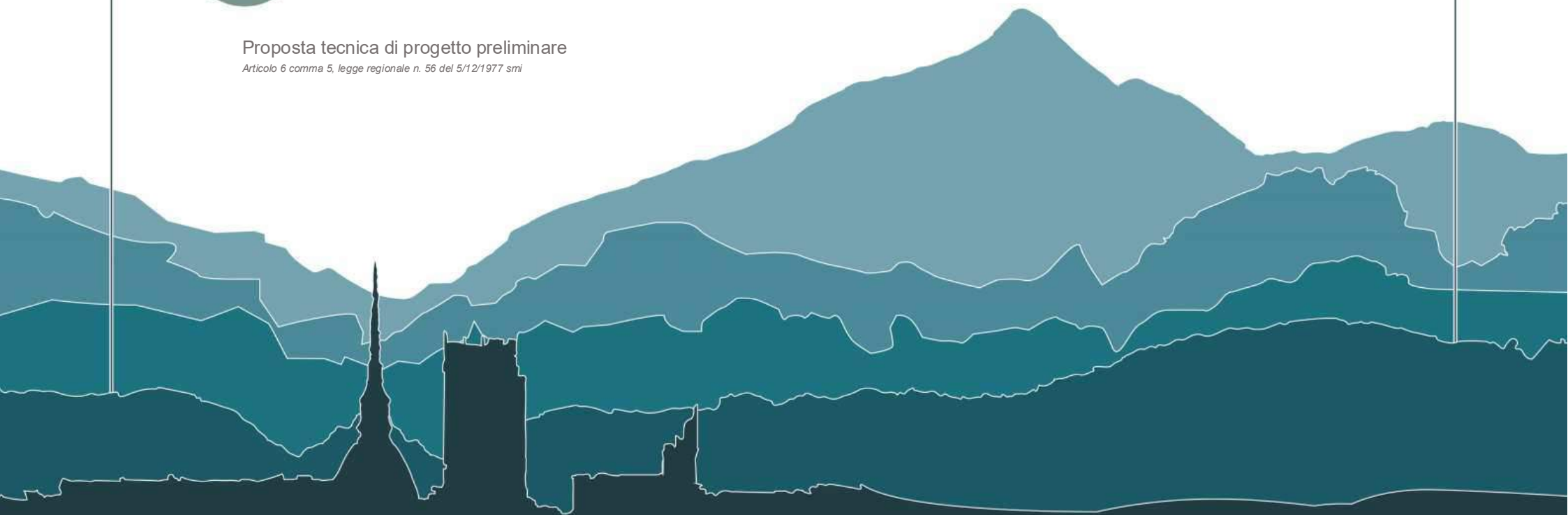




Proposta tecnica di progetto preliminare

Articolo 6 comma 5, legge regionale n. 56 del 5/12/1977 smi



**QUADERNO - RICONOSCIMENTO DELLA GERARCHIA URBANA POLICENTRICA E VERIFICA DELLE
ARTICOLAZIONI STRATEGICHE E TERRITORIALI**

Piano Territoriale Generale Metropolitano

QUADERNO - RICONOSCIMENTO DELLA GERARCHIA URBANA POLICENTRICA E VERIFICA DELLE ARTICOLAZIONI STRATEGICHE E TERRITORIALI

SOMMARIO

1 Premessa	5	2.8 Gerarchia	13
1.1 Oggetto dello studio	5	3 Analisi della popolazione gravitante	15
1.2 Metodologia adottata	5	3.1 Relazioni di dipendenza ed interdipendenza	15
1.3 Zonizzazione di riferimento	6	3.2 Servizi dell'istruzione superiore	16
1.4 Struttura del rapporto	6	3.3 Servizi di tipo socio-sanitario	20
2 Dotazione e distribuzione dei servizi	9	3.4 Altri servizi amministrativi	22
2.1 Generalità	9	3.5 Un quadro di interdipendenze globali	26
2.2 Censimento dei servizi	9	4 Analisi della domanda di mobilità	29
2.3 Risultati	9	4.1 Generalità	29
2.4 Individuazione dei comuni privi dei servizi essenziali	9	4.2 La mobilità sistematica	30
2.5 Istruzione	10	4.3 La mobilità occasionale	116
2.6 Sanità	11	5 Conclusioni	137
2.7 Amministrazione civile, giudiziaria, finanziaria	12		

Sindaca Metropolitana Chiara Appendino

Vice Sindaco, Consigliere delegato alla pianificazione territoriale, difesa del suolo Marco Marocco

Dirigente Dipartimento Territorio, viabilità ed edilizia Ing. Giannicola Marengo

Responsabile Pianificazione Territoriale Generale metropolitana e Cartografico Arch. Irene Mortari

GRUPPO DI LAVORO (META srl via Magenta, 15 20900 MONZA www.metaplanning.it (Direttori tecnici: ing. Andrea Debernardi, ing. Gabriele Filippini)

ing. Andrea Debernardi (responsabile del progetto)

dott.pt. Emanuele Ferrara

arch. Ilario Abate Daga

ing. Silvia Docchio

ing. Francesca Traina Melega

ing. Chiara Taiariol

arch. Lorena Mastropasqua

ing. Davide Tassarollo

dott.ing Riccardo Fasani



1 Premessa

1.1 Oggetto dello studio

La presente relazione illustra i risultati finali dello studio, condotto su incarico della Città Metropolitana di Torino¹, relativamente al riconoscimento del sistema della gerarchia urbana policentrica ed alla verifica delle articolazioni strategiche e strutturali del territorio, a supporto delle attività svolte dall'unità di progetto competente per la redazione del Piano Territoriale Generale Metropolitano.

Tale studio riprende ed aggiorna la metodologia dell'analoga ricerca, già svolta in altra veste dall'ing. Andrea Debernardi² a supporto della redazione del precedente Piano Territoriale di Coordinamento Pro-vinciale (PTCP²).

La finalità generale è costituita in primo luogo dall'identificazione delle principali dotazioni funzionali presenti nei singoli Comuni della città metropolitana, e quindi nell'identificazione delle relazioni territoriali di dipendenza ed interdipendenza che ne possono derivare, così come della configurazione dei bacini di mobilità definiti all'intorno dei singoli poli urbani, in termini di mobilità casa-scuola e casa-lavoro.

1.2 Metodologia adottata

La metodologia adottata si sviluppa in più fasi, che vanno dalla semplice identificazione dei servizi esistenti nelle singole circoscrizioni comunali, alla più complessa identificazione di relazioni territoriali derivanti dalla disomogenea distribuzione dei servizi tra le diverse parti del territorio metropolitano.

