

# PIANO TERRITORIALE REGIONALE

RELAZIONE

APPROVATO CON D.C.R. N. 122-29783 DEL 21 LUGLIO 2011







## **RELAZIONE**

## Assessorato all'Urbanistica e programmazione territoriale, Beni ambientali, Edilizia e Legale

Assessore Ugo Cavallera

## Direzione Regionale Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia

Direttore Livio Dezzani

#### Settore Pianificazione Territoriale e Paesaggistica

Responsabile e coordinatore generale del Piano Giovanni Paludi

Ufficio del Piano Guido Baschenis Raffaele Madaro Renata Pellizzaro Maria Quarta

Contributi Rapporto Ambientale

Raffaella Delmastro Francesca Finotto Marta Parodi

Collaborazione tecnica

Tito Ciampi Silvana Fasan Luisa Aprosio

Gruppo di ricerca - Dipartimento Interateneo Territorio - Politecnico e Università di Torino

Coordinamento scientifico

Giuseppe Dematteis responsabile scientifico

Cristiana Cabodi

Analisi delle componenti strutturali

Giuseppe Dematteis Cristiana Cabodi Fabio Minucci

Definizione degli obiettivi e delle strategie

Giuseppe Dematteis Cristiana Cabodi Alessandro Fubini Fabio Minucci Attilia Peano

collaborazione di Luisa Ballari Nadia Caruso Alberto Di Gioia Francesca Governa Costanzo Mercugliano Guido Morbelli

Cristiana Rossignolo

Alessia Toldo

Coordinamento operativo Francesca La Greca

#### Coordinamento giuridico-normativo

Fabio Minucci Claudio Simonelli

#### Altri contributi

Contributi per la redazione del Rapporto Ambientale Contributi sulle componenti ambientali Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) Luciano Crua

Silvia Matteucci Laura Sartore

Davide Vietti

Dipartimento Interateneo Territorio

Roberto Gambino

Dipartimento di Progettazione Architettonica

Paolo Castelnovi

Istituto per le Piante da Legno e l'Ambiente

(IPLA)

Ha coordinato la progettazione iniziale del Piano Mauro Giudice

Supporti informatici ed elaborazioni cartografiche - CSI Piemonte

## **SOMMARIO**

1 IL N	UOVO PIANO E IL PIANO VIGENTE	5
1.1 IL	NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE	5
1.1.1	Gli obiettivi	5
	I valori in campo	6
	I riferimenti di metodo	7
	Politiche regionali e processi di <i>governance</i>	8
	Un piano strategico e processuale	8
1.1.6	Il Quadro di riferimento strutturale	10
1.2 IL	BILANCIO DELL'ATTUALE ESPERIENZA DI PIANIFICAZIONE DEL	10
ILKKII		10
1.3 I C	CONTENUTI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE VIGENTE	11
	Continuità e innovazione nel processo di pianificazione	11
	Le scelte operate dal piano	12
	I caratteri del piano	13
1.3.4.	I contenuti del Ptr	13
1.4 LO	STATO D'ATTUAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	15
1.5 GL	I ELABORATI DEL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE	16
2 IRA	APPORTI ISTITUZIONALI	19
	RAPPORTI ISTITUZIONALI NELLE FASI DI FORMAZIONE E ZIONE DEL PIANO	19
2.2 GL	.I STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE PER IL GOVERNO	)
DEL TER	RRITORIO	20
3 LA [	DIMENSIONE SOVRAREGIONALE	23
3.1 LE	POLITICHE EUROPEE	23
3.1.1	Lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (Ssse)	23
3.1.2	L'Agenda Territoriale dell'Unione Europea	24
3.1.3	La Carta di Lipsia	25
3.1.4	L'esperienza di ESPON (European Spatial Planning Observation Networ	k)
		26
3.2 IL	PIEMONTE E LA COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA	27
3.2.1	La cooperazione transfrontaliera	30
3 2 2	La connerazione territoriale	32

3.2.3	La cooperazione interregionale	34
3.3 LE	RETI DI COLLABORAZIONE TRANSREGIONALE	34
3.3.1	Il Tavolo interregionale della macro-regione padano-alpina	34
3.3.2	Le relazioni con le Regioni del nord ovest	35
3.3.3	Il Progetto Strategico Speciale "Valle del fiume Po"	36
4 IL N	UOVO MODELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE	39
4.1 IL	QUADRO DI RIFERIMENTO STRUTTURALE	39
4.1.1	Il Qrs nelle politiche di governo del territorio	39
4.1.2	Natura e obiettivi	39
4.1.3	Contenuti ed articolazione	40
	QUADRANTI	42
	Il Nord-est	42
	Il Sud-est	47
	Il Quadrante metropolitano	50
	Il problema della governance metropolitana	58
4.2.5	Il Sud-ovest	63
4.3 LE	PROVINCE	65
4.4 GL	I AIT- AMBITI DI INTEGRAZIONE TERRITORIALE	66
4.4.1	La divisione del territorio regionale in Ait	66
4.4.2	Criteri di individuazione e delimitazione degli Ait	67
	Gli Ait individuati	67
4.4.4	Le schede degli Ait	68
4.5 LA	RETE POLICENTRICA	123
4.5.1	Le reti di Ait come fattori di connessione territoriale e rivelatori di	•
		123
	Le risorse locali degli Ait come ancoraggi di reti	124
4.5.3	Le reti funzionali e i loro ancoraggi alle risorse locali	133
5 LES	TRATEGIE E GLI OBIETTIVI DEL PTR	139
5.1 LE	PRE-CONDIZIONI STRUTTURALI DEL TERRITORIO PER LA	
PROGRA	AMMAZIONE STRATEGICA REGIONALE	139
5.2 IL	SISTEMA DELLE STRATEGIE	146
5.3 IL	SISTEMA DEGLI OBIETTIVI	147
5.3.1	Gli obiettivi generali	147
5.3.2	Gli obiettivi specifici	148
522	La tamatiche settoriali di rilevanza territoriale	155

5.4 IL	SISTEMA DELLE RETI	156
5.4.1	Criteri generali	156
5.4.2	Le reti tecniche	157
5.4.3	Le reti funzionali	160
5.4.4	Le reti della cooperazione istituzionale regionale e transregionale	163
6 GLI	STRUMENTI INFORMATIVI	165
7 LA V	ALUTAZIONE AMBIENTALE	169
	OLITICHE REGIONALI – LO SCENARIO DI RIFERIMENTO AL TO DELLA FORMAZIONE DEL PIANO	173
8.1 LC	SVILUPPO SOSTENIBILE	173
8.2 RI	CERCA E INNOVAZIONE TECNOLOGICA	174
8.3 LE	INFRASTRUTTURE	175
8.3.1	La rete della mobilità	175
	La rete logistica	177
	La rete telematica	178
8.3.4	La rete energetica	178
	AMBIENTE	179
	L'acqua	179
	L'aria	180
	I rifiuti	181
	L'energia	182
	Il suolo	183
	I boschi	186
8.4.7	I parchi	187
8.5 LA	DIFESA DEL SUOLO	188
	Le politiche	188
	Gli interventi non strutturali	188
	Gli interventi strutturali	190
	Le politiche integrate per la riqualificazione dei bacini idrografici: i	
Contra	tti di fiume e lago	190
	POLITICHE SOCIALI	191
	Le politiche per la casa	192
	Il Welfare	193
8.6.3	La formazione e il lavoro	193
87 TI	SISTEMA FCONOMICO	194

	8.7.1	Le attività produttive	194
	8.7.2	Il commercio	195
	8.7.3	Il turismo	196
	8.7.4	L'agricoltura	197
9	LA PI	ROGRAMMAZIONE E LA PIANIFICAZIONE REGIONALE	199
9.	.1 STI	RUMENTI ED OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE	199
9.	.2 LE	STRATEGIE DI POLITICA ECONOMICA E FINANZIARIA	200
	9.2.1	DPEFR - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria	
	Regiona	ale	201
	9.2.2	DPSO - Il Documento di Programmazione Strategico-Operativa per la	
	politica	di coesione 2007-2013	201
	9.2.3	FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale	203
	9.2.4	FSE - Fondo Sociale Europeo	204
		·	

### 1 IL NUOVO PIANO E IL PIANO VIGENTE

#### 1.1 IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE

#### 1.1.1 Gli obiettivi

La costruzione del nuovo Piano territoriale Regionale (Ptr) si inscrive entro un quadro di rilevanti cambiamenti nell'assetto istituzionale e amministrativo, negli approcci alle politiche pubbliche e nelle dinamiche spaziali in atto nel contesto regionale e macroregionale. Il mutamento riguarda sia il sistema di riferimento normativo, sia le concrete azioni di politica territoriale: nel primo caso l'elemento portante è dato dall'entrata a regime della riforma del Titolo V della Parte seconda della Costituzione; nel secondo le ragioni del cambiamento sono riconducibili alle politiche di programmazione della spesa comunitaria e ai documenti di prospettiva territoriale - come lo *Schema di sviluppo dello spazio europeo* - che agiscono sulle politiche regionali come importanti gradi di vincolo e strumenti di orientamento strategico.

Sono ormai molte le regioni italiane che hanno posto mano alla revisione degli strumenti di pianificazione territoriale. Non si tratta soltanto di meri processi di adeguamento dei "vecchi" piani territoriali a realtà regionali profondamente mutate, quanto di tentativi, molto diversificati tra loro nell'impostazione e negli esiti, di ridefinizione degli stili di intervento nel governo del territorio: in alcuni casi l'approccio seguito è di natura strategica e scenariale, in altri prevale un orientamento volto al disegno del territorio cadenzato da approfondimenti progettuali puntuali. Nel caso piemontese la logica che si è deciso di adottare segue linee d'azione parallele, la cui coerenza dovrà essere assicurata dalla definizione di un Quadro di riferimento strategico comune ad altri strumenti di politica regionale. Punto d'avvio del Ptr è la presa in carico delle fondamentali dinamiche e delle criticità del sistema regionale, allo scopo di individuare i possibili obiettivi strategici che il Piano dovrà tradurre in termini territoriali. Esso prevede, infatti:

- significative coerenze con lo Schema di sviluppo dello spazio europeo e gli altri documenti comunitari, prefigurando altresì un coordinamento interregionale, sia nelle linee programmatiche sia nelle fondamentali istanze normative;
- percorsi strategici definiti per ambiti geografici, seguendo cioè una logica schiettamente multipolare, sfruttando in tal modo la ricchezza e la varietà dei sistemi produttivi, culturali e paesaggistici presenti nella Regione;
- azioni volte al miglioramento del sistema istituzionale, da perseguirsi tramite il
  coordinamento delle politiche attive; decisiva è l'elaborazione di misure
  compensative, in considerazione del fatto che il futuro della nostra Regione
  dipenderà dalla capacità delle istituzioni locali e regionali di mettere in comune
  prospettive strategiche, ovvero creare strumenti di relazione fra gli attori per
  governare processi complessi;
- l'integrazione delle politiche settoriali. Se per queste ultime l'esperienza ne ha ormai dimostrato l'inevitabile fallimento (in quanto spesso portatrici di esternalità negative), l'obiettivo è il perseguimento di condizioni di

competitività e di sostenibilità a livello di sistemi territoriali di creazione del valore.

#### 1.1.2 I valori in campo

Nell'Unione Europea la *regolazione delle traiettorie di sviluppo locale* è ormai diventata uno dei campi fondamentali dell'azione pubblica. Il Quadro di riferimento si compone di un insieme di parole chiave ormai entrate nel bagaglio concettuale della dottrina ma, solo marginalmente o retoricamente, nella prassi politica. Per semplicità queste possono essere ricondotte ai tre concetti fondamentali della *coesione territoriale*, dello *sviluppo policentrico* e della *co-pianificazione*, da cui discendono indirizzi e obiettivi dell'azione territoriale.

### a. La coesione territoriale come obiettivo strategico

Come dimensione territoriale della sostenibilità (accanto alle dimensioni tecnologica, diplomatica e comportamentale/organizzativa) la coesione territoriale presuppone dirette implicazioni di politica territoriale, nelle sue tre componenti essenziali:

- la qualità territoriale, ovvero le caratteristiche dell'ambiente di vita e di lavoro, il benessere collettivo, la disponibilità di servizi collettivi locali e l'uguaglianza nell'accesso alla conoscenza;
- l'efficienza territoriale, riferita alle modalità d'uso delle risorse naturali, paesaggistiche, energetiche, ma anche alla capacità di attrarre capitali e persone, oltre che sostenere le condizioni di competitività del sistema rispetto ad altri territori;
- l'identità territoriale, ovvero la presenza di capitale sociale, la riproduzione delle specificità e delle vocazioni produttive, il rafforzamento del vantaggio competitivo proprio di ciascun territorio. Sotto questa luce, l'identità territoriale rappresenta il collante ultimo delle comunità locali, alla base dell'apprendimento collettivo e del rafforzamento dinamico del tessuto produttivo (ovvero della coesione territoriale).

## b. Lo scenario policentrico

In intima connessione con quella di coesione territoriale, l'idea di policentrismo ha un fondamento nei fatti e in certe tendenze in atto. Essa ci aiuta a capire come i possibili nodi della rete MEGA (*Metropolitan European Growth Areas*), ovvero le aree metropolitane integrate nell'economia globale, siano a loro volta delle reti intraregionali formate da più sistemi urbani locali (vedi, per esempio, il sistema metropolitano torinese). Il fenomeno è riferito alle *diverse scale*, quale prerequisito per uno sviluppo sostenibile delle entità locali, ovvero dello sviluppo di reali vantaggi localizzativi:

 a livello europeo, avendo per oggetto le forme di interazione e di cooperazione fra grandi sistemi metropolitani;

- a livello regionale-interregionale, nei termini di un "nuovo" modello di interazione fra sistemi nelle aree periferiche;
- a livello metropolitano, nei termini di una riorganizzazione policentrica delle grandi conurbazioni, da realizzarsi attraverso la definizione di polarità riconoscibili, la separazione fra aree urbanizzate e spazi aperti, corridoi e trame verdi fortemente interconnesse;
- a livello urbano-rurale, nella ricerca di più efficienti forme di complementarità e cooperazione.

#### c. La co-pianificazione

Nessun processo riformatore può ormai prescindere da un coinvolgimento che, partendo dal basso, si rivolga ai livelli più elevati di governo, chiamati a rappresentare e dare sintesi alle scelte strategiche, programmatorie, di pianificazione e di controllo. Nel contempo, se l'introduzione di nuovi meccanismi di governance si ripercuote in una superiore complessità istituzionale, si rende per questo necessaria l'individuazione di forme di semplificazione del sistema legislativo (che garantiscano peraltro la necessaria trasparenza dell'azione amministrativa nei confronti dei cittadini).

#### 1.1.3 I riferimenti di metodo

I processi territoriali possono essere visti come il risultato, dinamico e aperto, della continua interazione tra le formazioni sociali e i luoghi nei quali esse sono insediate, per il tramite di più o meno complessi sistemi di connessione. Ciò porta a concentrare l'attenzione su tre componenti, relativamente autonome e interagenti:

#### a. I quadri ambientali

Possono essere visti come insiemi localizzati di elementi eterogenei e interconnessi, tangibili e intangibili, che definiscono i caratteri e l'identità dei luoghi e condizionano i comportamenti e le attività dei soggetti e delle comunità territoriali, dalle quali sono a loro volta continuamente modificati. In larga misura, essi derivano da processi naturali che operano secondo proprie leggi, a scale geografiche e temporali che li pongono in gran parte al di fuori delle nostre possibilità di controllo.

#### I sistemi locali territoriali

Questi vanno visti come aggregati di soggetti - individuali e collettivi, privati e pubblici - che condividono l'uso di un certo territorio e delle sue risorse. La loro estensione territoriale è dettata dalla prossimità geografica, quale condizione che consente ai soggetti locali di condividere riferimenti identitari. Individuare i sistemi locali territoriali in cui si articola il territorio regionale porta a definire la risorsa principale su cui il Piano intende far leva, cioè quella della conoscenza, della progettualità e della capacità di azione locale. In particolare, il Piano dovrà definire

su quali componenti specifiche del *capitale territoriale* la Regione si riserva di intervenire, a livello di indirizzi, di norme e di progetti strategici.

#### c. Le reti di connessione

Si indica, in questo caso, sia l'insieme delle relazioni stabili, in gran parte intangibili, che connettono tra loro istituzioni private e pubbliche (imprese, città, università ecc), sia le infrastrutture tecniche (in gran parte tangibili) che costituiscono il supporto di queste relazioni. Sotto entrambi i profili, le reti di connessione possono essere pensate come *reti di reti*: è quindi compito del Piano costruire tra le diverse reti - di natura o di scala diversa - rapporti di coerenza che rendano proficua e non distruttiva la loro coesistenza.

## 1.1.4 Politiche regionali e processi di governance

La Regione deve essere concepita quale componente di cui le politiche locali hanno un'evidente necessità, nell'ambito di un processo decisionale circolare. Le funzioni di governo regionale, una volta fissati gli elementi indivisibili e indispensabili, seguono e non precedono le dinamiche dei sistemi locali. La Regione si legittima, infatti, nella capacità che dimostra di interpretare e governare i suoi territori superando gli schemi della logica funzionalistica (i livelli, le competenze etc.). Si tratta cioè di riconoscere una dimensione dinamica e costruttiva della regione, che si esprime attraverso la consensuale adesione di un insieme di comunità locali a un comune programma di gestione dei problemi collettivi: comunità locali che, per il tramite di un sistema condiviso (di rappresentanza e identità istituzionale e politica) sono in grado di formulare progettualità relative al proprio territorio di riferimento (o sistema locale territoriale).

Più in particolare, la Regione si legittima in base alla capacità di:

- rafforzare l'integrazione, la coesione sociale e la cooperazione interna ai sistemi locali territoriali in essere, per promuovere quelli potenziali e far rinascere quelli collassati;
- coordinare i sistemi locali territoriali attraverso la rete regionale di sistemi locali;
- tutelare e rendere fruibili i beni pubblici presenti;
- costruire l'interfaccia comunicativa tra questa rete regionale e il più ampio sistema nazionale ed europeo.

La complessità di questi processi richiede l'azione collettiva di una molteplicità di soggetti, istituzionali, economici e sociali. D'altra parte, l'elevato numero di attori portatori di interessi spesso confliggenti impone, allorché si voglia garantire la realizzabilità degli obiettivi assunti, un'ampia condivisione delle scelte progettuali, perseguibile attraverso idonei processi di concertazione.

### 1.1.5 Un piano strategico e processuale

La pianificazione territoriale può diventare lo strumento chiave della governance regionale, in quanto processo che si pone al centro di un nuovo modello

istituzionale, amministrativo e fisico-organizzativo del territorio. Per far questo essa deve rinunciare alle forme gerarchiche e dirigistiche di oggi e del passato, per diventare il prodotto di una costruzione partecipata, volontaria e condivisa da parte dei diversi sistemi locali. Si prefigura, in sostanza, un sistema di pianificazione processuale e a geometria variabile, cioè strutturato a seconda della natura e dell'urgenza dei problemi da affrontare. Non già un piano-prodotto, quale evento straordinario, ma un piano-processo progressivo e incrementale, che privilegi la messa a fuoco degli obiettivi, delle priorità, degli strumenti attuativi.

Lo strumento decisivo per la sua costruzione, e quindi le modalità di concertazione inter-istituzionale e di trattamento degli interessi territoriali, è costituito dalle Conferenze di Pianificazione e di Valutazione (strategiche e di governo del territorio), per altro già istituite da molte leggi regionali: un organo ordinario di confronto per la concertazione e il coordinamento tra famiglie diverse di piani.

Il Piano si articola in tre componenti diverse e tra loro non escludibili:

- un Quadro di riferimento strutturale (la componente conoscitivo-strutturale del piano), avente per oggetto la lettura critica del territorio regionale (aspetti insediativi, socio-economici, morfologici, paesaggistico-ambientali ed ecologici): in questa sede è definita la trama delle reti e dei sistemi locali territoriali che struttura il territorio regionale;
- una parte strategica (la componente metaprogettuale e di coordinamento delle politiche e dei progetti di diverso livello istituzionale, di diversa scala spaziale, di diverso settore), sulla base della quale individuare gli interessi da tutelare a priori e i grandi assi strategici di sviluppo;
- una parte statutaria (la componente regolamentativa del piano), volta a definire ruoli e funzioni dei diversi ambiti di governo del territorio sulla base dei principi di autonomia locale e sussidiarietà.

In sintesi, il processo di piano, nelle tre componenti sopra illustrate, presuppone dunque un processo decisionale organizzato secondo *due diversi livelli di azione*:

- strategico, fondato sulla individuazione/definizione degli scenari di sviluppo, che trova nel Piano il suo principale riferimento: uno strumento agile, capace di fornire una cornice condivisa di un insieme mirato di progetti possibili di trasformazione;
- statutario, incentrato sugli aspetti regolamentativi del governo del territorio ai diversi livelli, che ha i suoi riferimenti nel Piano paesaggistico regionale, nei Piani territoriali provinciali e nei Piani locali.

Le due logiche processuali - *strategica* e *statutaria* - hanno in comune il punto di partenza derivante dalla concertazione e dalla condivisione degli obiettivi e delle strategie come presupposto per un efficace rapporto collaborativo tra i diversi soggetti interessati, oltre che l'assunzione di esplicite strategie di valutazione e

monitoraggio volte a mettere in luce le poste in gioco e a misurare la qualità dei risultati ottenuti.

## 1.1.6 Il Quadro di riferimento strutturale

Obiettivo è l'individuazione, sul territorio regionale, della trama di fondo costituita da un certo numero di sistemi territoriali di dimensioni variabili, caratterizzati da dinamiche più o meno autonome e più o meno legati tra loro. Essi corrispondono a porzioni di territorio in cui sono insediati soggetti che, interagendo con le *reti lunghe* sovralocali, sono di interfaccia tra queste e le risorse potenziali specifiche, ovvero le dotazioni locali di *capitale territoriale*.

Nel tentativo di comprendere e di governare la realtà regionale e le sue dinamiche evolutive, la chiave paesaggistica assume peraltro un ruolo fondamentale. L'attenzione per l'ambiente, il paesaggio e il patrimonio culturale connota fortemente il quadro conoscitivo del nuovo Piano, volto a orientarne indirizzi e strategie e ad assicurarne la piena sostenibilità ambientale e culturale. Si tratta, in altri termini, di far convergere le analisi e le valutazioni ambientali, paesaggistiche e culturali in una interpretazione strutturale complessiva del territorio regionale, in grado di far emergere gli statuti dei luoghi, gli elementi e le relazioni strutturanti, le regole morfogenetiche, le ragioni della durata e della permanenza, le radici e le provenienze.

Sono in sostanza decisive quelle che in varie esperienze regionali vengono definite come *invarianti*, ossia i punti fermi, i valori non negoziabili, le condizioni irrinunciabili da rispettare nei processi di trasformazione. E' importante sottolineare che la chiarezza e la credibilità dell'interpretazione strutturale appaiono particolarmente importanti nel processo di pianificazione avviato, in quanto pensato come strumento di *governance* flessibile e aperta, dialogica e inter-istituzionale. Un quadro strutturale solido ed esplicito è la condizione per poter proporre un quadro strategico effettivamente aperto alla condivisione e alla partecipazione multilaterale.

## 1.2 IL BILANCIO DELL'ATTUALE ESPERIENZA DI PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Il Consiglio regionale, nella seduta del 19 giugno 1997 (DCR n. 388-9126, pubblicata sul BUR n. 27 del 9 luglio 1997), ha approvato il primo Piano territoriale regionale (Ptr), esteso all'intero territorio piemontese.

Il Ptr, oltre a rispondere a un'esigenza di legge, impegna i diversi Enti locali piemontesi (in prima istanza le Province) a predisporre strumenti di pianificazione improntati agli obiettivi e agli indirizzi in esso contenuti.

In estrema sintesi il Ptr persegue due obiettivi principali: l'evidenziazione e la razionalizzazione dei vincoli esistenti e la definizione delle principali azioni progettuali (individuate quali indirizzi di governo del territorio) da realizzarsi.

L'insieme di queste due azioni di pianificazione determina il quadro di riferimento al quale le Province e i Comuni devono attenersi al fine di adeguare i propri strumenti di pianificazione. Il Ptr, però, non impone un immediato adeguamento dei Prg, ma traccia un percorso - da realizzarsi a seguito della completa formazione dei Piani territoriali provinciali - alla fine del quale l'intera strumentazione di pianificazione concorrerà a definire un quadro unitario di azioni da intraprendere al fine di meglio governare le trasformazione del territorio.

A dieci anni dall'approvazione del Piano territoriale regionale il bilancio che se ne può trarre è alquanto differenziato rispetto alle diverse situazioni territoriali e istituzionali, ma nel complesso si può affermare che la pianificazione, ai diversi livelli istituzionali, ha concorso a costruire un nuovo e diverso modo per affrontare le politiche di tutela e di uso del territorio.

Indipendentemente dagli obblighi di legge, che impongono una verifica dei contenuti e il conseguente rinnovo dello strumento regionale ogni dieci anni, il Ptr vigente rappresenta uno strumento non più adeguato ai tempi e con contenuti distanti dall'attuale situazione sociale ed economica. Una nuova stesura dello strumento regionale rappresenta dunque un elemento necessario alle nuove azioni di governo del territorio.

#### 1.3 I CONTENUTI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE VIGENTE

#### 1.3.1 Continuità e innovazione nel processo di pianificazione

Il Ptr, pur rappresentando il primo strumento realizzato in Regione, può essere considerato - seppure facendo i dovuti distinguo - come la logica prosecuzione dell'operato regionale nella materia, svolto negli anni precedenti.

Infatti gli strumenti di pianificazione territoriale a livello comprensoriale (gli schemi di piano prima e i piani veri e propri, con le loro integrazioni paesistiche, poi) già individuavano una precisa strada da intraprendere per addivenire alla formazione di uno strumento esteso all'intera Regione. All'epoca, però, l'eventuale piano regionale (che, è bene ricordarlo, non era previsto come obbligatorio dalla l.r. 56/77) si sarebbe costruito come assemblaggio, forse troppo burocratico e in parte acritico, dei piani dei quindici comprensori piemontesi. Una scelta, quella basata sull'esperienza comprensoriale, che maggiormente era legata a una visione del decentramento regionale, seppure realizzato e attuato attraverso il coordinamento e gli indirizzi forniti dalla Regione.

Lo scioglimento dei Comitati comprensoriali, avvenuto nel 1985, ha bloccato - in una fase estremamente delicata - la conclusione dell'esperienza comprensoriale in materia di pianificazione. Pochi, infatti, erano i Piani che avevano concluso l'iter amministrativo e, di conseguenza, potevano essere approvati dal Consiglio regionale.

Neanche la spinta derivante dalla così detta stagione paesistica, dovuta alla legge 431/85, ha prodotto degli strumenti di pianificazione in grado di giungere alla loro approvazione.

La Regione, in conseguenza alla situazione descritta, si è trovata con una grande quantità di materiale tecnico - e anche qualche strumento adottato a suo tempo dai

Comitati comprensoriali - ma con un bagaglio amministrativo, sorretto da specifiche votazioni in aula, pressoché assente. Oltre tutto, come già detto, questi strumenti rivestivano un carattere estremamente eterogeneo e difficilmente sarebbero stati in grado di realizzare un effettivo strumento a valenza regionale.

Ciò non toglie che quell'esperienza non è stata persa, anzi ha costituito un elemento fondamentale - soprattutto sotto l'aspetto della conoscenza dei fenomeni naturali e territoriali - dal quale la Regione non ha potuto e voluto discostarsi.

Si può affermare, dunque, che il Ptr - da considerarsi a tutti gli effetti derivante dalla situazione giuridica e politica esistente all'epoca della sua redazione - prende avvio e idealmente conclude quanto prodotto nel periodo comprensoriale (1975-1983): non si tratta, ovviamente, di una riedizione degli elaborati di allora, ma della conclusione di quella esperienza. Il periodo trascorso da allora ha certamente prodotto svariati mutamenti, soprattutto di carattere disciplinare, ma il Ptr reinterpretando i mutamenti intercorsi, e attualizzandoli col dibattito istituzionale in corso, ha posto le basi per un'effettiva azione di tutela e di uso del territorio capace di coniugare la passata esperienza con le nuove istanze.

## 1.3.2 Le scelte operate dal piano

Come detto la Regione Piemonte, sino alla promulgazione della I.r. 45/94, si trovava nell'impossibilità giuridica di poter redigere un proprio strumento di pianificazione esteso all'intero territorio regionale. Le novità introdotte dalla citata legge regionale, così come la situazione derivante dall'attuazione della legge sulle autonomie locali (la legge 142 del 1990 che prevede, tra l'altro, una specifica competenza delle Province in materia territoriale), hanno reso possibile la redazione del Ptr: il primo piano di questa rilevanza per il Piemonte.

Il Ptr, proprio nel ribadire il suo carattere di indirizzo regionale, contiene - in forma esplicita - le scelte *strategiche* che la Regione intende compiere, oppure favorire, nei riguardi delle diverse politiche che, in qualche modo, interessano, l'uso e la tutela del territorio. Il Ptr, dunque, non prende in considerazione tutte le politiche, e le relative norme di tutela o di uso, ma individua esclusivamente quelle azioni ritenute indispensabili per realizzare una visione unitaria del territorio regionale.

Il Ptr, nei propri elaborati (principalmente nelle tavole), individua una serie di politiche da attivare - e quindi non evidenzia solo le scelte di tutela - ai fini di giungere a un disegno regionale coerente con gli obiettivi politici che la Regione stessa si pone.

Il Ptr, che può essere sintetizzato come lo strumento dei vincoli e delle possibilità, determina le regole per l'uso del territorio non definendo esclusivamente norme perentorie, ma individuando nelle direttive e negli indirizzi gli strumenti per la loro attuazione (è da rimarcare che tali strumenti rappresentano una novità, in quanto possono rendere dinamico il Ptr stesso).

### 1.3.3. I caratteri del piano

Vi sono dei momenti nei quali il piano deve essere necessariamente imperativo, per determinare effetti altrimenti non ottenibili con certezza: ciò si verifica negli spazi che si collocano "in alto" e "in basso" nella scala dei valori del territorio. Da un lato, si impone la salvaguardia dei beni strategici e di rilievo primario, che i processi di trasformazione e di crescita non devono alterare; dall'altro, la localizzazione di attività "indesiderate", ma indispensabili per la società regionale nel suo complesso. I beni e i sistemi individuati sono da intendere non come vincoli, ma come stimolo, come requisito essenziale e fondativo di un disegno complessivo di trasformazione. E' a questi livelli che le tavole di piano individuano i beni e le attività di rilievo da salvaguardare, mentre vengono fornite indicazioni per la localizzazione di quelle attività essenziali per la collettività, ma di difficile insediamento, perché hanno un impatto immediatamente negativo per i contesti locali che le devono accogliere.

Le indicazioni del piano mirano anche a salvaguardare le grandi dorsali di comunicazioni, essenziali per sorreggere i processi di diffusione della popolazione che tendono a collocarsi lungo "nebulose insediative" (che comprendono un reticolo molto articolato e diversificato di centri abitati) e delle attività produttive, che danno vita a "sciami" di insediamenti, per i quali la presenza di servizi avanzati e in genere della "nuova generazione", ha ormai sostituito i tradizionali fattori localizzativi legati alle convenienze "da agglomerazione" delle aree industriali attrezzate.

Rispetto agli strumenti "storici" della pianificazione piemontese, il Ptr si caratterizza per una maggiore flessibilità e per una forte tendenza ad accompagnare le trasformazioni, tanto quelle espresse dai mutamenti socio-economici, quanto quelle che derivano dal ruolo istituzionale della Regione.

Il Ptr viene espressamente qualificato come "piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali", in questo modo, la Regione si è adeguata alla prescrizione della legge 431/85.

La scelta operata dalla Regione Piemonte a favore di questo strumento trova le sue motivazioni essenzialmente nella maggiore flessibilità del Piano territoriale rispetto al Piano paesistico (come individuato dalle normative dell'epoca) e nell'opportunità di considerare unitariamente, e non per progetti separati, le problematiche del territorio e quelle del paesaggio e dell'ambiente.

Inoltre si può rilevare come la scelta dello strumento di pianificazione corrisponda alla scelta di un metodo e alla determinazione di un obiettivo, quello di collegare strettamente, sia sotto il profilo della tutela sia sotto quello del governo, i problemi del territorio con quelli dell'ambiente, facendo sostanzialmente confluire la disciplina paesistica in quella territoriale, ma nello stesso tempo connotando quest'ultima anche in funzione dei valori paesistici.

#### 1.3.4. I contenuti del Ptr

Il Ptr definisce gli indirizzi generali e settoriali di pianificazione del territorio della Regione, e provvede al riordino organico dei piani, programmi e progetti regionali di settore. Il Ptr individua i caratteri territoriali e paesistici e gli indirizzi di governo del territorio.

In conseguenza della sua valenza paesistica e ambientale il Ptr contiene vincoli specifici a tutela di beni cartograficamente individuati e prescrizioni vincolanti per gli strumenti urbanistici, nonché direttive e indirizzi per i soggetti pubblici locali.

In concreto il Ptr: individua le aree di tutela per le quali non sono possibili interventi che ne alterino le caratteristiche; gli interventi ammessi; le limitazioni per particolari trasformazioni; le azioni strategiche da attivare per le quali bisogna attivare concrete iniziative di progettazione.

Il Ptr rappresenta, in sintesi, il documento per determinare le regole per il governo delle trasformazioni territoriali in un quadro di coerenze definite e di obiettivi specificati.

Entrando nello specifico dei contenuti delle tavole (che di fatto esemplificano i contenuti dell'intero piano) si può, ad esempio, osservare:

#### \* Tavola 1 - I caratteri territoriali e paesistici

Si tratta della tavola che individua, descrive e analizza le principali componenti del territorio regionale. In essa sono evidenziati due sistemi fondamentali: quello territoriale e quello storico-paesistico. Il primo sistema, partendo dalla situazione esistente derivante dai vincoli di legge, viene delineato attraverso la lettura delle principali caratteristiche (il sistema del verde, le aree protette, le strutture colturali a forte dominanza paesistica, le aree di elevata qualità, i suoli di elevata produttività e, derivante in negativo dalle precedenti, le aree interstiziali). Il sistema regionale è dunque definito sia in termini di limitazioni d'uso, sia in termini di possibilità di intervento (specificando gli interventi ritenuti opportuni per migliorare la qualità dell'insieme delle aree individuate). Parallelamente a questo tipo di lettura vi è quella che ha come riferimento il contesto storico nel quale il Ptr si cala. Si riconosce che gli eventi storici, oltre a caratterizzare l'attuale situazione, rappresentano le condizioni essenziali per costruire un nuovo quadro di possibilità di sviluppo. Gli elementi individuati non definiscono l'inventario dei beni, ma una selezione rappresentativa del patrimonio collettivo, che ha come ambito di appartenenza l'intera regione.

#### \* Tavola 2 - Gli indirizzi di governo del territorio

La tavola, a differenza della precedente, definisce, anche sotto l'aspetto progettuale, gli interventi che si ritengono necessari sotto l'aspetto strategico per l'intera collettività regionale. In essa sono individuati i principali interventi sulle infrastrutture, gli indirizzi per le attività, le priorità per le risorse idriche, le direttive per le aree urbane e le indicazioni per le azioni di grande strategia. La tavola, nel suo complesso, individua una serie di raccomandazioni per la progettazione delle opere e demanda, ad altri strumenti di pianificazione, la puntuale normativa per l'effettiva realizzazione delle stesse.

Il Ptr, nel suo complesso, si caratterizza come uno strumento "leggero", ovvero che non intraprende la strada di trattare tutti gli oggetti e le politiche aventi rilevanza territoriale, ma che si limita - attraverso una precisa scelta - a individuare e normare solo alcune politiche territoriali che, in questo caso, sono ritenute strategiche ai fini dell'azione regionale di pianificazione.

#### 1.4 LO STATO D'ATTUAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Il Ptr vigente specifica che la sua attuazione avvenga attraverso la redazione e l'approvazione di piani, in assenza di questo processo il piano si presenta come parziale e incompleto.

In particolare la centralità dell'attuazione del Ptr è individuata nella redazione dei piani provinciali che rappresentano, nei fatti, il vero momento di specificazione normativa dei contenuti del Ptr.

La situazione relativa ai piani provinciali è la seguente:

- 7 province (Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Torino e Vercelli) hanno il piano approvato dal Consiglio regionale;
- il Consiglio provinciale del Verbano-Cusio-Ossola ha adottato il proprio piano e lo ha trasmesso alla Regione per l'approvazione.

La formazione dei Piani Territoriali Provinciali (Ptp) è stata avviata a partire dalla seconda metà degli anni novanta e, pur non entrando nel merito delle scelte effettuate dai singoli strumenti, preme sottolineare come le indicazioni contenute non costituiscano, il più delle volte, delle vere e proprie integrazioni alle indicazioni del Ptr, ma rappresentino delle semplici riproposizioni, con scale di maggior dettaglio e supportate da analisi settoriali più approfondite e particolareggiate (un importante apporto all'implementazione del sistema informativo), delle indicazione del Ptr.

Le uniche vere innovazioni riguardano, principalmente, due aspetti: la normativa e, come detto, i diversi apparati di conoscenza.

In particolare le normative di piano, soprattutto sotto l'aspetto disciplinare, rappresentano il tentativo, da parte delle Province, di esercitare appieno il proprio ruolo di governo delle trasformazioni e di coordinamento delle azioni di pianificazione dei diversi soggetti competenti. In prima istanza con le norme si intendono introdurre degli strumenti – non esclusivamente urbanistici, ma soprattutto istituzionali (assolvendo al proprio compito di strumenti di coordinamento delle politiche territoriali) – capaci di definire i rapporti tra gli Enti in sede di formazione delle decisioni e dei conseguenti momenti di progettazione e realizzazione delle azioni definite. Questi elementi normativi intendono cogliere una sostanza importante dei piani di area vasta: la definizione dei rapporti tra i diversi Enti come elemento centrale per lo svolgimento di una qualsiasi azione di governo del territorio.

Oltre alla dimensione provinciale il Ptr definisce una serie di approfondimenti da svolgersi a scala regionale. L'elenco degli approfondimenti (individuato dall'articolo 39 delle norme di attuazione del Ptr) rappresenta un elemento importante per l'operatività della pianificazione regionale stessa.

A partire dall'approvazione del Ptr la Regione ha avviato una serie di analisi e studi (non supportati dalla loro conclusione coronata dall'adozione da parte della Giunta regionale) su alcune di queste aree; in particolare:

- la Valle di Susa, anche in relazione ai giochi olimpici invernali del 2006 e della realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità tra Lione e Torino;
- la Collina Torinese;
- il sistema collinare centrale (in questo caso l'approfondimento, nel senso tradizionale della pianificazione, è stato sostituito dalla redazione di guide).

Il Ptr ha anche visto una parziale attuazione attraverso la redazione di alcuni piani paesistici, anch'essi individuati dallo strumento regionale.

Per ultimo, al fine di mantenere aggiornato il quadro normativo del Ptr, sono state introdotte alcune varianti alle norme di attuazione riguardanti, in particolare, i terreni dell'ordine Mauriziano e alcuni elementi di tutela del paesaggio con particolare attenzione al contenimento del consumo del suolo.

#### 1.5 GLI ELABORATI DEL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Ptr, nel rispondere ai dettami di legge (secondo quanto indicato all'articolo 6 della l.r. 56/77 e s.m.i.), è costituito dai seguenti elaborati:

- la relazione (contenente il quadro strutturale);
- le tavole di piano (in scala 1:250.000 per quelle di progetto e in scala 1:500.000 per quelle analitiche e descrittive);
- le norme di attuazione;
- il rapporto ambientale e la relativa sintesi non tecnica;
- gli allegati (contenenti le descrizioni, anche analitiche, dei diversi ambiti territoriali e delle politiche in atto nella Regione e nelle diverse Province piemontesi);

che, nel loro insieme, rappresentano i contenuti di analisi e di progetto, con le rispettive regole per l'uso del territorio regionale (anche attraverso la definizione degli indirizzi e delle direttive nei riguardi degli altri enti competenti, in prima istanza le Province) e la redazione e la realizzazione della progettazione locale.

Il Ptr, inquadrandosi nel complessivo disegno di costruzione del Quadro di governo del territorio della Regione Piemonte e riconoscendo la pluralità della sua natura, definisce la struttura dell'intero territorio regionale, individua le principali azioni di natura strategica per raggiungere gli obiettivi fissati per la politica regionale e specifica le azioni da intraprendere per il loro raggiungimento.

Ai fine di uno specifico e proficuo coordinamento con il Piano Paesaggistico Regionale, il Ptr riconosce nel Quadro strutturale l'elemento di avvio dell'intero processo formativo delle diverse politiche in atto.

Un piano che, nel suo complesso, individua e descrive il territorio piemontese (attraverso le sue diverse componenti, ma anche nelle sue diverse progettualità) e definisce le politiche da attivare, soprattutto sotto l'aspetto della processualità delle

stesse: uno strumento quindi che individua nella governance la sua centralità operativa superando una stretta logica di governo degli oggetti per attestarsi sul governo dei processi.

#### 2 I RAPPORTI ISTITUZIONALI

## 2.1 I RAPPORTI ISTITUZIONALI NELLE FASI DI FORMAZIONE E ATTUAZIONE DEL PIANO

La pianificazione territoriale, nel momento in cui assume la denominazione e il ruolo di governo del territorio, non può più realizzarsi attraverso procedure e rapporti istituzionali basati su procedure formalizzate derivanti dalla gerarchia istituzionale esistente tra i diversi enti (come in parte è fondata l'attuale legge urbanistica regionale), ma deve costruirsi attraverso la realizzazione di nuove modalità finalizzate alla costruzione di strumenti condivisi (e quindi realizzati attraverso il metodo della co-pianificazione).

Nello svolgimento delle diverse attività di pianificazione del territorio la Regione sta avviando, non solo quale sperimentazione e anticipazione delle norme di governo del territorio, una serie di azioni di cooperazione tra le diverse istituzioni competenti in materia.

In prima istanza un comportamento di questo genere significa che la Regione non intende redigere i propri strumenti di pianificazione, ma costruirli attraverso una serie di azioni di co-pianificazione con gli altri soggetti istituzionalmente competenti. Vi è quindi la necessità del passaggio dal mero coordinamento delle azioni prodotte dalle singole autorità competenti all'effettiva co-pianificazione tra enti che rappresenta, nei fatti, la vera e propria novità del processo di pianificazione regionale.

Questo percorso significa che i diversi soggetti (in prima istanza la Regione e le otto Province piemontesi) siano in grado di raccordarsi – in un unico tavolo, politico e istituzionale – per la predisposizione dei diversi piani, soprattutto per quanto attiene la condivisione degli obiettivi e delle conseguenti politiche attuative.

La condivisione, al posto della ricaduta gerarchica, deve costituire l'insieme delle regole per realizzare strumenti di pianificazione che, oltre a incidere direttamente sulle trasformazioni del suolo (attraverso la realizzazione dei diversi progetti), siano in grado di portare avanti una politica complessiva – territoriale e paesaggistica – che superi la settorialità e i localismi per definire strumenti di tutela e di uso in coerenza con gli obiettivi generali individuati dalla Regione. Il mutamento del panorama istituzionale, con il superamento di una visione rigidamente gerarchica, fa sì che i soggetti competenti si presentino ai tavoli di co-pianificazione con pari dignità e autonomia e, di conseguenza, siano in grado di svolgere un dialogo finalizzato all'individuazione degli obiettivi, anche attraverso la predisposizione di specifiche analisi (anch'esse condivise) che dovranno rappresentare la lettura strutturale del territorio, intesa quale base rispetto alla quale avviare il dialogo necessario a costruire i diversi elementi di piano.

Queste indicazioni generali – che troveranno effettivo riscontro nelle nuove normative di riforma – sono operative, nella redazione del Ptr.

Per quanto attiene al Ptr la collaborazione con le Province trova riscontro, in prima istanza, nella definizione dei confini degli Ambiti integrati territoriali (Ait). La

puntuale specificazione degli Ait rappresenta il primo passo per la condivisone delle politiche regionali che, in ambito locale e con riferimento intercomunale, dovranno trovare attuazione nelle definizione delle azioni da intraprendere da parte dell'intero sistema istituzionale piemontese. La collaborazione con le Province dovrà trovare ulteriore riscontro nella definizione del sistema delle regole: elemento fondamentale per realizzare una modalità unica di gestione delle politiche territoriali e di avvio delle azioni di livello locale (vero momento centrale dell'intera politica del territorio).

## 2.2 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

La pianificazione regionale, nelle sue diverse espressioni, acquista una dimensione nuova non più basata esclusivamente sul disegno fisico, ma maggiormente attenta ai valori dell'economia e della progettazione partecipata.

Quest'ottica complessiva trova riscontro nei contenuti degli strumenti di pianificazione regionale, nello spirito della riforma legislativa.

La nuova stagione di pianificazione avviata in Piemonte rappresenta, nei fatti, un primo passo per cambiare la rotta sin qui seguita (la gerarchia istituzionale che sorregge la gerarchia normativa e dei contenuti) per giungere a una modalità cooperativa (che nel corso del tempo diventerà di co-pianificazione) sorretta dalla sussidiarietà amministrativa.

Il rapporto esistente tra i nuovi strumenti di governo del territorio costituisce la "cassetta degli attrezzi" per realizzare una politica territoriale della regione fortemente correlata tra i diversi soggetti (che allo stato attuale si muovono con una discreta autonomia) al fine di garantire uno sviluppo del sistema regionale nell'ottica della sua sostenibilità, ambientale e paesaggistica.

All'interno di questo quadro generale il governo del territorio è imperniato sulla chiarezza disciplinare e sulla trasparenza amministrativa. Questa scelta, in estrema sintesi, significa:

- un chiaro e definito rapporto tra le istituzioni e tra gli strumenti;
- un contenuto sussidiario delle modalità individuate per il conseguimento degli obiettivi;
- la definizione di percorsi condivisi per il raggiungimento degli obiettivi costruiti attraverso la progettazione partecipata;
- il riconoscimento alla governance dell'effettivo ruolo di pianificazione condivisa e multilivello.

L'insieme degli elementi prima evidenziati rappresenta, in prima istanza, la modalità con la quale si affronta il governo del territorio in Piemonte.

Nel concreto la pianificazione regionale è articolata in due distinti strumenti:

- il **Piano Territoriale Regionale (Ptr)**, che assicura l'interpretazione strutturale del territorio e rappresenta il riferimento, anche normativo, per la pianificazione alle diverse scale; al suo interno sono contenuti ed esplicitati i fattori, i valori, le

limitazioni e le relazioni di lunga durata che condizionano i processi di trasformazione;

- il **Piano Paesaggistico Regionale (Ppr)**, redatto ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio e coerentemente con la Convenzione Europea del Paesaggio, che garantisce il rispetto prioritario del patrimonio paesaggistico.

Sono questi ultimi due strumenti di pianificazione "tradizionale" che svolgono il ruolo fondamentale, in forma solidale con la legge regionale di governo del territorio, di definizione e controllo delle trasformazioni territoriali.

In particolare, in questo quadro complessivo, il Ptr rappresenta lo strumento che interpreta la struttura del territorio, riconosce gli elementi fisici, ecologici, culturali, insediativi, infrastrutturali e urbanistici caratterizzanti le varie parti del territorio regionale e stabilisce le regole per la conservazione, riqualificazione e trasformazione.

Contiene il Quadro di riferimento strutturale del territorio a partire dal quale costruire il disegno strategico dei processi di sviluppo e trasformazione, le scelte normative e lo sviluppo operativo della pianificazione ai diversi livelli.

In tale quadro sono individuati i sistemi territoriali costituiti da ambiti sovracomunali nei quali si integrano la dimensione ambientale, quella sociale, quella culturale e quella economica e che rappresentano i sistemi di aggregazione rispetto ai quali declinare gli obiettivi regionali.

Il sistema degli obiettivi posti alla base delle politiche territoriali emerge dalle indicazioni degli atti e documenti regionali che definiscono la programmazione delle risorse finanziarie.

Ai fini della tutela delle risorse ambientali il Ptr è teso a garantire limiti invalicabili nell'uso e nel consumo delle risorse da rispettare nella pianificazione ai diversi livelli. In riferimento all'intero territorio regionale e al sistema di articolazione dei vari livelli istituzionali, il Ptr definisce i limiti, le regole, gli indirizzi e le direttive entro i quali le scelte e gli approfondimenti metropolitani, provinciali e locali possono efficacemente contribuire al processo di pianificazione per il governo del territorio.

In questa visione complessiva gli strumenti di governo del territorio, in generale, e il Ptr, in particolare, costituiscono il riferimento per l'interazione e la copianificazione con gli enti locali, garantendo l'organicità dei processi decisionali, verificando a tal fine, anche mediante il sistematico ricorso a strumenti e procedure di valutazione, che le singole scelte parziali o circoscritte non contraddicano quelle di maggior ampiezza e complessità.

#### 3 LA DIMENSIONE SOVRAREGIONALE

Le Regioni sono oggi chiamate a diventare protagoniste attive nel perseguimento di obiettivi generali e di interesse globale e nel trovare localmente risposte e misure efficaci rispetto a fenomeni a scala planetaria, quali il cambiamento climatico, le diverse forme di inquinamento, l'approvvigionamento energetico, la sostenibilità dello sviluppo, la garanzia di standard qualitativi di vita, la preservazione di patrimoni unici e fragili (ecosistemi, patrimonio culturale, paesaggi e identità territoriali, ecc.).

Peraltro le Regioni europee sono oggi attori primari non solo per l'attuazione, ma anche nella costruzione di politiche comunitarie, per la promozione e la definizione di strategie, soprattutto laddove la dimensione territoriale è diventata elemento cardine della coesione e riferimento nella definizione delle politiche e delle azioni a varia scala.

In questo senso il Ptr è anello di congiunzione tra la dimensione locale (e più prettamente territoriale) e la dimensione spaziale globale e pertanto assume il compito di promuovere all'interno delle politiche territoriali di sviluppo l'attivazione di misure che contribuiscano al perseguimento degli obiettivi posti a livello comunitario.

In coerenza con tali principi il Ptr piemontese intende svolgere un ruolo di dialogo con le Regioni confinanti, con le amministrazioni centrali e con l'Unione Europea; la finalità del Piano è quindi quella di permettere alle realtà locali di cogliere le opportunità offerte sullo scenario internazionale e di garantire che le iniziative e le istanze locali siano sinergicamente e organicamente aggregate in modo da assicurarne la visibilità anche a scala sovraregionale e trovare adeguata attenzione all'interno delle politiche nazionali e comunitarie.

Il quadro di riferimento al quale si ispirano le strategie e gli obiettivi del Ptr è costituito dallo Schema di sviluppo dello spazio europeo (Ssse), dalla Agenda Territoriale dell'Unione Europea dalla carta di Lipsia e dal programma ESPON (European Spatial Planning Observation Network); in coerenza con tali documenti il Ptr riconosce e declina, in rapporto alle proprie caratteristiche territoriali, i principi di sviluppo promossi a livello comunitario.

#### 3.1 LE POLITICHE EUROPEE

#### 3.1.1 Lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (Ssse)

Il Piano territoriale regionale in quanto *piano strategico*, assume come linee-guida i principi di riferimento dello *Schema di sviluppo dello spazio europeo*: la *competitività economica*, l'equità associata alla *coesione territoriale* e la *sostenibilità ambientale*.

L'obiettivo principale dello Ssse è il rafforzamento della coesione economica e sociale dell'UE non solo in virtù di uno sviluppo economico rispettoso dell'ambiente, ma anche grazie a uno sviluppo spaziale equilibrato.

In coerenza con gli obiettivi dello Ssse il Ptr persegue una politica integrata di sviluppo territoriale. Ciò implica una stretta cooperazione sia tra le politiche settoriali e le strutture politico-amministrative incaricate dello sviluppo territoriale (cooperazione orizzontale) sia tra le politiche a livello comunitario, transnazionale, regionale e locale (cooperazione verticale).

Gli obiettivi delineati dallo Ssse comprendono: il perseguimento di un modello di sviluppo policentrico dello spazio al fine di favorire la creazione di più zone di integrazione economica mondiale e la promozione di un sistema equilibrato di regioni metropolitane e di grappoli di città; la promozione di strategie integrate di sviluppo urbano all'interno degli Stati membri che inglobano gli spazi rurali adiacenti; il rafforzamento della cooperazione tematica (trasporti locali, legami tra università e centri di ricerca, gestione del patrimonio culturale, integrazione dei nuovi migranti) nell'ambito di reti transfrontaliere e transnazionali che coinvolgono i paesi del Nord Europa, dell'Europa dell'Est e del bacino del Mediterraneo.

Per permettere uno sviluppo sostenibile, le strategie integrate di sviluppo delle città e delle regioni urbane devono cogliere alcune sfide di rilievo: rafforzare il ruolo strategico delle regioni metropolitane e delle "città porta" che danno accesso al territorio dell'Unione (grandi porti, aeroporti intercontinentali, centri culturali di fama mondiale, città in cui hanno sede fiere ed esposizioni internazionali), riservando una particolare attenzione alle regioni periferiche; controllare l'espansione delle città ispirandosi al principio di "città compatta" (città dalle brevi distanze), in particolare nelle regioni costiere; migliorare la base economica sfruttando le potenzialità peculiari del territorio e insediandovi attività innovative, diversificate e creatrici di occupazione; favorire la plurifunzionalità e la pluralità dei gruppi sociali, soprattutto nelle metropoli, per lottare contro l'esclusione sociale di parte della popolazione, ristrutturare e valorizzare i quartieri in crisi e riurbanizzare i siti industriali dismessi; gestire con intelligenza risorse come l'acqua, il suolo, l'energia e i rifiuti, salvaguardare la natura e il patrimonio culturale, ampliare gli spazi naturali; migliorare l'accessibilità di tali zone grazie a mezzi di trasporto efficaci e non inquinanti.

## 3.1.2 L'Agenda Territoriale dell'Unione Europea

Il documento "Agenda Territoriale dell'Unione Europea – verso una Europa più competitiva e fatta di regioni diverse", approvato nel maggio 2007, rappresenta un documento strategico per l'implementazione dell'approccio territoriale nelle politiche europee. Tale documento, oltre ad evidenziare come a livello europeo vi sia ormai la consapevolezza che dalla grande diversità dei contesti territoriali dell'Europa e dei potenziali espressi a livello regionale possano nascere nuove opportunità di sviluppo, afferma definitivamente la necessità strategica di introdurre la dimensione territoriale nel "processo di Lisbona".

Il Ptr fa proprio lo scenario di riferimento costituito dalle sfide territoriali che interessano il panorama in cui si colloca lo spazio europeo caratterizzato:

- dai differenti impatti del cambiamento climatico sul territorio comunitario e dei Paesi vicini;
- dall'aumento dei prezzi dell'energia, dall'inefficienza energetica e dalla necessità di perseguire differenti opportunità territoriali per favorire il ricorso a nuove forme di produzione di energia;
- dalla necessità di favorire l'integrazione delle regioni europee, incluse quelle transfrontaliere, nel quadro della concorrenza economica globale, in rapporto alle crescenti interdipendenze degli Stati e delle regioni nel mondo;
- dall'impatto dell'allargamento dei confini comunitari sulla coesione economica, sociale e territoriale, soprattutto per quanto riguarda l'integrazione dell'Europa dell'Est, dei nuovi Stati Membri e delle loro regioni, relativamente alle infrastrutture legate ai trasporti e all'energia;
- dallo sfruttamento eccessivo delle risorse ecologiche e culturali e dalla conseguente perdita della biodiversità, favorita dalla crescente dispersione insediativa a fronte di uno spopolamento di aree remote;
- dagli effetti territoriali del cambiamento demografico causati dal fenomeno dell'invecchiamento, dalle migrazioni esterne e interne che interessano anche i mercati del lavoro, richiedendo una diversa risposta in termini di offerta di pubblici servizi di interesse generale, di politiche per la casa, di sviluppo della struttura urbana e di modo di vivere delle popolazioni nelle città e regioni europee.

Sulla base di tali premesse l'Agenda individua sei priorità territoriali verso le quali far convergere le politiche degli Stati membri e delle regioni europee:

- rafforzare lo sviluppo policentrico e l'innovazione attraverso la cooperazione di aree metropolitane e città;
- promuovere nuove forme di partenariato e di coordinamento territoriale tra aree urbane e rurali;
- promuovere "clusters" regionali di competizione e innovazione in Europa;
- rafforzare ed estendere le reti transeuropee;
- promuovere la gestione transeuropea dei rischi, inclusi gli effetti del cambiamento climatico;
- rafforzare le strutture ecologiche e le risorse culturali come valore aggiunto per lo sviluppo.

Il quadro delle azioni definite dalla TA e gli orientamenti strategici comunitari in materia di sviluppo territoriale, hanno guidato le scelte strategiche del Ptr.

#### 3.1.3 La Carta di Lipsia

La Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili considera la pianificazione urbana integrata come una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee.

I temi chiave del documento sono le strategie per la valorizzazione del tessuto urbano, il miglioramento delle economie locali e del mercato del lavoro, i trasporti urbani non inquinanti e l'integrazione degli immigrati.

La valorizzazione del tessuto urbano si persegue con strategie e politiche di sviluppo urbano integrato. Per sviluppo urbano integrato si intende un approccio globale che prenda in considerazione le potenzialità e le necessità rilevanti.

La politica di sviluppo urbano integrato, prerequisito chiave per attuare la Strategia di sviluppo sostenibile dell'UE, è un processo in cui gli aspetti spaziali, settoriali e temporali delle aree più importanti della politica urbana sono coordinati e il coinvolgimento degli attori economici, delle categorie interessate e del pubblico generale risulta essere essenziale.

Tra gli obiettivi indicati dal documento vi è quello del rafforzamento del coordinamento a livello locale di città – Regione e aree metropolitane. Le strategie attuative sono indirizzate alla creazione di spazi pubblici di alta qualità, di infrastrutture, servizi e spazi urbani funzionali e ben progettati, alla modernizzazione delle reti infrastrutturali ed al miglioramento dell'efficienza energetica, alla gestione del traffico e alle modalità di trasporto integrato, incluse piste ciclabili e aree pedonali, al miglioramento delle infrastrutture tecniche, in particolar modo la fornitura idrica, per il trattamento delle acque di scarico e altre reti di alimentazione.

Un altro elemento importante contenuto nella Carta di Lipsia è la sollecitazione all'uso efficiente e sostenibile delle risorse, ottenuto attraverso una pianificazione urbana e dello spazio, che impedisca la dispersione.

## 3.1.4 L'esperienza di ESPON (European Spatial Planning Observation Network)

L'obiettivo di ESPON (European Spatial Planning Observation Network) – Programma UE lanciato nel quadro dell'iniziativa comunitaria Interreg – è l'adeguamento delle politiche alle caratteristiche dei territori dell'Europa, sulla base dell'identificazione di aree territoriali omogenee.

Il Programma mira alla creazione di un sistema permanente di monitoraggio del territorio europeo, promuovendo la collaborazione tra i Paesi membri dell'UE, la Commissione europea, gli istituti di ricerca e i servizi amministrativi competenti in materia di sviluppo territoriale. A questo scopo per ciascuna dimensione della coesione, nel corso del tempo sono stati selezionati vari indicatori, fornendo così un quadro conoscitivo dello stato e dell'evoluzione dei fenomeni economici, sociali e territoriali in Europa con l'obiettivo di sfruttare le possibili sinergie, attraverso una diagnosi delle principali linee di sviluppo territoriale alla scala dell'Unione e, allo stesso tempo, un disporre di quadro delle difficoltà e delle potenzialità inespresse proprie dell'intero territorio europeo.

Per il prossimo periodo di programmazione dei fondi strutturali 2007-2013, il programma ESPON 2013 rientrerà nell'obiettivo di cooperazione territoriale europea, con il coinvolgimento dei 27 Paesi Membri, della Svizzera, Norvegia ed Islanda.

Rispetto a tale quadro il Ptr ha strutturato le proprie analisi socio economiche e territoriali su modelli che in parte vogliono integrare e arricchire la visone del territorio regionale, rispetto alla lettura di scala europea, al fine di meglio rappresentare il proprio capitale territoriale nei confronti delle politiche comunitarie.

#### 3.2 IL PIEMONTE E LA COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA

Le relazioni e le reti sovraregionali del Piemonte possono essere suddivise in quattro livelli territoriali a cui corrispondono altrettante geometrie, consolidate nel tempo attraverso rapporti stabili di collaborazione:

- un primo livello, individua la *macroregione del Nord Ovest*, intesa come quell'aggregato territoriale volontario che ripropone lo storico motore di sviluppo industriale del paese costituito dalla Liguria, dalla Lombardia e dal Piemonte (cui si è aggiunta la Valle d'Aosta) che, da alcuni anni, sta prendendo piede come visione futura e condivisa fra diversi soggetti istituzionali del territorio;
- un secondo livello, individua la macroarea padana, come tradizionale aggregato geografico corrispondente al Nord Italia industriale, caratterizzato dalla presenza sia di risorse comuni ambientali e paesaggistiche (come le Alpi e il Po) sia di progetti per la grande infrastrutturazione comunitaria, come il Corridoio V (Lisbona-Kiev);
- un terzo livello, individua la macroregione transfrontaliera, che relaziona il Piemonte ai dipartimenti francesi del Rhône Alpes e del PACA e i Cantoni svizzeri del Ticino e del Vallese;
- un quarto livello relativo alla dimensione comunitaria, individua la cooperazione territoriale transnazionale e interregionale nella programmazione Interreg 2000-06 e nel nuovo obiettivo 3 dei Fondi strutturali 2007-13.

La Regione Piemonte ha approvato il Documento di Programmazione Strategico-Operativa, che fornisce gli indirizzi per la programmazione integrata dei fondi europei, nazionali o regionali (POR FESR, POR FSE, PSR FEASR e FAS).

All'interno di questo quadro al Piemonte sono assegnate significative risorse ed il suo territorio è compreso in molte delle aree ammesse alla presentazione di diversi programmi volti sia alla cooperazione transfrontaliera, che transnazionale che interregionale, a testimonianza di una attitudine regionale alla cooperazione ed alla partecipazione ad iniziative di networking.

La vocazione al *networking* del territorio piemontese discende sia dalla collocazione strategica del territorio come naturale cerniera fra l'Europa continentale e il mediterraneo, centrale rispetto ai grandi assi di attraversamento nord-sud e est-ovest, che dalla progressiva convergenza delle politiche di sviluppo regionale rispetto alle indicazioni comunitarie in materia di riassetto e di riequilibrio del territorio europeo.

Il Piemonte è storicamente caratterizzato da un ruolo particolarmente attivo e da una buona capacità (rispetto ad altre regioni italiane ed europee) di fare rete. I processi di cooperazione che coinvolgono città e territori piemontesi costituiscono, infatti, un percorso volontario di lunga durata, direttamente riconducibile alle

indicazioni europee a partire dalla programmazione comunitaria Interreg, avviata negli anni '90.

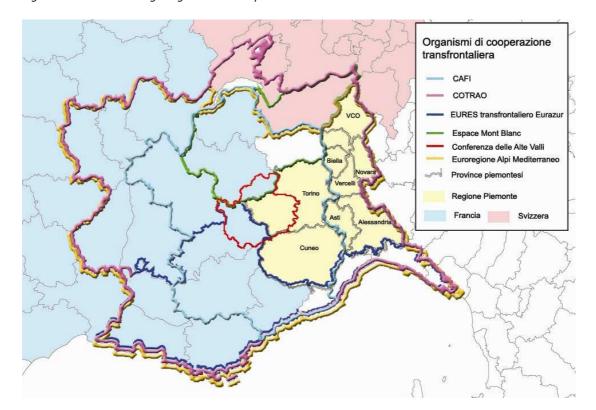
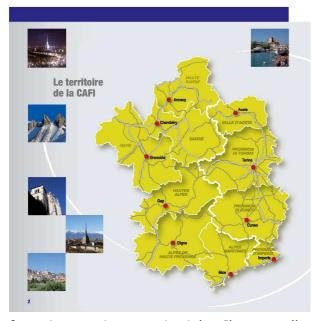


Figura 1- Il territorio degli organismi di cooperazione transfrontaliera

La sottoscrizione del *trattato* denominato "Convenzione per la protezione delle Alpi" risale agli inizi degli anni '90 e rappresenta un primo tentativo di affrontare in maniera coordinata problematiche comuni, basato sul riconoscimento della centralità della risorsa alpina in termini di opportunità da valorizzare e metter in rete.

Gli organismi di cooperazione l'Associazione C.A.F.I. (Conferenza delle Alpi Franco-Italiane) ha svolto e svolge attualmente un ruolo importante. In seno alle attività della C.A.F.I. le Regioni Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, PACA e Rhône-Alpes hanno gettato le basi per la costituzione dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo e il potenziamento del suo ruolo istituzionale, sociale ed economico come naturale risultato di decenni di cooperazione economica e umana, frutto di profondi legami storici e culturali.

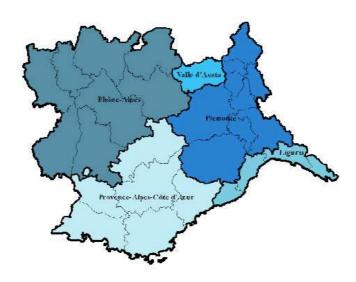
Figura 2 - Il territorio CAFI. Fonte: CAFI (2007), Alpes Franco-Italiennes: les dynamiques de coopération, p. 2)



La recente costituzione dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo Italia - Francia (Euroregione Alpi Med) e di un Gruppo Europeo di Associazioni Territoriali (GECT), in un momento cruciale della programmazione dei Fondi strutturali 2007-2013, va anch'essa nella direzione del rafforzamento della concertazione (in particolare programmi Italia-Francia, alpino Mediterraneo) IIе dell'allontanamento del rischio di marginalizzazione, in un contesto europeo allargato, a favore di una più

forte integrazione territoriale. Il protocollo d'intesa individua politiche trasversali che riguardano i seguenti settori strategici: ambiente, trasporti, innovazione, formazione, occupazione, qualità della vita, sviluppo sostenibile, cultura, turismo e servizi collettivi.

Figura 3 – Il territorio dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo Italia – Francia (Euroregione Alpi Med). (Fonte: Camere di Commercio transfrontaliere (2007), Comunicato stampa, p. 3)

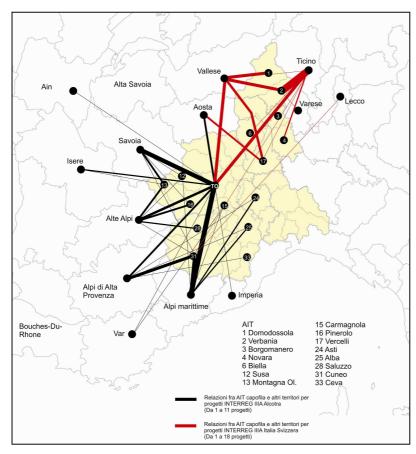


### 3.2.1 La cooperazione transfrontaliera

La Regione Piemonte nel precedente periodo di programmazione dei Fondi Strutturali 2000-2006 è stata coinvolta in due iniziative, Interreg IIIA Alcotra e Interreg IIIA Italia-Svizzera, finalizzate alla promozione della cooperazione fra zone contigue e alla realizzazione di centri economici e sociali transfrontalieri, attraverso l'attuazione di strategie di sviluppo comuni condivise. I due programmi hanno insistito soprattutto sulle Province di confine (Cuneo e Torino per la cooperazione con la Francia e il Verbano-Cusio-Ossola con la Svizzera) individuando un area transfrontaliera di immediata vicinanza, con cui i rapporti sono più intensi (Savoia, Alte Alpi, Alpi di Alta Provenza, Alpi marittime da un lato e Vallese e Ticino dall'altro).

Il Piemonte è attivamente impegnato nella realizzazione di attività di cooperazione in ambito transnazionale e nell'attuazione di diversi programmi comunitari, attraverso la partecipazione a progetti che coinvolgono partner appartenenti a più paesi. Ad esempio la figura 4 rappresenta le relazioni tra AIT<sup>1</sup> e territori coinvolti dai progetti Interreg.

Figura 4 - I territori ammissibili ad Alcotra 2007-2013 (Fonte: Programma operativo di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia 2007-13, p. 7)



<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Per la definizione si veda il capitolo 4 paragrafo 4.4

Attualmente il Piemonte, a partire dal patrimonio di esperienza maturata nell'ambito dei programmi Interreg precedenti, integrando in una logica unitaria le politiche di cooperazione territoriale, quelle di internazionalizzazione del sistema produttivo e quelle di cooperazione allo sviluppo, conferma l'intenzione di aprire il proprio territorio alla cooperazione. In particolare, i due programmi proseguono, anche dal punto di vista della copertura territoriale, l'iniziativa della cooperazione transfrontaliera dell'Interreg IIIA: il programma ALCOTRA e Italia-Svizzera, finalizzati entrambi alla promozione della cooperazione fra zone contigue e alla realizzazione di centri economici e sociali transfrontalieri, attraverso l'attuazione di strategie di sviluppo comuni condivise.

Il Programma Operativo "ALCOTRA Italia-Francia" interessa i territori della Regione Valle d'Aosta, delle Province di Torino e Cuneo in Piemonte e della Provincia di Imperia in Liguria, mentre sul versante francese riguarda i Dipartimenti dell'Alta Savoia e della Savoia nel Rhône-Alpes, i Dipartimenti delle Alte Alpi, delle Alpi di Alta Provenza e delle Alpi Marittime nella Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) (Figura 5).

Figura 5- I territori ammissibili ad Alcotra 2007-2013 (Fonte: Programma operativo di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia 2007-13, p. 7)



Il Programma Operativo "Italia-Svizzera" interessa i territori italiani delle Province di Como, Lecco, Sondrio e Varese in Lombardia, delle Province di Vercelli, Verbano-

Cusio-Ossola, Biella e Novara in Piemonte, della Valle d'Aosta e della Provincia Autonoma di Bolzano, e in Svizzera il Cantone dei Grigioni, il Canton Ticino e il Vallese (Figura 6).

### 3.2.2 La cooperazione territoriale

I programmi comunitari rappresentano per le diverse regioni europee un'importante opportunità di confrontarsi per affrontare problemi comuni, elaborare strategie, strumenti e metodologie innovative e condivise, scambiare idee e buone pratiche e costituire reti partenariali durature.

La Regione Piemonte è attivamente impegnata nella realizzazione di attività di cooperazione in ambito transnazionale e nell'attuazione di diversi programmi comunitari, attraverso la partecipazione a progetti che coinvolgono partner appartenenti a più paesi.

La Regione nell'attuale periodo di programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013 è coinvolta nelle iniziative di cooperazione transnazionale Interreg IIIB Medocc, Alpine Space e Interreg IIIC Zona sud.

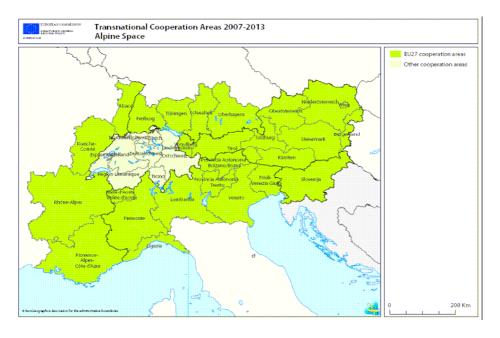


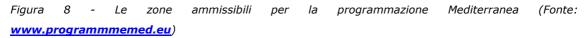
Figura 6- Le zone ammissibili per la programmazione Alpine Space

Il *Programma Operativo Europa Centrale* (Figura 7) raggruppa i territori di 8 Stati Membri: Repubblica Ceca, Germania, Italia, Ungheria, Austria, Polonia, Slovenia, Slovacchia. Per quanto riguarda l'Italia a partecipare sono le Regioni Piemonte, Valle d'Aosta (entrambe escluse nella precedente programmazione), Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e le Province autonome di Bolzano e Trento.



Figura 7 - Le zone ammissibili per la programmazione Europa Centrale

Il *Programma Operativo Mediterraneo (MED)* (Figura 8) coinvolge 9 Stati Membri: Cipro, Francia, Spagna, Grecia, Italia, Malta, Portogallo, Regno Unito e Slovenia. In particolare in Italia è ammissibile la partecipazione di 18 Regioni: Piemonte, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Lombardia, Marche, Molise Umbria, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana e Veneto. In questo modo, rispetto alla configurazione precedente, diventano nuovi partner della Regione Piemonte le Marche, il Molise, il Veneto e il Friuli Venezia Giulia, Cipro e la Slovenia, mentre viene esclusa la Valle d'Aosta. Gli assi prioritari individuati, sono finalizzati all'obiettivo di rendere competitivi a livello internazionale i territori interessati.





# 3.2.3 La cooperazione interregionale

La regione Piemonte pone particolare attenzione anche alla cooperazione Interregionale Interreg IV C che mira a migliorare l'efficacia delle politiche di sviluppo regionale tramite lo scambio di esperienze che coinvolge l'intero territorio dell'Unione Europea senza limiti alla formazione del partenariato anche tra Regioni appartenenti a Paesi Membri geograficamente lontani.

#### 3.3 LE RETI DI COLLABORAZIONE TRANSREGIONALE

In coerenza con gli indirizzi di sviluppo definiti dalla UE la Regione oltre alla partecipazione a programmi di iniziative europee opera favorendo anche iniziative di cooperazione con altre regioni che condividono con il Piemonte sia caratteristiche territoriali ed ambientali, sia comuni obiettivi di sviluppo sostenibile, di visione territoriale di scala vasta, di politiche di sviluppo, ambientali e del paesaggio, di pianificazione e localizzazione di grandi funzioni e infrastrutture.

## 3.3.1 Il Tavolo interregionale della macro-regione padano-alpina

Nell'ottica di promuovere e gestire le politiche di coesione e sviluppo sostenibile del territorio in coerenza con le politiche territoriali promosse dall'Unione Europea, la Regione Piemonte partecipa con le Regioni Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte e le Province Autonome di Trento e Bolzano, ad un Tavolo Interregionale per lo Sviluppo Territoriale Sostenibile della macro-regione Padano-Veneta, finalizzato ad individuare un sistema di coerenze e a promuovere la competitività delle Regioni all'interno del nuovo contesto di sviluppo europeo, perseguendo il rafforzamento della governance orizzontale a scala regionale.

Il Ptr identifica quindi il Tavolo Interregionale quale strumento di confronto sulle politiche territoriali e di visione strategica di area vasta.

In particolare il Tavolo ha come obiettivo quello di delineare un progetto comune di sviluppo e di pianificazione, mirando a stabilire un sistema di dialogo permanente tra le diverse istituzioni regionali, nazionali e comunitarie, al fine di costituire un momento di confronto tra Regioni vicine, di scambio di informazioni e di cooperazione multilivello, necessaria a definire una comune *vision* territoriale.

Tra gli argomenti condivisi e affrontati in modo integrato dal Tavolo Interregionale è possibile individuare: la tutela e valorizzazione del sistema ambientale e naturale, il potenziamento del sistema economico e la messa in rete delle eccellenze, la valorizzazione delle città come motori di futuro, il rafforzamento delle connessioni materiali ed immateriali, la promozione delle attività di innovazione e ricerca nonché la promozione e la valorizzazione di buone pratiche per il contenimento energetico e per contrastare il cambiamento climatico.

I temi che il Tavolo Interregionale si propone di sviluppare riguardano:

 la conoscenza reciproca nell'avanzamento delle attività di pianificazione a scala regionale e provinciale;

- l'approfondimento dei contenuti e delle modalità per la Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale;
- la elaborazione di proposte comuni della macro-regione padano-alpina in merito agli obiettivi di cooperazione territoriale europea definiti nella Territorial Agenda of European Union e dalla Carta di Lipsia per le città sostenibili;
- la creazione e lo sviluppo di sinergie mediante le opportunità offerte dai nuovi Programmi Comunitari 2007-2013 per la Cooperazione Territoriale (ob. 3), con particolare riferimento agli spazi Europa Centrale e Spazio Alpino, il cui coordinamento nazionale è affidato alle Regioni Veneto e Lombardia.

In particolare viene sottolineato l'interesse nell'approfondimento dei seguenti aspetti specifici, qualificanti il Capitale Territoriale: beni pubblici e risorse (ambientali, culturali, infrastrutturali, ecc.); beni intermedi tangibili costituiti da reti proprietarie dei trasporti, comunicazioni ed energia, beni collettivi pubblici e pubblico-privati (es. paesaggi urbani ed urbano-rurali, sistema del patrimonio culturale); beni privati, a capitale fisso; capitale sociale, in termini di regole e sistemi di relazioni costituenti il milieu dell'innovazione (reti sociali ed istituzionali, associazionismo, partecipazione, ecc.); capitale relazionale, in termini di reti bilaterali e multilaterali sviluppate dagli attori, corte/locali e lunghe/sovralocali; capitale umano; economie di agglomerazione (filiere, economie di distretto, organizzazione territoriale del lavoro, ecc.); reti di relazione e cooperazione, pubbliche, private, pubblico-private, sia interne che esterne al macro-sistema padano-alpino-adriatico.

Tali tematiche costituiscono argomenti significativi per la realizzazione di ricerche nell'ambito della partecipazione alle attività del Programma Comunitario ESPON 2013, al fine di garantire una corretta e compiuta rappresentazione della realtà territoriale della macro-regione padano-alpina all'interno dello scenario europeo, per un migliore orientamento delle politiche comunitarie.

# 3.3.2 Le relazioni con le Regioni del nord ovest

Nell'ambito delle relazioni con le Regioni del nord ovest è stato siglato con la Regione Liguria un accordo che prevede una serie di intese interregionali su temi quali la Sanità, il Turismo, le pratiche per le adozioni internazionali, i trasporti e la logistica; e le ricadute territoriali di tale accordo riguardano, al momento, questi ultimi due aspetti.

In particolare dal punto di vista infrastrutturale Piemonte e Liguria intendono creare un unico sistema logistico caratterizzato da un disegno su base sovraregionale, che integri lo sviluppo del territorio con gli indirizzi strategici europei e nazionali, e che costituisca una piattaforma di eccellenza per l'accesso ai grandi bacini europei di produzione e di consumo.

# 3.3.3 Il Progetto Strategico Speciale "Valle del fiume Po"

Il Progetto Strategico Speciale "Valle del fiume Po" si propone, in un'ottica territoriale fortemente integrata, di sostenere il raggiungimento di obiettivi qualificanti per il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle popolazioni insediate nella valle, per la tutela delle fasce fluviali, per il potenziamento della rete ecologica e per la conservazione quali-quantitativa della risorsa idrica, promuovendo, al contempo, la fruizione delle risorse ambientali e storico-culturali ed il turismo fluviale.

Le Amministrazioni coinvolte sono: l'Autorità di bacino del fiume Po, in qualità di promotore e coordinatore, le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna Veneto e le Province rivierasche (Cuneo, Torino, Vercelli, Alessandria, Pavia, Lodi, Cremona, Mantova, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Ferrara, Rovigo) ed i Parchi fluviali dell'asta fluviale e del delta Po. Sono complessivamente interessati i territori di oltre 490 Comuni, alcuni dei quali ricadono in altre province del bacino.

Alcune delle azioni previste per il raggiungimento degli obiettivi strategici del PSS prevedono la realizzazione di interventi già inseriti negli strumenti di piano di riferimento per la difesa del suolo e per la tutela delle acque (PAI, Piani di Tutela delle acque, PTCP, ecc.); altre si integrano alle precedenti e assumono un valore strategico per la valorizzazione del bacino del fiume Po, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Il Piano strategico del Po è finalizzato a sostenere:

- la promozione di comportamenti cooperativi tra i soggetti economici e quelli istituzionali, il coordinamento delle azioni e delle iniziative;
- lo sviluppo di meccanismi istituzionali volti a combinare risorse (finanziarie, politiche, normative e conoscitive) e attori diversi;
- l'integrazione tra politiche diverse;
- il sostegno all'azione dei soggetti sociali nel produrre interventi innovativi;
- la promozione dello sviluppo locale;
- la riqualificazione dei contesti territoriali.

Tra le attività promosse risulta essere strategica quella relativa alla stipula del Protocollo di Intesa per la tutela e la valorizzazione del territorio e la promozione della sicurezza delle popolazioni della valle del Po, siglato nel maggio 2005, tra l'Autorità di bacino e le 13 Province rivierasche riunite nella Consulta delle Province del Po. Tale Protocollo ha, infatti, fra i propri obiettivi, la definizione di un Programma di azioni inerente ai seguenti temi:

- uso dei suoli e delle risorse idriche agrarie, forestali ed estrattive;
- manutenzione e gestione dei sedimenti;
- sicurezza idraulica;
- rinaturalizzazione delle fasce fluviali;
- promozione dell'agricoltura eco compatibile;
- valorizzazione del patrimonio architettonico rurale;
- qualità delle acque;
- promozione dell'immagine del Po;

- navigabilità e turismo fluviale.

Nel novembre 2006, dando seguito agli accordi sottoscritti nel Protocollo di Intesa, è stata redatta una prima bozza di programma che prevedeva tre macro linee di intervento:

- sicurezza, difesa del suolo e gestione delle risorse idriche;
- tutela e valorizzazione ambientale;
- sviluppo locale e promozione del territorio.

A queste linee le si aggiungono misure trasversali relative alle modalità di governance, di miglioramento del governo complessivo del territorio, di innovazione amministrativa, di coinvolgimento e di partecipazione dei cittadini interessati.

Tali linee prioritarie d'azione legate fra loro dall'elemento unificante fiume Po, concorrono al raggiungimento di obiettivi comuni: la riscoperta del valore del fiume, la promozione di politiche integrate, il consolidamento di un modello di intervento per la ricostruzione ecologica del territorio fluviale, lo sviluppo locale, il rafforzamento della collaborazione interistituzionale e il sostegno a processi di condivisione e partecipazione e sono diventate il contenuto di un Progetto specifico per il fiume Po.

Il Progetto per la sua configurazione generale e operativa:

- a. rientra nella strategia del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 per ambiti tematici (principalmente, Priorità 3 Uso sostenibile ed efficiente delle risorse naturali e Priorità 5 -Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo);
- b. riguarda un ambito sovraregionale con rilievo strategico nazionale, poiché nella sua configurazione coinvolge un territorio ampio, caratterizzato dalla comune appartenenza alla Valle del Po la cui integrazione territoriale è assicurata dall'Autorità di bacino quale unico soggetto istituzionale sovraregionale.

Il PSS "Valle del fiume Po" prevede quattro Linee di azione:

- 1. riassetto idraulico, aumento della capacità di laminazione nelle fasce fluviali e ricostruzione morfologica dell'alveo di piena;
- 2. conservazione dell'integrità ecologica della fascia fluviale e della risorsa idrica del Po;
- 3. sistema della fruizione e dell'offerta culturale e turistica;
- 4. sistema della governance e delle reti immateriali per la conoscenza, formazione e partecipazione.

## 4 IL NUOVO MODELLO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

# 4.1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO STRUTTURALE

# 4.1.1 Il Qrs nelle politiche di governo del territorio

Il Qrs contiene la descrizione interpretativa del territorio regionale con riferimento all'insieme degli elementi strutturanti il territorio stesso, alle loro potenzialità e criticità. Esso assolve ad un ruolo fondamentale nel governo del territorio, essendo il presupposto necessario per un disegno strategico dei processi di sviluppo e trasformazione coerente con i caratteri e le potenzialità dell'intero territorio regionale e delle sue parti. Più precisamente si qualifica come quadro di riferimento unitario - alla scala regionale - per la pianificazione territoriale e quella paesaggistica, in grado di garantire quell'indispensabile integrazione sancita dai diversi provvedimenti legislativi in materia, a cominciare dal "Codice dei beni culturali e del paesaggio" (D.lgs. n. 42/2004 e successive modifiche ed integrazioni). Inoltre si qualifica come strumento a supporto e indirizzo della pianificazione territoriale e urbanistica degli enti locali e come riferimento per il coordinamento e la concertazione delle decisioni settoriali.

E' dunque un documento, al tempo stesso descrittivo e operativo, che consente alla Regione di assolvere concretamente al ruolo, assegnatole dal titolo V della Costituzione, di coordinamento dei processi di sviluppo e di trasformazione dei diversi sistemi territoriali fornendo agli enti locali gli elementi conoscitivi e interpretativi necessari per progettare e governare in modo sinergico processi di trasformazione e, contemporaneamente, per costruire l'identità del territorio attraverso un insieme di interventi coerente ma composito, ordinato e flessibile.

## 4.1.2 Natura e obiettivi

Secondo quanto indicato nel Documento programmatico "Per un nuovo Piano territoriale regionale", approvato dalla Giunta Regionale il 13 dicembre 2005, il Piano (Ptr) si deve basare su un Quadro di riferimento strutturale, che offre un supporto informativo e interpretativo per le altre due componenti del Piano (quella strategica e quella regolamentativa), nonché per il parallelo e connesso Piano paesaggistico regionale (Ppr) e per i successivi documenti della programmazione regionale.

In particolare il Documento programmatico ha stabilito che il Qrs "ha per oggetto la lettura critica del territorio regionale"; "i fattori, i valori, le limitazioni, le relazioni di lunga durata che condizionano i processi di trasformazione"; "contiene l'insieme delle opzioni non negoziabili a partire dalle quali costruire il disegno strategico, le scelte normative, lo sviluppo operativo della pianificazione ai diversi livelli". Esso è l'auto-rappresentazione del territorio che la Regione intende usare come "strumento di governance flessibile, aperta, dialogica e interistituzionale (...) per l'interazione e la co-pianificazione con la Città metropolitana, le Province e i Comuni, con i piani e programmi settoriali e specialistici".

Più precisamente il Qrs:

- riguarda gli aspetti insediativi, socio-economici, morfologici, paesaggistico-ambientali, ecologici, i beni culturali, le dotazioni di "capitale territoriale", i sistemi territoriali, le reti dei trasporti, le reti funzionali;
- individua i sistemi territoriali e funzionali di livello regionale come " ambiti territoriali sovracomunali nei quali si integrano la dimensione ambientale, quella sociale e quella economica ed esprimono sistemi di creazione del valore";
- riconosce le reti di connessione materiali (infrastrutture) e intangibili (funzionali, organizzative, pattizie, ecc.) che legano tra loro i luoghi e i soggetti pubblici e privati ai vari livelli territoriali.

