



*Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti*

MARZO | 09



PROVINCIA
DI TORINO

UN TERRITORIO SOSTENIBILE AD ALTA RELAZIONALITÀ

PIANO STRATEGICO PER IL TERRITORIO
INTERESSATO DALLA DIRETTRICE FERROVIARIA
TORINO – LIONE

Sintesi
Marzo 2009

PIANO STRATEGICO PER IL TERRITORIO INTERESSATO DALLA DIRETTRICE FERROVIARIA TORINO – LIONE SINTESI

1. I fondamenti: obiettivi e contenuti del Piano

Con la presentazione al Comitato di Pilotaggio del 12 marzo giunge al termine un lungo percorso di progettazione e concertazione iniziato nella prima parte del 2008, con l'avvio dei lavori del Piano Strategico.

Sin dall'inizio la Provincia di Torino ha ricercato, attraverso i tavoli territoriali e il Comitato stesso, il massimo coinvolgimento degli enti locali interessati e dei rappresentanti del mondo economico e sociale, nello sforzo comune di individuare una visione al futuro del territorio condivisa e sostenibile.

Si è trattato di un percorso complesso di cui è bene richiamare i fondamenti, rammentando soprattutto che un piano strategico non è, naturalmente, una lista della spesa, ma un insieme organico di progetti tra loro coordinati che perseguono un comune disegno di sviluppo di un'area. In questo caso l'elemento unificante è costituito dalla presenza di una direttrice infrastrutturale di rilevanza nazionale ed internazionale. Pur non assumendo una soluzione tecnica (non essendo la sede per farlo), nei lavori del Piano si è considerato il tema dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria come un'importante opportunità di sviluppo da cogliere per rendere il territorio maggiormente competitivo.

La questione del rafforzamento della competitività di questa area non è tuttavia mai stata disgiunta dall'idea della ricerca di un maggiore equilibrio tra aree forti ed aree deboli e da quella di una valorizzazione delle differenti storie, vocazioni e dinamiche delle varie parti del territorio. Un'area strutturata in diversi sistemi territoriali ed urbani, fatta di 71 comuni, che va da Chivasso a Bardonecchia, per un'estensione di circa 100 km, in cui risiedono più di 1,5 milioni di abitanti, e che ospita un sistema produttivo industriale manifatturiero che è tra i principali del Paese.

Un territorio che ha senza dubbio grandi potenzialità legate allo sviluppo della relazionalità ma che presenta anche, al suo interno, forti divari: con, ad esempio, problemi di marginalità crescenti per alcune aree e dinamiche di crescente attrattività per altre, come l'area del comprensorio olimpico 2006, una delle punte di eccellenza italiane dell'offerta turistico-sportiva legata alla montagna.

A fronte di tale contesto di riferimento l'obiettivo di fondo che ci è posti con il Piano strategico è quello di far sì che questo territorio possa ritrovare una coesione ed un progettualità unitaria per riuscire ad affrontare al meglio la competizione con altri contesti territoriali, in uno scenario sempre più allargato. Il modello che si è scelto e si è condiviso sin dalla prima fase è stato

quindi quello di scegliere per ogni area una vocazione specifica, valorizzando le peculiarità delle diverse zone, assecondandole nelle loro potenzialità di sviluppo, ma orientandole al rafforzamento delle rispettive complementarità, in una visione unitaria ed integrata.

“Che nessuno resti indietro” è quindi stato uno degli slogan del piano. Non si è puntato solo a risolvere i problemi di accessibilità dei vari territori, ma a realizzare un reale policentrismo. In altre parole il modello perseguito non è quello di un grande attrattore su cui tutti gravitano, bensì quello di un sistema equilibrato di centri ognuno dei quali sviluppa le proprie vocazioni ma che insieme giocano per accrescere il proprio potenziale competitivo.

E' stata questa la logica di fondo che ha segnato la prima fase di attività che, come convenuto con il Ministero delle Infrastrutture, è stata conclusa entro il 30 giugno 2008 con la redazione dello “Schema di Piano Strategico” elaborato sulla base del quadro conoscitivo, dell’ interpretazione del contesto e dell’ ascolto degli stakeholders del processo.

2. L'impostazione del lavoro della seconda fase

La seconda fase di lavoro, avviata nel mese di ottobre 2008, ha avuto come obiettivo quello di trasformare la visione ed il sistema di obiettivi e azioni di Piano definiti nello Schema in una vera e propria Agenda strategica di tipo operativo che tenga conto, tra gli altri, degli aspetti temporali dello sviluppo in un’ottica di programmazione. Un Piano che inevitabilmente dovrà essere attuato in tempi diversi, essendo composto di interventi a breve (5 anni), medio (10 anni) e lungo periodo (20 anni).