Da questo punto di vista, si è proceduto dapprima con un **censimento dei servizi presenti nelle singole circoscrizioni comunali**, in termini di:

- ✓ Istruzione (università, istituti di istruzione superiore di 1° e 2° grado);
- ✓ Sanità (ospedali ed altri presidi);
- ✓ Amministrazione civile, giudiziaria, fiscale, previdenziale (tribunali, agenzie delle entrate, INPS, INAIL)
- ✓ Altri servizi amministrativi.

La dotazione di questi servizi costituisce la base concreta del rango funzionale dei diversi poli e sub-poli urbani, caratterizzandoli dal punto di vista dell'attrattività anche in senso gerarchico.

Una volta nota la dotazione funzionale delle singole polarità, si procede – in base alla conoscenza delle distanze e dei tempi di viaggio resa disponibile dall'ISTAT – a verificare la **configurazione dei singoli bacini funzionali**, formati dall'insieme dei Comuni dipendenti dal polo per l'accesso al servizio. Ciò consente, fra l'altro, di determinare la **popolazione gravitante su ciascun polo in relazione al servizio offerto**.

Sovrapponendo più dimensioni funzionali, corrispondenti a singole categorie di servizio, è altresì possibile identificare un quadro di **interdipendenze funzionali**, che nel suo insieme contribuisce a declinare la gerarchia urbana del territorio metropolitano in senso policentrico.

Da ultimo, per ciascuna polarità identificata si è proceduto alla **ricostruzione dei corrispondenti bacini funzionali**, in termini di mobilità attratta casa-scuola e casa-lavoro. In tal caso, è stato utilizzato uno specifico indicatore di "influenza" territoriale.

In un contesto di programmazione territoriale, l'analisi funzionale del quadro delle dipendenze ed interdipendenze esistenti nel territorio metropolitano assume uno specifico significato in ordine alle misure da definirsi a supporto dell'accentrimento o del decentramento delle singole attività di servizio.

In tal senso, particolare rilievo è da attribuirsi al costante confronto con la demarcazione territoriale delle zone omogenee, definite dallo Statuto metropolitano, in maniera da identificare il quadro delle gerarchie territoriali non soltanto alla scala metropolitana, ma anche a quella locale.

Nello stesso tempo, l'analisi è atta ad evidenziare i casi in cui i confini istituzionali delle zone omogenee vengono "trasgrediti" a causa dell'attrattività di polarità complementari, collocate al di fuori delle zone medesime (e, in alcuni casi, anche all'esterno del territorio metropolitano).

¹ Vedi: mandato MEPA del 5/12/2019, CIG Z312A8CCAA.

² Vedi: Provincia di Torino; *Analisi della domanda di mobilità nel bacino funzionale di Torino*; a cura di Polinomia srl, Milano, 2009-10.

1.3 Zonizzazione di riferimento

Il territorio della Città metropolitana di Torino è suddiviso in 11 zone omogenee: deciso all'unanimità dal Consiglio metropolitano approvando la proposta della Commissione competente. Quattro Zone sono nell'area metropolitana di Torino, le altre nei territori montani, collinari e di pianura esterni alla suddetta area.

In sintesi le 11 zone omogenee sono così definite:

- Zona 1: Torino. 1 Comune, 872.367 abitanti per 130 kmq
- Zona 2 Area Metropolitana Torino Ovest: 14 Comuni, 234.878 abitanti per 203 kmq
- Zona 3 Area Metropolitana Torino Sud: 18 Comuni, 264.419 abitanti per 386 kmq
- Zona 4 Area Metropolitana Torino Nord: 7 Comuni, 126.843 abitanti per 165 kmq
- Zona 5 Pinerolese: 45 Comuni, 132.561 abitanti per 1302 kmq
- Zona 6 Valli di Susa e Sangone: 40 Comuni, 104.976 abitanti per 1247 kmq
- Zona 7 Ciriacese-Valli di Lanzo: 40 Comuni, 100.848 abitanti per 973 kmq
- Zona 8 Canavese occidentale: 46 Comuni, 84.308 abitanti per 975 kmq
- Zona 9 Eporediese: 54 Comuni, 90.651 abitanti per 551 kmq
- Zona 10 Chivassese: 24 Comuni, 98.700 abitanti per 423 kmq
- Zona 11 Chierese-Carmagnolese: 22 Comuni, 130.217 abitanti per 462 kmq

1.4 Struttura del rapporto

Gli approfondimenti oggetto dello studio vengono esposti nella presente relazione secondo una struttura logica articolata nei tre punti seguenti:

- ✓ in primo luogo, l'analisi della dotazione di servizi nelle singole circoscrizioni comunali dell'intera area metropolitana (*capitolo 2*);
- ✓ successivamente, lo studio delle relazioni di dipendenza ed interdipendenza funzionale (*capitolo 3*);
- ✓ da ultimo, la ricostruzione delle aree di influenza dei principali poli e sub-poli esistenti nel territorio metropolitano (*capitolo 4*).

Ciascun capitolo è illustrato da specifiche cartografie, relative ai singoli poli e servizi.

Un quinto ed ultimo capitolo è dedicato ad alcune considerazioni a carattere conclusivo.