Va sottolineato che il Qrs non è una semplice "fotografia" del territorio regionale, ma è la rappresentazione interpretativa – cioè valutativa e critica – che la Regione si dà di esso, tenendo anche presenti le sue dinamiche e le progettualità in atto, al fine di confrontarsi con gli altri Enti territoriali per addivenire all'elaborazione della componente strategica e regolativa del Ptr.

Perciò il Qrs va considerato come un documento aperto. Nel processo di copianificazione esso si confronterà con analoghe immagini interpretative di cui sono portatori gli altri Enti, relativamente ai territorio di loro competenza. Da questo confronto potranno emergere sia correzioni e integrazioni del Qrs, dovute sia alla conoscenza di dati e fatti oggettivi da parte degli enti locali, sia a eventuali divergenze interpretative, che dovranno essere discusse nei previsti tavoli di copianificazione.

#### 4.1.3 Contenuti ed articolazione

In sintesi il Qrs riguarda quei fatti e quegli aspetti strutturali che la Regione ritiene rilevanti per il governo del territorio di sua competenza.

A questo proposito va anzitutto precisato che la letteratura scientifica e la prassi dei piani territoriali di ultima generazione concordano nel considerare "strutturale" quanto attiene a quegli elementi relativamente stabili e a quelle relazioni di lunga durata che devono essere assunti come fattori condizionanti nei processi di trasformazione sostenibile del territorio. A questa idea di base si connettono altri concetti in uso in diversi contesti, come: invarianti strutturali, statuto dei luoghi, valori e identità territoriali, capitale territoriale, patrimonio, risorse immobili, beni comuni, sostenibilità dello sviluppo, ecc. Il Qrs si occupa quindi di:

una componente "patrimoniale", costituita da quanto di materiale e immateriale si è depositato sul territorio e lo caratterizza durevolmente, come risultato di processi di medio-lungo periodo. Per grandi classi si tratta di: risorse produttive naturali, patrimonio ambientale naturale, storicoculturale e paesaggistico, capitale fisso in infrastrutture e impianti vari, strutture economiche e di servizio stabilmente localizzate e capitale umano (demografico, cognitivo, sociale, istituzionale, relazionale). All'interno di questa componente occorre distinguere *i valori patrimoniali* che sono tali anche indipendentemente dal loro utilizzo e *le risorse* che riguardano quella parte del patrimonio, detta anche "capitale territoriale", che può essere usata in modo sostenibile;

 una componente morfogenetica, che comprende le regole di trasformazione di lungo periodo proprie dei vari territori, quelle che ne assicurano la riproduzione identitaria, pur attraverso il cambiamento.

Come s'è detto il Qrs non si limita a individuare e descrivere le componenti e le relazioni strutturali, ma le seleziona, le interpreta e le valuta in termini di potenzialità, di grado di negoziabilità delle loro trasformazioni e di criticità. Queste interpretazioni si basano sull'esame dei percorsi evolutivi dei territori, delle dinamiche e delle progettualità in atto, degli scenari tendenziali che ne derivano, nonché sull'esame delle possibili interazioni positive e negative tra componenti, sia a livello locale (relazioni di prossimità), sia ai livelli territoriali superiori, regionali e sovra-regionali (reti "lunghe").

La natura selettiva e interpretativa del Qrs fa sì che i suoi contenuti, pur essendo oggettivi e verificabili, anticipino per certi versi le strategie di trasformazione che la Regione intende proporre ai tavoli della co-pianificazione. Il carattere implicitamente strategico e progettuale del Qrs - connaturato con il ruolo fondante che è chiamato a svolgere in relazione al Ptr e al Ppr - ne fa dunque un documento aperto alla discussione.

Un'altra caratteristica del Qrs (come del Ptr che ne deriva) – in applicazione del principio di sussidiarietà - è quella di concentrarsi solo sulle componenti e sulle relazioni strutturali che, per la loro portata regionale e sovra-regionale, rientrano nei compiti di governo della Regione, lasciando tutto il resto alle scelte delle Province e dei Comuni, che dovranno esercitare analoghe operazioni interpretative, strategiche e regolative nei territori di loro competenza, sulla base degli indirizzi generali contenuti nella Legge urbanistica regionale e nello stesso Ptr/Ppr.

Il Qrs è la rappresentazione interpretativa – cioè valutativa e critica – che la Regione si dà del suo territorio, tenendo presenti le sue dotazioni, le dinamiche e le progettualità in atto, al fine di confrontarsi con gli altri Enti territoriali per addivenire all'elaborazione della componente strategica e regolativa del Piano Territoriale Regionale (Ptr) e del Piano Paesaggistico Regionale (Ppr). Il Qrs definisce inoltre un quadro di riferimento comune agli altri strumenti della programmazione regionale – generali, strategici e settoriali – al fine di assicurare la sostenibilità territoriale e l'incremento del valore aggiunto territoriale degli interventi.

L'esigenza di ottenere una visione integrata a scala locale di ciò che al Ptr compete di governare, ha consigliato di organizzare e connettere tra loro le informazioni a partire da una trama di base, formata da unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale e di identificare con essa il livello locale del Qrs. Questi "mattoni" della costruzione del Piano sono stati chiamati, con

riferimento alla loro funzione principale, Ambiti di integrazione territoriale (abbreviato: Ait).

Il territorio è analizzato, descritto e interpretato secondo una logica scalare. Si parte dal livello locale rappresentato dagli Ait per passare ai quadranti e alle Province (aggregati di Ait) fino ad arrivare alle reti che, a livello regionale e sovraregionale, connettono gli Ait tra loro e con i sistemi territoriali esterni.

Nel paragrafo 4.4 sono illustrati i criteri che hanno suggerito di suddividere l'intero territorio regionale in 33 Ambiti. Per ognuno di essi sono stati raccolte, a partire da dati di livello comunale, le informazioni relative a circa 112 variabili che descrivono e misurano le componenti strutturali (naturali, storico-culturali, demografiche, insediative, infrastrutturali e socio-economiche) di ogni ambito e ne indicano potenzialità e criticità. Questi dati sono presentati in forma di tabelle nell'allegato n. 1, e sotto forma di commenti nel capitolo di questa relazione dedicato alle strategie, paragrafo 4.4, che, dopo una breve descrizione dell'Ait, ne esaminano il sistema insediativo, il ruolo regionale e sovraregionale, le dinamiche evolutive, lo stato della progettazione integrata e le possibili interazioni positive (sinergie) e negative (impatti, squilibri ecc.) tra le componenti.

Nel paragrafo 4.2 queste informazioni e valutazioni sono state sintetizzate per aggregati territoriali più vasti, cioè per i quattro Quadranti - Nord-est, Sud-est, metropolitano e Sud-ovest – in cui si può dividere il territorio regionale.

L'ultima parte del Qrs, paragrafo 5.4, considera i 33 Ait come "nodi" di una rete di sistemi locali. Offre così una visione unificante a sostegno degli obiettivi di sviluppo integrato ed equilibrato del territorio regionale.

Le condizioni territoriali favorevoli o contrarie al raggiungimento di questi obiettivi sono messe in evidenza da una serie di cartogrammi relativi sia alle dotazioni dei territori locali, sia alle relazioni funzionali che "ancorandosi" ad esse mettono in rete gli Ait.

## 4.2 I QUADRANTI

# 4.2.1 Il Nord-est

### **Articolazione territoriale**

Il Quadrante raggruppa le Province del Verbano-Cusio-Ossola, di Biella, di Novara e di Vercelli, e quindi gli Ambiti di integrazione territoriale (Ait) di Domodossola, Verbania-Laghi, Borgomanero, Novara, Vercelli, Borgosesia e Biella.

Il territorio si può dividere in quattro grandi zone parallele al corso del Po e alla catena alpina. Da sud verso nord si ha una prima zona di bassa pianura agricola altamente produttiva, compresa tra il corso del Po e l'asse delle comunicazioni Torino-Milano (autostrada A4, ferrovia ordinaria e TAV) che tocca Vercelli e Novara. A monte si estende una seconda zona di media e alta pianura terrazzata prevalentemente agricola, a cui fa seguito la fascia pedemontana, urbanizzata e industrializzata, che penetra anche nelle bassi valli alpine e che verso est si allarga

fino a comprendere l'area dei laghi Orta e Maggiore. Alle spalle di questa si ha infine una vasta zona di montagna, comprendente i bacini vallivi interni del Toce, del Sesia, del Cervo e dell'Elvo e loro affluenti. L'insediamento si regge su una rete urbana policentrica, comprendente 3 centri di livello superiore (Novara, Vercelli, Biella) 6 di livello medio (Verbania, Domodossola, Omegna, Arona, Borgomanero, Borgosesia) e 18 di livello inferiore.

#### **Dotazioni strutturali**

Il Quadrante si caratterizza principalmente per:

- la dimensione demografica (882.000 abitanti) che lo colloca subito dopo il Quadrante metropolitano;
- la posizione di cerniera con Milano e le Province di Pavia e Varese: in particolare la vicinanza all'aeroporto internazionale di Malpensa e al centro fieristico di Rho; la continuità con la bassa pianura della Lomellina, gravitante in parte su Novara e Vercelli, la continuazione della fascia pedemontana oltre Ticino e l'accesso all'asse del Gottardo;
- i collegamenti stradali e ferroviari con i cantoni svizzeri del Ticino e del Vallese;
- la posizione all'incrocio di due Corridoi europei: il n. 5, che corre lungo tutto l'asse della pianura padana, e il n. 24, che connette Genova con il Mare del Nord, passando per il Sempione;
- la conseguente già affermata vocazione logistica;
- la dotazione universitaria: Università del Piemonte Orientale a Vercelli e Novara, Politecnico di Torino a Vercelli, Città Studi di Biella, Verbania;
- la presenza di sistemi locali industriali di differenti dimensioni, ma tutti di rilevanza internazionale e con dinamiche innovative: i distretti di Biella e Borgosesia (tessile, moda-abbigliamento), Borgomanero (rubinetteria e valvolame), Omegna-Verbania (casalinghi-elettrodomestici); il cluster chimico-farmaceutico di Novara e i connessi centri di ricerca, oltre alla presenza di grandi imprese multinazionali operanti in altri settori (petrolchimico, grafica e editoria, tessile, abbigliamento, ecc.);
- la media e bassa pianura risicola, con la sua rete di canali e di cascine e la connessa filiera agro-alimentare al primo posto in Italia e in Europa;
- la sponda occidentale del lago Maggiore e il lago d'Orta con le sue attrezzature ricettive: un comprensorio turistico di rinomanza internazionale, facente parte della più vasta regione lacuale insubrica posta tra Piemonte, Lombardia e Canton Ticino;
- il vasto entroterra alpino, con le sue risorse idriche, forestali, climatiche, culturali e paesaggistiche e le stazioni sciistiche del massiccio del Monte Rosa;
- il patrimonio naturale protetto (parchi fluviali del Po e del Ticino, parco nazionale Val Grande, Alpe Veglia e Devero, Alta Valsesia, Monte Fenera, Baragge e altre minori);

 il patrimonio storico-architettonico, artistico e urbanistico con punte di eccellenza specifiche (Centri storici di Vercelli, Biella, Novara, sacri monti di Varallo, Orta, Oropa, ecc.).

## Scenari, strategie, progetti

Dopo quello metropolitano è il quadrante che presenta le maggiori potenzialità e capacità di contribuire allo sviluppo regionale. Esse derivano principalmente dalla massa demografica e occupazionale; dai sistemi locali industriali e agro-industriali orientati all'innovazione attraverso legami con la ricerca e la formazione superiore; dalla logistica locale e di lungo raggio; dalla valorizzazione del patrimonio naturale e storico-culturale, in particolare nel distretto dei Laghi. Queste potenzialità si legano a una progettualità di diverso livello territoriale (vedi scheda di approfondimento):

- a livello europeo i due Corridoi n. 5 e n. 24 che si intersecano nella pianura;
- a livello transfrontaliero: il potenziamento della linea ferroviaria del Sempione;
- a livello nazionale: la Piattaforma Territoriale Strategica "Corridoio dei due mari" individuata dal Ministero delle Infrastrutture;
- a livello di Nord-Ovest italiano: la piattaforma terziario-logistica transnazionale integrata con funzioni trasportistiche (merci/passeggeri) e terziario avanzato (progetto Novaroad) facente capo al nodo trasportistico di Novara-Vercelli, integrata con Genova e Milano (Malpensa, Rho); il turismo lacustre integrato nella regione insubrica; la connessione ferroviaria AC/AV Novara-Milano; le connessioni ferroviarie e stradali dirette Novara-Malpensa; la connessione con la pedemontana lombarda e l'accesso al Gottardo;
- a livello regionale e di quadrante: la progettualità integrata di tipo strategico espressa da diversi piani (Novara, Vercelli, Biella, VCO). In particolare: la riqualificazione del sistema ambientale e produttivo della risaia, in connessione con la filiera energetica; i progetti di ristrutturazione e riconversione innovativa dei principali cluster produttivi attraverso cooperazione con università, i centri di ricerca, i parchi T.S., ecc.; lo scalo ferroviario e la stazione di interconnessione plurimodale di Novara; i collegamenti infrastrutturali di Biella e degli altri Ait pedemontani con Novara; l'orientamento verso un turismo sostenibile integrato con l'agricoltura.

Alla evidente vocazione comune del Quadrante fa tuttavia riscontro una debole coesione interna. Le quattro Province sembrano seguire cammini distinti e talvolta in competizione tra loro, a dispetto delle forti complementarietà e dei vantaggi che deriverebbero da sinergie reciproche. Queste presuppongono una rigerarchizzazione dell'intero territorio, la cui struttura policentrica dovrebbe avere in Novara il suo livello funzionale superiore. In tal modo la città potrebbe inserirsi subito al di sotto del livello metropolitano nella gerarchia urbana del Nord Italia e sottrarsi alla minaccia di un'integrazione dipendente nella regione milanese, troppo

soggetta alle logiche del decentramento metropolitano. I maggiori vantaggi di un più stretto collegamento – anche infrastrutturale – con Novara da parte dei diversi sistemi produttivi locali riguardano la logistica, i servizi d'impresa, il sistema della ricerca e della formazione e il turismo.

Queste modalità di sviluppo, con le rilevanti trasformazioni nell'assetto insediativo e infrastrutturale che comportano, devono trovare delle opportunità, ma anche dei limiti e dei vincoli, nell'uso e nella salvaguardia delle risorse idriche, pedologiche, ambientali e paesaggistiche. In particolare è necessario esercitare un forte controllo sull'uso del suolo agrario nella corona periurbana di Novara e Vercelli, nella fascia pedemontana, in quella delle sponde lacustri e dei fondi vallivi principali, cioè dove si prospettano eccessi di carico edilizio, dispersione insediativi ed eccessiva proliferazione di aree industriali in luogo di una distribuzione razionale di aree ecologicamente attrezzate. Una criticità rilevante è rappresentata dal sotto-utilizzo, al limite dell'abbandono, di vaste aree interne della montagna alpina (alta valle del Toce, valli laterali del Sesia ecc.) e del loro tessuto sociale, insediativo, produttivo, infrastrutturale e di servizi, a dispetto del valore del loro patrimonio naturalistico e storico-culturale. A una rivalorizzazione di queste aree potrebbe contribuire un ammodernamento di attività tradizionali (pietre ornamentali, allevamento, cure idropiniche, prodotti tipici), una penetrazione di nuove attività produttive "leggere" nelle valli (favorito dalla banda larga) e un allargamento dei circuiti turistici ora eccessivamente concentrati sulle sponde dei laghi e nelle grandi stazioni sciistiche.

## Scheda di approfondimento su Novara

Il "nodo" di Novara è inserito nell'ambito integrato territoriale n. 4 a sua volta incluso nel più vasto quadrante Nord-est, comprendente le Province di Biella, Vercelli, Novara e Verbano-Cusio-Ossola. Tenendo conto del vantaggio localizzativo di cui gode questo ambito – che ospita l'intersezione dei corridoi internazionali 5 e 24 ed è prossimo alla regione milanese (Milano, Fiera a Rho-Pero) ed allo scalo di Malpensa – si può comprendere la finalità della pluralità di interventi – in campo più propriamente trasportistico, ma anche di carattere territoriale ovvero afferenti al potenziamento delle funzioni legate alla logistica – in corso o previsti. In particolare:

- Interventi di carattere infrastrutturale in campo trasportistico: si tratta di un complesso di interventi mirati alla ristrutturazione del "nodo" ferroviario propriamente detto, connessi alla realizzazione della linea Av/Ac e finalizzati sia a migliorare e potenziare l'attraversamento delle merci nel nodo di Novara sia a consentire alla città di svolgere il ruolo di importante centro di interscambio tra diverse modalità di trasporto per i passeggeri.

Le linee di intervento di tale operazione sono state tracciate con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa Quadro del 28.07.2004 che in 13 punti individua il complesso delle opere da realizzare, le relative procedure di approvazione, le fonti di finanziamento ed i soggetti realizzatori.

Tra gli interventi di particolare rilevanza strategica, e pertanto citati anche nell'Atto aggiuntivo all'IGQ sottoscritto nel Gennaio 2009, risultano:

- il passante ferroviario merci sotterraneo e la realizzazione di un terminale huckepack ricavato nello scalo merci del Boschetto (interventi 5,6,7 del P.d.I. quadro), che modifica l'originaria configurazione per risolvere le problematiche legate all'attraversamento delle merci nel nodo di Novara lungo il corridoio 24 ed elimina l'interferenza a raso tra le linee storiche Novara-Milano e Novara-Mortara potenziando la capacità del nodo. A questo intervento si affiancano le previsioni del Protocollo di intesa per il miglioramento di collegamenti tra Novara e Biella (int. n. 11 del P.d.I.) e con Domodossola (int. n. 9) seppure ancora non menzionati nell'Atto Aggiuntivo all'I.G.Q.;
- la Variante della linea Ferrovienord (essenziale per i collegamenti con l'aeroporto di Malpensa), nei territori di Novara e Galliate, comprensiva della nuova stazione di Galliate (intervento n. 3 del P.d.I. quadro) in fase istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture per la successiva approvazione da parte del CIPE; istruttoria condotta unitariamente con il

Ferrovienord, raccordo da utilizzare per relazioni dirette Torino-Malpensa (progetto n. 1 del P.d.I.) e con il progetto della tangenziale stradale ovest di Galliate (intervento n. 12 del P.d.I.), localizzata in affiancamento alla variante ferroviaria così da costituire un corridoio infrastrutturale unico di variante esterna all'abitato di Galliate.

il sistema delle stazioni Ferrovienord (punto 3 del P.d.I. sopra citato) e Av/Ac (punto 4 del Protocollo d'Intesa quadro) e relativa realizzazione, di competenza TAV (ora RFI), dell'Interconnessione Est di Novara (punto 2 del P.d.I. quadro) per l'instradamento dei treni da Vercelli verso Milano sulla linea Av/Ac, che in prospettiva consentirà a Novara di svolgere il ruolo di importante centro di interscambio tra diverse modalità di trasporto. In tale ottica il Protocollo prevedeva, al punto 13, la realizzazione di un collegamento (previsto solo pedonale) tra la stazione autostradale di Novara est, la nuova stazione Ferrovienord di Galliate e la stazione in linea Av/Ac, completo dei necessari parcheggi e collegamenti alle viabilità esistenti. Tale ultimo progetto, presentato in forma preliminare contestualmente a quelli di cui ai punti 1,3 e 12 sopracitati, è destinato peraltro ad essere superato da un progetto di più ampio respiro territoriale proposto dal Comune di Novara, attualmente allo stato di Studio di Fattibilità (Progetto "Novaroad"), per il cui sviluppo le Amministrazioni locali e la Regione Piemonte sono impegnate nella individuazione dei possibili canali di finanziamento, integrativi dei fondi FAS destinati ai Programmi Territoriali Integrati.

L'intervento va comunque considerato in un'ottica di sistema, facendo riferimento anche all'attuazione del progetto Movicentro nell'area della stazione centrale di Novara (previsto al punto 10 del P.d.I. quadro) che vede anch'esso la Regione Piemonte impegnata in un programma di finanziamenti per un importo fino a 14,8 M€.

Gli interventi sopra descritti previsti dal Protocollo di Intesa 2004 si intrecciano con altri interventi infrastrutturali mirati ad esaltare il già accennato ruolo di cerniera del territorio novarese e pertanto anch'essi di rilevanza strategica (menzionati nell'Atto aggiuntivo all'IGQ), quali il raddoppio della linea Vignale-Oleggio-Arona, che prevede il potenziamento delle linee di accesso da sud ai valichi con la Svizzera ovvero la realizzazione della rettifica della cosiddetta "Gobba di Gozzano", attraverso la realizzazione della variante alla attuale linea.

- Interventi di carattere territoriale: la realizzazione degli interventi in campo trasportistico sinteticamente descritti al punto precedente rappresenta, per il Comune di Novara, una importante occasione per valorizzare il proprio territorio, configurandolo come crocevia di interscambio tra il corridoio infrastrutturale n. 5, il corridoio 24 e l'aeroporto di Malpensa, con ricadute sui Comuni limitrofi e in generale sul quadrante N-E piemontese.

Allo scopo di "territorializzare" gli effetti positivi di riorganizzazione strutturale del sistema della mobilità il Comune di Novara sta pertanto predisponendo una parziale revisione del Protocollo. In questa prospettiva si colloca il già menzionato "Progetto Novaroad", che superando la concezione di semplice connessione pedonale tra diverse modalità di trasporto, propone l'integrazione del progetto infrastrutturale in un più ampio contesto territoriale, favorendo la rilocalizzazione di attività industriali (che potranno avvalersi dei livelli di accessibilità offerti dal nodo di interconnessione) ovvero prevedendo l'insediamento di nuove funzioni industriali o e terziarie legate in particolare alla funzionalità dello scalo aeroportuale di Malpensa (uffici, commercio, alberghi, business park, funzioni ricreative etc.) ed implicitamente attribuisce in modo diverso le funzioni originariamente pensate per il complesso del Movicentro. In questa logica il Movicentro subisce infatti inevitabilmente un ridimensionamento di ruolo rispetto al pensiero originario e torna ad essere un punto di ricucitura territoriale/urbanistica con prevalente funzione di interfaccia tra i vari sistemi di trasporto ma non porterà con sé funzioni antagoniste con il Novaroad.

La connessione infrastrutturale del Novaroad pertanto non è più solo un collegamento pedonale, bensì uno scavalco degli assi autostradale e ferroviario che consente anche il passaggio dei veicoli, attraverso la formazione di un unico ponte a due livelli con le auto a quota superiore ed i flussi pedonali ospitati in uno spazio vetrato, climatizzato, dotato di tapis roulant, in cui trovano posto anche attività di servizio alla persona, commerciali e dotazioni tipiche degli edifici passeggeri di stazione.

Interventi di respiro meno vasto potranno essere invece individuati a seguito della futura dismissione della linea Ferrovienord ed alla contestuale realizzazione del nuovo tracciato ferroviario in variante, che per quanto concerne l'ambito urbano del territorio comunale di Galliate consentiranno la ricucitura di una cesura urbanistica, mentre per quanto concerne le aree agricole potrebbero consentire il ripristino della continuità del passaggio agrario attraversato dal tracciato in dismissione.

- Interventi legati al potenziamento del distretto logistico:

per quanto concerne il quadrante novarese, i principali interventi previsti per la logistica interessano in particolar modo il CIM, Centro Interportuale Merci, e lo scalo di Domodossola.

Il CIM necessita attualmente di interventi di completamento di infrastrutturazione e di nuove aree, sia per le operazioni di trasferimento modale, sia per la gestione delle unità di trasporto. Il terminal Ovest è di fatto ad oggi saturo e da tempo si sente l'esigenza e la volontà di ampliare le aree a disposizione.

### 4.2.2 Il Sud-est

### **Articolazione territoriale**

Il Quadrante corrisponde alle Province di Alessandria e Asti. Comprende gli Ait di Casale Monferrato, Alessandria, Tortona, Novi Ligure, Ovada, Acqui Terme, Asti e Canelli-Nizza. Si estende da nord a sud tra il corso del Po e l'Appennino fin al confine con la Liguria e l'Emilia Romagna; da ovest a est tra i Quadranti metropolitano e Sud-ovest fin al confine con la Lombardia. La parte occidentale è occupata da una vasta area collinare, bipartita dal corso del Tanaro e formata dalle colline dell'Astigiano e dell'alto e del basso Monferrato, queste ultime solcate dalle valli del Belbo e della Bormida. A est si apre il vasto golfo della pianura Alessandrina, orlata a sud dalle colline e dalla montagna appenninica, in cui penetrano le valli Borbera, Grue e Curone. La trama insediativa si regge su una rete urbana ben distribuita, che conta due centri di livello superiore (Alessandria e Asti), quattro di medio livello (Casale Monferrato, Tortona, Novi Ligure, Ovada e Acqui Terme) e sette di livello inferiore. I 645.000 abitanti si addensano principalmente nelle maggiori città e nei loro dintorni, lungo i fondi vallivi e ai piedi dell'Appennino. Densità molto basse si hanno nell'alta collina e nella montagna appenninica.

#### **Dotazioni strutturali**

Il Quadrante si caratterizza, a livello regionale e sovra-regionale, principalmente per:

- essere un grande snodo naturale dei traffici che dai porti liguri si diramano verso il Nord-Ovest dell'Italia e l'Europa renana (Corridoio europeo 24), unito alla presenza dell'area pianeggiante del N-O più prossima alla costa mediterranea, con grandi spazi liberi per l'insediamento delle attività retroportuali;
- la ricca dotazione infrastrutturale: ferroviaria (linee Torino-Genova, Torino-Bologna, Milano-Genova e altre minori, grandi scali ad Alessandria, Asti, Novi Ligure e Casale Monferrato), stradale, autostradale (A7, A21, A26) e telematica (fibra ottica);
- la conseguente potenzialità trasportistica e logistica, ancora in gran parte da sfruttare in termini di connessioni sistemiche tra gli impianti già esistenti (su una superficie complessiva di 3,6 milioni di mq) e programmati (11,3 milioni di mq), la logistica novarese, la domanda sia di logistica "globale" dei porti liguri sia di logistica "locale" di una zona che si estende dal Piemonte meridionale all'Emilia;
- l'analoga offerta di spazi per l'insediamento già storicamente presente di grandi impianti industriali (metallurgia, alimentari), favoriti dalla nodalità trasportistica e di nuove attività manifatturiere attratte dallo sviluppo della logistica;
- la posizione centrale e facilmente accessibile rispetto a un bacino di domanda commerciale e di servizi per le famiglie che comprende 7 milioni di

- residenti nell'isocrona di 2 ore, potenzialità ben rivelata dal successo dell'outlet di Serravalle Scrivia;
- la presenza, di regola un po' appartata rispetto ai grandi assi e nodi del traffico, di sistemi produttivi locali di rilevanza internazionale, in particolare il viti-vinicolo di Asti e Canelli, l'orafo di Valenza, il distretto "del freddo" di Casale Monferrato, quello delle materie plastiche e packaging dell'Alessandrino meridionale;
- la dotazione di istituzioni di ricerca e di formazione superiore orientate a interagire con le imprese locali innovative: l'Università del Piemonte Orientale ad Alessandria, Casale M. e Asti, l'Università di Torino ad Asti, il Politecnico di Torino ad Alessandria, il parco scientifico tecnologico della Valle Scrivia, il consorzio Proplast, ecc.;
- la produzione agricola della pianura (cereali) e delle colline soprattutto meridionali dedicate alla viticoltura, con marchi DOC e DOCP di rinomanza internazionale (moscato d'Asti, Asti spumante, Gavi, ecc.);
- i valori ambientali, storico-culturali e paesaggistici, alcuni dei quali di rilevanza potenzialmente internazionale (v. candidatura UNESCO), Parco del Po, colline del Monferrato, collina e montagna appenninica (parco delle Capanne di Marcarolo), alcuni centri storici (Asti e Casale M. in particolare);
- la rete di strutture ricettive sedimentate nell'area collinare da un turismo basato su diversi fattori attrattivi: benessere (terme di Acqui ecc), manifestazioni culturali (Asti, Casale Monferrato, ecc.), ambiente rurale, eno-gastronomia, prodotti locali.

## Scenari, strategie, progetti

Nel suo percorso evolutivo il Quadrante ha avuto finora uno sviluppo economico meno che proporzionale all'importanza della sua posizione centrale nel Nord-Ovest italiano e delle opportunità offerte dalla sua ricchezza di infrastrutture. A processi di industrializzazione di vecchia data, anche se piuttosto frammentati, negli ultimi decenni si è andata affiancando - e in parte collegando - una più marcata "vocazione" logistica e commerciale. Di conseguenza su di essa e sulle previsioni di forte crescita del trasporto merci attraverso il Mediterraneo e i suoi porti (Genova in particolare), si è venuto affermando uno scenario in cui le opportunità di sviluppo dell'Alessandrino consisterebbero principalmente nelle capacità di sfruttare meglio le sue potenzialità di grande retroporto, in analogia con quanto già avviene nel Nord dell'Europa e, più recentemente in altre analoghe situazioni mediterranee francesi e spagnole.

Non va tuttavia dimenticata l'importanza dei sopra ricordati sistemi locali industriali, del patrimonio naturale, paesaggistico e storico-culturale e non ultimo il ruolo dell'università e degli enti di ricerca nella transizione verso la società e l'economia della conoscenza.

Tutto ciò conduce a scenari di sviluppo più complessi e autonomi rispetto al semplice riversamento di attività retroportuali in cerca di spazi liberi facilmente

acquisibili. Anche perché di fronte alla indubbia vocazione logistica dell'Alessandrino, le strutture attualmente operanti sono poche e scollegate tra loro. In questo scenario la vocazione logistica dell'area può essere realizzata attraverso la realizzazione di una linea ferroviaria totalmente dedicata alle merci, un sistema di trasporto automatico su rotaia, altamente tecnologico ed automatizzato (proposta dello studio di fattibilità "BRUCO"). Tale proposta necessita una verifica sulla sostenibilità territoriale dell'intervento.

Perciò va tenuto presente uno scenario che consideri lo sviluppo integrato di altre attività, in parte, (come il packaging) legate alla logistica, in parte ad altre filiere produttive già operanti sul territorio, in parte ancora alla valorizzazione di componenti patrimoniali di rilevanza sovra-locale. Queste, opportunamente gestite, possono alimentare un afflusso di visitatori favorito dalla posizione centrale che l'ambito occupa nel N-O italiano, nonché dalle correnti di turisti europei (Francia, Svizzera, Germania renana) diretti vero il Mediterraneo. Le sinergie attivabili in questo campo riguardano anzitutto l'integrazione in circuiti più ampi, estesi all'intera regione collinare del Piemonte meridionale (area della candidatura UNESCO) e alle province di Pavia e di Genova per la parte appenninica; inoltre possono derivare da legami intersettoriali con la viti-vinicoltura e altre produzione tipiche locali, con l'artigianato orafo di Valenza, la ricerca universitaria, la formazione.

Tutto ciò si traduce in progetti di diversa portata. A scala europea si situa il Corridoio 24 Genova-Rotterdam, la cui realizzazione richiede un forte impegno a scala nazionale (Piattaforma Strategica "Corridoio dei due mari" del Ministero delle Infrastrutture), che nel nostro Quadrante riguarda essenzialmente l'apertura della galleria del Terzo valico Genova-Sempione con il collegamento con la linea ferroviaria storica in direzione di Milano, l'eventuale galleria ferroviaria retroportuale di Voltri (progetto BRUCO), nonché interventi di revisione ed ammodernamento del tracciato dell'autostrada A7 Genova-Serravalle.

Alla scala del Nord-ovest italiano si situano i progetti di logistica integrata nel triangolo Alessandria-Serravalle-Tortona, il connesso potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria e Novi Ligure e l'Accordo di Programma per lo sviluppo del sistema logistico integrato del savonese e Valli Bormida. Hanno rilevanza soprattutto regionale alcuni interventi infrastrutturali (ferrovia per Savona sul fondovalle Bormida, riattivazione in funzione della pendolarità periurbana delle linee ferroviarie minori che collegano l'area collinare centrale ad Asti).

Nel settore dell'innovazione industriale si segnalano: il progetto di polo universitario di Asti, quello del polo integrato di competenze su chimica e packaging alimentare (Regione Piemonte, Proplast, Parco S.T. valle Scrivia e Politecnico di Torino); quello di internazionalizzazione e riqualificazione del distretto orafo di Valenza in termini di formazione, trasferimento tecnologico, design e marketing (enti locali, Università del Piemonte Orientale, Politecnico di Torino e Milano); analogo programma di supporto al trasferimento tecnologico e alla formazione nel distretto della meccanica di Casale Monferrato. (Regione Piemonte). Per quanto riguarda la valorizzazione patrimoniale esistono progetti relativi al parco fluviale del Po (Ente

Parco, Università P.O.); alla valorizzazione delle colline del Monferrato (progetto "Monferrato" della Provincia di Alessandria e altri enti) e alla messa in rete del termalismo con l'eno-gastronomia e altre attrattive del basso Monferrato ("distretto del Benessere" Università Piemonte Orientale e Enti locali).

La sostenibilità di questi sviluppi dipende dall'attenzione rivolta ad alcuni aspetti territoriali: il carico edilizio e infrastrutturale già forte nel corridoio di fondovalle Scrivia e nella fascia pedeappenninica tra Tortona, Novi Ligure e Serravalle Scrivia; l'impatto ambientale e i consumi di suolo agricolo degli interventi infrastrutturali e logistici in progetto; la tutela paesaggistico-ambientale di zone collinari e montane di pregio particolare; l'inquinamento dei corsi d'acqua, il rischio idraulico in tutte le fasce fluviali e l'instabilità di molti versanti collinari.

# 4.2.3 Il Quadrante metropolitano

### **Articolazione territoriale**

Il Quadrante corrisponde alla Provincia di Torino e raggruppa attorno all'Ait di Torino una prima corona di altri sei Ambiti, che circondano il nucleo metropolitano e che sono strettamente integrati con esso da flussi di pendolarità per servizi e per lavoro e da legami di filiera. Sono: verso N e N-O, gli ambiti del Canavese occidentale (Rivarolo, Ciriè) e di Chivasso; verso Ovest, l'Ait della Valle di Susa; verso S e S-O l'ambito di Carmagnola; verso Est, oltre la collina torinese, l'ambito Chierese.

Più all'esterno rispetto a questa corona, altri tre Ait (Ivrea, Pinerolo e Montagna Olimpica) si possono anch'essi considerare come sottosistemi del sistema metropolitano, ma presentano una maggiore autonomia funzionale rispetto a Torino.

Il Quadrante comprende vaste zone pianeggianti, ma anche le numerosi valli alpine che si affacciano sulla pianura. Sia la pianura sia le zone montane non costituiscono insiemi omogenei, ma appaiono fortemente differenziati. La pianura, la fascia pedemontana e le zone pianeggianti delle valli principali vedono infatti alternarsi aree di intensa espansione periurbana ad altre ancora largamente rurali. Le prime si riscontrano in particolare nella conurbazione centrale, lungo gli assi viari principali e nelle zone di pregio dal punto di vista climatico o paesaggistico, come ad esempio nella fascia pedemontana del Pinerolese, della bassa valle di Susa o in quelle collinari del Chierese e del Chivassese. Le seconde presentano zone di specializzazione produttiva, come la pianura di Carmagnola e del Pinerolese, in cui l'uso agricolo del suolo è solo in piccola parte eroso dallo sprawl edilizio. Anche le valli alpine del Quadrante presentano evidenti differenze. Mentre infatti in alcune valli, in particolare nella Montagna olimpica, i processi di sviluppo turistico sono più intensi e possono basarsi su una dotazione di capitale fisso ampia e differenziata, nelle medie Valli di Susa e del Chisone e in altre valli (Lanzo, Locana, Soana, ecc.) lo sviluppo turistico è più limitato, nonostante le ampie potenzialità offerte dall'ambiente naturale.

Anche i caratteri dell'insediamento presentano significative differenze. La parte centrale corrispondente alla conurbazione metropolitana, si è formata negli anni 1950-'70 secondo le logiche tipiche dell'urbanizzazione fordista. La continuità dell'urbanizzato, in particolare fra Torino e i comuni della prima cintura e lungo alcune direttrici di crescita della città, è il prodotto di queste logiche, che hanno determinato una forte dipendenza da Torino e una certa omogeneità, sociale ed economica, fra le periferie della città centrale e i comuni conurbati. Tuttavia le cinture di Torino presentano ancora aree inedificate, in parte a destinazione agricola, che si incuneano radialmente nell'espansione urbana, anche nel quadrante ovest, il più densamente urbanizzato. A partire dagli anni '80, i processi di periurbanizzazione hanno dato l'avvio a spostamenti di popolazione dal comune centrale verso comuni via via più esterni. Tali processi presentano caratteri molto diversi rispetto a quelli dei decenni precedenti e appaiono influenzati dalla ricerca di condizioni ambientali migliori e di un eventuale aumento dei consumi abitativi a prezzi più vantaggiosi rispetto al comune centrale. Riguardano perciò famiglie a reddito medio, medio-alto, molte con componenti giovani.

Nel complesso, l'insediamento del quadrante metropolitano risulta articolato su una struttura urbana policentrica, ma funzionalmente dipendente dal capoluogo, che vede disporsi attorno ad esso una rete di centri urbani con un'identità distinta da quella metropolitana (Ivrea, Susa, Cirié, Chivasso, Chieri, Carmagnola e Pinerolo). La tendenza verso la costruzione di una struttura urbana di tipo policentrico è avvalorata anche dalle dinamiche proprie dei diversi sub-sistemi del Quadrante, che stanno mettendo in atto processi di ridefinizione delle proprie dinamiche di sviluppo basati anche sull'attrazione di funzioni metropolitane decentrate (logistica, facoltà universitarie, ospedali, grandi centri commerciali ecc.). Anche la capacità mostrata alcuni Comuni dell'area metropolitana di definire processi cooperativi sovracomunali attorno a politiche di sviluppo, che nella maggior parte dei casi partono dai comuni della cintura ed escludono Torino, può essere letta come un segnale in questa direzione. Nel Quadrante metropolitano, e in particolare nella zona centrale, sono molte le esperienze di programmazione negoziata sovralocale (Patti territoriali, PRUSST, PISL, PTI, Piani Integrati d'Area, Leader), nate per iniziativa locale. Tali iniziative possono essere il segnale di una vivacità progettuale locale, che sembra sfidare la storica dipendenza da Torino.

### **Dotazioni strutturali**

Il Quadrante metropolitano presenta una dotazione decisamente elevata in un ampio insieme di componenti, che lo fanno nettamente risaltare rispetto al resto della Regione e definiscono il ruolo guida che tale quadrante svolge nelle dinamiche regionali. L'eccellenza delle dotazioni strutturali del Quadrante deriva in primo luogo dalla presenza del capoluogo regionale, in cui si concentrano un insieme ampio e diversificato di dotazioni di diversa origine e natura: dalle attività economiche più innovative a un patrimonio urbanistico e architettonico ampiamente stratificato e storicamente differenziato; dalla presenza di attività terziarie superiori alla

dotazione di attività manifatturiere: in particolare cluster manifatturieri che occupano una posizione di rilevo in filiere internazionali, come quelle dell'automotive e del connesso design, dei beni strumentali, dell'elettronica e meccatronica, dell'ICT ecc; dalle dotazioni materiali per lo sviluppo culturale connesse alla presenza di musei, biblioteche e teatri alle risorse patrimoniali e ambientali, come il sistema delle aree protette e dei parchi del Po, della Mandria, di Stupinigi, dei laghi di Avigliana e alla corona di residenze sabaude che circonda l'antica capitale. Ma non è solo l'ambito metropolitano a presentare un'ampia e diversificata dotazione di risorse e potenzialità di sviluppo. Seppure con le ovvie differenze e gli innegabili squilibri (fra Torino e il resto del territorio; fra pianura e montagna; ecc.), il Quadrante metropolitano risulta essere caratterizzato da una dotazione strutturale particolarmente significativa soprattutto per quanto riguarda:

- la dimensione demografica: 2.300.000 abitanti, concentrati soprattutto nel capoluogo e nelle sue cinture, con una caduta rapida delle densità andando verso zone agricole e con notevoli differenze fra la pianura, il pedemonte e le basse valli e la montagna interna;
- il ruolo centrale nelle dinamiche regionali e nei collegamenti nazionali e internazionali, anche in ragione della notevole dotazione infrastrutturale del quadrante, in particolare nella zona centrale e in alcuni assi e nodi esterni (valle di Susa, Chivasso, Ivrea);
- la dotazione universitaria anch'essa fortemente concentrata nell'area metropolitana, ma presente anche altrove;
- l'avanzata transizione industriale verso l'economia della conoscenza che caratterizza principalmente l'area metropolitana e il Canavese pedemontano;
- la notevole presenza di addetti alle attività di ricerca, alle attività innovative e di servizio alle imprese che, oltre a connotare l'area metropolitana e il Canavese pedemontano, caratterizza anche la valle di Susa, il Pinerolese e il Chivassese;
- la decisa internazionalizzazione dei settori economici nelle stesse aree;
- la presenza di sistemi produttivi locali nell'Eporediese, in particolare per quanto riguarda la meccanica, l'elettrotecnica e l'elettronica che si estendono, in parte, seppure in una situazione di crisi, nel Canavese occidentale per il settore dello stampaggio; o ancora, nel Chierese per la produzione di tessuti tecnici e dell'arredamento;
- la presenza di produzioni specializzate e integrate in filiere ad esempio, nella pianura di Carmagnola (nella filiera auto, nel packaging e nell'agroalimentare), o nella pianura del Pinerolese (nella meccanica di precisione, nel settore delle macchine utensili, nella componentistica auto);
- l'ampia e diffusa dotazione di risorse primarie (acque, energia idroelettrica, boschi, suoli fertili nella pianura);
- la notevole dotazione di parchi e aree protette, sia nelle aree montane (in alcuni casi, come nel Parco Nazionale del Gran Paradiso, con potenzialità sotto-utilizzate), sia negli ambiti più urbanizzati della pianura e dell'area metropolitana, tanto da connotare praticamente tutto il Quadrante;

- la presenza di un notevole patrimonio storico e culturale che caratterizza Torino, vari Comuni della prima cintura come Venaria Reale, Rivoli e Moncalieri, il Canavese, la zona ovest e sud-ovest del Quadrante (Carmagnola, Pinerolese, Susa), nonché il Chierese;
- l'importanza dell'agricoltura e dell'allevamento bovino, con terreni intensamente utilizzati e una notevole diffusione di produzioni specializzate e di pregio, come attorno a Carmagnola, nel Pinerolese, nell'alto Eporediese e nel Chierese;
- la presenza di capitale fisso, di infrastrutture e di strutture ricettive per il turismo che caratterizza molti centri montani, in relazione al patrimonio naturale e culturale, con una forte specializzazione negli sport invernali nella Montagna Olimpica.

## Scenari, strategie, progetti

L'evoluzione del Quadrante è guidata dalle trasformazioni funzionali e fisiche del sistema centrale metropolitano. I processi di ristrutturazione industriale hanno ridimensionato l'occupazione nelle industrie a favore del terziario e determinato l'aumento delle qualifiche necessarie ad entrare in maniera competitiva sul mercato del lavoro, con la conseguente crescente articolazione della stratificazione sociale. La chiusura di importanti stabilimenti ha inoltre lasciato "vuoti" nel tessuto urbano dell'ordine dei milioni di mq. La popolazione della città centrale è diminuita (dai circa 1.100.000 abitanti dei primi anni '70 ai 900.000 attuali) e sono andati consolidandosi processi di deconcentrazione che hanno favorito l'aumento di popolazione nei comuni periurbani, per il raggio di una quarantina di Km attorno a Torino, portando l'area metropolitana allargata a quasi 2 milioni di abitanti. Si sono inoltre rivolti verso l'area torinese intensi flussi migratori a scala internazionale, con decine di migliaia di immigrati provenienti dall'estero, prima dall'Africa settentrionale e poi anche dall'Est europeo.

Il cambiamento attuale si basa su risorse di carattere infrastrutturale, tecnologico, finanziario, imprenditoriale, sociale, identitario e istituzionale accumulate in precedenza, che vengono reimmesse in processi di sviluppo innovativi. In questo quadro, particolarmente significativo è il processo di pianificazione strategica in corso a Torino dal 2000 che ha portato alla elaborazione di due Piani Strategici. Il Primo Piano Strategico (2000) della città era organizzato attorno a 6 linee strategiche ("sistema internazionale", "governo metropolitano", "formazione e ricerca", "imprenditoria e occupazione", "cultura, commercio, turismo e sport" e "qualità urbana"). Il secondo Piano Strategico (2006) propone una visione dell'area torinese come "città della conoscenza", sottolineando la necessità di un policentrismo metropolitano, tema già affrontato dal I Piano strategico che, però, proprio su questo punto, aveva incontrato forti difficoltà.

Nel complesso, la visione strategica di Torino è basata sul tentativo della città di occupare una buona posizione nella rete delle metropoli europee, di definire una governance metropolitana estesa e unitaria, di fare dell'area metropolitana

allargata e delle sue "propaggini" un polo della ricerca e della formazione, favorendo le iniziative imprenditoriali e la piena occupazione e diversificando la base economica urbana attraverso lo sviluppo delle attività legate alla cultura e al turismo. Ricerca scientifica e tecnologica, alta formazione, servizi alle imprese, finanza e cultura sono i settori in cui Torino sta dispiegando le proprie opportunità di sviluppo, mettendo in atto strategie competitive che mirano a rafforzare l'internazionalizzazione, a promuovere manifestazioni e turismo, a rilanciare l'immagine urbana secondo strategie di marketing, mettendo a frutto la ribalta mediatica offerta dai Giochi Olimpici invernali del febbraio 2006.

La transizione verso l'economia della conoscenza e dei servizi ha avviato anche una ristrutturazione degli spazi fisici dell'area metropolitana da uno schema monocentrico (finora dilatato soltanto con gli interventi sulle "Spine" centrali) a uno schema policentrico, che dovrebbe articolarsi a partire dall'intervento sul nuovo asse di centralità multimodale di corso Marche, progetto strategico prioritario in quanto induce un nuovo assetto infrastrutturale e territoriale sull'intera area metropolitana.

Ad esso infatti fanno capo, più o meno direttamente, molte delle polarità in corso di definizione, come la piattaforma logistica SITO-CAAT e l'area di smistamento ferroviario di Orbassano (conseguente al passaggio della linea AV/AC), le nuove possibili localizzazioni logistiche tra Settimo e Chivasso, l'aeroporto di Caselle, il polo universitario di Grugliasco, il nuovo polo di Mirafiori, la prevista realizzazione della Cittadella della Salute, la Reggia di Venaria e la Corona Verde.

All'interno del quadrante torinese assumono dimensione rilevante anche gli interventi relativi al completamento verso sud e verso ovest, dalla linea 1 della metropolitana automatica di Torino, alla realizzazione della linea 2, nonché gli interventi infrastrutturali necessari alla realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (v. scheda di approfondimento).

Per quanto riguarda gli scenari di sviluppo, il quadrante presenta significative e ampie differenziazioni interne. La più evidente è quella tra l'area metropolitana, con gli Ait contigui, e quelli di aree più periferiche, come l'ambito di Rivarolo, per tre quarti montano e con problemi di ristrutturazione industriale. I primi vanno verso una progressiva integrazione di tipo economico-territoriale, che si esprime già con una presenza di funzioni di livello metropolitano: centri di ricerca, formazione superiore, sistemi produttivi locali specializzati nella meccanica, nell'elettronica e nell'elettrotecnica nel Canavese pedemontano; polo integrato di sviluppo e potenziamento delle PMI nel settore auto o della chimica, potenziamento delle attività di ricerca e di servizio alle imprese, anche connesso ai progetti infrastrutturali per lo sviluppo del settore della logistica nel Chivassese; industrie innovative, residenza, cultura, turismo a breve raggio per l'ambito di Susa; turismo di eccellenza di livello internazionale per le testate delle Valli di Susa e Chisone. In altre parti del quadrante (come nel Chierese, nell'Ambito di Carmagnola e nel Pinerolese) l'integrazione economico-territoriale, appare meno diretta ed è connessa alla capacità locale di mantenere e preservare i propri percorsi di sviluppo, legandoli anche alle particolari dotazioni agricole, ambientali e paesaggistiche, senza ridursi a semplici aree di decentramento insediativo.

Alcune parti del quadrante, infine, a dispetto dalla vicinanza alla metropoli, sono caratterizzate da situazioni di marginalità e gli scenari e le strategie di sviluppo prospettate, pur riconoscendo tale situazione, faticano a trovare soluzioni. Le zone della montagna interna, non toccate, o toccate solo marginalmente dallo sviluppo turistico, sommano alla scarsa accessibilità e alla marginalità fisica proprie del territorio montano, una debolezza demografica, economica, sociale e istituzionale, che impedisce l'innesco di processi di auto-sviluppo e che richiede interventi esterni di capacitazione e accompagnamento.

# Il Sistema infrastrutturale metropolitano di Torino

L'area metropolitana torinese è interessata da importanti interventi infrastrutturali che risultano strettamente correlati alle trasformazioni territoriali in corso e previste nei prossimi anni.

Oggetto di questi interventi risultano in particolare i tre ambiti legati al trasporto pubblico su ferro, attraverso la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) ed il completamento della rete della metropolitana automatica, e al completamento del Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT).

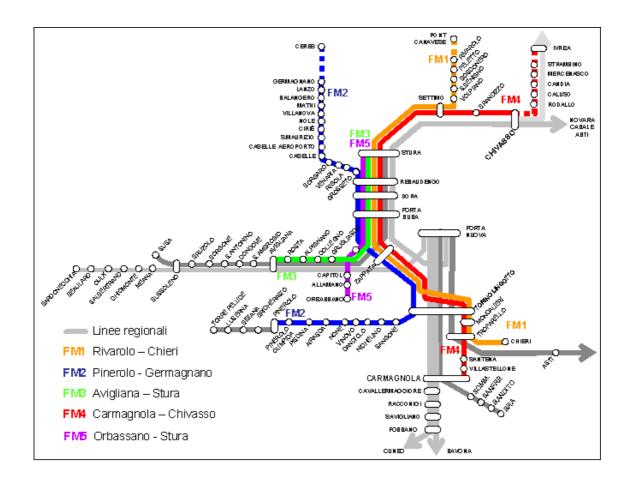
#### IL SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

Nell'area metropolitana di Torino il trasporto è strettamente connesso ai lavori del passante ferroviario che rappresenta un complesso sistema di rinnovamento non solo per la città, ma per l'intero trasporto ferroviario. Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) nasce su proposta della Regione Piemonte nel 1999 . Si tratta di un progetto di ampio respiro, volto a potenziare il trasporto su ferro sfruttando al meglio gli interventi in corso di realizzazione sul nodo ferroviario di Torino, in particolar modo il completamento del "Passante Ferroviario": il Quadruplicamento permetterà infatti di creare le "Linee di Ferrovia Metropolitana" che percorreranno da un capo all'altro l'area torinese. Le linee interessate dal SFM sono la Bardonecchia/Susa-Torino, la Torino-Pinerolo-Torre Pellice, la Torino-Chivasso-Ivrea, gestite da Trenitalia, e la Rivarolo-Torino-Chieri e la Germagnano-Torino Dora, gestite da GTT.

Nel 2005 la Regione Piemonte ha conferito le linee interessate dal SFM all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana<sup>1</sup>, che nel corso del 2006 ha ripreso la pianificazione del SFM alla luce delle nuove conoscenze e nel quadro delle più recenti valutazioni di sistema.

L'architettura del SFM si basa sull'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti, potenziando i servizi ferroviari attuali e riorganizzandoli secondo una modalità di programmazione per sistema e non per linee (come accade oggi) e costituendo il primo livello del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana.

Il progetto del SFM si lega ai consistenti investimenti sulla mobilità pubblica attuati dalla città di Torino negli ultimi anni, ovvero il completamento della linea tranviaria 4 che percorre l'intera dorsale sud-nord della città, l'attivazione delle Linee Star con minibus elettrici e la realizzazione della Linea 1 della Metropolitana, coordinando il servizio di trasporto pubblico dell'area metropolitana con i servizi di trasporto pubblico urbano.



Il Sistema Ferroviario Metropolitano si integra inoltre con gli altri servizi ferroviari (treni a lunga percorrenza e regionali) con i quali condivide le infrastrutture. La nuova stazione di Porta Susa diverrà il baricentro del sistema in cui sarà possibile interscambiare con tutti i servizi del SFM, con i servizi ferroviari regionali, con i servizi ferroviari a lunga percorrenza ed internazionali, e con la rete dei servizi di mobilità urbana; nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta" ed individuate in Chivasso, Carmagnola e Avigliana), gli utenti dei treni regionali potranno interscambiare per raggiungere le fermate servite dal SFM o proseguire direttamente verso le stazioni principali del SFM (Lingotto, Porta Susa, Stura) o verso Torino Porta Nuova. I treni del SFM effettuano tutte le fermate dell'area metropolitana con una velocità commerciale pari a circa 50 km/h.

Il sistema è costituito dalle seguenti 5 linee di Ferrovia Metropolitana che, percorrendo il Passante Ferroviario, opereranno su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

FM1: Chieri-Rivarolo (con estensione Pont)

FM2: Pinerolo-Germagnano (con estensione Ceres)

FM3: Avigliana-Torino Stura

FM4: Carmagnola-Chivasso (con estensione Ivrea)

FM5: Orbassano-Torino Stura

Gli studi effettuati dalla Regione Piemonte e dall'Agenzia hanno evidenziato la necessità di alcuni interventi infrastrutturali, con due orizzonti temporali: a medio termine (definita intermedia) al 2012 ovvero un anno dopo la messa in esercizio del passante ed una fase definitiva attivabile al termine di tutti i lavori infrastrutturali sia del passante, che connessi al sistema metropolitano (anno 2018).

Va sottolineato che il sistema ferroviario sarà integrato con gli altri sistemi di trasporto già presenti nell'area, in particolare con la metropolitana automatica di cui si prevede il potenziamento sia in direzione sud che ovest.

Ritornando agli interventi infrastrutturali sulla rete si nota che alcuni sono particolarmente complessi e tali da richiedere notevoli investimenti. Per reperire le risorse necessarie la Regione ha sottoscritto il 23 gennaio 2009 con il Governo nazionale il 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro nella quale sono poste particolarmente in evidenza le opere di Completamento del Nodo Ferroviario di Torino.

### METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO

A completamento ed integrazione delle linee ferroviarie metropolitane si colloca la metropolitana automatica, la quale per essere in grado di costituire sistema integrato di trasporto, ha bisogno di essere implementata con il completamento dell'attuale linea in direzione Sud e Ovest e, con orizzonte temporale più allargato, con la realizzazione di una nuova linea 2.

Nel programma delle infrastrutture strategiche sono inseriti n. 2 tratti di prolungamento della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino: il prolungamento ovest (tratta 3 Collegno Deposito-Cascine Vica) ed il prolungamento sud (tratta 4 Lingotto-Bengasi), i cui costi sono a carico statale per la quota del 60% e a carico degli Enti Locali per la quota del 40%.

#### SISTEMA AUTOSTRADALE TANGENZIALE DI TORINO

Il SATT (Sistema Autostradale Tangenziale Torinese) ufficialmente indicata con la sigla A55, è realizzata su tre corsie per senso di marcia e divisa in due tratte: la tangenziale Nord e la tangenziale Sud. La tangenziale Nord di 20,24 km, si raccorda alla A4 Torino-Milano ed alla S.S. n. 11 di 3,13 km e la Tangenziale Sud di 25,86 km alla Torino-Savona e Torino-Piacenza. Da essa si accede inoltre ai trafori transalpini del Frejus e del Monte Bianco. Fanno anche parte del SATT gli assi di penetrazione urbana di Moncalieri, di corso Regina Margherita e di corso Orbassano.

Inserito nel tessuto suburbano della città, il Sistema Tangenziale comprende 22 svincoli che lo collegano alla viabilità ordinaria della prima cintura di Torino, e 4 barriere ubicate alle connessioni con le autostrade che se ne diramano.

Il SATT si presenta come un elemento di assoluta rilevanza per i flussi di traffico sia locali, ai quali è interessata l'intera area metropolitana di Torino, sia nazionali ed internazionali, stante la sua funzione di snodo strategico tra le direttrici padane e mediterranee (A4 Torino-Milano-Trieste, A21 Torino-Piacenza e A6 Torino-Savona) e le direttrici di valico transalpino (A32 Torino-Bardonecchia-Traforo del Fréjus e A5 Torino-Aosta-Traforo del Monte Bianco). Il traffico medio è attualmente di oltre 400.000 veicoli al giorno, per il 20% costituito da veicoli pesanti.

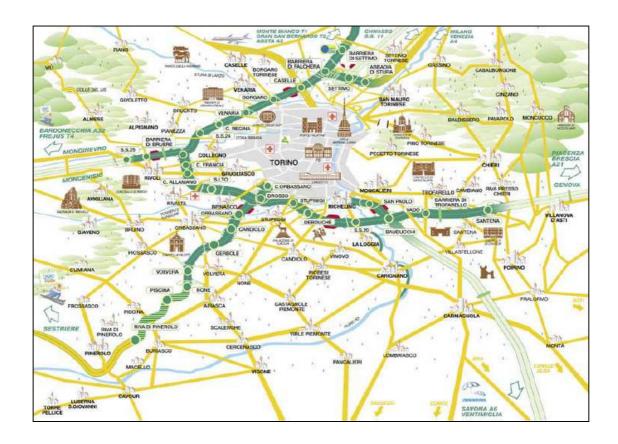
Il sistema esistente verrà integrato dalla tangenziale est attualmente allo studio che costituisce un ulteriore tronco di tangenziale lungo circa 25 km che andrebbe ad unire le autostrade A21 ed A4, completando così l'anello viario autostradale attorno Torino attraverso la collina est di Torino.

A completare il sistema interverrà inoltre il cosiddetto collegamento plurimodale di C.so Marche che prevede la realizzazione di viabilità urbana in superficie, sotto la quale una "corda" autostradale si innesta sulla tangenziale esistente fra gli svincoli di Venaria e C.so Regina sulla tangenziale nord e allo svincolo del Drosso nella tangenziale sud, ad un livello ancora sottostante si prevede il passaggio della TAV che da Lione attraverso il tunnel di base si collega alla linea ferroviaria Torino Milano.

Il sistema autostradale urbano di Torino comprende inoltre il raccordo per l'aeroporto di Caselle, attualmente gestito d all'ANAS.

Tra gli interventi relativi alla tangenziale di Torino è compresa anche la realizzazione della IV corsia L'intervento è direttamente interferito dalla linea Torino-Lione e dovrà essere definito nell'ambito delle fasi realizzative delle opere previste in questo contesto dall'Osservatorio Valle Susa.

L'intervento è inserito nell'ambito della programmazione prevista dall'Intesa Generale Quadro.



## 4.2.4 Il problema della governance metropolitana

La questione può essere affrontata dal punto di vista dell'efficienza organizzativa degli enti pubblici e da quello dell'efficacia delle loro azioni sul territorio, in relazione alle caratteristiche e alle esigenze di esso. Dal punto di vista della pianificazione territoriale occorre fare convergere questi due punti di vista in analisi e valutazioni che considerino il primo (le forme e i modi del governo pubblico del territorio) in funzione del secondo, in modo da verificare quale soluzione del problema metropolitano risponde meglio alle esigenze di sviluppo e di miglioramento qualitativo del territorio, della società e dell'economia del sistema metropolitano stesso.

Tali esigenze sono molteplici e, come hanno dimostrato numerose ricerche svolte a tal proposito in vari paesi europei, non esiste un'unica soluzione che ottimizzi le risposte a tutte contemporaneamente, in quanto ciascuna di esse può richiedere forme di *governmen*t e di *governance* diverse, nell'ambito di ambiti territoriali di ritaglio diverso.

Di fronte alla molteplicità di architetture gestionali e di geometrie territoriali richieste dalle differenti funzioni le risposte sono state sostanzialmente di due tipi: (A) creare un ente territoriale speciale, di rango immediatamente superiore a quello municipale, che ne assorba le competenze necessarie per una efficace gestione degli interessi metropolitani; (B) normare un'architettura e una procedura di governance multiscalare per la gestione degli interessi metropolitani che istituisca forme e modalità precise di concertazione degli enti territoriali esistenti e di altri

stakeholders pubblici e privati, compresi i rappresentanti degli interessi "deboli" e diffusi.

La soluzione (A) si può realizzare in vari modi: (A1) il nuovo ente territoriale metropolitano si inserisce come nuovo livello nella gerarchia di quelli già esistenti (Regione, Provincia), oppure (A2) diventa "Provincia metropolitana", cioè si identifica localmente con il livello provinciale, oppure ancora (A3) si limita a occupare la parte centrale più densa dell'attuale territorio provinciale (la "Città metropolitana"), mentre le parti residue di esso si articolano in nuove più piccole Province e/o si aggregano alle Province confinanti.

Tutte le soluzioni (A) comportano notevoli costi aggiuntivi, che potrebbero giustificarsi solo se i poteri di *government* attribuiti al nuovo ente territoriale metropolitano, assicurassero un'efficacia e un'efficienza maggiore di quella ottenibile con soluzioni più leggere e flessibili di *governance* (B). Ciò è da escludere per la soluzione A1, che introduce un eccesso di livelli nella gerarchia delle competenze territoriali. Le soluzioni A2 (area molto vasta) e A3 (area molto ristretta) vanno invece valutate soprattutto in termini di efficacia, a cominciare dalla loro corrispondenza o meno con la reale dimensione e articolazione territoriale del sistema metropolitano. Quest'ultimo problema non si pone invece per la soluzione B, in quanto essa è per sua natura territorialmente e funzionalmente flessibile e quindi adattabile alle caratteristiche del sistema territoriale.

Per valutare l'efficacia delle diverse soluzioni possibili occorre anzitutto definire il sistema metropolitano torinese. Esso assume un'estensione e una configurazione differente a seconda delle funzioni di governo territoriale considerate. Possiamo distinguere tre zone concentriche:

- un agglomerato denso centrale (corrispondente all'Ait Torino). Comprende il Comune di Torino e gran parte dei Comuni conurbati della prima cintura (escluso Chieri e il suo intorno, che formano un Ait distinto). In questa zona centrale si concentra la maggior parte della popolazione, delle attività economiche e di servizio e si manifestano i maggiori problemi ambientali, urbanistici, sociali ed economici di tutto il sistema metropolitano. Ma nessuno di essi può essere risolto stando solo al suo interno. Molti grandi interventi (urbanistici, trasportistici, logistici, di rigenerazione urbana, di valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale, ecc.) per essere correttamente impostati, progettati e attuati, richiedono una visione più ampia del territorio metropolitano, in un'ottica di ridistribuzione multipolare della popolazione, delle attività e delle centralità metropolitane;
- una corona periurbana, comprendente le parti di pianura, collina e bassa montagna dei sette Ait che circondano Torino: Ivrea, Ciriè, Chivasso, Chieri, Carmagnola, Pinerolo e Susa. In questa corona è già da tempo in atto l'espansione del sistema metropolitano centrale in termini di residenze, rilocalizzazioni industriali e terziarie, sistema dei trasporti e della mobilità, gestione delle acque, dei rifiuti solidi, di alcuni grandi servizi, ecc. In un'ottica di sostegno allo sviluppo e alla competitività economica del sistema metropolitano, anche per quanto riguarda le attività industriali e terziarie più

- avanzate, esso si presenta fortemente integrato a livello di quest'area più vasta, in cui solo l'Ait di Ivrea presenta una parziale autonomia;
- una zona di montagna interna, compresa tra il margine occidentale esterno della corona periurbana e il confine regionale con la Francia e la Valle d'Aosta. E' caratterizzata da una bassissima densità demografica, da una da una ricca dotazione di capitale naturale e da una elevata capacità di erogare "servizi ecologici". La sua integrazione con il sistema metropolitano è tuttora parziale e basata su rapporti di dipendenza. I motivi che suggeriscono una più stretta integrazione nel sistema metropolitano, più rispettosa delle identità e delle autonomie locali, sono: 1º la possibilità di bilanciare la ridotta naturalità dell'area urbanizzata con la tutela e la fruizione del patrimonio ambientale montano, 2º la necessità di assicurare il presidio insediativo e abitativo della montagna con la presenza di servizi e di un'occupazione diversificata in rete con la metropoli, 3º la prevenzione del rischio idrogeologico (nella montagna) e idraulico (nella pianura), con interventi nelle parti montane dei bacini fluviali, 4º l'utilizzo integrato delle risorse idriche e delle fonti energetiche rinnovabili, soprattutto idroelettriche e da biomasse forestali.

Nella tabella seguente viene valutata l'efficacia delle tre soluzioni suddette (sulle colonne) in relazione (sulle righe) alle principali funzioni che l'ente pubblico è chiamato a svolgere con modalità e interventi specifici del sistema metropolitano, articolate per obiettivi (corrispondenti a quelli adottati dal Ptr). In una quarta colonna (C) si indicano i casi in cui il raggiungimento degli obiettivi non richiede istituzioni o strumentazioni specifiche per il territorio metropolitano, ma può efficacemente ottenersi con l'uso di strumenti generali di livello regionale (p. es. legge di governo del territorio) o con altre possibili soluzioni ad hoc, come consorzi di Comuni, agenzie di sviluppo e simili.

Funzioni – obiettivi con	A2 Provincia	A3 Città	B governance	C efficacia
caratteri di particolare	metropolitana	metropolitana	multilivello a	assicurata dal
rilevanza e/o specificicità			geometria	livello regionale
nel sistema metropolitano			variabile	(R) o da altre
·				soluzioni(A)
Salvaguardia e	molto efficace	efficacia	efficienza ed	R
valorizzazione del		limitata	efficacia limitate	
patrimonio naturalistico;		all'area più	da possibili	
pianificazione ambientale,		problematica	conflitti tra	
delle fasce fluviali e del			stakeholders	
rurale periurbano				
Salvaguardia e	come sopra	come sopra	come sopra	R
valorizzazione del	·	·	·	
patrimonio storico,				
architettonico, urbanistico,				
museale; pianificazione				
paesaggistica				
Pianificazione: usi del	molto efficace	efficacia	come sopra	R
suolo, standard urbanistici,		limitata		
perequazioni;				
organizzazione territoriale				
Coordinamento delle	efficace	efficacia	molto efficace	R
politiche e delle azioni di		limitata		
livello sovracomunale				
attraverso i piani				
strutturali comunali				
Rilocalizzazioni produttive	come sopra	come sopra	efficace	
e aree industriali				
ecologicamente attrezzate				
(APEA)				
Riuso di aree dismesse,	efficace	insufficiente	efficace con	R
contenimento della			qualche limite	
dispersione insediativa e				
del consumo di suolo				
agrario				
Riqualificazione e	efficace	efficace in	molto efficace	
rigenerazione urbana		gran parte dei		
		casi		
Housing sociale	efficace	efficacia	efficace	
		limitata		
Rivitalizzazione di territori	efficace	non efficace	molto efficace	
marginali montani e				
collinari in relazione al				
sistema metropolitano				
Tutela e gestione delle	efficace	non efficace	efficace	Α
acque				
Controllo dell'inquinamento	efficace	efficace	efficace con	
atmosferico			qualche limite	
Gestione delle risorse	efficace	efficacia molto	efficace	R
estrattive		limitata		
Sistema energetico	efficace	efficacia	efficace	R
(risparmio, fonti		limitata		
rinnovabili)				
Prevenzione e protezione	efficace	poco efficace	efficace	R

		1	1	T
dai rischi ambientali				
Raccolta e smaltimento dei	molto efficace	limitato	efficace con	Α
rifiuti			qualche limite	
Organizzazione della rete	molto efficace	molto limitato	efficace	R, A
dei trasporti, delle				
comunicazioni e della				
logistica				
Competitività economica	efficace	insufficiente	molto efficace	Α
del sistema metropolitano				
Condizioni di contesto per	efficace	limitata	efficace	
lo sviluppo dei settori				
avanzati e				
l'internazionalizzazione				
Sviluppo turistico	efficace	limitata	efficace	Α
Distribuzione commerciale	efficace	insufficiente	efficace	R
equilibrata				
Servizi: sanità,	efficace	limitato	efficace	R
formazione, cultura, sport				_
Welfare	efficace	limitato	efficace	R, A

#### Dalla tabella si desume che:

- 1. molte esigenze specifiche del sistema metropolitano possono (e in molti casi possono *solo*, perciò *devono*) essere soddisfatte attraverso strumenti, politiche, leggi, piani, programmi definiti a livello regionale, che individuino tra l'altro anche i soggetti attuatori;
- 2. la soluzione della "Città metropolitana" ristretta (A3) è quasi sempre inadeguata, in quanto la maggior parte delle azioni necessarie per un governo metropolitano efficace devono abbracciare un sistema territoriale più vasto di quello dell'agglomerazione centrale. Le soluzioni della Provincia metropolitana (A2) e della governance metropolitana multilivello (B) sono le più efficaci. La prima lo è maggiormente là dove l'interesse generale è meno negoziabile ed è meglio tutelato da imposizioni prescrittive (p. es. usi del suolo, invarianti strutturali, ecc.). La seconda dove la realizzazione degli obiettivi richiede un coinvolgimento attivo bottom-up pubblico e privato (p. es. piani di sviluppo, rigenerazione urbana, ecc.);
- 3. una soluzione ottimale può essere cercata da una combinazione delle due soluzioni suddette. Ad esempio una legge regionale potrebbe definire certe competenze particolari della "Provincia metropolitana", vincolandone le decisioni su alcune materie a procedure di governance multilivello, aperte alla partecipazione di più soggetti pubblici ed privati, entro ambiti territoriali a ritaglio differenziato a seconda delle funzioni. In particolare occorre prevedere un bilanciamento del potere decisionale della città centrale con quello delle municipalità di cintura e periferiche, facendo partecipare ai tavoli associazioni di Comuni e Comunità montane portatori degli interessi comuni a vaste zone (p. es. le cinture, la zona periurbana, la montagna interna, ecc.).

### 4.2.5 Il Sud-ovest

### **Articolazione territoriale**

Il Quadrante corrisponde principalmente alla Provincia di Cuneo, ma la sua geometria è variabile a causa dei forti legami produttivi (zootecnia, viti-vinicoltura, industria dei mezzi di trasporto) e progettuali (area collinare della candidatura UNESCO) con l'Astigiano e la pianura a Sud di Torino.

Raggruppa gli Ait di Saluzzo, Savigliano, Bra, Alba, Fossano, Cuneo, Mondovì e Ceva. Comprende la vasta pianura che si estende dai confini meridionali della regione metropolitana fin a Cuneo, delimitata a occidente e a sud dall'arco alpino fin al confine con la Francia e la Liguria, mentre sul lato est è chiusa dalle colline delle Langhe e del Roero, che si prolungano con quelle del Quadrante Sud-est. Sulla pianura sboccano diverse valli alpine, alcune delle quali danno accesso a valichi transalpini (Maddalena, Tenda, Cadibona e altri minori). I 572.000 abitanti si distribuiscono soprattutto nella fascia pedemontana e pedecollinare, dove si allineano anche quasi tutti i centri urbani. Questi formano una rete piuttosto densa, che comprende una città di livello superiore (Cuneo), 6 di livello medio (Saluzzo, Savigliano, Bra, Fossano, Alba, Mondovì) e 13 di livello inferiore. Quasi tutta la vasta zona montana interna è in condizioni critiche di sotto-popolamento.

#### **Dotazioni strutturali**

La rilevanza regionale del Quadrante riguarda principalmente:

- le risorse primarie: acque (generalmente in stato ambientale soddisfacente e utilizzate per irrigazione e produzione idroelettrica), boschi (sotto-utilizzati), cave di pietre ornamentali, marna per cemento, pietrisco ecc.;
- il ricco patrimonio ambientale naturale rappresentato dalla montagna alpina, dai fiumi e dalle colline, con un buon grado di protezione (parchi del Po, delle Alpi Marittime, Pesio e Tanaro, del Roero, ecc.);
- l'altrettanto ricco patrimonio storico architettonico e urbanistico (centri storici di Cuneo, Saluzzo, Mondovì, Alba, Cherasco, ecc. e singoli edifici monumentali: castelli di Racconigi, Manta e altri, Abbazia di Staffarda, Santuario di Vicoforte, forte di Vinadio, ecc., oltre ad un'architettura rurale tradizionale particolarmente varia);
- i sistemi agro-industriali della pianura (cereali, zootecnia, mangimi e produzione casearia), del pedemonte saluzzese (frutticoltura specializzata), della viti-vinicoltura albese, dei formaggi tipici (Alpi, Langhe) e di altre specialità di rilevante valore economico (tartufi, nocciole, elicicoltura, ecc.);
- l'ampio ventaglio di specializzazioni manifatturiere (materiali e forniture per l'abitare, tessile e moda, alimentari, carta, stampa e editoria, metalmeccanica, elettronica, gomma, mezzi di trasporto, ecc.), con presenza di alcune grandi imprese multinazionali (Ferrero, Miroglio, Burgo, Michelin, ecc.), ma soprattutto di piccole e medie inserite in filiere

- transregionali e transnazionali, in cui partecipano a fasi produttive sovente molto qualificate;
- limitata ma importante presenza di sistemi produttivi locali nel settore agroalimentare e suo indotto (vini, carni, formaggi, frutta e mangimi), lapideo (Barge) e del mobile d'arte (Saluzzese);
- la posizione di transito verso la Liguria di Ponente e la Francia (Costa Azzurra, Provenza), a cui corrisponde una rete infrastrutturale solo in parte adeguata: autostrada A6 per Savona e la Cuneo- Asti (in costruzione), ferrovie per Torino, Savona e Nizza;
- la spiccata vocazione turistica che si basa soprattutto sul patrimonio alpino, su stazioni di sport invernali (Limone e Frabosa) idropiniche e termali (Lurisia, Valdieri, Vinadio e Garessio), sull'ormai consolidata immagine internazionale delle Langhe (ambiente rurale, paesaggio, eno-gastronomia, prodotti tipici e strutture ricettive di eccellenza) e su una serie di manifestazioni culturali e fieristiche di livello nazionale e internazionale (Alba, Saluzzo, Cuneo, ecc.);
- la presenza di sedi universitarie a Cuneo, Mondovì, Savigliano e Pollenzo, di grandi strutture ospedaliere, del Parco S.T. Tecnogranda e di servizi di livello superiore specializzati per le imprese, specie nel settore agro-industriale.

## Scenari, strategie, progetti

Oltre a una buona progettualità di livello locale, specie nella zona alpina, il Quadrante dispone di alcuni programmi integrati di ampio respiro: il progetto pilota "Sistema" del Ministero delle infrastrutture, il Ptc provinciale e il piano strategico "Cuneo 2020".

Le principali strategie proposte riguardano l'adeguamento delle infrastrutture alle potenzialità transfrontaliere, la transizione del sistema produttivo verso l'economia della conoscenza e la messa in rete delle risorse ambientali, culturali e paesaggistiche. Per quanto riguarda le infrastrutture il Quadrante è chiamato a svolgere un ruolo di cerniera nelle due direttrici, verso Savona e verso la Regione PACA francese, per il quale sono previsti vari interventi: il completamento dell'autostrada Cuneo-Asti, il raddoppio del traforo del Tenda, la nuova bretella di collegamento Saluzzo-Savigliano-Marene, l'elettrificazione della ferrovia Cuneo-Nizza, il raddoppio della ferrovia Cuneo-Torino e l'ammodernamento della ferrovia per Savona. Secondo il progetto pilota "S.I.S.Te.M.A." questi interventi giustificherebbero la realizzazione nella pianura tra Cuneo, Fossano e Mondovì di un sistema policentrico orientato soprattutto alla logistica interna con funzione di retroporto in particolare di Savona, capace di soddisfare in modo integrato la domanda, ora dispersa e mal servita, dei numerosi sistemi produttivi del Quadrante, in specie di quelli agro-alimentari e di aprirli maggiormente ai grandi mercati di consumo europei. Ad esso si legherebbe il potenziamento dell'aeroporto di Levaldigi, anche per il trasporto merci.

Per quanto riguarda il sostegno innovativo alla produzione, emergono alcuni progetti: PASS (Polo agroalimentare dei servizi per lo sviluppo) relativo a ricerca, certificazione di qualità, tracciabilità dei prodotti, con particolare attenzione al mercato ospedaliero; l'orientamento del PST Tecnogranda verso servizi, ricerca e trasferimento tecnologico a sostegno principalmente delle produzioni agroalimentari; il potenziamento dell'università con la predisposizione di sedi adeguate, soprattutto a Cuneo. La valorizzazione del patrimonio e la promozione di attività culturali prevede la messa a sistema delle molte attrattive e iniziative esistenti, superandone i limiti di una gestione localistica e frammentata e consentendo sinergie per quanto riguarda valorizzazione, tutela, restauri e circuiti turistici. In questa direzione opera già dal 2000 il sistema territoriale per i beni e le attività culturali Artea.

Le principali criticità da affrontare riguardano da un lato gli impatti negativi sugli usi del suolo, la congestione del traffico e il degrado paesaggistico dovuti alla pressione insediativa lungo la fascia pedemontana e alcuni fondi vallivi; dall'altro la marginalità della montagna interna e dell'alta collina delle Langhe, dovuta a un presidio demografico insufficiente per evitare l'ulteriore spopolamento, il sottoutilizzo delle risorse, l'abbandono ambientale e per consentire il mantenimento del patrimonio insediativo e della rete dei servizi elementari.

## 4.3 LE PROVINCE

Nello svolgimento delle diverse attività di pianificazione del territorio, la Regione sta avviando, non solo quale sperimentazione e anticipazione delle norme di governo del territorio contenute nel recente disegno di legge di riforma, una serie di azioni di cooperazione tra le diverse istituzioni competenti in materia.

La Regione quindi non intende redigere i propri strumenti di pianificazione, ma costruirli attraverso una serie di azioni di co-pianificazione con gli altri soggetti istituzionalmente competenti.

Vi è pertanto la necessità del passaggio dal mero coordinamento delle azioni prodotte dalle singole autorità competenti all'effettiva co-pianificazione tra enti, che rappresenta la vera e propria novità del processo di pianificazione regionale.

Questo percorso significa che i diversi soggetti (per primi la Regione e le otto Province piemontesi) siano in grado di raccordarsi, in un unico tavolo politico ed istituzionale, per la predisposizione dei diversi piani.

La condivisione, al posto della ricaduta gerarchica, dovrà costituire l'insieme delle regole per realizzare strumenti di pianificazione che siano in grado di portare avanti una politica complessiva territoriale che superi la settorialità e i localismi per definire strumenti di tutela e di uso, in coerenza con gli obiettivi generali individuati dalla Regione.

Il mutamento del panorama istituzionale, con il superamento di una visione rigidamente gerarchica, fa sì che i soggetti competenti si presentino ai tavoli di co-

pianificazione con pari autonomia e siano in grado di svolgere un dialogo finalizzato agli obiettivi, anche attraverso la predisposizione di specifiche analisi che dovranno rappresentare la lettura strutturale del territorio, intesa come base rispetto alla quale avviare il dialogo necessario a costruire i diversi elementi di piano.

Queste indicazioni generali, che troveranno effettivo riscontro nelle nuove normative di riforma, si ritrovano, in forma operativa, nel Ptr.

In particolare la collaborazione con le Province ha trovato riscontro, in prima istanza, nella definizione dei confini degli Ambiti di integrazione territoriale (Ait).

La condivisione degli Ait rappresenta il primo passo per la condivisione delle politiche regionali che, in ambito locale e con riferimento intercomunale, dovranno trovare attuazione nella definizione delle azioni da intraprendere da parte dell'intero sistema istituzionale piemontese.

La collaborazione tecnica con le Province dovrà trovare ulteriore riscontro nella definizione del sistema delle regole: elemento fondamentale per realizzare una modalità unica di gestione delle politiche territoriali e di avvio delle azioni di livello locale.

Il processo appena avviato non permette di trarre delle considerazioni sulla sperimentazione avviata; solo nei prossimi mesi sarà possibile capire le ricadute positive e le criticità da superare per affinare un quadro operativo con il quale le Istituzioni sono chiamate a confrontarsi nel prossimo futuro.

## 4.4 GLI AIT- AMBITI DI INTEGRAZIONE TERRITORIALE

## 4.4.1 La divisione del territorio regionale in Ait

Come già accennato nel discorso introduttivo di questo capitolo (par. 4.1.3), l'importanza degli Ait deriva dal fatto che, a questa scala locale, è possibile evidenziare le *relazioni di prossimità* tra fatti, azioni e progetti che coesistono e interagiscono negli stessi luoghi. Tali relazioni riguardano l'ambiente, il paesaggio, i beni culturali, le risorse primarie, le attività produttive, la circolazione, le centralità, il commercio, il turismo, le identità locali, le dotazioni demografiche, il "capitale" cognitivo locale, quello sociale, quello istituzionale e quant'altro di pertinenza del Ptr. Questo criterio di pertinenza ha operato in senso fortemente selettivo sia nella scelta dei fatti e delle potenzialità, individuati in quanto ritenuti di rilevanza regionale, sia per quanto riguarda l'approfondimento analitico di essi, rinviando alla pianificazione settoriale regionale e a quella di livello provinciale e comunale le analisi di dettaglio relative a ciò che è di competenza di questi livelli, secondo il principio di sussidiarietà.

Gli Ait sono stati ritagliati in modo che in ciascuno di essi possano essere colte quelle connessioni - positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche - che sfuggirebbero a singole visioni settoriali e che quindi devono essere oggetto di una pianificazione integrata, come è, per sua natura, quella territoriale.

Gli Ait sono perciò un dispositivo di supporto alla fasi diagnostiche, valutative e strategiche del Piano, per quanto riguarda le implicazioni delle scelte a livello locale. Come tali svolgono anche un ruolo importante nelle analisi e nelle azioni di rete

sovralocali (regionale, nazionale, europea), in quanto sotto diversi aspetti possono essere trattati come *nodi complessi* di queste reti (v. par. 5.4). Sono infine gli aggregati territoriali che più si avvicinano al modello dei sistemi locali, intesi come possibili *attori collettivi dello sviluppo territoriale*<sup>2</sup>.

# 4.4.2 Criteri di individuazione e delimitazione degli Ait

Com'è noto ogni area geografica può essere individuata o in base a criteri di uniformità-omogeneità dei suoi caratteri specifici, oppure in base al relativo auto-contenimento di flussi generati da qualche forma abituale (stabile, ricorrente) di circolazione o comunicazione interna. Poiché è praticamente impossibile trovare una soluzione che faccia corrispondere appieno i due criteri, si è data la priorità al secondo, in quanto più adatto a individuare ambiti territoriali rispondenti agli scopi sopra esposti.

Gli Ait sono quindi costruiti a partire dall'individuazione di spazi di relazioni intersoggettive locali, definiti in base a un relativo auto-contenimento di flussi che sono causa e/o effetto di tali relazioni. In breve si è partiti da una rappresentazione di base fondata sui movimenti abituali dei soggetti dai comuni di residenza a quelli in cui è presente l'offerta di servizi urbani di un certo livello. Questa prima bozza di ripartizioni è poi stata verificata e corretta con il supporto tecnico delle Province, tenendo presenti altre partizioni vigenti. In particolare sono stati sempre rispettati i confini provinciali. Le altre partizioni o criteri usati per questa verifica sono stati: le Comunità montane e collinari, Sistemi locali del lavoro (SII) 2001 dell'Istat, i distretti industriali dell'Istat, le subaree identificate in alcuni PTC provinciali, le aree di diffusione della stampa periodica locale, gli ambiti di aggregazioni progettuali sovracomunali ricorrenti negli strumenti di programmazione integrata, gli ambiti di paesaggio" del Piano paesaggistico regionale.

In ragione delle particolari realtà riscontrate in sede di analisi delle caratteristiche complessive dei territori esaminati, che hanno fatto emergere la presenza di relazioni plurime tra comuni di confine appartenenti a differenti AIT, le perimetrazioni proposte dal PTR assumono carattere di dinamicità connessa alle successive fasi di specificazione da condurre in sede di pianificazione provinciale, che potrà apportare eventuali motivate modifiche ai perimetri degli AIT stessi, senza che ciò costituisca variante al PTR.

### 4.4.3 Gli Ait individuati

Il risultato finale delle elaborazioni sopra descritte è illustrato nella prima tavola della conoscenza, mentre nelle NdA è riportato l'elenco dei Comuni appartenenti a ciascun Ait.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> A questo modello (Sistemi Locali Territoriali, abbreviato SLoT) fa riferimento il Documento programmatico "Per un nuovo piano territoriale regionale" (Regione Piemonte, Assessorato Politiche territoriali, dicembre 2005, p. 47)

Gli Ait ricevono il nome del centro urbano più importante, che funziona anche da polo di gravitazione principale. Fa eccezione l'Ait Montagna Olimpica in cui le polarità locali sono distribuite su tre centri, nessuno dei quali gerarchicamente preminente.

## 4.4.4 Le schede degli Ait

### AIT N. 1. DOMODOSSOLA

### 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde a un vasto bacino vallivo che penetra profondamente nella catena alpina, percorso da sempre da una delle principali direttrici dei traffici continentali nord-sud. Ciò ha contribuito storicamente allo sviluppo economico e demografico (circa 63.500 abitanti) di un territorio altrimenti piuttosto periferico, anche se dotato di risorse primarie notevoli: idriche, minerarie (pietre ornamentali) forestali e paesaggistico-ambientali. La posizione su una direttrice di grande transito ha permesso al territorio di raggiungere un livello funzionale urbano-industriale che ne ha rafforzato la sua autonomia e identità.

Presenta rilevanti potenzialità per quanto riguarda: il patrimonio forestale, le cave di pietre ornamentali e l'attività estrattiva e di prima trasformazione corrispondente, le risorse idriche, il patrimonio naturale e paesaggistico (Parco naturale Alpi Veglia e Devero, Parco nazionale Val Grande, Massiccio del M. Rosa, ecc.) le dotazioni turistiche e gli impianti di risalita (Macugnaga); la trama insediativa rurale tradizionale della montagna interna; l'eredità dell'industria, in termini di forza-lavoro, di capitale fisso (impianti), cognitivo e sociale; la posizione assiale della media e bassa valle e quella nodale di Domodossola, con una buona accessibilità ferroviaria e stradale e una disponibilità di aree già in parte predisposte ad attività logistiche.

Le principali criticità riguardano i caratteri morfologico-climatici del territorio, il sottoutilizzo del patrimonio boschivo, gli impatti sull'ambiente e sul paesaggio delle cave e dell'espansione edilizia che tende a saturare i limitati spazi pianeggianti del fondovalle, la crisi industriale e occupazionale, i ritardi nell'adequamento della linea ferroviaria del Sempione e gli impatti ambientali dell'aumento di traffico.