Si è pertanto realizzata tra ottobre e dicembre 2008 una nuova fase di ascolto e concertazione, mediante un confronto con i Tavoli territoriali e, laddove necessario, con gli enti locali, le organizzazioni economiche e di categoria, per verificare le articolazioni delle priorità e precisare il contenuto operativo delle azioni e interventi indicati nel Piano.

Nella seconda fase si è scelto di riarticolare gli interventi e le azioni, che nello Schema erano raggruppati secondo progetti complessi di tipo integrato, per ambiti operativi di programmazione coerenti con le istanze di programmazione dello sviluppo regionale.

L’attività di verifica e classificazione delle azioni di Piano ha comportato la definizione e la messa a fuoco di 5 ambiti prioritari di intervento coerenti con gli obiettivi del Piano Strategico a loro volta articolati in misure e linee di intervento: mobilità sostenibile, sviluppo economico sostenibile, riqualificazione ambientale e territoriale, messa in sicurezza del territorio, sviluppo integrato del territorio montano.

L’insieme degli interventi previsti per i 5 ambiti comporta un volume di investimenti significativo, dell’ordine di 1,387 miliardi di euro, di cui 638 milioni di euro (pari al 46% del totale) di cofinanziamento statale.

1 3. MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il primo ambito di intervento del piano è quello dello sviluppo della relazionalità, attraverso l’attuazione di un modello di mobilità sostenibile, basato su un sistema di trasporto pubblico moderno con modalità integrate e una buona gestione.

In questo ambito un ruolo fondamentale riveste il completamento del Sistema Ferroviario Metropolitano, che vuol dire poter andare da Susa fino a

Chivasso con agganci che permettono da Susa di arrivare agevolmente fino in Alta Valle (ipotesi di "treno della neve"). Puntare sulla relazionalità vuol dire promuovere un'interazione molto stretta con il sistema delle metropolitane torinesi, non solo al servizio della capoluogo ma fino a Rivoli, ad Orbassano, realizzando un grande sistema che attraverso nodi di interscambio il più possibile esterni alla città consentano lo scambio con la gomma.

Ma la richiamata attenzione alla costruzione di condizioni di maggiore equilibrio significa anche promuovere per i territori marginali sistemi di trasporto come quelli a chiamata che consentono anche alle aree periferiche a bassa domanda di trasporto di non rimanere tagliate fuori in termini di accessibilità.

Migliorare l'accessibilità vuol dire, infine, sviluppare relazioni più forti nell'ambito di una regione europea e quindi nel caso dell'Alta Valle, con la Francia. Lo sviluppo di questo sistema di relazioni significa che la competitività di questa parte di territorio si basa sulla capacità di mettersi insieme aprendosi a forme di collaborazione, piuttosto che su quella di dividersi.

Rispetto al tema infrastrutturale esistono evidentemente problemi e carenze che devono essere colmate, tenendo presente che una buona accessibilità è condizione importante per il rafforzamento della competitività del territorio. Per tale ragione nel Piano si sono destinate a questo ambito prioritario di intervento una quota rilevante delle risorse che si propone complessivamente di investire.

4. Le azioni a sostegno del tessuto produttivo

Il secondo ambito di intervento è quello dello sviluppo economico sostenibile del territorio. Un tema diventato, in questi mesi, sempre più importante in relazione agli scenari di crisi in parte non prevedibili all'inizio del processo e che si sono via via materializzati.

In questo ambito, anche grazie agli incontri con le categorie economiche e con la collaborazione di Finpiemonte, si sono studiate alcune misure di rilancio dell'economia locale. Una prima linea riguarda meccanismi più tradizionali, che si sono già rivelati efficaci in altre aree della regione, e che riguardano investimenti nel settore produttivo capaci di portare innovazione ma anche di garantire il mantenimento dei livelli occupazionali.

L'altro elemento di forza dello sviluppo economico è lo sviluppo turistico, un tema anche questo che si declina diversamente nelle varie aree oggetto del Piano. In Alta Valle, in particolare, l'obiettivo è il rafforzamento della competitività del distretto turistico delle Montagne Olimpiche attraverso azioni di promozione esterna a sostegno del *brand*, il consolidamento e la diversificazione dell'offerta turistico-sportiva, il miglioramento dell'accessibilità.