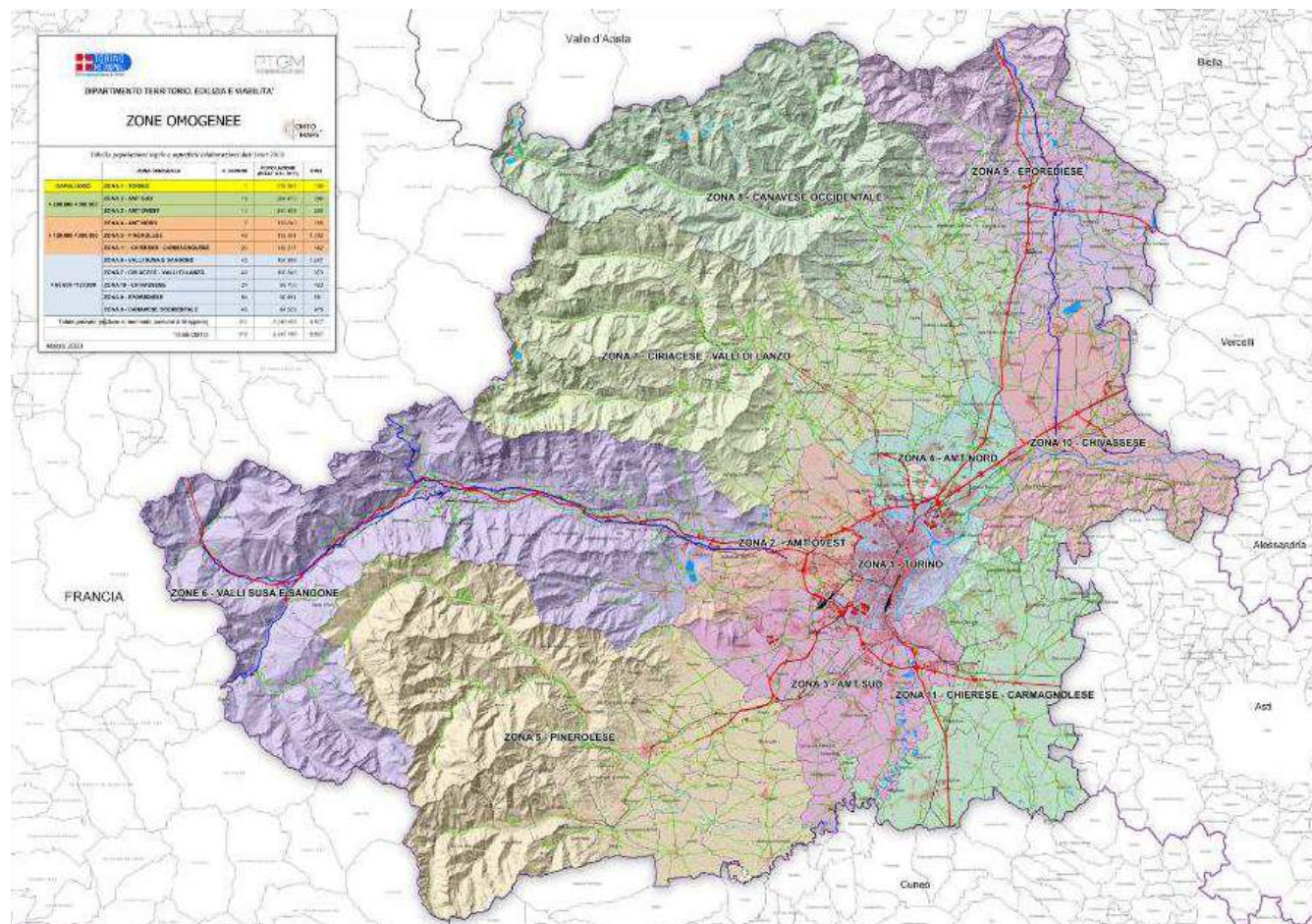


Fig. 1.4.i – Zonizzazione di riferimento

Fonte: Città Metropolitana di Torino

2 Dotazione e distribuzione dei servizi³

La versione finale del testo di questo capitolo è stata oggetto di consegna separata. Essa è stata integrata nel presente documento dopo la revisione a cura del Committente

2.1 Generalità

In questo capitolo vengono evidenziate le dotazioni di servizi di ogni comune suddividendoli in categorie.

Dal punto di vista metodologico si è preso a riferimento la modalità utilizzata per il PTC2 vigente. Per ogni servizio si è valutata la presenza o meno all'interno del perimetro amministrativo di ciascun Comune così da definirne, una volta concordata la suddivisione in soglie, una prima gerarchizzazione dei centri in funzione del numero totale di servizi.

2.2 Censimento dei servizi

Di concerto con la committenza si è definito, coerentemente con quanto contenuto nel PTC2 un set di 21 servizi di seguito riportati.

- Istituti superiori (sedi)
- Scuole medie
- Centri universitari
- Università – Poli territoriali
- Centri di formazione professionale
- Centri di Ricerca
- Strutture Sanitarie principali - Aziende Ospedaliere
- Strutture Sanitarie secondarie
- Privati convenzionati - Presidi qualificati
- Tribunali
- Agenzia Entrate
- Camere di commercio
- Sedi Inail
- Presidi di sicurezza
- Presidi di soccorso
- Commercio Polo Classificazione (DCR 563/99)
- Cinema e Teatri (>100 posti)
- Grandi Strutture di vendita e Centri Commerciali
- Aeroporto
- Stazioni ferroviarie
- Svincoli - Caselli Autostradali

2.3 Risultati

Alla luce delle rilevazioni è stata creata una matrice che riporta per ogni servizio la presenza o meno all'interno del limite amministrativo del Comune.

	Comuni	Presenza/assenza
Istruzione	Istruzione superiore - Sedi	x
	Scuole Medie	x
	Centri Universitari	x
	Università: Poli territoriali	x
	Centri formazione professionale	x
	Centri di Ricerca	x
Sanità	Strutture Sanitarie principali - Aziende Ospedaliere	x
	Strutture Sanitarie secondarie	x
	Privati convenzionati - Presidi qualificati	x
Civile-giudiziaria	Tribunali	x
	Agenzia Entrate	x
	Camere di commercio	x
	Sedi Inail	x
	Presidi di sicurezza	x
	Presidi di soccorso	x
Altro	Commercio Polo Classificazione (DCR 563/99) - geoportale	x
	Cinema e Teatri (>100 posti)	x
	Grandi Strutture di vendita - Centri Commerciali	x
	Aeroporto	
	Stazioni ferroviarie	x
	Svincoli - Caselli Autostradali	x

In sintesi:

- 15 comuni hanno più di 10 servizi⁴ (4,7% del totale)
- 37 comuni hanno più di 5 servizi⁵ (11% del totale)
- 131 comuni non hanno servizi considerati (41,5% del totale)

Si evidenzia una buona coerenza con il PTC2 in quanto all'interno dello strumento vigente 40 comuni erano stati individuati come polarità (ai veri livelli), pari quindi ad un 12% del totale, in linea con i comuni con più di 5 servizi.

2.4 Individuazione dei comuni privi dei servizi essenziali

Alla luce del quadro emerso nei capitoli precedenti, constatato che circa il 60% dei comuni della Città Metropolitana rientra nella categoria < 1 servizio considerato si è ritenuto utile proporre una lettura contraria rispetto alla precedente per definire una sorta di gerarchizzazione contraria dei centri inferiori, andando ad individuare cioè l'assenza di servizi (posta, bancomat, esercizi commerciali, ...) che devono trovare la giusta attenzione anche nella concettualizzazione di un modello policentrico e gerarchico.