## 2. Sistema insediativo

La trama insediativa si organizza attorno a due conurbazioni: quella di Domodossola, Villadossola e Pallanzeno, lungo il fiume Toce, e quella della Val Vigezzo che comprende i comuni di Santa Maria Maggiore, Druogno e Craveggia. Si osserva un elevato consumo di suolo rispetto alla capacità insediativa potenziale determinato dalle eterogeneità degli insediamenti urbani e dalle limitate azioni di recupero delle aree produttive dismesse. Sono altresì da segnalare nel comune di Crodo aree di notevole estensione (667 ha.) destinate ad attività estrattive (serizzo) concentrate.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale.

Per l'Ait Domodossola (il cui riferimento territoriale risulta essere comunque Verbania) è maggiore l'integrazione con l'area di gravitazione lombarda (Varese, Milano) piuttosto che in quella piemontese (Novara). Tale dato è confermato anche dai movimenti degli studenti universitari su Milano.

L'Ait riveste un ruolo di cerniera transfrontaliera rispettivamente con il cantone svizzero del Valais e tramite la Val Vigezzo con il Canton Ticino. Queste relazioni (soprattutto con il Vallese) sono consolidate anche attraverso la cooperazione territoriale, in particolare dell'Interreg IIIA Italia Svizzera. Il suo territorio è ricompresso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo e il ruolo internazionale deriva soprattutto dalla sua funzione di tramite sulla direttrice ferroviaria e stradale del Sempione-Loetschberg (Corridoio 24).

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il cammino di sviluppo seguito tra la fine del XIX e la seconda metà del XX secolo era basato su trasporto ferroviario, industria estrattiva, e manifatturiera e, in subordine, turismo (di transito e di élite). Quasi tutte queste attività ereditate dal passato sono oggi in crisi o attraversano una fase di riconversione e ridimensionamento. In particolare la riconversione manifatturiera dei settori maturi va sostenuta, governata e anche accompagnata dall'innesto di nuove attività tecnologicamente avanzate, attraverso un'azione strategica di riqualificazione dell'occupazione locale, di attrazione di capitali, di imprenditoria, di lavoro qualificato e di creazione dei servizi connessi, tra cui quelli di formazione superiore e di trasferimento tecnologico. Analoga azione di riqualificazione e di marketing è già in corso per il settore lapideo, attraverso la creazione di un centro di servizi specializzato. Un forte impegno è richiesto per la promozione di un turismo diffuso, legato alle risorse ambientali, agricole e artigianali, da

inserire nel circuito dei Laghi, in modo da contribuire al sostegno della precaria trama insediativa e demografica delle aree montane interne.

Ci sono anche progetti per il rilancio della vocazione trasportistica e logistica di Domodossola. Essi fanno leva sia su condizioni già esistenti (accesso autostradale, vaste aree disponibili, aree industriali dismesse) sia sul progettato potenziamento della ferrovia del Sempione, con l'apertura del traforo del Loetschberg, nell'ambito del corridoio europeo 24. In particolare lo scalo ferroviario "Domo 2" di Beura potrebbe inserirsi nella filiera logistica lungo l'asse Genova-Sempione.

Alla scala urbana c'è il progetto regionale di integrazione ferro-gomma, in cui il Movicentro di Domodossola è caratterizzato dalla presenza della stazione ferroviaria internazionale, della stazione ferroviaria privata, della stazione autolinee nonché di parcheggi pubblici ed è concepito come motore di riqualificazione funzionale e ambientale del contesto urbano e rimodellamento della viabilità locale.

#### 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale, anche a fronte del forte ancoraggio territoriale e della forte organizzazione degli attori locali che la caratterizza. Le prospettive di sviluppo che sono alla base delle azioni messe in atto nella progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte al turismo. Tale prospettiva appare coerente con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse culturali e ambientali, benché andrebbe maggiormente caratterizzata la specificità delle "prese" territoriali su cui il turismo può fare leva e, in particolare, posta maggiore attenzione alle potenzialità di tipo immateriale (capitale organizzativo e cognitivo). Le possibilità dello sviluppo turistico devono però anche confrontarsi con alcune criticità, derivanti dai problemi di accessibilità di alcune aree, dai processi di spopolamento della montagna, e dalla interazioni negative con altre (degrado ambientale e paesaggistico ecc).

# 6. Interazioni tra le componenti

Le componenti dalla cui integrazione a livello locale possono derivare sinergie per lo sviluppo locale sono principalmente:

- le risorse idriche e forestali per la produzione di energia; le relazioni tra il patrimonio ambientale, insediativo, paesaggistico e storico-culturale ,il turismo, le attrezzature sportive, i prodotti tipici agricoli e l'artigianato (lapideo e altro);
- le connessioni tra l'infrastruttura ferroviaria e stradale, le aree attrezzate e gli impianti dismessi, i trasporti, la logistica e i servizi specializzati;
- lo stesso per quanto riguarda le attività manifatturiere qualificate, reciprocamente integrate, l'accessibilità interregionale e internazionale, le funzioni urbane, i servizi per le imprese, la formazione superiore, l'ambiente e paesaggio.

Le principali criticità derivanti da possibili interazioni negative tra le componenti strutturali e le forme di sviluppo previste riquardano:

- lo stato dell'ambiente e del paesaggio (qualità e deflussi minimi delle acque, rischio idrogeologico, attività estrattive);
- la concentrazione insediativa sul fondovalle e lungo gli assi stradali;
- gli impatti del potenziamento della linea ferroviaria sugli insediamenti residenziali contigui;
- la ricollocazione della forza-lavoro non qualificata, espulsa da settori maturi in crisi.

# AIT N. 2. VERBANIA-LAGHI

### 1. Componenti strutturali

L'Ambito occupa quasi per intero l'affaccio piemontese al lago Maggiore. L'insediamento (102.200 abitanti circa), comprende la conca del Lago d'Orta (condivisa per la parte in provincia di Novara con l'Ait di Borgomanero) e il bacino del torrente Strona, affluente del Toce, occupando poi lo sbocco pianeggiante del fondovalle del Toce. L'eccezionalità climatica e paesaggistica, la prossimità all'avampaese urbanizzato novarese e lombardo, la posizione di cerniera con il Canton Ticino, la gravitazione del vasto e popolato bacino interno del Toce sono alla base del suo sviluppo, che da tempo si fonda sul turismo, sull'industria (presenza di un distretto industriale ad Omega), sui servizi e, più recentemente, sulle funzioni amministrative del capoluogo della provincia Verbano-Cusio-Ossola.

Tra i suoi punti di forza il capitale sociale, imprenditoriale, cognitivo e istituzionale rappresentato dal sistema distrettuale dei casalinghi (centrato su Omegna, ma condiviso con l'Ait di Verbania) e in parte da quello della rubinetteria (al confine con l'Ait di Borgomanero), i cui limiti sono dati dalla crescente dipendenza esterna per forniture e servizi qualificati.

Le componenti strutturali principali da considerare in termini di potenzialità e di criticità sono anzitutto le condizioni climatiche, fitogeografiche e paesaggistiche lacustri alla base di un'immagine e di un'attrezzatura ricettiva turistica di primaria importanza, la quale a sua volta ha contribuito a creare un paesaggio edificato storico di pregio, ma, negli ultimi decenni anche una crescita problematica in termini

di carico edilizio, sprawl urbano, congestione del traffico, eccessiva concentrazione della fruizione turistica, inquinamento delle acque. Vi sono inoltre rilevanti risorse primarie, soprattutto forestali (sottoutilizzate), minerarie (industria lapidea per cui valgono le considerazioni già fatte a proposito dell'Ait Domodossola), pedologico-climatiche (vivaismo e floricoltura, facenti parte di una filiera produttiva estesa a tutto il pedemonte piemontese nord-orientale). Il patrimonio ambientale della montagna interna, ampiamente protetto (parco nazionale della Val Grande) presenta potenzialità di maggior fruizione. Rilevantissimo è il patrimonio storico- architettonico (Isole Borromee, architettura alberghiera, ville e parchi di fine XIX, inizio XX secolo, centri storici ecc). La prossimità all'area più sviluppata del Nord-ovest (Milano, Novara, Varese), la buona accessibilità autostradale, la vicinanza all'aeroporto della Malpensa, alla stazione TAV di Novara e, in prospettiva, al Gottardo; la collocazione lungo corridoio 24 sono tutte condizioni infrastrutturali favorevoli, che attendono però diversi interventi (in parte in progetto) per realizzarsi appieno. Una notevole risorsa è rappresentata dal capitale fisso, cognitivo, sociale e istituzionale dell'industria manifatturiera, localizzata prevalentemente nella piana di sbocco del Toce nei presi di Omegna, in parte legata ai sistemi produttivi metallurgici (rubinetteria, casalinghi) del vicino di Borgomanero, ma con specializzazioni tecnologicamente avanzate (valvolame, beni strumentali), su cui possono innestarsi processi di riconversione qualitativa dei settori maturi. In relazione a ciò va sottolineata la presenza di alcune attività terziarie avanzate (università, parco scientifico- tecnologico, reparti ospedalieri specializzati) come nuclei di potenziali specializzazioni locali ad alto valore aggiunto.

#### 2. Sistema insediativo

Le due maggiori polarità insediative sono costituite dal continuum urbano tra il laghi d'Orta e Maggiore (conurbazione Omegna-Gravellona Toce) ed il polo Verbania-Intra. Nelle due conurbazioni si rileva un'elevata dispersione insediativa con conseguente elevato consumo di suolo anche per effetto dello sviluppo periurbano che, soprattutto a ridosso dei laghi, ha profondamente modificato la configurazione della mobilità incidendo significativamente sull'efficienza dell'insieme delle infrastrutture.

Le aree di nuovo insediamento, concentrate nei comuni di Gravellona Toce, Baveno e nella parte pedemontana della conurbazione Verbania-Intra, sono prevalentemente collocate in modo molto disperso e casuale rispetto all'insediato.

Le aree, tra le quali si rileva un'elevata quantità di aree dismesse o sottoutilizzate, sono concentrate essenzialmente nella conurbazione di Omegna-Gravellona Toce, lungo la s.s. n. 229 ed in prossimità dello svincolo dell'Autostrada dei Trafori.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Per l'Ait Verbania, si registra una maggiore integrazione con l'area di gravitazione lombarda (Varese, Milano) che con quella piemontese (soprattutto Novara). Un esempio significativo, in questo senso, è fornito dalla forte dipendenza dal polo universitario milanese, prevalentemente per le buone condizioni di accessibilità rispetto alla connessione con Torino (solo il 22,5% degli studenti residenti nel Verbano è iscritto in territorio piemontese).

L'ambito è caratterizzato da una connessione diretta con il Corridoio 24, un facile accesso a Malpensa e un potenziale collegamento con l'asse del Gottardo; inoltre, è nella condizione di poter fruire sia del potenziamento della linea ferroviaria Novara-Sempione sia degli interventi di irrobustimento del telaio della rete del ferro nel più ampio territorio transfrontaliero, che mettono in connessione le due tratte di trafori (Sempione Loetschberg a ovest e Gottardo a est), e migliorano i collegamenti interregionali legati al sistema aeroportuale milanese.

L'Ait Verbania costituisce un polo di attrazione turistica di livello internazionale che lo accomuna alla regione insubrica (Canton Ticino, Province di Novara, Varese, Como e Lecco).

Come ente provinciale, l'Ait partecipa alla Fondazione delle Province del Nord Ovest e al tavolo interregionale dell'Adria Po Valley; gioca un ruolo internazionale come cerniera transfrontaliera con il cantone svizzero del Valais e tramite la Val Vigezzo con il Canton Ticino, per flussi turistici, attività culturali, pendolarità lavorativa e dei servizi. Queste relazioni, in particolare con il Ticino, sono rafforzate e consolidate attraverso la cooperazione territoriale dell'Interreg IIIA Italia-Svizzera (ben 18 progetti con capofila Ait Verbania e Cantone Ticino, soprattutto Locarno). Il suo territorio è ricompresso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo.

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il percorso evolutivo dell'Ait è storicamente segnato dalla specializzazione turistica, a lato della quale - e in parziale contrapposizione - si sono anche sviluppate le altre attività tradizionali già ricordate (industria manifatturiera ed estrattiva, floricoltura e vivaismo). I limiti della crescita quantitativa indotta dal turismo suggeriscono ora progetti che puntano su un turismo diverso, inserito a livelli di maggior qualità e complessità, in filiere più articolate, comprendenti le risorse ambientali e culturali dell'entroterra lacustre e in circuiti estesi all'intera regione insubrica. Per quanto riguarda l'industria e il distretto dei casalinghi in particolare, si prospetta una riqualificazione basata su innovazione tecnologica, servizi e design, che sarebbe favorita dalla presenza di alcune grandi imprese di rinomanza mondiale (Alessi,

Bialetti, Lagostina, ecc.). Anche in relazione a queste dinamiche si prospetta uno sviluppo urbano più qualitativo che quantitativo, trainato da attività tecnologicamente avanzate, corsi universitari e ricerca. Entrambe queste linee progettuali presuppongono sia una maggior tutela dell'ambiente e del paesaggio, sia migliori collegamenti internazionali (Corridoio 24, Malpensa, Gottardo attraverso la Gronda Nord), sia una maggiore permeabilità delle connessioni ferroviarie transregionali (Canton Ticino, Provincia di Varese, Provincia di Como, Province di VCO e Novara). Il progetto di interscambio imperniato su Movicentro dovrebbe inoltre incentivare l'uso del mezzo pubblico, specie su ferro, per la mobilità interna e interprovinciale.

#### 5. Progettazione integrata<sup>3</sup>

La progettazione territoriale integrata d'area vasta è particolarmente attiva e presenta una buona potenzialità. In particolare ultimamente si registra un promettente avvio che vede il contrasto alla tendenza di frammentazione del sistema territoriale e la proposta di obiettivi organici e unitari e convergenti. Il Comune di Verbania, capofila a livello provinciale del recente PTI, ha assunto il ruolo di supporto alla definizione degli obiettivi strategici di sviluppo e di promotore per la concertazione e l'aggregazione tra i differenti attori (comprese le dieci comunità montane, e i comuni di Belgirate e Verbania).

La dimensione territoriale coinvolta dall'attivazione di un processo di coordinamento delle analisi e delle iniziative (conurbazione dei laghi) abbraccia un'area che comprende i Comuni del golfo Borromeo, quelli della fascia Ghiffa-Cannobio e la costellazione di comunità collinari del Verbano e del Cusio gravitanti naturalmente sui centri di riferimento storicamente definiti. Queste ultima fase di progettazione integrata viene associata ad una attuale riproposizione di una riflessione su passate esperienze sovracomunali di pianificazione territoriale e di gestione di servizi impegnate su progetti di interesse comune (governo amministrativo dell'asse Verbania-Omegna come potente fattore di coesione a servizio coesione della provincia e uno strumento di crescita armoniosa e condivisa di comunità locali, Piano di sviluppo industriale del basso Toce e PRG Intercomunale). A questo proposito, tra gli obiettivi, viene richiamata la necessità di iniziative congiunte sostenute dai comuni rivieraschi e dalle comunità montane nel campo infrastrutturale (rafforzando i legami tra Casale, Gravellona e Verbania) e dell'assetto idrogeologico attraverso politiche relative al ciclo dell'acqua nel suo complesso e alla manutenzione del territorio montano.

Le prospettive della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte al potenziamento dell'offerta turistica tradizionale, legato ad un discorso di qualità urbana nelle aree prospicienti il lago (ricettività alberghiera e campeggi), e dell'industria, attraverso il sostegno della crescita economica fondata sull'innovazione del sistema produttivo e il rafforzamento l'efficienza delle eccellenze produttive locali: turismo, lapideo, florovivaismo, casalingo e il recupero del Tecnoparco del Lago Maggiore. Tali prospettive di sviluppo fanno esplicitamente "presa" su risorse territoriali specifiche dell'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse culturali e ambientali per lo sviluppo turistico e la presenza di sistemi produttivi specializzati che raggiungono livelli di eccellenza. Inoltre ulteriori settori strategici per l'Ait risultano essere la promozione di fonti energetiche rinnovabili e il potenziamento della formazione universitaria nel settore dell'innovazione. Potrebbero essere maggiormente valorizzate alcune potenzialità di tipo immateriale come il capitale sociale e organizzativo locale, a questo proposito dai documenti analizzati risulta emergere la necessità di un'ottimizzazione della spesa sociale con sinergia di progettazione e gestione dei servizi tra comuni e le comunità montane.

# 6. Interazioni tra le componenti

Interazioni positive, generatrici di sinergie a scala locale possono derivare da un'immagine turistica estesa al patrimonio ambientale e culturale, miglior accessibilità, manifestazioni, fiere, mostre, congressi, vivaismo e artigianato lapideo. La riconversione industriale va legata alle attività di ricerca e di formazione superiore, al settore ospedaliero, a un miglioramento della qualità della vita sinergico con le azioni di salvaguardia ambientale e paesaggistiche, al controllo del carico residenziale, alla qualità dei servizi.

Criticità da interazioni negative tra componenti o mancate interazioni positive a livello locale riguardano i freni alla riqualificazione del settore turistico derivanti dalla rendita di posizione di cui godono comunque molti operatori tradizionali, grazie a un turismo di massa (*inclusive tour*, fine settimana) che genera sovraffollamento, congestione, degrado qualitativo degli esercizi alberghieri; il deterioramento paesaggistico che deriva dalla crescita del carico immobiliare costiero, del traffico e dallo sprawl urbano. Analogamente il mantenimento e la riqualificazione dei sistemi produttivi distrettuali deve far parte di un disegno di innovazione tecnologica, di creazione di servizi e di ricollocazione del lavoro (formazione,

\_

<sup>3</sup> Documenti esaminati:

<sup>&</sup>quot;Progetto di sviluppo strategico del Verbano-Cusio-Ossola" ottobre 2007

<sup>&</sup>quot;Convocazione degli stati generali per il futuro della città: il piano strategico." Intervento del Sindaco Burzio

trasferimento tecnologico, marketing, design ecc) che riguarda l'intero VCO assieme all'Ait di Borgomanero e di Borgosesia.

# AIT N. 3. BORGOMANERO

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait, che conta circa 113.000 abitanti, occupa la parte settentrionale della provincia di Novara. Corrisponde al tratto più orientale della fascia pedemontana alpina piemontese. Si estende dal lago Maggiore allo sbocco della Valsesia comprendendo i bassi rilievi e la zona di alta pianura interposta: quest'ultima è un'area non particolarmente fertile, ma densamente urbanizzata e industrializzata e adatta alle produzioni viti-vinicole di pregio. Le componenti strutturali più rilevanti sono, sotto l'aspetto naturalistico, quelle idriche (il Ticino e la prossimità dei due laghi), forestali, e paesaggistiche che presentano alcune eccellenze (le colline del Parco del Fenera, il Ticino, l'alta pianura terrazzata). Anche il patrimonio storico architettonico, monumentale e archeologico rappresenta una dotazione di un centro livello. Un'altro elemento di eccellenza riguarda le infrastrutture: l'Ait è attraversato dall'autostrada A26 e dalla ferrovia del Sempione; ha un facile accesso all'aeroporto delle Malpensa (bretella autostradale A8–A26) e alla stazione TAV di Novara; occupa un rango elevato per quanto riguarda le connessioni telematiche. Ha infine una ricca dotazione di imprese nei settori metalmeccanico, tessile e abbigliamento e accessori, che possono valersi di un'eredità industriale di vecchia data, in termini di capitale umano, sociale e cognitivo contestuale. In particolare ospita il cuore di un distretto metallurgico specializzato nella rubinetteria, nelle valvole elettroniche e in altre lavorazioni meccaniche di precisione.

Le principali criticità riguardano il consumo urbano del suolo, le compromissioni paesaggistiche, la presenza di un elevato numero di siti contaminati di livello regionale e nazionale e la continua ristrutturazione innovativa del sistema produttivo.

# 2. Sistema insediativo

La struttura insediativa dell'ambito è caratterizzata da tre sottosistemi. Il primo si individua nella conurbazione che si snoda tra la sponda meridionale del lago d'Orta e Borgomanero caratterizzata da uno sviluppo insediativo lineare lungo l'arteria stradale principale (S.S. 229) con una notevole commistione di aree residenziali e produttive e flussi di traffico molto elevati interni agli insediamenti. E' qui che si concentra la maggiore previsione di espansioni residenziali. Il secondo sottosistema si riconosce nell'area del lago Maggiore ed è caratterizzato da un'urbanizzazione continua lungo la S.S. n. 33 con l'alternarsi di insediamenti residenziali, turistici, commerciali e di servizio da Arona a Castelletto Ticino. L'ultimo sottosistema occupa l'area pedemontana valsesiana e vi si riconosce una contenuta espansione residenziale e accanto ad una notevole concentrazione di aree per attività produttive (esistenti e previste) soprattutto a Romagnano Sesia, a cavallo del casello dell'autostrada dei trafori. Complessivamente si rileva una forte e generalizzata espansione quantitativa degli insediamenti con notevole consumo di suolo ed elevati livelli di congestione della viabilità locale.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait è un segmento importante di quella fascia urbano-industriale pedemontana che, nel Piemonte settentrionale, e ancor di più oltre Ticino, costituisce storicamente una delle grandi dorsali storiche dello sviluppo del Nord-Ovest. Ciò conferisce al sistema locale una posizione di cerniera tra le due regioni, che si esprime nella facilità di utilizzare gli stimoli e gli effetti diffusivi lombardi e che lo porta a gravitare, oltre che su Novara, piuttosto su Milano che su Torino (per esempio per quanto concerne la formazione universitaria) e ad avere forti interazioni con i centri oltre Ticino.

La già buona accessibilità transregionale e transnazionale, migliorabile con la progettata pedemontana (che dovrebbe integrare l'Ambito con il territorio biellese e di fatto con un nuovo circuito di carattere autostradale imperniato sui centri di Romagnano, Biella e Santhià), favorisce da tempo l'apertura delle imprese ai mercati internazionali, mentre rimane un certo isolamento per quanto riguarda il trasferimento tecnologico e l'attrazione di capitali ed energie imprenditoriali esterne. Un ruolo rilevante è giocato poi a scala regionale, nazionale e internazionale dall'affaccio sul lago Maggiore e dalle attrattive ambientali, paesaggistiche e culturali del lago d'Orta (il Sacro Monte in particolare).

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il cammino evolutivo dell'ambito è stato segnato dalla presenza, di vecchia data, del distretto della rubinetteria, che, superata una crisi di maturità negli anni '90, ha segnato una ripresa con l'introduzione di tecnologie innovative nel comparto valvole. Ciò non lo mette tuttavia al riparo della concorrenza dei paesi emergenti, che richiede costante innovazione. A questa esigenza rispondono la nascita del

consorzio Ruvaris<sup>4</sup> e alcuni progetti locali ipotizzati nel Programma di Sviluppo Integrato del borgomanerese quali la costituzione di un centro servizi per la rubinetteria e la meccanica fine, la realizzazione di aree produttive ecologicamente attrezzate capaci di attrarre attività avanzate, ma soprattutto il progetto di piattaforma tecnologica per il valvolame elaborato con Torino Wireless. Il progetto è innovativo anche nel senso di allargare il raggio di interscambio e di cooperazione al di là del forte autocontenimento locale tipico del distretto. Nonostante la presenza di alcune imprese di mediogrande dimensione, il distretto non è infatti in grado di sviluppare al suo interno le attività di ricerca e di servizio necessarie per far fronte ai processi innovativi in atto.

Percorsi autonomi hanno poi seguito altri due settori. In agricoltura si è andata affermando la produzione viti-vinicola con marchi DOCG e DOC ai confini con gli Ait Borgosesia e di Novara (Ghemme, Gattinara, Boca, Fara, Sizzano). Il turismo ha prospettive di sviluppo legate alla valorizzazione ambientale, paesaggistica e culturale del Lago d'Orta.

L'Ambito è particolarmente interessato dai programmi di potenziamento ferroviario per il miglioramento dell'accesso al valico del Sempione (raddoppio della tratta Vignale-Oleggio-Arona, ed elettrificazione dell'asse merci Vignale-Novara), nonché nel complesso di interventi rivolti al completamento di alcuni anelli mancanti della rete ferroviaria transfrontaliera che interessa cinque la regione insubrica. L'Ambito si trova infatti al centro di un'area in cui si stanno concentrando iniziative e politiche infrastrutturali che toccano direttamente gli assetti della rete del ferro e contribuiscono a un potenziamento complessivo dei collegamenti fra i centri urbani, agevolando la connettività territoriale transregionale, migliorando l'accessibilità attiva e passiva dello scalo di Malpensa. Sono in corso di sviluppo politiche volte a strutturare l'area che si estende dal Lago di Como e dal fiume Adda fino al San Gottardo e poi - oltre il Ticino – fino alla parte orientale del Piemonte comprendente gran parte della Provincia di Novara come una vera e propria porta sul territorio italiano. La finalità è quella di colmare i deficit infrastrutturali esistenti e di realizzare un nuovo scenario trasportistico incentrato sullo scalo di Malpensa, sull'asse AV Novara Milano e sull'asse ferroviario Sud-Nord. Da parte svizzera la risposta a queste indicazioni trova fondamento soprattutto nel tunnel del Löetschberg e nelle gallerie di base del Gottardo e del Monte Ceneri. In questo scenario si colloca inoltre la progettata infrastruttura stradale pedemontana che dovrebbe continuare l'asse pedemontano Lombardo oltre Ticino.

#### Progettazione integrata<sup>5</sup>

La progettazione integrata nell'ambito richiama tra le principali prospettive di sviluppo la promozione dell'area dal punto di vista industriale, turistico, e dei servizi (imprese e Pubbliche Amministrazioni) e vede la partecipazione di soggetti pubblici e privati. La necessità di riqualificazione ambientale dell'industria fa da focus per una serie di strategie legate alla riorganizzazione dell'apparato produttivo, alla realizzazione di un nuovo sistema di opportunità insediative (creazione di aree produttive ecologicamente attrezzate), al rafforzamento dell'offerta di servizi alla produzione correlate da azioni di potenziamento della ricettività e dell'industria alberghiera, di valorizzazione del paesaggio agro-naturale e di miglioramento delle condizioni di accessibilità.

# 6. Interazioni tra componenti

Oltre alle interazioni già presenti all'interno del distretto della rubinetteria e delle valvole, che richiedono, come s'è detto di essere allargate a territori vicini dotati di servizi specializzati, le dotazioni presenti non sembrano facilmente integrabili, se non nei termini di una comune convergenza di interessi verso il miglioramento infrastrutturale (Pedemontana e rete insubrica) e la riqualificazione dell'ambiente e del paesaggio. A questa può concorrere un più stretto legame (anche in termini di allargamento dei circuiti) tra l'agricoltura delle colline e della pianura e il turismo ora fortemente orientato verso il lago. Tra le interazioni negative va segnalato soprattutto lo sprawl urbano nella fascia pedemontana e lungo le strade principali.

# AIT N. 4 NOVARA

# 1. Componenti strutturali

Con 232.106 abitanti, è l'Ait più popoloso dopo Torino e occupa il secondo posto nelle Regione per il valore di molte componenti. Si estende nella media e bassa pianura tra il Ticino e il Sesia, con una fascia di sovrapposizione con l'Ait di Vercelli sulla destra di questo fiume.

Le principali risorse primarie sono date dalle acque (Ticino e canali derivati), dall'estrazione di idrocarburi (campo petrolifero Agip e polo petrolchimico di S. Martino di Trecate) e dalla quantità e dalla qualità dei suoli agrari. Ricade nell'Ambito la sponda piemontese del Parco del Ticino e sono anche presenti beni

\_

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Consorzio per l'innovazione costituito con Valsesia, provincia di Brescia, alcune aree della Toscana.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Documenti esaminati:

PTI Borgomanero: Industria & natura: dal distretto alla rete locale per l'innovazione

culturali di interesse sovra-locale, specie nel centro storico di Novara, nella trama insediativa della pianura agricola e nel corrispondente paesaggio rurale.

Un valore particolare assume la posizione geografica e la corrispondente nodalità infrastrutturale, all'incrocio dei progettati Corridoio europeo 5 (autostrada A4, TAV) e 24 (autostrada A26, ferrovia del Sempione-Loetschberg) e la vicinanza all'aeroporto internazionale di Malpensa. Di conseguenza sono già presenti importanti installazione logistiche e in particolare l'interporto CIM. Le attività produttive agricole e agro-industriali (cereali, riso in particolare, e prodotti caseari) hanno sedimentato notevoli conoscenze e capacità imprenditoriali specifiche. Lo stesso si può dire del settore manifatturiero, in cui le principali produzioni riguardano la chimica (fibre sintetiche e artificiali, plastica, farmaceutica, raffinerie), l'abbigliamento (maglieria, stile e indumenti particolari, specie nel distretto Oleggio-Varallo Pombia), la grafica ed editoria, la metalmeccanica (macchine tessili e per la stampa ecc) e l'elettronica (telefonia, citofoni). Legata soprattutto all'industria è la presenza di un ricco capitale cognitivo sedimentato nelle imprese (specie quelle innovative nel settore della chimica fine e dei materiali), nei centri di ricerca, alcuni dei quali, come l'Istituto Donegani sono una risorsa di livello nazionale, nell'apparato scolastico (ITIS Fauser ecc.), nell'Università del Piemonte Orientale (Facoltà di economia, chimica e tecnologie farmaceutiche, medicina) e nella struttura ospedaliera.

#### 2. Sistema insediativo

La trama insediativa si fonda su una rete di centri particolarmente fitta - e in certi tratti conurbata - lungo l'asse nord parallelo al Ticino, lungo la direttrice per Borgomanero e nella fascia di espansione periurbana a est di Novara, frutto di fenomeni di dispersione insediativi piuttosto consistenti tra 1991 e 2001. nelle restanti parti dell'ambito prevale ancora la trama rurale tradizionale.

Mentre nelle aree nei pressi di Novara e delle principali infrastrutture di trasporto si assiste a notevoli espansioni soprattutto di aree produttive, nei territori rurali il problema di maggior rilievo è la diffusa sottoutilizzazione e abbandono del patrimonio residenziale rurale. I fenomeni di dispersione dell'insediamento sono un problema.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait Novara riveste un ruolo di cerniera fra Piemonte e Lombardia, infatti costituisce il polo di riferimento per il quadrante N-E del Piemonte, in cui già oggi si legano in vario modo i sistemi locali di Vercelli, Borgosesia, Borgomanero, Omegna, Verbania, Domodossola e, in prospettiva, quelli di Biella e Casale Monferrato. Per quanto riguarda le filiere produttive e le imprese prevalgono le connessioni con la regione metropolitana di Milano. Per quanto concerne l'istruzione universitaria, l'Ait Novara è strettamente relazionato all'area Lombarda, soprattutto con Milano e meno con Pavia e Varese (il 54% degli studenti risultano iscritti in altra regione, soprattutto in provincia di Milano).

Posto all'intersezione di due corridoi europei (il 5 e il 24), l'Ait presenta in prospettiva il livello di nodalità potenziale più elevato della Regione per quanto riguarda i trasporti di superficie, cui si aggiunge la prossimità con l'aeroporto di Malpensa. Di qui un ruolo crescente a livello nazionale ed europeo nella logistica (in un contesto di logistica globale il CIM di Novara gioca un ruolo rilevante). Nella gerarchia delle centralità urbane Novara occupa invece un rango inferiore (4° livello) ma la sua collocazione geografica tra Torino (2° livello) e Milano (1° livello) e la prossimità a quest'ultima metropoli e soprattutto ad alcune sedi di servizi di livello internazionale localizzati nella limitrofa fascia lombarda (aeroporto di Malpensa e Fiera Rho - Pero), conferiscono a Novara una centralità potenziale di 3° livello, che, realizzandosi in un prossimo futuro, colmerebbe l'attuale lacuna di questo livello nella gerarchia urbana regionale.

Per il rafforzamento delle sue relazioni a scala del Nord Ovest e della macroare padana, l'Ait partecipa alla Fondazione delle Province del Nord Ovest e al tavolo interregionale dell'Adria PO Valley.

Per quanto concerne invece le relazioni transfrontaliere, l'Ait partecipa all'Euroregione Alpi-Mediterraneo e all'Interreg IIIA Italia Svizzera, grazie al quale consolida i rapporti soprattutto con Bellinzona, nel Ticino.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Nel territorio di Novara le due dimensioni, continentale e locale, sono eccezionalmente intrecciate, e rese intricate dagli elementi di incertezza che pesano sulle dinamiche (e sulle politiche territoriali) e che si influenzano e si alimentano reciprocamente. Vi si stanno addensando investimenti infrastrutturali che possono proiettare questo comparto territoriale su uno scenario di livello continentale. Il livello di accessibilità che l'Ambito potrà acquisire a seguito della realizzazione delle infrastrutture in corso di attuazione e programmate, se accortamente gestito e pianificato, è tale da far compiere un vero e proprio salto di scala a un territorio in grado di assumere il carattere e acquisire le funzioni di un nodo di interconnessione completa del sistema padano-alpino.

Le tendenze in atto permettono di delineare due scenari, che non si escludono del tutto a vicenda, anche se sono tendenzialmente contrapposti. Il primo prevede una progressiva dipendenza da Milano, sotto forma dell'inclusione dell'intero ambito nella periferia dell'area metropolitana milanese, destinata ad ospitare attività e funzioni consumatrici di spazio, a basso valore aggiunto, attratte principalmente dalla

buona accessibilità associata a valori fondiari-immobiliari più bassi rispetto alle direttrici lombarde dell'espansione metropolitana. Il secondo scenario prevede invece una maggior capacità di controllo della Regione Piemonte e degli attori istituzionali locali sullo sviluppo dell'Ambito, facendo leva principalmente: (a) su attività produttive e di servizio innovative, legate a grandi servizi già esistenti (università, ospedali, centri di ricerca), a settori di punta già presenti (chimica delle fibre e farmaceutica, plastica biodegradabile, ICT, grafica, stilistica ecc), alla presenza storica di un importante istituto di credito (BPVN); (b) sullo sviluppo di un vero e proprio distretto logistico delle merci, capace anche di attrarre segmenti di filiere produttive connesse, il tutto basato sulla "lavorazione" dei grandi flussi in transito nell'intersezione dei due Corridoi europei e nello scalo di Malpensa. I punti deboli di questo scenario sono appunto questi ultimi, in quanto è tuttora incerto il destino di Malpensa come hub internazionale e sono indeterminati i tempi di attivazione dei due Corridoi, al di là della già presente, ma limitata, capacità e operabilità delle attuali infrastrutture. Di qui la difficoltà di assumere decisioni di largo respiro per lo sviluppo territoriale.

Rispetto ai due scenari sopra delineati esistono programmi e progetti infrastrutturali, di diversa scala e appartenenti a settori diversi, che potrebbero svolgere un ruolo a favore o contro l'una o l'altra ipotesi, a seconda dei tempi e delle priorità attuative, nonché delle possibili sinergie.

Si tratta di (i) interventi viabilistici, soprattutto di scala locale, di (ii) un complesso di interventi di riorganizzazione del piano del ferro, e di (iii) interventi stradali e ferroviari di Corridoio, vale a dire opere di livello territoriale sovralocale e transnazionale.

A livello locale, i più importanti progetti riguardano il settore viabilistico urbano e intercomunale e sono finalizzati ad alleggerire dal traffico di attraversamento la conurbazione novarese, attraverso interventi di circonvallazione e di completamento di strade tangenziali (fra i più importanti ci sono la tangenziale ovest di Galliate e il completamento della tangenziale ovest di Novara).

Quanto al piano del ferro, è in atto uno sforzo consistente di riorganizzazione di un nodo in cui convergono ben dieci direttrici e su cui gli interventi sulle grandi reti si ripercuotono inevitabilmente sull'assetto locale. I principali progetti riquardano sia il livello locale, con interventi, sostanzialmente finalizzati a una migliore funzionalità del parco ferroviario relativo soprattutto alla città e ai territori limitrofi, tra i quali è compresa l'idea-progetto di un "sistema metropolitano territoriale" come dotazione importante del quadrante nord-est, sia interventi relativi alla grande rete dei due assi nord-sud ed estovest (compresa la problematica interconnessione fra direttrici e la collocazione del centro logistico). In questo quadro si riconoscono opere di dismissione di tratte ferroviarie urbane, potenziamenti di direttrici di livello regionale e sub-regionale come il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, l'eliminazione di intersezioni a raso, ricollocazione del terminale HuckePack, realizzazione del Movicentro. Per quanto riguarda le opere di corridoio (AC/AV e logistica) gli interventi riguardano il potenziamento della linea storica nord-sud (che a nord di Novara si biforca in due tratte con caratteristiche differenti), il completamento della linea AV per Milano, l'interconnessione fra le due direttrici mediante stazioni di interscambio, il potenziamento dell'autostrada A4, il potenziamento del CIM. La città è dunque interessata da almeno quattro grandi opere legate alla mobilità e al trasporto: i due nuovi assi ferroviari AV e AC relativi ai due Corridoi 5 e 24, il potenziamento dell'autostrada (e del sistema tangenziale al centro urbano) e il nuovo centro logistico in corso di realizzazione, senza contare le nuove stazioni.

Sono inoltre all'ordine del giorno iniziative di trasformazione urbanistica. Alcune riguardano il settore nord-est della città, comprendente lo sviluppo di insediamenti produttivi, importanti investimenti immobiliari residenziali, il possibile riuso di aree ferroviarie, aree industriali dismesse in attesa di trasformazione, interventi sulle stazioni esistenti e progetti di nuove. Inoltre la stazione AV, collocata per esigenze tecnico funzionali fuori dall'area urbana e in linea sulla tratta TO MI, in sinergia con la ferrovia FNM e con lo svincolo autostradale, è destinata ad attrarre nuove funzioni e insediamenti con effetti di diffusione urbana e di saldatura fra abitati finitimi, con conseguenze sullo sviluppo territoriale dell'intera conurbazione novarese. Se si considera la collocazione baricentrica della nuova infrastruttura (*Novaroad*), appare realistica la prospettiva di una prossima saldatura urbana fra i territori della città (Pernate) e quelli del Comune di Galliate, tale da contrastare e progressivamente stravolgere l'attuale carattere policentrico della conurbazione.

Le diverse prospettive di sviluppo si specificano in una serie di progetti espressi localmente da documenti come l'Agenda 21, Il PTC provinciale; il "Patto per lo sviluppo" 2005, il progetto"RaVe", il Piano strategico di area vasta di Novara (in bozza), il Prusst ecc., nonché in alcune iniziative di trasformazione urbanistica, in corso e programmate, quali quelle che riguardano il Quartiere Sant'Agabio, il Polo tecnologico scientifico, il Contratto di Quartiere II, il *Progetto Life*. Altri progetti riguardano: la messa in rete delle risorse ambientali, culturali e paesaggistiche nella prospettiva della loro valorizzazione con programmi di turismo sostenibile; la ricerca congiunta di soluzioni innovative nel campo della chimica (farmaceutica, packaging ecc) da parte di imprese, enti territoriali, centri di ricerca, organismi di controllo e di certificazione dei prodotti; il potenziamento delle attività sanitarie e universitarie (Medicina) di servizio e di ricerca con la creazione di un distretto sanitario di livello internazionale; l'ulteriore potenziamento del polo universitario, in funzione anche della collaborazione con i centri di ricerca, le imprese e del trasferimento tecnologico.

Gli interventi infrastrutturali in corso e programmati i principali riguardano: l'accessibilità ferroviaria Novara - Malpensa, di raccordo ferroviario AV/AC Torino - Milano con la linea FNM Novara - Saronno, l'interconnessione di Novara Est con la linea AV/AC, la variante e la nuova stazione della linea FNM, il Novaroad, il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona, la nuova stazione alta velocità, il potenziamento

dell'Interporto di Novara CIM, il Progetto Movicentro, la localizzazione del Terminal Huckepack, la realizzazione delle opere necessarie per eliminare interferenze a raso della linea ferroviaria Novara-Mortara e interventi connessi nello scalo Boschetto e negli impianti ferroviari di Novara, il completamento del sistema delle stazioni, il potenziamento della linea ferroviaria Novara-Biella.

E' auspicabile un disegno di riassetto complessivo del nodo trasportistico di Novara, che consenta un'interconnessione multimodale della stazione AV/AC con le altre linee ferroviarie (in particolare per Malpensa) e l'accesso alle autostrade.

# 5. Progettazione integrata<sup>6</sup>

All'interno dell'ambito è presente una molteplicità di iniziative riconducibili alla progettazione integrata e strategica (ad esempio, il Progetto "Comuni in rete", il Progetto della Fondazione Novara Sviluppo per la creazione di servizi innovativi per le imprese e gli enti pubblici, e altri già sopra richiamati). Tali progetti vedono la partecipazione di soggetti pubblici e privati al fine di promuovere lo sviluppo dell'area attraverso l'incremento e l'organizzazione dell'offerta turistica, il miglioramento dei servizi alle imprese, la qualità della vita, lo sviluppo dell'agricoltura di qualità e di colture agricole orientate alla produzione di energie rinnovabili, la realizzazione del distretto tecnologico della chimica sostenibile e con legami alla ricerca universitaria per la chimica verde, la riqualificazione ecologica, paesistica e ambientale fra Ticino e Sesia e l'azzeramento del gap della copertura territoriale della banda larga.

Particolare importanza assume, in questo quadro, il potenziamento del nodo infrastrutturale di Novara, su cui si incentra una strategia di sviluppo locale legata al potenziamento del ruolo di Novara come nodo di relazioni. In questo campo è necessario ricercare forme di integrazione progettuale coinvolgendo gli attori che agiscono a livello delle diverse scale territoriali, e in settori diversi. Questo perché solo per le opere infrastrutturali sono presenti due gestori ferroviari, il promotore della logistica, il concessionario autostradale, società del trasporto locale, la Regione, la Provincia e i Comuni contermini.

Occorre razionalizzare le interconnessioni tra le diverse reti e i loro collegamenti con gli insediamenti logistici, industriali e terziari, migliorando l'integrazione fra politiche urbanistiche e grandi investimenti infrastrutturali, attraverso la definizione di quadri strategici di respiro non solo urbano.

All'interno del contesto territoriale è importante la definizione dell'interconnessione tra i due assi e del centro logistico, in modo da cogliere le opportunità offerte dalla concomitanza di iniziative ed investimenti esogeni e creare valore aggiunto attraverso politiche locali.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Sulle sinergie che possono derivare da una maggiore integrazione nell'utilizzo delle componenti insistono tutti i progetti sopra ricordati. Il turismo potrebbe avvantaggiarsi da un maggior legame delle attrattive urbane (compresi affari, fiere e congressi) con quelle offerte dall'ambiente rurale e dal Parco del Ticino, in circuiti che dovrebbero comprendere le analoghe attrattive dei territori confinanti. Una più stretta interazione tra industria chimica, farmaceutica, elettronica, informatica, servizi alle imprese, ricerca, formazione, università e ospedale potrebbe rafforzare un cluster locale di livello europeo, già in parte operante. Più incerta è, come s'è detto l'integrazione tra trasporti , logistica e trasformazioni urbane. In ogni caso tali trasformazioni e gli altri sviluppi insediativi connessi dovranno essere attentamente programmate e controllate per evitare le rendite d'attesa immobiliari puramente speculative, gli eccessi di carico lungo alcuni assi stradali (in particolare Novara-Vercelli, Novara-Oleggio e raggiera stradale convergente su Novara), lo sprawl periurbano novarese, il consumo di suoli agricoli e gli impatti ambientali e paesaggistici nelle fasce fluviali.

# AIT N. 5 BORGOSESIA

# 1. Componenti strutturali

L'Ait, si estende quasi totalmente in un territorio montano corrispondente al bacino vallivo del fiume Sesia, esclusa la parte superiore dell'affluente Sessera, appartenente al Biellese. La popolazione (circa 50.000 abitanti) si concentra principalmente, così come i centri di livello urbano, nella bassa valle e allo sbocco di questa nella pianura. Le potenzialità principali sono offerte da notevoli risorse ambientali, sia utilizzabili direttamente (acque, boschi), sia come patrimonio, già in parte protetto (Parco naturale Alta Valsesia, Monte Fenera) e di paesaggio, sia ancora come condizioni favorevoli agli sport invernali di alta quota (comprensorio del M. Rosa, sede del distretto sciistico dell'Alta Valsesia), condizioni rese negli ultimi anni più attrattive dalla realizzazione del collegamento funiviario tra Alagna e la Valle d'Aosta. Sono considerevoli anche le dotazioni architettoniche e urbanistiche (Sacro Monte di Varallo, insediamenti tradizionali walser nelle borgate di montagna, che con il Walsermuseum di Alagna

\_

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Documenti esaminati:

PTI Novara: Innovare In Novara: Novara città della chimica verde: Distretto tecnologico della chimica sostenibile ed efficienza energetica per lo sviluppo del territorio.

caratterizzano il sistema museale vallivo), già in parte valorizzate. Un punto di forza, che potrebbe essere meglio sfruttato con opportuni investimenti infrastrutturali, è la posizione geografica. In particolare i centri di sbocco della valle presenteranno una buona accessibilità potenziale alla rete autostradale, ferroviaria (TAV) e aeroportuale (Malpensa) nel momento in cui diverrà funzionante la pedemontana piemontese, che offrirà all'Ait la prospettiva di migliorare i collegamenti pressoché in tutte le direzioni. Le potenzialità industriali, ridotte dai processi di ristrutturazione in atto, riguardano soprattutto la presenza di un cluster uno tessile, collegato con il territorio biellese. Ad esso si affiancano presenze in altri settori, come quello delle valvole e della rubinetteria (componente del distretto di Borgomanero e della Bassa Valsesia), della carta e dei prodotti alimentari. E' buona la dotazione di aree industriali attrezzate.

Le principali criticità riguardano: il rischio idrogeologico (dissesti) piuttosto elevato a causa del regime pluviometrico della bassa e media montagna; le compromissioni ambientali e paesaggistiche, specie nelle aree pianeggianti di fondo e di sbocco valle, con i problemi di carico edilizio, di sprawl e di congestione del traffico per i comuni al pedemonte settentrionale; la presenza di specializzazioni manifatturiere quantitativamente consistenti, ma particolarmente esposte agli effetti della concorrenza dei paesi emergenti.

#### 2. Sistema insediativo

I maggiori addensamenti sono costituiti dai centri di Borgosesia, Varallo, Valduggia e Serravalle Sesia, caratterizzati dalla presenza di numerosi insediamenti industriali frammisti alla residenza, concentrati nel fondovalle con uno sviluppo lineare in continua espansione lungo le principali infrastrutture viarie con un elevato consumo di suolo. La parte più alta della valle è caratterizzata da una pressione insediativa relativamente bassa con una consistente presenza di seconde case (oltre l'80% dello stock complessivo) utilizzate a fini turistici.

In questo contesto, già particolarmente compromesso, sono previsti importanti espansioni del tessuto residenziale nei fondovalle oltre che ad Alagna (dove si prospetta una significativa espansione del nucleo urbano), mentre le espansioni di aree industriali sono collocate tra Serravalle e Borgosesia, e lungo la viabilità principale oltre che in prossimità di Valduggia e sul tratto di fondovalle presso Quarona.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

A dispetto della rilevante dotazione naturalistica, storico-architettonica e industriale, l'Ait ha una posizione un po' appartata nel contesto regionale, con legami rilevanti solo con gli Ait confinanti, soprattutto con Vercelli come capoluogo di provincia. La valle, non immettendo a nessun valico internazionale, non offre, come altre grandi valli della regione, facilità di scambi transalpini e il ruolo sovraregionale è affidato principalmente alle industrie, al turismo invernale e ambientale e culturale. Le sue relazioni transfrontaliere sono consolidate attraverso la cooperazione territoriale dell'Interreg IIIA Italia-Svizzera, soprattutto con Aosta e il cantone Vallese.

# 4. Dinamiche evolutive, progetti e scenari

Il percorso evolutivo dell'ambito dipende storicamente anzitutto dall'industria laniera, che si lega a quello del Biellese. Analoghe sono le prospettive per quanto riguarda il settore produttivo del valvolame e della rubinetteria, strettamente legato alle sorti del distretto di Borgomanero. Un discorso di sviluppo più autonomo e più strutturato può farsi per la valorizzazione delle risorse ambientali e patrimoniali, mentre condiviso con gli Ait di Biella e di Borgomanero è il progetto dell'asse viario pedemontano.

# 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata è piuttosto carente e presenta, per ora, scarse capacità di svolgere un ruolo particolarmente attivo nelle politiche territoriale di livello regionale. Questa debolezza deriva principalmente dalla debole organizzazione degli attori locali, mentre è forte l'ancoraggio territoriale delle iniziative. Tali caratteri interessano principalmente le parti montane dell'ambito, mentre si evidenziano maggiori criticità nella zona di collina. Nella rete degli attori locali che si attiva per la progettazione integrata, svolgono un ruolo decisamente centrale i soggetti pubblici (in specifico la Comunità Montana), mentre praticamente inesistente è la partecipazione degli attori privati. Le prospettive sulle quali la progettazione integrata intende puntare sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo del turismo, della valorizzazione del patrimonio artistico-monumentale, soprattutto nella zona montana, dell'industria e della produzione energetica da fonti rinnovabili. Tali prospettive di sviluppo fanno "presa" su un capitale territoriale non particolarmente ampio e "spesso", valorizzando principalmente le componenti materiali del capitale territoriale (posizione, presenza di infrastrutture e impianti produttivi, caratteristiche fisiconaturali). Vanno in proposito richiamati il PISL di Varallo e dell'Alta Valsesia, il PTI "Valsesia, risorse di qualità in concerto", gli interventi legati al Programma provinciale per le opere di accompagnamento all'Olimpiade di Torino 2006, gli effetti delle realizzazioni dovute all'attuazione del PIA 2000-2006 della Provincia di Vercelli.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Le ingenti risorse forestali e idriche potrebbero essere messe in sinergia con la produzione energetica, con la difesa e la fruizione dell'ambiente naturale. In generale tutte le risorse dell'area montana interna potrebbero essere orientate a uno sviluppo rurale che combini silvicoltura, agricoltura, artigianato, turismo escursionistico e culturale, sport e altri servizi (anche di formazione, di ricerca e di recupero ambientale). Sinergie di questo tipo permetterebbero di contrastare lo spopolamento, l'invecchiamento, la carenza di servizi e il sottoutilizzo del patrimonio insediativo della montagna, tutti problemi che in questo Ait assumono dimensioni particolarmente vaste. Per quanto riguarda l'industria le interazioni virtuose sono quelle indicate per gli Ait di Biella e di Borgomanero e vanno viste in stretta connessione con questi ambiti, in un territorio che va oltre i confini della Valsesia, per abbracciare tutta la zona pedemontana settentrionale.

# AIT N. 6 BIELLA

### 1. Componenti strutturali

L'Ait occupa sia un vasto tratto dell'alta e media pianura pedemontana, tra lo sbocco del Sesia e la Serra d'Ivrea, sia la montagna prealpina retrostante (39% del territorio), corrispondente ai bacini vallivi Elvo, Cervo, Strona e Sessera. Conta poco più di 182.000 abitanti, distribuiti principalmente tra il piede dei rilievi e la bassa montagna industrializzata, lungo le direttrici che fanno capo a Biella. Questa città è il polo di gravitazione e il capoluogo amministrativo di una provincia di recente istituzione, il cui territorio (il Biellese) ha una forte coesione e un'identità storica consolidata. L'Ait che ad esso corrisponde ha quindi tutte le caratteristiche di un sistema locale capace di programmare il proprio sviluppo.

Le dotazioni naturali principali sono idriche, forestali e pedologiche (nella pianura risicola).

Quelle patrimoniali - sia naturalistiche che storico-culturali e paesaggistiche, pur non essendo di particolare eccellenza, - sono oggetto di attenzione da parte degli attori locali pubblici e privati (Fondazione Pistoletto ecc). La loro capacità promozionale colloca l'Ait ai primi posti in Piemonte, fatto confermato anche dalle presenze turistiche. La dotazione funzionale urbana è elevata e si concentra nel capoluogo e nelle sue propaggini suburbane.

L'attività economica storicamente prevalente è quella manifatturiera laniera, che fa di Biella uno dei distretti industriali più attivi e più noti in Italia e nel mondo. La sua tendenza attuale è di evolvere da produzioni tradizionali mature verso altre più complesse (macchine tessili, nuove fibre ecc), con specializzazioni, qualificazioni e innovazioni trasversali (informatica, nanotecnologie, ecc.) che mirano a contrastare la concorrenza dei mercati emergenti. Questo processo, facilitato dalla presenza di imprese dinamiche grandi e medie, ha portato da un lato a integrare nel sistema sempre più servizi specializzati e attività di ricerca e formazione superiore (Città Studi) dall'altro a delocalizzare in paesi in via di sviluppo le fasi lavorative non automatizzate<sup>7</sup>.

Le principali criticità riguardano: il rischio idrogeologico derivante da eventi meteorologici catastrofici ricorrenti; il carico edilizio e lo sprawl urbano nella fascia pedemontana centrale; il basso livello di accessibilità stradale (manca il raccordo autostradale) e ferroviaria (linee obsolete).

Un problema rilevante è rappresentato dalla riconversione innovativa dell'industria, limitata a una parte solo delle imprese, per la difficoltà delle numerose piccole imprese di accedere all'innovazione tecnologica e manageriale e il numero relativamente basso di occupati con titoli di studio superiori. Ciò, a dispetto dell'elevatissimo reddito medio pro-capite, ha ricadute negative immediate sull'occupazione meno qualificata, con problemi di disoccupazione e rilocalizzazione della forza-lavoro. C'è anche il rischio che una ristrutturazione eccessivamente selettiva riduca eccessivamente la massa critica necessaria per la riproduzione competitiva del sistema.

# 2. Sistema insediativo

La trama insediativa imperniata sul nodo di Biella è ricca di impianti produttivi ed è particolarmente densa lungo il piede della montagna, allo sbocco dei fondi vallivi e lungo le espansioni che si irradiano nell'alta pianura. L'espansione residenziale della conurbazione si registra in modo diffuso nei rilievi dei territori di Biella e dei comuni contermini oltre che nei pressi di Cossato. Previsioni significative di nuove aree residenziali sono collocate nel comune di Cerrione, probabilmente indotte dalla realizzazione del raccordo autostradale e dal potenziamento del polo industriale.

L'espansione industriale invece è rilevante in tutto il territorio e soprattutto lungo le direttrici viarie della pianura, soprattutto verso sud e ovest rispetto al centro urbano di Biella. Si rilevano due poli di trasformazione nell'ambito provinciale: il raccordo autostradale presso lo stabilimento della Lancia a

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Per un approfondimento si rinvia alla ricerca Paolo Buran, Angela Mazzoccoli, Fabio Pettinino et al., 2007, *Dinamiche e prospettive del territorio biellese : rapporto di ricerca novembre 2006*, Arti Grafiche Biellesi, Biella.

Verrone (vicino all'aeroporto di Cerrione), candidato ad ospitare nuove funzioni connesse all'innovazione del sistema biellese e l'area di Cavaglià individuata come piattaforma eco-tecnologica.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Nonostante la marginalità fisica, in ragione delle difficili connessioni infrastrutturali, da tempo rilevante il sistema industriale e finanziario dell'Ait, rivestono un ruolo nazionale e internazionale cui s'aggiunge, più recentemente, la vivacità delle istituzioni e delle iniziative culturali (anch'esse di vasta portata).

Per rafforzare le sue relazioni a scala del Nord Ovest e della macroare padana, l'Ait partecipa alla Fondazione delle Province del Nord Ovest e al tavolo interregionale dell'Adria PO Valley; a scala transfrontaliera partecipa all'Interreg IIIA Italia-Svizzera e il suo territorio è compreso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi Mediterraneo.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'Ait occupa una posizione di rilievo nella regione soprattutto per la sua massa demografica, per il reddito prodotto nel settore industriale e per le risorse naturalistiche e quelle culturali, sia storiche che attuali. Assai ridotta è in proporzione la sua influenza sull'organizzazione territoriale sovralocale, che si limita a interdipendenze con gli Ait confinanti, soprattutto con quello di Borgosesia. Ciò sottolinea problemi storici di relativo isolamento territoriale, un tempo giustificati dal forte auto-contenimento del sistema, ma che vanno ora risolti anzitutto a livello di quadrante, in particolare migliorando le connessioni autostradali e ferroviarie con Torino, Novara e Milano. E' invece da tempo rilevante il ruolo nazionale e internazionale svolto dal sistema industriale e finanziario dell'Ait, a cui s'aggiunge ora la vivacità delle istituzioni e delle iniziative culturali, anch'esse di vasta portata.

La specializzazione laniera, di origine assai antica, ha segnato l'evoluzione economica, sociale e culturale del sistema nel corso degli ultimi due secoli. Le sue già ricordate tendenze attuali portano l'IRES a individuare tre possibili scenari. Il primo, decisamente catastrofico, prevede una risposta alla crisi settoriale affidata unicamente al tessile tradizionale attraverso la compressione dei costi. Il secondo prevede una riduzione del tessile ad attività di nicchia, con una riconversione complessiva del sistema verso il post-manifatturiero tecnologico e di servizi e con una prevedibile riduzione quantitativa della base occupazionale e demografica specie nelle aree periferiche. Il terzo, ritenuto auspicabile, combina il mantenimento di funzioni manifatturiere tecnologicamente aggiornate con la valorizzazione diffusa delle risorse locali culturali e paesaggistiche, come fattori di un'economia che punta sulla qualità ambientale e sociale, sull'attrazione turistica e residenziale, su attività creative, di servizio e di formazione. Questo ultimo scenario risponde a tendenze in atto rappresentate da progetti ambientali (rete ecologica, ANPIL e PVA del PTC, sicurezza ambientale, energia da biomasse, Cordar s.p.a) e culturali (museo del territorio, distretto culturale). Sul fronte dell'innovazione industriale vi sono progetti di potenziamento del polo universitario (laurea specialistica in Ingegneria tessile, progetto "Tessile e salute"). I progetti più territorialmente rilevanti e impegnativi riguardano tuttavia le infrastrutture della mobilità rivolte ad aumentare l'accessibilità di livello regionale e transregionale. La proposta di potenziamento dell'aeroporto di Cerrione è volta a immettere anche questo piccolo scalo locale dentro al sistema aeroportuale piemontese e lombardo per un possibile utilizzo commerciale.

I programmi di potenziamento della rete viabilistica mirano alla chiusura di un circuito a carattere autostradale che integri il Biellese nel sistema della grande viabilità e in particolare con il quadrante regionale del Nord Est. Questa nuova viabilità pedemontana si articola in due tratte:

- la Masserano-Romagnano Sesia (tratta di km 15 a doppia carreggiata di collegamento del Biellese con la A26 a Romagnano Sesia con innesti proposti: sulla SP 315 a Masserano-Buronzo, sulla SP 64 Roasio-Rovasenda, sulla ex SS 594 Gattinara-Vercelli, sulla SS 299 di Alagna);
- la Biella-A4 Autostrada (tratta a doppia carreggiata di collegamento di Biella con lo svincolo A4 di Santhià.

Quanto alla rete del ferro, si pensa di potenziare la linea per Novara (stazione TAV) e il ramo Biella-Santhià (ancora oggi a binario unico non elettrificato), esistono ben due iniziative di Movicentro: a Biella l'opera, che interessa l'area della stazione ed è finalizzata a migliorare l'accessibilità locale e lo scambio gomma ferro, è già completata, mentre a Cossato il nuovo nodo, oltre a realizzare un'interfaccia tra modi di trasporto, rappresenta un'occasione per la riqualificazione e la riorganizzazione di un'importante e strategica area urbana.

#### 5. Progettazione integrata<sup>8</sup>

I confini dell'ambito non coincidono con quelli delle aree nelle quali sono stati attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi, che vedono l'aggregazione di differenti Comunità Montane (oltre all'Ait di Biella vengono coinvolti anche quelli di Borgosesia e Vercelli). Al suo interno, tuttavia, sono presenti alcuni programmi integrati o comunque riconducibili a tale modalità di azione. Particolarmente significativo, anche per la sua complessa articolazione organizzativa e per la sua estensione territoriale, è il progetto Ecomuseo, espressione della rete di relazioni che caratterizza il distretto biellese, con un'ampia partecipazione di attori pubblici e privati.

Nell'insieme, la progettualità è rivolta:

- al mantenimento della integrità e della qualità del distretto tessile, facendone un centro dell'eccellenza tecnologica e manageriale per l'industria dell'abbigliamento della regione con capacità di attrazione internazionale,
- alla produzione di energetica rinnovabile per la sostenibilità dei processi produttivi,
- alla definizione di un polo di eccellenza della ricerca e formazione universitaria nel campo chimicotessile e corsi di laurea specializzanti in scienze economiche giuridiche e sociali,
- alla creazione di una nuova realtà ricettivo-turistica per lo sviluppo del turismo di breve periodo, con particolare riferimento ai Sacri Monti, alla promozione della città di Biella come città a forte vocazione turistica e all'archeologia industriale,
- alla tutela dell'ambiente e del territorio, con particolare attenzione all'assetto del territorio (aspetti idrogeologici e salvaguardia centri urbani dagli eventi alluvionali),
- al rilancio di capacità propositive del territorio montano in ambito agricolo-pastorale e alla ricomposizione e riqualificazione delle proprietà forestali,
- ad interventi sul trasporto pubblico legati al potenziamento della viabilità minore e della mobilità dolce.

#### 6. Interazioni tra le componenti

La transizione in atto della società e dell'economia biellese verso una base esportatrice di manufatti e servizi ad alto valore aggiunto richiede una forte integrazione tra la filiera tessile, i settori tecnologicamente più avanzati (chimica, elettronica, nanotecnologie), la ricerca (università, ospedale) e la formazione superiore, il tutto sostenuto sia dai già ricordati interventi infrastrutturali rivolti ad accrescere le connessioni veloci con i centri metropolitani, gli aeroporti e la TAV, sia da misure capaci di riciclare le forze di lavoro in esubero e il patrimonio di conoscenze contestuali. A tutto ciò dovrebbe concorrere l'emergere di una base economica basata sull'industria ecologica, la valorizzazione culturale e altre attività di servizio rivolte alla riqualificazione ambientale. In questo insieme sinergico l'agricoltura avrebbe un ruolo di primo piano in termini di superfici utilizzate (nella pianura), addetti, prodotti tipici, servizi ambientali e paesaggio.

Le interazioni di prossimità che possono generare effetti e impatti negativi sono: l'eccessiva concentrazione di funzioni e di carico edilizio attorno a Biella e in una ristretta fascia pedemontana; le compromissioni ambientali e paesaggistiche che ne derivano; l'urbanizzazione (edifici, impianti, infrastrutture) in zone a rischio idrogeologico (non particolarmente estese, ma presenti); i già ricordati effetti di espulsione traumatica di imprese e forza-lavoro in seguito a una riconversione eccessivamente selettiva.

### AIT N. 7 IVREA

# 1. Componenti strutturali

L'Ait comprende lo sbocco della Valle d'Aosta e della piccola parallela Valchiusella nella pianura padana, dove si sviluppa un ampio anfiteatro collinare morenico attorno alla pianura intramorenica. La città di Ivrea, situata all'apice di questa pianura è il polo gravitazionale dell'intero ambito. Con una popolazione di circa 108.000 abitanti, l'Ait si segnala soprattutto per la posizione avanzata che occupa da tempo nella transizione verso l'economia della conoscenza, come risulta dalla sua storia industriale, segnata – anche in termini culturali e identitari - dalla (e dagli) Olivetti e come rivelano tuttora gli indicatori relativi al livello di istruzione superiore dei residenti; gli addetti alla ricerca (Bioindustry Park, ecc.), alle attività innovative (elettronica, informatica, meccatronica, beni strumentali, telefonia mobile) e ai servizi per le imprese; gli studi cine-televisivi dei S. Giorgio Canavese), il MAAM (architettura moderna), la presenza di 8 corsi di laurea universitari e la buona dotazione di scuole medie superiori. Per alcuni altri caratteri strutturali – in primo luogo paesaggistici e con le complementari risorse minerarie (pietre ornamentali),

PTI Biella laboratorio tessile

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Documenti esaminati:

<sup>&</sup>quot;Patto per il biellese" integrazione tra i piani di sviluppo socio-economico delle comunità montane ottobre 2001

<sup>&</sup>quot;Piano strategico Biella" 2002

idriche, architettoniche e urbanistiche, la posizione nodale, gli impianti viti-vinicoli e la dotazione ospedaliera - si colloca al di sopra della media degli Ait regionali.

#### 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo eporediese risulta piuttosto compatto sia per quanto riguarda le aree residenziali che a destinazione produttiva (esistenti e in progetto) nei diversi centri presenti sul territorio. Il nodo centrale di Ivrea rappresenta un continuum con i comuni circostanti, soprattutto con i centri di Bollengo, Pavone Canavese, Samone, Salerano Canavese e Banchette.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait riveste un ruolo di rilevanza regionale come cerniera con la Regione Valle d'Aosta e come porta d'accesso, attraverso ad essa, ai trafori e ai valichi che permettono un facile collegamento con la Francia e la Svizzera. Per quanto concerne l'istruzione universitaria, il polo di riferimento dell'Ait è rappresentato da Torino. In questo senso, si sono rafforzate, in particolare, le reti di cooperazione con il Politecnico di Torino, con l'apertura di corsi universitari ad Ivrea.

I suoi legami sovraregionali derivano soprattutto dall'internazionalizzazione dei settori economici e delle istituzioni culturali locali e dall'essere situata su una delle principali direttrici del traffico mercantile e turistico transalpino.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti e scenari

Il cammino di sviluppo recente del sistema locale eredita in buona parte, anche se in modo parziale e indiretto, lo sviluppo del settore metalmeccanico e poi elettrotecnico ed elettronico, guidato dall'Olivetti tra la fine dell'Ottocento e gli anni '60 del secolo scorso e caratterizzato da un forte radicamento nel territorio e nella società locale. Oggi questa eredità si presenta sotto forma di un sistema produttivo locale che occupa alcune migliaia di addetti, con una elevata percentuale di attività innovative. Esso presenta un buon grado di integrazione interna tra meccanica, elettrotecnica ed elettronica con legami con le telecomunicazioni, i servizi di informatica e le produzioni mediatiche. Ciò suggerisce uno scenario di sviluppo principalmente basato su questi settori, con relazioni di prossimità e tendenze diffusive che interessano gli Ait vicini, oltre a collegamenti con gli stessi settori avanzati presenti nell'area metropolitana. In parallelo è previsto un rafforzamento del polo universitario, dei centri di ricerca e di trasferimento tecnologico, con una crescente integrazione nel sistema metropolitano delle produzioni e dei servizi avanzati. Questi sviluppi non sono esenti da debolezze rappresentate da una transizione ancora in corso (aree industriali dismesse come a Scarmagno, riallocazione di forza-lavoro), dalla debolezza di molte piccole imprese, dal ritardo di alcuni progetti infrastrutturali (ferrovia, connessione stradale pedemontana con Biella e con il Canavese occidentale)

Altri progetti riguardano la valorizzazione delle attrattive turistiche esistenti (eventi, architetture olivettiane, castelli, laghi e paesaggio) e la creazione di attrattive artificiali (Millenium, Motorlandia), capaci di sfruttare la buona posizione nodale, che però incontrano opposizioni a causa di temuti impatti ambientali e paesaggistici.

La già buona accessibilità territoriale dell'Ambito è destinata a essere migliorata da un insieme di interventi programmati e in corso di attuazione relativi sia alla rete del ferro (con l'elettrificazione ormai compiuta e quasi operativa della tratta Chivasso-Ivrea, il programmato raddoppio della Canavesana, nonché l'elettrificazione della stessa in alcuni significativi tratti e la riforma dell'intersezione del ferro a Chivasso), sia all'interscambio (con il Movicentro ormai pressoché realizzato e gli attesi affetti di riverbero urbano), sia interventi di potenziamento della rete viabilistica locale, volti ad attenuare il peso del traffico di attraversamento sul polo eporediese.

# 5. Progettazione integrata9

Per quanto riguarda la progettazione integrata, l'ambito si presenta diviso in due. La parte del Canavese pedemontano, in cui ricade la maggior parte dei comuni che compongono l'ambito, è scarsamente attiva, presenta una medio-bassa potenzialità di sviluppo e può svolgere un ruolo locale debole nelle politiche territoriali di livello regionale. Questa debolezza deriva anche, probabilmente, dalle caratteristiche della progettazione integrata che si attivano in questa parte dell'ambito: debole ancoraggio territoriale e media organizzazione degli attori locali. La parte del Canavese nord-occidentale presenta invece una maggiore dinamicità dal punto di vista progettuale, ha un'alta potenzialità di sviluppo e può quindi svolgere un ruolo forte per l'ancoraggio locale delle politiche territoriali di livello regionale. La "forza" di questa zona sconta però un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori, nella cui rete i soggetti pubblici hanno un ruolo nettamente prevalente. Le prospettive sulle quali la

\_

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Documenti esaminati:

<sup>&</sup>quot;Piano strategico del canavese" Confindustria canavese

<sup>&</sup>quot;Piano strategico del canavese" ottobre 2007

progettazione integrata intende puntare sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'industria, del turismo e della connettività materiale e immateriale, con approfondimenti trasversali sulla formazione e il capitale umano.

La prospettiva di innovazione e diversificazione del sistema produttivo riguarda il settore delle energie rinnovabili, della meccatronica, il comparto dello stampaggio a caldo e l'industria delle produzioni video e dell'intrattenimento (con i poli di Mediapolis e Videodelta), il comparto dell'informatica e delle telecomunicazioni e quello delle nanotecnologie e scienze della vita.

La prospettiva di valorizzazione turistica, culturale ed ambientale punta sulla presenza del parco nazionale del Gran Paradiso, sullo sviluppo di una cultura dell'accoglienza (con l'attivazione di un sistema di alberghi diffusi), sul rafforzamento del legame tra turismo, cultura e produzioni tipiche e sulla ridefinizione dell'offerta culturale e turistica (Anfiteatro morenico, Residenze sabaude e Archivio del Cinema Industriale).

Entrambe queste prospettive di sviluppo sono al centro dei più recenti documenti di programmazione territoriale (dal Piano Strategico del Canavese ai PTI che coinvolgono i comuni dell'ambito) nelle quali appare particolarmente evidente la tendenza a valorizzare non tanto singole iniziative, quanto filiere produttive in grado di fornire maggiore valore aggiunto agli interventi.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Le sinergie interne attivabili a partire dalle dotazioni strutturali riguardano il rafforzamento delle interazioni multisettoriali già in parte esistenti tra le imprese, le crescenti connessioni tra sistemi di imprese operanti in settori avanzati e i servizi della formazione superiore, della ricerca e del trasferimento tecnologico, nonché il loro rapporto con le istituzioni, le iniziative culturali e i servizi locali. Queste sinergie di prossimità non riguardano solo la scala locale, ma vanno vista a scala dell'intero sistema metropolitano torinese, di cui l'Eporediese, dal punto di vista funzionale, tende a configurarsi come un sottosistema.

Le interazioni negative e le criticità derivano principalmente dalla necessità, di fronte a un sistema territoriale destinato a crescere anche fisicamente, di esercitare un adeguato controllo sui consumi di suolo e sulla conservazione dell'ambiente e del paesaggio. Si tratta infatti di un valore di interesse regionale e nazionale e di un fattore di qualità della vita locale, rilevante anche in funzione dello sviluppo economico, sia per l'attrazione di imprese e di lavoro qualificato, sia per il turismo. Di quest'ultimo andrebbe curata l'integrazione con l'agricoltura (produzioni vinicole ecc), l'artigianato, il patrimonio architettonico e urbanistico e le manifestazioni culturali, nell'ambito di circuiti sovralocali.

### AIT N. 8. RIVAROLO CANAVESE

# 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde, nella parte montana (Val Locana) al bacino dell' Orco e al suo sbocco nella pianura, dove una rete di centri (Pont, Cuorgnè, Castellamonte e Rivarolo) costituiscono l'armatura urbana, molto distribuita, di questa parte del Canavese. Il territorio è per tre quarti montano e i circa 87.000 abitanti si concentrano verso lo sbocco della valle e nella pianura. Le maggiori potenzialità derivano dall'ambiente naturale (acque, energia idroelettrica, boschi, Parco nazionale del Gran Paradiso), dalla buona accessibilità, dovuta alla vicinanza alla metropoli, e dal capitale fisso, umano, sociale, cognitivo e imprenditoriale sedimentato da tempo nell'industria metalmeccanica e della ceramica (stufe e ceramiche artistiche di Castellamonte), dal paesaggio canavesano, storicamente tra i più qualificati della regione. Le criticità riguardano il sottoutilizzo dell'area montana (scarso popolamento, fruizione limitata del Parco) e la crisi strutturale delle numerose piccole e medie imprese specializzate nello stampaggio, già legate al sistema della fornitura automobilistica locale e con difficoltà a posizionarsi in filiere capaci di accedere a un mercato più vasto.

# 2. Ruolo regionale e sovraregionale

L'urbanizzato si organizza sui centri di Rivarolo, Cuorgnè, Castellamonte e Pont Canavese e risulta piuttosto diffuso all'interno dell'ambito. Le previsioni di espansione dell'edificato dei piani regolatori comunali configurano infatti un continuum urbano tra piccoli centri. Le nuove aree a destinazione produttiva sono invece disperse nel territorio agricolo.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait di Rivarolo Canavese, con le sue risorse ambientali e in particolare per il Parco Nazionale del Gran Paradiso occupa una posizione di livello sovraregionale, peraltro non abbastanza sfruttata. Per il resto il suo ruolo sovralocale deriva principalmente dal polo della ceramica e dall'integrazione della sua economia con quella del settore metalmeccanico torinese.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Come dimostra il successo dell'area industriale per lo stampaggio di Busano e Favria, la specializzazione manifatturiera locale presenta tuttora delle prospettive. In ogni caso il superamento della recente crisi strutturale porterà a una crescente integrazione del sistema produttivo nell'area metropolitana di Torino, da cui dipende per le attività di servizio e l'integrazione di filiera. Resta aperto il grave problema della montagna interna, con una trama insediativa debole, già in origine a causa di condizioni morfologiche, climatiche e pedologiche particolarmente difficili e ora in molte parti ormai al di sotto delle soglie minime di popolamento e di servizi. A ciò fa contrasto la disponibilità di risorse idriche, l'ampiezza del capitale boschivo e l'eccellenza ambientale del parco del Gran Paradiso, che potrebbero essere poste alla base di un miglior utilizzo, anche insediativo, del territorio. Quanto agli aspetti infrastrutturali, l'intero Ambito dovrebbe fruire dei miglioramenti indotti dagli interventi programmati di potenziamento della linea canavesana con effetti di riverbero sugli accessi alle valli, sul traffico pendolare e sul movimento turistico.

### 5. Progettazione integrata

Per quanto riguarda la progettazione integrata, l'ambito si presenta nettamente diviso in due. La parte del Canavese nord-occidentale, in cui ricade il maggior numero di comuni che compone l'ambito, presenta una maggiore dinamicità dal punto di vista progettuale, ha un'alta potenzialità di sviluppo e può quindi svolgere un ruolo forte per l'ancoraggio locale delle politiche territoriali di livello regionale. La "forza" di questa zona sconta però un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori, nella cui rete svolgono i soggetti pubblici hanno un ruolo prevalente. La parte del Canavese pedemontano è invece scarsamente attiva, presenta una medio-bassa potenzialità di sviluppo e può svolgere un ruolo debole nelle politiche territoriale di livello regionale. Questa debolezza deriva anche, probabilmente, dalle caratteristiche della progettazione integrata che si attivano in questa parte dell'ambito: debole ancoraggio territoriale e media organizzazione degli attori locali. Le prospettive sulle quali punta la progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'industria e del turismo. Tali prospettive di sviluppo sembrano però per lo più declinate in maniera generica, senza esplicita valorizzazione del capitale territoriale presente.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Le interazioni di prossimità utili per superare la crisi strutturale dell'industria vanno ricercate in buona parte fuori del sistema locale, in quelli confinanti e in quello metropolitano. Sono invece principalmente interne al sistema, anche se connesse con il versante valdostano, le sinergie attivabili tra le sopra ricordate risorse della montagna, al fine di una sua rivitalizzazione demografica e insediativa.

# AIT N. 9 TORINO

# 1. Componenti strutturali

Il ritaglio territoriale dell'Ait corrisponde al cuore dell'area metropolitana. Più precisamente è il territorio metropolitano che residua dopo aver delimitato una corona esterna di aggregazioni comunali contigue, gravitanti su centri urbani di corona che conservano un'identità distinta da quella metropolitana (Ait di Susa, Ciriè, Chivasso, Chieri, Carmagnola, Pinerolo).

L'Ait occupa il 1° rango regionale per tutte le dotazioni correlate con la grande dimensione urbana, a partire dalla popolazione (1,6 milioni), ma registra anche record negativi per quanto riguarda indicatori come lo sprawl urbano e la disoccupazione. Ha anche una notevole ricchezza di dotazioni naturali (risorse idriche, pedologiche e agrarie) e di aree protette: parchi del Po, di Stupinigi, della Mandria,) ecc.. Distacca poi di gran lunga tutti gli altri ambiti per quanto riguarda il patrimonio architettonico e urbanistico ed è in testa anche per l'eccellenza paesaggistica, peraltro minacciata, assieme ai consumi di suolo, dalla crescita edilizia periurbana.

La base economica principale, più o meno direttamente legata anche alla maggioranza delle attività terziarie non puramente locali (credito, assicurazioni, trasporti e telecomunicazioni, servizi per le imprese, ricerca, design, formazione scientifico-tecnologica, fiere, comunicazione ecc) è costituita dall'industria manifatturiera. La sua articolazione in settori che formano anche cluster importanti (e nel caso dell'automotive centrali) di filiere multinazionali comprende:

- mezzi di trasporto: automotive, veicoli aerospaziali, nautica da diporto,
- stampaggio di materiali metallici e non, con forte orientamento alla componentistica auto,
- elettrotecnica, elettronica, beni strumentali,
- ICT, con specializzazione nella telefonia mobile,
- packaging, design, articoli professionali,
- prodotti e lavorazioni per l'abitare,
- bioingegneria e biotecnologie.

Altri due grandi comparti, relativamente indipendenti dall'industria, che caratterizzano la metropoli sono quello della cultura e quello del turismo. Il primo vive e si sviluppa su un'accumulazione storica di dotazioni materiali (complessi monumentali, architetture, musei, biblioteche ecc), di istituzioni (Università, Politecnico, Accademia delle Scienze, associazioni culturali varie), di manifestazioni ricorrenti (Salone del libro, del gusto ecc), nonché su un milieu culturale urbano che esprime anche alcune specializzazioni produttive specifiche (editoria, cinema, musica, radio-tv, arte e artigianato artistico ecc). La vocazione turistica è più recente: si fonda su risorse patrimoniali e ambientali (tra cui lo stretto rapporto con le Alpi) e, dopo la visibilità ottenuta con le Olimpiadi invernali 2006, mira a inserirsi nei circuiti nazionali e internazionali, pur avendo lo svantaggio di un'immagine ancora troppo legata allo stereotipo della città industriale.

#### 2. Sistema insediativo

A fronte di una parte centrale urbanizzata in modo compatto, nei territori più esterni (seconda "cintura" e oltre) si rileva una tendenza ad uno sviluppo concentrato, soprattutto nei settori nord-est e sud ovest del sistema insediativo, lungo le principali direttrici in uscita, con ambiti di dispersione urbana nelle parti intermedie e nella fascia pedemontana e pedecollinare.

L'intero sistema della mobilità presenta forti squilibri territoriali e modali (a favore della strada), irrazionalità e disfunzioni, mancanza di integrazione delle reti e di interscambi che penalizza soprattutto le zone periferiche. Il notevole squilibrio a favore della mobilità su gomma è in gran parte determinato dall'assenza di nodi di integrazione intermodale con sistemi di attestamento; un limite che riduce significativamente la competitività del trasporto pubblico.

Le aree residenziali e a destinazione produttiva di espansione sono essenzialmente concentrate nei comuni della prima e seconda cintura. In particolare, per quelle a destinazione produttiva, si rileva una notevole dispersione lungo le direttrici nord, ovest, sud e sud ovest. È poi da segnalare una saturazione delle aree industriali in alcuni comuni di cintura a fronte di un sostanziale inutilizzo di altre aree e della significativa presenza di vaste aree dismesse.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Il ruolo regionale dell'Ait riguarda principalmente le seguenti funzioni:

- sede del capoluogo di provincia e della capitale regionale, con tutte le funzioni amministrative, politiche e politico-economiche connesse. E' l'unico insieme di funzioni e competenze che copre l'intero territorio regionale;
- controllo esercitato da imprese con sede nell'Ait (principalmente automotive) sull'occupazione di altre località del Piemonte che ospitano unità locali da esse dipendenti: si estende in qualche misura su tutto il territorio regionale, ad eccezione del VCO e dell'Ait di Borgomanero;
- pendolarità per lavoro: fuori del SLL Istat (area di autocontenimento), ha estensioni di un certo rilievo nel resto della provincia di Torino e nelle parti più prossime delle province meridionali; quasi nulle nel quadrante regionale N-E;
- Offerta di servizi "rari"di livello metropolitano: il raggio di attrazione si estende all'intera regione, escluse le sue frange nord-orientali che gravitano su Milano, ma copre anche la Valle d'Aosta e in parte il Ponente ligure, in concorrenza con Genova; si indebolisce a sud- est per parziale "evasione" su Milano e in parte su Genova;
- nodalità trasportistica: grazie a un sistema radiale di vie di comunicazione (strade, autostrade, ferrovie) è l'Ait con maggior grado di accessibilità nell'insieme regionale; è anche un passaggio obbligato per i flussi da Sud a Nord e da S-O a N-E, aggirato solo a est dall'autostrada A26 (Alessandria Verbania) e a sud dall'autostrada Asti-Cuneo in costruzione, oltre che dalla A21;
- nodalità logistica: le aspettative dell'area metropolitana torinese rispetto ai flussi globali risiedono sull'effettivo potenziamento del collegamento ferroviario AC con la Francia e nella ridefinizione di strategie logistiche per il polo di Orbassano (SITO-CAAT); il progetto di alta capacità ferroviaria, peraltro di incerti tempi di realizzazione, è uno degli elementi chiave che potrebbe contribuire a collocare Torino nei grandi assi strategici. Visto che a livello regionale le priorità nella logistica sono rappresentate dall'area novarese e dall'area alessandrina, l'area torinese potrebbe rappresentare il terzo grande polo regionale, con un ruolo di baricentro regionale e una specializzazione nella city logistics.

Oltre i confini regionali il sistema torinese ha particolari legami sia con alcune regioni confinanti, sia con territori più lontani che ospitano grandi impianti di imprese torinesi. Legami di prossimità forti legano Torino alle altre due metropoli del N-O: a Milano per le relazioni di carattere tecnico, economico e finanziario tra imprese e per l'accesso a servizi specializzati, tra cui i collegamenti aerei internazionali diretti offerti da Malpensa; a Genova, oltre ad alcuni collegamenti tra imprese, per i servizi portuali e logistici connessi. Di qui diverse iniziative in atto, con partecipazione più o meno diretta delle istituzioni pubbliche rappresentative, per un coordinamento strategico di iniziative e progetti privati e pubblici a livello di N-O (Province del Nord-ovest, Torino Milano Genova 2010 ecc). Iniziative e relazioni analoghe Torino sviluppa da tempo con regioni e metropoli confinanti transalpine del PACA, Rhône Alpes, Ginevra, Vaud, Valais, Vaud (Diamante Alpino, COTRAO, CAFI, Euroregione Alpi Mediterraneo) Vanno inoltre

sottolineate le potenzialità offerte dalla posizione geografica e geopolitica del Piemonte nel contesto dell'Ue, in particolare la contiguità con il "Pentagono europeo".

A livello nazionale e internazionale Torino svolge un ruolo di primaria importanza come nodo trasportistico (v. sopra). Ha inoltre un ruolo nazionale come sede RAI-TV e del quotidiano La Stampa (3º quotidiano italiano per diffusione).

Ancora a scala internazionale, oltre alle relazioni con l'economia globale intrattenute dalle imprese, vanno tenute presenti queste principali funzioni:

- partecipazione di Comuni, provincia, Regione a reti e progetti europei, come: Eurocities, Quartiers en crise, Metropolis, Urbact e vari Interreg (in particolare, attraverso l'Interreg IIIA Alcotra, con la Savoia e le Alpi Marittime e, attraverso l'Interreg IIIA Italia-Svizzera con il Cantone Ticino e quello Vallese);
- partecipazione di altre istituzioni (Università, Politecnico, Musei, Teatri ecc) a reti europee e mondiali;
- iniziative di marketing territoriale: Centro Esteri della CCIA a Bruxelles, Sportello unico per l'internazionalizzazione, ecc.;
- presenza di Organizzazioni internazionali come ILO/BIT, IPSET, UNESCO;
- manifestazioni culturali e sportive, fiere e congressi internazionali (2008: Torino World design Capital, congresso Mondiale degli Architetti; 2010: European Scienze Open Forum; 2011: 150° Unità d'Italia, ecc.);
- servizi di trasporto e logistici: l'aeroporto di Caselle, sebbene dotato di importanti dotazioni infrastrutturali, ha ampie possibilità di accrescere la funzione cargo; L'arrivo dell'AC potrebbe potenziare l'area logistica di Orbassano (SITO) con localizzazione di imprese dotate di elevato contenuto tecnologico e ITS a servizio della logistica;
- ruolo di hub-city europea nelle rete telematica.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il sistema torinese sta attraversando e in parte già risolvendo una trasformazione strutturale di portata analoga a quella che tra fine Ottocento e primi del Novecento permise la transizione da capitale politica a città industriale. Anche ora il cambiamento avviene mettendo a frutto risorse di carattere infrastrutturale, tecnologico, finanziario, imprenditoriale, sociale, identitario e istituzionale accumulate in precedenza che vengono reimmesse in processi di sviluppo innovativi. Per un discorso approfondito su progetti e scenari si rinvia ai documenti del I° e II° Piano strategico della città e dell'area metropolitana (2000 e 2006) e alle ricerche dell'Ires Piemonte sull'area metropolitana (2007)<sup>10</sup>. Qui si richiamano sinteticamente i principali progetti, con particolare riguardo alle trasformazioni infrastrutturali e urbane:

- Asse multimodale di corso Marche,
- Aree per funzioni produttive e di terziario avanzato: Mirafiori, Borsetto, Basse di Stura,
- Nodi del sistema sanitario: Città della Salute,
- Sistema degli insedianti universitari: nuove sedi universitarie e Cittadella Politecnica,
- Aree museali: Cinema, Egizio, Reggia di Venaria,
- Spazi espositivi e culturali sulla Spina 2,
- Linee metropolitana 1 e 2,
- Completamento del Passante e Sistema Ferroviario metropolitano,
- Linea ferroviaria AV/AC,
- Sistema autostradale, Tangenziali e Tangenziale est di Torino,
- Corona verde e Residenze sabaude.