Ma oltre all'Alta Valle, vi sono i "territori di mezzo" dove occorre mettere in rete i sistemi dei beni-faro presenti all'interno del territorio, costruendo un circuito che partendo dalla Reggia di Venaria, passando per la Sacra di San Michele arrivi fino al forte di Exilles. Si tratta quindi di pensare alla valorizzazione di un prodotto unitario con una progettazione complessiva.

Infine vi è il tema delle reti immateriali: il Piemonte è una delle regioni con la copertura più alta di rete a banda larga, ma qui esistono ancora territori svantaggiati, non serviti. C'è già un accordo con Sitaf per utilizzare infrastrutture già realizzate come l'autostrada per estendere la rete e poi con

ponti radio servire anche i territori più periferici. A questo impegno ad aumentare la copertura del territorio si legano anche delle politiche sul *digital divide* che sono entrate nel piano strategico come politiche generali.

5. Nuove centralità e riqualificazione del territorio

Terzo tema è quello della riqualificazione ambientale e territoriale. La logica policentrica trova diretta applicazione con il tema delle nuove centralità, aree che rappresentano delle vere "porte", che svolgono cioè una importante funzione di cerniere tra territori, mettendo in connessione spazi diversi.

In Valle di Susa questo ruolo lo svolgono Avigliana, cerniera tra area metropolitana e valle, e Susa connessione tra bassa ed alta valle. La stazione internazionale e l'estensione del sistema ferroviario metropolitano fino a Susa consentiranno di portare i vantaggi della linea Torino-Lione a tutta la valle.

Lo stesso ragionamento trova corrispondenza nell'area metropolitana di Torino, con nuove centralità di livello metropolitano che si trovano ormai all'esterno della cinta daziaria, caratterizzate da una significativa dotazione di servizi di livello sovralocale e da una elevata accessibilità del trasporto pubblico su ferro.

Ciò da un lato con quella che è stata chiamata "Porta di Francia", l'asse forte (in avanzata fase di definizione) di nuova centralità di Corso Marche dove passerà la nuova linea della gronda, un raccordo autostradale ed un viale di superficie; e dall'altra parte la zona nord (la "Porta Milano") una grande trasformazione che sta coinvolgendo le aree da Bassa di Stura a Settimo Torinese con progetti importanti come Laguna Verde, realtà di trasformazione molto dinamiche.

Sempre nell'ambito delle politiche di riqualificazione l'altro tema rilevante è quello del ripristino del paesaggio e della riprogettazione delle aree maggiormente segnate dagli attraversamenti dalle reti della grande viabilità, dalle reti ferroviarie e da quelle tecnologiche.

6. Azioni strutturali per un territorio più sicuro

Il quarto ambito di intervento è quello della messa in sicurezza del territorio. In ragione delle condizioni del quadro idrogeologico e geomorfologico di un'area ricca di risorse idriche ma per molti versi fragile, la garanzia di vivere al "sicuro" da possibili dissesti diventa una priorità assoluta. Un territorio competitivo è un territorio che non va sott'acqua fermando per settimane le attività produttive e vivendo di periodiche emergenze.

Effettuare interventi strutturali di messa in sicurezza significa quindi realizzare investimenti produttivi. Si tratta quindi di intervenire in modo strutturale sui corsi d'acqua, che vanno studiati in tutto il loro percorso, superando la logica degli interventi "postumi", e la cultura della "riparazione" dei danni, e definendo le corrette indicazioni manutentive.

7. Sviluppo integrato del territorio montano

Infine ultimo tema è quello dello sviluppo integrato del territorio montano, che rischia di essere sempre più connotato da uno sviluppo a due velocità, dove all'appello delle zone sciistiche (già valorizzate

dall'evento olimpico) fa da contraltare il processo di spopolamento ed abbandono di borgate e paesi esterni al circuito turistico.

Prendere in considerazione con un approccio globale le potenzialità e i bisogni dello sviluppo di tutto l'ambito montano rappresenta quindi una meta fondamentale del piano strategico.

In questa logica il piano mira non solo a recuperare il patrimonio abitativo dei territori montani spesso in gravi condizioni di degrado, soprattutto nei centri storici ed ancor più nelle borgate abbandonate, ma anche a sperimentare modelli innovativi e sostenibili di erogazione dei servizi che tengano conto delle specificità del territorio montano (rarefazione della popolazione, presenza di abitanti temporanei).