Dalla sola analisi di 4 servizi (Sportelli bancari, Farmacie, Poste, servizi di vicinato) emerge:

- in Città Metropolitana di Torino ben 33 comuni sono privi di almeno 3 servizi tra quelli considerati nel presente paragrafo, oltre ovviamente a non disporre di nessuno dei servizi descritti nei paragrafi precedenti.

Ciò pone un tema di marginalità che costituisce, insieme alla definizione delle gerarchie, un tema che deve essere adeguatamente considerato al fine di favorire lo sviluppo equilibrato del territorio provinciale.

Si riportano a seguire alcune mappe riferite alla localizzazione dei principali servizi considerati

³ La documentazione completa del presente capitolo è contenuta nell'allegato "Dotazione e distribuzione dei servizi" (consegnato in precedenza)

⁴ 10 compreso

⁵ 5 compreso

2.5 Istruzione

- Istruzione superiore – Sedi
- Scuole Medie
- Centri Universitari
- Università: Poli territoriali
- Centri formazione professionale
- Centri di Ricerca

La distribuzione degli istituti superiori e scuole medie appare molto fitta nelle aree centrali della città metropolitana, per poi concentrarsi in alcune polarità esterne (Pinerolo, Ivrea, Ciriè, Settimo,...) e diradarsi progressivamente verso le valli, seguendo in tali territori gli assi infrastrutturali portanti.

A differenza dell'istruzione obbligatoria o superiore, il campo universitario e della ricerca si concentra, a differenza del passato, quasi unicamente nel capoluogo e su alcuni poli distaccati (Grugliasco), centralizzando molto questo tipo di servizi.

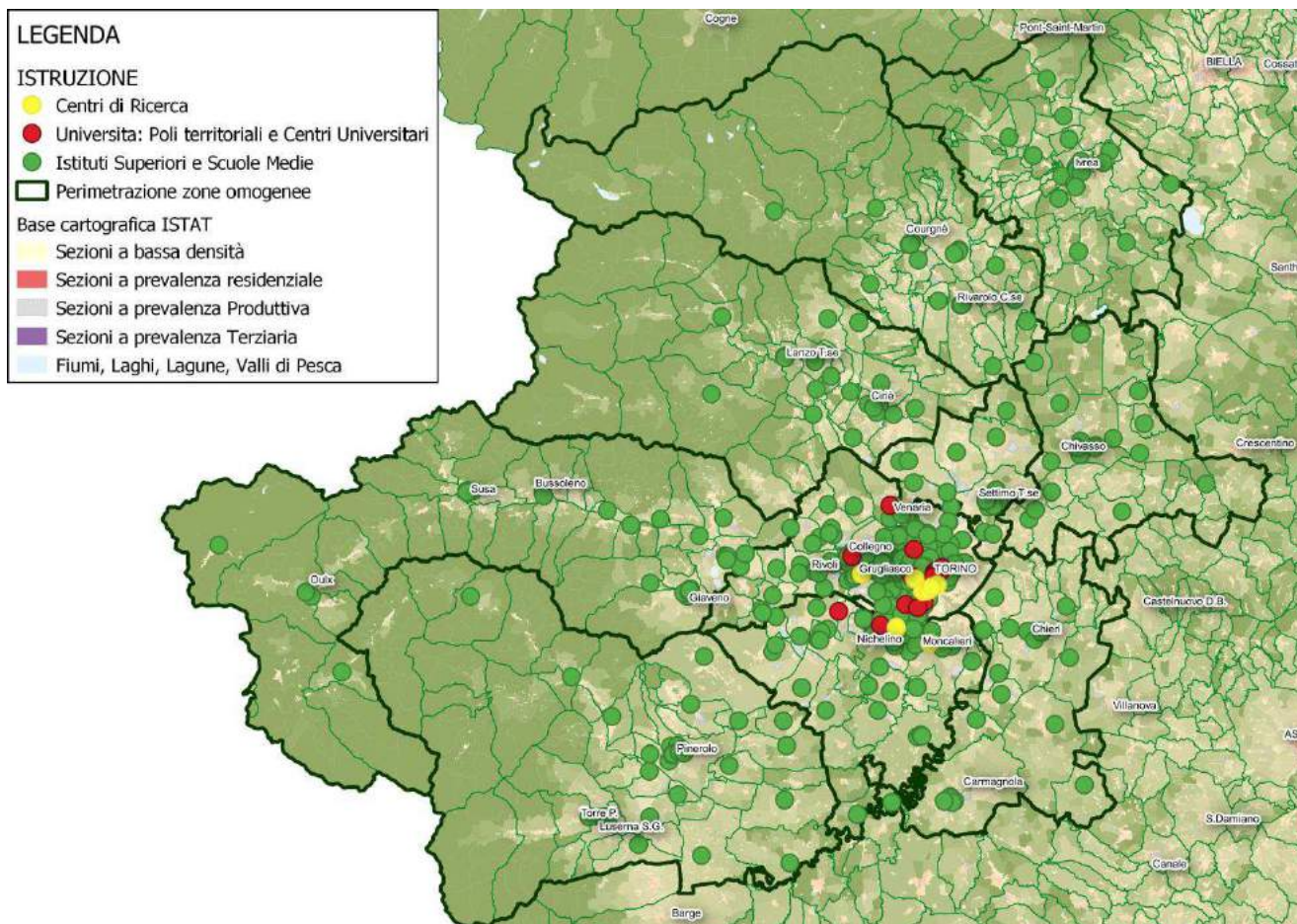
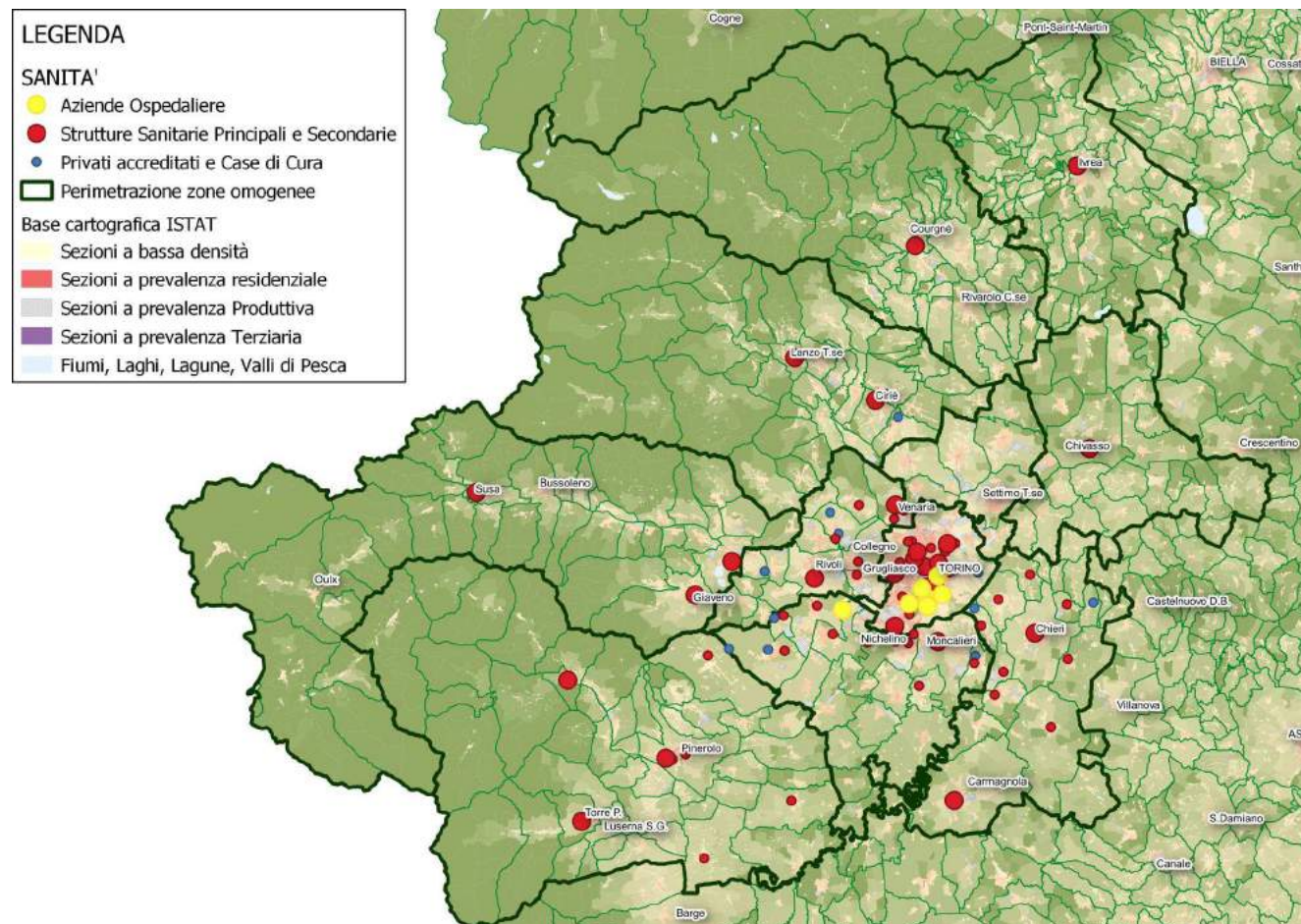