Questi ed altri progetti minori (una settantina in tutto) tendono a trasformare il tipico e tradizionale impianto monocentrico, con un duplice riposizionamento delle centralità, specie in direzione occidentale. E' già avanzato un decentramento interno al Comune centrale, guidato dal passante ferroviario, volto a integrare i luoghi tradizionali della direzionalità urbana nei nuovi spazi guadagnati al ferro e dismessi da preesistenti attività e funzioni. C'è poi un decentramento progettato di livello metropolitano, che tende a ridisegnare in forma policentrica l'organizzazione urbana, a partire dal complesso intervento multimodale sull'asse di corso Marche. Nella prospettiva policentrica si muovono anche le Amministrazioni di cintura, come nel caso del Prusst che ha interessato i Comuni di Borgaro e Settimo, e del grande progetto legato al recupero della Reggia di Venaria.

<sup>10:</sup> Paolo Buran, Alfredo Mela e Stefano Piperno (a cura di), 2006, La questione metropolitana nel Piemonte del Duemila, Regione Piemonte - Ires Piemonte, Torino (con particolare attenzione allo scenario di multipolarismo integrato e diffusivo pp. 148-150)

P. Buran , A. Mela, L. Davico, S. Crivello, L. Staricco, 2008, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi del Piemonte. Lo sviluppo multipolare dell'area metropolitana torinese, Irescenari. Torino ,

#### 5. Progettazione integrata

L'ambito non coincide con le aree nelle quali sono state attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi, benché Torino e i comuni contermini siano attivi nella progettazione integrata. All'interno dell'ambito sono infatti presenti numerosi progetti integrati o comunque riconducibili a tale modalità di azione, ma essi non definiscono degli aggregati stabili (o comunque ricorrenti) di comuni. In particolare, Torino è il promotore di numerosi progetti e iniziative di sviluppo locale che spesso ricadono anche sui comuni limitrofi. Un esempio particolarmente importante è ovviamente rappresentato dai Piani strategici. Nel Iº PS la seconda linea aveva come obiettivo, in parte disatteso, la realizzazione della Conferenza metropolitana, promossa dalla Provincia di Torino, mentre il IIº PS ha assunto sin dall'inizio della sua costruzione la dimensione metropolitana come livello di riferimento (di governance e di government) determinante per definire le politiche pubbliche, in particolare quelle territoriali. i quali riconoscono e sottolineano la necessità di operare alla scala metropolitana. Tuttavia, proprio sul tema della governance metropolitana appaiono evidenti le difficoltà. A questa difficoltà non sono estranee le dinamiche in atto nei comuni dell'area metropolitana, i quali appaiono particolarmente attivi nel definire processi cooperativi sovracomunali attorno a politiche di sviluppo che, nella maggior parte, dei casi escludono Torino. Nell'area torinese sono molte le esperienze di programmazione negoziata sovralocale (Patti territoriali, PRUSST, PISL, Piani Integrati d'Area, Leader), nate per impulso di gruppi di comuni dell'area. Tali iniziative quasi sempre escludono il comune capoluogo e potrebbero essere il segnale di una sorta di vivacità progettuale dal basso, che sembra sfidare la storica dipendenza da Torino. Va anche detto che il comune di Torino si fa spesso promotore di iniziative rivolte in maniera esclusiva al suo interno senza ricercare alcun tipo di rapporto con i comuni contermini e spesso rivolti al perseguimento di obiettivi che solo parzialmente valorizzano il capitale territoriale della città. Ad esempio, i due PTI relativi al quadrante est/nord-est del territorio comunale e alla sostenibilità energetica dell'intera città prospettano iniziative del tutto slegate da una visione territoriale strategica dell'ambito (o almeno che superi i confini comunali). Per altro, sono numerosi i PTI presentati che prevedono aggregazioni variabili di comuni dell'area metropolitana come, ad esempio, i PTI di Moncalieri, Settimo Torinese, Venaria e Rivoli). L'insieme di questi processi può essere letto in maniera diversa. Da un lato, come tendenza verso la costruzione di una struttura urbana di tipo policentrico, in cui i diversi comuni dell'area torinese si attivano in maniera autonoma, anche nel tentativo di ridefinire le proprie relazioni con il comune capoluogo; dalla latro lato, come difficoltà dei comuni dell'area metropolitana di aggregarsi in maniera stabile e, contemporaneamente, come difficoltà di Torino di contribuire in maniera attiva alla costruzione di un attore collettivo territoriale esteso a scala vasta. Di conseguenza l'ampia dotazione di potenzialità territoriali dell'ambito appare nel complesso sotto-valorizzata, proprio a ragione della difficoltà di azione comune dei soggetti locali.

# 6. Interazioni tra componenti

Va anzitutto precisato che il sistema torinese, in quanto cuore di un sistema metropolitano più esteso, presenta rilevanti relazioni di prossimità a due differenti scale territoriali. La prima è quella interna, comune a tutti gli Ait, l'altra, più vasta, comprende gli Ait dell'intera provincia (quadrante metropolitano), legati a quello centrale da flussi di pendolarità, relazioni di filiera produttiva e fruizione di servizi "rari"

L'integrazione sinergica delle componenti strutturali va quindi considerata a entrambe queste scale. Essa riguarda principalmente:

- le relazioni di filiera e quelle intersettoriali tra imprese;
- le relazioni tra il sistema delle imprese produttive e i servizi privati e pubblici, specie nel settore finanziario, R&S, ricerca e trasferimento tecnologico, design, logistica, fiere internazionalizzazione, formazione superiore (manageriale in particolare);
- coordinamento e sinergie tra i diversi organismi pubblici e privati che operano nel campo dell'internazionalizzazione;
- i rapporti tra università, città e territorio in termini di partecipazione alla vita culturale e sociale, cooperazione con gli altri enti di ricerca pubblici e privati (compresi ospedali), servizi per l'innovazione tecnologica e gestionale delle imprese private e degli enti pubblici, accesso della popolazione e degli operatori alle reti globali della conoscenza;
- patrimonio naturale, storico-culturale, architettura, paesaggio, ambiente, servizi collettivi, manifestazioni ecc., come risorse integrate per la qualità della vita, con effetti anche sullo sviluppo economico, in termini di attrazione di imprese, studenti, lavoro qualificato, flussi turistici, congressi, relazioni internazionali;
- discorso analogo per quanto riguarda l'agricoltura e la fruizione degli spazi rurali periurbani (progetto Corona Verde in particolare);
- urbanistica, infrastrutture, logistica, settori avanzati dell'informatica e ICT, dipartimenti competenti di enti pubblici per la gestione della mobilità, della logistica, dell'ambiente, del risparmio energetico.

Le principali interazioni negative tra componenti interne che vanno sottoposte a severi controlli e a interventi prioritari riguardano:

- lo sprawl edilizio periurbano con effetti negativi sui consumi di suolo agrario, sul frazionamento dei terreni e delle dimensioni delle aziende agricole, sul costo delle infrastrutture, sul rallentamento del traffico dato dagli allineamenti lungo gli assi viari, sulla qualità del paesaggio;
- le compromissioni ambientali derivanti dalla crescita della mobilità (aria) e dei consumi industriali e domestici (emissioni, rifiuti, consumi energetici), dall'uso di sostanze chimiche in agricoltura (suolo, acqua) ecc...;
- la necessità di inserire i grandi interventi urbani nella programmazione della nuova organizzazione urbana policentrica sovracomunale, a sostegno delle previste trasformazioni economiche e sociali del sistema metropolitano (scenario del "multipolarismo integrato" proposto nel citato studio dell'IRES 2007)
- gli impatti ambientali e paesaggistici dei grandi interventi infrastrutturali e urbani, se non adeguatamente progettati;
- l'espulsione di lavoro dequalificato e la crescita dell'occupazione precaria come conseguenza della riconversione produttiva, in assenza di programmi di sostegno delle fasce sociali a basso reddito (alloggi in particolare), di servizi di formazione e riallocazione delle forze di lavoro (life long learning, ecc.);
- più in generale: polarizzazione sociale, marginalità, esclusione ecc, con effetti di ritorno sulla sicurezza, con un'attenzione particolare ai problemi derivanti dall'immigrazione extracomunitaria.

#### AIT N. 10 CIRIE'

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait comprende sia la parte piana più occidentale del Canavese (a contatto con l'ambito metropolitano), sia un retroterra montano, costituito dalle valli di Lanzo. La gran maggioranza dei circa 85.500 abitanti si concentra nell'area pedemontana e gravita per servizi e per lavoro, oltre che sui centri urbani dell'Ait (Ciriè e Lanzo), anche direttamente su Torino. Le potenzialità dell'ambiente naturale derivano dalle risorse idriche, da quelle forestali e dal patrimonio naturale della montagna, solo in parte valorizzato. Il principale fattore di sviluppo è dato dalla vicinanza alla metropoli, con facile accesso ai nodi autostradali, TAV e all'aeroporto di Caselle. "Prese" per lo sviluppo sono anche offerte dal patrimonio storico-culturale, dai terreni agricoli, dal capitale umano (buona percentuale di popolazione giovane e di laureati e diplomati), dal capitale cognitivo sedimentato dall'industrializzazione di vecchia data (meccanica specializzata, stampistica, ecc.), dalla presenza di attività innovative e di un importante ospedale. Le criticità maggiori riguardano la desertificazione del territorio montano (68% circa della superficie Ait, che vede anche la crisi del turismo di villeggiatura tradizionale) a cui fa riscontro una diffusa pressione edilizia sui suoli della pianura.

# 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo si snoda lungo la s.p. n. 2 dando luogo ad una conurbazione diffusa che ingloba i comuni di S. Maurizio Canavese, Ciriè, Nole, , Mathi, Balangero e Lanzo oltre ai centri di Robassomero, Fiano e Cafasse. Le espansioni di aree residenziali previste in questa conurbazione hanno un carattere diffuso che pare non seguire la logica del compattamento dell'urbanizzato esistente. Emerge poi il caso del comune di Coassolo Torinese che prevede aree di espansione residenziale diffuse lungo le infrastrutture viarie con notevole impatto sul territorio montano.

L'espansione delle aree industriali, soprattutto nei comuni di pianura, avviene invece in territorio agricolo e in modo assai disperso.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

La rilevanza regionale dell'Ait deriva dal suo patrimonio naturale e dalla sua partecipazione all'economia della metropoli, a cui è strettamente legato e di cui rappresenta uno spazio di espansione dotato di buona accessibilità. Le relazioni internazionali sono soprattutto mediate dalle imprese.

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'evoluzione dell'Ambito risulta strettamente legata a quella dell'area metropolitana, anzitutto per quanto riguarda le connessioni infrastrutturali (aeroporto di Caselle, stazione TAV di Torino, rete di collegamenti ferro e gomma, con le due iniziative Movicentro a Cirié e Lanzo, programmate per un forte impatto sull'interscambio modale a favore del mezzo collettivo). Anche lo sviluppo agricolo e industriale tende sempre più a integrarsi nell'evoluzione di tutta la zona peri-metropolitana. Rimane problematica la valorizzazione della montagna (v. oltre al punto 6).

#### 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata dell'ambito è mediamente attiva e presenta medie potenzialità di sviluppo, così come medio è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriale di livello regionale. Essa è caratterizzata da un forte ancoraggio territoriale e da una forte organizzazione degli attori locali. La rete dei soggetti locali, benché non molto numerosa, è però equilibrata per la presenza di attori pubblici e privati. Le prospettive sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'industria e del turismo. Esse fanno "presa" su un capitale territoriale non particolarmente ampio e "spesso", valorizzando principalmente le componenti immateriali, mentre sono scarsamente valorizzate le componenti materiali relative principalmente alla presenza di infrastrutture e impianti. Inoltre esse appaiono limitate da alcune criticità locali relative, in particolare, alla scarsa qualità dell'offerta turistica, ai processi di spopolamento e degrado delle aree montane, alla crescente compromissione ambientale e paesaggistica di alcune parti dell'ambito.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Per quanto riguarda la pianura, le possibili sinergie tra le dotazioni locali vanno viste alla scala dell'intero settore nord dell'area metropolitana. In esso questo ambito può svolgere un ruolo importante per quanto riguarda l'agricoltura, con specializzazioni di qualità legate al mercato urbano (allevamento, prodotti tipici). Questo Ait non può contare per il proprio sviluppo su sistemi produttivi integrati localmente, ma, come risulta da tendenze in atto, le posizioni urbane e nodali possono attrarre attività ad alto valore aggiunto industriali e terziarie (servizi per le imprese, ricerca ecc), integrate nei cluster dell'Ait Torino. La penetrazione di questi sviluppi nella montagna non è da escludere, anche se, nelle condizioni di accessibilità attuali, può interessare solo le parti più prossime allo sbocco vallivo. Rimane quindi il problema di un ingente patrimonio naturale, paesaggistico e insediativo a cui corrisponde un presidio demografico e di servizi gravemente indebolito. In prospettiva questa situazione critica può migliorare combinando interventi infrastrutturali, turismo diffuso e utilizzo di risorse primarie (acque, boschi, pascoli).

### **AIT N. 11 CHIVASSO**

### 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde al territorio non molto esteso, ma piuttosto densamente popolato (circa 70.000 abitanti), che gravita su Chivasso. Comprende la pianura del basso Canavese dal margine dell'area metropolitana, fin alla provincia di Vercelli e il corrispondente affaccio della collina torinese a sud del Po, fin ai confini della provincia di Asti e di Alessandria. Fa parte della corona di Ait che circondano il nucleo metropolitano e che sono integrati con esso da flussi di pendolarità per servizi e per lavoro e da legami di filiera. Le dotazioni primarie sono rappresentate dai suoli agrari, intensivamente utilizzati nella pianura, e dal Po, che riceve in questo tratto due dei suoi maggiori affluenti – l'Orco e la Dora Baltea – e alimenta il canale Cavour. Le fasce fluviali protette del Po e della Dora B. e la parte collinare offrono un considerevole patrimonio naturalistico e paesaggistico. La vicinanza e le buone connessioni stradali, autostradali e ferroviarie con l'asse Torino-Milano e la disponibilità di aree attrezzate sono condizioni favorevoli per la localizzazione di funzioni di livello metropolitano. Queste ultime sono già in parte presenti: attività innovative e di ricerca (nanotecnologie, wireless), servizi per le imprese, università, ospedale. Questa capacità di attrarre gli sviluppi metropolitani è anche la principale fonte di criticità, a causa del carico e dello sprawl edilizio, del corrispondente consumo di suolo, del rischio di compromissioni paesaggistiche, specie nelle parti più sensibili (fasce fluviali e colline).

# 2. Sistema insediativo

L'urbanizzato dell'ambito si presenta compatto nelle aree pianeggianti, con alcune frazioni e piccoli nuclei consolidati dispersi sul territorio, più disperso nelle aree collinari. Si rilevano previsioni di espansione residenziale soprattutto nei principali comuni dell'ambito (Chivasso, Brandizzo), nei quali si può individuare l'intenzione di compattare l'urbanizzato consolidato. Nei centri localizzati sul territorio collinare, invece, l'espansione di tipo residenziale è disomogenea, si attesta lungo gli assi viari e nelle aree agricole esterne al centro urbano consolidato.

E' piuttosto rilevante, quanto a dimensioni e a dispersione, l'espansione delle aree produttive che si localizza principalmente nelle aree pianeggianti e nei comuni di Chivasso e Montanaro.

# 3. Ruolo regionale sovraregionale

Chivasso è un nodo trasportistico di rilievo regionale e sovraregionale, in quanto tramite delle connessioni dell'area metropolitana con Ivrea e la Valle d'Aosta, con il quadrante N-E e Milano, con Asti e Alessandria. Ha inoltre un ruolo rilevante per la produzione energetica, agraria e manifatturiera e per

alcuni servizi come quelli ospedalieri e mercatali. Le relazioni sovraregionali passano principalmente attraverso il sistema delle imprese.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Negli ultimi cinquant'anni Chivasso è passata da centro di commercio e di servizi per un'area agricola a centro industriale dominato in una prima fase dalla grande impresa automobilistica (Lancia). Dopo la cessazione di questa, il Chivassese si è caratterizzato per la prevalenza di piccole e medie imprese appartenenti al più vasto sistema metropolitano (auto, chimica ecc) o legate alle specializzazioni dell'Ait di Ivrea, senza che si formasse un vero e proprio sistema produttivo locale. Nello stesso tempo la nodalità trasportistica favoriva lo sviluppo di funzioni logistiche, anch'esse piuttosto disperse ed ora in progetto di riorganizzare in un'area tra Chivasso e Settimo Torinese.

In prospettiva si delinea un recupero della capacità auto-organizzativa locale, rivolta a controllare e governare il processo di crescente integrazione dell'ambito nel sistema metropolitano e di indirizzarlo verso una riqualificazione funzionale e ambientale. Vanno già in questa direzione alcuni progetti infrastrutturali. Sono in programma e in attuazione interventi di potenziamento del nodo ferroviario: l'elettrificazione della tratta Chivasso-Ivrea, il recupero come ferrovia metropolitana della linea Chivasso-Asti, una rettifica di tracciato in grado di realizzare la connessione diretta con la linea Torino-Milano e la realizzazione del Movicentro, importante nodo di interscambio a favore del ferro di una gran parte del traffico pendolare gravitante sull'area metropolitana e motore di una trasformazione urbanistica, in corso, che interessa l'intero nucleo storico e parti urbane finitime. Testimoniano inoltre un dinamismo di sviluppo: il successo del Polo integrato di sviluppo, il riuso dell'area ex-Lancia, le già menzionate attività di ricerca in collaborazione con il Politecnico di Torino, le numerose iniziative culturali (manifestazioni, Galleria d'arte, inserimento della Mandria di Chivasso nel sistema delle residenze sabaude ecc.).

# 5. Progettazione integrata<sup>11</sup>

La progettazione integrata partendo da una situazione dell'ambito è piuttosto carente e presenta per ora scarse possibilità di svolgere un ruolo particolarmente attivo nelle politiche territoriale di livello regionale. Questa debolezza deriva principalmente da un debole ancoraggio territoriale, mentre l'organizzazione degli attori è media, benché all'interno dell'ampia rete dei soggetti locali siano decisamente più numerosi gli attori pubblici. Le prospettive sulle quali la progettazione integrata intende puntare sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'industria e del turismo. A proposto di quest'ultimo alcuni comuni dell'Ait gravitanti anche sull'Ait di Asti stanno recentemente portando avanti un discorso di valorizzazione turistica legato alla filiera vitivinicola, ma si tratta di realtà puntuali. Le prospettive di sviluppo fanno debole "presa" sul capitale territoriale dell'ambito, trascurando sia componenti materiali (ad esempio, la posizione e la presenza di edifici e impianti) sia immateriali (ad esempio, il capitale umano e sociale). Tali prospettive di sviluppo appaiono quindi piuttosto generiche, non si confrontano con le caratteristiche territoriali dell'ambito e con le sue potenzialità (ad esempio, le potenzialità offerte dalla riconversione delle attività industriali verso prospettive innovative), e trascurano anche le criticità presenti, in specifico per quanto riquarda le possibilità dello sviluppo turistico.

# 6. Interazioni tra le componenti

Sinergie positive possono derivare dal rapporto - da considerare sia a scala locale che alla scala metropolitana e in connessione con l'Ait Ivrea - tra infrastrutture, aree attrezzate, industria manifatturiera e logistica. Nella prospettiva di uno sviluppo qualitativo vanno considerate le relazioni tra attività produttive e di servizio a elevato valore aggiunto, ricerca, accessibilità metropolitana, qualità ambientale e urbana (servizi), uso residenziale delle colline, tutela paesaggistica. La qualità dell'ambiente naturale e culturale va anche messa in relazione con la riqualificazione dell'agricoltura verso produzioni di qualità e relativi servizi, rivolte al mercato metropolitano (prodotti tipici, agriturismo, turismo culturale, formazione ecc.).

# AIT N. 12 SUSA

# 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde alla bassa valle della Dora Riparia, dal suo sbocco in corrispondenza della collina morenica di Rivoli fin al valico del Moncenisio, a cui s'aggiunge un tratto di media valle in sovrapposizione con l'ambito delle Montagne Olimpiche. La popolazione (intorno agli 89.000 abitanti). Al fondovalle intensamente urbanizzato si oppongono i versanti quasi ovungue spopolati, che l'energia del

PTI Asti: Il futuro dalle radici: sviluppo sostenibile per il territorio della qualità

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Documenti: esaminati:

rilievo e il modellamento glaciale hanno reso particolarmente elevati ed estesi, ricchi di un patrimonio naturalistico in buona parte protetto (Parco Orsiera-Rocciavré, Gran Bosco di Salbertrand, Colle del Lys ecc). La natura di grande via di comunicazione tra Mediterraneo e Mare del Nord svolta fin dalla preistoria, ha sedimentato un ricchissimo patrimonio archeologico (insediamenti neolitici, Susa romana ecc ), monumentale (Sacra di S. Michele, S. Antonio di Ranverso, Novalesa, centri storici di Avigliana, di Susa e di Chiomonte, forte di Exilles, ecc.) e artistico (arte sacra). I flussi di transito internazionale facenti capo ai valichi del Moncenisio e del Monginevro e ai trafori ferroviario e autostradale del Frejus, la vicinanza e la facile accessibilità a Torino hanno favorito l'incremento del capitale fisso infrastrutturale, industriale e residenziale. Ciò ha creato e crea tuttora, specie nel fondovalle, gravi problemi di carico e di impatto ambientale e paesaggistico. Pur non essendosi formato un sistema manifatturiero locale, l'industria presente (siderurgia, meccanica, indotto auto, elettromeccanica, beni strumentali e robotica) è solo in parte esogena e relativamente instabile, mentre esiste un tessuto manifatturiero originale con imprese di punta (Sirena, Azimut, Mottura, ecc.).

#### 2. Sistema insediativo

Gli insediamenti e le infrastrutture (due strade principali, autostrada, ferrovia) si concentrano negli spazi pianeggianti del fondovalle principale: un vasto corridoio, in cui si insinua, fin verso Condove una propaggine della conurbazione torinese. Il sistema insediativo è dunque caratterizzato dalla presenza di centri e nuclei urbani nel fondovalle lungo le principali vie di comunicazione con sviluppo di tipo arteriale e con una notevole presenza di aree per attività produttive e centri commerciali. Le aree di ampliamento residenziale più rilevanti (quasi sempre poco compatte) si localizzano soprattutto nei pressi di Avigliana e dei comuni sia in modo lineare lungo le infrastrutture viarie che disperso sui rilievi.

Per quasi tutte le aree industriali sono previsti ampliamenti piuttosto consistenti e si tratta, generalmente, di aree localizzate lungo le principali infrastrutture viarie con un'espansione di tipo lineare.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'integrazione europea ha accentuato negli ultimi decenni la storica rilevanza di questo territorio come tramite di correnti di traffico transalpine, in particolare per quanto riguarda il passaggio obbligato del Corridoio 5 e la progettata linea AC/AV Lione-Torino. Va sottolineato che questo progetto ha rilevanti ricadute positive su Torino e sul sistema del N-O italiano, più di quanto ne abbia sul sistema locale della bassa Val Susa, dove invece insistono impatti negativi inevitabili, oltre a quelli che si sarebbero potuti evitare con una progettazione più attenta all'ambiente, agli insediamenti e alla partecipazione degli abitanti. Di qui il forte conflitto odierno (non privo di precedenti storici) tra il ruolo regionale, nazionale e internazionale che l'Ait è chiamato a svolgere e le sue esigenze locali. Restano tuttavia aperte ampie possibilità di compensazioni grazie a interventi di carattere sia infrastrutturale sia organizzativo di cattura degli effetti esterni vantaggiosi del grande investimento, che richiedono un piano operativo di tipo strategico: interconnessioni con la linea storica, nuove fermate, nodi di interscambio modale, trasformazione e riuso di infrastrutture esistenti, quali l'interporto autostradale situato in prossimità di Susa , riqualificazione del territorio in funzione della qualità della vita e delle opportunità di occupazione e di reddito degli abitanti.

Si registra poi la partecipazione diretta dell'Ait (in particolare delle CM Bassa Valle Susa) nell'organismo di cooperazione transfrontaliera Conferenza Alte Valli e nell'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Alcotra, attraverso cui si relaziona alla Savoia, alla Alte Alpi e alle Alpi Marittime. Inoltre, il territorio dell'Ait è compreso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi Mediterranee.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Le prospettive dell'Ait sono anzitutto legate alla ricordata vocazione di transito che da sempre è stata imposta al territorio dalla sua posizione e dalle forme del rilievo. Tale destinazione continua ad avere, come in passato, un'influenza decisiva sui destini di Torino e dell'economia padana. In particolare un'adeguata attrezzatura infrastrutturale della tratta transalpina del Corridoio 5 comporta interventi il cui impatto, oltre ad essere contenuto, andrà compensato come s'è detto. L'altro fatto da tener presente negli scenari di sviluppo di questo territorio è la sua contiguità con l'area torinese e la sua progressiva integrazione in essa, come sede di attività a funzioni metropolitane, tra cui particolarmente importanti quelle residenziali, culturali e ricreative (turismo a breve raggio).

# 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata dell'ambito è mediamente attiva e presenta medie potenzialità di sviluppo, così come medio è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriale di livello regionale. Essa è caratterizzata da un debole ancoraggio territoriale e da una media organizzazione degli attori locali. La rete dei soggetti locali vede la partecipazione di un numero medio di soggetti, i quali sono per lo più attori pubblici, mentre è scarsa la partecipazione dei soggetti privati. Le prospettive sulle quali si intende puntare sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'industria e del turismo. A fronte di un'ampia

dotazione di capitale territoriale, sia di componenti materiali (in particolare, le caratteristiche fisico-ambientali, le risorse culturali, la posizione, la presenza di edifici, impianti e infrastrutture) e, in misura minore, di componenti immateriali (in particolare, il capitale istituzionale, organizzativo e cognitivo), le prospettive di sviluppo prefigurate dalla progettualità integrata fanno scarsa "presa" su di esso e sono quindi solo debolmente specifiche.

### 6. Integrazione tra le componenti

Nella prospettiva di una crescente integrazione metropolitana, l'eccellenza e l'abbondanza del patrimonio naturale e storico-culturale dovrebbe essere vista in relazione alla qualità e alla fruibilità ambientale, in quanto condizione di contesto da legare ad altre, come le infrastrutture e i servizi, per creare un ambiente favorevole all'insediamento residenziale e produttivo e alla fruizione temporanea da parte della popolazione locale e metropolitana (sport, escursionismo, turismo culturale ecc). Ciò potrebbe contribuire ad alleggerire la pressione sul fondovalle e a rivitalizzare ed estendere la trama insediativa dei versanti. Questo disegno di più estesa fruizione del territorio e dell'ambiente montano comporta tuttavia notevoli rischi in termini di alterazione di equilibri ambientali e di degrado del paesaggio. Andrebbe quindi programmato e gestito con un forte controllo sulla salvaguardia di questi beni pubblici. In quanto progetto innovativo di compenetrazione del sistema insediativo metropolitano e dell'ambiente alpino, esso andrebbe attentamente seguito dalla Regione.

#### **AIT N. 13 MONTAGNA OLIMPICA**

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait è ritagliato in corrispondenza dell'area alpina, posta alla testata delle valli di Susa e Chisone, che è stata teatro delle Olimpiadi invernali 2006. A dispetto della ridotta popolazione (13.100 abitanti) si tratta di un sistema territoriale ben distinto dalle aree alpine contigue, a causa delle sua specializzazione di lunga data negli sport invernali, ora rafforzata dagli ingenti investimenti infrastrutturali e insediativi di cui è stata oggetto in occasione dei Giochi olimpici. Il ritaglio territoriale si sovrappone a quello dell'Ait Susa per quanto riquarda alcuni comuni della media valle omonima, che, pur con caratteri e vocazioni diverse, hanno prospettive di sviluppo strettamente legate a quelle del distretto olimpico. Lo stesso vale per i comuni dell'alta valle Chisone, gravitanti su Pinerolo e perciò inclusi anche nell'Ait di questa città. Oltre al patrimonio naturale in parte protetto (Gran Bosco di Salbertrand, Parco della Val Troncea), la principale dotazione locale è costituita dal capitale fisso in infrastrutture, impianti e strutture ricettive (comprese seconde case) al servizio degli sport invernali e, in misura minore, delle vacanze estive. Un fattore decisivo è dato inoltre dalle infrastrutture della mobilità (autostrada e ferrovia Torino-Modane) che permettono un'accessibilità anche internazionale (trafori del Frejus, valico del Monginevro, aeroporto di Torino), sebbene il grosso dell'utenza provenga dalla regione metropolitana più prossima. Inoltre sono importanti le dotazioni di risorse primarie (acque, boschi) e quelle del patrimonio naturale e paesaggistico. Le criticità riguardano sia il rischio di sotto-utilizzo degli impianti e di una parte delle struttura ricettive, legato anche al cambiamento climatico (riduzione delle precipitazioni nevose, innalzamento delle temperature), sia gli impatti ambientali di un uso tendenzialmente urbano (e ormai inevitabile) dell'ambiente montano, sia ancora la capacità di attrarre un'utenza bi-stagionale che non sia solo quella delle seconde case.

# 2. Sistema insediativo

Il sistema dei centri urbani presenti nell'ambito è localizzato nello stretto fondovalle principale e nelle due vallate secondarie che si dipartono da Oulx con sviluppi lineari e arteriali lungo le vie di comunicazione. La gran parte delle aree urbanizzate, che risalgono ad anni relativamente recenti, sono collocate generalmente nei territori di maggior pregio paesistico e ambientale. Circa l'80% del patrimonio abitativo è destinato a "seconde case" per il turismo del fine settimana (circa).

Le previsioni di espansione residenziale di maggior estensione si rilevano nei centri turistici maggiori (Bardonecchia e Sestriere) e nei due centri del fondovalle principale Oulx e Salbertrand; previsioni che si configurano come completamento dell'esistente e compattamento dei confini dell'urbanizzato.

Per quanto concerne le aree produttive, se da un lato non si rilevano aree esistenti di un certo rilevo con questa destinazione, dall'altro è da mettere in evidenza la presenza di un'area di rilevanti dimensioni, per l'estrazione di materiali litoidi dall'alveo del torrente Dora Riparia nei Comuni di Salbertrand e di Oulx. Un'area per la quale i vigenti PRG prevedono significativi ampliamenti, fino a raggiungere la superficie totale di oltre 55 ha.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait costituisce uno dei nodi principali della rete europea delle stazioni di sport invernali. Come tale svolge anche un ruolo rilevante a scala nazionale (soprattutto per quanto riguarda il N-O) e soprattutto a scala regionale e provinciale. In particolare la prossimità alla metropoli torinese, l'entità dei flussi di fine

settimana e del patrimonio di seconde case fa sì che questo distretto si configuri come una sorta di exclave metropolitano nel cuore delle Alpi.

Le relazioni transfrontaliere sono consolidate sia attraverso la partecipazione diretta ad organismi di cooperazione (come la Conferenza delle Alte Valli) sia attraverso il coinvolgimento dell'Ait nell'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Alcotra (in particolare con la Savoia nel Rhône Alpes e con le Haute Alpes nel PACA). Inoltre, il territorio dell'Ait è compreso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi Mediterraneo.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

A seguito dei Giochi olimpici il cammino di sviluppo dell'Ait è stato ulteriormente canalizzato nella direzione irreversibile di una specializzazione turistica che deve poter contare su una clientela extraregionale e sull'offerta di servizi specializzati (gare, allenamenti ecc) di portata internazionale. Per avanzare in questa direzione, oltre al rafforzamento dell'immagine e ad azioni di marketing, occorrono condizioni di contesto (infrastrutture, servizi, capacità ricettiva, capitale umano, cognitivo, imprenditoriale ecc) che, se in occasione dei Giochi hanno raggiunto la soglia minima per produrre effetti cumulativi di sviluppo, ora faticano a mantenerla, per cui diventa importante pensare a sinergie con altre attività e funzioni (v. oltre al punto 5). Tali strategie possono essere meglio sviluppate nell'ambito di programmi transfrontalieri che agiscano su uno scacchiere ampio e multidimensionale, che intervengano in modo prioritario sulle reti infrastrutturali e soprattutto sui nodi di interscambio e di interconnessione, tra cui quello di una fermata TAV in valle.

#### 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata dell'ambito è mediamente attiva e presenta medie potenzialità di sviluppo, così come medio è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriale di livello regionale. All'interno dell'ambito, le caratteristiche della progettazione sono differenziate fra la parte che gravita sul Pinerolese montano e quella che gravita sulla Val Susa. Nel Pinerolese si individua infatti un medio ancoraggio territoriale e una forte organizzazione degli attori; nella Val Susa un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali. Tale suddivisione appare superata dalle iniziative più recenti che comprendono comuni afferenti alle due zone, anche attraverso iniziative che comprendono ambiti di pianura e ambiti montani. Nel complesso, però, la rete dei soggetti locali è caratterizzata dalla presenza centrale degli attori pubblici, mentre più scarsa è la partecipazione dei soggetti privati. Le prospettive rivolte prevalentemente allo sviluppo del turismo, fanno solo mediamente "presa" sull"ampia dotazione di capitale territoriale, e sono quindi in realtà solo debolmente specifiche. Ciò porta a trascurare alcune potenzialità dell'ambito e a non confrontarsi con le criticità presenti, in specifico la compromissione ambientale e paesaggistica, nonché la necessità di diversificare l'offerta turistica anche attraverso la costruzione di relazioni con la valorizzazione delle produzioni agricole di qualità.

# 6. Interazioni tra componenti

Al fine di assicurare una base più stabile allo sviluppo turistico, agli impianti degli sport invernali di massa dovrebbe affiancarsi la valorizzazione di altre attrattive (sportive, ambientali, culturali, ricreative ecc) capaci di valorizzare le altre dotazioni del territorio e di assicurare una fruizione bi-stagionale delle strutture alberghiere e di servizio. A tal fine dovrebbero giocare un ruolo strategico le fasce di confine e di sovrapposizione con gli Ait Susa e Pinerolo. Le condizioni di accessibilità e ambientali potrebbero anche attrarre funzioni di tipo metropolitano (formazione, ricerca, ingegneria ambientale, domotica e impiantistica specializzata ecc). Altre sinergie potrebbero derivare dalla valorizzazione e dall'uso razionale delle risorse forestali. Uno sviluppo di tipo urbano, come quello imposto dal cammino di sviluppo intrapreso dall'Ait, comporta ovviamente un'interazione con l'ambiente e le sue risorse primarie e paesaggistiche che non può essere lasciata a processi di crescita spontanea. Si tratta quindi di un territorio che richiede particolare attenzione da parte della Regione.

# **AIT N. 14 CHIERI**

# 1. Componenti strutturali

Separata dalla metropoli dalla dorsale della collina di Torino e al centro di un'area collinare che ha conservato molti caratteri rurali tradizionali, Chieri, pur facendo parte della prima cintura torinese, ha mantenuto un buon controllo su quello che è storicamente considerato il suo territorio (il chierese), come dimostra anche la presenza di due periodici locali. L'Ait, che conta intorno ai 106.500 abitanti, si modella su questo territorio. Ha confini a geometria variabile sia dal lato torinese, sia dal lato opposto, in quanto alcuni comuni del margine nord-occidentale della provincia di Asti gravitano anche su Chieri. Le dotazioni primarie sono essenzialmente date dai suoli agrari, quelle di eccellenza sono di tipo storico-culturale (centro storico di Chieri, abbazia di Vezzolano, ecc.) esaltate dal ruolo paesaggistico nel sistema collinare del basso Monferrato. In particolare il paesaggio e l'ambiente rurale hanno esercitato una forte

attrazione residenziale sulla metropoli, ciò che continua a far crescere la popolazione nei comuni più prossimi a Torino, a ridurre l'indice di vecchiaia e ad elevare la percentuale di laureati e diplomati.

La vicinanza geografica a Torino non si traduce tuttavia in una accessibilità proporzionale, in quanto il rilievo collinare ha impedito storicamente i contatti diretti di Chieri con le autostrade e le grandi linee ferroviarie, che corrono lungo il margine Sud dell'Ait. Ciò non ha impedito la localizzazione di industrie. Dall'originario settore tessile (inizialmente laniero) deriva l'attuale sistema produttivo tecnologicamente avanzato di tessuti tecnici per l'industria e di qualità per l'arredamento, mentre altri settori (componentistica auto, elettromeccanica, cartotecnica, vini e liquori) non fanno sistema tra loro. Le risorse agrarie sono indirizzate principalmente verso la zootecnia, la viticoltura, la frutticoltura, l'orticoltura (prodotti tipici) e la vivaistica, con legami con il mercato metropolitano che permettono la sopravvivenza di numerose aziende di non grandi dimensioni. E' particolarmente buona e completa la dotazione scolastica media superiore.

#### 2. Sistema insediativi

Il sistema insediativo risulta più compatto nel territorio pianeggiante e disperso nella parte collinare dell'ambito. I centri di Cambiano, Santena e Trofarello si configurano come un continuum urbano mentre da Pino Torinese e Chieri si rileva una significativa edificazione lungo la S.S. n. 10 che pare prefigurare una potenziale conurbazione.

Le previsioni di espansione dell'edificato residenziale sono maggiori nei comuni in territorio pianeggiante, nei quali appare evidente l'intento di compattare l'urbanizzato esistente. È infatti da sottolineare la presenza di numerose aree di completamento. Nei comuni collinari invece, con particolare riferimento Baldissero Torinese, Pavarolo e Montaldo Torinese, si rilevano espansioni residenziali di tipo disperso. Nuove aree industriali di dimensioni rilevanti sono concentrate soprattutto nei comuni di Chieri, Santena, Cambiano e Poirino e in generale le espansioni sono previste soprattutto nel territorio pianeggiante, lungo gli assi infrastrutturali o in territorio agricolo.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait presenta una rilevanza essenzialmente limitata all'ambito metropolitano e provinciale, al di là dei quali conta principalmente per il patrimonio architettonico, urbanistico e ambientale (Chieri "città di charme"), per alcune istituzioni (Museo dell'arte tessile) e manifestazioni (Festival del teatro di strada ecc.), per la punte avanzate della sua industria (tessuti tecnologici per arredamento, Martini e Rossi ecc.).

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il percorso evolutivo dell'Ambito è caratterizzato dalla sua progressiva integrazione nell'area metropolitana torinese, come area residenziale di qualità, di produzioni tipiche, di decentramento industriale qualificato e di servizi. Il Chierese per conservare una sua identità, rispetto alla vicina metropoli, ha sviluppato negli ultimi anni una capacità di progettazione autonoma (predisponendo un'Agenda strategica, in fase di elaborazione congiuntamente alla proposta di PTI¹²) volta ad utilizzare gli impulsi metropolitani in funzione di uno sviluppo locale in cui hanno un ruolo rilevante le dotazioni specifiche, l'imprenditoria e le istituzioni locali. Gli scenari che emergono dall'agenda strategica e dagli approfondimenti del Ptc provinciale, confermano queste tendenze e insistono particolarmente sul miglioramento dell'accessibilità, con la realizzazione della tangenziale est e il potenziamento dell'attuale linea ferroviaria che collega Chieri (sede di Movicentro) a Torino, inserita nel sistema ferroviario metropolitano.

### 5. Progettazione integrata<sup>13</sup>

La progettazione integrata dell'ambito è mediamente attiva e presenta medie potenzialità di sviluppo, così come medio è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriale di livello regionale anche in relazione all'estensione dell'ambito territoriale, per la progettazione integrata, agli Ait di Asti, Chivasso e Canelli-Nizza per quanto riguarda la prospettiva di innovazione della filiera vitivinicola. E' caratterizzata da un forte ancoraggio territoriale e da una debole organizzazione degli attori locali, nella quale sembra essere carente soprattutto la capacità di costruzione di partenariati non occasionali tra attori pubblici e attori privati. Le prospettive puntano principalmente allo sviluppo del turismo (candidatura UNESCO), facendo "presa" sul capitale territoriale dell'ambito, mentre si potrebbero valorizzare maggiormente quelle componenti materiali connesse in particolare al patrimonio storico-culturale e al tessuto produttivo agricolo e industriale. Tali potenzialità appaiono al centro delle più recenti iniziative che riguardano i comuni dell'ambito, in particolare l'Agenda strategica del Chierese e il PTI Vivere il rurale, rivolte alla

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Per approfondimenti si veda la sezione tematica Sviluppo territoriale del sito <u>www.comune.chieri.to.it</u> 13 Documenti: esaminati:

PTI Asti: Il futuro dalle radici: sviluppo sostenibile per il territorio della qualità

valorizzazione delle filiere agro-alimentari e alla valorizzazione di un paesaggio di qualità, anche nella prospettiva di ridefinire i rapporti con Torino.

# 6. Interazione tra le componenti

Lo sviluppo dell'Ambito appare già caratterizzato da una buona integrazione tra le sue componenti strutturali, in particolare tra ambiente rurale e urbano, paesaggio, agricoltura, residenza e turismo metropolitano di breve raggio. Lo stesso insieme di componenti potrebbe avere un maggior effetto attrattivo su attività innovative, servizi qualificati, manifestazioni commerciali e culturali. Ciò comporterebbe tuttavia un miglior collegamento ferroviario e stradale con i grandi nodi dell'accessibilità metropolitana (aeroporto, TAV, autostrade). Questi sviluppi insediativi e infrastrutturali risultano tuttavia necessariamente limitati dall'esigenza di conservare le risorse ambientali, paesaggistiche e agricole su cui si fondano. In particolare risulta già ora gravemente compromesso lo stato ambientale delle risorse idriche

# AIT N. 15 CARMAGNOLA

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait conta circa 50.700 abitanti, distribuiti su un territorio dai margini piuttosto sfumati verso le numerose Ait contigue (Torino, Saluzzo, Savigliano, Bra, Alba, Asti e Chieri). Ciò dà luogo a forti sovrapposizioni, che tuttavia non pregiudicano la caratterizzazione identitaria dell'Ambito. Questa si fonda, oltre che sulla comune gravitazione su Carmagnola, anche su specifiche componenti quali il corso del Po nella pianura a monte di Torino, la corrispondente fascia fluviale protetta, le cave di inerti con i progetti di riqualificazione connessi al parco del Po, la notevole estensione di terreni molto fertili, la relativa ricca produzione cerealicola e orticola (peperoni, asparagi) e la specializzazione nelle erbe officinali (Pancalieri). Tra le dotazioni di carattere urbano emerge il patrimonio storico architettonico, urbanistico e museale di Carmagnola, la buona dotazione di infrastrutture (ferrovia e autostrada con facile accesso al nodo metropolitano) e la presenza di numerosi stabilimenti industriali. Questi sono in maggioranza legati alla filiera dell'auto (stampi e stampaggi in metallo e plastica, componentistica), ma con presenze significative anche di altre specializzazioni come il packaging e l'alimentare. E' significativa la presenza di istituti scolastici medi e superiori (Carmagnola, Carignano, Lombriasco).

# 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo di Carmagnola, di impianto medievale, è andato sviluppandosi in modo diffuso ramificandosi nelle aree agricole con insediamenti per attività produttive collocate nei diversi protendimenti verso la campagna con una maggior concentrazione tra l'autostrada Torino - Savona e la ferrovia. Una tipologia di sviluppo che, seppure per dimensioni ridotte, interessa anche i centri minori dell'ambito.

Sia le nuove aree residenziali previste che quelle a destinazione produttiva sono localizzate in modo da compattare e completare l'esistente.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait occupa una posizione di rilevanza regionale per quanto riguarda la produzione agricola e le manifestazioni fieristiche connesse, nonché per il reddito prodotto dalle sue industrie e per la loro presenza – anche a livello di progettazione - in filiere metropolitane a cominciare da quella dell'auto. Le relazioni internazionali fanno capo alle stesse imprese industriali. Questo ambito partecipa inoltre all'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Alcotra con un progetto condiviso con le Haute Alpes nel PACA.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Dalla prossimità alla capitale regionale è derivata negli ultimi decenni la caratterizzazione ambivalenterurale-agricola e metropolitana – dell'Ait, con riversamento di stabilimenti industriali e, a Carmagnola e
nei comuni più vicini a Torino, anche residenziale. La fertilità dei suoli e la trama consolidata di imprese
agricole assicurano una forte permanenza di questa attività, pur con trasformazioni legate alla nuova
PAC, in particolare dalla cerealicoltura intensiva a produzioni più differenziate e di qualità, già
largamente presenti. Ciò richiede anche una limitazione e una razionalizzazione nell'uso urbano del suolo
agrario, in termini di aree industriali e di freno dello sprawl insediativo di capannoni e villette. L'attività
industriale ha certamente anch'essa un futuro, come componente del sistema metropolitano, specie se
integrata in lavorazioni di livello qualitativo elevato. I progettati interventi di potenziamento della
viabilità locale (progetti Ares su SS 20) miglioreranno il ruolo nodale sub-metropolitano dell'Ambito,
cerniera fra Torinese e Braidese. Inoltre sono previsti interventi di miglioramento dei collegamento con
Moncalieri e con il Braidese (SP 393 e SP 661) oltre alla realizzazione del casello autostradale di
Carmagnola sud con la relativa bretella di collegamento alla ex SR 20. In particolare per gli interventi

dell'offerta di trasporto collettivo su gomma del bacino di Bra e di quella su ferro del bacino Racconigi-Cavallermaggiore-Savigliano-Fossano).

# 5. Progettazione integrata

L'ambito non coincide con le aree nelle quali sono stati attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi. Al suo interno, sono tuttavia in atto alcuni tentativi che cercano di mettere in atto programmi integrati di sviluppo. Va in questa direzione, ad esempio, l'Ecomuseo della canapa, il quale però riguarda unicamente il comune di Carmagnola e non vede la partecipazione di una rete locale ampia e differenziata.

#### 6. Interazione tra le componenti

Sinergie di sviluppo locale possono derivare da un maggior legame tra agricoltura di qualità (agriturismo e vendita diretta di prodotti tipici), fruizione sportiva, ricreativa e formativa del Parco fluviale del Po, valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, manifestazioni fieristiche e culturali. Queste risorse potrebbero essere rese fruibili in circuiti centrati soprattutto sul Po, su Carmagnola e Carignano, rivolti a una domanda metropolitana di turismo culturale, commerciale e ricreativo di breve raggio. Altre sinergie possono derivare da un maggior collegamento delle imprese produttive locali tra loro e con servizi e ricerca, da realizzare soprattutto a livello metropolitano, ma con ricadute locali sull'incremento dei servizi alle imprese e del numero di laureati e diplomati, ora percentualmente basso.

# AIT N. 16 PINEROLO

# 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde alla subregione storica del Pinerolese e all'attuale area di gravitazione della città di Pinerolo. Conta intorno ai 134.000 abitanti, distribuiti prevalentemente nella fascia di collina e pianura pedemontana e nelle basse valli urbanizzate del Chisone e del Pellice. Presenta importanti dotazioni primarie: minerarie (cave di pietre ornamentali tra la bassa val Pellice e Barge, estrazione di talco), climatiche (colline pedemontane), pedologiche (suoli fertili e irrigui nella pianura), idriche (ma con problemi di inquinamento), forestali nella montagna. Sono rilevanti anche le risorse patrimoniali: naturali (Parchi Orsiera-Rocciavré, val Troncea ecc.), storico-culturali (Centro storico di Pinerolo, Torre Pellice e tradizione valdese, ecomuseo delle miniere in val Germanasca, forte di Fenestrelle, ecc.) e paesaggistiche. Queste ultime, specie nella fascia collinare pedemontana, esercitano un'attrazione residenziale sulla popolazione metropolitana. Il valore della nodalità non è molto alto, ma esistono buoni collegamenti (autostradale e ferroviario da potenziare) con il nodo di Torino, da cui Pinerolo dista solo una quarantina di chilometri. Un'industrializzazione di antica data ha sedimentato un capitale fisso, sociale, cognitivo e imprenditoriale che, unito al decentramento da Torino - specie nei Comuni a contatto con l'area metropolitana - fa di questo territorio un ambito manifatturiero tra i più importanti della Regione, con buona presenza di attività innovative e di servizi per le imprese. Esso si basa su meccanica di precisione, macchine utensili, componentistica auto e, in minor misura, su tessile, alimentare e carpenteria metallica. Sono presenti alcune unità di dimensioni medio-grandi, come la SKF, e numerose piccole e medie. Anche l'agricoltura occupa una posizione rilevante per SAU, per addetti e soprattutto per la sua evoluzione verso specializzazioni di pregio (frutticoltura, zootecnia, viticoltura, coltivazioni biologiche, prodotti tipici locali), con presenza significativa nell'offerta di servizi per il turismo e la formazione. Il turismo può contare con una gamma assai vasta di risorse attrattive (meno su quelle ricettive): qli sport invernali nelle alte valli Chisone e Germanasca, l'attività fieristica (Pinerolo, Cavour), la cultura e la religione valdese (Torre Pellice, Praly), il patrimonio storico (Pinerolo, forte di Fenestrelle, Scopriminiera in val Germanasca), l'equitazione (Pinerolo, Vigone), l'escursionismo specie nei parchi naturali, gli stages didattico-ambientali (Prà Catinat). Il sistema formativo si basa inoltre su una consolidata struttura scolastica media-superiore e su una limitata presenza di corsi universitari.

# 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo è per gran parte caratterizzato da un insieme di conurbazioni a diffusione arteriale nei fondovalle: in Val Chisone, da Perosa Argentina a Villar Perosa e da Porte a Pinerolo, nella Val Pellice, da Torre Pellice fino a Luserna S.Giovanni, con centri minori collocati nelle aree pianeggianti e nella fascia pedemontana, a monte della SS. n. 589, con consistenti insediamenti industriali a Villar Perosa. Lungo la SS. n. 589, nella tratta tra Pinerolo e Cumiana, si rilevano annucleamenti diffusi.

Le previsioni di espansione dell'urbanizzato sono piuttosto rilevanti, sia nei comuni con territorio pianeggiante che montano. Le espansioni previste più rilevanti, in termini di dimensione, sono indubbiamente quelle di Pinerolo, ma anche comuni di minor rilevanza quali Cantalupa, Cumiana, Bricherasio, Villar Perosa e Torre Pellice prevedono significative aree residenziali di nuovo insediamento. In alcuni di questi centri l'espansione avviene compattando l'edificato esistente, mentre in altri è prevista in modo più diffuso e disperso.

Le previsioni di nuove aree a destinazione industriale si localizzano lungo le direttrici viarie nei pressi di Pinerolo, ma si osservano anche numerosi agglomerati produttivi, sia di espansione che di completamento e riordino, si rilevano lungo la viabilità montana, in direzione di Perosa Argentina.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

A prescindere dal notevole contributo che i settori agricolo, industriale e turistico danno alla formazione del reddito regionale, per quanto riguarda le relazioni territoriali l'Ait svolge un ruolo principalmente locale e provinciale. Le principali relazioni internazionali dell'Ait passano attraverso la Chiesa riformata valdese con sede principale a Torre Pellice. Anche l'accesso al valico del Monginevro attraverso la Val Chisone può favorire relazioni transfontaliere, soprattutto turistiche e culturali.

In questa direzione, sono consolidate le relazioni transfrontaliere che coinvolgono la parte pinerolese della montagna olimpica (v. Ait 13), e l'Ait Pinerolo nell'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Alcotra, in particolare verso il PACA e le Hautes Alpes e, in misura minore, verso il Rhône Alpes e la Savoie.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

La vicinanza a Torino e il miglioramento delle connessioni infrastrutturali (potenziamento della ferrovia, conversione della stazione di Pinerolo da terminale a passante e migliore connessione con la val Pellice, Movicentro di interscambio ecc) tendono a incorporare il Pinerolese nello spazio metropolitano, con processi già in atto di periurbanizzazione nella pianura e nel pedemonte, di fruizione ricreativa (accompagnata da acquisizione di seconde case) nella montagna. A fronte di questa avanzata del fronte metropolitano, la forte identità culturale, sociale e istituzionale del territorio tende a salvaguardarne le specificità e le forme di sviluppo più radicate nelle risorse naturali e patrimoniali locali, cercando tuttavia di cogliere e selezionare le opportunità derivanti dall'integrazione metropolitana<sup>14</sup>. In particolare l'integrazione si presenta vantaggiosa per quanto riguarda le filiere produttive industriali e agricole e il turismo di breve raggio. E' più problematica per quanto riguarda la periurbanizzazione residenziale e le seconde case, in relazione ai consumi di suolo fertile nella pianura e all'impatto paesaggistico nella zona collinare e montana.

#### 5. Progettazione integrata

La progettazione integrata dell'ambito presenta una suddivisione fra la parte montana e la parte di pianura che appare però in via di superamento attraverso le iniziative più recenti. Nel complesso, la progettazione integrata è caratterizzata da un medio ancoraggio territoriale e da una forte organizzazione degli attori locali, così come medio è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriale di livello regionale. Le prospettive sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'agricoltura e della produzione agro-industriale e del turismo e valorizzano principalmente le componenti materiali del capitale territoriale sia nella parte montana, sia in quella di pianura. Tali prospettive di sviluppo caratterizzano però in maniera differente le diverse parti dell'ambito, riproponendo nuovamente le differenze fra pianura e montagna, così come differenziate sono le criticità con le quali si confrontano, come il consumo di suolo e le compromissioni ambientali e paesaggistiche, la dipendenza da Torino, lo spopolamento della montagna ecc.

# 6. Interazione tra le componenti

Si osserva una relativa separatezza nell'uso di alcune risorse locali che potrebbe esser meglio integrato: tra l'agricoltura commerciale tradizionale e quella più ecologicamente e socialmente orientata; tra le risorse primarie (suoli agrari, acque) sovra-sfruttate nelle pianura e quelle sotto-utilizzate della montagna (pascoli, foreste); tra le diverse forme di turismo (della neve, gastronomico, fieristico, escursionistico, naturalistico, culturale, religioso). In molti casi questa carenza di interazione alimenta la già rilevata dicotomia territoriale pianura/montagna che andrebbe superata connettendo meglio i circuiti dell'informazione, dei servizi, dell'offerta turistica e commerciale. La qualità ambientale e le capacità intellettuali, lavorative e istituzionali presenti in elevata misura potrebbero inoltre legarsi di più alle attività innovative, di ricerca e di formazione superiore, come massa critica per attrarre funzioni qualificate di livello metropolitano. Rischi di interazioni negative tra le componenti dello sviluppo e le risorse locali derivano dall'inquinamento delle acque (già notevole), dall'eccesso di carico demografico ed edilizio nella fascia pedemontana, dal consumo di suolo agrario nella pianura.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> DiTer e S&T, 2005, *Per una geografia dell'agire collettivo nel/del Pinerolese*, Rapporto di ricerca per la Provincia di Torino, Febbraio 2005

# AIT N. 17 VERCELLI

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait conta circa 121.000 abitanti. Comprende il vasto territorio di media e bassa pianura a gravitazione prevalente su Vercelli, con ai margini fasce di sovrapposizione con gli Ait confinanti (Novara, Biella, Ivrea, Chivasso), tutte comprese nella provincia di Vercelli. E' percorso dal Po, che segna il limite meridionale dell'Ambito. Assieme ai suoi affluenti Dora Baltea e Sesia e alla fitta rete di importanti canali derivati da questi fiumi (Cavour, Depretis, Farini, Naviglio di Ivrea ecc) rappresenta il più ricco patrimonio idrico della regione, purtroppo in uno stato di conservazione ambientale critico. Altra risorsa primaria di eccellenza è rappresentata dalla ricchezza di suoli agrari ad elevata fertilità. E' anche rilevante il patrimonio naturalistico, dato soprattutto dalle fasce fluviali - con i parchi del Po e delle Lame del Sesia – e dal Bosco delle Sorti della Partecipanza di Trino. Occupa una posizione di spicco il patrimonio storico-architettonico e urbanistico, con il sistema dei musei di Vercelli, ufficialmente riconosciuta come "città d'arte" (Museo Leone, Museo del Tesoro del Duomo, Museo Borgogna e Arca), centro storico e monumentale di Vercelli e di città minori, castelli, Grange di Lucedio.

L'Ait – in particolare a Vercelli e Santhià - presenta una nodalità elevata grazie alla posizione su importanti assi infrastrutturali (Autostrade A4 e A26/4, ferrovia Torino-Milano e altre minori) e la relativa vicinanza agli aeroporti internazionali, in ordine di prossimità al capoluogo provinciale, di Malpensa, Caselle, Linate e Genova.

La produzione risicola continua ad avere una considerevole importanza, pur attraversando da tempo una fase di riposizionamento di mercato e per molti versi critica, a causa della concorrenza estera. Il rilancio e la qualificazione del settore del riso sono obiettivi perseguiti anche attraverso l'istituzione del Distretto piemontese del riso, di cui la Provincia di Vercelli è capofila. Nella frangia occidentale di alta pianura è anche presente un distretto frutticolo. Nell'industria estranea alla filiera agro-alimentare (riserie, concimi) sono presenti imprese esterne di rango internazionale, operanti soprattutto nel capoluogo e nella parte occidentale dell'Ait, tra Santhià, Crescentino e Trino, in settori poco o nulla legati tra loro localmente (siderurgia, metalmeccanica, chimica, stampaggi di componenti per auto, fibre ottiche), a riprova dell'assetto despecializzato dell'industria vercellese. Fanno sistema - assieme ad analoghe realtà del Casalese - alcune presenze nel settore dell'elettronica, elettrotecnica e meccanica per la produzione di macchine per il freddo. Nel settore energetico va infine ricordata la centrale Enel di Leri-Cavour. l'Ait presenta anche una ricca, ma frammentata dotazione di attività di ricerca, sia universitarie (a Vercelli, sede dell'Università del Piemonte Orientale e del Politecnico di Torino), sia di altri enti pubblici e privati (Ospedale a Vercelli, centri di ricerche ENEA e Sorin a Saluggia), tra cui spiccano il Consorzio Univer, atto nell'innovazione nell'assistenza tecnologica alle imprese locali, e l'incubatore di imprese innovative da questo gestito, oltre all'Istituto sperimentale di risicoltura (Cra-Ris), in campo agricolo. In particolare la Sorin ha favorito la nascita di piccole imprese tecnologicamente avanzate nel settore biomedico. Le due sedi universitarie completano la buona dotazione scolastica media-superiore con l'offerta di numerosi corsi di laurea in discipline umanistiche e tecnico-scientifiche.

# 2. Sistema insediativo

La trama insediativa è imperniata sul sistema urbano di Vercelli, un nodo con diramazioni urbanizzate lungo i principali assi viari in uscita e lungo la tangenziale sud dove sono insediate le aree industriali più recenti

Sono inoltre da segnalare gli ampi e diffusi insediamenti produttivi localizzati in prossimità degli svincoli dell'autostrada Torino-Milano in adiacenza all'abitato di Santhià e gli sviluppi dei centri di Trino e Crescentino lungo i principali assi viari. Mentre le espansioni residenziali previste sono piuttosto contenute e gli ampliamenti sono generalmente volti a compattare il tessuto urbano consolidato, si osservano importanti incrementi di aree a destinazione produttiva (Crescentino, Trino, Santhià e Vercelli) organizzati sul territorio con sviluppi lineari lungo gli assi viari o come ambiti autonomi inseriti nel territorio agricolo in prossimità delle aree urbane. Immediatamente a ridosso del capoluogo provinciale, collegate dalla nuova tangenziale nord di Vercelli, vi sono il centro espositivo Expoblot, a Caresanablot, e l'area attrezzata per attività innovative di Borgovercelli, che ospita la struttura, in divenire, del Business Center di Vercelli.

# 3. Ruolo regionale e sovra-regionale

Oltre ad ospitare il capoluogo di provincia, l'Ait è un importante nodo infrastrutturale trasportistico tra l'area metropolitana, il novarese e il casalese , tra Genova, Alessandria e la valle d'Aosta con i suoi trafori. La sua integrazione sovra-provinciale è rivolta principalmente verso Novara, salvo che per le parti occidentali più connesse con il quadrante metropolitano. A livello nazionale emerge il suo ruolo di capitale del riso. La presenza di numerose imprese multinazionali, anche in campi tecnologicamente avanzati, e delle sedi universitarie assicura all'Ait un buon livello di internazionalizzazione.

Per il rafforzamento delle sue relazioni a scala del Nord Ovest e della macroare padana, l'Ait partecipa alla Fondazione delle Province del Nord Ovest, al tavolo interregionale dell'Adria PO Valley e alla Consulta delle Province Rivierasche del Po.

La presenza di numerose imprese multinazionali (anche in campi tecnologicamente avanzati), di sedi universitarie e di centri di ricerca, assicura all'Ait un buon livello di internazionalizzazione.

Le relazioni transfrontaliere sono consolidate attraverso la partecipazione dell'Ait all'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Italia-Svizzera, in particolare con il Cantone Vallese. Inoltre il territorio dell'Ait è compreso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi Mediterraneo.

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Benché la filiera del riso con le sue diramazioni in settori connessi (ricerca, chimica, energia in connessione con la centrale di Leri, ecc.) continui ad essere un'importante fonte di produzione di valore, essa non può offrire ulteriori occasioni di sviluppo, anche tenendo conto dei processi di riqualificazione in atto, necessari per il suo mantenimento competitivo e sostenibile non orientato alla crescita delle superfici produttive. La ricerca di nuove attività si orienta quindi principalmente in altre direzioni non alternative tra loro. Si pensa ad esempio di sfruttare la posizione nodale per attrarre attività logistiche, già presenti in discreta misura, che andrebbero efficacemente integrate nel quadro complessivo novarese ed alessandrino. Un'altra strategia consiste nell'attrarre imprese leader in vari settori che, come già s'è verificato (YKK, Prismian, Gammastamp ecc) possono "ancorarsi" al territorio, trovandovi condizioni favorevoli di contesto. Il Vercellese, nel quadro delle politiche di sviluppo regionali, è stato inoltre riconosciuto come futuro Polo di innovazione nel settore delle energie rinnovabili.

Altre possibilità di sviluppo derivano dalla presenza degli atenei e dei centri di ricerca già ricordati. Infine si punta anche su circuiti turistici che già oggi attraggono visitatori interessati al ricco patrimonio naturalistico, storico-culturale e gastronomico della città di Vercelli, della bassa pianura e delle fasce fluviali. A tutto ciò, soprattutto in chiave di riqualificazione generale del contesto, si ricollega l'attivazione del distretto vercellese del commercio e del tempo libero.

Per quanto riguarda le infrastrutture, il potenziamento della linea Alessandria-Casale Monferrato-Vercelli, come asse ferroviario principale del Corridoio 24, si pone in termini alternativi, o almeno complementari, al passaggio dello stesso da Mortara. Fondamentale, a tale riguardo, è ritenuta la prospettiva di un collegamento ferroviario veloce tra Novara, Vercelli, Casale Monferrato e Alessandria, al servizio di un migliore accesso alle sedi universitarie, dell'integrazione tra le città dell'area interessata, di un migliore collegamento tra Casale e l'asse ferroviario Torino-Milano e di una possibile vantaggiosa variante nel collegamento ferroviario tra Alessandria e Milano. L'elettrificazione della linea Vercelli-Casale, recentemente approvata, migliora le prospettive in tal senso. Attraverso la partecipazione alla "Comunità di progetto del Gran San Bernardo", vengono approfondite le possibilità di sviluppo di una direttrice ferroviaria tra Vercelli, Santhià, Ivrea, Aosta e Martigny, anche come tracciato complementare nell'ambito del Corridoi 24. Inoltre, la prospettiva della realizzazione del tratto di autostrada Broni-Pavia-Mortara-Stroppiana introduce la possibilità dell'apertura di una direttrice autostradale verso Piacenza, l'Emilia ed il Nord-Est.

### 5. Progettazione integrata<sup>15</sup>

La progettazione integrata dell'ambito è debolmente attiva e presenta una bassa potenzialità, così come è fondamentalmente debole il ruolo che essa può svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale. La debolezza dell'Ait riguarda principalmente la mancanza di coerenza nella progettualità e la sua bassa capacità attuativa, che non significa un'assenza di progettualità quanto piuttosto un mancato coordinamento degli attori che porta ad una notevole dispersione e divergenza delle risorse. Un'ulteriore problematica riguarda l'assenza di imprenditorialità locale.

Nonostante queste debolezze, la progettazione è caratterizzata da un medio ancoraggio territoriale ed ultimamente presenta sforzi formalizzati (come in passato ipotizzato con l'iniziativa per Piano Strategico "Vercelli 2020", il PISL di Vercelli "La città e il fiume", il PTI di Vercelli "Terra di Mezzo", gli interventi ancora in corso legati al Programma provinciale per le opere di accompagnamento all'Olimpiade Torino 2006, gli effetti delle realizzazioni dovute all'attuazione del PIA 2000-2006 della Provincia di Vercelli). Tra questi ultimi si ricorda inoltre il "Piano di valorizzazione dei centri storici e dei beni culturali", il Progetto europeo SSTILE (Progresdec) e il "Piano strategico per la valorizzazione dei beni culturali per le Terre del Grange".

Fra gli attori locali è decisamente debole la partecipazione degli attori privati ed è prevalente la presenza di soggetti pubblici. In particolare, la redazione del "Piano strategico per il vercellese" vede la partecipazione di enti pubblici a livello nazionale e si caratterizza come esperienza pilota italiana di valorizzazione dei Beni culturali del territorio (collocata a cavallo tra l'Ait di Vercelli e Chiasso).

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Documenti esaminati:

<sup>&</sup>quot;Piano strategico per il vercellese" primo Piano strategico di valorizzazione dei Beni culturali del territorio in Italia settembre 2007

L'attenzione al rafforzamento delle azioni volte ad un modello di sviluppo sostenibile con al centro il patrimonio culturale e la riqualificazione urbana, annessa allo sviluppo di centri commerciali naturali, è riscontrabile anche da parte degli attori locali. Lo sviluppo del turismo integrato e sostenibile è una delle prospettive con un legame diretto al patrimonio storico – artistico – culturale naturalistico, in cui le caratteristiche del centro storico di Vercelli e il suo sistema museale contribuiscono a concretizzare l'aspirazione dell'assunzione di rilevanza regionale.

Altre prospettive riguardano l'ambiente e l'agricoltura e fanno esplicitamente "presa" sulla dotazione del capitale territoriale locale. Le risorse territoriali valorizzate sono fortemente specifiche, in particolare per quanto riguarda le risorse culturali e le caratteristiche fisico-ambientali in relazione alla necessità di sviluppare un sistema territoriale in chiave di "area vasta". Meno valorizzate sono invece le risorse territoriali connesse alla dotazione infrastrutturale, a parte le dotazioni viabilistiche e ferroviarie, viceversa piuttosto sviluppate. Le prospettive di sviluppo individuate devono confrontarsi con le criticità locali per quanto riguarda le difficoltà della risicoltura tradizionale.

## 6. Interazioni tra componenti

Oltre al rafforzamento dei legami di filiera già esistenti all'interno di alcuni comparti (riso, macchine per il freddo), relazioni utili, ora assai deboli, si potrebbero avere tra agricoltura, industria manifatturiera ed energetica e università; tra università, ospedale e altri centri di ricerca. Anche l'attivazione dei sopra ricordati circuiti turisti richiede una più stretta integrazione tra le componenti coinvolte, con le attività agricole, la formazione e con componenti ora deboli, come manifestazioni, congressi, fiere. Tra le interazioni negative si segnala soprattutto l'impatto dei prodotti chimici usati nella risicoltura sullo stato ambientale delle acque e del suolo, sebbene in progressiva attenuazione; la grave minaccia derivante dallo stoccaggio di scorie nucleari nell'area di Saluggia. In positivo, possono essere rintracciate potenziali interazioni tra università e sistema di fruizione del patrimonio storico-culturale; tra la facoltà vercellese di Ingegneria, le strutture di ricerca e innovazione e le prospettive del Polo di innovazione energetico; tra le attività agricole e la costruzione delle reti ecologiche; tra l'interconnessione tra le linee ferroviarie ad alta velocità e storica a Santhià e lo sviluppo delle attività logistiche.

# AIT N. 18 CASALE MONFERRATO

# 1. Componenti strutturali

L'Ait conta 74.320 abitanti. Comprende sia i Comuni della pianura settentrionale della provincia di Alessandria, sia un esteso territorio collinare che gravita prevalentemente su Casale Monferrato ed è compreso tra il confine della provincia di Vercelli e quello della provincia di Asti. Ricade nell'Ambito un vasto tratto del Po e del corrispondente parco fluviale, risorsa idrica e ambientale di prim'ordine, ma anche, al tempo stesso, elemento di rischio (idraulico ed idrogeologico). L'agricoltura può contare su suoli particolarmente fertili nella pianura e adatti a colture specializzate (vigneto, frutteto) nelle colline. Rivela inoltre un promettente orientamento verso i prodotti tipici. Il patrimonio storico architettonico e urbanistico, presente anche in forma diffusa nel tratto monferrino (castelli, Sacro Monte di Crea), è principalmente concentrato in Casale Monferrato, il cui centro storico occupa una posizione di prim'ordine nella Regione. Presenta caratteri di eccellenza anche il paesaggio collinare oggetto della candidatura UNESCO.

L'Ait, posto sulla direttrice del Corridoio Europeo 24, gode di una nodalità potenziale solo in parte valorizzata, specie per quel che riguarda la scarsa operatività delle linee ferroviarie e i collegamenti telematici ulteriormente potenziabili. Un'industrializzazione di vecchia data ha lasciato alcune eredità negative (bonifiche degli impianti di produzione dell'eternit)<sup>16</sup>, ma anche molte positive, sedimentando capacità lavorative e imprenditoriali tuttora operanti nel settore meccanico In particolare è presente nell'Ambito, con qualche gemmazione nel Vercellese, un distretto "del freddo" (refrigeratori professionali e industriali). Vi partecipano – contando anche l'indotto - una trentina di aziende specializzate, molte delle quali detengono rilevanti quote del mercato nazionale e internazionale di prodotti di nicchia. Sempre nel comparto meccanico ed elettromeccanico si segnala la produzione di macchine per la stampa e la cartotecnica. Entrambi questi comparti sviluppano strategie competitive basate sull'innovazione (elettronica, ecc.). Quest'ultima – nell'industria come in altri campi - trova condizioni potenzialmente favorevoli nel livello di istruzione dei residenti, nelle dotazioni di servizi per le imprese, scolastici, universitari e ospedalieri.

# 2. Il sistema insediativo

Il sistema insediativo dell'ambito è caratterizzato dal polo di Casale Monferrato il cui nucleo storico è andato espandendosi lungo la sp. n. 31 nelle due direzioni (nord e sud) e lungo la sp. n. 55, in direzione

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Oggetto del PISL e del Contratto di quartiere Eter-not di Casale M.to.

di Valenza, dove prevalgono insediamenti per attività produttive. L'insediato restante dell'ambito è costituito di piccoli annucleamenti collocati prevalentemente sui rilievi collinari.

Mentre le previsioni di ampliamento residenziale di Casale Monferrato sono piuttosto ridotte e localizzate in modo compatto nei pressi dell'urbano consolidato, sia nei comuni localizzati in territorio pianeggiante che sui rilievi si rilevano previsioni di espansione che si attestano lungo gli assi stradali in maniera diffusa.

La maggior concentrazione di aree a destinazione produttiva è collocata lungo la sp. n. 55 in uscita da Casale Monferrato, queste aree sono individuate come completamento e riordino dell'esistente.

Nel resto dell'ambito le previsioni di espansione delle aree industriali si individuano principalmente lungo gli assi viari, come nei pressi delle strade statali n. 590 e n. 457, ma anche come agglomerati distanti dai centri urbani, come nel caso delle aree nel comune di Occimiano, all'interno del territorio agricolo.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

E' un ambito di cerniera tra Novarese e Alessandrino e tra Piemonte orientale e la bassa pianura Lombarda (Mortara, Pavia), interessato da una articolata rete ferroviaria di vecchio impianto: Casale è infatti un crocevia di linee scarsamente dotate e sotto-utilizzate per Valenza, Asti,Mortara e Vercelli. L'Ambito tende più a fare sistema con Novara e Vercelli (Parco del Po, risicoltura, sistema industriale locale, Università ecc) che con Alessandria. La parte collinare e la stessa Casale M. hanno relazioni piuttosto consolidate con la Lombardia soprattutto per quanto riguarda le fiere, il turismo e le seconde

Le relazioni internazionali fanno capo al "distretto industriale del freddo" non solo per quanto riguarda l'esportazione, ma anche i sevizi, la ricerca e il capitale multinazionale.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Nell'Ait sono presenti tendenze plurime. Casale M. mantiene e rafforza la sua vocazione terziaria (servizi commerciali e d'impresa, ospedalieri e scolastici, università e altre funzioni culturali, turismo). L'area collinare si orienta verso un turismo rurale, eno-gastronomico e culturale, promosso dal Progetto Monferrato sostenuto dalla Provincia (con il progetto strada dei vini del Monferrato) e da istituzioni locali pubbliche e private; la fascia fluviale del Po verso un turismo naturalistico e culturale (vari progetti a cui partecipano l'Autorità di bacino, gli enti locali e l'Università P.O.). La pianura prosegue nello sviluppo agricolo basato su colture intensive e ospita al tempo stesso il sistema manifatturiero locale. Quest'ultimo tende a superare le crisi ricorrenti con la ricerca di nuovi mercati e con innovazioni di processo e di prodotto (informatica ed elettronica), che richiedono però un accesso alle nuove tecnologie non facile per le imprese minori. Quanto agli aspetti infrastrutturali. Il potenziamento di Casale come nodo ferroviario sulla linea Alessandria-Vercelli (in alternativa al tracciato Alessandria-Mortara del Corridoio 24) può contribuire a rafforzarne le potenzialità di connessione sub-regionale e transregionale. Ciò favorirebbe anche qualche sviluppo della logistica di rilievo sub-regionale come nel caso del programmato insediamento di Coniolo.

### 5. Progettazione integrata<sup>17</sup>

L'ambito di progettazione integrata non coincide completamente con le aree nelle quali sono stati attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi (coinvolgendo gli Ait di Alessandria ed Asti). Al suo interno, sono in atto alcuni cambiamenti per cercare di mettere in atto programmi integrati di sviluppo. Va in questa direzione, ad esempio, l'Ecomuseo della pietra da cantoni, il quale riguarda un territorio ampio, vede la partecipazione di attori pubblici e privati per lo sviluppo e la salvaguardia del territorio e delle sue specificità. Le principali prospettive di sviluppo riguardano il potenziamento della filiera del freddo, della logistica e dell'accessibilità e la produzione di energia alternativa (filiera agro-forestale per impianti di cogenerazione).

### 6. Interazioni tra componenti

L'accennata relativa separatezza nei cammini di sviluppo settoriali può essere convenientemente superata legando maggiormente tra loro alcune componenti. Per quanto riguarda l'industria si richiedono maggiori legami tra imprese, anche in vista dell'accesso ai servizi, al trasferimento tecnologico e alla ricerca. Questi input strategici potrebbero essere maggiormente forniti da imprese e istituzioni locali. In particolare andrebbe rafforzata la collaborazione con l'Università. Nel settore turistico l'integrazione tra cultura, patrimonio architettonico e naturalistico, paesaggio, prodotti tipici, eno-gastronomia, fiere e commercio risulterebbe potenziata da un maggior legame di circuito (anche sovralocale) tra mete urbane, collinari e fluviali. Un rilevante contributo allo sviluppo del sistema locale verrebbe, come s'è

\_

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Documenti esaminati:

PTI Casale Monferrato: Programma territoriale integrato dell'area casalese: freddo, logistica, energia per uno sviluppo competitivo

detto, dal potenziamento delle linee ferroviarie – ora sottoutilizzate - che convergono su Casale M. Le interazioni negative riguardano soprattutto i rischi di degrado ambientale e paesaggistico della dispersione insediativa (villette, capannoni, grandi superfici commerciali) e di una progettazione inadequata delle infrastrutture.

# AIT N. 19 ALESSANDRIA

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait comprende buona parte dell'ampio golfo di pianura che si apre in corrispondenza della confluenza della Bormida nel Tanaro e di questo fiume nel Po. Comprende inoltre le ultime propaggini delle colline del Monferrato che orlano la pianura sul lato settentrionale e occidentale. Conta intorno ai 150.000 abitanti, che gravitano prevalentemente su Alessandria.

Le principali risorse primarie sono quelle idriche del Tanaro, della Bormida (compromesse però da un tasso di inquinamento elevato) e del Po, che raggiunge qui la sua massima portata regionale; quelle pedologiche (elevata fertilità della pianura) e morfologiche (ampia disponibilità di spazi pianeggianti per insediamenti industriali e logistici). Le fasce fluviali - in particolare il Parco del Po - rappresentano da un lato criticità per la struttura idrogeologica degli argini e, dall'altro, le principali dotazioni naturalistiche a cui si aggiungono quelle urbanistiche, paesaggistiche e quelle architettoniche del capoluogo. Le componenti più decisive delle sviluppo locale derivano dalla posizione geografica nodale e dalle dotazioni infrastrutturali. Alessandria è infatti il principale nodo ferroviario della Regione e viene subito dopo Torino come nodo autostradale, trovandosi all'incrocio delle due principali direttrici regionali: quella latitudinale (A21, estensione meridionale del Corridoio 5) e quella longitudinale (A26), sull'asse principale del Corridoio 24. Di conseguenza l'Alessandrino si trova al crocevia di flussi di traffici verso il nord derivati dallo sviluppo dei porti liguri e dall'asse di sviluppo europeo che dal sud della Francia si dirige verso l'est europeo, generando la formazione di due dorsali di sviluppo: la dorsale sud-nord, che collega l'arco portuale ligure con il Sempione (e il centro Europa) e la dorsale ovest-est, a carattere più locale che collega Cuneo ed Asti con Casale e si riconnette con la Voltri - Sempione e con l'asse della via Fmilia.

L'elevata nodalità ha favorito anche la concentrazione ad Alessandria di funzioni urbane terziarie, che, assieme all'elevato numero di residenti con una formazione superiore, sono un'altra dotazione rilevante dell'Ambito. Tra queste emergono le fiere (tra cui quella orafa internazionale di Valenza), i servizi per le imprese, quelli ospedalieri, scolastici e universitari. La città è una delle tre sedi principali dell'Università del Piemonte Orientale e ospita anche una sede del Politecnico di Torino.

Le attività industriali, presenti da tempo, non hanno mai fatto sistema né ad Alessandria, né lungo l'asse di localizzazione Felizzano-Quattordio, mentre costituiscono un vero e proprio distretto a Valenza, dove si è sviluppato un polo orafo di rilevanza mondiale. In esso sono presenti 1300 aziende, con circa 7000 addetti, che coprono l'intera filiera del gioiello. La maggior parte delle imprese ha dimensione artigiana, ma non mancano gruppi leader (Bulgari, Damiani, ecc.).

# 2. Il sistema insediativo

Alessandria costituisce uno dei principali nodi ferroviari piemontesi e la sua espansione si è essenzialmente concentrata tra la tangenziale interna (asse C.so 4 Novembre- Via Spalto Marengo) e quella esterna caratterizzata da addensamenti misti residenziali-produttivi ed alcune aree rurali. Sull'altro lato della linea To-Ge la città si è sviluppata tra la linea ferroviaria Al-Nizza Monferrato e quella per Ovada; mentre tra questa e la To-Ge si colloca un'area industriale di notevoli dimensioni. Valenza, collocata sulla sponda destra del Po e secondo polo per dimensioni dell'Ait è caratterizzata da un tessuto centrale compatto ed una notevole dispersione verso la campagna. Gli altri centri di dimensioni mediopiccole sono diffusi sul territorio, spesso con notevoli dispersioni che è particolarmente evidente nei piccoli insediamenti delle aree collinari.

Le aree industriali attualmente impegnano superfici piuttosto rilevanti del tessuto urbanizzato e sono organizzate come agglomerati compatti all'esterno dei nuclei consolidati. Le maggiori espansioni riguardano il Comune di Alessandria e sono collocate lungo le principali direttrici infrastrutturali.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Per la posizione geografica, l'Ait gioca un ruolo di prim'ordine a livello nazionale ed europeo, nel sistema dei trasporti terrestri e delle connesse attività logistiche.

Alla scala del Nord Ovest l'Ait riveste una funzione di cerniera tra il Piemonte, la Liguria (il porto di Genova in particolare), la Lombardia meridionale e, attraverso ad essa, l'asse emiliano. La sua centralità rispetto al Nord Ovest è sottolineata anche dall'appartenenza alla fondazione delle Province del Nord Ovest con il ruolo di sede amministrativa.

Inoltre l'Ait ha un ruolo strategico dal punto di vista della logistica e del traffico merci nella macroregione, come retroporto naturale di Genova; nodo del Dry Channel (che relaziona l'Ait con il novarese e il torinese); sede di nodi di interscambio logistico di importanza macro-regionale (Rivalta

Scrivia e Arquata Scrivia); soggetto attivo della Società Logistica dell'Arco Ligure e Alessandrino (SLALA), in rete con le Province di Genova e di Savona e gli AIT "Casale Monferrato", "Novi Ligure" e "Tortona".

Alla scala della macroarea padana, l'Ait partecipa al Tavolo interregionale dell'Adria Po Valley e alla Consulta delle Province Rivierasche del fiume Po, per il coordinamento delle politiche territoriali dei territori rivieraschi (della macroregione padana).

Per quanto concerne la formazione universitaria, l'Ait dipende strettamente dall'area ligure-lombarda; in particolare Pavia, Milano, Genova sono le province che raccolgono la maggior parte degli studenti residenti iscritti in altra regione. Relazioni degne di nota sono instaurate con Torino (Università del Piemonte Orientale e Politecnico), con corsi localizzati sul territorio dell'Ait in parte attrattivi a livello locale.

Un raggio internazionale ancora più vasto caratterizza il polo orafo di Valenza, che importa ingenti quantità di oro e pietre preziose ed esporta il 65% della sua produzione, soprattutto negli Stati Uniti, in Giappone e in Germania.

# 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'evoluzione del sistema appare sempre più condizionata dalla sua posizione di potenziale retroterra immediato del porto di Genova oltre Appennino, capace di offrire ad esso gli spazi pianeggianti necessari per lo sviluppo delle sue funzioni. I principali progetti territoriali riguardano perciò le infrastrutture, la logistica e le trasformazioni urbane connesse. In particolare l'Ambito di Alessandria, insieme a quelli di Novi Ligure e Tortona, rappresenta un crocevia logistico di rilevanza nazionale e presenta una radicata presenza di centri merci di dimensioni notevoli e spesso dotati di elevata specializzazione merceologica. L'aumento dei traffici merci nel Mediterraneo offre ora all' area l'opportunità di accogliere qualificate attività di logistica e servizi.

La fitta infrastrutturazione, la densa urbanizzazione, con attività produttive posizionate lungo i principali assi stradali di antica industrializzazione, la radicata presenza di centri merci, la prospettiva di sviluppo di importanti progetti nel campo della logistica, quali il parco logistico di Alessandria (Cantalupo, Casalbagliano, Villa del Foro), il progetto Logistic Terminal Europe (Castellazzo Bormida), rendono attuale l'attivazione non solo di una funzione retroportuale in continuità territoriale, ma anche la fungibilità di infrastrutture globali per servizi di logistica distrettuale e iniziative di city logistics. Queste possibilità di sviluppo del polo alessandrino vanno comunque considerate e valutate in sinergia, oltre che con il grande nodo novarese, anche e soprattutto con le prospettive di consolidamento degli altri due poli importanti del basso Alessandrino (Novi e Tortona), in grado di fare sistema lungo il segmento meridionale dell'asse Genova-Sempione.

Altre tendenze in atto consistono nel rafforzamento e nella sempre maggior qualificazione dei servizi presenti nella città, anche in relazione alle specializzazioni industriali, logistiche, fieristiche turistiche ecc. dell'intera provincia: in particolare nel campo dei servizi per le imprese, della formazione, del trasferimento tecnologico e della ricerca, con una crescente partecipazione dell'Università P. O. e del Politecnico di Torino.

Il cammino evolutivo del distretto orafo prevede di far fronte alle crisi ricorrenti con una sempre maggior integrazione di filiera sovralocale (meta-distrettuale) per quanto riguarda formazione, innovazione tecnologica, marketing, progettazione (design e moda: collegamenti con Milano).

# 5. Progettazione integrata<sup>18</sup>

Il processo di progettazione integrata ha preso recentemente corpo sia con l'accordo per la preparazione del piano strategico "Alessandria 2008" siglato a marzo 2008, che con la redazione di PTI riferiti ad un ambito territoriale allargato che comprende anche gli Ait di Tortona, Novi Ligure e Casale Monferrato.

L'accordo per la preparazione del piano strategico vede uno sforzo di coinvolgimento di differenti portatori di interesse istituzionali, economici e sociali sia appartenenti sia al settore pubblico che un ampio spettro di soggetti appartenenti al settore privato. Le prospettive su cui si sta articolando il documento strategico riguardano il territorio con focus sul campo sociale, economico e culturale.