Fig. 2.5.i – localizzazione poli istruzione

Elaborazione META



2.6 Sanità

- Strutture Sanitarie principali - Aziende Ospedaliere
- Strutture Sanitarie secondarie
- Privati convenzionati - Presidi qualificati

Il sistema sanitario viene garantito in ogni zona omogenea con la presenza di almeno un presidio ospedaliero di riferimento.

Spesso però tale presidio risulta l'unico per territori ampi, come dimostrano le strutture sanitarie secondarie che vanno a localizzarsi prevalentemente nella prima cintura e nel chierese.

Come già evidenziato in precedenza le aziende ospedaliere, strettamente connesse al sistema universitario, si sviluppano esclusivamente nel capoluogo e nel polo di Orbassano.

Il sistema sanitario privato accreditato risulta di difficile acquisizione data la complessa galassia di tipologie sanitarie. Emerge, dai dati disponibili, una presenza soprattutto nel capoluogo e nella fascia pedemontana a stretto rapporto con l'area urbana di Torino, mentre si nota una completa assenza di queste tipologie di servizi nei contesti più esterni.

Nota: nell'ambito dell'ASL TO4 manca l'indicazione dei poliambulatori-altro in quanto il dato non risulta disponibile.

Fig. 2.6.i – Localizzazione servizi sanitari

Elaborazione META

2.7 Amministrazione civile, giudiziaria, finanziaria

- Tribunali
- Agenzia Entrate
- Camere di Commercio
- Sedi Inail
- Presidi di sicurezza
- Presidi di soccorso

La maggior parte dei servizi dell'area civile – giudiziaria si sviluppano in poche polarità:

- 2 Tribunali
- 1 Camera di Commercio
- 9 Agenzie dell'Entrate

Questa tendenza in corso (esempio la chiusura del Tribunale di Pinerolo), porta a centralizzare molto questa tipologia di servizi.

Fanno eccezione, rispetto a quanto considerato, i presidi di sicurezza e soccorso che per loro stessa natura devono essere presenti sul territorio. Si nota una buona diffusione nelle varie zone omogenee da cui è però possibile osservare anche una certa assenza in alcuni contesti di valle e della piana che necessitano di attenzione (considerata la natura stessa e la funzione di tali presidi).

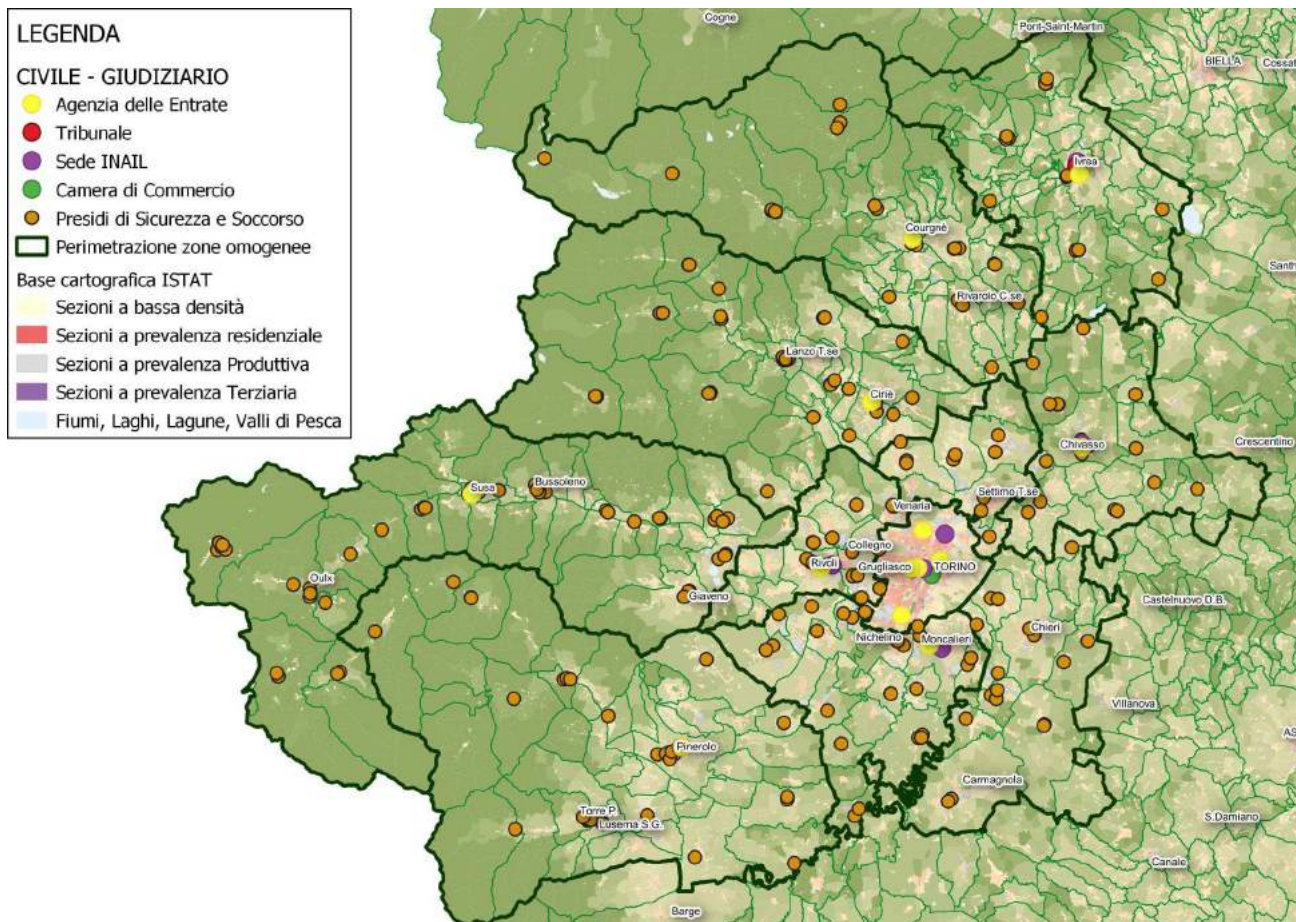


Fig. 2.7.i – Localizzazione poli civili, giudiziari e sicurezza
Elaborazione META

2.8 Gerarchia

La gerarchia dei centri urbani sarà pertanto costruita a partire dalla presenza di servizi di rango sovracomunale, associate alla mobilità inerente il singolo attrattore comunale, come descritto nei capitoli successivi.

Ciò dovrà tenere conto del sistema gerarchico già definito dal PTC2 e dal PTR che, seppur secondo criteri diversi, identificano comunemente molti poli come riportato nella figura a lato.

L'immagine seguente mostra i poli del PTC2 in giallo, mentre la campitura piena dei comuni mostra la polarità da PTR dove in rosso vi è la polarità di Torino, mentre in arancione vi sono le polarità di primo livello e in verde le polarità di livello inferiore.

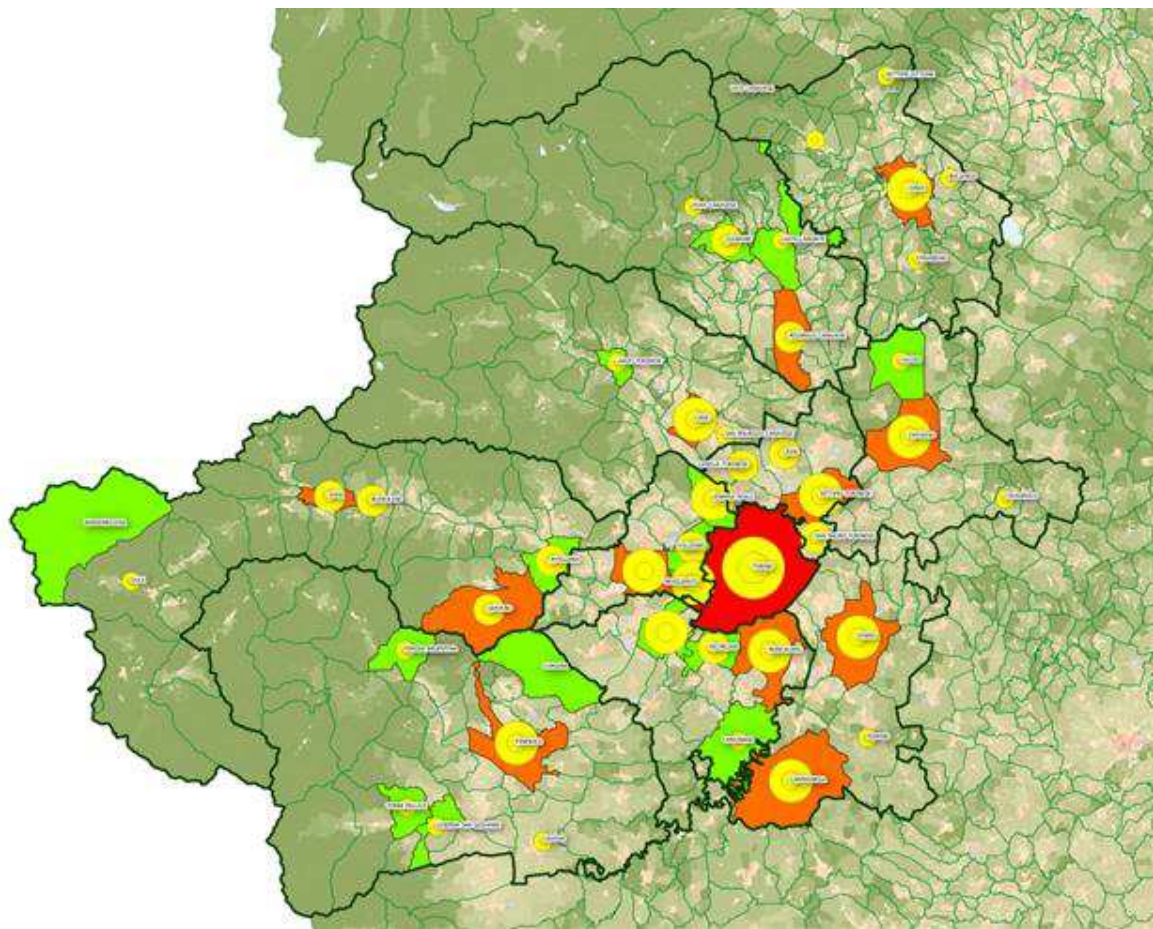


Fig. 2.8.i – Gerarchie dei centri

Elaborazione META. Fonte:: Regione Piemonte (PTR), Città Metropolitana di Torino (PTC2)