La progettazione contenuta all'interno del recente PTI individua alcune prospettive di sviluppo relative: al distretto orafo di Valenza,

allo sviluppo di un polo della plastica e plasturgia ad Alessandria,

alla connotazione della città di Alessandria come città di servizi (terziario avanzato),

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Documenti esaminati:

PTI La congiunzione Sud-Est. PTI della piana Alessandrina: Conoscenza e innovazione per lo sviluppo delle vocazioni del territorio

PTI Casale Monferrato: *Programma territoriale integrato dell'area casalese: freddo, logistica, energia per uno sviluppo competitivo* 

Comunità montana Alta Val Lemme Alto Ovadese: PTI dell'Appennino e dell'Alto Monferrato: le energie, le acque e la natura

al consolidamento del polo industriale e ad un più generale ruolo di polo logistico integrato (con sinergie con l'Ait di Casale per quanto riguarda la filiera del freddo),

allo sviluppo di attività agricole specializzate e non,. nella piana alessandrina, e riqualificazione urbanistica degli insediamenti produttivi,

alla creazione di una cittadella delle scienze e delle tecnologie a cui si affianca la logistica,

alla realizzazione di un centro di sviluppo di nuove tecnologie per l'energia e la chimica da fonti rinnovabili (produzione di biocarburanti) in relazione alla filiera agroalimentare.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Le principali integrazioni positive riguardano, come già s'è detto, il rapporto tra la qualificazione delle produzioni, lo sviluppo di attività specializzate (trasporti, logistica, fiere, turismo), l'offerta locale di servizi e di attività di ricerca (Università, Politecnico), l'integrazione del distretto orafo con il suo territorio, come previsto dal PISL Valenza. Ciò richiede a sua volta programmi integrati di ristrutturazione e riorganizzazione dello spazio urbano e periurbano, con particolare attenzione alle trasformazioni d'uso dei suoli agrari. In particolare occorre un forte controllo sulla dispersione insediativa e su operazioni fondiario-immobiliari puramente speculative, che vanno al di là delle esigenze funzionali dell'industria e della logistica. Sotto questo aspetto è assolutamente necessaria una visione sovralocale dei nuovi insediamenti, coordinata con gli Ait di Casale M., Novara, Vercelli, Tortona e Novi Ligure, e inserita in una governance multilivello (governo centrale, Piemonte, Liguria, Province, Comuni).

#### AIT N. 20 TORTONA

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait si estende nella pianura dello Scrivia e del Curone, a monte della loro confluenza nel Po e nell'Appennino retrostante fin agli spartiacque appenninici di questi due corsi d'acqua. La maggior parte della popolazione (circa 61.000 abitanti) è insediata nella fascia pedemontana, dove è situata anche Tortona, centro di gravitazione dell'area. La principale risorsa primaria sono i suoli agrari della pianura con destinazione prevalente a seminativo e dai terreni collinari e intramontani destinati a vigneto e frutteto. La montagna interna e le fasce fluviali offrono spazi naturali e paesaggistici di pregio poco tutelati e solo in parte valorizzati (soprattutto nelle vallate appenniniche). Per evitare lo spopolamento della montagna interna, per favorire il presidio umano e la tutela del paesaggio si sono attivate diverse iniziative locali (in particolare Progetto Appennino e alcune azioni del Ptcp). Tortona presenta una nodalità trasportistica elevata, trovandosi all'incrocio delle ferrovie Genova - Milano e Torino - Bologna, e delle corrispondenti autostrade (A7 e A21). Anche per questa ragione fa registrare una radicata presenza di centri merci sia a Rivalta Scrivia (dove è collocato dal 1966 il principale polo logistico del basso Alessandrino, dotato di notevole capacità su un'area di 225 ettari), sia in Tortona (logistica di San Guglielmo, 50 ettari), e progetti di sviluppo nello stesso settore (come nel caso del Progetto Terminal Europe a Rivalta Scrivia). E' sede del Parco scientifico tecnologico della Valle Scrivia, ora orientato verso la chimica (materie plastiche) e il packaging alimentare, integrandosi così, tramite la collaborazione con il consorzio Proplast e il Politecnico di Torino (sede di Alessandria), nel cluster locale delle imprese innovative che operano in questo settore, alcune delle quali sono ospitate nell'area industriale attrezzata dello stesso Parco.

# 2. Ruolo regionale e sovraregionale

Tortona, centro principale dell'ambito, si caratterizza per un espansione lungo la ferrovia Genova-Milano (soprattutto verso Genova) con una significativa presenza di aree industriali ed un'edificazione dispersa verso la campagna, soprattutto nella parte pedecollinare. Nella parte pianeggiante dell'ambito si collocano i tre comuni di dimensioni intermedie di Sale, Castelnuovo Scrivia e Pontecurone con sviluppi arteriali e ramificati nei quali si rileva un significativo accorpamento delle destinazioni d'uso produttive. Nel territorio collinare l'edificato si è strutturato in maniera diffusa con piccoli nuclei residenziali ed una significativa compromissione dei suolo agricoli. E' da sottolineare che sono soprattutto le aree industriali sia di completamento che di espansione, previste sia in maniera lineare lungo le infrastrutture che come agglomerati all'interno del territorio agricolo che destano qualche preoccupazione in questo ambito soprattutto in relazione alla candidatura UNESCO.

# 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Per la posizione geografica e la nodalità infrastrutturale l'Ait ha un ruolo di ponte tra il Piemonte sudorientale, la Lombardia meridionale e l'Emilia Romagna, mentre le funzioni logistiche lo legano anche a Genova e a Milano. Il suo ruolo è si integra quindi in quello delle Ait confinanti di Novi Ligure e soprattutto di Alessandria - da cui dipende per i servizi - nella determinazione di uno dei nodi principali del più ampio macrosistema logistico del Nord Ovest. Anche le relazioni internazionali sono mediate dall'appartenenza al più ampio macroambito di programmazione dell'alessandrino.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

La vocazione trasportistica e logistica condiziona lo sviluppo della fascia pedemontana. Perciò l'Ambito di Tortona è interessato dai possibili sviluppi delle funzioni legate alla retroportualità ligure e alla possibilità di rappresentare uno dei nodi di una filiera logistica che interessa il basso Alessandrino. A questa si collegano anche alcune attività produttive (packaging) e di ricerca. In particolare sono orientati verso la logistica i nuovi programmi del Parco S.T. Potrebbero assumere un ruolo importante per lo sviluppo futuro dell'ambito le aziende legate al settore della plasturgia. La domanda di servizi e di lavoro qualificato stimola la crescita del terziario superiore di Tortona e di Alessandria. Il settore agricolo della pianura segue l'evoluzione di tutta la pianura alessandrina, mentre quello collinare e montano, con le produzioni tipiche, tende a legarsi con il turismo e potrebbe essere meglio valorizzato e tutelato.

#### 5. Progettazione integrata<sup>19</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Essa è caratterizzata da medio ancoraggio territoriale e da media organizzazione degli attori locali. Le prospettive di sviluppo che sono alla base delle azioni messe in atto nella progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte all'agricoltura e all'industria, in particolare a questo proposito nell'ultima fase di progettazione integrata in cui sono coinvolti anche gli Ait di Alessandria e Novi Ligure è presente la prospettiva di un consolidamento e sviluppo delle attività di natura industriale e della realizzazione di un centro di sviluppo di nuove tecnologie per l'energia e la chimica da fonti rinnovabili (produzione di biocarburanti) in relazione alla filiera agroalimentare. Tale prospettiva appare coerente con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse culturali e ambientali, anche se potrebbero essere maggiormente valorizzate le potenzialità di tipo immateriale (capitale umano e cognitivo).

Il recente PTI, sempre considerando un ambito territoriale più esteso comprendente anche agli Ait di Alessandria e Novi Ligure, sostiene la necessità valorizzazione e potenziamento del ruolo logistico e intermodale.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Le relazioni sinergiche tra ricerca (P.S.T.), università, materie plastiche, logistica, formazione e altri servizi (già presenti a Tortona e ad Alessandria) possono rafforzare un cluster industriale – terziario locale molto specifico. Altre sinergie possono aversi tra le dotazioni naturalistiche, paesaggistiche e storico-architettoniche (Tortona, Castelnuovo Scrivia, Cabella Ligure ecc) e l'agricoltura dei prodotti tipici (ancora poco sviluppata) per una maggior valorizzazione delle aree rurali parafluviali, collinari e montane, in circuiti estesi alle aree affini contigue della provincia di Alessandria e di Pavia. A questo proposito risultano particolarmente interessanti le azioni intraprese dal Progetto Appennino per la valorizzazione, riuso del patrimonio edilizio e rivitalizzazione demografica e economica dell'Appennino alessandrino. Le interazioni negative da controllare riguardano il carico edilizio e infrastrutturale della fascia pedeappenninica, la dispersione a nastro lungo le strade che lo percorrono, l'inquinamento dei suoli e dei corsi d'acqua ad opera dell'agricoltura intensiva della pianura, i rischi idrogeologici ed idraulici, la presenza di industrie a rischio di incidente rilevante così come di siti da bonificare.

### AIT N. 21 NOVI LIGURE

# 1. Componenti strutturali

L'Ait, centrato sulla conurbazione di sbocco e di fondovalle Scrivia (Novi L., Serravalle S., Arquata S.) conta circa 74.000 abitanti, distribuiti prevalentemente nella fascia pedemontana e collinare che orla a sud la campagna alessandrina, in corrispondenza dello sbocco dei torrenti Orba, Lemme e Scrivia. A monte di essa comprende anche i bacini montani del Lemme e del Borbera (affluente dello Scrivia), che penetrano nell'Appennino, fin allo spartiacque principale della catena.

Le risorse primarie sono rappresentate dai boschi e dai suoli agrari destinati a colture intensive nella pianura e a vigneto nelle colline, con produzioni pregiate (Gavi). Ambienti naturalizzati di rilevante valore paesistico-ambientale, in parte protetti, si hanno lungo le fasce fluviali (riserva speciale dell'Orba) e nella montagna interna (Parco delle Capanne di Marcarolo).

Trovandosi allo sbocco del principale asse storico delle comunicazioni tra Genova e la pianura del Po, l'Ait condivide l'elevata nodalità dei vicini ambiti di Alessandria e Tortona, ed è direttamente interessato

\_

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> Documenti esaminati:

PTI Alessandria: La congiunzione Sud-Est. PTI della piana Alessandrina: Conoscenza e innovazione per lo sviluppo delle vocazioni del territorio

Comunità montana Alta Val Lemme Alto Ovadese : PTI dell'Appennino e dell'Alto Monferrato: le energie, le acque e la natura

dall'imbocco nord del progettato Terzo valico. La posizione geografica e le dotazioni infrastrutturali fanno di Novi un nodo ferroviario delle tre linee Genova-Torino, Genova-Alessandria-Novara, Genova-Milano. Vi è presente uno scalo merci di 40 ettari, a tre chilometri dal casello autostradale del raccordo fra A26 e A7. Oltre allo scalo merci di Novi sono presenti nell'Ambito l'interporto di Arquata Scrivia e il centro logistico di Pozzolo Formigaro. Tutto ciò rende l'Ambito particolarmente adatto allo sviluppo di funzioni logistiche.

La posizione nodale ha da tempo favorito l'impianto di industrie manifatturiere in vari settori, specie quelli legati alle materie prime di provenienza portuale (siderurgia, alimentari), con presenza di grandi imprese senza rilevante indotto locale. Più distribuita e radicata è l'industria agro-alimentare (vitivinicola in particolare, ma anche dolciaria). Il capitale umano con formazione media e superiore è una risorsa per lo sviluppo di attività qualificate.

### 2. Il sistema insediativo

Novi Ligure segna il passaggio dalla Valle Scrivia all'Alto Monferrato con un urbanizzato compatto ed alcune dispersioni residenziali nel versante pedecollinare e lungo la SP n. 155 dove si rilevano notevoli addensamenti di aree per attività produttive. Tali insediamenti si sviluppano fino a ricongiungersi con lo sviluppo arteriale del nucleo di Basaluzzo e, sul lato opposto, in direzione dell'abitato di Pozzolo Formigaro, dove si rilevano aree (sia esistenti che previste) di dimensioni ragguardevoli per attività produttive. Si osservano poi nella parte terminale della Valle Scrivia sistemi insediativi di medie dimensioni, costituiti dai centri di Serravalle Scrivia e Stazzano con l'edificato che, oltre ad impegnare l'intero fondovalle, si disperde sui due versanti. Il centro di Arquata Scrivia è invece caratterizzato da un sistema insediativo compatto e dalla notevole estensione delle aree per attività produttive (esistenti e in progetto). Gli altri centri dell'ambito collocati prevalentemente a sud, nella valli laterali dell' Appennino ligure e, a nord, nelle colline dell'Alto Monferrato, si connotano per le loro dimensioni ridotte e per la notevole dispersione insediativa.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

La maggior parte dei transiti tra il Piemonte e la Lombardia occidentale (Milano in particolare) verso Genova, il Levante e parte del Ponente liqure passano attraverso l'Ait, che occupa perciò una posizione centrale lungo il progettato Corridoio europeo 24. Il territorio dell'Ait, in modo sinergico rispetto ad Alessandria e Tortona, rappresenta un'area nevralgica nel contesto macroregionale, in termini di logistica e industrie legate alle funzioni retroportuali. La posizione baricentrica dell'Ait "Novi Ligure" rispetto alla macroregione del Nord-Ovest e quindi l'accessibilità giornaliera da parte di una domanda di beni di consumo di qualche milione di clienti potenziali ha favorito presso Serravalle S. l'insediamento di uno dei primi Factory Outlet Center in Italia<sup>20</sup>.

Le relazioni internazionali dell'Ait sono invece mediate dall'appartenenza al macroambito di programmazione dell'alessandrino, relazionato, per le componenti di tipo immateriale (capitale istituzionale), con Tortona.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'Ambito è interessato da diversi progetti di potenziamento delle funzioni di logistica già presenti nei Comuni di Arquata e Pozzolo e di nuovo sviluppo in Novi Ligure. In particolare la principale iniziativa è costituita dal recupero, rilancio e specializzazione dello scalo merci di San Bovo (Progetto SISBO), e dalla sua integrazione con un nuova area di logistica integrata e distripark da realizzarsi su spazi ormai interclusi da urbanizzazioni , impianti sgradevoli (discarica e depuratore) e grandi insediamenti industriali (acciaio e cementi) situati nelle immediate contiguità (Progetto POLIS) e interessati direttamente dalle linee di ferro tradizionali, dal proposto nuovo tracciato AC Genova-Sempione, nonché dallo svincolo autostradale A26-A7; inoltre si prevede un intervento infrastrutturale volto a migliorare la funzionalità dell'autostrada A7 Genova-Serravalle all'interno del Corridoio plurimodale 24. Infine l'Ambito è interessato dalla proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano finalizzata a un più intenso uso delle linee storiche minori, integrato con le diverse forme di trasporto pubblico urbano e con la realizzazione del Movicentro di Novi Ligure.

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Si rinvia per approfondimenti a: G. Brunetta, C. Salone, 2002, Commercio e territorio un'alleanza possibile? Il Factory Outlet Center di Serravalle Scrivia, Regione Piemonte - Osservatorio Regionale del Commercio, Torino.

## 5. Progettazione integrata<sup>21</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Essa presenta un medio ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrate sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'agricoltura e dell'industria (con attenzione allo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili). Tale prospettiva appare coerente con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse ambientali e culturali, benché potrebbero essere maggiormente valorizzate le potenzialità di tipo immateriale (capitale umano e cognitivo). Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalla conversione del sistema produttivo e dall'invecchiamento della popolazione, nonché dalle interazioni negative con altre componenti (ad esempio per quanto riquarda la compromissione ambientale, lo sprawl perturbano lungo principali arterie viarie). Il recente PTI, sempre considerando un ambito territoriale più esteso comprendente anche agli Ait di Alessandria e Tortona, sostiene la necessità valorizzazione e potenziamento del ruolo logistico e intermodale e la necessità di puntare sulla riqualificazione territoriale.

#### 6. Interazioni tra le componenti

I sistemi della logistica e dell'industria connessa si legano soprattutto al sistema delle infrastrutture e dei servizi specializzati (compresa formazione e ricerca), visto alla scala dell'intera provincia. Il rapporto di questi sistemi settoriali con le componenti locali assume rilevanza soprattutto in termini di salvaguardia del patrimonio naturale e paesaggistico e di controllo nel consumo di suolo agrario.

Al patrimonio naturale e storico-culturale e all'agro-alimentare (produzioni tipiche, specie vinicole) si lega in modo positivo l'attività turistica nella prospettiva, il tentativo di contrastare lo spopolamento della fascia appenninica e il recupero degli insediamenti esistenti attraverso interventi di cablaggio e forme di mobilità sostenibile come già indicato per l'Ait di Tortona<sup>22</sup>. Tuttavia in quest'ambito anche il turismo va visto in relazione all'eccezionale accessibilità dell'area e quindi legato alle attività fieristiche e ai grandi attrattori commerciali, nel senso che questi potrebbero essere meglio integrati in circuiti locali multivalenti (paesaggio rurale, parchi naturali, vini, gastronomia, eventi e manifestazioni culturali ecc.).

#### **AIT N. 22** OVADA

## 1. Componenti strutturali

L'Ait comprende il territorio collinare e montano che circonda la cittadina di Ovada e che appartiene quasi per intero alla parte piemontese del bacino dell'Orba. Le non grandi dimensioni territoriali e la morfologia del rilievo spiegano la ridotta dimensione demografica (27.544 abitanti), che non consente un'autonomia nell'offerta di servizi qualificati, ma che non impedisce tuttavia di considerare quest'area come un sistema dotato di una sua identità storico-geografica (l'Ovadese) su cui si può fondare una capacità di azione territoriale collettiva. Le risorse disponibili attengono al patrimonio forestale della montagna appenninica e alle condizioni pedologico-climatiche favorevoli alla coltura viticola, anche pregiata (DOC) nella parte bassa collinare e nell'insieme ad un patrimonio di qualità paesaggistica oggi sottovalutato, ma interessante anche per l'alta accessibilità da centri urbani importanti. Esiste una sedimentazione di capitale fisso, umano, sociale e cognitivo prodotta dall'attività industriale (macchine industriali, agro-alimentare, mobili), ma si rilevano anche problemi di spopolamento e abbandono dei centri minori appenninici. E' una risorsa la posizione lungo il percorso dell'autostrada A26 e il collegamento ferroviario secondario con Alessandria e Genova.

## 2. Il sistema insediativo

Il sistema insediativo principale è quello di Ovada, collocato nella valle dell'Orba, nell'alto Monferrato, alla confluenza del torrente Stura nell'Orba. Il centro si colloca sulla linea ferroviaria Genova-Alessandria, in prossimità dell'Autostrada dei trafori sul cui svincolo è collocata un'area per attività produttive di notevoli dimensioni. L'insediato compatto è tutto ricompreso nel territorio tra i due corsi d'acqua con sviluppi, prevalentemente impegnati da insediamenti per attività produttive, a nord, lungo la ferrovia per Alessandria, ed a sud, lungo la SS. nº 456, fino a formare un'unica conurbazione con l'abitato di Molare.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Documenti esaminati:

PTI Alessandria: La congiunzione Sud-Est. PTI della piana Alessandrina: Conoscenza e innovazione per lo sviluppo delle vocazioni del territorio

Comunità montana Alta Val Lemme Alto Ovadese : PTI dell'Appennino e dell'Alto Monferrato: le energie, le acque e la natura

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Progetto Appennino alessandrino, PISL, PTCP, PRUSST

Gli altri centri, tutti di piccole dimensioni, sono collocati sui versanti vallivi con un edificato disperso di tipo ramificato lungo le vie d'accesso. Si rileva in questo ambito, considerate anche le sue dimensioni e la sua morfologia importanti incrementi dell'urbanizzato tra 1991 e 2001 così come una notevole dispersione degli insediamenti.

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

La rilevanza dell'Ait a livello di macroregione del Nord Ovest deriva dall'essere posto lungo il Corridoio 24 e di condividere in parte con Novi Ligure i traffici in transito di Piemonte e Lombardia da e verso Genova e la Liguria.

#### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il miglioramento delle comunicazioni con Alessandria e con Genova ha offerto nuove possibilità di sviluppo all'industria, al turismo e, in prospettiva, a nuove infrastrutture logistiche, ma ha anche ridotto l'autocontenimento della relazioni di lavoro e di servizio su cui si era storicamente costituita l'identità e la coesione dell'Ovadese. La conseguenza è che, pur senza rinunciare al coordinamento e al controllo locale di queste più vaste relazioni, lo sviluppo del sistema locale va visto e programmato nell'ambito di queste ultime. In particolare va segnalata la proposta della creazione di un *porto secco* da collocarsi nel territorio dell'Oltegiogo, fra Novi e Ovada, dove sboccherebbe una innovativa infrastruttura di trasporto merci su ferro costituita da una linea a 3 binari in galleria e dotata di mezzi a conduzione meccanizzata automatica senza presidio a bordo.

## 5. Progettazione integrata<sup>23</sup>

La progettazione integrata dell'ambito ha livello medio-basso così come non particolarmente elevate sono le sue potenzialità di sviluppo e non particolarmente rilevante è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale. Essa presenta un medio ancoraggio territoriale e una debole organizzazione degli attori locali. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrate sono fondamentalmente rivolte alla valorizzazione della risorsa ambiente dell'arco appenninico e della risorsa acqua, allo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili, all'aumento ricettività, della capacità attrattiva territoriale e al potenziamento della rete dei servizi pubblici. Tali prospettive appaiono coerenti con la dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'Ait. L'ambito è poi inserito all'interno di un discorso più generale in comune ad altri Ait relativo al distretto logistico alessandrino.

## 6. Interazioni tra le componenti

E' auspicabile una maggior integrazione e interazione tra le risorse sotto-utilizzate della montagna (boschi, Parco delle Capanne di Marcarolo e altro patrimonio naturalistico e paesaggistico) e quelle già largamente valorizzate della zona collinare (viti-vinicoltura, prodotti tipici, gastronomia paesaggio, seconde case), al fine di inserire maggiormente le valli interne nelle filiere locali (turismo, legno, energia ecc) e quindi nei processi di sviluppo. Come già segnalato negli Ait di Tortona e Novi Ligure il Progetto Appennino alessandrino si propone di valorizzare e rivitalizzare i territori della montagna interna per evitare il dilagare di fenomeni di abbandono e marginalizzazione. I possibili impatti da tenere sotto controllo, specie nella zona collinare, riguardano la dispersione edilizia e gli eventuali interventi infrastrutturali per i collegamenti con il porto di Genova.

## AIT N. 23 ACQUI TERME

## 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde alla parte inferiore del bacino vallivo del Bormida e al suo sbocco nella pianura terrazzata alessandrina, zone gravitanti entrambe su Acqui Terme. Con le valli laterali dei suoi affluenti (Bormida di Spigno, Erro, Visone) penetra per un certo tratto nel rilievo collinare preappenninico. La densità della popolazione (43.000 abitanti circa) decresce rapidamente allontanandosi da Acqui e dal fondovalle principale. La vasta superficie territoriale offre soprattutto risorse di tipo paesaggistico, che, nella zona di basse colline tra Bormida e Belbo si combinano con quelle climatico-pedologiche della viticoltura. Una buona dotazione di patrimonio architettonico e urbanistico è rilevabile ad Acqui Terme e nella ricca trama storica dell'insediamento rurale che la circonda. A parte il settore viti-vinicolo, largamente diffuso nelle colline settentrionali, la città raccoglie la maggior parte delle dotazioni su cui s'innestano le attività dell'Ambito, soprattutto servizi, istituzioni e manifestazioni culturali e turismo.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Documenti esaminati:

Comunità montana Alta Val Lemme Alto Ovadese : PTI dell'Appennino e dell'Alto Monferrato: le energie, le acque e la natura

Quest'ultimo ha nel termalismo acquese e nelle dotazioni ricettive connesse il suo punto di forza. La posizione valliva un po' appartata non è isolata grazie alle numerose strade ragionali e nazionali e ai collegamenti ferroviari di vecchia data, che collegano l'Ambito con Alessandria, con Genova attraverso Ovada e con Savona attraverso la valle Bormida.

### 2. Il sistema insediativo

Le aree più urbanizzate dell'ambito sono quelle di pianura anche se, nel tempo, si è verificata una crescita radiale e concentrica piuttosto rilevante tra 1991 e 2001 intorno al centro urbano di Acqui Terme che si è distribuita e ramificata verso le zone collinari. I centri di maggior rilevanza sono Acqui Terme, Cassine, Rivalta Bormida e Strevi, nei quali si concentrano le maggiori superfici urbanizzate. Nel resto del territorio è presente un edificato rado e diffuso di tipo ramificato. La dispersione degli insediamenti è notevole: si osserva infatti la presenza di piccole aree edificate residenziali nel territorio collinare che sembrano preludere alla formazione di un continuum urbanizzato.

L'espansione ed il completamento delle aree industriali si concentra invece in maniera arteriale lungo gli assi viari (come la S.S. n. 30), soprattutto nei comuni di Acqui Terme, Bistagno, Cassine e Rivalta Bormida.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Oltre a un modesto ruolo di interfaccia con la Liguria, l'Ait emerge nella regione per la produzione vitivinicola e per il ruolo di Acqui Terme come polo termale e culturale, di livello sovraregionale.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Mentre lo sviluppo delle potenzialità dei settori agro-alimentare e industriale devono essere viste soprattutto nei contesti territoriali più ampi dell'Alessandrino e del Piemonte meridionale, il turismo e i servizi connessi - compresi quelli del turismo rurale – dipendono molto dallo sviluppo del polo termale acquese. Su di esso fa leva il progetto "Distretto del benessere" elaborato dall'Università del Piemonte Orientale assieme a istituzioni e enti locali e rivolto a legare all'offerta termale e di beauty farms, quella culturale e quella in genere del soggiorno basato su prodotti e servizi di qualità. Inoltre anche una porzione del territorio dell'Ambito è oggetto della candidatura UNESCO volta a tutelare e valorizzare il paesaggio collinare e le sue colture tipiche.

Quanto alle infrastrutture di trasporto, l'Ambito è interessato sia da progetti stradali (come la variante della sr 30 in località Strevi, in connessione, con la bretella Strevi-Predosa, di collegamento diretto con la rete autostradale già prevista nella programmazione regionale della rete infrastrutturale di primo livello affidata a CAP), sia soprattutto da interventi sul piano del ferro, legati alla realizzazione del Movicentro. E' infatti programmata la dismissione e la ricostruzione in altro sito dello scalo ferroviario, nodo di un crocevia importante di linee che connettono il Basso Alessandrino con il versante ligure (la Alessandria-Savona e la Asti-Genova).

## 5. Progettazione integrata<sup>24</sup>

La progettazione integrata dell'ambito ha livello medio-basso così come non particolarmente elevate sono le sue potenzialità di sviluppo e non particolarmente rilevante è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale. Essa presenta un medio ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrate sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo del turismo e dell'industria . La seconda prospettiva, benché coerente con la dotazione di capitale territoriale, tende in realtà a sottovalutarne le possibilità, in particolare per quanto riguarda alcune componenti di tipo materiale (ad esempio, la dotazione infrastrutturale) e immateriali (in particolare il capitale organizzativo e istituzionale). Inoltre, le prospettive dello sviluppo industriale non appaiono particolarmente attente alle specificità locali, così come non si confrontano, o si confrontano solo debolmente, con alcune criticità derivanti principalmente dalla debolezza generale dell'economia locale e dalle dinamiche socio-demografiche.

## 6. Interazioni tra le componenti

Il citato progetto del Distretto del Benessere offre un esempio di come le principali componenti dell'Ambito possono essere messe a sistema per amplificare e qualificare tendenze di sviluppo già presenti nel territorio. Un'altra dotazione che potrebbe avere effetti sinergici se ammodernata e più utilizzata è quella della rete ferroviaria Va infine segnalato il non facile coinvolgimento nei processi di

-

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Documenti: esaminati:

PTI Comunità montana Langa Astigiana Val Bormida : *Vitalità in Langa Artigiana* Comunità montana Alta Val Lemme Alto Ovadese : *PTI dell'Appennino e dell'Alto Monferrato: le energie, le acque e la natura* 

sviluppo integrato di vasta aree di alta collina interna, attualmente sotto-utilizzate e poco abitate, mentre al contrario va controllata la pressione insediativa sui fondi vallivi e nell'area basso-collinare.

## AIT N. 24 ASTI

## 1. Componenti strutturali

L'Ait occupa la vasta conca collinare, percorsa longitudinalmente dal Tanaro, posta tra alto e basso Monferrato. La città di Asti occupa una posizione centrale nel vasto fondovalle del fiume ed è il centro di gravitazione dell'area. La popolazione (163.839 abitanti) si concentra lungo l'asse centrale del Tanaro e per il resto è distribuita tra un gran numero di piccoli comuni, con un'elevata percentuale di abitanti in case sparse e nuclei. La densità demografica di questi comuni rurali è piuttosto bassa, ma aumenta nella zona di contatto (e di parziale sovrapposizione) con gli Ait di Torino e di Chieri, per effetto del riversamento periurbano della metropoli. La risorsa primaria principale è costituita dai suoli agrari, utilizzati soprattutto a vigneto e seminativo. L'agricoltura è, assieme alle macchie boschive, all'insediamento sparso tradizionale e ai castelli, la principale componente di un paesaggio collinare di pregio. Esso è una delle attrattive turistiche, con l'eno-gastronomia e con il ricco patrimonio storico architettonico e urbanistico, che ha nel centro storico di Asti il suo punto forte. La città occupa una posizione di prim'ordine nella rete infrastrutturale regionale (ferrovia Torino-Genova e altre linee secondarie, autostrada A21 e quella per Cuneo in costruzione). Ha una buona dotazione di industria manifatturiera, che, se si esclude l'importante settore agro-alimentare, deriva soprattutto dal decentramento da Torino e appartiene principalmente al settore meccanico, elettromeccanico e alla filiera dell'auto, tutti settori soggetti a una certa instabilità, dovuta anche al debole radicamento locale. Il buon livello funzionale urbano e la presenza di numerose imprese hanno inoltre indotto lo sviluppo di servizi specializzati per la produzione, la gestione aziendale e i trasporti; di attività fieristiche; di manifestazioni culturali; di attività di formazione e di ricerca. In particolare è ampia la gamma delle scuole medie superiori e sono presenti corsi dell'Università di Torino e del Piemonte Orientale.

### 2. Il sistema insediativo

Il sistema insediativo di Asti, centro principale, è andato espandendosi in maniera arteriale lungo le principali infrastrutture (la A21 Torino-Piacenza, le statali verso Casale Monferrato, Chivasso, Alba e Nizza Monferrato) con un tessuto edificato a piccoli lotti fortemente disperso. Tale processo di espansione lungo gli assi viari caratterizza anche i centri minori e collinari dell'ambito.

Le previsioni di espansione residenziale seguono questo solco e si ritrovano per la maggior parte disperse sul territorio o lungo gli assi infrastrutturali nelle vicinanze dei centri consolidati. Sono rari i casi di aree di ampliamento a compattamento dell'esistente (Villanova d'Asti).

Anche le espansioni di aree produttive sono localizzate lungo gli assi viari e ferroviari e le maggiori superfici si riscontrano nel comune di Asti (verso Casale Monferrato, verso Chivasso e lungo la A21 Torino-Piacenza), a Villanova d'Asti, Valfenera, Dusino San Michele, Vigliano e Montegrosso d'Asti, Mombercelli. Castell'Alfero e Calliano.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Le relazioni internazionali di più vasto raggio (Europa, Stati Uniti) fanno capo alle imprese produttrici di vini DOC e DOCG. Va segnalata la domanda di riconoscimento da parte dell'UNESCO dei vigneti astigiani come patrimonio dell'umanità (paesaggi vitivinicoli tipici del Piemonte).

Le relazioni con la Macroregione del Nord Ovest e con la macroarea padana sono consolidate attraverso la partecipazione alla Fondazione delle Province del Nord Ovest e al tavolo interregionale dell'Adria Po Vallev.

Inoltre Asti e il suo territorio hanno consolidato una funzione di cerniera tra l'Alessandrino, l'Albese e l'area metropolitana di Torino, ai quali si legano diversi settori della sua economia (industria, manifestazioni fieristiche e culturali, viti-vinicoltura, trasporti, turismo).

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

La programmazione locale (PTC provinciale 2004, piano strategico di Asti<sup>25</sup>, PISL 2005 ecc.) individua linee di sviluppo rivolte a una valorizzazione delle dotazioni territoriali all'insegna dell'ambiente, della cultura, della ricerca e dell'innovazione. In questa direzione si colloca l'istituzione di corsi universitari in tecnologie alimentari per la ristorazione ad Asti. Un altro argomento forte è quello della posizione nodale, destinata a trasformare Asti da luogo di transito a nodo articolato di una rete multimodale. A ciò concorrono il completamento dell'autostrada Asti – Cuneo e il recupero, sotto forma di sistema metropolitano, delle linee ferroviarie secondarie che uniscono Asti a Alba, Nizza Monferrato, Canelli,

\_

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Per approfondimenti si rinvia al sito <u>www.astistrategica.it</u>

Chivasso, Casale M. Questa rete, oggi sottoutilizzata, innervando il territorio collinare e connettendolo con le grandi direttrici ferroviarie interne ed esterne, potrebbe contribuire alla rivitalizzazione di ampie zone rurali in declino e alla valorizzazione del loro patrimonio insediativo.

A livello urbano le maggiori trasformazioni sono incentrate sul progetto Movicentro, teso soprattutto a un miglioramento dell'accessibilità alle aree centrali. Altro progetto importante è quello del potenziamento del polo universitario in relazione alle esigenze di ricerca e formazione locali, affiancato da una scuola di restauro dei beni architettonici. Questi ed altri progetti – tra cui la creazione di un "marchio del territorio" – vanno nella direzione di rafforzare il ruolo urbano dell'Ait, distribuendone le ricadute insediative sul territorio nella forma di una città diramata, in alternativa alla concentrazione nell'area centrale e alla dispersione a corona attorno ad essa.

## 5. Progettazione integrata<sup>26</sup>

L'ambito non coincide completamente con le aree nelle quali sono stati attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi. Sono in atto alcuni programmi integrati di sviluppo locale che vedono il coinvolgimento di realtà comunali appartenenti agli Ait di Canelli-Nizza, Chivasso, Chieri, Casale Monferrato e Alba e gli conferiscono una valenza di polo progettuale regionale. In Generale si deduce che alcuni comuni dell'ambito, in particolare quelli collinari, si aggregano con una certa ricorrenza per promuovere progetti integrati e presentano anche una significativa esperienza. Una possibile criticità è però rappresentata dalla debole partecipazione degli attori privati alle iniziative. Gli obiettivi principali che guidano le strategie in atto sono rivolti allo sviluppo dell'agricoltura e del turismo, nonché alla riconversione industriale. Lo scenario che traspare è quello della costruzione di un sistema che sia in grado di trasformare le radici e le tradizioni portando innovazione nella filiera agroalimentare e vitivinicola, appoggiandosi ai saperi e produzioni territoriali (in particolare della filiera vinicola) per dar vita ad un polo di innovazione della filiera, con annessi aspetti culturali e turistici e paesaggistici (candidatura a patrimonio UNESCO e circuito museale).

Oltre a programmi di sviluppo di tipo sovracomunale, esistono anche numerose iniziative che riguardano singoli comuni. Una simile prospettiva è anche quella perseguita dal Piano strategico di Asti che riguarda il solo comune centrale.

## 6. Interazioni tra le componenti

Le linee progettuali sopra richiamate puntano a una maggior integrazione delle componenti strutturali tradizionali (agricoltura, industria, rete dei trasporti, servizi urbani ecc) con quelle attinenti la società della conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico e ambientale: scuole, università, ospedale, ricerca, capitale sociale cognitivo, manifestazioni, fiere, prodotti tipici, turismo culturale e rurale. Queste reti di interazioni positive vanno messe in relazione con la posizione geografica e la funzione di cerniera dell'Ait a scala regionale di cui s'è detto, quindi inserite in circuiti e filiere che possono estendersi, a seconda dei casi, all'area metropolitana, alle Langhe e all'Alessandrino. Interazioni negative che richiedono un particolare controllo sono quelle tra insediamenti, infrastrutture, rischio idrogeologico (alluvioni del Tanaro, instabilità dei versanti collinari) e compromissioni ambientali e paesaggistiche nelle aree rurali investite da processi di valorizzazione immobiliare e di espansione insediativa scarsamente controllata.

## AIT N. 25 ALBA

## 1. Componenti strutturali

L'Ait (109.583 abitanti) occupa quasi interamente il territorio collinare delle Langhe e del Roero, separati tra loro dal corso del Tanaro, a metà del quale si colloca Alba. La gravitazione su Alba è in parte ostacolata dalla particolare morfologia delle Langhe. Infatti le dorsali allungate, delimitate dalle profonde incisioni del Belbo e del Bormida, che corrono paralleli al Tanaro nella zona sud-orientale dell'Ambito, danno luogo a condizioni di parziale isolamento, solo in parte mitigate dalla viabilità di fondovalle e dalla presenza di centri urbani minori (Cortemilia, S. Stefano Belbo).

Alla ricchezza di acque del Tanaro (soggetto, come il Belbo a piene disastrose) fa riscontro una scarsità idrica diffusa nelle colline, dove le risorse primarie principali sono i suoli e le condizioni climatiche adatte alla viticoltura e, nell'alta Langa, il bosco. Langa e Roero hanno acquisito una rinomanza internazionale per il paesaggio, l'eno-gastronomia, i prodotti tipici (vini, formaggi, tartufi). E' anche molto ricco il patrimonio storico-culturale, architettonico e urbanistico (Centro storico di Alba, Castelli di Grinzane

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Documenti: esaminati:

<sup>-</sup> PTI Asti: Il futuro dalle radici: sviluppo sostenibile per il territorio della qualità

<sup>-</sup> PTI Casale Monferrato: Programma territoriale integrato dell'area casalese: freddo, logistica, energia per uno sviluppo competitivo

<sup>-</sup> Comunità collinare tra Langa e Monferrato: P.T.I. MU.D.A. MU.seo D.iffuso A.stigiano

Cavour, Govone, Guarene, ecc.); sono numerose e attive le istituzioni che promuovono fiere e manifestazioni commerciali e culturali anche di alto livello, a dispetto di un'accessibilità che non è tra le migliori. Sull'eccellenza paesaggistica, ambientale e culturale si fonda un'attività turistica che può contare su una ricca rete di strutture ricettive ed esercizi di ristorazione, messa a rischio da un'eccessiva indifferenza agli impatti prodotti dalle espansioni residenziali e produttive su un paesaggio complessivamente fragile e deteriorabile.

Il relativo isolamento di Alba è destinato a migliorare con il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, mentre permane appena sufficiente la connessione diretta - stradale e soprattutto ferroviaria - con Torino e l'aeroporto di Caselle. Anche le connessioni telematiche sono buone solo in pochi centri dell'Ait. L'agricoltura specializzata (viti, noccioli e altra frutta) è caratterizzata da un elevato tasso di attività nella bassa Langa e in parte del Roero, mentre altrove è più esteso l'allevamento bovino e ovino con produzioni di alta qualità. L'industria manifatturiera è presente soprattutto con PM imprese nel settore alimentare legato alle produzioni locali e al suo indotto (macchine per enologia, stampa di etichette, imballaggi ecc). Accanto ad essa occupano una posizione di prim'ordine alcune grandi imprese che operano nel settore alimentare dolciario (Ferrero), tessile-moda (Miroglio-Vestebene), gomma (Mondo Rubber). Legata al tessuto industriale e agro-industriale è l'offerta di servizi specializzati, mentre ha stretti legami con in prodotti tipici e la gastronomia locale la presenza di scuole tecniche e dell'università (Istituto Tecnico Superiore per l'Enologia con la laurea specialistica interateneo in Scienze viticole ed enologiche, l'Università di Scienze gastronomiche a Pollenzo, centri di ricerca di importanti industrie quali la Ferrero e di Fondazioni bancarie).

## 2. Sistema insediativo

Come nel caso della collina astigiana, fuori della fascia di fondo valle del fiume principale e delle sue diramazioni la trama insediativa storica è assai frazionata, e nel lembo settentrionale del Roero risente già in qualche misura del decentramento metropolitano. In generale, il sistema insediativo dell'ambito si caratterizza per una forte urbanizzazione di tutto il territorio con un edificato sparso (piccoli lotti ramificati lungo gli assi infrastrutturali) sia nelle aree collinari che in quelle pianeggianti.

Le previsioni di espansione del tessuto residenziale e di quello a destinazione produttiva<sup>27</sup>, tendono a confermare questa trama insediativa non solo nei fondovalle, ma anche nelle aree collinari dove la numerosità e la vicinanza di piccole aree edificate, iniziano dar luogo a continuum urbani con effetti negativi sul paesaggio e la qualità ambientale dei territori interessati.

## 3 Ruolo regionale e sovraregionale

Assieme a Biella, l'Ait di Alba è quello che assume la maggior importanza sovralocale, pur non trovandosi in una posizione nodale e non godendo di una accessibilità particolarmente favorevole.

Alba - insieme ad Asti, Canelli e Acqui Terme - è uno dei poli del vasto distretto viti-vinicolo e gastronomico delle colline meridionali piemontesi che, per le qualità dei suoi prodotti e del paesaggio, è una delle principali componenti dell'immagine internazionale della Regione ed è candidata al riconoscimento di patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO. Sempre di livello internazionale sono le relazioni commerciali, finanziarie e di filiera produttiva di molte imprese: dalle PMI che esportano vini e altri prodotti locali in Europa e in America, alle grandi imprese multinazionali insediate nel territorio e originarie di esso. Relazioni importanti di raggio nazionale e internazionale derivano infine dalle manifestazioni commerciali e culturali, promosse da istituzioni locali in collaborazioni con enti nazionali e internazionali.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari e strategie

La particolare struttura dell'economia locale e il suo forte radicamento territoriale, la quasi assenza di imprese in crisi (L'Ait è ai primi posti in Piemonte per il tasso di attività complessivo e femminile e la bassa percentuale di disoccupati) permettono di pensare scenari di sviluppo che continuano in modo abbastanza lineare e progressivo il cammino sin qui seguito, con un miglioramento nel sistema delle comunicazioni, un maggior ruolo delle istituzioni di ricerca e di formazione superiore, un'ulteriore valorizzazione del patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale che può essere testimoniata dalla candidatura UNESCO del territorio delle Langhe.

Gli elementi di criticità che si possono riscontrare in questo Ait e che ne potrebbero comprometterne la traiettoria di sviluppo sono legate principalmente al debole rapporto tra la struttura produttiva nel settore agroalimentare e la ricerca e sviluppo; alla scarsa capacità di mettere in campo strategie comuni e integrate tra attori locali per sfruttare e al contempo preservare la qualità diffusa del patrimonio storico, artistico culturale e paesaggistico evitando le conseguenze negative generate da un modello di

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> La previsione di nuove aree produttive è piuttosto consistente in tutto l'ambito, si rilevano poi concentrazioni consistenti nel comune di Alba ed in quelli limitrofi oltre che a Canale. Tali aree sono localizzate, in modo lineare, lungo gli assi viari, con una significativa concentrazione lungo la S.S. n° 231 e verso Grinzane Cavour.

sviluppo a consumo intensivo di suolo, all'offerta culturale con punte di eccellenza (Università del Gusto di Pollenzo, Premio Grinzane Cavour, offerta culturale di Alba), ma mediamente di livello basso che può limitare la capacità di attrarre investimenti dall'esterno e flussi turistici.

## 5. Progettazione integrata<sup>28</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Essa presenta un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali (con recenti progettualità di forme di intervento di tipo pubblico - privato). Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo del settore agroalimentare (con i comparti di punta della viticoltura, coricoltura e caseario) e del turismo (puntando sulle risorse paesaggistico-ambientali e storico-culturali), affiancate da interventi accessori per il miglioramento della rete viaria e dell'accessibilità. Tali prospettive appaiono coerenti con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse ambientali e culturali e quelle connesse alla posizione, mentre minore attenzione (ad eccezione di alcuni programmi come il PISL Canale) è dedicata alle risorse immateriali, in particolare il capitale cognitivo. Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalla crescente compromissione paesaggistica, principalmente connessa alla elevata pressione insediativa nel fondovalle e dallo sprawl periurbano.

### 6. Interazioni tra le componenti

L'Ait presenta già al suo interno un buon livello di integrazione tra componenti attive e un buon radicamento in quelle patrimoniali. Queste sinergie potrebbero crescere allargando il raggio delle interazioni, delle filiere e dei circuiti agli Ait confinanti che presentano produzioni e vocazioni analoghe. Nello stesso tempo un miglior uso del territorio deriverebbe da un allargamento alle zone collinari più interne (valle Belbo, alta Langa) di alcune attività di tipo culturale, artigianale e commerciale che contribuiscono al successo della bassa Langa e del Roero. Questa diffusione e parziale decentramento potrebbe promuovere la valorizzazione delle dotazioni ambientali e insediative di contesti rimasti finora periferici e marginali. A queste condizioni di relativo sotto-utilizzo fanno invece riscontro - lungo l'asse del Tanaro, sulla direttrice Alba-Canale e negli spazi pianeggianti intracollinari - forti pressioni insediative da sottoporre a controllo per quanto riguarda il rischio idrogeologico, gli eccessi di carico edilizio, lo sprawl di villette e capannoni e quanto può compromettere il delicato patrimonio paesaggistico e ambientale.

## AIT N. 26 CANELLI-NIZZA

## 1. Componenti strutturali

L'Ait occupa la parte meridionale della provincia di Asti, corrispondente alla parte inferiore del bacino vallivo del Belbo e di un breve tratto intermedio del Bormida. I circa 44.000 abitanti distribuiti lungo le due valli e sulle colline che le contornano (molto isolate quelle più meridionali), gravitano, oltre che su Asti, sui centri di Canelli e di Nizza Monferrato. Questi, molto vicini tra loro, si dividono le funzioni produttive e di servizio di livello urbano, assicurando così un certo grado di identità e di autonomia al sistema locale.

Per quanto riguarda gli aspetti del patrimonio storico e culturale e paesaggistico valgono le considerazioni sulle potenzialità e sulle criticità e vulnerabilità svolte per l'ambito 25 Alba.

## 2. Il sistema insediativo

Nell'ambito si rilevano due sistemi urbani di rilievo: quello di Canelli, che si connota per l'edificato diffuso lungo il torrente Belbo con uno sviluppo lineare lungo le principali direttrici infrastrutturali dove si concentra la gran parte delle aree per attività produttive presenti nell'ambito; quello di Nizza Monferrato che si configura come un edificato denso nella parte centrale e diffuso negli sviluppi più recenti. Il sistema insediativo dei centri minori è caratterizzato da un edificato rado, disperso su parti ampie del territorio, soprattutto nelle zone collinari. E' da rilevare che nelle aree edificate del territorio collinare, stante la densità dei piccoli nuclei, le espansioni per fasi successive possono dar luogo ad un continuum urbanizzato con pesanti impatti sulla qualità del paesaggio collinare.

## 28 Documenti esaminati:

\_

<sup>-</sup> PTI Alba Bra Langhe Roero

<sup>-</sup> PTI Comunità montana Langa Astigiana Val Bormida : Vitalità in Langa Artigiana

<sup>-</sup> Comunità collinare tra Langa e Monferrato: P.T.I. MU.D.A. MU.seo D.iffuso A.stigiano

### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'importanza dell'Ait, a dispetto delle sue ridotte dimensioni demografiche e territoriali, risiede principalmente nelle relazioni di contiguità geografica e di interazioni di filiera locale del distretto enologico con Asti e Alba e di quelle a livello globale delle sue maggiori imprese esportatrici.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'Ait ha buone opportunità di proseguire nel cammino di sviluppo guidato dalla produzione viti-vinicola di alta qualità. Più recentemente ad essa si affiancano programmi di una sua sempre maggior integrazione con la cura del paesaggio e con le attività turistiche orientate verso la fruizione dell'ambiente rurale, l'eno-gastronomia e il benessere, inserite in circuiti più vasti, comprendenti l'acquese e l'albese e l'astigiano. La candidatura UNESCO che coinvolge l'Ait va in questa direzione di tutela e qualificazione delle risorse paesaggistiche e culturali del luogo.

### 5. Progettazione integrata<sup>29</sup>

L'ambito non coincide completamente con le aree nelle quali sono stati attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi. Sono in atto alcuni programmi integrati di sviluppo locale che vedono il coinvolgimento di realtà comunali appartenenti agli Ait di Asti, Chivasso, Chieri e a quelli di Alba e Acqui Terme. Le prospettive di sviluppo si basano principalmente sul settore vitivinicolo e turistico, connesso alla valorizzazione paesaggistica (candidatura a patrimonio UNESCO e circuito museale) e al supporto di attività artigianali.

## 6. Interazioni tra le componenti

Sono forti le relazioni di filiera tra le imprese del distretto viti-vinicolo, mentre vanno ulteriormente incrementate quelle tra agricoltura, ricettività turistica, ristorazione di qualità, manifestazioni culturali e fieristiche che oggi risultano ancora piuttosto deboli.

## AIT N. 27 BRA

## 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde al territorio che gravita su Bra, situato dove il Tanaro abbandona l'alta pianura del Po per insolcarsi tra i rilievi delle Langhe e del Roero. Al pari del suo centro principale è quindi divisa tra una parte pianeggiante e una collinare. I circa 58.000 abitanti sono principalmente concentrati in Bra e nella fascia pedecollinare. Ha risorse patrimoniali di rilievo (centri storici di Bra e Cherasco), e paesaggistico-ambientali (Roero, con l'area protetta delle Rocche). Per la buona accessibilità e le relazioni di filiera (comprendenti attività innovative e servizi alle imprese) presenta legami con l'area metropolitana di Torino. Occupa inoltre una buona posizione nel confronto con gli altri Ait per quanto riguarda la frutticoltura/orticoltura, gli esercizi scolastici e quelli ospedalieri. Cherasco è un centro importante di elicicoltura.

## 2. Il sistema insediativo

L'urbanizzato è concentrato nel nodo di Bra che si espande sia in modo diffuso sul versante collinare sia lungo tre direttrici: a est verso Alba, a nord verso Carmagnola ed a sud-ovest verso Fossano. In particolare lungo la direttrice verso Carmagnola il continuum urbanizzato di tipo arteriale, con limitate interruzioni, unisce il Bra con Sanfrè e Sommariva del Bosco. Le maggiori superfici residenziali previste si rilevano a Bra, Cherasco e Sommariva del Bosco e sono organizzate in maniera relativamente compatta intorno ai nuclei consolidati.

Sono invece piuttosto rilevanti le previsioni di aree di completamento ed espansione degli insediamenti industriali, soprattutto nei comuni di Bra e Cherasco. La distribuzione di tali superfici è di tipo compatto nelle immediate vicinanze del tessuto consolidato.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> Documenti: esaminati:

PTI Asti: *Il futuro dalle radici: sviluppo sostenibile per il territorio della qualità* PTI Comunità montana Langa Astigiana Val Bormida: *Vitalità in Langa Artigiana* Comunità collinare tra Langa e Monferrato: *P.T.I. MU.D.A. MU.seo D.iffuso A.stigiano* 

L'Ait di Bra fa da cerniera tra le province di Torino, Asti e Cuneo, in particolare per quanto riguarda la parte del Roero in essa compresa, la quale si raccorda a nord con il pianalto di Poirino e le colline astigiane, a sud e a est con la Langa albese.

Tra le relazioni internazionali si segnalano per ampiezza e diffusione a livello globale quelle che fanno capo all'organizzazione Slow Food e alle sue varie iniziative (Terra Madre ecc.), direttamente connessa alla quarta Università piemontese, a Pollenzo. A livello internazionale si situa inoltre l'Abet Laminati, leader mondiale nella produzione di laminati plastici per arredamento.

### 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'evoluzione dell'Ambito appare legata a due direttrici di sviluppo. La prima riguarda la crescente qualificazione dell'industria manifatturiera. La seconda si basa sulla crescente valorizzazione del patrimonio architettonico-urbanistico (Cherasco), enogastronomico e paesaggistico (Roero) e sulle manifestazioni culturali e fieristiche connesse.

Per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali, dal completamento della bretella autostradale Asti-Cuneo si attende una riduzione della pressione esercitata dal traffico pesante sulla città di Bra (oggi crocevia delle direttrici Alba-Torino e Alba-Cuneo) e un miglioramento dell'accessibilità locale, favorito da una serie di interventi infrastrutturali sulla rete stradale e sui servizi ferroviari di bacino relativi alla rete minore, integrati con la realizzazione del Movicentro e con il trasporto collettivo su gomma.

## 5. Progettazione integrata<sup>30</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta una buona potenzialità nonostante un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori pubblici locali, mentre quelli privati risultato attualmente meno attivi (anche se sono presenti interventi di partenariato pubblico - privato). Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo del settore agroalimentare (con i comparti di punta della viticoltura, coricoltura e caseario) e del turismo (puntando sulle risorse paesaggistico-ambientali e storico-culturali), affiancate da interventi accessori per il miglioramento della rete viaria e dell'accessibilità. Tali prospettive appaiono coerenti con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse ambientali e culturali e quelle connesse alla posizione, mentre minore attenzione (ad eccezione di alcuni programmi come il PISL Canale) è dedicata alle risorse immateriali, in particolare il capitale cognitivo. Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalla crescente compromissione paesaggistica, principalmente connessa alla elevata pressione insediativa nel fondovalle e dallo sprawl periurbano.

## 6. Interazioni tra le componenti

E' soddisfacente l'integrazione delle componenti naturali, culturali e paesaggistiche con l'agricoltura, il turismo e l'eno-gastronomia. Scarse invece le interazioni e le sinergie di prossimità tra le attività industriali locali. Nei rapporti con l'edificato va considerata la grande vulnerabilità ambientale e paesaggistica dell'area delle Rocche, il rischio idraulico del Tanaro e l'eccesso di pressione insediativa sul suo fondo vallivo.

## AIT N. 28 SALUZZO

## 1. Componenti strutturali

L'Ait comprende i bacini vallivi del Po e del Varaita e il corrispondente avampaese di fertile pianura che gravita storicamente su Saluzzo, con una zona di margine in sovrapposizione con gli Ait di Savigliano, Carmagnola e Pinerolo. In particolare con quest'ultimo condivide i comuni di Barge e Bagnolo, cuore del distretto lapideo che si estende alla bassa val Pellice. La popolazione (73.000 abitanti) si addensa principalmente nella fascia pedemontana e delle basse valli, sedi di attività industriali e di servizio, mentre è quasi ovunque debole il popolamento del territorio montano che occupa il 53% circa della superficie dell'Ambito.

Le risorse primarie prevalenti sono minerarie (distretto lapideo), idriche (nella montagna), pedologicoclimatiche (terreni fertili della pianura frutticola e delle colline viticole, esposizione a solatio delle colline), forestali ed energetiche (centrali idroelettriche). Il patrimonio naturale – in parte protetto (Parco del Po) - ha il suo punto di forza nel massiccio del Monviso che, con le sue propaggini domina l'intero rilievo, contribuendo, assieme alla fascia pedemontano-collinare all'eccellenza di molte vedute paesistiche. Notevolissima è la dotazione storico-architettonica e urbanistica, retaggio dell'antico Marchesato (centri

\_

<sup>30</sup> Documenti esaminati:

<sup>-</sup> PTI Alba Bra Langhe Roero

<sup>-</sup> PTI Unione fossanese: Centralità geografica: un'opportunità strategica

storici di Saluzzo, Revello e altri minori, Castello di Manta, architettura montana ecc). La forza produttiva dell'Ambito si divide tra un'agricoltura specializzata (mele, pesche, kiwi, cereali, latte, carne) e in parte orientata ai prodotti tipici locali e un'industria manifatturiera con specializzazioni agro-alimentari e nei settori della carta e dei mobili di alta qualità, settore quest'ultimo che assume forma distrettuale. Un certo peso ha il turismo con mete culturali, enogastronomiche, ambientali e sportive nella montagna, dove prevale la vacanza estiva in seconde case.

### 2. Sistema insediativo

Nell'Ait di Saluzzo come in quello di Cuneo e quello di Mondovì è rilevante il problema della dispersione urbana, specie quella a nastro lungo i percorsi pedemontani, fonte di congestione del traffico, degrado paesaggistico, inquinamento e incidenti stradali.

I centri urbani situati nel territorio pianeggiante sono caratterizzati da un edificato piuttosto compatto con ramificazioni lungo le principali arterie di adduzione (comuni di Saluzzo e Moretta), e da costruzioni rurali disperse nel territorio agricolo in maniera ramificata. L'asse pedemontano Saluzzo-Manta-Verzuolo, imperniato sulla SR n° 589 si configura come un continuum urbanizzato che separa nettamente l'ambiente pedecollinare da quello pianeggiante. I centri situati nei pressi dei rilievi o nel fondovalle, come Barge, Bagnolo Piemonte, Paesana e Sanfront, si caratterizzano invece per una forte dispersione insediativa di tipo diffuso sui rilievi.

Si rilevano espansioni delle aree per attività produttive - organizzate in modo compatto - nei comuni di Saluzzo e Moretta. Si osservano poi espansioni di tipo arteriale lungo l'asse Saluzzo-Costigliole e Saluzzo-Brossasco, mentre si evidenzia una distribuzione dispersa nel territorio nei territori pedemontani attorno a Bagnolo Piemonte.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'importanza regionale e sovraregionale dell'Ait deriva dal patrimonio ambientale e paesistico (Sorgenti del Po - Monviso)e storico-culturale (Saluzzo, Manta, ecc), dalla produzione lapidea, agro-alimentare (frutta di qualità esportata in Europa), dalla specializzazione nel restauro e nel commercio del mobile d'antiquariato (fiera internazionale), dall'interfaccia con la contigua regione francese del Queyras, a cui la unisce la strada di interesse turistico del colle dell'Agnello.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'Ambito tende a strutturarsi attorno a una tendenziale conurbazione pedemontana, che unisce i centri principali e penetra nelle basse valli. In essa continua a concentrarsi la maggior parte delle attività di base, commerciali e di servizio. Su di essa gravita la media e alta montagna, a vocazione turistica diffusa e con una stagione invernale resa problematica dalla ridotta dimensione degli impianti e dalla scarsità di innevamento. Il presidio umano della montagna interna, ridotto ormai quasi esclusivamente ai pochi centri di fondovalle, pone problemi occupazionali, di servizi e di manutenzione del patrimonio ambientale e insediativo, che la diffusione delle seconde case non basta a risolvere. Quanto agli aspetti infrastrutturali, grazie a una serie di interventi sulla rete stradale minore (provinciali ed ex statali), è atteso un miglioramento dell'accessibilità lungo le principali direttrici di connessione di Saluzzo con Torino, Pinerolo, Cuneo (collegamento Saluzzo-Savigliano-Marene previsto nella programmazione regionale). Si attende anche un potenziamento delle linee ferroviarie verso Torino e di quelle minori verso Fossano e Savigliano che potrebbe migliorare la nodalità debole di questi territori.

Sono diverse le sfide che si pongono per questi territori per superare le criticità che oggi paiono poter indebolire l'ambito. Tra queste sfide c'è la necessità di valorizzare e ancorare le produzioni agroalimentari tipiche al territorio sviluppando una filiera che va dalla produzione alla trasformazione. In questa prospettiva sono stati attivati corsi post-laurea a Moretta in Patologia suina e Ispezione degli alimenti di origine animale. Inoltre si prospetta l'esigenza di valorizzare e tutelare le risorse storico-culturali presenti nell'ambito con particolare attenzione all'armatura dei centri storici e quelle naturali e paesaggistiche ampiamente sotto-utilizzate.

## 5. Progettazione integrata<sup>31</sup>

L'ambito comprende aree di montagna e di pianura. Le prime sono più attive per quanto riguarda la progettazione integrata, anche per il ruolo svolto dalle comunità montane. La progettazione integrata dell'ambito ha livello medio-basso così come non particolarmente elevate sono le sue potenzialità di sviluppo e non particolarmente rilevante è il ruolo che può svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale. Essa presenta un medio ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali, con una particolare debolezza nella partecipazione dei soggetti privati. Le prospettive di sviluppo alla

<sup>31</sup> Documenti: esaminati:

<sup>-</sup> PTI Unione fossanese: Centralità geografica: un'opportunità strategica

<sup>-</sup> Comune di Saluzzo (Agroalimentari):La cultura del territorio: innovazione nella tradizione

base della progettazione integrate sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dei servizi e della ricerca, alla qualità della vita (legata alla componente ambientale, alle caratteristiche degli insediamenti urbani e allo sviluppo di energia rinnovabile) e al settore agro-alimentare e del legno. Tale prospettiva è coerente con la dotazione di capitale territoriale locale, e valorizza principalmente le sue componenti di tipo materiale (ad esempio, quelle connesse alla posizione o alla presenza di risorse culturali e ambientali). Le prospettive di sviluppo prefigurate dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune evidenti criticità come, ad esempio, la compromissione ambientale e paesaggistica che caratterizza alcune parti dell'ambito, in particolare quelle di fondovalle e di pianura interessate da intensi fenomeni di sprawl, lo spopolamento delle aree montane, la generale difficoltà a costruire interazioni e sinergie fra settori produttivi.

#### 6. Interazioni tra le componenti

Il problema dell'abbandono della montagna interna può essere contrastato da una maggior valorizzazione integrata del patrimonio ambientale naturale e culturale, comprendente attività di formazione e ricerca; dall'ampliamento delle aree protette e miglior utilizzo di boschi e pascoli; da una maggior penetrazione dell'artigianato e dell'agro-alimentare tipico nelle medie valli. Altre sinergie riguardano le relazioni interne alle imprese del distretto del mobile e la loro integrazione verticale in una filiera che comprenda formazione, servizi specializzati, ricerca, aree attrezzate, migliori connessioni telematiche. Sinergie positive possono derivare dall'interazione tra frutticoltura specializzata, ricerca e formazione; dall'integrazione dei circuiti del turismo culturale ed enogastronomico locale con quelli dei vicini Ait di Cuneo e Alba. La crescita della conurbazione pedemontana va meglio controllata per quanto riguarda la congestione del traffico prodotta dalla dispersione a nastro lungo le strade principali e il consumo di suolo agricolo altamente produttivo.

### AIT N. 29 SAVIGLIANO

### 1. Componenti strutturali

L'Ait che conta 40.646 abitanti, si estende tutto nella pianura occupata dal vasto comune della città di Savigliano e da pochi comuni contermini che gravitano su di essa, molti dei quali in sovrapposizione con gli Ait contigui. In tutta la pianura tra Cuneo e Torino la trama fitta della rete urbana e delle strade e l'assenza di ostacoli naturali crea infatti frequenti situazioni di indifferenza nell'accesso ai servizi urbani. Le risorse naturali dell'Ambito sono principalmente date dalla fertilità dei suoli e dalla disponibilità di acque superficiali e sotterranee per l'irrigazione, che spiegano il buon posizionamento del settore agricolo. La buona dotazione di risorse storico- culturali si concentra nei centri maggiori (Savigliano, Cavallermaggiore, Racconigi con il castello sabaudo). Esiste una dotazione industriale di antica sedimentazione, nel settore dei mezzi di trasporto (Astom Transport, già Officine di Savigliano e poi Fiat Ferroviaria), nelle arti grafiche e nell'agro-alimentare, con presenze significative anche nella meccanica e nei materiali e forniture per l'abitare. Per quanto riguarda i servizi Savigliano svolge un ruolo importante nella pianura tra Torino e Cuneo per quanto riguarda il commercio, la filiera delle macchine agricole, la formazione (con presenza di corsi universitari) e il presidio ospedaliero.

## 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo dell'ambito si caratterizza per la presenza di centri urbanizzati piuttosto compatti, con una dispersione rada nel territorio agricolo. Anche le espansioni residenziali previste (principalmente nei comuni di Savigliano e Cavallermaggiore) sono localizzate in modo da compattare l'edificato. Le previsioni di espansione delle aree per attività produttive, attualmente concentrate nei due poli di Savigliano e Marene, lungo la sp. N. 662 si rilevano lungo i principali assi viari e sono organizzate in agglomerati compatti.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'importanza regionale dell'Ait deriva soprattutto dalla sua posizione sull'asse trasportistico che collega Torino a Savona e a Ventimiglia-Nizza passando per Cuneo. Di livello sovra-regionale sono le relazioni esterne di gran parte dell'industria, con particolare riguardo a quella del materiale ferroviario, dipendente da un gruppo multinazionale e presente sul mercato globale con prodotti d'avanguardia.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'ambito presenta le potenzialità e le criticità tipiche del quadrante sud-occidentale (si veda in particolare la trattazione dell'Ait n. 31, Cuneo), con numerose imprese manifatturiere, sovente molto specializzate, ma scollegate tra loro e dal contesto locale, che presentano fragilità sul piano imprenditoriale e dei servizi (specie ricerca e innovazione tecnologica). Il futuro dell'impresa principale, che opera nel settore del materiale ferroviario, è invece reso incerto dalle logiche multinazionali da cui dipende. Più forte e

radicata, anche se con relazioni di filiera localmente poco strutturate, è l'economia agricola e agroindustriale, che potrà valersi del riorientamento e del potenziamento del Parco S.T. Tecnogranda, nonché
della valorizzazione del polo universitario di Savigliano. Per quanto riguarda le infrastrutture l'Ambito è
caratterizzato da alcune criticità legate sia al sistema viario che ferroviario. Sono in corso alcuni
interventi infrastrutturali di potenziamento della SR 20 Torino-Cuneo che prevedono la realizzazione di
circonvallazioni dei principali centri abitati e sono anche tesi a migliorare la connessione con l'aeroporto
di Levaldigi e la realizzazione del collegamento Saluzzo-Savigliano-Marene, già previsto dalla
programmazione regionale. Manca ancora un progetto di potenziamento e riqualificazione del nodo
ferroviario di Savigliano che potrebbe favorire la realizzazione di un sistema di trasporti efficiente.

### 5. Progettazione integrata<sup>32</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta connessioni con gli Ait di Fossano, Cuneo, Bra e Saluzzo, ha un livello medio-basso (presenta un medio ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali), non è particolarmente rilevante il ruolo che svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale ed è inoltre manifesto l'interesse per l'instaurazione di relazioni con l'area metropolitana torinese. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte alla valorizzazione delle produzioni agro-alimentali e della zootecnia, al miglioramento della struttura economica (competitività delle imprese) e dell'attrattività del territorio. Anche la qualità ambientale, degli insediamenti urbani e la realizzazione di impianti di cogenerazione sono obiettivi presi in considerazione dalla progettazione integrata.

#### 6. Interazioni tra le componenti.

L'agricoltura presenta ampie possibilità di integrazione con la ricerca, la produzione casearia, la formazione, i servizi specializzati e la logistica, integrazione che tuttavia va vista in filiere più vaste comprendenti l'intera pianura della provincia di Cuneo (specie per quanto riguarda l'allevamento) e il vicino distretto della frutticoltura saluzzese. Per quanto riguarda l'industria è problematica l'attuale frammentazione delle imprese, alcune con produzioni di punta, che operano tuttavia in condizioni di isolamento reciproco e rispetto alle condizioni di contesto locale. Va segnalata infine l'interazione negativa dell'importante produzione suina con la qualità ambientale (soprattutto delle acque), dovuta ai reflui dell'allevamento che si tenta di recuperare con la realizzazione di centrali a biogas.

## AIT N. 30 FOSSANO

## 1. Componenti strutturali

L'Ait (38.751 abitanti) comprende alcuni Comuni dei pianalti terrazzati del Tanaro e della Stura, mediamente fertili, che gravitano sulla città di Fossano. Ai valori paesaggistici e naturalistici offerti dalla profonda incisione della Stura di Demonte nella pianura pleistocenica, si aggiungono quelli storico architettonici di Fossano e archeologici di Bene Vagienna (Augusta Bagiennorum). L'Ait occupa una posizione nodale nella pianura tra Torino e Cuneo, come nodo ferroviario (Torino-Savona e Torino-Cuneo) e autostradale (A6 per Savona e Asti-Cuneo in completamento) e per la sua vicinanza all'aeroporto di Levaldigi. L'industria è presente soprattutto nel settore meccanico e in quello agroalimentare (dolciario in particolare).

## 2. Il sistema insediativo

Il principale centro del sistema insediativo è Fossano, gli altri centri sono localizzati in modo radiale nel territorio rurale. L'autostrada A6 rappresenta una forte cesura all'interno dell'ambito e nei pressi dell'uscita autostradale si rileva una dispersione insediativa di tipo ramificato.

È prevista un'espansione residenziale piuttosto rilevante, organizzata principalmente in modo compatto intorno ai centri consolidati, con alcuni casi di sviluppo arteriale (comune di Bene Vagienna). Le previsioni di espansione del tessuto produttivo invece sono prevalentemente organizzate in agglomerati dispersi nel territorio. Le maggiori espansioni sono previste a Fossano, localizzate lungo le direttrici viarie in uscita.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Fossano e il suo territorio sono in una posizione nodale caratterizzata dall'intersezione dei principali assi della Provincia.

\_

<sup>32</sup> Documenti: esaminati:

<sup>-</sup> PTI Unione fossanese: Centralità geografica: un'opportunità strategica

Relazioni di raggio sovralocale fanno capo principalmente alle principali imprese esportatrici agricole e industriali e dal ruolo di piazza di riferimento per l'attività di commercializzazione zootecnica a livello provinciale e regionale.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Gli scenari evolutivi dell'Ambito non presentano criticità tali da prevedere che il suo cammino di sviluppo si discosti da quello sin qui seguito, il quale ha finora prodotto una situazione soddisfacente dal punto di vista del benessere economico, testimoniata tra l'altro dagli alti tassi di attività, anche femminile e da un tasso di disoccupazione del tutto fisiologico. Stimoli nuovi potrebbero derivare dalla realizzazione, nell'Ait stesso in quelli confinanti, del previsto polo logistico europeo agro-alimentare del quadrante regionale sud-occidentale. Tale infrastruttura potrebbe risolvere una delle criticità principali del sistema produttivo della pianura cuneese, ossia la difficoltà di trasformare e commercializzare in loco le produzioni tipiche (nella fattispecie i suini qui allevati, ma poi esportati per la trasformazione).

Le principali iniziative di sviluppo infrastrutturale programmate all'interno dell'Ambito sono riconducibili alle opere connesse alla realizzazione del Movicentro, orientate sia al miglioramento della mobilità locale su mezzi pubblici, sia al raddoppio di Fossano come nodo sull'asse ferroviario Torino-Ceva-Savona. La centralità dell'Ambito nella pianura cuneese ne fa un possibile candidato alla localizzazione di impianti logistici.

## 5. Progettazione integrata<sup>33</sup>

La progettazione integrata dell'ambito presenta connessioni con gli Ait di Savigliano, Cuneo, Bra e Saluzzo, ha un livello medio-basso (presenta un medio ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali), non è particolarmente rilevante il ruolo che svolgere nelle politiche territoriali di livello regionale ed è inoltre manifesto l'interesse per l'instaurazione di relazioni con l'area metropolitana torinese. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte alla valorizzazione delle produzioni agro-alimentali e della zootecnia, al miglioramento della struttura economica (competitività delle imprese) e dell'attrattività del territorio. Anche la qualità ambientale, degli insediamenti urbani e la realizzazione di impianti di cogenerazione sono obiettivi presi in considerazione dalla progettazione integrata.

## 6. Interazioni tra le componenti

Le carenze maggiori, comuni a tutto il quadrante sud-occidentale della Regione, riguardano i rapporti a scala locale delle attività economiche (agro-industriali, manifatturiere e, in prospettiva, logistiche) con quelle di ricerca, trasferimento tecnologico, sevizi per le imprese e formazione. Sinergie maggiori potrebbero aversi tra nodalità (e quindi buona accessibilità), valorizzazione delle componenti paesaggistiche, ambientali, storico-architettoniche e archeologiche, in relazione anche alla già discreta dotazione fieristica e alla possibilità di innestarvi manifestazioni culturali di portata sovralocale.

## AIT N. 31 CUNEO

## 1. Componenti strutturali

E' questo uno dei maggiori Ait, sia per estensione che per popolazione (162.000 abitanti). Corrisponde alla vasta area che gravita direttamente sul capoluogo provinciale. Comprende un ampio ventaglio di territorio montano interno e un affaccio sull'avampaese formato da un ampio tratto di alta pianura terrazzata, dalle propaggini collinari dei rilievi alpini e dalle basse valli Maira, Stura di Demonte, Gesso e Vermenagna.

L'Ambito dispone di risorse estrattive<sup>34</sup> e di ingenti risorse idriche utilizzate per irrigazione e produzione di energia elettrica dando luogo spesso a conflitti d'uso. Altri elementi caratterizzanti l'ambito e di grande rilevanza regionale sono le risorse forestali e la dotazione di superficie agraria utilizzata. Si pone ai primi posti nella Regione anche per il patrimonio ambientale naturale ampiamente protetto (Parco naturale delle Alpi Marittime, dell'Alta Val Pesio ecc) e per quello paesaggistico, storico-culturale, architettonico e urbanistico (centri storici di Cuneo, Borgo S. Dalmazzo, Dronero e altri, Filatoio di Caraglio, forte di Vinadio, architettura montana tradizionale ecc). Queste dotazioni alimentano consistenti flussi turistici, attratti anche dal comprensorio sciistico di Limone Piemonte e dalla pratica di molti sport montani (escursionismo, alpinismo, mountain bike ecc...).

<sup>33</sup> Documenti: esaminati:

<sup>-</sup> PTI Unione fossanese: Centralità geografica: un'opportunità strategica

<sup>34</sup> Bacino del Maira, cave per produzione sabbie silicee a Robilante, Roccavione, Roaschia e Vernante, cave di calcare a Borgo S. Dalmazzo e Valdieri; polo di Bernezzo per i calcari dolomitici; polo di Valdieri per Marmorera per restauri (da Documento di programmazione attività estrattive, Regione Piemonte)

La produzione di reddito deriva inoltre dall'agricoltura (zootecnia, cereali, prodotti tipici) e da un ampio ventaglio di specializzazioni manifatturiere (materiali e forniture per l'abitare, carta, stampa e editoria, elettronica, gomma, mezzi di trasporto, ecc). Queste si basano prevalentemente su PM imprese che però, se si esclude l'agro-alimentare, non fanno sistema a livello locale, pur essendo inserite in filiere transregionali e transnazionali, in cui partecipano a sovente a un livello molto qualificato e innovativo. E' buona la dotazione di servizi per le imprese, soprattutto nel settore agricolo; quella ospedaliera e quella delle scuole medio-superiori. La presenza di corsi universitari e di un Parco scientifico e tecnologico (Tecnogranda) sono un primo avvio di dotazioni a sostegno di un'economia della conoscenza, già presente, ma che dipende ancora troppo da apporti esterni.

L'Ait dispone di una dotazione infrastrutturale sotto-dimensionata rispetto alla sua forza economica e commerciale (fiere, manifestazioni ecc), alla sua vocazione turistica e alla sua funzione di interfaccia con la regione francese della Costa Azzurra e Provenza attraverso il colle della Maddalena e la galleria ferroviaria e stradale del Tenda, che dà anche accesso al Ponente ligure.

### 2. Sistema insediativo

Il sistema insediativo dell'ambito è essenzialmente incentrato nel sistema urbano Cuneo - Borgo San Dalmazzo e impegna l'intero pianalto tra il fiume Stura di Demonte ed il torrente Gesso, con un tessuto notevolmente sfrangiato e disperso lungo le diverse direttrici infrastrutturali caratterizzato da un alternarsi di aree residenziali e per attività produttive. Altri insediamenti di rilievo sono quelli di Dronero, Boves e Peveragno diffusi lungo i versanti pedemontani dispersi sul territorio in maniera ramificata lungo gli assi viari. Per quanto concerne le aree residenziali si osserva che, per i comuni collocati nel territorio pianeggiante - soprattutto Busca, Centallo e Caraglio - le espansioni più rilevanti sono organizzate in modo compatto in adiacenza ai centri consolidati, mentre in quelli contermini a Cuneo (Cervasca, Vignolo) sono organizzate in modo diffuso.

Per le aree a destinazione produttiva le maggiori superfici in progetto sono localizzate nel comune di Cuneo: in particolare lungo le direttrici verso Beinette, Caraglio e Centallo. Lungo i primi due assi le aree industriali vengono organizzate come agglomerati arteriali, mentre nella direttrice verso nord si rilevano ampie superfici di espansione con un elevato consumo di suolo.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'Ait presenta un'eccellenza del patrimonio ambientale e culturale (cultura occitana) e delle iniziative di valorizzazione che lo riguardano ad opera di istituzioni pubbliche e private locali, anche in riferimento alla dimensione dell'occupazione e del reddito prodotto nel settore energetico, agricolo, manifatturiero e dei servizi connessi. Il posizionamento non particolarmente favorevole di Cuneo, decentrato e fino ad oggi sconnesso dall'accesso diretto alla rete autostradale nazionale, è in parte risolta dal completamento della bretella Asti-Cuneo.

Come polo principale del quadrante sud-occidentale Cuneo rappresenta un nodo su cui convergono flussi intraregionali (anche come polo universitario Cuneo/Torino/Mondovì), transregionali con il Ponente ligure (anche in relazione al sistema di formazione universitario) e transnazionali (soprattutto con la Francia sud-orientale), in primis collegate alla funzione turistica. Per quanto concerne la scala transfrontaliera, l'Ait intrattiene relazioni preferenziali e consolidate con il PACA (e in particolare con le Alpi di Alta Provenza e le Alpi Marittime) attraverso l'iniziativa comunitaria Interreg IIIA Alcotra. Inoltre, il territorio dell'Ait è compreso nell'area di cooperazione della Conferenza Alpina Franco-Italiana (CAFI) e dell'Euroregione Alpi Mediterraneo.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il percorso evolutivo di medio-lungo periodo dell'Ambito è quello tipico di uno sviluppo"senza fratture". Esso ha infatti conservato la forte base agricola e ha accresciuto il livello di occupazione industriale, cambiando gradualmente l'organizzazione, le tecniche produttive e i prodotti stessi secondo le esigenze del mercato, con un marcato e diffuso individualismo imprenditoriale.

L'idea che questo processo vada ora accompagnato e sostenuto da forme di cooperazione e di governance pubblico-privato, ha indotto l'amministrazione comunale di Cuneo a predisporre il piano strategico "Cuneo 2020", che abbraccia l'intero Ait. Esso prevede un rafforzamento dei servizi di formazione, informazione e ricerca (asse 1), in connessione con l'innovazione d'impresa (asse 4), oltre a un forte impegno sul piano della qualità urbano-territoriale (asse 3) e sui temi dell'ambiente e delle infrastrutture. Tra i progetti principali: PASS (Polo agroalimentare dei servizi per lo sviluppo) relativo a ricerca, certificazione di qualità, tracciabilità ecc. dei prodotti, con particolare attenzione al mercato ospedaliero; l'orientamento del PST Tecnogranda anch'esso verso servizi, ricerca e trasferimento tecnologico a sostegno principalmente delle produzioni agro-alimentari; il potenziamento dell'università con la predisposizione di nuove sedi; l'ulteriore valorizzazione del patrimonio e la promozione di attività culturali attraverso istituzioni come Artea ecc. Per quanto riguarda le infrastrutture viene in primo piano, oltre al completamento della Asti-Cuneo, il potenziamento stradale (raddoppio della galleria del Tenda) e ferroviario con Nizza, nonché il raddoppio della linea Cuneo-Fossano. Alla scala sovraregionale va segnalato che il territorio provinciale, e il capoluogo in particolare, sono stati compresi fra i territori di

importanza strategica oggetto del programma ministeriale SISTEMA (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali MultiAzione), progetto pilota che determina due fondamentali linee d'azione: una lungo la direttrice transfrontaliera verso Nizza e la Francia meridionale, e l'altra in direzione della costa ligure (Cuneo quale porta transfrontaliera tra il Sistema territoriale del Piemonte meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure). Il progetto abbraccia il territorio del Piemonte meridionale anche in chiave di una migliore collocazione dell'Ambito cuneese dentro una possibile connessione tra il Corridoio V e l'arco liqure. Sempre a scala transregionale va considerato il possibile rilancio dell'aeroporto di Levaldigi, non solo sul fronte passeggeri con iniziative di voli low-cost, ma soprattutto nel campo della logistica. In questo campo recenti iniziative adottate dall'Amministrazione in accordo con le autorità liguri sembrano prefigurare per l'area cuneese un potenziale di porta logistica per un sistema portuale integrato liqurepiemontese, nel quale si incontrino funzioni locali (agro-alimentare) e globali (attività retroportuali). A livello sub-regionale, va riconsiderata la infrastrutturazione storica che, a partire dalla Torino - Bra -Ceva - Savona, si è estesa a servire tutte le aree di pianura e in due casi (Val Tanaro e Vermagnana) anche le valli; le attuali prospettive del vettore ferroviario sono quelle per un verso di integrare alla dorsale principale (Torino - Savona) i servizi ferroviari "di bacino" sulla dorsale stessa, nelle tratte Saluzzo-Cuneo, Fossano-Cuneo (di cui è in programma il potenziamento) e nelle connessioni Saluzzo -Savigliano e Alba - Bra.

## 5. Progettazione integrata<sup>35</sup>

La progettazione integrata è coerente con l'ambito, presenta un livello medio (medio ancoraggio territoriale e media organizzazione degli attori locali), con una particolare prevalenza di soggetti pubblici (include la città di Cuneo e le Comunità Montane). Le prospettive di sviluppo, emergenti dal programma ministeriale "S.I.S.Te.M.A.", dal Piano Strategico Cuneo 2020 e dal recente PTI, sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo del turismo, dell'agricoltura (filiera agro-alimentale e settore agro-industriale) e all' ampliamento e riordino del sistema infrastrutturale. La progettazione integrata dell'ambito presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Tali prospettive sono coerenti con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse ambientali e culturali e quelle connesse alla posizione, mentre minore attenzione è dedicata alle risorse immateriali, in particolare il capitale umano. Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalla elevata pressione insediativa.

## 6. Interazioni tra le componenti

Il piano strategico "Cuneo 2020" sottolinea l'importanza di portare a sistema molte attività e iniziative che si relazionano in modo ancora troppo poco coordinato tra loro e alle componenti locali. Esiste l'esigenza di ancorare maggiormente alle condizioni di contesto le imprese industriali che, pur facendo parte di filiere sovra-locali, potrebbero trarre vantaggio da una maggior cooperazione reciproca e con l'offerta locale di servizi. Questa, come s'è detto, riquarda un insieme integrato di ricerca, formazione, servizi specializzati rivolti sia al settore industriale che a quello agricolo. Il settore primario, tramite il miglior utilizzo dei boschi e la promozione delle produzioni tipiche locali, trova a sua volta occasioni positive per legarsi all'offerta di iniziative culturali, alla valorizzazione del patrimonio, alla gastronomia, nella progettazione di un turismo di qualità in circuiti estesi anche alla montagna interna. Per valorizzare il patrimonio naturalistico e culturale della montagna interna che in alcune sue parti (val Maira, alta valle Stura di Demonte ecc) presenta problemi di sottoutilizzo, spopolamento e dotazione insufficiente di servizi si è elaborato un ambizioso progetto per costituire il Parco Europeo delle Alpi Marittime a cavallo tra Francia e Italia che dovrebbe, a partire dalla valorizzazione e recupero delle specificità locali restituire nuove prospettive di crescita a questi territori. Come per l'Ait Saluzzo e quello di Mondovì è rilevante il problema della dispersione urbana, specie quella a nastro lungo i percorsi pedemontani, fonte di congestione del traffico, degrado paesaggistico, inquinamento e incidenti stradali.

## AIT N. 32 MONDOVI'

## 1. Componenti strutturali

L'Ait, corrispondente alla sub-regione storica del Monregalese. Si estende dai massicci delle prealpi liguri piemontesi, a un breve tratto di alta pianura terrazzata del Tanaro e ai versanti collinari di questo fiume che appartengono alle Langhe e gravitano anche in parte su Ceva. La popolazione (60.081 abitanti) è principalmente concentrata attorno a Mondovì e lungo l'asse del Tanaro, percorso dalle principali vie di

35 Documenti: esaminati:

- PTI Cuneo: Cuneo e le sue valli: il polo agroalimentare e agroindustriale di qualità

- PTI Unione fossanese: Centralità geografica: un'opportunità strategica

- Comunità montana Valli Gesso Vermagnana: Un distretto rurale ed ambientale di qualità

comunicazione. Le risorse primarie principali sono quelle forestali e pedologiche. E' rilevante il patrimonio naturale (parco naturale Alta valle Pesio e Tanaro, fasce fluviali del Tanaro, Ellero e Pesio) e quello storico-culturale (centro storico di Mondovì, Santuario di Vicoforte, ecc.). E' presente un buon livello di nodalità, limitato dall'arretratezza della linea ferroviaria per Savona e dalla distanza dagli aeroporti internazionali. Le attività produttive si fondano sull'agricoltura della pianura e della collina delle Langhe (vigneto) e sull'industria, che presenta caratteristiche di qualità, ma anche di frammentazione simili a quelle già illustrate per l'Ait Cuneo. Sono presenti vari settori: agroalimentare, concimi e mangimi, componentistica auto, legno, ceramica e vetro, stampa ecc. Il turismo, oltre che sul patrimonio naturale, culturale e paesaggistico può contare su alcune stazioni di sport invernali (Prato Nevoso, Artesina, ecc.) il cui raggio di attrazione si estende alla vicina Liguria, ma che negli ultimi anni hanno sofferto, talvolta, per insufficiente innevamento.

### 2. Il sistema insediativo

Mondovì, centro principale dell'ambito, si connota per uno sviluppo di tipo arteriale verso nord, lungo la SP n. 564 e la SS n. 28 dove si impone un'area per attività produttive di notevoli dimensioni e verso ovest per un'espansione residenziale di tipo ramificato. La maggior parte dei sistemi insediativi minori, nel territorio pianeggiante come sui rilievi, sono caratterizzati da sviluppi insediativi di tipo arteriale (Niella Tanaro, Magliano Alpi, Vicoforte e Roccaforte Mondovì in particolare).

L'espansione residenziale è piuttosto contenuta nell'ambito e le maggiori superfici previste sono soprattutto di completamento.

Le previsioni per aree industriali sono localizzate in maniera dispersa sul territorio, organizzate in piccoli agglomerati. Le maggiori superfici si individuano a Mondovì, ma anche a Carrù, Roccaforte Mondovì e Villanova si rilevano previsioni di ampliamenti piuttosto rilevanti di tipo arteriale.

#### 3. Ruolo regionale e sovraregionale

Mondovì, collegato a Savona dall'autostrada A6 e dalla ferrovia, gioca un ruolo storico di cerniera tra il Piemonte meridionale e il Ponente ligure, su cui esercita anche una limitata attrazione per quanto riquarda la formazione scolastica e universitaria (Politecnico) e una maggiore per il turismo montano e gli sport invernali.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

L'Ait ha seguito un cammino di sviluppo storico analogo a quello già illustrato per l'Ait di Cuneo, con cui condivide in parte le caratteristiche e le dinamiche agricole e industriali recenti. Può tuttavia far leva su una vocazione di più antica data nel campo della formazione scolastica superiore e universitaria (corsi di ingegneria e architettura del Politecnico di Torino) e sui legami più forti e diretti con Savona. Questi richiederebbero, nell'ambito del progetto SISTEMA illustrato a proposito dell'Ait di Cuneo, un miglioramento della connessione ferroviaria con Savona.