3 Analisi della popolazione gravitante

3.1 Relazioni di dipendenza ed interdipendenza

La seconda parte dello studio è dedicata all'analisi della popolazione gravitante rispetto a ciascun polo urbano e sub-urbano individuato ai punti precedenti.

Tale analisi consente, in particolare, di stabilire una relazione biunivoca tra i singoli poli di servizi ed i corrispondenti bacini funzionali, formati dall'insieme delle località da essi servite.

In considerazione del fatto che la maggior parte delle relazioni di servizio comporta lo spostamento fisico dell'utente verso il polo di erogazione del servizio stesso, questa analisi risulta strettamente collegata allo studio della domanda di mobilità per motivi occasionali all'interno del territorio metropolitano torinese.

Nello stesso tempo, l'analisi della popolazione gravitante è in grado di evidenziare l'esistenza di **strutture territoriali** basate sulle relazioni intercorrenti tra le singole località del contesto metropolitano.

A tale proposito, si definisce **relazione di dipendenza** ogni condizione in cui la fornitura di un determinato servizio s alla popolazione residente nella zona i dipende dall'erogazione del medesimo servizio nel polo p :

$$D = (i, s, p)$$

Dal punto di vista cartografico, tale relazione può essere rappresentata con una "linea di desiderio" che unisce la zona di residenza i al polo p .



Fig. 3.1.i – Relazione di dipendenza
Elaborazione META

In linea generale, le relazioni di dipendenza possono essere distinte in due classi:

- **dipendenza forte**, od **obbligata**, nel caso in cui il residente nella zona i , per accedere al servizio s , debba necessariamente fare riferimento al solo polo p (come accade ad esempio per le sedi amministrative e giudiziarie);
- **dipendenza debole**, o **contendibile**, nel caso in cui il residente nella zona i , per accedere al servizio s , possa fare riferimento a più poli $p_1, p_2, \dots, p_k$ (come accade ad esempio per i servizi commerciali, od in certa misura anche per le scuole e gli ospedali).

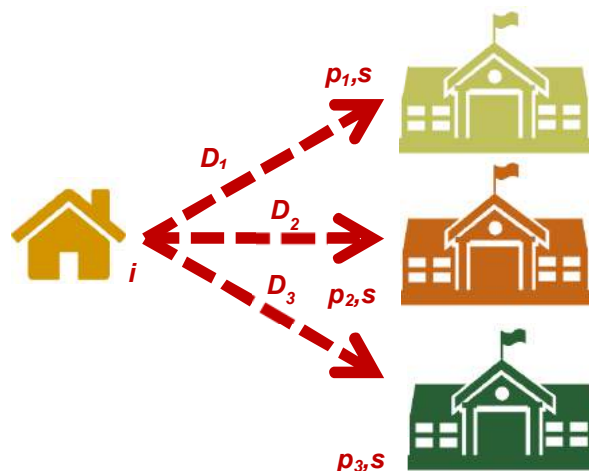


Fig. 3.1.ii – Relazione di dipendenza debole
Elaborazione META

Il **bacino funzionale** di ciascun polo di servizio p,s è definito come l'insieme delle zone i che sviluppano relazioni di dipendenza nei suoi confronti.

Nel caso di relazioni di dipendenza forti, ciascuna zona può fare riferimento ad un unico polo di servizio il cui bacino funzionale si configura pertanto delimitato da un confine lineare ben definito: si parla, in questo caso, di **bacino deterministico**.

Nel caso invece di relazioni di dipendenza deboli, ciascuna zona può fare riferimento a più poli di servizio, ripartendo la domanda totale in più componenti secondo valutazioni di convenienza che possono riguardare sia la qualità del servizio offerto, sia il costo generalizzato di accesso al servizio medesimo. In questo caso, il bacino funzionale dei singoli poli deve essere descritto in funzione delle quote detenute in ciascuna zona dalle componenti ad esso afferenti, e si parla di **bacino probabilistico**.

Evidentemente, bacini deterministici sono esclusivi tra loro, mentre bacini probabilistici presentano, di norma, fasce di sovrapposizione reciproca.

La struttura generale delle relazioni di dipendenza tende di norma a configurarsi in modo gerarchico, definendo la gerarchia funzionale dei diversi poli di servizio.

Un caso di particolare interesse riguarda le situazioni in cui l'insieme delle relazioni di dipendenza in una determinata area non assume una configurazione univoca, ma varia a seconda della categoria di servizio preso in esame. E' il caso, non infrequente, in cui la zona i dipende per il servizio s dal polo p , collocato nella zona j , ma nel contempo la zona j dipende per il servizio s' dal polo p' , collocato nella zona i .

In questo caso, è possibile parlare di **relazione di interdipendenza** fra le zone i, j ed i corrispondenti poli di servizio.

$$I = (i, j, s, s')$$

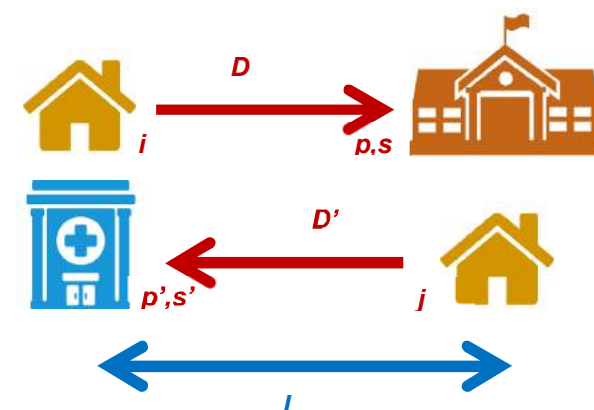


Fig. 3.1.iii – Relazione di interdipendenza
Elaborazione META

Le relazioni di interdipendenza, che possono basarsi su relazioni di dipendenza forte o debole, sono alla base della formazione di **strutture territoriali non più strettamente gerarchiche, bensì reticolari**, che presentano caratteristiche peculiari in ordine, ad esempio, all'articolazione spazio-temporale della domanda di mobilità.