## 5. Progettazione integrata<sup>36</sup>

La progettazione integrata dell'ambito, che riguarda principalmente le zone montane e il comune principale, presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Nonostante queste potenzialità, essa presenta un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali, di modo che risulta evidente la necessità di valorizzare maggiormente il capitale territoriale locale e di favorire una migliore organizzazione degli attori locali, in specifico per quanto riguarda la partecipazione degli attori privati attualmente solo debolmente attivi. Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrate sono fondamentalmente rivolte allo sviluppo dell'agricoltura (comparto ago-alimentare di nicchia) e dell'offerta ricettiva intorno al tema del benessere (terme e strutture per il benessere) e del prodotto neve (sport invernali). Tali prospettive sono coerenti con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riquarda le risorse ambientali e culturali e quelle connesse alla posizione, mentre minore attenzione è dedicata alle risorse immateriali, in particolare il capitale cognitivo e organizzativo. Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalle interazioni con altri processi espansivi, in particolare l'elevata pressione insediativa.

<sup>36</sup> Documenti: esaminati:

### 6. Interazioni tra le componenti

Per quanto riguarda le attività produttive e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale sono attivabili le stesse interazioni positive già indicate per l'Ait di Cuneo, con cui la prossimità territoriale permette di realizzare utili sinergie. Allo stesso modo la ristretta porzione delle Langhe gravitante su Mondovì si lega con il più vasto distretto albese per quanto riguarda le sue risorse specifiche viti-vinicole, paesaggistiche e turistiche.

### AIT N. 33 CEVA

#### 1. Componenti strutturali

L'Ait corrisponde all'alto bacino vallivo del Tanaro, che penetra profondamente nelle Alpi Liguri, fin al confine con al Francia e presenta un versante destro (occidentale) con numerosi valichi verso il Ponente ligure. Ha dimensioni territoriali e demografiche ridotte (21.948 abitanti), ma il suo ritaglio (in parziale sovrapposizione con l'Ait Mondovì) si giustifica con il relativo isolamento e la presenza di centri urbani minori (Ceva, Garessio, Ormea) a sostegno di una capacità auto-organizzativa locale già in atto. Presenta risorse naturali (acque, boschi), paesaggistico-ambientali (Parco naturale Alta valle Pesio e Tanaro) e architettoniche (centri storici di Ceva, Garessio e Ormea), che alimentano da tempo un turismo di fine settimana e residenziale di principale provenienza ligure. Ospita industrie di vario tipo, poco radicate e poco collegate tra loro, se si esclude la filiera del legno. Offre prodotti tipici (castagne, funghi, formaggi). Ceva è inoltre un nodo ferroviario e stradale di portata sovralocale.

### 2. Il sistema insediativo

Il sistema insediativo dell'ambito è caratterizzato da centri piuttosto compatti. I due urbanizzati principali sono Ceva e Garessio, nei pressi dei quali si può individuare una significativa dispersione insediativa. Le espansioni residenziali previste sono compatte intorno ai centri consolidati e le maggiori superfici sono a completamento dell'esistente.

Nei comuni di Garessio, Priola, Bagnasco e Lesegno è previsto l'ampliamento delle aree industriali esistenti lungo le infrastrutture, in particolare lungo le S.S. n. 28 e n. 28bis.

## 3. Ruolo regionale e sovraregionale

L'importanza regionale dell'Ambito deriva principalmente dalla sua posizione di cerniera con le province di Savona e di Imperia e per la rilevanza del suo patrimonio ambientale. Le attività fieristiche hanno raggio sovralocale.

## 4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Le possibilità di sviluppo di attività industriali qualificate, a partire dall'attuale limitata presenza di settori innovativi, può contare sulla relativa facilità di accesso, subordinata a interventi sulla strada statale 28 di fondovalle e alla rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Ceva-Ormea. La progettazione locale si orienta piuttosto sulla valorizzazione delle risorse ambientali e culturali (dalla conservazione e valorizzazione dei coltivi tipici, alla rivitalizzazione di antichi percorsi storici alla riqualificazione di stazioni invernali e termali in crisi) che, tuttavia, per essere rilanciate ed avere un respiro più ampio necessitano di infrastrutture più efficienti, da quelle ricettive a quelle del trasporto locale.

## 5. Progettazione integrata

L'ambito coincide solo in parte con le aree nelle quali sono state attivati i programmi di sviluppo locale oggetto di analisi. Al suo interno sono presenti alcuni progetti integrati o comunque riconducibili a tale modalità di azione. Tali progetti vedono la partecipazione di soggetti pubblici e privati al fine di promuovere lo sviluppo dell'area dal punto di vista turistico e infrastrutturale, cercando così sia di sviluppare le potenzialità territoriali presenti, sia di rispondere ai bisogni di accessibilità fisica dell'area.

## 6. Interazioni tra le componenti

Le principali sinergie possono ottenersi dall'integrazione dell'uso delle risorse naturali per la produzione di energia e materie prime (acqua, foreste, materiali lapidei) integrabili in filiere corte locali, i prodotti tipici locali, la valorizzazione e la conservazione dei beni ambientali, la protezione dal rischio idraulico e idrogeologico (piuttosto elevato), il potenziamento delle attività (già in parte presenti nell'ambito) di formazione e ricerca in questi settori, i già ricordati interventi sull'accessibilità, la promozione turistica in circuiti allargati al versante ligure, alle Langhe e alle Alpi marittime cuneesi, capaci di attrarre una più vasta utenza. Occorrerebbe inoltre verificare le possibilità di maggiori interazioni tra le attività manifatturiere e di servizio già presenti.

## 4.5 LA RETE POLICENTRICA

# 4.5.1 Le reti di Ait come fattori di connessione territoriale e rivelatori di squilibri.

Il Documento programmatico Ptr (dic. 2005) considera il territorio come una *rete di sistemi locali*. Questa viene perciò assunta come visione unificante del Quadro di riferimento strutturale, a sostegno dei seguenti obiettivi strategici e regolativi del Ptr:

- attivare e mettere in rete gli attori territoriali della Regione;
- connettere le reti degli attori e delle "risorse immobili" locali con le reti "lunghe" sovralocali in modo da offrire ad esse "ancoraggi" territoriali ai fini delle sviluppo locale e regionale;
- distribuire lo sviluppo in relazione alle potenzialità specifiche e ai vincoli di sostenibilità dei sistemi locali;
- distribuire l'occupazione, gli insediamenti e i servizi in modo da consentire a tutti pari condizioni materiali di accesso alle opportunità di lavoro, ai servizi e ai beni comuni distribuiti sul territorio.

Nel Qrs si considerano come *nodi* della rete regionale i 33 Ait descritti nelle schede precedenti.

La rete degli Ait viene a sua volta trattata come una *rete di reti*. Ciò significa che in ogni Ait si collocano i nodi di varie reti sovralocali, che si legano in qualche modo tra loro e alle caratteristiche locali. In particolare le componenti che corrispondono a dotazioni di risorse "immobili" (ambientali, patrimoniali, demografiche, insediative infrastrutturali, sociali, istituzionali e urbane) svolgono il ruolo di potenziali "ancoraggi" di reti funzionali (filiere produttive, reti di servizi, circuiti turistici, reti di cooperazione, ecc.) che possono connettere gli Ait tra loro e con sistemi urbani e territoriali esterni alla Regione.

Al fine dell'analisi queste reti sovralocali vengono pensate come *grafi* in cui gli *archi* sono le relazioni (esistenti e/o potenziali) tra i nodi, mentre i *vertici* sono i nodi stessi, cioè gli Ait. Questa semplificazione permette di confrontarle e trattare le reti e gli Ait come oggetti confrontabili tra loro. In particolare l'analisi delle curve di dispersione e delle distribuzioni spaziali dei valori di ogni componente nei 33 Ait, permette di osservare come tali valori si distribuiscono statisticamente e geograficamente all'interno della Regione. In tal modo si possono rilevare eventuali squilibri, tenendo presenti:

- i fattori di impedenza che limitano naturalmente l'eccesso di concentrazione di certe componenti (p. es. le infrastrutture, per mancanza di spazio);
- i fattori di attrazione esercitati dalle dotazioni di risorse "immobili" locali (p. es. le risorse patrimoniali);
- il criterio di *pari accessibilità materiale* della popolazione alle opportunità localizzate (lavoro, servizi, beni e comuni).

Questi tre ordini di fattori tendono ad allontanare la distribuzione spaziale dei nodi dal modello polarizzato che esse assumerebbero se non dovessero tener conto degli "attriti" e delle "opportunità distribuite" proprie dei territori in cui vanno a collocarsi. Ne derivano perciò indicazioni importanti per gli indirizzi strategici del PTR. Infatti senza opportuni interventi regolativi e finanziari non sarebbero garantite certe condizioni di pari accessibilità, mentre i fattori di impedenza tenderebbero a creare condizioni permanenti di congestione. Inoltre l'adattamento alle opportunità differenziate offerte dalle risorse territoriali specifiche potrebbe essere ostacolato sia da limiti di conoscenza e di capacità organizzativa locale, sia dallo scarso interesse del capitale privato a investire in tecnologie appropriate ai diversi contesti. L'analisi strutturale mette quindi in evidenza possibili criticità, come il sotto-utilizzo di risorse potenziali locali, i consumi di suolo eccessivi, la perdita di diversità culturale e di biodiversità, il degrado paesaggistico, l'esclusione di territori dall'accesso ai servizi e dai processi di sviluppo e la riduzione della loro autonomia. Nelle schede al paragrafo 4.4.4. vengono prima esaminate - in termini di potenzialità, vincoli e criticità - le componenti degli Ait che svolgono il ruolo di risorse locali "immobili" capaci di offrire ancoraggi alle reti funzionali. Successivamente (par. 4.5.3) vengono esaminate le reti funzionali con riferimento sia ai loro possibili ancoraggi locali, sia (nel caso di servizi) alla distribuzione geografica della domanda.

## 4.5.2 Le risorse locali degli Ait come ancoraggi di reti

In questo paragrafo vengono analizzate le componenti degli Ait, che possono svolgere un ruolo positivo, o talvolta negativo, nell'offrire "ancoraggi" a reti funzionali, cioè a far in modo che i loro nodi si localizzino negli Ait dove tali componenti sono presenti. Il Quadro di riferimento dell'analisi è riportato nelle tabelle seguenti.

## RISORSE PRIMARIE

Componenti	Indicatori	Correlazioni
Minerarie	Risorse estrattive	Ambiente, paesaggio, attività
	(indicatore sintetico)	estrattive
Idriche	Dotazione (classi)	Usi civili, agricoli, industriali,
	Stato ambientale (classi)	energetici, turistici, sportivi,
	Densità pozzi	rischio idraulico
	Densità depuratori	
	consortili	
Pedologiche	Superficie di suoli fertili	Usi agricoli, inquinamenti,
		consumi di suolo
Forestali	Indice di boscosità	Industria del legno, energia da
	Superfici boscate	biomassa, governo-gestione
	Arboricoltura	infrastrutture di accesso, tutela,
	Stato patrimoniale	turismo, rischio incendi
Energetiche	MW per tipologia di	Fonti energetiche locali,
	impianti	infrastrutture di trasporti
	Biomassa prelevabile ed	
	utilizzata	

## RISORSE AMBIENTALI E PATRIMONIALI

Componenti		Correlazioni
Climatiche	Indicatori Tini di dima	Correlazioni
Climatiche	Tipi di clima	Popolazione, insediamenti,
		agricoltura e allevamento,
		paesaggio, turismo, rischio
		idraulico
Morfologiche	Superficie territoriale	Insediamenti, uso agrario e
	Pendenza	forestale, paesaggio, rischio
		idrogeologico
Patrimonio ambientale, naturale	Fasce fluviali	Tutela, gestione, ricerca,
	Superficie di parchi	formazione, turismo, consumi di
	naturali ed aree protette,	suolo, agricoltura, qualità
	eccellenze	ambientale
Patrimonio architettonico,	Indicatore sintetico di	Tutela, gestione, manutenzione,
monumentale e archeologico	dotazione, eccellenze	restauro, ricerca, formazione,
	,	trasformazioni urbane, turismo,
		manifestazioni culturali, qualità
		urbana
Musei, archivi, collezioni	Visitatori	Tutela, gestione, manutenzione,
. idadi, di cilivi, collezioni	· iolitatori	restauro, ricerca, formazione,
		trasformazioni urbane, turismo,
		manifestazioni culturali, qualità
		1
Dan and miles on whi	To disabassa sinkakina di	urbana
Paesaggi rilevanti	Indicatore sintetico di	Tutela, ricerca, formazione,
	dotazione	agricoltura, turismo, dispersione
		insediativa, qualità ambientale
INSEDIAMENTI	I	
Componenti	Indicatori	Correlazioni
Superficie urbanizzata	Totale, residenziale,	Popolazione, industria, terziario,
	produttiva (ettari)	valori immobiliari, consumo
		suolo, dispersione
Incremento dell'urbanizzato	% superficie 1991-'01	Popolazione, industria, terziario,
		consumi di suolo, risorse
		ambientali, paesaggio, rischio
		idraulico
Dispersione insediativa	% superficie al 2001 e	Popolazione, industria, terziario,
	variazione 1991-'01	consumi di suolo, risorse
	Popolazione accentrata,	ambientali, paesaggio, rischio
	sparsa e variazione	idraulico
	popolazione sparsa 1991-	laradico
	,01	
Discarisho o impienti di		Qualità della accusa vias
Discariche e impianti di	n. per tipologia	Qualità delle acque, risorse
smaltimento rifiuti		ambientali, paesaggio,
		popolazione, insediamenti,
		agricoltura, industria,turismo
Siti contaminati e da bonificare	n. per tipologia	Qualità ambientale, industria,
		agricoltura, insediamenti
Patrimonio residenziale	n. abitazioni	Popolazione, valori immobiliari,
	n. abitazioni non occupate	edilizia pubblica
Densità demografica	Residenti/km^2	Risorse ambientali, superficie
		urbanizzata, dispersione
		insediativa, paesaggio
Dotazione urbana	Popolazione urbana	Popolazione, attività economiche
	Livello gerarchico	extra-agricole, capitale
	, G	i chara agricolo, capitale

	funzionale	cognitivo, nodalità, dotazioni
		infrastrutturali, fiere, ricerca e
		attività innovative, università,
INEDACTOUTTURE DELLA MODILITA	/ F DELLA COMUNICAZIONE	ospedali, turismo
INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA	Indicatori	Correlazioni
Componenti Nodalità	Indicatori Indicatore sintetico	Dotazione e livello funzionale
Nodalita	Movicentro (n.	urbano, logistica, attività
	passeggeri)	economiche extra-agricole,
	passaggany	ricerca e attività innovative,
		commercio e servizi
		specializzati, fiere, turismo,
		ospedali
Connessioni ferroviarie	Dotazione ferroviaria	Popolazione, industria, logistica,
	Accesso a TAV	servizi per le imprese
		(infrastrutturali), commercio,
Connectioni stradali e autostradali	Dotazione	fiere, turismo, ospedali
Connessioni stradali e autostradali	Dotazione	Popolazione, industria, logistica, servizi per le imprese
		(infrastrutturali), commercio,
		fiere, turismo, ospedali
Aeroporto internazionale	Distanza dal più vicino	Logistica, ricerca e attività
·	,	innovative, università, fiere,
		turismo
Connessioni telematiche	Indicatore sintetico banda	Popolazione, industria, sistemi
	larga e fibra ottica	produttivi locali, terziario,
		ricerca e attività innovative,
	City City	università
Grandi strutture logistiche	n. e superfici	Consumi di suolo, nodalità, connessioni ferroviarie e
		connessioni ferroviarie e stradali, distanza da porti ed
		aeroporti, industria, agricoltura,
		servizi alle imprese
RISORSE UMANE, COGNITIVE, SOC	IO-ISTITUZIONALI	
Componenti	Indicatori	Correlazioni
Popolazione residente	Numero residenti	Addetti alle attività economiche,
	Densità territoriale	commercio al dettaglio, servizi,
	Indice di vecchiaia	disoccupazione, consumo di
Occupations	n. laureati e diplomati	Suolo
Occupazione	Popolazione attiva Tasso di attività	Residenti, addetti alle attività economiche
	femminile	economicne
	Tasso di disoccupazione	
Dotazione di imprese	Imprese piccole, medie e	Addetti totali, industria, sistemi
	grandi (n. e addetti)	produttivi locali, servizi per le
		imprese, progettualità locale
Capitale cognitivo	Indicatore sintetico	Addetti totali, attività innovative,
		marginalità territoriale
Capitale sociale e istituzionale	Progettualità integrata	Dotazione di imprese,
	sovracomunale	marginalità territoriale
	Periodici locali (indice	Dotazione urbana
	sintetico)	

## Risorse primarie

Le risorse naturali primarie, ad eccezione di quelle pedologiche, idriche di falda, energetiche non idroelettriche e dell'estrazione di inerti, hanno una distribuzione nel complesso opposta a quella degli indicatori di maggior sviluppo demografico ed economico. Si trovano cioè prevalentemente in aree periferiche e marginali. Ciò dipende in parte dalla distribuzione di certi fattori naturali, che sono presenti soprattutto nelle zone di montagna - come i giacimenti di rocce ornamentali, i bacini di raccolta dei corsi d'acqua, le cadute utili per la produzione idroelettrica - in parte dal fatto che certe risorse si sono salvaguardate solo in aree marginali, in quanto non raggiunte da alterazioni o distruzioni dovute a processi di antropizzazione, come nel caso delle coperture forestali e dello stato ambientale dei corsi d'acqua. Ciò deve far riflettere sul grande valore intrinseco di aree considerate economicamente marginali, ma in realtà fondamentali per i beni e i "servizi ecologici" che offrono alla vita degli abitanti e alla stessa economia della Regione. Queste aree con le loro risorse non solo devono essere tutelate, ma anche presidiate al fine di poter continuare a volgere il loro ruolo ecologico. Di qui l'importanza di creare, o ricreare, un tessuto di infrastrutture, di servizi, di opportunità di lavoro capace di mantenere ovunque il livello di popolamento minimo necessario per impedire la spirale negativa dell'abbandono.

A ciò possono contribuire sia le stesse attività di ricerca, monitoraggio, salvaguardia e gestione delle risorse naturali, sia un loro maggior utilizzo di tipo sostenibile. Quest'ultimo punto riguarda in modo particolare il ricco patrimonio boschivo per il quale la frammentazione della proprietà terriera, le difficili condizioni orografiche, l'inadequata viabilità di servizio e l'alto costo della manodopera, ne hanno frenato le utilizzazioni, determinando, in molti casi, l'abbandono della gestione. Il progressivo decremento delle cure colturali ha portato, nel tempo, ad una stagnazione delle attività economiche collegate alla filiera del legno e ad un consistente ricorso all'importazione. La scarsa diffusione delle pratiche colturali, d'altra parte, non favorisce neppure la crescita e la vitalità delle imprese forestali in senso proprio né può agevolare forme di imprenditorialità innovative, quali quelle collegate all'utilizzo della biomassa forestale per la produzione di energia. Tutto ciò, in un quadro in cui il bosco, al di là dei risvolti di carattere "economico" delle diverse attività correlate alla sua gestione, assolve ad una funzione ambientale e protettiva di per sé fondamentale e largamente sentita come tale dalla collettività, anche ai fini della prevenzione dei fenomeni di dissesto, specialmente in un territorio difficile come quello montano.

Tra le risorse primarie solo la fertilità dei suoli, essendo presente soprattutto nelle pianure e nelle basse colline, coincide con le aree dello sviluppo economico ed insediativo e ne è storicamente anche una conseguenza di lungo periodo. Ciò non significa che questa interazione, che in passato è stata soprattutto positiva, non sia oggi a rischio, a causa dei consumi eccessivi di suolo dovuti alla dispersione insediativa periurbana e all'uso di sostanze chimiche inquinanti da parte

dell'agricoltura intensiva industriale. Nella pianura giocano inoltre un ruolo rilevante le risorse idriche, sia locali (soprattutto falde sotterranee), sia provenienti dai bacini di raccolta montani. Oltre ai loro molteplici usi, talvolta in competizione tra loro, vanno considerati gli aspetti ambientali, sia in termini di inquinamenti, in termini di rischio idraulico e di tutela delle fasce fluviali come ecosistemi e reti ecologiche.

In conclusione le risorse primarie sottoutilizzate sono soprattutto quelle forestali, e in minor misura anche quelle idroelettriche. Le risorse naturali da tutelare e conservare sono anzitutto quelle degli ecosistemi montani, alto-collinari e di quelli fluviali della pianura (Ait di Saluzzo, Carmagnola, Torino, Chivasso, Vercelli, Novara, Casale Monferrato, Alessandria, ecc.); in secondo luogo quelle idriche, sia dal punto di vista quantitativo in relazione ai diversi tipi di consumo (mancano ancora i dati per farne un bilancio a livello di Ait), sia per quanto riguarda lo stato ambientale. Sotto quest'ultimo aspetto le criticità maggiori sono associate a situazioni di concentrazione urbana e industriale alla scarsità dei deflussi che caratterizza la zona delle colline meridionali, all'uso di sostanze chimiche in agricoltura (Ait di Vercelli ecc).

Il rischio idraulico è presente lungo tutte le fasce fluviali ed è quindi all'incirca proporzionale alla loro estensione. Il rischio idrogeologico, misurato in base ai dissesti areali è particolarmente elevato nell'Ait di Domodossola, in quelli che comprendono le valli delle Alpi Cozie e Marittime e nelle colline delle Langhe (Ait di Alba).

La conservazione delle risorse pedologiche richiede particolari attenzioni negli intorni periurbani (Ait di Torino, Vercelli, Novara, Cuneo, Alessandria, ecc.) dove sono erose dalla dispersione insediativa, dalla conseguente moltiplicazione delle infrastrutture e dalle cave di inerti.

## Risorse patrimoniali

Le risorse patrimoniali hanno nel loro complesso una distribuzione equilibrata. In quanto beni comuni offrono quindi opportunità di fruizione ben distribuite. In quanto risorse che possono contribuire in modo diretto (turismo e mercato immobiliare) o indiretto (qualità ambientale, attrazione di imprese ecc) allo sviluppo economico, si notano differenze nel loro grado di valorizzazione. Per una loro più precisa individuazione si rinvia al Piano paesaggistico regionale.

Tenendo conto che l'indicatore del patrimonio ambientale naturale utilizzato nella nostra analisi è fortemente influenzato dal grado di protezione, si hanno situazioni di buona valorizzazione sia nelle zone di pianura (fasce fluviali, Parco del Po, ecc.), sia in quelle di montagna con maggior estensione dei parchi naturali (Ait di Domodossola, Rivarolo Canavese, Montagna Olimpica, Pinerolo e Cuneo), sia ancora in aree come quella metropolitana, dove a questi fattori si unisce una maggior tutela esercitata nella corona periurbana. Situazioni di protezione limitata rispetto alla dotazione si riscontrano negli Ait di Ciriè, Saluzzo, Mondovì, Alba, Acqui Terme e Tortona. La fruizione appare al di sotto delle potenzialità negli Ait di

Domodossola, Verbania (entroterra del Lago), Rivarolo, Ciriè, Saluzzo, Mondovì e Novi Ligure).

Anche la distribuzione del patrimonio storico-architettonico, urbanistico e archeologico, quale risulta dagli indicatori disponibili, dipende molto dal grado di valorizzazione e di tutela, in quanto i punteggi di eccellenza premiano le emergenze e le situazioni a cui viene maggiormente riconosciuto valore. Sono quindi soprattutto gli Ait più urbanizzati a situarsi nelle posizioni migliori, quindi più il pedemonte alpino e le zone basso-collinari. La valorizzazione turistica diretta o indiretta (legata a manifestazioni culturali ambientate in contesti storici di eccellenza), a parità di risorse, appare maggiore negli Ait di Torino, Biella, Asti, Alba e Verbania. Forti potenzialità di maggior utilizzo presentano altri Ait come Borgosesia, Vercelli, Casale Monferrato, Saluzzo e Mondovì.

Analogo discorso può farsi per il paesaggio, la cui eccellenza dipende molto dall'immagine che si è andata consolidando nel tempo. Abbiamo quindi aree di forte attrazione, come quelle dei Laghi e delle Langhe e altre, come gran parte delle colline meridionali e alcuni tratti della fascia pedemontana (Ait di Ivrea, Pinerolo, Saluzzo, Novi Ligure, ecc.), che, pur avendo buone potenzialità e lo stesso grado di accessibilità, sono meno note e quindi meno valorizzate.

## Insediamenti

La dotazione insediativa, sia in termini di capitale fisso (superfici urbanizzate e stock edilizio), sia in termini di livelli funzionali e demografici dell'urbanizzazione, presenta differenze che si modellano su quelle della geografia demografica ed economica della regione. Emergono le città maggiori e la fortissima concentrazione metropolitana, con qualche significativa differenza relativa agli usi produttivi dell'urbanizzato, dipendente dal grado di industrializzazione e di terziarizzazione legata ai trasporti. Le abitazioni non occupate prevalgono, come di regola, nelle zone di vacanze (laghi, montagna e colline) e offrono una ricettività di gran lunga superiore a quella alberghiera, anche dove sono più elevate le presenza turistiche, come nelle Montagne olimpiche e nel Verbano.

L'analisi del livello funzionale urbano rivela una distribuzione gerarchica che, se si esclude il fortissimo distacco di Torino, appare nell'insieme equilibrata. I livelli maggiori si hanno lungo i due grandi assi per Milano e per Genova imperniati su Torino. Troviamo livelli intermedi lungo la fascia pedemontana, mentre gli Ait con dotazioni urbane di livello più basso sono in genere quelli territorialmente meno estesi. Qualche situazione di carenza si riscontra nelle aree più interne montane e collinari.

I processi di ri-gerarchizzazione funzionale e infrastrutturale che stanno investendo la rete urbana regionale potranno produrre alcuni riposizionamenti. Verbania tenderà ad accrescere il suo livello funzionale in relazione al suo ruolo di capoluogo di provincia. Lo stesso si potrà verificare – ad un livello superiore – a Novara che potrebbe assumere il ruolo di cerniera tra Torino e Milano e di polo di riferimento per l'intero Quadrante nord-orientale. Con il miglioramento delle connessioni

infrastrutturali anche Cuneo potrà acquisire maggior controllo sul Quadrante sudoccidentale, a cui tenderà tuttavia a sottrarsi il polo di Alba, anch'esso in ascesa funzionale.

## Usi del suolo agricoli

Per quanto riguarda le superfici utilizzate vi è una netta prevalenza degli Ait che comprendono vaste zone di pianura e di bassa collina. Le specializzazioni più evidenti sono quella risiera degli Ait di Vercelli e Novara, con qualche estensione agli Ait confinanti; quella viticola nelle colline meridionali (in particolare Ait di Asti, Novi Ligure, Acqui Terme, Canelli-Nizza, Alba), con alcune presenze significative nella fascia pedemontana alpina (alta pianura, primi rilievi collinari, basse valli: Ait di Borgomanero, Novara, Borgosesia, Ivrea, Pinerolo e Saluzzo). Abbastanza simile la distribuzione del frutteto, che tuttavia raggiunge forti densità nella fascia pedemontana meridionale (Pinerolo, Saluzzo, Savigliano, Fossano e Cuneo), in alcune zone collinari (Alba, Asti e Canelli-Nizza) e del pedemonte settentrionale (Ait di Vercelli). La distribuzione dei seminativi e delle foraggiere mostra una certa complementarietà. I primi, legati all'allevamento, prevalgono lungo l'arco alpino e pedemontano, in particolare nel quadrante Sud-Ovest, mentre il seminativo (grano e mais) prevale nella pianura alessandrina, torinese e tra Torino e Cuneo. Le criticità dell'uso agricolo dei suoli riguardano la competizione con gli usi urbani, il degrado dell'attività indotto dalla dispersione insediativa, l'inquinamento dei suoli e delle acque derivante dall'uso di sostanze chimiche, la riconversione verso un'agricoltura di qualità (prodotti tipici, certificati, ecc.) integrata con i servizi e attenta agli aspetti paesaggistico- ambientali.

## Infrastrutture e accessibilità

Occorre premettere che le dotazioni infrastrutturali per la mobilità e la logistica vanno considerate secondo la loro appartenenza a *reti di diverso livello*:

1° livello (Trans-European network):

- il Corridoio europeo n. 24, (Genova-Sempione-Loetschberg-Rotterdam),
- il Corridoio europeo n 5 nel tratto Lione-Torino-Milano.

2º livello (transregionali frontalieri ):

- l'asse N-S: trafori alpini della Valle d'Aosta-Ivrea-Torino-Savona e Torino-Alessandria;
- l'arco meridionale Asti-Cuneo, che, attraverso la tratta Asti-Piacenza della A21, connette le direttrici transalpina Cuneo-Nizza e Cuneo-Marsiglia con l'asse centrale della penisola (A1).

3° livello (transregionali interni):

• l'asse pedemontano Nord, che prolunga quello lombardo fin al Biellese.

Lungo queste cinque direttrici principali e attorno alle loro intersezioni, si individuano diversi *ambiti di progettualità territoriale e urbana*, strettamente connessi con le opere infrastrutturali:

- Novarese-Vercellese (intersezione Corridoi 5 e 24): riguarda i due Ait di Novara e Vercelli;
- Torino e valle di Susa (intersezione Corridoio 5 e asse N-S). Riguarda sei Ait:
   Torino, Chivasso, Susa, Montagna olimpica, Chieri e Carmagnola;
- Alessandrino (intersezione Corridoio 24, asse N-S e arco meridionale): comprende cinque Ait: Alessandria, Casale Monferrato, Tortona, Novi Ligure e Ovada;
- Biellese e Pedemonte settentrionale VCO (intersezione asse pedemontano e Corridoio 24): comprende l'Ait di Biella e la parte pedemontana degli AIT di Borgosesia e Borgomanero, gli Ait di Domodossola, Verbania e Omega;
- Cuneese e Medio Tanaro (intersezione asse N-S e arco meridionale).
   Comprende sette Ait: Cuneo, Savigliano, Fossano, Mondovì, Bra, Alba e Asti;
- A seconda della posizione nelle intersezioni delle grandi infrastrutture si individuano inoltre nodi di primo livello (Torino-Chivasso, Novara-Vercelli e Alessandria-Novi-Tortona) e di secondo livello (Cuneo-Fossano-Mondovì, Asti, Biella, Borgomanero-Verbania e Domodossola) nei quali possono trovare ragionevole collocazione attrezzature logistiche di diversa dimensione e funzione.

Confrontando le potenzialità offerte dalla posizione con le dotazioni infrastrutturali e logistiche attuali e con il peso demografico ed economico degli Ait, si osserva che alcuni (Torino, Alessandria-Novi-Tortona, Novara-Vercelli e Domodossola) si presentano maggiormente dotati rispetto ad altri, come Cuneo-Fossano-Mondovì, Ivrea, Biella, Alba e Casale Monferrato.

L'analisi delle connessioni ferroviarie e stradali mette in evidenza allineamenti di Ait lungo i tre grandi assi: Torino (Val di Susa)–Genova, Torino–Milano e Genova–Sempione, mentre risulta sottodotato (specie per le ferrovia) l'asse nord-sud che unisce Torino a Cuneo e a Savona e l'arco meridionale, nel tratto Cuneo-Asti.

L'accessibilità aeroportuale premia, oltre all'area metropolitana anche buona parte del Nord-est prossimo a Malpensa e mette in evidenza la debolezza del Sud-ovest.

L'insieme di queste dotazioni infrastrutturali si riflette nell'indice di nodalità, che tiene anche conto del numero delle connessioni stradali e ferroviarie e quindi si può considerare come un indicatore sintetico dell'accessibilità potenziale. Esso mette bene in evidenza il relativo isolamento di alcuni Ait di peso demografico ed economico ragguardevole, come Biella, Pinerolo, Cuneo e Alba.

Per quanto riguarda i collegamenti telematici (banda larga) si evidenzia un forte squilibrio tra nord (area metropolitana compresa) e sud della regione, con l'eccezione di Asti.

## Risorse umane

La popolazione residente (numero e densità) è un indicatore che riflette approssimativamente l'importanza degli Ait, in quanto correlato sia con la dimensione territoriale, sia con quella economica. Emergono così per la massa demografica, oltre a Torino, i capoluoghi di provincia di livello funzionale più

elevato, con l'eccezione di Vercelli. Pinerolo, Alba e Borgomanero confermano la loro dotazione medio-alta, mentre sono penalizzati gli Ait con vasti retroterra montani. Le basse dotazioni demografiche corrispondono a Ait con dimensioni territoriali ridotte tuttavia possono anche riflettere densità basse, come nei casi di Ovada, Ceva e Montagna Olimpica.

Le basse densità sono anche in parte correlate con valori elevati dell'indice di vecchiaia, che tuttavia presenta nell'insieme una sorta di gradiente negativo andando dai quadranti Sud-ovest e metropolitano a quelli Sud-Est e Nord-est.

La percentuale dei laureati e diplomati è superiore alla media nell'area metropolitana e nei suoi exclave della Montagna Olimpica e di Ivrea, oltre che lungo tutta la fascia orientale. Debolezze relative, se si considera il livello di sviluppo economico, presentano invece Biella, Rivarolo, Cuneo e Alba.

L'analisi della popolazione attiva mette in evidenza, oltre all'area metropolitana, la parte di pianura e di pedemonte del Quadrante Nord-est, l'Ait di Alba e, in posizione intermedia la fascia pedemontana alpina. La disoccupazione è all'incirca l'immagine in negativo della precedente, con punte particolarmente basse in tutta la Provincia di Cuneo, mentre nel settore nord del Quadrante metropolitano i due fenomeni coesistono, probabilmente per l'esubero di lavoro dequalificato di difficile ricollocazione, in presenza di una riqualificazione generale dell'occupazione.

Nell'insieme le criticità relative alla distribuzione geografica del capitale umano riguardano da un lato le aree in cui è più avanzata la transizione industriale verso l'economia della conoscenza, dove si riscontrano sia carenze di lavoro qualificato, sia esuberi di lavoro dequalificato. Dall'altro lo scarso presidio umano delle aree marginali della montagna interna e dell'alta collina preappenninica, dovuta a carenze nella domanda locale di lavoro, a sua volta connessa con debolezze delle infrastrutture (specie telematiche) e di servizi.

## Risorse cognitive e socio-istituzionali

Le dotazioni di capitale cognitivo si concentrano negli Ait in cui è più avanzato il processo di transizione verso l'economia della conoscenza. Qui di nuovo emergono i due assi Torino-Alessandria e Torino-Novara (con le sue estensioni verso Ivrea e Biella), mentre la buona posizione dell'Ait di Cuneo risulta piuttosto isolata. Nell'insieme risultano meno dotati gli Ait sedi di distretti industriali, in particolare quelli di Omega, Borgosesia, Rivarolo Canavese e Canelli-Nizza.

Il numero di progetti integrati di livello sovracomunale anteriori alla nuova fase dei Pti mette in evidenza la maggior attività delle aree montane e collinari e il relativo disinteresse delle aree più sviluppate della pianura, ad eccezione della Provincia di Torino. Le maggiori debolezze nella capacità di progettare collettivamente lo sviluppo locale si riscontrano nella fascia orientale (Alessandria, Novara, Biella, ecc.) e nella pianura tra Torino e Cuneo. La risposta ai bandi Pti in corso di espletamento rivela una distribuzione più equilibrata.

Il numero e la frequenza dei periodici locali mette in evidenza soprattutto il ruolo dei centri principali degli Ait nel mantenere il controllo comunicativo e quindi anche l'identità e la coesione culturale e sociale dei loro territori. Tale capacità è solo in parte correlata al livello e alla dimensione dei centri urbani. Essa è presente anche in centri minori come Chieri, Susa, Rivarolo Canadese e Bra, mentre è relativamente debole in centri maggiori come Alessandria.

## 4.5.3 Le reti funzionali e i loro ancoraggi alle risorse locali

In questo paragrafo vengono esaminate le reti funzionali, cioè quelle delle attività produttive e terziarie, con riferimento ai loro possibili ancoraggi locali e, nel caso di servizi, alla distribuzione geografica della domanda.

## ATTIVITA' PRODUTTIVE

Componenti	Indicatori	Correlazioni
Industria estrattiva	Addetti	Risorse minerarie, ambiente,
		paesaggio
Industria energetica	Addetti	Potenza installata, risorse
		idriche, risorse forestali
Agricoltura	Addetti	Risorse pedologiche, risorse
		idriche, SAU, tipi di colture,
		paesaggio, dotazione
		infrastrutturale, logistica,
		progettualità locale, ambiente
Prodotti tipici locali	Numero	Tipi di colture, progettualità
		locale, turismo
Industria manifatturiera	Addetti	Dotazioni infrastrutturali,
		logistica, popolazione,
		popolazione attiva (maschi e
		femmine), disoccupazione,
		dotazione di imprese, capitale
		cognitivo, progettualità locale,
		produzioni agrarie, aree
		attrezzate, consumo di suolo,
		ambiente
Sistemi produttivi locali	Indice sintetico	Dotazioni infrastrutturali,
		logistica, popolazione,
		popolazione attiva (maschi e
		femmine), disoccupazione,
		dotazione di imprese, capitale
		cognitivo, progettualità locale,
		produzioni agrarie, aree
		attrezzate, consumo di suolo,
B:		ambiente
Ricerca e attività innovative	Addetti	Dotazione urbana, nodalità,
		dotazioni infrastrutturali,
		dotazioni ambientali e
		patrimoniali, laureati e
		diplomati, capitale cognitivo

## ATTIVITA' TERZIARIE

Componenti	Indicatori	Correlazioni
Servizi per le imprese	Addetti per tipologia (alla	Dotazione urbana, nodalità,
	produzione, gestionali,	dotazioni infrastrutturali,
	infrastrutturali)	dotazione di imprese, addetti

		alle attività economiche, sistemi produttivi locali
Commercio al dettaglio	Superfici di vendita delle grandi e medie strutture	Popolazione residente, dotazione urbana, nodalità, turismo
Manifestazioni fieristiche	n. ponderato delle fiere	Nodalità, produzioni locali, dotazione urbana
Turismo	Presenze annue	Patrimonio ambientale e storico- culturale, paesaggio, seconde case, dotazioni infrastrutturali, prodotti tipici, progettualità locale, commercio al dettaglio, fiere
Formazione scolastica superiore	Iscritti alle scuole medie superiori	Popolazione, attività economiche, capitale cognitivo locale
Formazione universitaria	n. corsi di laurea e master	Popolazione, dotazione urbana, nodalità, ricerca e attività innovative, ospedali
Ospedali	Posti letto Ricoveri/anno	Popolazione, nodalità, università, ricerca e attività innovative

## Attività produttive

Le attività estrattive assumono un significato particolare nei distretti di estrazione e prima lavorazione delle pietre ornamentali (Ait Domodossola, Pinerolo e Saluzzo). Per il resto si tratta soprattutto di estrazione di inerti dai terreni alluvionali (in competizione con gli usi agricoli), di pietrisco, di marna da cemento, ecc. In genere le criticità riguardano gli impatti ambientali e paesaggistici.

A grandi linee l'industria energetica si divide territorialmente tra quella termoelettrica della pianura e quella idroelettrica della montagna alpina. La prima corrisponde alle maggiori concentrazioni produttive (Ait di Torino, Novara ecc), la seconda vede in prima fila gli Ait di Domodossola e di Cuneo. Le criticità riguardano lo scarso apporto di altre fonti, specie il solare e le biomasse, per cui esisterebbero ampie potenzialità di utilizzo.

Come risulta già dall'analisi delle risorse locali (par. 4.5.2), l'attività agricola ha un ruolo rilevante – in termini di occupazione e di reddito prodotto - soprattutto gli Ait della pianura e delle basse colline meridionali. In particolare sono le colture viticole e frutticole (Ait di Asti, Canelli-Nizza, Alba, Cuneo, Saluzzo e Pinerolo) che presentano la maggiore densità occupazionale. L'analisi dei prodotti tipici locali mette in evidenza come l'evoluzione qualitativa della produzione agricola sia soprattutto avanzata nella parte sud-occidentale della Regione (province di Cuneo e Asti). Questo tipo di produzione, svolge poi un ruolo importante nella montagna interna e nell'alta collina, dove la presenza, pur limitata, di attività qualificate consente di mantenere il presidio umano nelle aree marginali. Come tale essa è una priorità ricorrente nei programmi di sviluppo integrato.

La distribuzione dell'industria manifatturiera mette in evidenza la perdurante forte concentrazione torinese, inoltre rivela il persistere di uno zoccolo duro nel

quadrante di nord-est tra Novara, Biella e Borgomanero e al tempo stesso l'effetto di diffusione, relativamente recente, nel Piemonte meridionale. La composizione dimensionale delle imprese rivela una netta prevalenza delle piccola impresa in alcuni Ait che ospitano distretti industriali (in particolare: Borgomanero, Omegna, Canelli-Nizza e Rivarolo Canavese). In altre realtà distrettuali, come Biella e Borgosesia, (ma di nuovo Borgomanero e Rivarolo Canavese e in Ait con sistemi locali produttivi integrati, come Novara, Tortona, Ivrea e Alba) si ha anche una forte presenza di medie imprese. La grande impresa ha, soprattutto a Torino, una presenza numerica schiacciante (10 volte maggiore dell'Ait di Novara, che occupa la seconda posizione). Si ha più di 5.000 addetti negli Ait di Novara, Biella, Cuneo, Ivrea, Alba, Pinerolo e Alessandria. La media impresa, oltre che a Torino, ha una presenza rilevante (più di 5.000 addetti) negli Ait di Biella, Alessandria, Cuneo, Asti, Alba, Ivrea e Vercelli.

Anche per quanto riguarda le attività innovative e di ricerca si osserva una forte concentrazione nell'area torinese e si evidenzia il persistere, anche se con modalità diverse, della divisione storica tra un Piemonte settentrionale di antica industrializzazione e un Piemonte meridionale di antica tradizione agricola e di industrializzazione più recente. La vecchia contrapposizione tra il nord industriale e il sud agricolo sembra essersi tradotta in quella odierna tra due tipi di industrializzazione, uno con settori più tecnologicamente avanzati nel nord e uno con settori meno innovativi nel sud. L'Ait di Cuneo fa eccezione, ma non di molto, perché, rispetto alla sua notevole dimensione produttiva totale, la percentuale di attività innovative è di poco superiore a quella di altri Ait del Piemonte meridionale, come Alba e Asti. In alcuni Ait (Torino, Novara, Biella, Cuneo) interviene come fattore rilevante la dimensione urbana e il livello funzionale dei servizi ad essa connesso, ma si nota anche che Ait con città non grandi, come Ivrea, Chivasso, Rivarolo Canavese, Borgomanero, ecc., presentano pre-condizioni più favorevoli, o pari, rispetto a città più grandi. Molti degli Ait più dotati si situano lungo i grandi assi delle comunicazioni, ma non mancano casi come Biella e Cuneo che hanno dotazioni rilevanti, pur soffrendo tuttora di un relativo isolamento.

## Attività terziarie

La presenza di servizi per le imprese riflette, nel suo insieme, la dimensione demografica ed economica degli Ait. Tuttavia si riscontrano distribuzioni geografiche in parte differenti a seconda del gruppo di servizi considerato. I servizi infrastrutturali (quelli legati a logistica e trasporti) si mostrano sensibili alla posizione nodale, in particolare sui principali assi del traffico: Torino-Milano, Torino-Genova, Genova-Sempione, anche se un fattore importante sembra essere quello della domanda locale, come rivelano i casi di Cuneo, Alba e Biella. Soprattutto sensibili alla domanda locale appaiono i servizi alla produzione e quelli gestionali, particolarmente densi, oltre che a Torino, anche negli Ait a maggiore caratterizzazione industriale tra Ivrea, Novara e Borgomanero e, in minor misura nei sistemi locali del Piemonte meridionale.

Per il commercio al dettaglio si rileva una generale corrispondenza dell'entità complessiva delle superfici di vendita medie e grandi con quella della popolazione residente. I leggeri scostamenti da questa regola riguardano in primo luogo un certo indebolimento dell'offerta in tutta la corona di Ait che circonda l'area metropolitana, che può indicare una "evasione" verso la grande concentrazione torinese. Si nota inoltre una certa concentrazione dell'offerta lungo l'asse Novi Ligure-Borgomanero, in parte dovuto a condizioni di elevata nodalità degli Ait e anche all'attrazione esercitata da alcuni di essi oltre i confini regionali, specie in Lombardia. Una criticità, che andrebbe esaminata in dettaglio per ogni Ait in termini di sostenibilità, riguarda il rapporto tra le agglomerazioni commerciali "naturali" dei centri storici e i centri commerciali integrati che si collocano in posizioni nodali periurbane. Problemi di sostenibilità riguardano la mobilità, i consumi energetici, l'inquinamento atmosferico, i consumi di suolo e il depotenziamento dei centri storici.

La distribuzione delle manifestazioni fieristiche mostra una concentrazione nel Piemonte meridionale e la scarsa incidenza delle posizioni nodali. La presenza di fiere sembra dipendere piuttosto da tradizioni storiche e dalle opportunità di promozione di produzioni locali (vini, tartufo, ecc.). La posizione dominante di Torino riflette più una debolezza generale del settore che non una forza particolare del capoluogo in questo campo.

Il settore turistico presenta tre punte di assoluta eccellenza: nella regione dei Laghi (Ait Verbania e Borgomanero), nell'area metropolitana e nella Montagna olimpica. Altre aree emergenti sopra la media si distribuiscono tra la montagna alpina (Ait Domodossola, Cuneo e, in subordine gli Ait con stazioni di sport invernali: Borgosesia, Biella, Pinerolo e Mondovì) e la collina delle Langhe e del Roero (Ait di Alba). Quest'ultima area tende ora ad allargarsi alle colline confinanti del Monferrato e a configurarsi come un grande distretto in cui è in corso la procedura per la candidatura UNESCO. Potenzialità non sfruttate, oltre che in questa vasta area collinare si presentano nel resto della catena alpina, nella montagna appenninica, nelle parti della pianura lungo il Parco del Po, in relazione anche ad alcune notevoli dotazioni patrimoniali di tipo storico-architettonico e culturale presenti in altri Ait come Ivrea, Pinerolo, Saluzzo, Mondovì, Asti, Acqui Terme, Casale Monferrato e Vercelli.

Per le scuole secondarie superiori si evidenzia una buona aderenza del servizio alla distribuzione dell'utenza potenziale, in quanto esso si presenta concentrato negli Ait più popolosi, con qualche effetto attrattivo sugli Ait minori contigui. Per la formazione universitaria si rileva invece un certo squilibrio nei confronti di una domanda diversamente distribuita, sia in termini di utenti potenziali, sia per quanto riguarda specializzazioni economiche rilevati. In particolare questa duplice criticità si presenta nel quadrante Sud-ovest e nella fascia pedemontana da Ivrea ai Laghi. Nella fase di attuazione strategica del Piano si è tenuta presente la duplice funzione degli studi superiori, quella del servizio formativo (anche di tipo permanente e prolungato) e quella della ricerca, del trasferimento tecnologico e della diffusione in genere di input innovativi nel sistema delle imprese e della pubblica

amministrazione. Entrambe queste funzioni andranno distribuite sul territorio in modo da consentire interazioni positive specifiche con le realtà contestuali locali. Per quanto riguarda invece gli ospedali (posti letto e ricoveri/anno) si osserva una distribuzione che vede emergere un quadrante centrale dominato da Torino, con intorno una corona di dotazioni più deboli, in cui fanno eccezione solo Pinerolo e Cirié. Nel Quadrante Sud-ovest sembra che Cuneo eserciti un analogo effettoombra sugli Ait contermini. Tutta la fascia orientale si presenta normalmente servita, con due fuochi principali su Novara e Alessandria. Alessandria e Verbania sembrano concentrare una parte delle dotazioni a cui accedono Ait vicini, relativamente deboli, come Domodossola nel VCO e quelli collinari e appenninici dell'Alessandrino. Una valutazione di questa distribuzione e un giudizio su eventuali squilibri e inefficienze può essere formulato tenendo presenti le analisi e le proposte del Piano sanitario regionale.

## 5 LE STRATEGIE E GLI OBIETTIVI DEL PTR

## 5.1 LE PRE-CONDIZIONI STRUTTURALI DEL TERRITORIO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA REGIONALE

In quanto base conoscitiva delle strutture territoriali a supporto della programmazione strategica regionale, si può sintetizzare il QRS con riferimento alle priorità, e quindi ai grandi assi, già individuati nei documenti programmatori della Regione<sup>37</sup>. Le componenti strutturali del territorio che possono essere messe in relazione con ciascuno di questi quattro assi sono sinteticamente rappresentate nei cartogrammi delle figure 14, 15, 16 e 17, a ciascuno dei quali è dedicato qui di seguito un breve commento.

La figura 18 compendia infine le grandi linee strutturali che ne risultano.

Per quanto riguarda l'asse Innovazione e transizione produttiva verso l'economia della conoscenza, le dotazioni territoriali che agiscono più direttamente sono il patrimonio industriale già esistente (impianti, sistemi produttivi locali, conoscenze contestuali e capacità imprenditoriali sedimentate), la qualificazione del capitale umano locale, le dimensioni d'impresa, i servizi per le imprese, le attività di ricerca e di formazione superiore e la presenza di settori innovativi. La distribuzione geografica di queste potenzialità (fig. 14) rivela, oltre alla forte concentrazione metropolitana, che crea attorno a sè un certo vuoto, tre significativi allineamenti di Ait, circondati da aloni diffusivi continui. Uno è quello della fascia pedemontana settentrionale (Ait di Ivrea, Biella, Borgomanero e Verbania). Un altro si sviluppa nel Piemonte meridionale, dall'Ait di Cuneo a quelli di Alba, Asti, Alessandria, Novi Ligure e Tortona. Un terzo, trasversale ai precedenti lungo la fascia orientale della Regione, va dall'Alessandrino al Lago Maggiore, comprendendo gli Ait di Casale Monferrato, Vercelli e Novara. In molti di questi Ait (Torino, Novara, Alessandria, Biella, Cuneo e Asti) interviene come fattore rilevante la dimensione urbana e il livello funzionale dei servizi ad essa connesso, ma si nota anche che Ait con città non grandi, come Ivrea, Alba, Borgomanero e altri, presentano pre-condizioni più favorevoli o pari rispetto a città più grandi. Molti degli Ait più dotati si situano lungo i grandi assi delle comunicazioni (v. fig. 16), ma non mancano casi come Biella, Cuneo, Alba e Casale M.to che presentano dotazioni rilevanti, pur in situazioni di relativo isolamento.

Nel posizionamento relativo degli Ait su questo asse gioca un ruolo importante l'indicatore del capitale cognitivo che, oltre ai livelli di scolarizzazione, tiene conto della presenza di attività innovative e di ricerca. Esso fa emergere gli Ait di Torino e Novara, seguiti da Biella, Asti, Alessandria, Ivrea, Vercelli e Cuneo, mentre in situazione di forte debolezza (anche per le ridotte dimensioni demografiche) troviamo gli Ait Montagna Olimpica, Omegna, Ovada, Ceva, Domodossola e Acqui Terme).

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> In particolare DPSO: v. par. 5.2.2

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale e quindi la salvaguardia del patrimonio naturale e l'uso sostenibile delle risorse naturali primarie (estrattive, energetiche, climatiche, idriche, forestali e pedologiche), assumono particolare rilevanza molti sistemi locali che sotto altri aspetti danno contributi limitati allo sviluppo della Regione o che addirittura richiedono di essere riconosciuti e valorizzati proprio in quelle parti marginali dove maggiore si presenta la dotazione di capitale naturale. Come si vede dalla figura 15, i cui cerchi hanno dimensioni proporzionali alle dotazioni degli Ait più ricchi di queste risorse, questi ultimi incorporano vaste aree di montagna o di alta collina, considerate demograficamente ed economicamente marginali, ma in realtà fondamentali per i beni e i "servizi ecologici" che offrono alla vita degli abitanti e alla stessa economia della regione. Vanno inoltre considerate le fasce fluviali, che in molti casi attraversano invece aree intensamente utilizzate e densamente abitate.

Le aree montane e alto-collinari non solo devono essere tutelate, ma anche presidiate al fine di poter continuare a svolgere il loro ruolo ecologico. A ciò possono contribuire sia le attività di monitoraggio, di salvaguardia e di gestione delle risorse naturali, sia quelle rivolte a un maggior utilizzo sostenibile delle risorse, come nel caso dei boschi, dei pascoli, del patrimonio idrico e della produzione di energia da fonti alternative. Questi usi conservativi e produttivi devono contribuire a creare un tessuto locale di infrastrutture, di servizi e di opportunità di lavoro capace di mantenere ovunque il livello di popolamento minimo necessario per impedire la spirale negativa dell'abbandono. Al tempo stesso ciò permette di avviare strategie innovative per reinserire vasti territori marginalizzati nello sviluppo sostenibile regionale. Vanno anche in questa direzione i programmi integrati di sviluppo rurale e turistico, che fanno leva su dotazioni di tipo ambientale e paesaggistico anch'esse largamente presenti in queste stesse aree. Si tratta di risorse già in parte protette, ma sovente poco fruite.

Un discorso a parte va fatto per la fertilità dei suoli, una risorsa anch'essa in buona parte naturale, presente soprattutto nelle pianure e nelle basse colline (cioè nella vasta zona che nella fig. 18 è occupata dagli agro-ecosistemi). Per quanto riguarda la sua disponibilità e le potenzialità offerte dai paesaggi corrispondenti, assumono particolare rilevanza gli Ait di Novara, Vercelli, Torino, Carmagnola, Pinerolo, Alessandria, Asti, Canelli-Nizza, Alba, Savigliano, Cuneo e Saluzzo. Si tratta di aree in cui l'agricoltura è stata storicamente la base per lo sviluppo moderno. Ciò non significa che questa interazione, che in passato è stata soprattutto positiva, non sia oggi a rischio, a causa dei consumi eccessivi di suolo dovuti alla dispersione insediativa periurbana, al degrado paesistico e all'uso di sostanze chimiche inquinanti nelle colture intensive.

A questo discorso si collega quello sulla struttura e sulla dinamica insediativa. Dal punto di vista della struttura, le maggiori concentrazioni di superficie urbanizzata si hanno negli Ait di Torino e di Biella, seguiti da quelli della fascia pedemontana (in particolare Cuneo, Pinerolo e Borgomanero) e quelli lungo l'asse del Tanaro (Alba, Asti e Alessandria). In linea di massima sono anche questi i sistemi locali più dinamici dal punto di vista della crescita edilizia residenziale, industriale e terziaria.

Perciò quelli in cui l'ambiente, il paesaggio, la circolazione stradale e l'uso agricolo dei suoli sono più minacciati alla dispersione insediativa, pressoché ovunque poco controllata. All'opposto si situano le parti meno accessibili del territorio montano e alto-collinare, dove lo spopolamento lascia in buona parte inutilizzata la trama insediativa storica, in molti casi pregevole dal punto di vista architettonico e urbanistico. Il mantenimento e il recupero di questa risorsa costituisce un problema particolarmente grave nelle aree marginali degli Ait di Domodossola, Borgosesia, Rivarolo Canavese, Ciriè, Pinerolo, Saluzzo, Cuneo, Mondovì e Ceva.

Passando a esaminare le pre-condizioni relative all'asse della *riqualificazione territoriale*, va tenuto presente che esso raggruppa obiettivi piuttosto eterogenei, attinenti alla qualità ambientale, territoriale e paesaggistica, all'attrattività turistica, allo sviluppo sostenibile del sistema montano, alla mobilità e alle reti infrastrutturali. Per rendere più omogenea la trattazione vengono qui considerati due gruppi di componenti: uno comprendente quelle che sono più diretta espressione della qualità territoriale (dotazioni patrimoniali naturali e storico-culturali, paesaggistiche, urbane e di servizi e conseguente capacità attrattiva dei territori); un'altro che raggruppa nodalità (accessibilità complessiva) e connessioni infrastrutturali di vario tipo.

Considerando il primo gruppo di pre-condizioni (fig. 16), si nota un allineamento pedemontano che da Mondovì si stende fin a Verbania, per ampliarsi nel N-E fin a comprendere Novara e Vercelli. Esso presenta valori elevati anche negli Ait intermedi di Cuneo, Saluzzo, Pinerolo, Torino, Chivasso, Ciriè, Ivrea e Biella. Un'altra zona, meno marcata, si delinea in corrispondenza delle colline meridionali e del pedemonte appenninico, con punte di qualità attorno ad Alba, Asti, Alessandria e Casale Monferrato.

Le componenti del secondo gruppo, e in particolare le dotazioni infrastrutturali per la mobilità e la logistica, vanno considerate secondo della loro appartenenza a reti di diverso livello:

1° livello (Trans-European network):

- il Corridoio europeo n. 24, (Genova-Sempione-Loetschberg-Rotterdam);
- il Corridoio europeo n 5 nel tratto Lione-Torino-Milano.

2° livello (transregionali frontalieri ):

- l'asse N-S: trafori alpini della Valle d'Aosta-Ivrea-Torino-Savona e Torino-Alessandria;
- l'arco meridionale Asti- Cuneo, che, attraverso la tratta Asti-Piacenza della A21, connette le direttrici transalpina Cuneo-Nizza e Cuneo-Marsiglia con l'asse centrale della penisola (A1).

3° livello (transregionali interni):

• l'asse pedemontano Nord, che prolunga quello lombardo fino al Biellese.

Lungo queste cinque direttrici principali e attorno alle loro intersezioni, si individuano diversi ambiti di progettualità territoriale e urbana, strettamente connessa con le opere infrastrutturali:

- Novarese-Vercellese (intersezione Corridoi 5 e 24): riguarda i due Ait di Novara e Vercelli;
- Torino e Valle di Susa (intersezione Corridoio 5 e asse N-S). Riguarda sei Ait:
   Torino, Chivasso, Susa, Montagna olimpica, Chieri e Carmagnola;
- Alessandrino (intersezione Corridoio 24, asse N-S e arco meridionale): comprende cinque Ait: Alessandria, Casale Monferrato, Tortona, Novi Ligure e Ovada;
- Biellese e Pedemonte settentrionale-VCO (intersezione asse pedemontano e Corridoio 24): comprende l' Ait di Biella e la parte pedemontana degli Ait di Borgosesia e Borgomanero, gli Ait di Domodossola, Verbania e Omega;
- Cuneese e Medio Tanaro (intersezione asse N-S e arco meridionale).
   Comprende sette Ait: Cuneo, Savigliano, Fossano, Mondovì, Bra, Alba e Asti.

A seconda della posizione nelle intersezioni delle grandi infrastrutture si individuano inoltre nodi di primo livello (Torino-Chivasso, Novara-Vercelli e Alessandria-Novi-Tortona) e di secondo livello (Cuneo-Fossano-Mondovì, Asti, Biella, Borgomanero-Verbania e Domodossola) nei quali possono trovare ragionevole collocazione attrezzature logistiche di diversa dimensione e funzione.

Confrontando le potenzialità offerte dalla posizione con le dotazioni infrastrutturali e logistiche attuali e con il peso demografico ed economico degli Ait, si osserva che alcuni (Torino, Alessandria-Novi-Tortona, Novara-Vercelli e Domodossola) si presentano maggiormente dotati rispetto ad altri, come Cuneo-Fossano-Mondovì, Ivrea, Biella, Alba e Casale Monferrato.

Sempre dalla figura 16 si nota infine come la correlazione tra qualità territoriale (1° gruppo di componenti) e dotazioni infrastrutturali (2° gruppo) sia piuttosto debole. Essa è evidente lungo i due Corridoi europei, mentre non lo è nel quadrante sudoccidentale (Cuneo, Alba, ecc.) e nel pedemonte settentrionale (Biella).

L'asse della valorizzazione delle risorse umane sposta l'attenzione sulle caratteristiche del capitale umano e del suo impiego (numero di abitanti, percentuali di popolazione giovane, titoli di studio elevati, alti tassi di attività maschile e femminile e bassi livelli di disoccupazione), nonché sulla dotazione di servizi per la sua riproduzione e qualificazione. In realtà raramente tutte queste caratteristiche coincidono. Esse si presentano quasi tutte al massimo grado solo negli Ait di Torino e Novara, ma in entrambi (a Torino in particolare) si riscontra anche un tasso di disoccupazione relativamente elevato, segno che, in presenza di processi di riqualificazione industriale e terziaria, si ha esubero di lavoro non qualificato di difficile ricollocazione. Questo non si registra invece (almeno alla data di rilevazione dei dati) in altri Ait investiti da analoga ristrutturazione, come Biella. Popolazione giovane, tassi di attività elevati e piena occupazione si riscontrano soprattutto negli Ait del Sud-ovest, che però hanno una percentuale relativamente bassa di diplomati e laureati. In genere questo è anche un limite di molte realtà di tipo distrettuale, presenti negli Ait di Omegna, Borgosesia, Rivarolo, Saluzzo e Canelli-Nizza.

Figura 14 - Pre-condizioni priorità 1 Innovazione e transizione produttiva

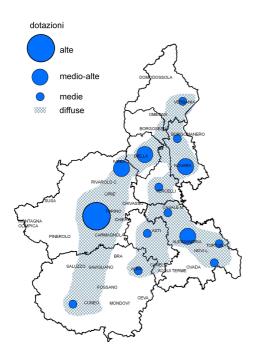


Figura 16 - Pre-condizioni priorità 3 Riqualificazione territoriale

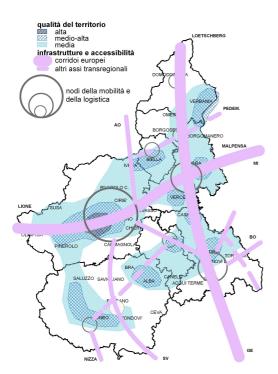


Figura 15 - Pre-condizioni priorità 2 Sostenibilità ambientale

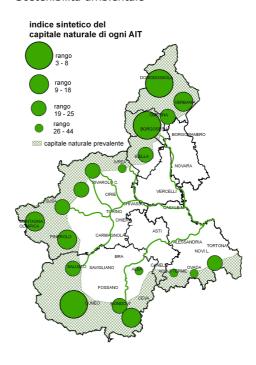
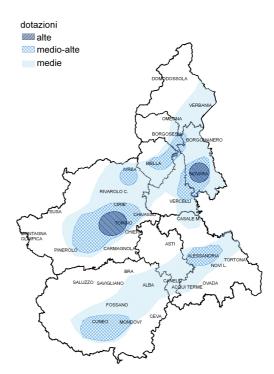


Figura 17 - Pre-condizioni priorità 4 Valorizzazione delle risorse umane



Nell'insieme la distribuzione geografica di queste pre-condizioni (fig. 17) ricalca in qualche misura quella relativa all'asse "innovazione e transizione produttiva" (fig. 14), mettendo tuttavia in evidenza una certa debolezza del Piemonte meridionale dovuta soprattutto alle ridotte dimensioni demografiche della maggior parte degli Ait.

Ancora alle risorse umane si possono ascrivere le capacità sociali e istituzionali sedimentate attraverso la progettazione integrata sovracomunale. L'indicatore del numero di progetti di questo tipo è particolarmente elevato per Torino, Ivrea e Alba, seguiti da un gruppo formato da Domodossola, Rivarolo, Ciriè, Pinerolo, Cuneo, Mondovì, Ceva, Asti, Novi Ligure e Tortona. Partecipazione scarsa o nulla si ha invece in alcune aree "ricche" come quelle degli Ait di Biella, Borgomanero, Novara, Alessandria, Carmagnola, Bra e Savigliano.

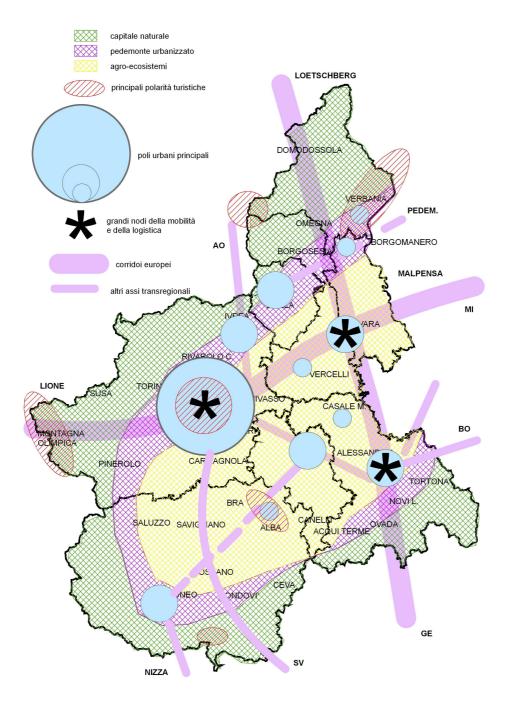
Nella figura 18 sono sintetizzate le grandi linee strutturali della Regione. L'estrema semplificazione permette di evidenziare le maggiori polarità, le connessioni infrastrutturali principali e le grandi zone omogenee sottostanti. Partendo da queste ultime si osserva una struttura formata da tre zone semi-ellittiche concentriche. La più esterna, montana e alto-collinare, è caratterizzata dalla elevata dotazione di capitale naturale e da criticità dovute a situazioni insediative al limite - o sotto la soglia – del popolamento minimo, nonché dall'attraversamento dei grandi assi infrastrutturali (valli di Susa, del Toce e dello Scrivia). E' anche la zona che ospita le grandi polarità turistiche degli sport invernali (Monte Rosa, Montagna olimpica, Limone e Frabosa).

La semi-ellissi intermedia corrisponde alla fascia pedemontana: una zona più ristretta, ma densamente abitata e urbanizzata, anche in ragione della sua industrializzazione di vecchia data. Lungo di essa si distribuisce la metà circa dei poli urbani, compreso quello metropolitano. Ne deriva una concentrazione rilevante delle pre-condizioni dello sviluppo economico e del patrimonio culturale, storico-architettonico e urbanistico, che, nell'ambito torinese, dà luogo alla principale polarità turistica della Regione. Le sue criticità maggiori derivano dall'eccesso di carico edilizio e dalle diseconomie derivanti dalla dispersione insediativa, compresa la congestione del traffico, che porta alla moltiplicazione delle infrastrutture stradali. Particolarmente vulnerabile si presenta a questo riguardo il comprensorio dei Laghi, sede anch'esso di polarità turistiche di primaria importanza.

Infine il cuore del territorio è formato dalla vasta area a prevalente utilizzo agrario che comprende sia la media e bassa pianura del Po a vocazione prevalentemente cerealicola e foraggera-allevatrice, sia le colline meridionali delle Langhe, dell'Astigiano e del Monferrato, a vocazione viticola e frutticola. Quest'area presenta rilevanti dotazioni naturali (ecosistemi delle fasce fluviali, fertilità dei suoli e abbondanza di acque superficiali e sotterranee nella pianura) e paesaggistiche. Essa ospita anche rilevanti poli urbani (Novara, Alessandria, Asti, Vercelli, ecc.) con effetti di dispersione insediativa radiali e a corona nei loro intorni. E' inoltre attraversata da tutti i maggiori assi trasportistici sopra ricordati. E' quindi un'area in cui i rapporti tra spazi urbani, infrastrutture e spazi rurali si presentano localmente

problematici, sia in termini di competizione per l'uso del suolo, sia di possibili compromissioni ambientali e paesaggistiche.

Figura 18 - Lineamenti strutturali



### 5.2 IL SISTEMA DELLE STRATEGIE

I quattro assi descritti all'interno delle pre-condizioni strutturali (par. 5.1), nel corso dell'evoluzione del piano, sono stati integrati con ulteriori considerazioni che hanno dato luogo alla formulazione di cinque strategie.

Dall'insieme delle politiche derivanti dall'analisi dei vari livelli (europeo, nazionale, regionale e provinciale) emergono alcuni elementi comuni che caratterizzano i grandi temi rispetto ai quali far confluire la sintesi delle azioni e degli obiettivi posti alla base delle attività delle varie istituzioni.

Per il Ptr si è strutturato un quadro strategico di riferimento costituito da:

1.	RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
2.	SOSTENIBILTÀ AMBIENTALE, EFFICIENZA ENERGETICA
3.	INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ, COMUNICAZIONE, LOGISTICA
4.	RICERCA, INNOVAZIONE E TRANSIZIONE ECONOMICO-PRODUTTIVA
5.	VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE E DELLE CAPACITA' ISTITUZIONALI

### STRATEGIA 1

E' finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale-storico-culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

### STRATEGIA 2

E' finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

### STRATEGIA 3

E' finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e quello tra occidente ed oriente (Corridoio 5).

### STRATEGIA 4

Individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell'informazione.

### STRATEGIA 5

Coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

# 5.3 IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI

Ciascuna strategia è stata articolata in obiettivi generali e specifici.

Il livello di connessione e coordinamento tra Ptr e Ppr si è esplicato mantenendo identici le strategie e gli obiettivi generali e differenziando solo successivamente gli obiettivi specifici propri delle oggettività relative a ciascuno dei due piani.

Si è tuttavia mantenuto un coordinamento tra gli obiettivi specifici mediante il raffronto della complementarietà, anche perché molti sono obiettivi comuni. Nelle tabelle che seguono sono evidenziati gli obiettivi generali e specifici.

# 5.3.1 Gli obiettivi generali

1. RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
1.1 Valorizzazione del policentrismo e delle identità culturali e socio-economiche dei sistemi locali
1.2 Salvaguardia e valorizzazione della biodiversità e del patrimonio naturalistico-ambientale
1.3 Valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale dei territori
1.4 Tutela e riqualificazione dei caratteri dell'immagine identitaria del paesaggio
1.5 Riqualificazione del contesto urbano e periurbano
1.6 Valorizzazione delle specificità dei contesti rurali
1.7 Salvaguardia e valorizzazione integrata delle fasce fluviali e lacuali
1.8 Rivitalizzazione della montagna e della collina
1.9

2. SOSTENIBILITA	AMBIENTALE,	EFFICIENZA	ENERGETICA

Recupero e risanamento delle aree degradate, abbandonate e dismesse

2.1

Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: acqua

2.2

Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: aria

2.3

Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: suolo

2.4

Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: patrimonio forestale

2.5

Promozione di un sistema energetico efficiente

2.6

Prevenzione e protezione dai rischi naturali e ambientali

2.7

Contenimento della produzione e ottimizzazione del sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti

### 3. INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA', COMUNICAZIONE, LOGISTICA

3.1

Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture

3.2

Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica

3 3

Sviluppo equilibrato della rete telematica

### 4. RICERCA, INNOVAZIONE E TRANSIZIONE ECONOMICO-PRODUTTIVA

4 1

Promozione selettiva delle attività di ricerca, trasferimento tecnologico, servizi per le imprese e formazione specialistica

4.2

Promozione dei sistemi produttivi locali agricoli e agro-industriali

4.3

Promozione dei sistemi produttivi locali industriali e artigianali

4 4

Riqualificazione e sviluppo selettivo delle attività terziarie

4.5

Promozione delle reti e dei circuiti turistici

# 5. VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE, DELLE CAPACITA' ISTITUZIONALI E DELLE POLITICHE SOCIALI

5 1

Promozione di un processo di governance territoriale e promozione della progettualità integrata sovracomunale

5.2

Organizzazione ottimale dei servizi collettivi sul territorio

# 5.3.2 Gli obiettivi specifici

# 1 RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

1.1

VALORIZZAZIONE DEL POLICENTRISMO E DELLE IDENTITÀ CULTURALI E SOCIO-ECONOMICHE DEI SISTEMI LOCALI

1 1 1

Riconoscimento delle articolazioni strategiche e strutturali del territorio regionale, definizione e organizzazione dei sistemi di progettualità locale

1.1.2

Riproduzione della varietà culturale territoriale attraverso il riconoscimento delle specificità delle identità culturali e socio-economiche delle popolazioni locali, la rivitalizzazione delle aree rurali e delle risorse

specifiche dei territori e la promozione dei centri urbani, anche minori, e della loro caratterizzazione nei singoli Ait

### 1.1.3

Territorializzazione dei progetti di sviluppo locale per la riproduzione delle identità e la promozione degli attori collettivi locali

### 1.1.4

Potenziamento della distribuzione policentrica e reticolare delle opportunità per le attività produttive e dell'accessibilità ai servizi per i residenti, il turismo o le produzioni di livello regionale e sovraregionale

### 1.2

# SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DELLA BIODIVERSITA' E DEL PATRIMONIO NATURALISTICO-AMBIENTALE

### 1.2.1

Attuazione delle strategie territoriali e culturali di livello europeo per la valorizzazione ambientale dei territori delle regioni alpine, padane e appenniniche

### 1.2.2

Riconoscimento e valorizzazione del sistema delle aree protette, dei parchi naturali, delle aree boscate, dei grandi parchi urbani e periurbani, delle aree ad elevato grado di naturalità e sensibilità

### 123

Sviluppo delle attività antropiche e delle infrastrutture territoriali (insediative, produttive, energetiche, agricole, di allevamento, forestali) compatibile con la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale, con particolare riferimento alle situazioni critiche o a rischio ed alla salvaguardia del presidio demografico minimo necessario

### 1.2.4

Miglioramento della qualità territoriale in termini ambientali e paesaggistici

### 1.2.5

Conseguimento dell'equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche

### 1.2.6

Salvaguardia delle aree protette e delle reti e connessioni ecologiche (SIC, ZPS, SIR, ecc.)

## 1.3

### VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE MATERIALE E IMMATERIALE DEI TERRITORI

### 1.3.1

Integrazione delle attività agricole con quelle legate all'artigianato ed al turismo naturalistico, culturale e didattico, nell'ottica di un utilizzo multifunzionale dello spazio rurale

### 1.3.2

Riqualificazione fisica e funzionale dei centri storici urbani, rurali e montani, al fine di promuovere forme nuove di attrazione territoriale

### 133

Riconoscimento, conservazione e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio produttivo e paesaggistico

### 1.3.4

Sviluppo di sistemi di fruizione per promuovere il turismo culturale ed ecologico rivolto al patrimonio culturale e paesaggistico

### 1.4

### TUTELA E RIQUALIFICAZIONE DEI CARATTERI E DELL'IMMAGINE IDENTITARIA DEL PAESAGGIO

### 1.4.1

Salvaguardia e valorizzazione dei paesaggi di specifico valore riconosciuti dal Piano paesaggistico

### 1.4.2

Promozione della congruenza morfologica dei nuovi interventi con la strutturazione codificata del territorio

### 1 5

### RIQUALIFICAZIONE DEL CONTESTO URBANO E PERIURBANO

### 1 5 1

Promozione di processi di riqualificazione, rigenerazione e riconversione fisica, sociale ed economica dei tessuti urbani e dei sistemi periferici

### 1.5.2

Promozione di politiche finalizzate alla realizzazione di spazi e servizi pubblici urbani ed extraurbani distribuiti e organizzati in modo da massimizzarne la fruibilità e lo standard qualitativo

### 1.5.3

Promozione di politiche di rilocalizzazione delle attività produttive non compatibili con i contesti urbani

### 1.5.4

Salvaguardia e valorizzazione delle aree agricole e naturali periurbane

### 1.5.5

Contenimento e razionalizzazione della crescita insediativa urbana, periurbana e degli insediamenti arteriali e salvaguardia delle superfici agricole interstiziali nei sistemi insediativi, con particolare riferimento al controllo del consumo di suolo

### 1.5.6

Recupero e riqualificazione degli edifici e delle aree produttive esistenti o dismesse o sottoutilizzate per usi residenziali, industriali e terziari

### 1.6

### VALORIZZAZIONE DELLE SPECIFICITA' DEI CONTESTI RURALI

### 1.6.1

Tutela e valorizzazione del territorio rurale a prevalente valore produttivo e paesaggistico, privilegiando i contesti a più diffuso abbandono

### 1.7

# SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE INTEGRATA DELLE FASCE FLUVIALI E LACUALI

### 1.7.1

Integrazione a livello del bacino padano delle strategie territoriali e culturali interregionali per le azioni di valorizzazione naturalistiche ecologiche e paesistiche del sistema fluviale

### 1.7.2

Promozione di progetti integrati, quali contratti di fiume o di lago, per la riqualificazione e la valorizzazione del sistema delle acque con particolare attenzione al potenziamento del livello di naturalità ed efficienza ecologica

### 1.7.3

Prevenzione dei rischi di esondazione e messa in sicurezza dei corsi d'acqua

### 1.7.4

Uso del territorio compatibile con le condizioni di rischio idrogeologico

### 1.8

### RIVITALIZZAZIONE DELLA MONTAGNA E DELLA COLLINA

### 1.8.1

Promozione dello sviluppo sostenibile attraverso le attività forestali, agricole, turistiche e la difesavalorizzazione delle identità e del patrimonio storico-culturale

### 1.8.2

Potenziamento della caratterizzazione del paesaggio costruito mediante la specializzazione delle funzioni prevalenti nei diversi centri e la loro efficiente connessione

### 1.8.3

Contenimento degli impatti e ottimizzazione degli utilizzi nei territori alpini interessati da attrezzature e impianti per usi turistici e terziari

### 184

Qualificazione del sistema turistico mediante la diversificazione dell'offerta, dei servizi e della ricettività con attività competitive, a basso impatto ambientale e di valorizzazione del territorio, in particolare dei nuclei che hanno mantenuto le loro caratteristiche e valenze naturali e paesaggistiche

### 185

Mitigazione e compensazione degli impatti provocati dagli attraversamenti montani di grandi infrastrutture di transito

### 186

Promozione dell'integrazione funzionale ed economica delle aree montane nel territorio regionale e nel contesto transfrontaliero

### 1.9

### RECUPERO E RISANAMENTO DELLE AREE DEGRADATE, ABBANDONATE E DISMESSE

### 1.9.1

Promozione di processi di riqualificazione, rigenerazione e riconversione fisica, sociale ed economica delle aree degradate abbandonate e dismesse

# 2 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, EFFICIENZA ENERGETICA

### 2.1

### TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE PRIMARIE: ACQUA

### 2.1.1

Tutela quali-quantitativa delle acque superficiali e sotterranee

### 2.1.2

Gestione quantitativa e qualitativa ambientalmente sostenibile dal punto di vista energetico, agricolo, industriale e civile delle acque superficiali e sotterranee

## 2.1.3

Valorizzazione delle acque termali

### 2.2

# TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE PRIMARIE: ARIA

# 2.2.1

Riduzione delle emissioni e dei fattori climalteranti

### 2.3

# TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE PRIMARIE: SUOLO E SOTTOSUOLO

### 2.3.1

Contenimento del consumo di suolo, promuovendone un uso sostenibile, con particolare attenzione alla limitazione dei fenomeni di dispersione insediativa.

## 2.3.2

Salvaguardia del suolo agricolo

### 2.3.3

Gestione sostenibile delle risorse estrattive

### 2.4

# TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE PRIMARIE: PATRIMONIO FORESTALE

### 2.4.1

Salvaguardia del patrimonio forestale e riconoscimento del suo ruolo strategico in termini naturalisticoambientali

2.4.2

Promozione del patrimonio forestale in termini produttivo-energetici

2.5

### PROMOZIONE DI UN SISTEMA ENERGETICO EFFICIENTE

2 5 1

Contenimento del consumo energetico e promozione delle fonti energetiche rinnovabili

252

Utilizzo selettivo delle fonti di energia rinnovabile presenti sul territorio con riferimento allo specifico contesto territoriale (solare, pompe di calore, biogas, biomasse, idroelettrico, eolico)

2.5.3

Promozione di piattaforme tecnologiche per la ricerca, progettazione, produzione di materiali, attrezzature e impianti per l'efficienza energetica

2.5.4

Razionalizzazione della rete elettrica

2.6

### PREVENZIONE E PROTEZIONE DAI RISCHI NATURALI E AMBIENTALI

2.6.1

Definizione di misure preventive per le aree a rischio idraulico, idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, stradale

2.6.2

Coordinamento e attuazione della pianificazione di bacino con la pianificazione territoriale

2.6.3

Potenziamento e sviluppo di reti di monitoraggio diffuse

2.7

# CONTENIMENTO DELLA PRODUZIONE E OTTIMIZZAZIONE DEL SISTEMA DI RACCOLTA E SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

2.7.1

Distribuzione razionale degli impianti di riciclaggio, stoccaggio e smaltimento dei rifiuti

2.7.2

Valorizzazione della gestione associata ed efficiente dello smaltimento dei liquami

2.7.3

Valorizzazione della gestione sostenibile dei rifiuti con la chiusura dei cicli (rifiuti/energia)

# 3 INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA', COMUNICAZIONE, LOGISTICA

3.1

# RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE TERRITORIALE DEI TRASPORTI, DELLA MOBILITÀ E DELLE RELATIVE INFRASTRUTTURE

3.1.1

Sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei)

3.1.2

Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne

### 3.1.3

Contenimento/razionalizzazione dei flussi veicolari del traffico urbano

### 3 1 4

Promozione dell'integrazione tra trasporti e uso del suolo con particolare riferimento ai nodi urbani

### 3.1.5

Promozione dell'intermodalità

### 3.1.6

Sostegno alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone

### 3.1.7

Promozione della mobilità ciclo-pedonale

### 3.2

### RIORGANIZZAZIONE E SVILUPPO DEI NODI DELLA LOGISTICA

### 3 2 1

Razionalizzazione della rete infrastrutturale dei servizi di connessione del sistema logistico regionale

### 3.2.2

Realizzazione di piattaforme logistiche transnazionali o di "cattura" esterna, in particolare retroportuale e aeroportuale

### 3.2.3

Gestione della logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale

### 3.3

### SVILUPPO EQUILIBRATO DELLA RETE TELEMATICA

### 3.3.1

Estensione della rete infrastrutturale per la banda larga (fibra ottica, ADSL 2, ADSL 2 plus) per realizzare un servizio multiutenza diffuso sul territorio regionale

## 3.3.2

Diffusione di reti wireless su tutto il territorio regionale per la riduzione del digital divide

# 4 RICERCA, INNOVAZIONE E TRANSIZIONE ECONOMICO-PRODUTTIVA

## 4.1

PROMOZIONE SELETTIVA DELLE ATTIVITÀ DI RICERCA, TRASFERIMENTO TECNOLOGICO, SRVIZI PER LE IMPRESE E FORMAZIONE SPECIALISTICA

### 4.1.1

Promozione della diffusione di centri di ricerca, "poli innovativi", "piattaforme tecnologiche" e definizione di criteri per la loro localizzazione in coerenza con le caratteristiche dei sistemi locali

### 4.1.2

Individuazione di criteri per favorire sinergie locali ed economie di scala tra istituzioni pubbliche e universitarie, centri di ricerca e imprese

### 4.1.3

Razionalizzazione/distribuzione spazialmente equilibrata dei servizi specializzati alle imprese mediante la creazione di una rete territoriale

### 4.2

## PROMOZIONE DEI SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI AGRICOLI E AGRO-INDUSTRIALI

### 4.2.1

Individuazione e promozione dei distretti agroalimentari e dei contesti territoriali caratterizzati da produzioni di filiera

### 4.2.2

Promozione delle colture biologiche e dei prodotti tipici in coerenza con le misure del Programma di Sviluppo Rurale

### 4.3

### PROMOZIONE DEI SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI

#### 131

Miglioramento della qualità urbanistica, ambientale e architettonica degli insediamenti produttivi al fine di evitare le incompatibilità paesaggistiche e i rischi di incidente rilevante

### 4.3.2

Promuovere distretti specializzati di produzioni di nicchia ad alta tecnologia, o di formazione specifica o di utilizzo innovativo di risorse locali

### 4.3.3

Potenziamento delle infrastrutture a servizio dei sistemi produttivi

### 4.3.4

Individuazione di criteri perequativi per la localizzazione delle aree produttive e artigianali di interesse sovracomunale

### 4.3.5

Riconoscimento delle specializzazioni della domanda e dell'offerta di lavoro all'interno dei sistemi locali regionali e promozione della loro relazione

### 4.4

## RIQUALIFICAZIONE E SVILUPPO SELETTIVO DELLE ATTIVITÀ TERZIARIE

### 441

Miglioramento della qualità urbanistica, ambientale e architettonica degli insediamenti terziari, commerciali e turistici al fine di evitare le incompatibilità paesaggistiche e territoriali

# 4.4.2

Individuazione di indirizzi per la localizzazione selettiva di nuovi insediamenti

# 4.4.3

Riqualificazione delle attività terziarie integrate nel tessuto insediativo

### 4.5

# PROMOZIONE DELLE RETI E DEI CIRCUITI TURISTICI

### 4.5.1

Individuazione e promozione della rete turistica regionale

### 4.5.2

Sviluppo di sistemi di fruizione per promuovere il turismo culturale ed ecologico rivolto al patrimonio culturale e paesaggistico

# 5 VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE, DELLE CAPACITA' ISTITUZIONALI E DELLE POLITICHE SOCIALI

### 5.1

PROMOZIONE DI UN PROCESSO DI GOVERNANCE TERRITORIALE E PROMOZIONE DELLA PROGETTUALITÀ INTEGRATA SOVRACOMUNALE

### 5 1 1

Definizione e supporto a nuovi sistemi di governance territoriale

### 5.1.2

Promozione del ruolo dei sistemi locali e dei centri urbani minori come attori collettivi della programmazione e della pianificazione territoriale

### 5.1.3

Promozione di aggregazioni sovracomunali volontarie per la pianificazione urbanistica, la progettazione integrata e lo sviluppo sostenibile (Agenda 21, piani strategici locali, PTI, ecc.)

### 5.2

### ORGANIZZAZIONE OTTIMALE DEI SERVIZI COLLETTIVI SUL TERRITORIO

### 5 2 1

Razionalizzazione/distribuzione spazialmente equilibrata dei servizi alla persona (sanità/servizi ospedalieri, formazione)

### 5.2.2

Razionalizzazione/potenziamento della rete territoriale della formazione universitaria e di livello superiore (master ecc.)

### 5.2.3

Creazione di una rete territoriale della formazione tecnica e professionale adeguata alla domanda e alle specializzazioni economiche locali

### 5.2.4

Distribuzione territoriale dei servizi in funzione della domanda locale e delle soglie critiche di qualità e di efficienza dell'offerta

### 5.2.5

Creazione di una rete delle istituzioni culturali locali

# 5.3.3 Le tematiche settoriali di rilevanza territoriale

Gli obiettivi, generali e specifici, sono finalizzati a definire politiche ed azioni riferite all'intero territorio piemontese mediante indirizzi e direttive per la pianificazione generale, settoriale e locale.

Rispetto al sistema policentrico individuato dal Ptr attraverso l'individuazione degli Ait, in funzione degli indirizzi per le politiche di sviluppo di ciascun ambito, in aggiunta al sistema delle cinque strategie e obiettivi generali e specifici, sono state definite cinque tematiche settoriali di rilevanza territoriale.

Tali tematiche derivano da un'articolazione funzionale delle strategie in rapporto alla dimensione territoriale delle indicazioni del Ptr. In particolare queste cinque tematiche sono riconducibili prioritariamente alle prime quattro strategie, in quanto la quinta è rappresentata dalla stessa articolazione territoriale degli Ait.

1.	VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO
2.	RISORSE E PRODUZIONI PRIMARIE
3.	RICERCA, TECNOLOGIA, PRODUZIONI INDUSTRIALI
4.	TRASPORTI E LOGISTICA
5.	TURISMO

### 5.4 IL SISTEMA DELLE RETI

# 5.4.1 Criteri generali

In questa sezione il territorio regionale viene considerato come una rete i cui nodi sono i 33 Ambiti di integrazione territoriale (Ait) e i cui archi sono rappresentati da relazioni (già esistenti o potenziali) tra questi nodi.

Nella sezione precedente sono già state indicate per ciascun Ait le strategie di rilevanza regionale, corrispondenti ai diversi obiettivi del Piano. Quelle di esse che comportano o richiedono connessioni "orizzontali" tra Ait e che perciò vanno trattate come reti di relazioni vengono qui riprese sinteticamente, distinguendo, a seconda delle loro caratteristiche costitutive:

- reti tecniche: infrastrutture della mobilità di persone e merci, infrastrutture telematiche e piattaforme logistiche;
- reti funzionali: reti urbane, reti della ricerca e della innovazione tecnologica, reti di cluster produttivi (poli dell'innovazione tecnologica, cluster manifatturieri, agro-industriali, forestali ed estrattivi) e circuiti del turismo;
- reti della cooperazione istituzionale regionale e transregionale.

I criteri con cui sono state individuate le reti rispondono, a seconda dei casi ad almeno una delle seguenti finalità:

- consentire il più completo utilizzo sostenibile delle risorse "immobili" locali
   (ambientali, patrimoniali, dotazioni locali di capitale fisso, sociale, cognitivo e
   istituzionale) al fine della valorizzazione complessiva delle risorse territoriali
   regionali e del mantenimento delle specificità produttive e insediative locali
   come fattori di varietà culturale;
- distribuire le risorse e i fattori mobili in modo equilibrato, sfruttando le economie di agglomerazione, ma evitando i costi e le diseconomie da congestione, in modo da diffondere le opportunità di sviluppo sul territorio;
- distribuire in modo altrettanto equilibrato le opportunità di accesso ai servizi e ai beni pubblici e comuni;
- favorire le connessioni con i territori delle regioni confinanti italiane, francesi e svizzere.

I contenuti del sistema delle reti, specifici per i singoli Ait sono di seguito descritti.

# 5.4.2 Le reti tecniche

TAB. 1. INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA'

	E DELLA MOBILITA		
Ait	Ristrutturazione urbanistica del nodo trasportistico	Interventi di interconnessione	Interventi sulle infrastrutture della mobilità
1. Domodossola	Recupero aree dismesse di Domodossola	Movicentro Domodossola	Adeguamento della linea ferroviaria del Sempione
2. Verbania-Laghi		Movicentro Verbania – Fondo Toce	
3. Borgomanero		Linea ferroviaria del Sempione, A26, Pedemontana	Potenziamento linea Novara-Sempione; Pedemontana Biella- A26
4. Novara	Novara	Nodo di interconnessione ferroviaria: locale, di quadrante, nazionale, Tav/Tac; autostradale: A4, A26	Tav/Tac Novara- Milano; aumento capacità dell'A4. Collegamento ferroviario con Biella: Corridoio 24: potenziamento ferroviario del Sempione, adeguamento linea per Mortara
6 Biella	Biella – Cossato (fascia pedemontana)	Movicentro Biella Movicentro Cossato	Pedemontana: accesso veloce alla A4 e alla A26. Potenziamento collegamento ferroviario con Novara e Santhià-Torino
7. Ivrea		Movicentro Ivrea	elettrificazione e potenziamento linea ferroviaria Ivrea- Chivasso
9. Torino	Nuovo assetto urbanistico policentrico dell'area metropolitana	Passante ferroviario, asse di C. Marche, nuove stazioni, stazione Tav a P. Susa, attestamento TAC a Orbassano. Nodo centrale del sistema ferroviario regionale e metropolitano Rete Metropolitana Automatica di Torino Movicentro Torino Movicentro Toriarello Movicentro Trofarello Movicentro Alpignano Movicentro Collegno Movicentro Venaria	Tav/tac Torino-Lione. Potenziamento collegamento ferroviario con Biella, Ivrea-Aosta, Pinerolo, Cuneo. Gronda nord e nuova tangenziale est
10. Cirié		Movicentro Lanzo Torinese	

11 Chivasso		Node tupopoutiation di	Flattwifian-iana
11 Chivasso		Nodo trasportistico di quadrante	Elettrificazione e potenziamento linea
		Movicentro Chivasso	ferroviaria Ivrea-
		Providenti o Chivasso	Chivasso
12. Susa	Riassetto urbanistico	Interconnessione	Linea Tav/tac
121 5454	della bassa valle di Susa	Tav/tac con il sistema	Emica rav/cac
	in relazione al passaggio	trasportistico locale e	
	della Tav/tac	dell'Ait 13 Montagna	
	·	Olimpica	
		Movicentro Avigliana	
14. Chieri		Movicentro Chieri	Tangenziale est
			metropolitana
16 Pinerolo		Movicentro Pinerolo	
17 Vercelli			Raccordo autostradale
			Mortara-Stroppiana
18. Casale Monferrato		Scalo merci di Casale	
		Monferrato	
19. Alessandria	Riqualificazione e	Nodo di interscambio e	Ristrutturazione del
	ristrutturazione urbana	di interconnessione di	nodo ferroviario,
	di Alessandria in	quadrante, nazionale e	collegamento Strevi-
	relazione agli interventi	del Corridoio 24.	Predosa
20. Tortona	trasportistici e logistici	Movicentro Tortona	Terzo valico dei Giovi
21. Novi ligure			Potenziamento della
21. Novi ligure		Movicentro Novi Ligure	ferrovia per Genova
			(Corridoio 24) Terzo
			valico dei Giovi,
			collegamento Strevi-
			Predosa
23. Acqui Terme		Movicentro Acqui Terme	Collegamento Strevi-
·		·	Predosa
24. Asti		Nodo di interconnessione	Trasformazione in rete
		ferroviaria (locale,	parametropolitana di
		nazionale)e autostradale	linee ferroviarie
		Movicentro Asti	secondarie
25. Alba		Movicentro Alba	
27. Bra		Movicentro Bra	Trasformazione in rete
			parametropolitana di
			linee ferroviarie
30 C-l			secondarie
28 Saluzzo			Bretella stradale
			Saluzzo-Savigliano-
29 Savigliano			Marene Bretella stradale
29 Savigliano			Saluzzo-Savigliano-
			Marene
30. Fossano		Movicentro Fossano	Raddoppio ferroviario
23.13334110		Riqualificazione dello	per Cuneo.
		scalo merci ferroviario di	Previsione del casello
		Fossano	autostradale di
			Fossano.
1			
31. Cuneo		Movicentro Cuneo	Completamento
31. Cuneo		Movicentro Cuneo	
31. Cuneo		Movicentro Cuneo	Completamento

		Adeguamento SS del	
		Colle della Maddalena.	
		Elettrificazione	
		ferroviaria Cuneo-	
		Nizza.	
		Raddoppio ferroviario	
		Cuneo-Fossano	
32. Mondovì	Movicentro Mondovì	Potenziamento ferrovia	
		per Savona	

# TAB. 2 PIATTAFORME LOGISTICHE E INFRASTRUTTURE TELEMATICHE

Ait	Grandi piattaforme logistiche		Nodi principali della rete telematica
1. Domodossola	Domo 2 (connessa con Novara)		
2. Verbania Laghi	Domo 2 (connessa con Novara)		Nodo Dorsale Fibra Ottica
3. Borgomanero			
4. Novara	Piattaforma di Novara	Accesso veloce a Malpensa	Nodo Dorsale Fibra Ottica
6 Biella		Aeroporto di Cerrione integrato nel sistema regionale e nazionale	Nodo Dorsale Fibra Ottica
7. Ivrea			Nodo Dorsale Fibra Ottica
9. Torino	Torino-Orbassano	Potenziamento di Caselle	Nodo Dorsale Fibra Ottica
11 Chivasso			
12. Susa			
17 Vercelli	In connessione con Ait 4 Novara		Nodo Dorsale Fibra Ottica
18. Casale Monferrato			
19. Alessandria	Piattaforma logistica integrata nel distretto retroportuale ligure		Nodo Dorsale Fibra Ottica
20. Tortona	Logistica integrata nel sistema alessandrino		
21. Novi ligure	Scalo merci di Novi Ligure, interporto di Arquata S. e centro logistico di Pozzolo Formigaro integrati nel sistema logistico alessandrino		
24. Asti			Nodo Dorsale Fibra Ottica
30. Fossano	Piattaforma logistica del quadrante sud-ovest (localizzazione alternativa agli Ait 31 o 32)	Aeroporto di Levaldigi integrato nel sistema regionale e nazionale	
31. Cuneo	v. Ait 30 Fossano		Nodo Dorsale Fibra Ottica
32. Mondovì	v. Ait 30 Fossano		

# 5.4.3 Le reti funzionali

TAB. 1 RETE URBANA

Gli asterischi sono proporzionali alla rilevanza regionale delle strategie (\* bassa, \*\* media, \*\*\* alta)

Ait	Ristrutturazione e	Potenziamento delle	Centralità a livello di
	riqualificazione urbana	funzioni urbane	quadrante
1. Domodossola	*	*	
2. Verbania-Laghi		**	
4 Novara	***	***	*
6 Biella	**	**	
9 Torino	***	***	*
11 Chivasso	*		
12 Susa	**	*	
13 Montagna Olimpica		*	
17. Vercelli		**	
19 Alessandria	**	**	*
20 Tortona		*	
24. Asti	*	*	
25 Alba		*	
31 Cuneo		**	*

# TAB. 2 RETI DELLA RICERCA E DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Ait	Università (U), parchi	Poli dell'innovazione
	scientifico-tecnologico (PST),	
	grandi ospedali (O), centri e lab.	
	di ricerca (R)	
2. Verbano-Laghi	U, PST	Energia
4. Novara	U, O, R	Chimica e materiali
6. Biella	U, O, R	Tessile
7. Ivrea	U, PST, R	Biotecnologie, ICT
9. Torino	U, PST, O, R	Mutimedia, energia, ICT,
		Meccatronica e sist. produz.
11. Chivasso	R	(con Torino e Ivrea)
13: Montagna olimpica	R	
16. Pinerolo	U	
17 Vercelli	U, R	Energia
19. Alessandria	U, O, R	Chimica e materiali
20. Tortona	R, PST	Chimica a materiali (con AL)
24. Asti	U, O, R	Agro-alimentare (con Alba e
		Canelli)
25. Alba	U, R	Agroalimentare (con AT e Canelli)
26 Canelli-Nizza	R	Agroalimentare (con AT e Alba)
29. Savigliano	U	
31. Cuneo	U, PST, O, R	Agro-alimentare
32. Mondovì	U	

TAB. 3. SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI

Gli asterischi della 1º colonna sono proporzionali alla rilevanza regionale delle strategie (\* bassa, \*\*

media, \*\*\* alta)

Ait	Doli di comi'-i	Cistomi produttivi	Cictomi produttivi da	Driorità
Ait	Poli di servizi	Sistemi produttivi	Sistemi produttivi da	Priorità
	per le imprese	manifatturieri (cluster,	risorse primarie	APEA
	(compresa	distretti industriali)	locali	
	logistica locale,			
	fiere e servizi			
1 Ddl.	finanziari)	l - wid		
1. Domodossola		Lapideo	estrattive, forestali,	
2 //	*	Caralinahi lawidaa	zootecniche	A
2. Verbano-Laghi		Casalinghi, lapideo	forestali, estrattive, vivaistiche	Apea
3. Borgomanero	*	Rubinetteria – valvolame, tessile-abbigliamento	vivaistiche, viticole	Apea
4. Novara	**	Chimica, abbigliamento-moda, agro-industria	risicole, zootecniche	Apea
5. Borgosesia		Tessile-abbigliamento (con	forestali,	Apea
		Biella), rubinetteria-valvolame	zootecniche, viticole	
		(con Borgomanero)	·	
6. Biella	**	Tessile-abbigliamento	forestali, risicole vivaistiche	Apea
7. Ivrea	*	ICT, automazione,	viticole	Apea
		multimedia, biotecnologico		
8: Rivarolo C.		Metallurgia, stampaggio	forestali	Apea
9. Torino	***	Auto, aerospazio,	agricole,	Apea
		robotica, disegno industriale,	zootecniche	
		ICT, elettronica, biotecnologie,		
		ambiente e energia,		
		multimedia,editoria		
10. Ciriè		(Varie con Torino)	forestali,	Apea
			zootecniche	
11. Chivasso		(Varie con Torino)		Apea *
12. Susa		(Varie con Torino)	forestali	Apea
13. Montagna		,	forestali	
Olimpica				
14. Chieri		(Varie con Torino)	agricole, viticole,	Apea
		e tessile	frutticole, zootecnia	-
15. Carmagnola	*	(Auto con Torino) e agro-	agro-orticole,	
		industria	zootecniche	
16. Pinerolo		(varie con Torino), meccanica	forestali, estrattive,	Apea
		di precisione, agro-industria,	agricole, frutticole,	
		lapideo	zootecniche	
17. Vercelli	*	Agro-industria	risicole	
18. Casale		Industria del freddo	cerealicole, viticole	Apea
Monferrato				
19. Alessandria	**	Oreficeria, chimica	cerealicole	Apea
20. Tortona		Plasturgia, packaging	cerealicole	Apea
21. Novi Ligure		Alimentari	viticole, forestali	Apea
22. Ovada			viticole, forestali	
23. Acqui Terme		Eno-industria	viticole	
23. Acqui Territe				

		industria		
25. Alba	*	Alimentare, abbigliamento, eno-industria	viticole, frutticole, zootecniche	Apea
26 Canelli-Nizza	*	Eno-industria		Apea
27. Bra		Gomma, domotica e agro- industria	viticole, frutticole	
28. Saluzzo		Mobili, domotica, agroalimentare, lapideo	estrattive, forestali, frutticole, zootecniche	
29. Savigliano	*	Mezzi trasporto, domotica, agroalimentare	frutticole, agricole, zootecniche	
30. Fossano		Mezzi trasporto, domotica, agroalimentare	zootecniche, agricole	
31. Cuneo	**	Mezzi trasporto, carta- stampa-editoria, domotica, agroalimentare	forestali, estrattive, zootecniche, agricole	Apea
32. Mondovì		Mezzi trasporto, domotica, agroalimentare	forestali, viticole, zootecniche	
33. Ceva			forestali, zootecniche	

# TAB. 4 CIRCUITI TURISTICI

Nella prima colonna il numero degli asterischi è indicativo della rilevanza regionale delle strategie e del valore delle potenzialità inespresse (\* bassa, \*\* media, \*\*\* alta, \*\*\*\* molto alta)

Ait	Potenzialità derivanti da dotazioni	Stazioni di sport invernali
	patrimoniali naturali, culturali e	
	paesaggistiche	
1. Domodossola	**	Macugnaga
2. Verbano-Laghi	***	
3. Borgomanero	**	
4. Novara	**	
5. Borgosesia	**	M. Rosa
6. Biella	**	
7. Ivrea	**	
8: Rivarolo C.	**	
9. Torino	***	
10. Ciriè	*	
11. Chivasso	*	
12. Susa	**	
13. Montagna Olimpica	**	comprensorio olimpico
14. Chieri	*	
15. Carmagnola	*	
16. Pinerolo	**	
17. Vercelli	**	
18. Casale Monferrato	**	
19. Alessandria	**	
20. Tortona	*	
21. Novi Ligure	*	
22. Ovada	*	
23. Acqui Terme	**	
24. Asti	***	
25. Alba	***	
26 Canelli-Nizza	*	
27. Bra	*	

28. Saluzzo	**	
29. Savigliano	*	
30. Fossano	*	
31. Cuneo	***	Limone Piemonte
32. Mondovì	**	Frabosa
33. Ceva	*	

# 5.4.4 Le reti della cooperazione istituzionale regionale e transregionale

TAB. 1. RETI DELLA COOPERAZIONE ISTITUZIONALE

Ait	tra Ait	con regioni	transfrontaliera
		italiane	
		contermini	
1. Domodossola	Quadr. N-E		CH
2. Verbano-Laghi	Quadr. N-E	prov. Varese	CH
3. Borgomanero	Quadr. N-E	prov. Varese	CH
4. Novara	Quadr. N-E	prov. Varese,	
		Milano, Pavia	
5. Borgosesia	Quadr. N-E	Valle d'Aosta	CH
6. Biella	Quadr. N-E	Valle d'Aosta	
	e Ivrea		
7. Ivrea	Quadr. N-E	Valle d'Aosta	
	e Biella		
8: Rivarolo C.	Quadr.	Valle d'Aosta	F
	Metropolitano		
9. Torino	Quadr.		F
	Metropolitano		
10. Ciriè	Quadr.		F
	Metropolitano		
11. Chivasso	Quadr.		
	metropolitano,		
	Asti e Vercelli		
12. Susa	Quadr.		F
	Metropolitano		
13. Montagna Olimpica	Quadr.		F
	Metropolitano		
14. Chieri	Quadr.		
	Metropolitano		
	e Asti		
15. Carmagnola	Quadr.		
	Metropolitano,		
	Asti, Saluzzo		
	Savigliano, Bra		
16. Pinerolo	Quadr.		F
	Metropolitano,		
	Saluzzo		
17. Vercelli	Quadr. N-E	prov. Pavia	
	e Casale M.,		
	Chivasso		
18. Casale Monferrato	Quadrante S-E,	prov. Pavia	
	Vercelli		
19. Alessandria	Quadrante S-E	prov. Pavia,	
		Genova	

	1		T
20. Tortona	Quadrante S-E	prov. Pavia,	
		Genova	
21. Novi Ligure	Quadrante S-E	prov. Genova	
22. Ovada	Quadrante S-E	prov. Genova	
23. Acqui Terme	Quadrante S-E,	prov. Genova	
	Asti, Canelli-Nizza		
24. Asti	Quadrante S-E,		
	Chieri, Chivasso,		
	Casale M., Alba		
25. Alba	Quadrante S-O,	prov. Savona	
	Asti, Canelli-Nizza		
26 Canelli-Nizza	Quadrante S-E,		
	Alba		
27. Bra	Quadrante S-O,		
	Carmagnola, Asti		
28. Saluzzo	Quadrante S-O,		F
	Pinerolo,		
	Carmagnola		
29. Savigliano	Quadrante S-O		
30. Fossano	Quadrante S-O		
31. Cuneo	Quadrante S-O	prov. Imperia	F
32. Mondovì	Quadrante S-O	prov. Savona	
		e Imperia	
33. Ceva	Quadrante S-O	prov. Savona	F
		e Imperia	

# **6 GLI STRUMENTI INFORMATIVI**

La Regione Piemonte, riconosce l'importanza dell'informazione geografica come supporto alle politiche del territorio e considera come fondamentale la realizzazione di una base geografica georeferenziata, condivisa tra i diversi soggetti territoriali, utile per una serie di attività connesse alla pianificazione urbanistica e infrastrutturale e all'attività di programmazione:

- la conoscenza dell'assetto territoriale;
- la gestione del patrimonio immobiliare;
- la gestione della fiscalità;
- la valorizzazione e il censimento dei beni culturali ed ambientali;
- l'efficiente gestione dei servizi alle persone.

A questo proposito, tra gli obiettivi generali vi è quello di favorire il superamento della dimensione strettamente locale, attraverso il confronto, lo scambio e il riuso delle informazioni territoriali a livello nazionale ed internazionale.

All'interno del complesso Sistema Informativo Territoriale di cui la Regione Piemonte dispone sono stati avviati progetti strategici in sintonia con quanto sopra descritto, come ad esempio: l'infrastruttura geografica Sistema Informativo Ambientale Diffuso (SITAD), l'avvio della base dati territoriale di riferimento e l'adesione al progetto e-government SIGMATER (Servizi Integrati catastali geografici per il Monitoraggio Amministrativo del TERritorio) senza contare i vari sistemi informativi di settore su base territoriale.

Attualmente, la Regione Piemonte, sulla scorta delle indicazioni provenienti dal livello comunitario e nazionale sta promuovendo una serie di attività finalizzate ad un uso efficiente dell'informazione territoriale volto a facilitare l'accesso e la condivisione di dati territoriali a copertura del territorio regionale, ma anche delle metodologie e degli strumenti per elaborarli.

In particolare nel 2003, la Regione Piemonte ha avviato la realizzazione della IDT SITAD, ossatura tecnologica del più generale SIGr (Sistema Informatico Geografico regionale), sviluppato e implementato nel corso degli anni con la Direttiva INSPIRE, approvata nel maggio 2007 (finalizzata allo sviluppo di uno Spatial Data Infrastructure Europeo per la realizzazione di un'unica infrastruttura, condivisa e fruibile secondo standard riconosciuti e modalità di raccordo partecipate tra le pubbliche amministrazioni), e in coerenza con le diverse iniziative e disposizioni promosse e stabilite in sede nazionale in materia di dati geografici informatici.

Inoltre, è attivo un processo di aggiornamento della base dati cartografica sulla base delle specifiche e degli standard in corso di definizione.

A tal fine è stata avviata una sperimentazione delle specifiche tecniche prodotte a livello nazionale dell'Intera GIS nel *prototipo Piemonte est*, e alla luce dei risultati ottenuti è in corso un progetto di regionalizzazione della specifica nazionale.

Un ulteriore attività della Regione è la realizzazione di un Modello Digitale del Terreno (DTM) e di ortoimmagini digitali a colori, un'operazione cartografica a totale copertura del territorio, mirata a fornire una base omogenea per la predisposizione di un DB a grande scala. La realizzazione del DB Topografico è demandata a una fase immediatamente successiva, nella quale sono previste forme di incentivazione amministrativa e finanziaria per consentire ai comuni, e loro significative aggregazioni, di procedere in proprio alla realizzazione dei supporti cartografici da cui rilevare le informazioni di interesse regionale (scala 1:10.000 e inferiori) mediate operazioni di generalizzazione.

Tra i progetti in corso di realizzazione occorre inoltre segnalare:

- la collaborazione con le attività della fondazione CRT che sostiene le attività di aggregazione dei Comuni (Comunità montane, Comunità collinari, Unioni di Comuni) per la produzione di supporti cartografici a grande scala, adottando specifiche IntesaGIS;
- gli Accordi con l'Agenzia del Territorio e i Collegi Provinciali dei geometri del Piemonte, per l'acquisizione, la georeferenziazione e la messa in rete degli originali di Impianto catastali per tutto il territorio regionale, secondo i nuovi dispositivi in materia di decentramento delle funzioni catastali;
- la realizzazione di strumenti di supporto alla pianificazione urbanistica comunale mediante la definizione di un sistema di consultazione e riuso dei dati territoriali secondo una suddivisione delle informazioni su base comunale.

Sintetizzando tra le finalità perseguite dalla Regione Piemonte, connesse all'attività di produzione di database cartografici, è possibile individuare alcune necessità primarie:

- favorire la produzione di un'aggiornata cartografia tecnica digitale, nel formato di database topografico, da parte degli enti locali, da utilizzare come base geografica di riferimento all'interno dei Sistemi Informativi Territoriali;
- promuovere la realizzazione diffusa di cartografia tecnica in formato digitale tecnologicamente aggiornata, utilizzabile dai diversi soggetti che partecipano al SIGr in un contesto di ottimizzazione delle risorse;
- creare le condizioni per un progressivo aggiornamento della carta tecnica regionale alla scala 1: 10.000 che costituisce la base di riferimento per i dati di interesse regionale del SIGr;

# e alcune priorità strategiche:

- l'inquadramento unitario delle informazioni geografiche, nel sistema WGS84/UTM, assunto dalla Regione Piemonte come riferimento per il Sistema Informativo Regionale;
- la realizzazione di codifiche e strutture dati condivisi, attraverso la personalizzazione delle specifiche tecniche emanate nell'ambito dell'Accordo integrativo sul Sistema cartografico di Riferimento (2000), di cui IntesaGIS, opportunamente adattate alla realtà piemontese, presupposto indispensabile

- per la definizione di un "linguaggio comune" ai soggetti che dovranno far parte dell'infrastruttura di dati territoriali ai sensi della Direttiva Europea INSPIRE, formati di scambio dati di agevole utilizzo e di ampia diffusione, ad esempio quelli proposti nel Prototipo Piemonte-Est a media scala/Intesa GIS.
- il mettere a disposizione servizi operativi (art. 11 Direttiva INSPIRE) come:
  web service e applicazioni informatiche per la ricerca dei dati disponibili
  (attraverso i relativi metadati, es. Catalog Service), per la consultazione ( es.
  Web map Service), per lo scarico di copie di dati (es. Web Feature Service,
  Web Coverage Service, o download statistici), per la conversione (es.
  Coordinate Transformation), nonché servizi per richiamare altri servizi (service
  chain).

# 7 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

La valutazione ambientale di piani e programmi (denominata anche Valutazione ambientale strategica - Vas) è stata introdotta a livello normativo dalla Direttiva 2001/42/CE che è entrata in vigore nel luglio del 2004 (data alla quale gli Stati membri avrebbero dovuto darne attuazione).

In Italia è la L. 308/2004 (Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione) che include tra i suoi contenuti i principi per l'attuazione della Direttiva 2001/42/CE; il D.lgs. 152/2006 (Testo unico dell'Ambiente approvato nel maggio 2006), modificato dal D.lgs. 4/2008 entrato in vigore nel febbraio 2008, ha attuato tale legge, raccogliendo e integrando il complesso delle normative in materia ambientale previste dalla legislazione nazionale.

A livello regionale il sistema di riferimento per il processo valutativo è costituito dalla I.r. 40/1998 sulla valutazione ambientale che, all'articolo 20, disciplina le analisi di compatibilità ambientale relative agli strumenti della pianificazione. A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. 4/2008, con la D.G.R. 12-8931 del 9 giugno 2008 sono state disciplinate a livello regionale le procedure connesse alla Vas.

La Valutazione ambientale strategica contribuisce a definire il bilancio degli impatti conseguenti alla predisposizione e attuazione di un piano o un programma sull'ambiente, rappresentando un supporto alla programmazione e alla pianificazione che permette di mediare le esigenze socioeconomiche delle comunità con la tutela delle risorse primarie del territorio e dell'ambiente.

La normativa concernente la Vas ha come obiettivo quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

La valutazione è definita come processo che consiste nell'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, nello svolgimento di consultazioni, nella valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale, nella messa a disposizione delle informazioni sulla decisione espressa durante la valutazione.

La Vas deve essere condotta sia durante l'elaborazione del piano e prima della sua approvazione, sia durante la gestione del piano, mediante il monitoraggio della fase attuativa.

Nell'ambito della redazione del nuovo Piano territoriale (Ptr) e del primo Piano paesaggistico regionale (Ppr), all'interno nel processo di riordino della materia del governo del territorio iniziato negli scorsi anni a livello regionale, le tematiche

dell'ambiente rappresentano uno degli aspetti fondamentali su cui basare i principali obiettivi posti alla base dei nuovi strumenti di pianificazione regionale.

Il processo valutativo avviato per i due piani si è posto come obiettivi prioritari i seguenti aspetti:

- costituire un sistema unitario (processi di Vas integrati per i due piani) di riferimento per l'intero processo di pianificazione;
- rappresentare il momento di coordinamento tra gli obiettivi, le finalità e le azioni previste dai due strumenti di pianificazione regionale, con particolare riferimento all'integrazione delle componenti ambientali;
- definire criteri ed indicatori per la valutazione delle politiche territoriali e delle conseguenti ricadute ambientali;
- costituire lo strumento per favorire la partecipazione alla formazione dei piani sia degli enti con competenze ambientali/territoriali, sia del pubblico interessato.

I processi di Vas per il Ptr ed il Ppr sono stati pertanto attivati simultaneamente, in modo da garantirne il coordinamento: partendo dal presupposto che il Ptr ed il Ppr non prevedono, in linea generale, interventi diretti, ma la definizione di politiche, criteri ed indirizzi, si è scelto un approccio al tema della Vas basato principalmente sulla verifica della coerenza esterna ed interna di tali piani rispetto al panorama complessivo della pianificazione generale e di settore.

La coerenza esterna costituisce il momento di raccordo e verifica della rispondenza alle norme e ai riferimenti di pari o diverso livello in materia di pianificazione e sostenibilità.

La coerenza interna rappresenta la fase di accertamento della correlazione tra strategie, obiettivi e azioni di piano.

E' stato quindi considerato l'insieme delle azioni previste in rapporto al raggiungimento di specifici obiettivi di qualità ambientale derivanti dall'esame del sistema di programmazione alle varie scale (internazionale, comunitario, nazionale, regionale e locale) e rispetto al conseguimento di previsioni ed obiettivi propri di ciascuno dei due piani.

La volontà è stata quella di costruire un processo di valutazione che si prefigga, in primo luogo, di verificare l'efficacia delle politiche intraprese dai due piani, in relazione all'attuabilità delle loro previsioni, anche attraverso le azioni poste o da porre in atto dai piani per il governo del territorio di livello provinciale e soprattutto comunale.

Dopo la fase di scoping (specificazione dei contenuti dei rapporti ambientali), avviata nel 2007 con la definizione dello schema di rapporto ambientale, si è cominciato a costruire il processo di valutazione in relazione agli stati di avanzamento della formazione sia del nuovo Piano territoriale, sia del Piano paesaggistico.

Il metodo valutativo si inserisce come nuovo modello per l'approccio alla redazione dei due piani, consentendo di costruire un sistema logico costruito per:

- definire gli obiettivi generali del piano o programma, anche in relazione alle politiche generali di livello regionale, nazionale, comunitario e mondiale;
- coinvolgere preventivamente le autorità competenti al fine di stabilire l'ampiezza degli studi e delle materie da approfondire;
- definire lo scenario iniziale (stato di fatto);
- ipotizzare le evoluzioni di tale scenario in assenza del piano o programma;
- ipotizzare le evoluzioni di tale scenario in funzione di varie alternative finalizzate al raggiungimento degli obiettivi perseguiti dal piano o programma;
- soppesare tali alternative scegliendo quella che garantisce al contempo il minore impatto e le maggiori possibilità di raggiungere l'obiettivo prefissato;
- garantire la trasparenza del processo attraverso l'attivazione di percorsi partecipativi che coinvolgano il pubblico interessato dal piano o programma;
- valutare complessivamente le azioni del piano o programma in funzione della logicità interna e della coerenza con le politiche generali (le analisi di coerenza interna tra obiettivi – previsioni – azioni e la coerenza esterna con gli obiettivi e previsioni degli altri strumenti di programmazione e pianificazione);
- consultare le autorità competenti e favorire la partecipazione del pubblico interessato mediante la diffusione degli atti elaborati durante il processo di formazione;
- introdurre all'interno del processo valutativo strumenti di misurazione (indicatori) del valore di incidenza delle politiche e delle previsioni avanzate in funzione del raggiungimento degli obiettivi del piano o programma, sia in fase di redazione che in fase di attuazione (monitoraggio delle trasformazioni indotte).

Tale processo tende a costruire una "catena di senso" che lega obiettivi, previsioni e azioni, attraverso "passaggi obbligati" da seguire durante la formazione dei piani. Il rapporto ambientale è il documento che illustra in modo chiaro e ripercorribile il processo sopra delineato.

Il sistema così definito ha consentito di costruire un quadro generale di riferimento che ricomprende le strategie e gli obiettivi generali comuni al Ptr e Ppr, declinando questi ultimi in obiettivi specifici per i due piani direttamente connessi e correlati attraverso le analisi e le verifiche effettuate durante il processo valutativo i cui esiti sono descritti all'interno del Rapporto ambientale.

All'interno del processo di valutazione un ruolo determinante viene giocato dal sistema della conoscenza, cioè dalla possibilità di reperire dati che permettano di definire le variazioni e le "tendenze" relative ad alcuni elementi e/o fenomeni influenzati direttamente o indirettamente dalle previsioni ed azioni contenute negli strumenti della pianificazione.

Gli indicatori sono gli strumenti attraverso i quali è possibile studiare l'andamento delle condizioni ambientali in relazione alla implementazione dei Piani, in quanto consentono di qualificare e semplificare le informazioni agevolando sia i decisori che il pubblico nella comprensione delle interazioni tra l'ambiente e le azioni della Pianificazione.

Con riferimento al Ptr e al Ppr, il sistema degli indicatori si basa principalmente sulla misurazione della coerenza tra le politiche e le previsioni di tali Piani rispetto alle ricadute che esse possono apportare sull'ambiente.

Durante la formazione dei Piani si sono presi in considerazione due tipologie di indicatori:

- indicatori di sistema (per definire i quadri di riferimento strutturale territoriale e paesaggistico, per l'individuazione degli Ambiti di integrazione territoriale e degli Ambiti di paesaggio e delle loro caratteristiche);
- indicatori di relazione e coerenza (per misurare l'efficacia dei piani in rapporto al sistema complessivo della pianificazione e programmazione e alla correlazione tra politiche, obiettivi, previsioni e azioni).

Al fine di monitorare la fase attuativa dei Piani si è costruito un sistema di indicatori di attuazione delle politiche (per il monitoraggio delle ricadute delle previsioni del Ptr e Ppr sul sistema della pianificazione provinciale e comunale e per la misurazione delle variazioni delle caratteristiche delle componenti ambientali individuate).

# 8 LE POLITICHE REGIONALI – LO SCENARIO DI RIFERIMENTO AL MOMENTO DELLA FORMAZIONE DEL PIANO

### 8.1 LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Negli ultimi anni la consapevolezza dei Paesi sviluppati di dover operare verso azioni orientate alla ecogestione del territorio e delle attività antropiche ha dato avvio al concetto di "Sostenibilità" e "Sviluppo Sostenibile".

Il concetto di sviluppo sostenibile fu introdotto nell'agenda internazionale nel 1987 dal Rapporto Our Common Future della Commissione Bruntland, secondo cui è sostenibile lo sviluppo che "garantisce i bisogni della attuale generazione senza compromettere il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni future (...). Lo sviluppo sostenibile non è uno stato di armonia prefissato, ma piuttosto un processo di cambiamento in cui lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, e i cambiamenti istituzionali vengono resi compatibili con i bisogni futuri, oltre che con quelli presenti".

Nel 1994, l'International Council for Local Environmental Initiatives ha fornito un'ulteriore definizione di sviluppo sostenibile: "Sviluppo che offre servizi ambientali, sociali ed economici di base a tutti i membri di una comunità, senza minacciare l'operabilità dei sistemi naturali, edificato e sociale da cui dipende la fornitura di tali servizi".

Ciò significa che la sostenibilità va oltre la semplice tutela dell'ambiente ed implica l'interrelazione equilibrata tra la dimensione economica, sociale ed ambientale, in una logica di lungo periodo. Lo sviluppo sostenibile assume quindi le caratteristiche di concetto integrato, avocando a sé la necessità di coniugare le tre dimensioni fondamentali e inscindibili di Ambiente, Economia e Società.

Il concetto informatore di questo modello di sviluppo, compatibile con le esigenze di tutela e salvaguardia delle risorse e capitale dell'umanità, ripropone una visione del mondo nella quale il fine ultimo è rappresentato dal raggiungimento di una migliore qualità della vita, dalla diffusione di una prosperità crescente ed equa, dal conseguimento di un livello ambientale non dannoso per l'uomo e per le altre specie viventi e nel quale sia possibile una più equa accessibilità alle risorse.

La definizione del tema dello sviluppo sostenibile presuppone, quindi, uno sviluppo in grado di consentire contemporaneamente:

- una sostenibilità ambientale: capacità di mantenere, nel lungo periodo, qualità e riproducibilità delle risorse naturali;
- una sostenibilità economica: capacità di generare in modo duraturo, reddito per il sostentamento della popolazione, garantendo nel contempo un'economia efficiente ed un uso razionale delle risorse;
- una sostenibilità sociale: capacità di garantire alle generazioni attuali ed a quelle future, condizioni di benessere e di una migliore qualità della vita per tutta la società.

Questi principi sono un'importante condizione quadro per un'azione economica, ecologica e sociale sostenibile e di lungo periodo. Lo sviluppo sostenibile è un «principio regolativo» che va integrato in tutte le politiche, territoriali, urbanistiche e settoriali, ma è anche un concetto sovraordinato, che permea tutte le politiche, azioni e strategie e richiede che le politiche economiche, ambientali e sociali siano definite ed attuate, rinforzandosi reciprocamente.

Nel 2006, la Nuova Strategia dell'Unione Europea in materia di Sviluppo Sostenibile (10117/06), che aggiorna la Strategia di Göteborg del 2001, conferma e rafforza i concetti già espressi in precedenti documenti, in particolare la trasversalità dello sviluppo sostenibile come obiettivo dell'Unione Europea.

In particolare, il documento sottolinea il ruolo dell'informazione e dell'educazione dei cittadini, invitando a "Informare i cittadini in merito alla loro influenza sull'ambiente ed ai vari modi in cui possono operare delle scelte più sostenibili". Nello specifico, "l'istruzione rappresenta una condizione fondamentale per promuovere cambiamenti sotto il profilo comportamentale e dotare tutti i cittadini delle competenze essenziali necessarie per conseguire uno sviluppo sostenibile. Il successo nell'invertire le tendenze non sostenibili dipenderà in ampia misura dalla qualità dell'educazione allo sviluppo sostenibile a tutti i livelli di istruzione", formazione e occupazione.

La strategicità della formazione e, soprattutto, di attività di formazione innovative, è quindi ritenuta fondamentale se si vuole valorizzare il patrimonio naturale e culturale, inteso come fattore di sviluppo, coesione sociale ed economica.

Il perseguimento dello sviluppo sostenibile presuppone un approccio integrato e preventivo, richiede una presa in considerazione tempestiva delle tre dimensioni e il coinvolgimento di tutti gli attori coinvolti: amministrazioni pubbliche, forze produttive e cittadini. Occorre garantire che le decisioni politiche importanti si basino su proposte le cui ripercussioni sociali, economiche ed ecologiche siano state valutate per tempo e in modo trasparente. Ne fanno parte anche procedure decisionali trasparenti, un

ampio coinvolgimento dei vari attori, l'esplicitazione dei conflitti sugli obiettivi e la motivazione delle valutazioni.

Strategie di sviluppo sostenibile definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze presenti nella società, potranno garantire la funzione di orientamento.

Nell'elaborare le politiche si deve tener conto delle tre dimensioni, «responsabilità ecologica», «capacità economica» e «solidarietà sociale» e di tutti i criteri dello sviluppo sostenibile.

La pianificazione territoriale per essere "sostenibile" presuppone che gli interventi derivanti dall'attuazione del piano consentano di modificare la tendenza a sfruttare le risorse ambientali al di sopra della loro capacità di rigenerazione.

In particolare, un'azione di trasformazione è "sostenibile" quando integra la componente ambientale (prevenendo o minimizzando l'impatto ambientale attraverso misure di prevenzione o di compensazione ambientale dei danni alla fonte), quella economica (rendendo i benefici prodotti maggiori dei costi nel breve e nel lungo termine) e quella sociale (determinando un impatto positivo su tutta la popolazione interessata).

La sostenibilità è il portato di un equilibrio dinamico tra le tre componenti, che non debbono svilupparsi l'una a danno dell'altra, dando luogo a processi di crescita autopropulsiva senza pregiudicare la riproducibilità degli equilibri ambientali, sociali e territoriali. L'integrazione tra competitività e sostenibilità, in questa accezione, costituisce il presupposto per ogni politica di sviluppo dei territori regionali.

Il Ptr offre una visione d'insieme del territorio regionale, dei possibili scenari di sviluppo, oltre a definire obiettivi di sostenibilità e indirizzi per la pianificazione/programmazione territoriale e settoriale ad ogni livello, con particolare riferimento agli elementi che costituiscono limiti essenziali di salvaguardia della sostenibilità ambientale dello sviluppo socioeconomico del territorio.

### 8.2 RICERCA E INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La Regione Piemonte, come specificato nel suo Statuto - Legge regionale statutaria 4 marzo 2005, art. 14 - e in coerenza con quanto previsto dalla riforma del titolo l'art. 117 della Costituzione, incentiva e sostiene la ricerca scientifica e tecnologica e l'innovazione dei settori produttivi.

Le politiche regionali attribuiscono alla ricerca e innovazione un ruolo strategico a supporto del sistema socio-economico regionale non solo in chiave competitiva e in chiave di valorizzazione dello sviluppo, ma anche di miglioramento della qualità della vita, della formazione e della capacità di affermazione delle diverse realtà in un ottica policentrica.

Dalle analisi di contesto effettuate dai Programmi Operativi regionali<sup>38</sup> emerge una fotografia della ricerca e innovazione in Piemonte in cui sono presenti segnali di ritardo rispetto ad altre regioni europee, un rallentamento degli investimenti complessivi in ricerca e sviluppo tecnologico e insoddisfacenti livelli di intensità brevettuale; per contro tra i punti di forza viene segnalata la presenza di poli di eccellenza per l'alta formazione, di potenzialità innovative latenti, di un buon potenziale tecnologico e di fattori competitivi rilevanti.

Il sostegno allo sviluppo dell'innovazione e della ricerca è una delle priorità richiamate all'interno delle linee di intervento, finalizzate al supporto della transizione produttiva e al rafforzamento della competitività, contenute nei documenti di programmazione strategica<sup>39</sup> e operativa<sup>40</sup> regionale.

Gli obiettivi strategici, emergenti dai documenti di programmazione regionale, interpretano il concetto di innovazione in chiave multidimensionale - oltre che come risultato della ricerca scientifica e tecnologica anche come sintesi di un ampio ventaglio di risorse materiali e immateriali organizzative, sociali ed economiche - e in chiave di flessibilità - in riferimento ai rapporti tra scale territoriali e al quadro contestuale europeo.

I contenuti degli obiettivi e delle azioni previste riguardano l'incentivo:

- a) al rafforzamento della competitività del sistema regionale attraverso:
- la razionalizzazione, l'integrazione, il coordinamento e il potenziamento delle competenze e delle risorse esistenti;
- la valorizzazione delle eccellenze presenti sul territorio e l'accrescimento del livello tecnologico del sistema produttivo regionale;
- l'incremento della capacità di produrre ricerca e innovazione proveniente dal sistema industriale;
- il rafforzamento dei processi di conoscenza tecnologica;
- il sostegno all'attività innovativa delle imprese;

38 Analisi di contesto del Programma Operativo della Regione Piemonte per le risorse FESR e analisi SWOT del Programma Operativo della Regione Piemonte per le risorse FSE.

39 DSR - Documento Strategico Regionale e DUP Documento Unico di Programmazione.

40 DPSO – Documento Programmatico Strategico Operativo Programma Operativo della Regione Piemonte per le risorse FESR - Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale - e Programma Operativo della Regione Piemonte per le risorse FSE – Fondo Sociale Europeo.

- la costruzione di un sistema di opportunità per chi opera nel sistema della ricerca;
- il sostegno all'emergere di una domanda qualificata di innovazione;
- il potenziamento del sistema regionale dell'alta formazione;
- b) alla ridefinizione della governance del sistema regionale dell'innovazione e della ricerca attraverso la collaborazione tra il sistema delle industriale e il sistema della ricerca sia pubblica che privata;
- c) all'internazionalizzazione attraverso:
- il sostegno e il potenziamento dell'attività internazionale del sistema regionale della ricerca e dell'alta formazione e l'integrazione;
- il coordinamento e le sinergie tra i diversi livelli di governo e pianificazione delle politiche della ricerca, con particolare riferimento alle politiche nazionali ed europee;
- d) all'introduzione di tecnologie pulite nell'ambito del sistema produttivo delle PMI ecoinnovazione, adozione di tecnologie ambientali;
- e) alla razionalizzazione dei finanziamenti regionali attraverso la qualificazione della spesa regionale per la ricerca tramite selettività, specializzazione e valorizzazione dei risultati.

A rafforzamento degli obiettivi concorrono poi alcune misure regionali atte alla riconversione di filiere industriali tradizionali alla riqualificazione e alla creazione di:

- poli di eccellenza dotati di servizi per il trasferimento tecnologico, incubatori e servizi innovativi connessi con lo scopo di creare dei presidi sul territorio regionale in grado di promuovere processi di trasferimento tecnologico e contiguità fisica tra ricerca pubblica e industria;
- piattaforme innovative nei settori della mobilità intelligente, logistica avanzata, aereospazio, servizi sanitari avanzati, multimediale, sicurezza ambientale e agroalimentare –, al fine di rafforzare la competitività del sistema produttivo attraverso il sostegno della capacità degli attori regionali di agire in una logica sistemica facendo convergere capacità e investimenti su progettualità complesse e tecnologicamente avanzate;
- sistemi Produttivi Regionali al fine di riorganizzare il tessuto produttivo piemontese, favorendo la diversificazione del portafoglio di specializzazione produttiva e la crescita nella dimensione media d'impresa, attraverso l'integrazione di diverse specializzazioni, il disincentivo di pratiche endogamiche e la connessione di territori differenti alla scala regionale la cui specializzazione trascenda le specializzazioni esistenti localmente. Il DUP a questo proposito individua 4 ambiti regionali strategici (eno-gastronomia, beni strumentali, abitare, mezzi di trasporto), 4 ambiti regionali di supporto (design e progettazione, materiali e lavorazione, ICT ed elettronica, packaging) e 2 ambiti specializzati locali (moda e accessori, arti grafiche).

Inoltre, gli obiettivi stabiliti all'interno dei documenti di programmazione regionale trovano un ulteriore supporto fornito dall'attività legislativa. La Regione Piemonte ha infatti utilizzato il proprio potere legislativo sui temi della ricerca, dell'innovazione scientifica e tecnologica e del sostegno all'innovazione per i settori produttivi con l'approvazione della Legge Regionale n. 4 del 30 gennaio 2006 "Sistema regionale per la ricerca e l'innovazione", che finanzia progetti di ricerca sperimentale in un ottica di medio – lungo periodo, incentivando sinergie tra soggetti pubblici e privati (un elemento di novità è rappresentato dal coinvolgimento delle imprese, come soggetti co-proponenti dei progetti).

### 8.3 LE INFRASTRUTTURE

Lo scenario in cui si colloca il sistema regionale delle infrastrutture è caratterizzato da un profondo cambiamento, derivante dal potenziamento e dalla crescente integrazione delle comunicazioni a livello europeo: i nuovi corridoi della rete Ten-t, le nuove nodalità di interscambio, lo sviluppo di un sistema logistico integrato, il potenziamento delle reti energetiche e le nuove tecnologie telematiche per una gestione intelligente dei flussi di persone e merci, risultano essere i tratti salienti delle politiche infrastrutturali regionali.

# 8.3.1 La rete della mobilità

Grazie alle nuove opportunità offerte dalla notevole entità degli interventi infrastrutturali in corso e programmati, sulla rete regionale e nei principali nodi urbani, si apre per il territorio piemontese, parte centrale della piattaforma nord-occidentale che si estende dal confine italo-francese alla conurbazione milanese, la prospettiva di poter svolgere un ruolo importante di cerniera territoriale a cavallo tra due assi forti di livello continentale (il Corridoio 5 Lisbona-Kiev ed il Corridoio 24 Genova-Rotterdam) che si intersecano in corrispondenza del maggiore polo urbano del sistema orientale (la città di Novara).

L'assetto territoriale dell'intera Regione subisce delle significative implicazioni derivanti dalla realizzazione di queste grandi reti europee (primo tra tutti la riduzione della marginalizzazione rispetto al resto dell'Europa) e richiede, oltre che la ridefinizione dei livelli gerarchici e funzionali della rete regionale, anche un ripensamento dei nodi in chiave di opportunità di sviluppo per il territorio e le comunità locali.

La Regione infatti si trova a svolgere un ruolo di mediazione, nel quadro della competizione economica tra territori alle diverse scale, tra la realizzazione di infrastrutture strategiche, a livello nazionale, e la tutela del territorio, dell'ambiente e della popolazione creando opportunità di sviluppo socio-economico locale.

A partire dal 2005 è stata avviata a livello nazionale e regionale una nuova fase di pianificazione e di programmazione del sistema dei trasporti, con particolare riferimento alla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007–2013, e sulla base dell'approccio programmatico strategico previsto dall'UE.

Lo strumento di programmazione regionale (DUP<sup>41</sup>) e il piano settoriale, in coerenza con le priorità dell'UE considerano, come sfide strategiche per lo sviluppo regionale, i temi dell'accessibilità e della sostenibilità della mobilità al fine di garantire sia la competitività che l'integrazione della Regione in ambito europeo e internazionale.

Gli indirizzi generali, in ambito infrastrutturale, vertono verso la necessità di:

- sviluppare i corridoi europei in termini di progetti territoriali che individuino le sinergie tra le reti, materiali ed immateriali ed alle diverse scale, ed i territori che sono interessati, tenendo conto delle specifiche caratteristiche economiche, vocazionali e posizionali;
- costruire nuove forme di governo aperte alla cooperazione e alla partecipazione;
- incrementare l'offerta dei servizi alla mobilità attraverso un miglioramento dell'efficienza con l'apporto di nuove tecnologie.

I Principali *ambiti*, del documento di programmazione regionale in fase di elaborazione, sui quali sviluppare la progettazione e verso cui far convergere politiche integrate di sviluppo e innovazione sociale, produttiva e territoriale risultano essere:

- il corridoio plurimodale est-ovest (corridoio europeo 5 Lisbona-Kiev);
- il corridoio plurimodale nord-sud (corridoio europeo 24 Genova-Rotterdam);
- la direttrice stradale Pedemontana piemontese in prosecuzione della pedemontana lombarda;
- il miglioramento della viabilità dei collegamenti internazionali e del raddoppio del tunnel di Tenda;
- il potenziamento del sistema tangenziale torinese e del sistema stradale collegato, per migliorare la viabilità dei Comuni della cintura e per integrarsi con la realizzazione del Passante Ferroviario e del collegamento Torino-Lione;
- la realizzazione del Sistema Infrastrutturale Metropolitano nell'area metropolitana torinese (Servizio Ferroviario Metropolitano e servizio di trasporto pubblico, Metropolitana Automatica di Torino);
- la realizzazione dei sistemi infrastrutturali e dei servizi regionali (sistema stradale, sistema ferroviario, sistema logistico, sistema aeroportuale).

Sono inoltre indicati come strategici i sequenti interventi, appartenenti e funzionali ai due corridoi:

- il rafforzamento della linea Nizza-Cuneo-Torino (elettrificazione della Nizza-Cuneo e raddoppio della Cuneo-Fossano);
- il completamento della pedemontana piemontese (Rolino-Masserano-Romagnano e Biella-A4); realizzazione della Asti-Cuneo, raccordo Strevi-Predosa;
- la nuova bretella autostradale Vercelli-Mortara-Pavia-Broni.

Oltre agli interventi sopra elencati sono indicati una serie di interventi strategici, lineari e puntuali di importanza regionale che contribuiscono al rafforzamento delle politiche infrastrutturali che, in maniera complementare ai precedenti, vanno nella direzione di un incremento dell'accessibilità, dell'eliminazione di strozzature e riduzione della congestione, del riequilibrio dei modi di trasporto, del potenziamento della rete viaria e ferroviaria, dell'incentivo all'intermodalità dei passeggeri e ferro-gomma e dello sviluppo della logistica integrata.

Considerando, invece, le reti di mobilità dolce uno degli obiettivi regionali è quello di favorire la mobilità sostenibile sia attraverso la realizzazione di una rete ciclabile regionale che attraverso la creazione di nodi di interscambio (progetto Movicentro<sup>42</sup>).

I principi ispiratori degli interventi regionali a favore della realizzazione di una rete ciclabile regionale, attualmente in fase di studio, sono:

- sviluppo degli itinerari sugli assi nord-sud/est-ovest, come sistema articolato di itinerari che interessino l'intero territorio regionale e che colleghino i capoluoghi di Provincia;
- utilizzo delle infrastrutture viarie esistenti, privilegiando strade a basso traffico, alzaie, sedimi ferroviari dismessi, ecc.;
- intermodalità, tramite la connessione con le altre modalità di trasporto stradale, ferroviario e di navigazione;
- identità dell'itinerario, garantendo la continuità su lunghe distanze;
- uniformità della segnaletica, in conformità al Codice della Strada.

-

<sup>41</sup> Approvato con DGR n. 19-9238 del 21 Luglio 2008

<sup>42</sup> Il Progetto Movicentro coinvolge 28 Comuni della Regione Piemonte prevedendo ala realizzazione di nodi di interscambio in corrispondenza di incroci significativi tra linee ferroviarie, automobilistiche e parcheggi.

La proposta di itinerari cicloturistici, formulata alla Regione Piemonte, da parte della FIAB -Coordinamento Nord-Ovest (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ha individuato concretamente alcuni itinerari principali che sono in fase di studio:

- Pedemontana, dai rilievi morenici del medio novarese, contornando l'estremo arco alpino occidentale, fino al Cuneese e al Monregalese;
- Padano, dal naviglio grande lombardo presso il Parco del Ticino, utilizzando le alzaie del Canale Cavour, fino a Chivasso e Torino;
- Eurovelo 2, adattato all'intermodalità con la ferrovia nel tratto da Ventimiglia a limone e legato all'andamento del fiume Po nel proseguimento verso le lagune venete;
- dalla Svizzera al mare, sulla direttrice nord-sud, dal Canton Ticino alla Riviera dei Fiori;
- Nord-Ovest/Sud-Est, ovvero le Vie dei Pellegrini, della Valle d'Aosta e dalla Valle di Susa al Golfo dei Poeti spezzino.

## 8.3.2 La rete logistica

Il territorio piemontese, essendo situato all'incrocio del Corridoio Europeo nº5, Lisbona-Kiev, e dell'Asse 24, Genova Rotterdam, presenta interessanti prospettive per l'installazione e l'implementazione di attività di trasporto delle merci nel campo della logistica, con un ruolo emblematico nell'incidere sullo sviluppo degli assetti territoriali regionali:

- il tracciato del Corridoio 5 incontra i due scali ferroviari di Torino e Novara che costituiscono un riferimento per gli attraversamenti alpini e ne fanno, unitamente agli adiacenti centri intermodali di SITO e CIM, piattaforme di rilievo nazionale;
- lungo il tracciato del Corridoio 24 si dipana il più articolato ed esteso sistema logistico d'Italia: dalla piattaforma retroportuale alessandrina (Arquata Scrivia, Novi Ligure, Rivalta Scrivia, Tortona e Alessandria) a Casale e Vercelli, al nodo Transnazionale di Novara, allo scalo di Domodossola (Domo 2). Dal punto di vista dell'offerta territoriale esso presenta già le potenzialità per competere con i più forti sistemi europei anche se attualmente la frammentazione e discontinuità della rete ferroviaria ne impediscono l'identificazione di corridoio.

Le condizioni che stanno alla base delle prospettive strategiche ed hanno condotto all'articolazione dell'odierno sistema della logistica piemontese, consentendo lo sviluppo di una radicata presenza di centri merci di eccellenza, riguardano sia un livello di infrastrutturazione regionale tra i più alti a livello nazionale e sia la vicinanza con i porti dell'Alto Tirreno.

Le strategie di sviluppo del sistema logistico regionale presentano una duplice dimensione: una interna, per il perseguimento di obiettivi di miglioramento dei fattori produttivi, e una "di cattura" di merci e di rotte commerciali per lo sviluppo di attività ad alto valore aggiunto. A proposito della dimensione "di cattura" l'entrata della Regione Piemonte a far parte della società SLALA<sup>43</sup> e gli studi per la localizzazione nello scalo merci di Alessandria di un'area retroportuale, intermodale e logistica a servizio dei porti Liguri vanno nella direzione di un'operatività regionale che sviluppa intese con i territori limitrofi in riferimento all'immagine territoriale della realizzazione di una "porta logistica del Sud-Europa" che garantisca l'offerta di infrastrutture di trasporto, la presenza di centri merci, la disponibilità di territorio pianeggiante e la vicinanza con porti ed aeroporti di livello internazionale.

Oltre al rafforzamento della piattaforma logistica alessandrina e al completamento dell'infrastruttura interportuale SITO di Orbassano, l'attenzione della programmazione strategica della Regione Piemonte va sulla piattaforma transnazionale terziario-logistica di Novara (collocata a nord-est di Novara, in un ambito territoriale di progetto che comprende: la stazione RFI -e area Huckepack - e FNM, lo scalo ferroviario, la nuova stazione AV-AC, il CIM e le aree di espansione produttiva) con un ruolo di intergrazione tra funzioni trasportistiche (passeggeri e merci), attraverso un'integrazione funzionale con la valorizzazione dell'alta accessibilità che il nodo presenta, soprattutto in corrispondenza della stazione AV-AC dove potrà essere sviluppato il nodo di interscambio passeggeri (Novaroad) ed il centro servizi/terziario avanzato (business park). Anche il sistema logistico cuneese, con funzione di retroporto di Savona, gode di attenzioni strategiche da parte delle politiche regionali che prevedono un ulteriore sviluppo, in ambito competitivo europeo, della spiccata vocazione di specializzazione nel settore agroalimentare in chiave di distribuzione a larga scala.

Recentemente la Regione Piemonte all'interno della I.r. n. 8/2008 ha individuato alcuni criteri, indirizzi e principi generali a supporto della realizzazione del Piano Regionale della Logistica, applicabili ad alcuni specifici ambiti (SITO Orbassano, CIM Novara, Interporto di Rivalta Scrivia, Alessandria Smistamento, Alessandria PLA e Domo 2 Beura Cardezza), che permettono di evidenziare alcuni obiettivi strategici per la futura programmazione regionale:

<sup>43</sup> Nel 2006 La Regione Piemonte stabilisce con la Legge Finanziaria di entrare a far parte della Società SLALA che, insieme alla Regione, raccoglie la Regione Liguria, la Provincia di Alessandria, la Provincia di

- promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori contermini, anche a scala sovraregionale;
- potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale e l'inquinamento atmosferico, nonché al fine di aumentare la sicurezza stradale, riducendo l'incidentalità;
- sviluppo di iniziative di marketing territoriale, di promozione e di sostegno a favore del settore della logistica:
- promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci;
- miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di efficacia, di sicurezza e di efficienza.

I contenuti delle azioni indicate, dalla Legge regionale, come finanziabili e oggetto di contributi regionali a rafforzamento degli obiettivi riquardano:

- il sostegno al settore logistico per studi, progettazioni ed attività di marketing territoriale atti ad avviare nuove iniziative per il potenziamento del sistema logistico regionale;
- la realizzazione di interventi infrastrutturali atti a garantire e migliorare l'accessibilità e la funzionalità plurimodale degli esistenti e dei futuri poli logistici territoriali;
- l'avvio e la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale in partenza e in arrivo dai nodi logistici siti nel territorio regionale e sulle direttrici di transito nazionale e internazionale per compensare i differenti costi esterni e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria rispetto a quella stradale, nonché per abbattere gli extracosti derivanti dalla presenza di penalizzazioni naturali e strutturali;
- l'incentivazione al settore produttivo organizzato per promuovere la terziarizzazione delle attività di logistica e di trasporto, secondo criteri di economicità e razionalizzazione del sistema;
- il sostegno alle imprese di trasporto e di logistica per l'implementazione delle nuove tecnologie informatiche e di comunicazione, anche al fine di creare nuove forme di lavoro qualificato e stabile;
- il sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci, anche attraverso l'innovazione tecnologica dei sistemi di trasporto urbano, finalizzate alla razionalizzazione di trasporto delle merci nelle aree urbane e suburbane più congestionate;
- la promozione e l'incentivazione delle iniziative a supporto di una mobilità eco-sostenibile delle merci e dell'utilizzo di tecnologie che riducano la emissione di inquinanti ambientali.

## 8.3.3 La rete telematica

Un elemento considerato dalla Regione Piemonte come irrinunciabile per lo sviluppo del territorio, con forti condizionamenti per la competitività dei sistemi sociali, produttivi e territoriali, è quello dello sviluppo della rete infrastrutturale telematica, in termini di politiche di ICT. Il sostegno allo sviluppo della Società della Conoscenza e l'incremento del livello di competitività del sistema economico regionale vengono perseguiti anche attraverso le seguenti azioni strategiche:

- l'infrastrutturazione dell'intero territorio attraverso la banda larga ("autostrada digitale"). Il programma regionale pluriennale WI-PIE prevede la predisposizione di una piattaforma tecnologica multiservizio, che collega tra loro i capoluoghi delle 8 province piemontesi e alcuni punti individuati come strategici: le principali città e i poli industriali piemontesi, oltre ai parchi tecnologici, l'Università e tutte le aree ad elevata concentrazione di utenza);
- la diffusione del servizio di connettività wireless. Il programma regionale WI-FI prevede la diffusione di infrastrutture wireless per servire le aree tecnologicamente più svantaggiate e decentrate del territorio piemontese (Comunità montane, piccoli Comuni e tutte le aree sprovviste di servizi a banda larga difficilmente raggiungibili con le tecnologie tradizionali e in cui scarseggia l'offerta dei servizi ICT).

## 8.3.4 La rete energetica

Il Piano energetico ambientale (2004), le strategie recentemente lanciate dal Manifesto dell'Energia in Piemonte<sup>44</sup> e quelle in fase di approvazione all'interno del DUP indicano la costruzione di reti di teleriscaldamento e/o teleraffrescamento, collegate ad impianti cogenerativi o alimentate a biomassa ligneocellulosica, come elementi strategici per il raggiungimento degli obiettivi ambientali di razionalizzazione dell'uso dell'energia e la limitazione delle emissioni in atmosfera fissati dall'Unione Europea entro il 2020. Un primo ambito strategico di diffusione della rete del teleriscaldamento vede

<sup>44</sup> Manifesto lanciato alla Convention del 23 e 24 maggio 2008 dalla Regione Piemonte.

come protagonisti i maggiori centri urbani, con riferimento in particolare ai capoluoghi di provincia. In particolare, sul fronte industriale la strategia è quella di promuovere aree industriali attrezzate volte all'auto soddisfacimento dei bisogni termici delle imprese ivi localizzate. All'interno del quadro normativo regionale in materia di energia una conferma, sottoforma di incentivo, alla necessità di promuovere il rafforzamento di reti di teleriscaldamento e/o teleraffrescamento viene dal D.G.R. del 12 novembre 2007 n. 67-7436, il quale definisce criteri e modalità per la concessione di prestiti agevolati.

Un ulteriore ed importante elemento della rete energetica è rappresentato dalle linee elettriche per il trasporto dell'energia, storicamente presenti in maniera massiccia sul territorio piemontese che a causa della sua particolare collocazione geografica (area di collegamento infrastrutturale tra i paesi esportatori d'Oltralpe, quali la Francia e la Svizzera, e il resto d'Italia) risulta essere in posizione strategica per l'approvvigionamento della macro regione padana e per il ripianamento del deficit energetico regionale e nazionale. A questo proposito il Piano energetico nazionale indica come necessità strategica quella del rafforzamento e di interventi di razionalizzazione ed ammodernamento della Rete di Trasmissione Nazionale in ragione di un previsto incremento del parco elettroproduttivo regionale.

I criteri per il rafforzamento della RTN di distribuzione di energia elettrica e gas naturale in Piemonte, indicati all'interno del documenti di Piano energetico, conducono alla necessità di prestare la massima attenzione agli aspetti ambientali e territoriali, avendo come obiettivo il ripotenziamento di linee già esistenti, per evitare nuova occupazione di suolo, tramite soluzioni tecnologicamente innovative come la realizzazione di linee a corrente continua. A proposito della rete già esistente, la sensibilità a questioni di impatto ambientale è anche riscontrabile all'interno del programma di interventi di risanamento ambientale (che prevede l'interramento di molti km di linee elettriche situate a ridosso di scuole e abitazioni civili) contenuto nella Convenzione stipulata tra la Regione Piemonte e l'ENEL S.p.A (2001).

Invece, per quanto attinente alla programmazione dei nuovi interventi è prevista l'individuazione di opportuni corridoi ambientali, intesi quali porzioni vocate di territorio regionale nel cui ambito prevedere la successiva collocazione di tracciati, sulla base di criteri territoriali di esclusione, repulsione e attrazione. In entrambi i casi l'azione della Regione Piemonte mira all'ottenimento di una progettazione territoriale integrata ed eco-compatibile della rete energetica, svolgendo un compito di indirizzo all'interno dei concordati con i soggetti istituzionali responsabili del trasporto.

#### 8.4 L'AMBIENTE

#### 8.4.1 L'acqua

In coerenza con gli orientamenti dell'Unione europea e della più recente legislazione nazionale di settore, la politica sostenibile in materia di pianificazione, gestione e tutela delle risorse idriche e dell'ambiente acquatico è volta a garantire:

- il mantenimento di un integro patrimonio ambientale per le generazioni future;
- la qualità e la quantità delle risorse idriche, nonché la struttura fisica dell'ambiente acquatico superficiale e sotterraneo devono essere tali da tutelare e mantenere lo stato ecologico in "buone" condizioni, garantire il funzionamento dell'ambiente acquatico e soddisfare le necessità degli ecosistemi e degli habitat terrestri in fatto di acqua;
- lo sviluppo economico e sociale.

Occorre assicurare una fornitura sicura di acqua potabile di buona qualità, in quantità sufficiente, in modo affidabile e senza sprechi, garantendone costi socialmente accettabili. Oltre alle esigenze legate al consumo umano, le risorse idriche devono essere tali, per quantità e qualità, da soddisfare altre esigenze di ordine economico, per esempio nei settori dell'agricoltura, della produzione energetica e dell'industria.

Il Piano di tutela delle acque della Regione Piemonte persegue la protezione e la valorizzazione del sistema idrico piemontese nell'ambito del bacino di rilievo nazionale del fiume Po e nell'ottica dello sviluppo sostenibile della comunità.

Il Piano di tutela delle acque è attuato, attraverso l'azione coordinata di tutte le istituzioni competenti in materia, mediante:

- l'emanazione delle disposizioni di attuazione del Piano stesso adottate dalla Giunta regionale;
- l'adozione degli strumenti di pianificazione e degli atti di programmazione previsti dalla normativa statale e regionale ed in particolare del Piano territoriale di coordinamento provinciale e dei Piani d'ambito, quali specificazioni e articolazioni dei contenuti del presente piano a livello locale; l'adeguamento dei piani regolatori generali, comunali e intercomunali;
- il ricorso agli strumenti delle procedure negoziate e agli accordi ambientali;
- ogni altro strumento di programmazione e di attuazione, sia a livello regionale, sia a livello subregionale.

Sono promosse modalità di gestione intergrata a livello di bacino e sottobacino idrografico, che perseguano la tutela e valorizzazione delle risorse idriche e degli ambienti connessi unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico. In tal caso gli strumenti di programmazione negoziata sono denominati

contratto di fiume o contratto di lago (Il Documento del 2º Forum Mondiale dell'Acqua, marzo 2000, prevede i "Contratti di Fiume" quali strumenti che permettono di "adottare un sistema di regole in cui i criteri di utilità pubblica, rendimento economico, valore sociale, sostenibilità ambientale intervengono in modo paritario nella ricerca di soluzioni efficaci per la riqualificazione di un bacino fluviale").

Nella prima fase di attuazione del PTA la Regione ha finanziato 4 Contratti di Fiume pilota per i fiumi Sangone, Bormida, Belbo e per il torrente Agogna.

Il Ptr intende promuovere delle specifiche azioni di tutela e valorizzazione delle risorse primarie; in particolare per la risorsa acqua, nell'ambito della strategia di piano relativa alla Sostenibilità ambientale si propone di perseguire, quali obiettivi specifici, la tutela quali - quantitativa delle acque superficiali e sotterranee e la loro tutela e gestione ambientalmente sostenibile.

Inoltre il Ptr riconosce l'acqua quale bene pubblico prezioso essenziale per tutti gli esseri viventi, per l'ambiente e per il progresso economico e sociale, da proteggere, condividere e utilizzare in modo sostenibile; a tal fine il Ptr fa propri gli obiettivi del Piano di tutela delle acque della Regione da perseguire attraverso la protezione e la valorizzazione del sistema idrico piemontese nell'ambito del bacino di rilievo nazionale del fiume Po e nell'ottica dello sviluppo sostenibile della comunità; in particolare si recepiscono integralmente le misure di tutela qualitativa e quantitativa delle acque. Le direttive nei confronti degli strumenti della pianificazione territoriale, riquardano:

- la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento da attuare con il risanamento dei corpi idrici inquinanti;
- il miglioramento dello stato delle acque, e la protezione di quelle destinate a particolari usi;
- il perseguimento di usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- il mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

#### 8.4.2 L'aria

La tutela dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico compete alla Regione, che la esercita nell'ambito dei principi generali contenuti nelle leggi dello Stato e nel rispetto delle autonomie funzionali degli Enti locali.

In particolare la Regione esercita la sua funzione di governo e controllo della qualità dell'aria in maniera complessiva ed integrata, per realizzare il miglioramento della qualità della vita, per la salvaguardia dell'ambiente e delle forme di vita in esso contenute e per garantire gli usi legittimi del territorio.

L'intricato e complesso percorso verso il miglioramento della qualità dell'aria pone le basi su un articolato sistema delle conoscenze a servizio degli amministratori e dei cittadini: sistema regionale della qualità dell'aria, Inventario regionale delle emissioni, studi, approfondimenti e ricerche, che permette di effettuare e di aggiornare periodicamente la valutazione della qualità dell'aria e focalizzare le criticità delle diverse Zone del territorio piemontese. Su questa base sono individuati gli interventi e le azioni adottati nei Piani di Azione e nei Piani e Programmi per la riduzione delle emissioni e il miglioramento progressivo della qualità dell'aria, programmate le iniziative ed i finanziamenti necessari per la promozione e il sostegno delle azioni prioritarie.

Il Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituisce lo "strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, ed è finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente", ed in Piemonte è stato adottato con la legge regionale 43/2000, in attuazione e coerenza con le disposizioni del Decreto Legislativo n. 351/99.

Il Piano regionale si articola in piani stralcio o parti di piano nei quali sono individuati gli obiettivi di riduzione e di controllo delle emissioni in atmosfera che devono essere perseguiti per particolari problematiche, per particolari inquinanti, per specifiche aree territoriali caratterizzate da omogeneità dal punto di vista delle caratteristiche emissive, di densità di popolazione, di intensità del traffico, orografiche, meteoclimatiche e della distribuzione spaziale dei livelli di inquinamento raggiunti ed in relazione al valore paesaggistico-ambientale.

Il Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituisce lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico nell'ambito del più generale Piano regionale di tutela ambientale, ed è finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Gli obiettivi generali per la gestione della qualità dell'aria e per la pianificazione degli interventi necessari per il suo miglioramento complessivo.

Le Province elaborano i Piani di azione che contengono le misure e le azioni, attuabili nel breve periodo, che devono essere adottati in maniera stabile e sistematica nella Zona di Piano, per ridurre il rischio di superamento dei limiti e delle soglie di allarme e l'entità dei superamenti, nonché i provvedimenti temporanei, progressivamente più restrittivi da adottare nei casi di reiterati e marcati superamenti dei limiti o dal raggiungimento delle soglie di allarme.

Un'altra fonte di inquinamento deriva dallo svolgimento di attività produttive che generano sostanze, sotto forma di gas o di polveri, che derivano dalle materie prime o dai combustibili utilizzati e che, non essendo recuperate nell'ambito del processo di lavorazione, vengono emesse in atmosfera, sia attraverso

camini sia come emissioni diffuse. Infine, anche il riscaldamento e la climatizzazione producono emissioni che dipendono dalle caratteristiche degli impianti e dai combustibili utilizzati.

La tecnologia, oggi, rende disponibili impianti caratterizzati da alte efficienze energetiche e da basse emissioni; la diffusione dell'uso di tali tecnologie può consentire, oltre ad una sensibile riduzione delle emissioni in atmosfera, anche una interessante riduzione dei consumi di combustibile e quindi dei costi di gestione.

La norma quadro di riferimento per la pianificazione regionale del miglioramento dell'aria e dell'ambiente è il D.L. 4 agosto 1999 n. 351, che recepisce nell'ordinamento italiano la Direttiva 96/62/CE.

Le politiche regionali definite dall'ultimo stralcio di piano del 2007 riguardano la progressiva diffusione di tecnologie a basse emissioni e ad elevata efficienza energetica, sia per quanto riguarda le nuove installazioni, sia all'atto del fisiologico ricambio dello stock degli impianti di riscaldamento, la regolamentazione dell'utilizzo dei combustibili, le norme comportamentali volte a modificare, nel verso della riduzione dei consumi, le abitudini del cittadino-consumatore; la riduzione del rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, nelle zone di piano, così come la conservazione della qualità dell'aria ambiente nelle zone di mantenimento, laddove i livelli degli inquinanti non comportano il rischio di superamento dei limiti e degli obiettivi stabiliti.

A tal fine individua i provvedimenti, le misure e le politiche per il governo della qualità dell'aria nelle zone di piano e nelle zone di mantenimento, applicabili al settore del riscaldamento e del condizionamento degli ambienti, necessari ai fini di:

- migliorare l'efficienza energetica complessiva del sistema edificio-impianto, dei generatori di calore, dei sistemi distributivi e di regolazione;
- favorire l'utilizzo di tecnologie innovative per incrementare l'efficienza energetica e migliorare le prestazioni emissive dei generatori di calore;
- favorire l'utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale e l'uso di fonti energetiche rinnovabili;
- favorire l'adozione da parte del cittadino-consumatore di comportamenti atti a ridurre i consumi energetici e le emissioni derivanti dai sistemi di riscaldamento e di condizionamento.

Sono inoltre definite le prescrizioni e gli indirizzi che, in tutti i comuni assegnati alle zone di piano o alle zone di mantenimento, si applicano, tenuto conto di quanto previsto dalla legislazione in materia di rendimento energetico nell'edilizia, per gli edifici di nuova costruzione e alle parti di edificio realizzate in seguito ad interventi di ristrutturazione edilizia, nonché agli edifici esistenti e che riguardano: le prestazioni del sistema edificio/impianto; le prestazioni dei sistemi di produzione/generazione del calore; i combustibili; le modalità di distribuzione e di regolazione del calore.

I comuni modificano o integrano i propri regolamenti edilizi in modo tale da recepire le prescrizioni e gli indirizzi, al cui rispetto si intendono quindi subordinati tutti gli interventi che necessitino il rilascio della dichiarazione d'inizio attività (DIA) o del permesso di costruzione.

## 8.4.3 I rifiuti

La Regione Piemonte svolge le proprie attività di programmazione ed indirizzo in materia di rifiuti tramite l'adozione di differenti strumenti tra i quali sono prioritari il Piano regionale di gestione dei rifiuti e la legge regionale n. 24/2002.

Tali strumenti sono finalizzati al raggiungimento di numerosi obbiettivi tra cui la riduzione delle quantità e della pericolosità dei rifiuti, l'incremento della raccolta differenziata, il recupero, la regolamentazione della gestione dei rifiuti attraverso un sistema integrato, i criteri per l'individuazione delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento.

il Piano regionale di gestione dei rifiuti è stato approvato nel 1997, e si riferisce sia ai rifiuti solidi urbani, sia ai rifiuti speciali. Nel 2004 il Piano è stato integrato con la sezione: "Programma regionale per la riduzione dei rifiuti biodegradabili" ed è stata aggiornata la sezione II relativa ai rifiuti speciali anche pericolosi, derivanti da attività produttive, commerciali e di servizi.

L'aggiornamento della sezione II del Piano fornisce criteri per l'individuazione delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti speciali, nonché per l'individuazione delle aree idonee. Per questo secondo aspetto, le valutazioni di dettaglio su siti specifici e puntuali fanno capo alle Province e sono da svilupparsi compiutamente nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale, dove previste dalla normativa vigente.

La gestione dei rifiuti urbani avviene in ambiti territoriali ottimali (ATO) che devono provvedere all'attuazione del sistema integrato di smaltimento. In Piemonte si identificano con le 8 Province, pertanto esistono 8 ATO, che si suddividono in 18 Bacini ai fini della realizzazione della gestione dei servizi.

Nel 2005 la Regione ha avviato l'aggiornamento del Piano, attivando il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ed è stato redatto un documento preliminare di sintesi della proposta di un nuovo Piano regionale.

Contestualmente all'avvio dell'iter di aggiornamento del Piano è intervenuta una riforma complessiva della normativa quadro nazionale in materia ambientale (D.lgs. 152/2006) che ha riguardato, tra l'altro, la disciplina relativa alla gestione dei rifiuti.

L'articolo 196 del decreto riconosce in capo alle Regioni la predisposizione dei Piani regionali di gestione dei rifiuti che devono prevedere tra l'altro la tipologia e il complesso degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti urbani, tenendo conto dell'obbiettivo di assicurare la gestione dei rifiuti urbani non pericolosi all'interno degli ambiti territoriali ottimali.

La Regione è anche tenuta a delimitare gli ambiti territoriali ottimali sulla base dei principi di superamento della frammentazione attraverso un servizio di gestione integrata dei servizi.

Alle Province compete, fra le altre cose, l'individuazione - sulla base del Piano territoriale di coordinamento, degli indirizzi dei piani regionali e dei diversi vincoli ambientali - delle aree non idonee alla localizzazione di impianti di recupero e di smaltimento di rifiuti.

In considerazione della riforma in materia ambientale si è ritenuto pertanto necessario determinare delle linee guida per orientare la programmazione sia a livello provinciale sia a livello di Ambiti territoriali ottimali (*Linee programmatiche per la gestione dei rifiuti urbani*, approvate con D.G.R. 19-5209 del 5 febbraio 2007).

Si conferma il doppio livello di governo basato sulla operatività dei Consorzi di bacino e delle Associazioni di ATO.

Le azioni che si prevede di portare avanti mirano alla riduzione della quantità dei rifiuti prodotti, al raggiungimento delle percentuali di raccolta differenziata previste per legge, al recupero di particolari flussi di rifiuti (comprese le frazioni biodegradabili), al recupero energetico delle frazioni di rifiuto per le quali non è possibile il recupero di materia, all'autosufficienza ( almeno dello smaltimento ) della frazione residuale presso ciascuna ATO, al completamento del sistema integrato definendo criteri ispirati ad un corretto rapporto costi benefici e alla massima tutela ambientale.

E' da segnalare la riduzione della produzione dei rifiuti mediante pratiche di compostaggio domestico in aree aventi particolari situazioni orografiche e urbanistiche (basse densità abitative, distribuzione dei residenti in più frazioni e assenza di aggregati urbanistici rilevanti).

Gli ambiti di intervento sono impiantistici (al fine di individuare i fabbisogni impiantistici necessari per il recupero di energia dai rifiuti urbani residuali e per il trattamento dei rifiuti urbani putrescibili intercettati), organizzativi (al fine di prevedere l'accorpamento di alcune ATO) ed economici (al fine di individuare opportune politiche tariffarie).

L'analisi dei dati di produzione e del contesto impiantistico evidenzia come, in relazione al recupero energetico non sia giustificata la realizzazione di impianti a tecnologia complessa per ciascuna ATO, e in merito agli impianti di compostaggio sia opportuno soddisfare il fabbisogno di trattamento del rifiuto organico attraverso l'ottimizzazione delle risorse impiantistiche esistenti, invece che con la realizzazione di nuovi impianti.

Relativamente alla ridelimitazione degli ambiti territoriali ottimali - che corrisponde ad una sostanziale semplificazione del sistema di governo della gestione impiantistica sull'intero territorio regionale - tenendo conto dei limiti geografici delle Province, della distribuzione dei residenti, della produzione dei rifiuti e delle sinergie impiantistiche esistenti nella regione, si mira ad un accorpamento delle 8 Ato, oggi coincidenti con le Province, in massimo 3 (si propongono ATO1: Torino, ATO2: Alessandria, Asti, Biella, Novara, VCO, Vercelli, , ATO3-Cuneo).

## 8.4.4 L'energia

Il quadro energetico della Regione Piemonte fa rilevare una dipendenza energetica allineata con la media nazionale. L'offerta regionale di energia primaria, negli ultimi anni, si è notevolmente ridotta, in particolare quella di petrolio e di gas naturale, mentre l' energia prodotta da impiego di fonti rinnovabili, che attualmente costituisce la maggior parte della produzione, è l'unica a mostrare segni di crescita.

La Regione Piemonte si differenzia dal resto d'Italia per una maggiore concentrazione della domanda in fonti di energia virtuose dal punto di vista ambientale, quali il gas naturale e l'energia prodotta dall'impiego di fonti rinnovabili, mentre il consumo di petrolio assorbe una percentuale molto più bassa rispetto al resto della Nazione.

Gas e fonti rinnovabili sono anche le principali fonti destinate alla produzione di energia elettrica, mentre una minima quota è costituita dall'impiego di prodotti petroliferi.

Il consumo finale di energia, nella Regione, è destinato, in linea di massima, a soddisfare la domanda dei principali settori economici d'impiego: civile, industria, trasporti e agricoltura, mentre è pressoché irrilevante il consumo di energia assorbito dai bunkeraggi internazionali e modesto il consumo delle fonti di energia per usi non energetici.

In questo contesto, la natura e la portata degli obiettivi strategici che, nel campo della sostenibilità e di una gestione più razionale delle risorse energetiche, il Piemonte dovrà conseguire, peraltro in armonia con la strategia europea recentemente delineatasi in sede comunitaria, appare complesso.

Nella trasposizione in chiave regionale degli obiettivi comunitari al 2020, il risultato di ridurre gli sprechi di energia mediante un incremento dell'efficienza energetica negli usi finali pari al 20%, di ridurre del pari le emissioni di CO2 rispetto ai valori del 1990, nonché di conseguire un obiettivo pari al 20% nel concorso della produzione di energia da fonti rinnovabili al soddisfacimento del fabbisogno energetico, non costituisce che una prima tappa nel contesto di un più ambizioso processo di affrancamento del sistema-Piemonte dalle fonti energetiche fossili. Un processo, quest'ultimo, teso a coniugare in una difficile equazione l'esigenza di disporre di fonti energetiche affidabili ed economicamente sostenibili con quella di lotta agli inquinamenti e di tutela delle risorse naturali.

I riferimenti normativi in cui si collocano le attuali politiche regionali sono costituiti dal quadro normativo europeo nazionale e regionale; dagli obiettivi del Protocollo di Torino, tutt'ora validi e anzi ulteriormente rilanciati dalla proposta della nuova deliberazione CIPE sull'attuazione delle politiche di riduzione dei gas serra; dalla correlazione con gli strumenti di programmazione, con particolare riferimento a quelli delle qualità dell'aria e della gestione dei rifiuti; dal bilancio energetico nazionale e regionale.

Ad oggi lo strumento di Programmazione delle Politiche energetiche "Il Piano energetico ambientale regionale", vigente dal 2004, è in fase di rielaborazione. Gli strumenti di programmazione e le leggi regionali che si occupano direttamente o indirettamente di politiche energetiche sono diversi a testimonianza della strategicità del tema. Le esigenze imposte da una situazione energetica in rapida evoluzione a livello europeo e mondiale hanno imposto una revisione delle linee guida precedentemente assunte, in modo da mettere a punto nuove azioni regionali, più incisive ed aggiornate alle nuove tendenze e agli sviluppi del quadro globale. A questo fine, la Direzione Ambiente sta attualmente predisponendo una Relazione Programmatica alla Giunta regionale (D.G.R. n. 26 – 7469 del 19 novembre 2007), quale compendio di indirizzi ed obiettivi condivisi e come riferimento dell'azione regionale in materia energetica, nell'ambito del quadro unitario regionale di programmazione, che tratterà tra l'altro temi quali:

la diversificazione delle risorse energetiche e l'incremento dell'utilizzo delle fonti rinnovabili (impianti a biomassa, solari termici, fotovoltaici, ed in misura ridotta, idroelettrici), lo sviluppo della cogenerazione e del teleriscaldamento, nonché di altre tecnologie per l'ottimizzazione energetica, la gestione della domanda di energia attraverso il miglioramento dell'efficienza energetica (con particolare attenzione al settore civile, che consente ampi margini di intervento), garantendo un contenimento dei consumi a parità di servizio reso all'utenza finale.

Le linee di intervento nel settore energetico, puntano sia ad un aumento della produzione da fonti energetiche alternative sia ad un riduzione degli sprechi energetici.

Per quanto concerne gli obiettivi di aumento dell'uso razionale dell'energia e delle fonti rinnovabili, la Regione ha attivato diversi sistemi di incentivazione giustificati e previsti dalle linee strategiche delineate da alcuni strumenti di programmazione regionale quali: il Documento di Programmazione Strategico-Operativa 2007-2013, Indirizzi alla Giunta regionale per la programmazione integrata dei fondi europei, nazionali e regionali, il Programma Operativo Regionale 2007-2013, approvato con decisione della Commissione Europea in data 2 agosto 2007.

Per quanto riguarda invece la riduzione dei consumi energetici, si è concentrata l'attenzione sul settore civile, in considerazione delle elevate dispersioni di energia del patrimonio edilizio esistente. A questo scopo, l'attenzione è stata concentrata su due provvedimenti legislativi, il "Piano stralcio per il riscaldamento ambientale ed il condizionamento" e la Legge regionale in materia di rendimento energetico nell'edilizia.

La l.r. n. 13/2007 "Disposizioni in materia di rendimento energetico nell'edilizia". Ha come obiettivo il conseguimento di un significativo risparmio energetico nel settore dell'edilizia, i cui consumi costituiscono oltre il 30% del consumo energetico complessivo a livello regionale.

Le principali linee d'azione sono: migliorare la qualità energetica degli edifici nuovi e ristrutturati, con l'introduzione di requisiti minimi di prestazione e prescrizioni specifiche riguardanti il sistema edificio-impianto; introdurre la certificazione energetica per edifici nuovi e ristrutturati, di qualunque superficie utile, e nel caso di compravendite e locazioni immobiliari; favorire la diffusione delle fonti rinnovabili (solare termico e fotovoltaico) e degli impianti centralizzati negli edifici con più di 4 unità abitative; razionalizzare le procedure per le ispezioni ed i controlli degli impianti termici per la climatizzazione invernale e dei sistemi di condizionamento d'aria e introdurre il cosiddetto "bollino verde".

## 8.4.5 Il suolo

Il tema del consumo di suolo costituisce uno degli elementi essenziali per verificare lo stato di attuazione delle politiche per il governo del territorio. I risultati derivanti dalle analisi delle dinamiche demografiche rapportate alle informazioni sull'uso dei suoli evidenziano che negli ultimi anni al costante diminuire del tasso di crescita della popolazione non corrisponde, necessariamente, una proporzionale riduzione dello "spazio" necessario per consentire lo sviluppo della presenza antropica sul territorio.

Il fenomeno della globalizzazione ha contribuito ad aumentare il processo di competitività tra i territori, creando la necessità di aumentare l'offerta delle opportunità insediative per le attività economiche, basata su una molteplicità di fattori che richiedono sia la disponibilità di aree e ambiti destinati o da destinare alla realizzazione di nuove opportunità imprenditoriali, sia la connessa necessità di adeguare le

reti infrastrutturali di trasporto alle esigenze di un'economia che ha fatto della divisione del lavoro e delle specializzazioni i cardini sui quali basare i sistemi di equilibrio per il governo dei processi di sviluppo delle società capitalistiche.

A questo fenomeno si aggiunge la propensione, affermatasi negli ultimi decenni, verso un nuovo sistema di relazioni tra uomo, territorio e sistemi abitativi, che ha favorito lo svilupparsi di un modello di struttura insediativa che pone alla base dei processi di pianificazione urbanistica, soprattutto nelle realtà minori, la necessità di reperire nuovi territori di contorno alla corona urbana ove realizzare interventi di tipo estensivo o semiestensivo in grado di soddisfare le nuove esigenze derivanti dalla moltiplicazione degli interessi e dall'aspirazione verso schemi e tipologie residenziali unifamiliari e/o bifamiliari, caratterizzate dalla presenza di destinazioni d'uso monofunzionali e da un elevato livello di consumo di suolo pro capite.

Si è contrapposta, a questo processo, la tendenza, tipica dei grandi centri urbani, a favorire processi di riqualificazione urbana conseguenti alla presenza di numerose aree a destinazione produttiva, non più compatibili con i tessuti caratterizzanti la città dell'abitare, delle attività economiche e dei servizi.

Da questi presupposti deriva il processo di rigenerazione dei tessuti costruiti che si è sviluppato all'interno degli ambiti urbani, attraverso la redazione ed attuazione di piani e programmi che hanno sostenuto e realizzato la terziarizzazione e nuova urbanizzazione dei contesti cittadini.

Queste politiche, ampiamente sostenute mediante l'investimento di risorse pubbliche, hanno portato alla riqualificazione di numerose aree e ambiti dei tessuti edilizi delle grandi realtà urbane.

Il sistema di rilevazione dell'andamento del consumo di suolo rappresenta un indicatore essenziale per comprendere la dimensione dei fenomeni sopra descritti, per verificare le politiche, per correggere gli errori, per indirizzare le azioni verso ipotesi e previsioni in linea con i principi dello sviluppo sostenibile, che sono posti alla base di tutte le strategie territoriali che si esplicano ai differenti livelli di governo del territorio.

I dati derivanti dal monitoraggio delle trasformazioni territoriali relative al Piemonte mostrano un costante aumento del consumo di suolo conseguente sia alle motivazioni sopra esposte, sia in relazione ad alcune politiche finalizzate allo sviluppo economico che hanno caratterizzato gli ultimi anni: l'impulso alla realizzazione di nuovi poli produttivi per favorire l'attività di impresa, lo sviluppo di una nuova rete per la distribuzione commerciale basata sulla realizzazione di polarità dedicate alla grande distribuzione, che ha caratterizzato l'ultimo decennio e rispetto alla quale sono già stati posti in atto meccanismi di tipo limitativo.

Rispetto alle rilevazioni di livello nazionale il territorio piemontese si pone di poco al di sopra della media generale.

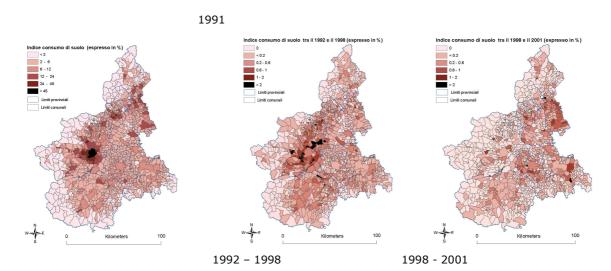


Figura 8 - Indici del consumo di suolo in Piemonte

Le informazioni raccolte mostrano una tendenziale riduzione del tasso di crescita del consumo di suolo nell'ambito del sistema metropolitano torinese (dati 1992 – 1998 e 1998 – 2001), già ampiamente interessato da fenomeni di urbanizzazione negli scorsi decenni (dato 1991), a fronte di un aumento del "bisogno di suolo" nelle altre province piemontesi, meno interessate dal processo di industrializzazione degli anni '60 e '70 dello scorso secolo.

In questa panoramica si sottolineano gli incrementi che hanno caratterizzato, in periodi diversi ma comunque relativi agli ultimi quindici anni, le zone dell'alessandrino (territorio di confine e di influenza delle dinamiche di sviluppo del tessuto produttivo e insediativo connesse all'area genovese), del novarese (ambito di gravitazione del sistema metropolitano milanese) e per ultimo, in termini temporali, del cuneese (ambito caratterizzato dalle notevoli potenzialità economiche in termini di risorse finanziarie e di possibilità localizzative).

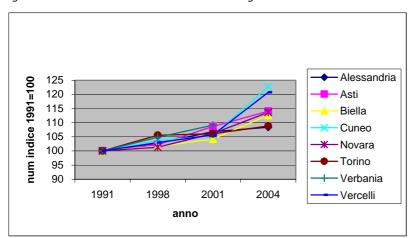


Figura 9 - Andamento del consumo di suolo agricolo nelle Province del Piemonte

Il quadro che ne deriva testimonia la dinamicità delle trasformazioni che hanno interessato il territorio piemontese e soprattutto la necessità di favorire una nuova concezione dello sviluppo della rete delle relazioni economiche e sociali, per realizzare un sistema che favorisca l'affermarsi di una competitività sostenibile tra i territori, basata, anche e non solo nelle aree provinciali, su di un insieme di previsioni e azioni finalizzate al perseguimento di un processo di programmazione e di pianificazione che ponga come fondamento delle proprie politiche il principio della rigenerazione e della riqualificazione dei tessuti già compromessi dall'azione antropica, contenendo l'utilizzo di nuovo suolo.

Il tema già ampiamente trattato e disciplinato del "ricostruire nella città costruita" che ha contraddistinto gli anni '90, con la diffusione di strumenti di programmazione e progettazione negoziata che hanno caratterizzato la riconversione di numerosi ambiti urbani, va posto alla base delle politiche ordinarie per il governo del territorio, non rappresentando "il caso", ma la consuetudine, anche nelle realtà minori. Questo principio risulta oggi ancora più attuale, non solo in virtù della necessità di preservare il territorio, l'ambiente e il paesaggio da aggressioni di tipo degenerativo, ma anche in base alla constatazione della crescente erosione delle aree caratterizzate da notevole produttività agricola, il cui patrimonio regionale risulta in costante diminuzione sia a livello quantitativo che qualitativo.

Lo sviluppo, soprattutto nei territori pianeggianti, di nuove aree di trasformazione urbanistica (produttive, residenziali, commerciali, ecc.) sta lentamente, ma costantemente, intaccando il capitale delle aree di pregio agricolo (dalle classi I alla III di capacità d'uso). A questo fenomeno si aggiunge il processo di "insularizzazione" delle superfici agricole derivante dalla frammentazione del territorio ad opera delle reti infrastrutturali di trasporto, necessarie per garantire l'accessibilità ai territori di nuova urbanizzazione, che ne penalizza le potenzialità.

Figura 10 - Disponibilità regionale di suoli di prima classe

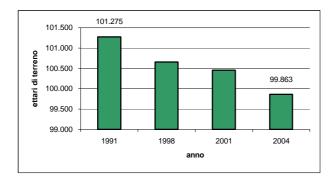
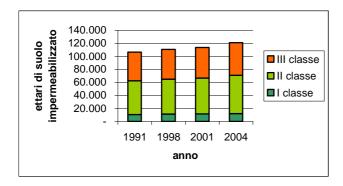


Figura 11 - Andamento del consumo di suolo nelle diverse classi di capacità di uso del suolo



Il fenomeno dell'impermeabilizzazione delle superfici riveste un ruolo preminente anche rispetto alle tematiche connesse alla difesa del suolo con particolare riferimento agli ambiti montani, vallivi e collinari, dove l'incremento delle aree urbanizzate ha contribuito alla diminuzione delle capacità drenanti dei terreni con conseguente aumento dei fattori di pericolosità e di rischio idrogeologico.

Nell'ottica complessiva sopra descritta appare evidente la necessità di costruire un sistema di relazioni tra uomo, territorio, ambiente e opportunità di sviluppo economico, caratterizzato dalla necessità di favorire l'affermarsi di un processo di programmazione strategica teso al perseguimento di obiettivi di sostenibilità che incentivino i processi di riqualificazione territoriale, finalizzati a consentire il riuso e la ricapitalizzazione degli ambiti territoriali già antropizzati, la razionalizzazione della rete delle connessioni infrastrutturali di supporto allo svolgimento delle attività economiche e la tutela e valorizzazione del patrimonio agricolo, naturale, paesaggistico e ambientale che caratterizza il territorio regionale piemontese.

## 8.4.6 I boschi

Negli ultimi quarant'anni si è assistito ad un graduale aumento dei boschi, soprattuttoa causa dell'abbandono delle attività agricole in montagna e collina, ed alla successiva invasione di pascoli e coltivi. L'Inventario Forestale Regionale (IFR 2006) individua per il Piemonte una superficie forestale pari a 922.866 ettari, di cui 48.206 ha degli impianti di arboricoltura da legno. Tra il 1999 e il 2006 la Regione Piemonte ha realizzato dei Piani Forestali Territoriali (PFT) che rappresentano lo strumento conoscitivo e di pianificazione per ambiti territoriali sovracomunali, le "Aree Forestali". Le Aree Forestali sono la base territoriale su cui è impostata la pianificazione operativa, estesa all'intera superficie forestale della Regione, a prescindere dai soggetti proprietari e dalle fasce altimetriche.

La Regione promuove azioni strategiche per lo sviluppo del settore per disciplinare gli interventi nel bosco, prevenire e limitare l'abbandono delle superfici boschive, regolare, diffondere e incentivare la pratica delle attività selvicolturali e attuare una politica forestale volta ad incentivare le potenzialità del bosco come "risorsa" anche economica oltre che ambientale in un'ottica di sostenibilità, valorizzando la multifunzionalità del bosco e la sua gestione su basi naturalistiche.

La Legge Forestale individua nella gestione attiva ed in forma associata uno degli strumenti in grado di garantire la qualità delle operazioni in bosco e la realizzazione di progetti di filiera e di uso

multifunzionale del patrimonio boschivo, anche in funzione del suo valore collettivo di risorsa naturale rinnovabile oltre che economico.

La Legge Forestale inoltre riconosce l'importanza strategica delle foreste e dei pascoli piemontesi, il loro ruolo multifunzionale e quindi la necessità di una gestione sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale; riconosce inoltre che la promozione del settore silvo-pastorale nel suo complesso costituisce una effettiva opportunità per lo sviluppo socio-economico, in particolare nelle aree di montagna, ed una importante occasione anche per la creazione di posti di lavoro nelle zone rurali, nonché per il mantenimento ed il miglioramento di un equilibrato paesaggio nelle aree extraurbane piemontesi.

#### 8.4.7 I parchi

In Piemonte sono state istituite con legge regionale 63 Aree protette per una superficie complessiva di 160.000 ettari gestiti da 35 Enti. Cinque Aree protette sono gestite dalla Provincia di Torino e 4 da Comuni. I Comuni complessivamente interessati e compresi in Area parco sono 274.

Oltre alle Aree protette regionali, la Regione Piemonte conta due Parchi Nazionali: il Gran Paradiso istituito nel 1922 e la Val Grande istituito nel 1992 che interessano complessivamente una superficie di 48.500 ettari.

Tra le Aree tutelate, particolare importanza riveste il Sistema della Fascia fluviale di Po istituito nel 1990 che interessa tutto il tratto piemontese del Fiume lungo 235 km su una superficie di 35.515 ettari.

Le nuove politiche ambientali della Regione in materia di tutela del patrimonio naturale, hanno l'obiettivo di garantire la salvaguardia delle aree naturali presenti sul territorio regionale e la tutela della biodiversità nel rispetto delle convenzioni internazionali e delle normative europee che regolano la materia

In particolare la Regione nell'operare per la tutela degli ambienti naturali, si propone di intervenire attraverso una revisione complessiva della normativa vigente che ridisegni il Sistema di tutela e soprattutto lo renda più moderno e differenziato tenendo conto dello sviluppo attuativo delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC), introdotti dalle Direttive Europee "Habitat" e "Uccelli", che costituiscono aree complementari e differenti rispetto al Sistema delle aree naturali protette, ma che si inseriscono in un più complesso disegno di pianificazione e di gestione del territorio regionale.

Per raggiungere l'obiettivo di coniugare oggetti diversi come le aree protette, i SIC, le ZPS e quelle parti di territorio che svolgono un ruolo prioritario nella conservazione della natura, rafforzandone il ruolo e le funzioni, la Regione ha scelto di prevedere la costituzione della Rete Ecologica Regionale, comprendente il Sistema delle aree protette piemontesi, le Zone Speciali di Conservazione (ZSC), i SIC e le ZPS derivanti dall'applicazione delle citate Direttive Europee e facenti parte della Rete Natura 2000, i corridoi ecologici e le connessioni naturali presenti sul territorio regionale.

La Regione intende quindi costruire uno strumento idoneo a definire la Rete Ecologica Regionale, strumento che è individuato nella Carta della Natura Regionale, che si connota come parte integrante del sistema pianificatorio territoriale generale.

La Carta della Natura Regionale si configura come uno strumento di studio, valutazione, approfondimento conoscitivo che si colloca all'interno del processo complessivo di pianificazione territoriale, rispondente anche ai nuovi indirizzi che emergono dalle politiche urbanistiche e territoriali in corso di definizione da parte della Regione e comunque collocabile oggi all'interno dei processi previsti dalle vigenti normative in materia.

La Rete Ecologica che si verrà a delineare è stata pensata come un elemento di chiarezza e di trasparenza nei confronti degli Enti locali, in primo luogo, e di tutti i cittadini: infatti attraverso il processo di costruzione della Rete si rende esplicito il disegno complessivo evidenziando i diversi livelli di attenzione, e conseguentemente di regolamentazione, dei territori facenti parte della Rete stessa. Le aree protette (parchi, riserve e zone di salvaguardia) sono infatti oggetti differenti rispetto ai Siti di Importanza Comunitaria, alle Zone di Protezione Speciale ed alle Zone Speciali di Conservazione che, a loro volta, sono oggetti diversi rispetto ai corridoi ecologici ed alle connessioni naturali. Ciò comporta differenti forme di tutela e differenti forme di gestione, ma compone comunque un quadro omogeneo che ha per oggetto l'insieme dei valori naturali e della biodiversità che connotano il territorio.

L'utilizzo della pianificazione del territorio per l'individuazione e per la gestione dell'intero sistema fa sì che sia possibile una partecipazione collettiva al processo di tutela coinvolgente i livelli di governo locali fino a quello regionale e tutti gli attori interessati alle politiche territoriali.

La struttura di pianificazione territoriale delle diverse aree protette resta altresì quella esistente e consolidata riferita ai Piani di area, ai Piani naturalistici, ai Piani di gestione ed ai Piani di assestamento forestale: a questi va aggiunto il Piano economico-sociale, strumento di programmazione proprio della Comunità delle aree protette che, come detto, tramite questo Piano, può esercitare pienamente le funzioni di regia ad essa affidate.

I Piani territoriali, urbanistici e di settore, i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, possono assumere gli effetti e l'efficacia dei piani di gestione, qualora predisposti in conformità con le Linee Guida

per la gestione dei siti Natura 2000 adottate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio con Decreto 3 settembre 2002.

#### 8.5 LA DIFESA DEL SUOLO

## 8.5.1 Le politiche

Le tematiche connesse alla difesa del suolo ed alla mitigazione del rischio geologico ed idrogeologico rappresentano elementi basilari nell'indirizzo delle azioni di pianificazione e di governo del territorio nonché conoscenze indispensabili per la valutazione della compatibilità e sostenibilità di scelte localizzative e di sviluppo.

La conoscenza dei fenomeni naturali che caratterizzano il territorio, la loro diffusione ed evoluzione rappresenta il primo passo per la previsione e prevenzione di quegli eventi che, in interazione con le attività umane, possono costituire elementi di rischio per la sicurezza delle popolazioni. Al contempo tale conoscenza deve consentire azioni di governo del territorio finalizzate a condizionare le pressioni antropiche evitandone o mitigandone gli impatti più negativi.

Le politiche di difesa del suolo nella Regione Piemonte si basano sull'attuazione delle disposizioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico vigente, strumento cardine per le azioni di difesa del suolo di tutto il bacino del Po, in linea con la Direttiva "Alluvioni"2007/60/CE entrata in vigore nel novembre 2007, e coniugano interventi non strutturali con quelli strutturali.

Le attività sono svolte nella ricerca della condivisione con i soggetti presenti sul territorio sia attraverso attività istituzionali ordinarie (le fasi di osservazioni ai Piani, le conferenze programmatiche, i tavoli tecnici di concertazione per l'adeguamento al PAI), ma anche attraverso progetti o strumenti volti alla concertazione di azioni strategiche riguardanti la messa in sicurezza del territorio, la rinaturazione, le manutenzione e la rilocalizzazione.

Questi obiettivi sono perseguiti, in termini di progetti, ad esempio, dal "Progetto strategico speciale Valle Po" promosso dall'Autorità di bacino del Po, che coinvolge, tutte le Province rivierasche, le Regioni e gli Enti Parco, e dal "progetto Manumont" che persegue finalità strategiche, come dimostrare la sostenibilità di un sistema di manutenzione permanente, definire concetti e criteri condivisi di ricognizione, controllo e manutenzione del territorio, proporre modelli di coinvolgimento degli enti locali nell'attività di manutenzione, individuare i meccanismi di finanziamento continuativi per l'attività di manutenzione, ecc. Sempre in termini di condivisione, diventa importante la diffusione dei dati: i sistemi informativi geografici rappresentano uno strumento adeguato per rispondere efficacemente a questa esigenza, in quanto consentono di sistematizzare i processi di acquisizione e di divulgazione.

Con questa finalità sono attivati servizi web-gis quali il Disuw, il Sicod, il catasto sbarramenti, ecc... costantemente implementati dalle informazioni derivanti dal processo di pianificazione e programmazione.

La possibilità offerta dai sistemi informatici di creare collegamenti tra dati disponibili in rete, prodotti e divulgati da soggetti diversi ma a vario titolo coinvolti nei processi di pianificazione, (quali le Province, i Comuni, l'Arpa, l'Aipo, ecc.) contribuisce ad accrescere il valore delle informazioni disponibili, integrandole e completandole, ed in tal senso opera il sistema informativo regionale a supporto delle attività di difesa del suolo.

Tale sistema informativo potrà essere implementato dai dati derivanti dall'attività oggi in corso che ha come obiettivo la razionalizzazione degli studi esistenti in tema di dissesto idraulico ed idrogeologico in modo condiviso tra più enti, attraverso la loro schedatura ed inserimento in un data base al fine di supportare le attività di pianificazione e programmazione.

#### 8.5.2 Gli interventi non strutturali

Gli "interventi non strutturali" contribuiscono, da una parte, a creare quel sistema di conoscenze, attraverso gli studi e attraverso i piani, che sempre più vuole essere condiviso a tutti i livelli con gli enti e le strutture competenti, dall'altra a contenere la pericolosità ed il rischio in prossimità della rete fluviale privilegiando scelte progettuali meno impattanti e più compatibili col territorio, anche con l'obiettivo, laddove possibile, di recuperare i sistemi naturali.

Le azioni non strutturali intervengono sugli insediamenti e sui territori esposti a rischio con un insieme articolato di disposizioni, normative e direttive per regolare l'uso del suolo. Ed è proprio per perseguire le azioni non strutturali che è stato messo in atto il processo di adeguamento al PAI attraverso la pianificazione locale e provinciale.

Per quanto riguarda la pianificazione, il PAI si attua a livello regionale attraverso gli strumenti di pianificazione di ordine comunale e provinciale, con il contributo che ogni Ente dà secondo le proprie competenze.

Per i corsi d'acqua principali le fasce fluviali, poste inizialmente dal Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (1998), e successivamente integrate dal PAI del 2001 e da successive modificazioni ed integrazioni, definiscono un assetto progettuale dell'intero corso d'acqua o delle tratte di valle. Le fasce sono pertanto recepite integralmente dai piani locali e possono essere modificate al fine di adattarle ad elementi

morfologici rilevabili ad una scala di maggior dettaglio, rispettandone comunque l'unitarietà: la valutazione del sistema dissestivo dei corsi d'acqua deve essere affrontata nella sua interezza, per quanto possibile ed è quindi un tema che le Province devono necessariamente affrontare nei propri piani territoriali di coordinamento.

Bisogna tener conto, tra l'altro, che gran parte dei corsi d'acqua piemontesi sono interessati dalle fasce fluviali ed è confermato come il *trend* di utilizzo di tali ambiti per usi antropici, successivamente all'entrata in vigore del PSFF, si sia decisamente abbassato.

Per quanto riguarda l'aggiornamento del quadro del dissesto individuato dal PAI, la fase di adeguamento degli strumenti urbanistici locali, ancora in corso, è stata guidata da specifici e puntuali provvedimenti adottati dalla Regione Piemonte per integrare le indicazioni del Piano stralcio di bacino ed ha portato alla definizione di più di 400 piani approvati.

La fase di adeguamento al PAI, nel lungo periodo della sua esplicazione, ha superato le iniziali diffidenze delle comunità locali, ed è diventata parte integrante della "cultura" amministrativa e pubblica regionale e locale nella consapevolezza comune che le fragilità del territorio regionale in termini di dissesto idrogeologico vanno rispettate e risolte con scelte a volte anche importanti da parte di ogni soggetto coinvolto, al fine di non appesantire ulteriormente situazioni non sempre affrontabili attraverso interventi strutturali.

Questa fase ha messo in evidenza da un lato la volontà e la caparbietà di tutti i soggetti coinvolti nell'attuare il complesso processo di adeguamento del piano di bacino e la capacità di assimilare e fare proprie tutte le norme e le regole che nel tempo si sono succedute, ma dall'altro ha anche messo in evidenza contraddizioni, difficoltà applicative e procedurali, criticità intrinseche anche delle strutture amministrative che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi posti dal PAI e che la Regione è comunque determinata ad affrontare al suo interno e con altri enti competenti, attraverso tutte le possibili azioni di concertazione.

La fase di adeguamento al PAI ha quindi interessato in Piemonte, in prima battuta, principalmente i Comuni che attraverso i PRG definiscono un livello di conoscenza approfondito e puntuale del proprio territorio in termini di dissesto idraulico ed idrogeologico e contribuiscono a ricomporre il quadro del dissesto del bacino del Po. Dalle figure 1 e 2 emerge come tali approfondimenti portino ad una densità di area in dissesto (rispetto alla dimensione del territorio comunale) per lo più maggiore rispetto a quella definita nel PAI.

Figura 12 – Carta della densità dei dissesti areali derivanti dal PAI (valori espressi in %)

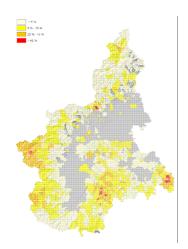
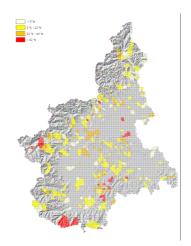


Figura 13 – Carta delle densità dei dissesti derivanti dagli adeguamenti degli strumenti urbanistici (valori espressi in %)



Le Province, invece, dovranno utilizzare il loro strumento di pianificazione come strumento che individua una visione strategica e che, anche dal punto di vista dell'interpretazione territoriale, assegna al proprio piano un valore aggiunto rispetto al piano di bacino, anche attraverso l'individuazione di specifiche aree strategiche e l'elaborazione di normative coerenti col PAI ma reinterpretate rispetto alle peculiarità emerse.

Nei Ptcp si dovrà costruire, in modo concertato col territorio, un quadro del dissesto, tenendo conto di quanto elaborato dai Comuni nei propri Prg, individuare le aree di propensione al dissesto, elaborare studi specifici ed unitari sui corsi d'acqua, definire quadri programmatici di intervento, anche sui principi della perequazione territoriale.

Con le Province è stato avviato (nel marzo 2006) un primo momento di copianificazione, attraverso la sottoscrizione di un Accordo preliminare, che condurrà alla sigla delle Intese sui Piani territoriali di

coordinamento provinciali (ai sensi del D.lgs. 112/98 e della l.r. 44/2000) al fine di assegnare a questi strumenti la valenza di PAI.

Questo processo contribuisce a formare un quadro di conoscenze e di criticità del territorio condivise, e condivisi devono anche essere gli obiettivi di tutela e sicurezza delle future scelte localizzative di nuovi insediamenti e infrastrutture, che dovranno sempre confrontarsi con la fragilità territoriale soprattutto in un'ottica di maggiori benefici a fronte di minori costi monetari e ambientali.

Gli obiettivi di recupero e riqualificazione dei sistemi ambientali e di riduzione del rischio idraulico e idrogeologico devono essere perseguiti attraverso una concertazione di azioni forti in termini di manutenzione del territorio e di gestione dei sedimenti, di rinaturazione, di buona gestione delle attività estrattive e di rilocalizzazioni di edifici esistenti in zone a rischio.

Tali azioni interagiscono direttamente con il territorio, ed incidono significativamente su questo: emerge quindi prioritariamente l'esigenza di correlare le problematiche di fragilità dei domini fluviali e dei territori montani e collinari con le linee strategiche di sviluppo del territorio cercando opzioni di sostenibilità e di basso impatto ambientale.

#### 8.5.3 Gli interventi strutturali

Le "azioni strutturali" hanno la funzione di ridurre la pericolosità per gli insediamenti esistenti con interventi preventivi sulle cause attraverso l'attuazione di assetti progettuali volti a rendere i corsi d'acqua ed i versanti più stabili e sostenibili.

Le scelte programmatiche e progettuali si basano sul sistema di conoscenza derivante da studi e piani alle diverse scale, oltre che dalle segnalazioni puntuali degli enti territoriali locali. Il principale riferimento per la programmazione è comunque il PAI, che fornisce un quadro d'intervento calibrato sia per i principali corsi d'acqua che per versanti.

La fase di programmazione dovrà comunque essere sempre più collegata alle situazioni che emergono, oltre che dal PAI, anche dagli strumenti provinciali e locali, al fine di costruire un sistema che, a partire da analisi e studi di ordine idraulico e geomorfologico, evidenzi le situazioni di criticità.

Le varianti più recenti che hanno modificato o integrato il PAI contengono assetti di progetto che prevedono sia sistemi arginali anche consistenti, laddove la compromissione del territorio obbliga a tali scelte, sia aree di libera divagazione o vasche di laminazione controllata.

Le ultime progettazioni sono comunque volte a rendere le opere qualitativamente più aderenti agli obiettivi tecnici ed ambientali da conseguire in ordine al massimo rispetto dell'ambiente e del corso d'acqua medesimo.

Le attività ordinarie nel campo di interventi strutturali di assetto idrogeologico tendono a limitare l'aggravamento delle situazioni di rischio, ma si deve tener conto anche degli eventi a carattere eccezionale che possono interessare parti del territorio piemontese, ai quali si deve far fronte con azioni di tipo straordinario; tali azioni, a volte di rilevanza superiore a quella locale, dovranno comunque fare riferimento a criteri di gestione, dettate dalla Direttiva 2007/60/CE, non ancora recepite nella normativa nazionale

Per quanto riguarda le fasi di programmazione, in termini di attuazione di interventi strutturali per la difesa del suolo, al fine della riduzione dello stato di dissesto ed il rischio idraulico ed idrogeologico, sono stati risolti i principali nodi idraulici critici (Ivrea, San Mauro e Torino), sono stati messi in sicurezza gli ambiti a rischio lungo gran parte dei principali corsi d'acqua (Po, escluso il nodo critico di Casale Monferrato attualmente oggetto di pianificazione specifica e programmazione di interventi, Tanaro, Dora Baltea e Sesia a valle di Vercelli), sono stati realizzati interventi sulle principali aree a rischio molto elevato (RME) che, verificate nell'ambito degli studi di compatibilità di adeguamento dei PRG al PAI, vengono riperimetrate o eliminate.

Le principali fonti di finanziamento, tramite le quali si rende possibile intervenire ai fini anzidetti, sono i fondi nazionali ex art. 16 Legge n. 179/2002, ed i fondi per le aree sottoutilizzate (Legge n. 208/1998); detti fondi vengono impiegati per la soluzione di problematiche di una certa rilevanza in termini di dissesto e quindi di pericolosità. Vengono inoltre impiegate risorse regionali ai sensi della l.r. n. 54/1975, risorse ai sensi della l.r. n. 16/1999 (Testo unico per la montagna) e risorse finalizzate alla manutenzione idraulica, rese fruibili dalle ATO ai sensi dell'art. 8 della l.r. n. 13/1997. La disponibilità dei fondi statali e regionali di settore dipende dalle disposizioni contenute nelle leggi finanziarie dello Stato e della Regione.

# 8.5.4 Le politiche integrate per la riqualificazione dei bacini idrografici: i Contratti di fiume e lago

I Contratti di fiume sono strumenti di programmazione negoziata correlati ai processi di programmazione strategica per la riqualificazione dei bacini fluviali, comprensiva degli aspetti paesistico-ambientali, attraverso una metodologia e un percorso di co-pianificazione, condivisi con tutti gli attori interessati. In particolare, i Contratti di fiume, individuati come strumenti di attuazione del Piano regionale di tutela delle acque, costituiscono lo strumento che permette lo sviluppo di sinergie tra contratti di fiume e pianificazione territoriale provinciale.

Il Contratto di fiume è, dunque, la sottoscrizione di un accordo che permette sia di adottare un sistema di regole finalizzate alla ricerca di soluzioni efficaci per la riqualificazione di un bacino fluviale, sia di attuare il passaggio da politiche di tutela dell'ambiente a più ampie politiche di "gestione delle risorse paesistico-ambientali". Attraverso tali strumenti si può agire su molteplici settori quali la difesa del suolo, la protezione del rischio idraulico, la tutela delle acque, ma anche la tutela e la valorizzazione del paesaggio, nonché la protezione e tutela degli ambienti naturali.

Il contratto di fiume è uno strumento di cooperazione istituzionale finalizzato alla:

- condivisione delle politiche territoriali;
- definizione di obiettivi condivisi di trasformazione del territorio;
- predisposizione di strumenti di copianificazione tra le diverse componenti settoriali e specialistiche;
- sperimentazioni di azioni di perequazione territoriale;
- avvio di procedure per l'adeguamento della pianificazione territoriale (provinciale) e urbanistica (comunale).

Il Ptr promuove, nell'ambito della strategia di piano relativa alla Sostenibilità ambientale, specifiche azioni di tutela e valorizzazione della risorsa acqua; si propone di perseguire quali obiettivi specifici, la tutela quali-quantitativa delle acque superficiali e sotterranee ed una loro tutela e gestione ambientalmente sostenibile.

Inoltre, il Ptr riconosce l'acqua quale bene pubblico prezioso essenziale per tutti gli esseri viventi, per l'ambiente e per il progresso economico e sociale, da proteggere, condividere e utilizzare in modo sostenibile. A tal fine il Ptr fa propri gli obiettivi del Piano regionale di tutela delle acque da perseguire attraverso la protezione e la valorizzazione del sistema idrico piemontese nell'ambito del bacino di rilievo nazionale del fiume Po e nell'ottica dello sviluppo sostenibile della comunità. In particolare, si recepiscono integralmente le misure di tutela qualitativa e quantitativa delle acque.

Al fine di proteggere e preservare lo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici, il Ptr fornisce una serie di direttive che riguardano:

- la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento da attuare con il risanamento dei corpi idrici inquinanti;
- il miglioramento dello stato delle acque e la protezione di guelle destinate a particolari usi;
- il perseguimento di usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- il mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate.

## 8.6 LE POLITICHE SOCIALI

Il riferimento per le politiche sociali regionali è costituito dai sequenti documenti:

- Documento di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale (2008-2010),
- Programma Operativo Regionale (POR FSE 2007-2013);
- Programma Casa: 10.000 alloggi entro il 2012;
- Documento Unitario di Programmazione (2007-2013).

L'Agenda sociale 2005-2010 persegue una doppia strategia a sostegno dei due macro obiettivi della prosperità e della solidarietà: le azioni verso il pieno impiego e la lotta alla povertà e l'estensione di uguali opportunità a tutti gli individui della società.

La linea progettuale si colloca in questo contesto e si raccorda con l'obiettivo strategico che la Regione si prefigge di raggiungere attraverso il costruendo *Piano triennale degli interventi e dei servizi sociali*: l'orientamento della propria azione alla coesione sociale, all'inclusione delle fasce deboli, alla tutela e garanzia dei diritti di cittadinanza. Il Piano si propone come lo strumento di programmazione con il quale vengono definiti i contenuti della cittadinanza sociale in Piemonte e gli strumenti e le risorse con cui tali contenuti, attraverso la sussidiarietà orizzontale e verticale, all'interno di responsabilità e titolarità di funzioni certe, dovranno essere declinati.

La linea progettuale si propone con caratteristiche di continuità, coerenza e integrazione all'interno della programmazione sociale e sanitaria regionale come definite nella I.r. 8 gennaio 2004, n. 1, "Norme per la realizzazione del sistema regionale integrato di interventi e servizi sociali e riordino della legislazione di riferimento" e nel "Piano socio-sanitario regionale 2007-2010" approvato dal Consiglio Regionale in data 24 ottobre 2007.

L'obiettivo generale della linea progettuale è il recupero della coesione sociale attraverso la realizzazione di azioni complesse, volte a prevenire l'esclusione dalla società civile, favorire l'accompagnamento e il reinserimento sociale delle fasce di popolazione a maggiore rischio, promuovere l'integrazione sociale e lavorativa rimuovendo i vincoli esistenti.

Le azioni si propongono di:

 garantire l'integrazione sociale attiva di tutti promuovendo la partecipazione al mercato del lavoro;

- garantire a tutti l'accesso alle risorse, ai diritti e ai servizi sociali di base necessari per partecipare alla società, affrontando le forme di discriminazione che sono causa di emarginazione;
- intervenire contro la povertà e l'esclusione fra le persone e i gruppi più emarginati;
- sostenere le pari opportunità di genere e le pari opportunità per tutti: le pari opportunità di genere e le pari opportunità in senso ampio costituiscono per la Regione una priorità trasversale fondamentale, che si intende declinare in ogni fase e in ogni aspetto della programmazione 2007-2013.

### 8.6.1 Le politiche per la casa

La politica regionale in materia di edilizia residenziale pubblica è delineata nel "Programma Casa: 10.000 alloggi entro il 2012". L'obiettivo del Programma è prioritariamente quello di offrire alloggi in affitto a canone calmierato per dare una prima risposta alle esigenze delle famiglie piemontesi.

Gli obiettivi qualificanti perseguiti con il Programma Casa sono:

- intervenire a favore delle fasce deboli della popolazione, che hanno difficoltà a trovare una soluzione abitativa stabile e decorosa, con l'offerta di alloggi in affitto a prezzi accessibili rispetto alle capacità di reddito;
- realizzare prioritariamente alloggi da destinare all'affitto a canone sociale o a canone calmierato;
- supportare con specifiche misure la ricerca della casa da parte di giovani e anziani e favorire l'integrazione e il mix sociale;
- incentivare la possibilità di poter stipulare contratti di affitto a canone concordato (legge 431/98) anziché a libero mercato;
- privilegiare la realizzazione degli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente al fine di ridurre la tendenza ad occupare nuovi spazi compromettendo il territorio;
- vincolare la progettazione e la realizzazione degli interventi all'obiettivo di contenere i consumi dell'energia e delle risorse ambientali, favorire l'uso delle fonti energetiche rinnovabili e dei materiali eco-compatibili.

Il piano prevede la realizzazione di 10.000 unità abitative, così ripartite:

- circa 6.000 in edilizia sovvenzionata;
- circa 2000 in edilizia agevolata;
- circa 1700 rivolte ai giovani (contributi individuali);
- circa 300 rivolte agli anziani per il primo biennio in edilizia sovvenzionata e agevolata. Per i bienni successivi la quota destinata agli anziani è ricompresa negli interventi di edilizia sovvenzionata e agevolata.

La programmazione di edilizia residenziale pubblica prevista copre un periodo di sei anni (2007-2012) suddiviso in tre bienni.

Le risorse stanziate per il primo biennio (2007-2008) e da stanziare sui successivi due bienni (2009-2010, 2011-2012) sono distribuite tra edilizia sovvenzionata e agevolata in percentuale del 75% sovvenzionata e 25% agevolata.

Per il primo biennio sono stati programmati 4000 alloggi, 3400 per il secondo biennio e 2600 alloggi per il terzo biennio.

Il Programma si pone principalmente l'obiettivo di favorire la localizzazione degli interventi laddove la domanda è presente ed in maniera equa tra tutti i Comuni che partecipano al programma.

In coerenza con le linee strategiche di pianificazione regionale, il Programma si pone l'obiettivo di limitare l'utilizzo a scopi edificatori delle aree libere e ancor più di favorire il recupero delle aree urbane degradate o delle aree industriali dismesse nonché di valorizzare il vasto patrimonio edilizio esistente. I programmi biennali di attuazione del nuovo programma casa regionale vincolano la progettazione

I programmi biennali di attuazione del nuovo programma casa regionale vincolano la progettazione all'obiettivo di minimizzare i consumi dell'energia e delle altre risorse ambientali; mirano a favorire l'uso di fonti energetiche rinnovabili.

Per completare la risposta offerta dalla Regione Piemonte per temperare disagio e vulnerabilità sono state approvate dalla Giunta le "Linee guida per il social housing" ad integrazione delle misure di intervento previste dal Programma casa.

Gli interventi considerati nelle Linee guida sono suddivisi in due macro-tipologie per realizzare:

- residenze temporanee, a loro volta articolate in alloggi individuali, residenze collettive e alloggi per l'inclusione sociale, quali microcomunità protette o pensioni/alberghi sociali;
- alloggi individuali destinati alla locazione permanente.

La realizzazione degli interventi di Social housing dovranno essere realizzati in co-finanziamento pubblico/privato in misura variabile in relazione alla tipologia di intervento considerato.

#### 8.6.2 Il Welfare

E' l'area dove l'intervento della Regione deve far fronte ai fabbisogni crescenti della popolazione anziana, dei giovani, delle famiglie e dei minori.

Il macro-obiettivo della Regione per quest'area è indicato nel Dpefr 2008-2010 e riguarda il miglioramento delle condizioni sociosanitarie della popolazione regionale. Gli obiettivi generali derivanti dal macro-obiettivo riguardano:

- la promozione della qualità e dell'accessibilità delle prestazioni sanitarie, riqualificando la spesa sanitaria regionale ed avvicinando i servizi e le prestazioni sanitarie al cittadino;
- 2 la promozione delle politiche sociali per i soggetti deboli, per le famiglie e per i minori;
- la promozione delle politiche per la riduzione della conflittualità sociale ed i fenomeni della devianza e della criminalità;
- 4 la promozione del miglioramento del sistema regionale dell'istruzione.

Ciascun obiettivo generale è declinato in obiettivi specifici.

Relativamente al primo obiettivo generale, gli obiettivi specifici riguardano:

- la gestione del sistema sanitario regionale secondo criteri di efficienza ed efficacia;
- la predisposizione e gestione di nuovi, efficaci strumenti di programmazione socio-sanitaria regionale;
- la promozione di nuovi investimenti in strutture e tecnologie.

L'Obiettivo Generale 2 è declinato nei seguenti obiettivi specifici:

- promuovere strumenti di definizione dei criteri di accesso e di contribuzione alla spesa per le prestazioni sociali;
- promuovere lo sviluppo di servizi diurni di assistenza per anziani con limitata autonomia;
- attivare politiche per gli anziani non autosufficienti;
- promuovere politiche per la famiglia;
- predisporre nuovi strumenti per le politiche sociali.

L'Obiettivo Generale 3 è declinato nei seguenti obiettivi specifici:

- migliorare le condizioni di vita della popolazione immigrata e nomade;
- favorire il reinserimento lavorativo dei detenuti in semilibertà o ammessi al lavoro esterno.

L'Obiettivo Generale 4 è declinato nei seguenti obiettivi specifici:

 sviluppare il sistema e la qualità dell'offerta formativa e dei servizi con particolare attenzione alla centralità della persona, alla qualificazione del sistema con particolare attenzione per le fasce deboli.

### 8.6.3 La formazione e il lavoro

La strategia regionale in favore delle risorse umane prende le mosse dall'obiettivo generale previsto nel DSR e nel DPSO, che presenta evidenti affinità con la politica di coesione comunitaria: qualificare la popolazione e il lavoro.

La programmazione strategica regionale prefigura altresì gli obiettivi specifici che possono concorrere al conseguimento di tale finalità. Essi sono così declinati:

- sviluppare sistemi di formazione continua e sostenere l'adattabilità dei lavoratori;
- favorire l'innovazione e la produttività attraverso una migliore organizzazione e qualità del lavoro;
- sviluppare politiche e servizi per l'anticipazione e gestione dei cambiamenti, promuovere la competitività e l'imprenditorialità;
- aumentare l'efficienza, l'efficacia, la qualità e l'inclusività delle istituzioni del mercato del lavoro;
- attuare politiche del lavoro attive e preventive, con particolare attenzione all'integrazione dei migranti nel mercato del lavoro, all'invecchiamento attivo, al lavoro autonomo e all'avvio di imprese;
- migliorare l'accesso delle donne all'occupazione e ridurre le disparità di genere;
- sviluppare percorsi di integrazione e migliorare il (re)inserimento lavorativo dei soggetti svantaggiati per combattere ogni forma di discriminazione nel mercato del lavoro;
- elaborazione e introduzione delle riforme dei sistemi di istruzione, formazione e lavoro per migliorarne l'integrazione e sviluppare l'occupabilità, con particolare attenzione all'orientamento;
- aumentare la partecipazione alle opportunità formative lungo tutto l'arco della vita e innalzare i livelli di apprendimento e conoscenza;
- creazione di reti tra università, centri tecnologici di ricerca, mondo produttivo e istituzionale con particolare attenzione alla promozione della ricerca e dell'innovazione;
- promuovere la realizzazione e lo sviluppo di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale, con particolare attenzione allo scambio delle buone pratiche;
- migliorare l'efficacia e l'efficienza dei Programmi Operativi attraverso azioni e strumenti di supporto.

#### 8.7 IL SISTEMA ECONOMICO

## 8.7.1 Le attività produttive

La Legge regionale n. 34 del 22 novembre 2004 ("Interventi per lo sviluppo delle attività produttive") prevede (art. 6, c.1) che la Giunta regionale adotti un "Programma pluriennale degli interventi" quale strumento di programmazione della politica industriale della Regione.

Muovendo dalle esperienze maturate nella programmazione e gestione del Fondo Europeo di Sviluppo regionale e del Fondo unico per gli incentivi delegati alle Regioni per effetto del D.lgs. 112/1998, la Legge regionale n. 34 ha inteso introdurre metodi e strumenti di programmazione e attuazione della politica industriale regionale che consentono di meglio far fronte alle nuove e più complesse competenze che la Regione si è vista attribuire per effetto della recente modifica del titolo V della Costituzione. Gli elementi qualificanti e (relativamente) innovativi introdotti dalla Legge regionale in questione consistono:

- 1 nell'adozione di un documento programmatico organico:
- che contestualizzi obiettivi, priorità e strumenti di politica industriale;
- che costituisca a sua volta un quadro di riferimento (per l'amministrazione regionale e per i potenziali beneficiari degli interventi programmati) di medio periodo;
- 2 nella previsione di procedure estremamente flessibili per la definizione (e la eventuale modifica) degli strumenti di intervento di politica industriale, attribuendo alla Giunta tale competenza generalizzata;
- anella previsione di unico Fondo sul quale allocare originariamente l'intero budget destinato all'attuazione del Programma, dal quale la Giunta regionale preleva le risorse e le distribuisce fra le diverse unità previsionali di bilancio dedicate alla gestione degli strumenti di intervento programmati nel periodo di riferimento, con possibilità di un rapido trasferimento di risorse da strumenti a ridotta velocità di spesa verso strumenti ad elevata velocità di spesa o da strumenti che si rivelino meno efficaci verso strumenti più idonei (già in uso o di nuova generazione);
- 4 nell'attribuzione di un "valore" esplicito alle attività ed ai risultati del monitoraggio e della valutazione in quanto fortemente funzionali al riorientamento dei Programmi in corso di attuazione ed alla redazione dei Programmi successivi.

Alla definizione del Programma pluriennale si intende pervenire assumendo a riferimento 3 esigenze fondamentali:

- la coerenza ed il raccordo del Programma rispetto agli orientamenti ed agli indirizzi strategici formulati dall'Unione Europea, dallo Stato e dalla Regione;
- l'integrazione delle politiche enunciate nel Programma con le altre politiche settoriali regionali, segnatamente nei campi della ricerca, della formazione, della tutela ambientale e dell'energia;
- il coinvolgimento, nella definizione degli obiettivi e dei contenuti del Programma, degli attori dello sviluppo economico regionale e dei soggetti esponenziali delle realtà territoriali regionali e locali

Il Programma assume quindi un ruolo sinergico rispetto ai programmi operativi che troveranno fondamento e finanziamento nell'ambito della programmazione 2007/2013 dei Fondi strutturali dedicati all'obiettivo "Competitività e Occupazione", il cui obiettivo strategico generale costituisce il riferimento dell'attività programmatoria regionale in ambito di attività produttive e che può riassumersi nell'esigenza di promuovere e migliorare la competitività del sistema e l'attrattività del territorio piemontese.

A sua volta l'obiettivo generale è declinato in una serie di obiettivi specifici ai quali fanno capo Assi operati che definiscono la parte operativa del Programma. Nello specifico gli obiettivi sono:

- potenziare e sviluppare la ricerca incrementando gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo;
- favorire l'innovazione nel sistema economico produttivo piemontese;
- promuovere lo sviluppo e l'innovazione ecosostenibile;
- promuovere l'internazionalizzazione del sistema economico piemontese;
- rendere la pubblica amministrazione locale fattore di sviluppo economico sostenibile;
- sostenere le imprese che operano in settori tradizionali al fine di rafforzare le eccellenze specifiche ed il loro posizionamento competitivo;
- favorire la crescita dimensionale delle imprese;
- stimolare in periodi di stagnazione o recessione la ripresa degli investimenti da parte delle imprese.

La legge 34 e i programmi che ne discendono sono strettamente correlati con altri strumenti di programmazione, primo fra tutti il Programma Operativo Regionale 2007/2013, che è il documento mediante il quale l'Amministrazione regionale intende dare attuazione agli indirizzi riformati della politica regionale di coesione e che a sua volta si trova in piena sintonia con la l.r. 4/2006 "Sistema regionale per la ricerca e l'innovazione", con le risorse nazionali del FAS (Fondo aree sottoutilizzate) e con altri programmi comunitari quali il 7º Programma Quadro di R&S e il Programma Competitività e Innovazione, tutti strumenti costruiti direttamente o in parte per il sostegno alle attività produttive.

Il POR, articolato in 4 Assi, di cui i primi tre sono finalizzati al conseguimento dell'obiettivo generale del Programma, mentre il quarto include le azioni di Assistenza tecnica a supporto dell'attuazione dello stesso, ha come obiettivo generale di sviluppare le capacità di adattamento del sistema regionale ai repentini cambiamenti indotti dall'interdipendenza dei sistemi economici, potenziando quindi la capacità di innovare ed agevolando l'aggancio alle aree europee con standard di vita più elevati.

L'asse 1 - innovazione e transizione produttiva - è quello più direttamente collegato alla valorizzazione delle attività produttive e si declina nei sequenti obiettivi specifici:

- promuovere l'innovazione attraverso il rafforzamento dei I.1.1 Piattaforme innovative processi di conoscenza tecnologica, la diffusione e la realizzazione I.1.2 Poli di innovazione di investimenti di natura innovativa favorendo la cooperazione I.1.3 Innovazione e PMI tra Università, Centri di ricerca e imprese,
- promuovere processi di innovazione finalizzati all'introduzione I.2.1 Ecoinnovazione di tecnologie pulite nell'ambito del sistema produttivo delle PMI I.2.2 Adozione di tecnologie ambientali e delle istituzioni,
- sostenere e rafforzare l'offerta di servizi informatici e il loro I.3.1 Servizi informatici innovativi
  migliore utilizzo da parte delle PMI finalizzato all'efficienza nei I.3.2 Adozione TIC metodi di
  produzione e di organizzazione delle funzioni aziendali.

Con l'obiettivo di valorizzare le potenzialità presenti sul territorio, la Regione Piemonte sta ridisegnando la geografia della distrettualità e ha introdotto una nuova misura per l'avvio di otto poli di innovazione. Incentrati su ambiti settoriali specifici, i Poli di Innovazione saranno costituiti da raggruppamenti di imprese, organismi di ricerca e da un ente gestore, con la finalità di stimolare la domanda di innovazione.

I Poli, strumenti di coordinamento sinergico tra i diversi attori del processo innovativo, renderanno disponibili infrastrutture e servizi ad alto valore aggiunto e avranno il compito di interpretare le esigenze tecnologiche delle imprese, per indirizzare le azioni regionali a sostegno della ricerca e dell'innovazione. Sono stati identificati i seguenti domini tecnologici e una o più aree territoriali di riferimento nei diversi settori:

- agroalimentare nelle aree del cuneese e dell'astigiano;
- biotecnologie e biomedicale nelle aree del canavese e del vercellese;
- chimica sostenibile e materiali nelle aree del novarese e dell'alessandrino;
- creatività digitale e multimedialità nell'area torinese;
- energie rinnovabili, risparmio e sostenibilità energetica nelle aree del Verbano-Cusio-Ossola, del Torinese, del Tortonese e del Vercellese;
- Information & Communication Technology nell'area del torinese e del canavese;
- meccatronica e sistemi avanzati di produzione nell'area del torinese;
- tessile nell'area del biellese.

La misura prevede una dotazione finanziaria di 60 milioni di euro a valere sul POR-FESR 2007-2013.

# 8.7.2 Il commercio

Alla base dei principali obiettivi della politica regionale per il settore del commercio, vi è la consapevolezza che un corretto governo del sistema distributivo commerciale, in stretto collegamento con il sistema produttivo, e il necessario coordinamento con la disciplina urbanistica, concorrano allo sviluppo sostenibile del territorio piemontese.

La crescita esponenziale dei centri commerciali, e delle medie e grandi strutture che li compongono, rappresenta per la Regione Piemonte un terreno prioritario su cui svolgere un ruolo di indirizzo e disciplina in riferimento ad obiettivi di sostenibilità dell'offerta commerciale rispetto al contesto ambientale, economico, sociale e territoriale.

In questo quadro, attraverso la deliberazione 563-13414 del 29 ottobre 1999 del Consiglio Regionale, in attuazione del decreto legislativo del 31 marzo 1998 n. 14, e la successiva la D.C.R. 59-10831 del 23.03.2006 la Regione fissa gli indirizzi generali per l'insediamento delle attività e i criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa, ai quali devono attenersi i vari livelli di governo regionale e locale, ed avvia la sperimentazione dei distretti del commercio, come nuovo istituto per la programmazione e il riequilibrio territoriale. Questi nuovi centri di programmazione regionale, pensati come aree territoriali nelle quali il commercio di prossimità, in tutte le sue forme, viene tutelato e promosso in sinergia con le altre attività economiche, comprendono non solo le polarità della rete commerciale primaria, ma prendono in considerazione anche le città subpolo (che entrano nelle aree di gravitazione naturale dei poli della rete primaria essendo in grado di erogare servizi competitivi) e i comuni della rete secondaria che, nonostante facciano parte di un livello strategico inferiore rispetto a quelli della rete primaria, hanno una funzione comunque essenziale di diffusione del servizio commerciale in prossimità degli insediamenti residenziali. Tra gli scopi della costituzione delle aree di programmazione commerciale quello del controllo dello sviluppo delle strutture di grande distribuzione in particolare rispetto alle valutazioni di impatto economico-sociale, ambientale e di vantaggio del servizio offerto ai consumatori assume un'importanza rilevante.

I principali obiettivi generali perseguiti dalla Regione Piemonte emergenti dai documenti sopra citati riquardano:

- la modernizzazione del sistema distributivo;
- lo sviluppo equilibrato tra piccola, media e grande distribuzione, favorendo la concorrenza;
- il mantenimento di una diffusa presenza commerciale nei piccoli comuni e nelle aree disagiate;
- la valorizzazione dei centri storici;
- la qualificazione commerciale di addensamenti urbani;
- la promozione di centri polifunzionali, piccoli mercati e nuovi servizi a favore del commercio nelle aree più deboli;
- il miglioramento della qualità del servizio;
- la diversificazione delle tipologie per evitare situazioni dominanti.

#### 8.7.3 Il turismo

Negli ultimi anni il Piemonte è andato definendosi come una regione turistica emergente e competitiva anche rispetto ad altre realtà tradizionalmente più attrezzate. L'evento olimpico del 2006 ha segnato una svolta nella valutazione degli effetti che il settore turistico è in grado di produrre, ed oggi la Regione riconosce il turismo come leva in grado di contribuire concretamente allo sviluppo socio-economico locale e come potente veicolo della qualità e dell'immagine territoriale.

Il raggiungimento e il successivo mantenimento di questo obiettivo implica la necessità di intraprendere rilevanti cambiamenti nelle dinamiche della struttura turistica regionale.

Con l'approvazione delle "Linee di indirizzo", predisposte nel 2005, la Regione ha quindi dato il via ad un percorso programmatico destinato a potenziare il turismo, quale settore emergente dell'economia e dello sviluppo regionale.

Il documento, oltre a sancire la volontà di dotarsi, per la prima volta, di una programmazione regionale nel settore turistico, definisce le finalità, la metodologia, i criteri, per giungere alla predisposizione del Piano

Il Piano strategico regionale per il turismo, accompagnato dal Rapporto ambientale, è stato predisposto e trasmesso al Consiglio regionale per l'approvazione (D.G.R. 47-8657del 21 aprile 2008); costituisce lo strumento attraverso cui:

- mettere a punto una strategia dello sviluppo turistico e di posizionamento della regione sul mercato, condivisa da e con tutti gli attori interessati, pubblici e privati, compresi i residenti;
- promuovere un processo di programmazione e di pianificazione dello sviluppo turistico;
- sviluppare prodotti turistici coerenti con la realtà regionale e le sue potenzialità, in grado di conquistare quote del mercato turistico italiano, europeo e internazionale;
- definire le linee strategiche e operative delle campagne di marketing, di promozione e di comunicazione turistica della regione.

L'ambito territoriale di riferimento del Piano strategico è rappresentato dall'intero territorio regionale, ma emergono quattro poli dominanti, che primeggiano sia in termini di ricettività, sia per domanda, sia per la varietà e qualità dei servizi offerti, ovvero:

- i Laghi, la cui componente principale è rappresentata dal sistema dei laghi Maggiore e d'Orta, che nel passato ha contribuito a veicolare l'immagine di punta del Piemonte turistico;
- la Montagna, principalmente la Valle di Susa, ma con estensione all'intero arco alpino. La sua vocazione turistica, rivitalizzata dall'evento olimpico, è rivolta prevalentemente al periodo invernale, anche se tende a crescere il numero di presenze estive, collegate ad un turismo naturalistico-ambientale;
- le Colline, quale comprensorio "emergente" che si candida a diventare il polo del turismo enogastronomico. Il punto di forza è costituito dal sistema di offerta delle Langhe/Roero e del Monferrato, cui si associano altre componenti geografiche, quali le colline di novarese, eporediese, biellese e vercellese;
- la città di Torino e la sua Area metropolitana, territorio che si presenta oggi decisamente dinamico sul piano delle proposte e dell'offerta, anche per la presenza di un tessuto produttivo in rapida transizione.

I segmenti turistici trainanti sono costituiti principalmente da:

- turismo d'affari/congressuale;
- turismo degli eventi speciali;
- turismo termale e del benessere;
- turismo di *leisure*;

a cui si sommano, quali componenti integrative, il turismo scolastico, escursionistico (giornaliero) e accessibile (che si rivolge a persone diversamente abili o appartenenti a categorie con esigenze speciali).

Il Piano strategico viene sviluppato attraverso "Piani d'area", che dovranno essere sviluppati sulle aree geografiche turisticamente rilevanti e "Piani prodotto" da sviluppare sui diversi settori di offerta turistica. Ulteriori componenti di offerta segnalate dal Piano sono i "progetti strategici" inseriti nel Documento Unico di Programmazione:

- il progetto di riqualificazione ambientale e territoriale dell'area metropolitana e della fascia fluviale del Po, comprendente in ambito turistico due sottoprogetti relativi al sistema della Corona Verde e al territorio su cui insiste il Parco fluviale del Po;
- il progetto sui paesaggi turistico-culturali, comprendente tre sottoprogetti relativi al turismo lacuale, al turismo bianco, al sistema dei castelli, delle ville e delle dimore storiche piemontesi;
- il progetto sulle reti e sui circuiti turistico-culturali, comprendente tre sottoprogetti relativi al circuito delle Residenze Sabaude, al sistema turistico delle terme e agli ecomusei.

A ciò si aggiunge, infine, il sistema turistico dei Sacri Monti e la rete dei Parchi regionali.

# 8.7.4 L'agricoltura

Il Consiglio dell'Unione Europea, con decisione del 20 febbraio 2006 (2006/144/CE) ai sensi del regolamento CE n. 1698/2005, ha adottato gli orientamenti strategici comunitari 2007-2013.

A livello nazionale, la Conferenza Stato-Regioni il 31 ottobre 2006 ha approvato il Piano Strategico Nazionale (PSN) per lo sviluppo rurale 2007-2013 e l'assegnazione dei fondi FEASR (Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale) alle Regioni. Alla Regione Piemonte sono stati assegnati 394,5 milioni di euro di quota FEASR (il 5% in più della assegnazione FEOGA di 375 milioni di euro del precedente periodo di programmazione 2000-2006).

A seguito di osservazioni della Commissione europea, il PSN è stato riformulato e nuovamente approvato dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 21 dicembre 2006.

La Giunta regionale del Piemonte (con DGR n 28-208 del 7 giugno 2005) ha adottato le "Linee di indirizzo generale per la predisposizione del Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013". La proposta di PSR, datata 27 novembre 2006 e avanzata alla Commissione europea è stata adottata dalla Giunta regionale il 2 aprile 2007.

Sintesi dei contenuti: in armonia con il regolamento CE n. 1698/2005 e con il Piano Strategico Nazionale, il PSR articola la propria strategia attorno a 4 obiettivi o Assi:

- miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale;
- miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale;
- qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale;
- attuazione dell'approccio Leader (progettualità dal basso).

Posti in relazione con le quattro tipologie territoriali che connotano il contesto regionale, ovvero i poli urbani, le aree rurali ad agricoltura intensiva, le aree rurali intermedie, le aree rurali con problemi complessivi di sviluppo, agli Assi sopra definiti corrispondono una serie di Misure intese:

Misure dell'Asse 1:

- promozione la conoscenza e sviluppare il potenziale umano;
- ristrutturazione e sviluppare il capitale fisico e promuovere l'innovazione;
- migliorare la qualità della produzione e dei prodotti agricoli;

Misure dell'Asse 2:

- promozione l'utilizzo sostenibile dei terreni agricoli;
- promozione l'utilizzo sostenibile dei terreni forestali;

Misure dell'Asse 3:

- diversificazione dell'economia rurale;
- miglioramento la qualità della vita nelle zone rurali;

Misure dell'Asse 4:

- promozione delle strategie di sviluppo locale, cooperazione interterritoriale e transnazionale;
- gestione dei gruppi di azione locale (GAL).

A loro volta le Misure sono sviluppate ed articolate in Azioni e Sottoazioni.

La proposta definitiva del Programma di Sviluppo Rurale (PSR) della Regione Piemonte 2007-2013, modificata e integrata a seguito delle osservazioni della Commissione europea del 13 agosto 2007 e della successiva fase di negoziato, è stata approvata il 20 novembre 2007 dal Comitato per lo sviluppo rurale di cui all'articolo 90 del regolamento (CE) n. 1698/2005 ed ha avuto l'approvazione da parte della Commissione europea con la decisione n. 5944 del 28 novembre 2007.

La Commissione europea ha preteso, così come per gli altri PSR italiani e non solo, una maggiore finalizzazione degli interventi, secondo un percorso logico e conseguente fra analisi dei fabbisogni, strategia di intervento e misure proposte, con un rispetto della coerenza con gli Orientamenti strategici comunitari (OSC) 2007-2013 per lo sviluppo rurale e il Piano strategico nazionale (PSN) per lo sviluppo rurale.

Ha richiesto inoltre una maggiore attenzione alle problematiche ambientali, con particolare riguardo al contrasto dei cambiamenti climatici, con una più rigorosa quantificazione e certificazione dei premi agroambientali tenuto conto dell'innalzamento degli obblighi di base (la cosiddetta *baseline*) introdotti nell'attuazione del premio unico del primo pilastro della politica agricola comunitaria (PAC), come il rispetto della condizionalità, ecc.

È stata richiesta infine una grande concentrazione degli interventi dell'asse III (Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale) per la diversificazione delle attività nelle zone rurali

nonché una chiara demarcazione degli interventi con gli altri fondi strutturali (Fondo europeo di sviluppo regionale, FESR; Fondo sociale europeo, FSE e Fondo europeo per la pesca, FEP) ed i relativi programmi. In tal senso un notevole lavoro di adeguamento è stato fatto; alcune misure, azioni e sottoazioni sono state stralciate o ricollocate e la precedente loro dotazione finanziaria è stata "parcheggiata" su altre misure, senza modificare l'equilibrio finanziario fra gli Assi del programma. Molte di esse potranno essere riproposte dopo gli opportuni approfondimenti e una migliore giustificazione in modifica al programma adottato, a partire dal 2008 e secondo le modalità previste dalla regolamentazione comunitaria.

Sulla base delle richieste si è proceduto ad una verifica dei contenuti del PSR che è stato riadottato con DGR n 26-11745 del 13 luglio 2009, integrato con modifiche Health Check al 10 dicembre 2009 e approvato con decisione della Commissione europea C(2010)1161 del 7 marzo 2010.

Occorre sempre ricordare che la durata del programma è di sette anni (fino al 31 dicembre 2013) più un biennio supplementare per la conclusione dei pagamenti (sino al 31 dicembre 2015).

# 9 LA PROGRAMMAZIONE E LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

#### 9.1 STRUMENTI ED OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Le strategie e le priorità di livello nazionale, risultanti da un percorso di condivisione tra Stato e Regioni approvato dall'Unione Europea, sono esplicitate nel Quadro Strategico Nazionale (QSN). La strategia generale definita in questo quadro si articola su tre livelli:

- livello di programmazione della strategia specifica (territoriale e/o settoriale). Ogni Amministrazione centrale e regionale deve dotarsi di un proprio documento di programmazione strategica che declina la strategia di politica regionale unitaria nel quadro dei propri documenti programmatici;
- livello di condivisione istituzionale delle priorità, degli obiettivi, degli strumenti e delle responsabilità:
- livello di attuazione. La strategia regionale si attua attraverso strumenti e modalità volti a garantire la migliore realizzazione possibile dei livelli di cooperazione istituzionale necessari.

Il QSN si articola principalmente in quattro macro-obiettivi: sviluppare i circuiti della conoscenza; accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale dei territori; potenziare le filiere produttive; internazionalizzare e modernizzare l'economia, la società e le amministrazioni.

Questi obiettivi esprimono le finalità della programmazione 2007-2013 e costituiscono il riferimento continuo per l'attuazione della politica regionale unitaria, finalizzata al miglioramento della coesione economica, sociale e territoriale del paese, attraverso l'integrazione di attori e territori nell'ambito di percorsi volti all'evoluzione dei livelli di competitività dei sistemi territoriali.

Da questi quattro obiettivi si declinano dieci priorità che costituiscono il fondamento del percorso strategico su cui si articola l'intera politica regionale unitaria:

- sviluppo dei circuiti della conoscenza: miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1);
- promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2):
- accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale dei territori: uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo (Priorità 3);
- valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 4);
- potenziare le filiere produttive, inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 5);
- reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6);
- competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7);
- competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (Priorità 8);
- internazionalizzare e modernizzare l'economia, la società e le amministrazioni, apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9);
- governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci (Priorità 10).

Le dieci priorità tematiche sono alla base dell'approccio adottato dalla Regione Piemonte per la definizione della strategia e degli obiettivi generali della politica di coesione regionale ed evidenziano la coerenza fra gli obiettivi nazionali e quelli regionali indicati nel Documento Strategico Preliminare Regionale e nel Documento di Programmazione Strategico-Operativa per la politica di coesione 2007-2013.

La programmazione regionale si basa principalmente su tre strumenti:

- il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria;
- il Quadro Strategico Regionale per la nuova programmazione dei fondi strutturali 2007-2013;
- il nuovo Piano territoriale regionale.

Il primo provvedimento, come il suo omologo di livello nazionale, cadenza l'attività di programmazione della spesa in funzione degli obiettivi delle diverse politiche settoriali.

Il secondo rappresenta la cornice in cui si inseriscono tutte le politiche strutturali.

Il terzo ed ultimo strumento costituisce una fondamentale occasione per territorializzare le politiche regionali e per orientare e dare efficacia alla programmazione integrata che sarà finanziata con le risorse aggiuntive comunitarie e nazionali del periodo 2007-2013. Il Ptr è infatti uno strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Regione in quanto consente, in coerenza con il Ppr, di coordinare la "visione strategica" della programmazione generale e quella di settore con il contesto fisico, ambientale, culturale ed economico, attraverso un'interpretazione del territorio che ne pone in risalto i punti di forza e di debolezza e ne evidenzia potenzialità e opportunità. Un ruolo che attribuisce al Piano una natura d'indirizzo, di inquadramento e promozione delle politiche per lo sviluppo socioeconomico e territoriale sostenibile.

Se il periodo di programmazione precedente (2000-2006) prendeva le mosse da uno specifico piano di azione, e cioè l'Agenda 2000, l'attuale periodo (2007-2013) si basa principalmente sulla Strategia Europea per l'Occupazione (SEO) del 1997 e sulle strategie di Lisbona del 2000 e di Göteborg del 2001. La Regione Piemonte, in quanto soggetto programmatico responsabile della definizione della politica di coesione, ha finora adottato il *Documento Strategico Preliminare 2007-2013*, il *Documento di Programmazione Strategico-Operativa per la politica di coesione 2007-2013* e i *Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale 2008-2010 e 2009-2011*: volti a coniugare la programmazione economico-finanziaria con gli indirizzi e gli obiettivi delle politiche territoriali regionali. Inoltre il Consiglio regionale ha approvato i Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale 2008-2010 e 2009-2011.

In coerenza con tale quadro il nuovo Piano territoriale regionale costituisce lo strumento volto a coniugare la programmazione economico-finanziaria con gli indirizzi e gli obiettivi delle politiche territoriali regionali.

La dimensione territoriale della politica regionale 2007-2013, in particolare le priorità 7 (competitività dei sistemi produttivi e occupazione) e 8 (competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani), affronta nello specifico la necessità di una forte attenzione rivolta alla costruzione di una programmazione e progettazione territoriale basata sulla valorizzazione delle specifiche identità e potenzialità, rintracciabili nelle aree urbane e rurali e nei sistemi produttivi locali.

Tanto maggiore è il grado di complementarietà e integrazione dei servizi che la politica promuove in un dato territorio, tanto maggiore è l'effetto sulla competitività ed occupazione.

L'approccio di sviluppo locale a cui si fa riferimento, così come gli strumenti da utilizzare, dovrà in futuro essere in grado di assicurare l'interazione e la complementarietà delle politiche economiche e di quelle per l'occupazione verso la comune finalità dello sviluppo: la loro programmazione dovrà indicare le modalità per integrare effettivamente gli interventi rivolti alle persone e quelli indirizzati alle imprese.

In linea con queste indicazioni, e in coerenza con la scelta condivisa all'interno delle "Linee guida", un ruolo di rilievo potrà essere svolto dalla cooperazione territoriale. Essa si attiverà su singole priorità tematiche di questo Quadro, secondo una impostazione volta a promuovere quelle competenze, conoscenze e quelle modalità di valorizzazione e gestione congiunta, a livello frontaliero e transnazionale, in grado di rafforzare il ranking competitivo complessivo degli assetti territoriali coinvolti. Per ciascuna priorità è stato identificato ruolo e qualificazione delle scelte di policy e le rispettive modalità di integrazione con la politica ordinaria.

Fra le priorità e all'interno di esse, verranno effettuate in autonomia dalle Regioni e, ove appropriato dallo Stato centrale in collaborazione con le Regioni, le scelte che caratterizzeranno la programmazione operativa cui rimane la responsabilità di dare attuazione al disegno strategico condiviso individuando le opzioni più utili alla sua effettiva realizzazione.

La parte prevalente della strategia del Quadro avverrà attraverso Programmi Operativi Regionali monofondo, quindi con programmi finanziati con contributo FESR e FSE.

## 9.2 LE STRATEGIE DI POLITICA ECONOMICA E FINANZIARIA

Sul piano delle risorse ordinarie del bilancio la Regione dovrà operare per conseguire dei risparmi da utilizzare per aumentare l'efficienza delle politiche sociali.

Sul piano delle risorse aggiuntive, invece, per l'attuazione della politica di coesione 2007-2013, occorre qualificare la spesa concentrando le risorse su progetti rilevanti per lo sviluppo regionale, per arrivare ad innescare le sinergie indispensabili per promuovere nuove opportunità economiche ed effetti positivi e duraturi.

Per dare seguito alle priorità politiche è necessario operare per innovare gli strumenti di cui l'ente dispone per migliorare l'efficacia della propria azione.

Per operare in questa direzione occorre:

- 1 impostare in modo coordinato gli strumenti programmatici:
- il Dpefr, provvedimento che, come il suo omologo di livello nazionale, cadenza l'attività di programmazione della spesa in funzione degli obiettivi delle diverse politiche settoriali;
- il Dpso, che rappresenta la principale novità introdotta con il ciclo di programmazione regionale dei fondi strutturali 2007-2013;
- il Ptr, strumento per territorializzare le politiche regionali e per orientare e dare efficacia alla programmazione integrata che sarà finanziata con le risorse aggiuntive comunitarie e nazionali del periodo 2007-2013;
- 2 rafforzare la fase operativa della programmazione, promuovendo una progettazione integrata coerente con le priorità strategiche della Regione.

E' indispensabile anche far crescere una cultura della valutazione dei risultati e delle prestazioni, avvalendosi di strumenti per il monitoraggio e a supporto delle decisioni.

Nella medesima prospettiva occorre anche puntare al rafforzamento di forme di cooperazione fra istituzioni e ad un nuovo modello di governance territoriale, tenendo conto che il nuovo corso della programmazione economica mira a:

- guidare il consolidamento della struttura policentrica regionale;
- consolidare i meccanismi di concertazione tra i diversi livelli istituzionali;
- perseguire il coordinamento e l'integrazione tra le politiche regionali di tipo settoriale, mobilitare risorse endogene non ancora valorizzate;
- pervenire ad una revisione di fondo delle politiche territoriali mediante un contratto istituzionale tra l'insieme degli enti territoriali e la Regione in grado di orientare un progetto di cooperazione territoriale.

Vengono individuati dalla politica di coesione alcuni assunti di base, sia in termini di governance che di elementi operativi, che rappresentano i fondamenti del processo di regolazione dello sviluppo, finalizzato a promuovere un modello virtuoso in termini di crescita economica e di dinamiche relazionali tra gli attori territoriali. In particolare:

- programmazione e definizione delle iniziative secondo una logica di governance multilivello, attraverso strategie condivise e coerenti alle diverse scale territoriali (comunitaria, nazionale, regionale e locale);
- ridefinizione della dimensione territoriale la quale sottende l'idea del policentrismo quale fattore di competitività regionale. Si prevede conseguentemente l'individuazione ed il rafforzamento delle territorialità attive capaci di produrre valore aggiunto;
- progettualità integrata in coerenza con la dimensione di medio-lungo termine propria della strategia comunitaria;
- miglioramento del sistema della valutazione, con previsione di partenariato pubblico-privato, cooperazione interistituzionale, trasparenza e scambio delle pratiche migliori;
- compenetrazione tra politiche ordinarie e politiche aggiuntive quali direttrici operative diverse ma convergenti in ragione degli obiettivi di competitività del sistema regionale;
- investimenti nei settori ad elevato potenziale di sviluppo e nei motori di crescita e di occupazione.

Saranno quindi decisivi nella definizione di queste politiche:

- la concentrazione delle risorse sia per quanto riquarda le attività materiali che quelle immateriali;
- il rafforzamento delle capacità istituzionali ed il miglioramento della qualità delle reti di partenariato;
- lo sviluppo di rapporti sinergici tra tutela dell'ambiente, competitività, dei sistemi e sviluppo socioeconomico:
- la promozione dell'economia della conoscenza e della ricerca;
- il sostegno ed il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo delle tecnologie rinnovabili e alternative:
- la diversificazione dei comparti produttivi;
- la creazione di poli di eccellenza.

# 9.2.1 DPEFR - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale

Il DPEFR è un documento di indirizzo politico-amministrativo che costituisce il quadro di riferimento per la predisposizione dei bilanci pluriennale e annuale e rappresenta lo strumento di raccordo tra programmazione generale e programmazione finanziaria operativa.

# 9.2.2 DPSO - Il Documento di Programmazione Strategico-Operativa per la politica di coesione 2007-2013

Questo documento stabilisce gli indirizzi per la programmazione integrata dei Fondi Europei, nazionali e regionali, nell'ambito della politica di coesione regionale.

Nel quadro degli obiettivi generali della politica di coesione regionale, sono quindi individuate quattro specifiche priorità articolate in linee di interventi e misure:

Priorità I - innovazione e transizione produttiva:

- sostegno alla formazione di piattaforme tecnologiche, laboratori ed infrastrutture connesse;
- creazione di reti di collaborazione, anche internazionali, tra imprese e tra imprese e istituzioni della ricerca:
- sostegno a progetti di innovazione delle PMI;
- promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e dell'innovazione per le fonti energetiche rinnovabili:
- sviluppo dei sistemi produttivi locali e rafforzamento delle filiere produttive;

- creazione di reti tecnologiche e collaborative transnazionali;
- internazionalizzazione del sistema economico e attrazione degli investimenti;
- sviluppo di reti di comunicazione e circolazione dell'informazione;
- promozione della formazione di eccellenza;
- valorizzazione della filiera agro-alimentare.

Priorità II - sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili:

- promozione di fonti energetiche rinnovabili;
- adozione di processi e tecnologie finalizzate all'efficienza e al risparmio energetico;
- gestione del ciclo dell'acqua, difesa e valorizzazione delle risorse idriche;
- prevenzione dei rischi, difesa del suolo e assetto idrogeologico;
- promozione di aree industriali eco-compatibili;
- conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale, gestione e valorizzazione delle risorse forestali.

#### Priorità III - riqualificazione territoriale:

- progetti di trasformazione urbana;
- coesione sociale e qualità della vita;
- logistica, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi intermodali integrati per merci e persone;
- mobilità sostenibile;
- miglioramento dell'accessibilità aeroportuale, ferroviaria e stradale;
- valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-culturale materiale e immateriale;
- diversificazione delle attività economiche nelle zone rurali;
- progettazione integrata transfrontaliera.

#### Priorità IV - valorizzazione delle risorse umane:

- promozione del sistema della formazione permanente per gli adulti;
- contenimento dell'abbandono scolastico dei giovani attraverso l'offerta di opportunità diversificate di formazione / qualificazione;
- accettazione delle diversità nei posti di lavoro e lotta alla discriminazione nell'accesso all'occupazione;
- aumento della partecipazione e dell'occupazione delle donne;
- inserimento lavorativo degli immigrati;
- rafforzamento delle capacità dei servizi per l'impiego di svolgere funzioni di attiva promozione e mediazione tra domanda e offerta di lavoro e di sviluppo e mantenimento dell'occupabilità.

Questo documento contiene una innovativa visione unitaria che si esplica mediante l'integrazione dei seguenti obiettivi:

- politica di coesione (Fesr e Fse);
- politica di sviluppo rurale (Feasr;)
- investimenti statali per le aree sotto-utilizzate (Fas;
- altre iniziative comunitarie, nazionali e regionali da attivare sul territorio regionale.

FONDI	OBIETTVI GENERALI			
FESR	Rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso:  • l'incremento della sua capacità di produrre e assorbire nuove tecnologie;  • l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali e ambientali			
FAS	Rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso: l'incremento della sua capacità di produrre e assorbire nuove tecnologie; l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali, ambientali e culturali; lo sviluppo delle reti e dei nodi per l'accessibilità e la mobilità sostenibile; il miglioramento dei servizi pubblici			

FSE	Qualificare la popolazione e il lavoro				
FEASR	Accrescere la competitività del settore				
	agricolo forestale; valorizzare l'ambiento				
	e lo spazio rurale; migliorare la qualità				
	della vita nelle zone rurali e promuovere la diversificazione delle attività economiche; migliorare la governance e mobilitare il potenziale di sviluppo endogeno delle aree rurali (LEADER)				
Cooperazione transfrontaliera	Favorire l'integrazione economica				
	dell'area transfrontaliera; migliorare le				
	condizioni di protezione e gestione				
	dell'ambiente naturale; favorire				
	l'attrattività dell'area, migliorando la				
	qualità della vita delle comunità				
	transfrontaliere				
Cooperazione transnazionale	Rafforzare la competitività dei vari spazi				
	garantendo uno sviluppo integrato ed				
	equilibrato del territorio attraverso il				
	coordinamento delle politiche per				
	armonizzare normative e strumenti				
Cooperazione interregionale	Migliorare l'efficacia delle politiche di sviluppo regionale tramite scambi di esperienze				

Sono stati introdotti, all'interno della programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, tre nuovi obiettivi:

- convergenza: diretto agli Stati e alle regioni in ritardo di sviluppo;
- competitività regionale ed occupazione: interessa tutte le regioni che non rientrano nel precedente obiettivo;
- cooperazione territoriale europea: volto a rafforzare la cooperazione transfrontaliera e transnazionale, tramite iniziative congiunte a livello regionale e nazionale e la cooperazione e lo scambio di esperienze a livello interregionale.

Il Piemonte è toccato direttamente dall'obiettivo "Competitività regionale ed occupazione" e può inoltre partecipare alle azioni previste dall'obiettivo "Cooperazione territoriale europea".

## 9.2.3 FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

La strategia di intervento regionale definita dal Programma Operativo Regionale 2007-2013 è frutto dell'analisi del contesto socio-economico, dell'esperienza accumulata nel periodo di programmazione 2000-2006 e degli approfondimenti preliminari effettuati con il concorso dei componenti dei partenariato istituzionale e socio-economico.

Il POR FESR si pone un obiettivo generale che si articola in tre priorità strategiche; queste a loro volta si traducono in quattro obiettivi specifici che identificano gli ambiti su cui si concentra l'azione di sostegno del FESR al fine di incrementare i livelli di competitività e di attrattività del sistema regionale.

L'obiettivo generale può essere riassunto in questo modo: sviluppare le capacità di adattamento del sistema regionale ai repentini cambiamenti indotti dall'interdipendenza dei sistemi economici, potenziando quindi la capacità di innovare e agevolando l'aggancio alle aree europee con standard di vita più elevati.

Da qui le tre priorità strategiche:

- incremento della dimensione innovativa del sistema economico regionale in un'ottica di innovazione dei settori tradizionali e ormai maturi, nonché di tradizione produttiva a comparti caratterizzati da maggiore contenuto di tecnologia;
- promozione della produzione energetica da fonti rinnovabili e sviluppo dell'efficienza energetica;

 riqualificazione del territorio attraverso la valorizzazione dei sistemi culturali e il recupero delle aree urbane soggette a fenomeni di degrado.

Il FESR mira a consolidare la coesione economica e sociale dell'Unione Europea correggendo gli squilibri fra le regioni e operando al fine di consentire alle regioni meno favorite di recuperare il ritardo accumulato.

Obiettivo generale è quindi quello di sostegno allo sviluppo economico sostenibile e integrato, a livello regionale e locale, e all'occupazione, mobilitando e rafforzando la capacità endogena tramite programmi operativi volti all'ammodernamento e alla diversificazione delle strutture economiche e alla creazione e al mantenimento di posti di lavoro stabili.

Il FESR interviene nell'ambito di tutti e tre i nuovi obiettivi precedentemente citati.

Per quanto riguarda il primo obiettivo della convergenza, gli aiuti si concentrano sul sostegno allo sviluppo sostenibile integrato e sulla creazione di posti di lavoro durevoli.

In tale direzione i programmi operativi si prefiggono di modernizzare e diversificare le strutture economiche regionali in ricerca e sviluppo tecnologico, innovazione e imprenditorialità, società dell'informazione, ambiente, prevenzione dei rischi, turismo, investimenti culturali, investimenti nei trasporti, energia, investimento a favore dell'istruzione, investimenti nelle infrastrutture sanitarie e sociali, aiuti diretti negli investimenti alle piccole e medie imprese.

Per quanto riguarda l'obiettivo di competitività regionale e occupazione si hanno tre priorità:

- innovazione ed economia della conoscenza;
- ambiente e prevenzione dei rischi;
- accesso ai servizi di trasporto e telecomunicazioni di interesse economico generale.

Altre tre priorità vengono individuate per l'obiettivo di cooperazione territoriale europea:

- sviluppo di attività economiche e sociali transfrontaliere mediante strategie congiunte in favore dello sviluppo territoriale sostenibile;
- organizzazione e sviluppo della cooperazione transnazionale. Le priorità riguardano l'innovazione, l'ambiente, il miglioramento dell'accessibilità e lo sviluppo urbano sostenibile;
- aumento dell'efficacia della politica regionale.

## 9.2.4 FSE - Fondo Sociale Europeo

Il Programma Operativo Regionale 2007-2013 intende qualificare la capacità lavorativa della popolazione mediante sei assi di intervento, quali sistemi di formazione continua per sostenere ed innalzare i livelli di apprendimento e conoscenza, migliore organizzazione e qualità del lavoro capace di favorire l'innovazione e la produttività, politiche e servizi per la competitività e l'imprenditorialità, aumento dell'efficienza e dell'efficacia delle istituzioni del mercato del lavoro, accesso più vantaggioso delle donne all'occupazione, percorsi per il reinserimento dei soggetti svantaggiati, riforma dei sistemi di formazione e istruzione con particolare attenzione all'orientamento, creazione di reti tra Università, centri di ricerca e mondo produttivo, con particolare attenzione a ricerca e innovazione.

Il Fondo Sociale Europeo sostiene le priorità per quanto riguarda la necessità di potenziare la coesione sociale, aumentare la produttività e la competitività e favorire la crescita economica e lo sviluppo sostenibile.

Il Fondo sostiene, in tal senso, le politiche degli Stati membri volte ad applicare la strategia di Lisbona per la crescita e l'occupazione.

All'interno dei campi di applicazione del FSE troviamo delle specifiche relative ai tipi di attività che possono essere finanziate:

- raggiungere la piena occupazione:
- migliorare la qualità e la produttività del lavoro;
- promuovere l'inserimento sociale;
- ridurre le disparità nazionali, regionali e locali in materia di occupazione.

Il FSE interviene all'interno dei due obiettivi di convergenza e competitività, sostenendo le azioni degli Stati membri sulla base delle seguenti priorità:

- aumentare la capacità di adattamento dei lavoratori delle imprese e degli imprenditori, al fine di migliorare la gestione positiva dei cambiamenti economici;
- migliorare l'accesso al posto di lavoro e l'inserimento duraturo sul mercato del lavoro;
- prevenire la disoccupazione, in particolare quella di lunga durata e quella dei giovani;
- incoraggiare l'invecchiamento attivo e prolungare la vita attiva;
- aumentare la partecipazione al mercato del lavoro;
- migliorare l'inserimento sociale delle persone svantaggiate in vista di un loro inserimento duraturo nel mondo del lavoro;
- lottare contro tutte le forme di discriminazione sul mercato del lavoro;
- migliorare e aumentare il capitale umano;

• promuovere le partnership.

Inoltre per il solo obiettivo della convergenza troviamo come priorità:

- potenziamento degli investimenti in capitale umano, con riforme in materia di istruzione e di formazione, aumento della partecipazione nei settori dell'istruzione e della formazione lungo l'intero arco della vita, nonché sviluppo del potenziale umano nel settore della ricerca e dell'innovazione;
- rafforzamento della capacità e dell'efficacia istituzionali.

## 9.2.5 FEASR - Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale

Per il periodo 2007-2013 un accento particolare è posto sul secondo pilastro della politica agricola comune: lo sviluppo rurale, inserito in un quadro finanziario e di programmazione unico per garantire un maggior grado di coerenza, trasparenza e visibilità.

Il FEASR contribuirà alla realizzazione dei tre obiettivi prioritari corrispondenti ai tre assi di sviluppo rurale definiti a livello comunitario:

- migliorare la competitività dell'agricoltura e della silvicoltura sostenendo la ristrutturazione;
- migliorare l'ambiente e lo spazio rurale sostenendo la gestione del territorio;
- migliorare la qualità della vita nelle zone rurali e promuovere la diversificazione delle attività economiche.

# ASSESSORATO ALL'URBANISTICA E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE, BENI AMBIENTALI, EDILIZIA E LEGALE

## Assessore Ugo Cavallera

Corso Bolzano, 44 – 10121 Torino tel.+39 011 432 1611 • fax +39 011 432 4956 e-mail: assessore.urbop@regione.piemonte.it videoconferenza +39 011 4407236

# Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia

Direttore Livio Dezzani

Corso Bolzano, 44 – 10121 Torino tel.+39 011 432 1428 • fax +39 011 432 4804 e-mail: direzioneB08@regione.piemonte.it www.regione.piemonte.it