L'identificazione delle strutture reticolari esistenti all'interno del contesto metropolitano rappresenta una delle finalità principali di questo capitolo, che procederà dapprima prendendo in esame le relazioni funzionali connesse alle singole categorie di servizio esaminate nel capitolo precedente e, quindi, costruendo un quadro d'insieme volto ad evidenziare, da un lato, la gerarchia dei singoli poli e, dall'altro, la struttura delle relazioni di interdipendenza esistenti fra loro.

3.2 Servizi dell'istruzione superiore

Un primo elemento, utile a ricostruire il quadro delle dipendenze ed interdipendenze funzionali esistenti tra le diverse polarità metropolitane, è costituito dall'offerta scolastica, ed in particolare dagli istituti secondari superiori.

Tale offerta può essere schematicamente ripartita in tre gruppi, corrispondenti agli istituti professionali, agli istituti tecnici ed ai licei. Si tratta, in tutti e tre i casi, di un'offerta presente in misura piuttosto capillare all'interno del territorio torinese. Tuttavia, la presenza di indirizzi di studio differenti, spesso non presenti in tutte le sedi, tende a determinare una situazione caratterizzata da numerose interdipendenze funzionali.

LICEI

La rete dell'offerta liceale – articolata in diversi indirizzi (artistico, classico, linguistico, scientifico, delle scienze umane) determina all'interno del territorio metropolitano un ampio insieme di relazioni di dipendenza "debole", che nel loro insieme vedono ampie aree di sovrapposizione fra i poli esterni, quelli interni, ed il capoluogo regionale.

Di fatto, l'unica zona omogenea che si caratterizza per un'offerta completa è il Pinerolese, mentre in tutti gli altri casi emerge, quanto meno fra le ipotesi di scelta subordinate, qualche istituto di Torino città.

Al contempo, il quadrante sudorientale del territorio metropolitano risente della presenza, poco oltre i confini amministrativi, di polarità di servizio importanti, quali segnatamente Bra, Alba e la stessa Asti.

Nell'insieme, le zone meridionali presentano una configurazione più semplice di quelle settentrionali, dove è possibile identificare un insieme abbastanza ampio di complementarità, che investono, oltre ad Ivrea, i poli di Cuorgnè, Rivarolo, Lanzo Torinese, Ciriè e Chivasso.

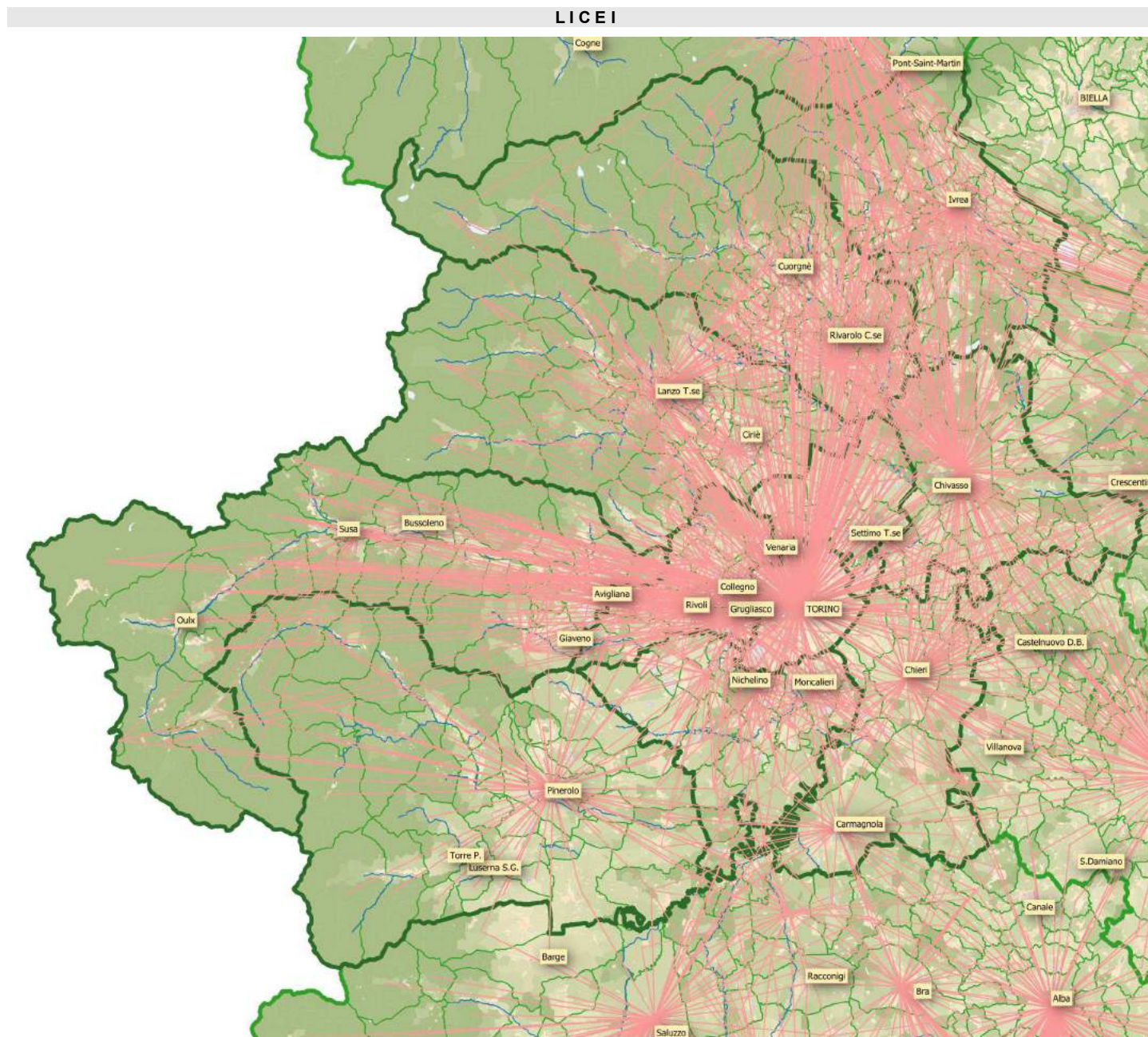
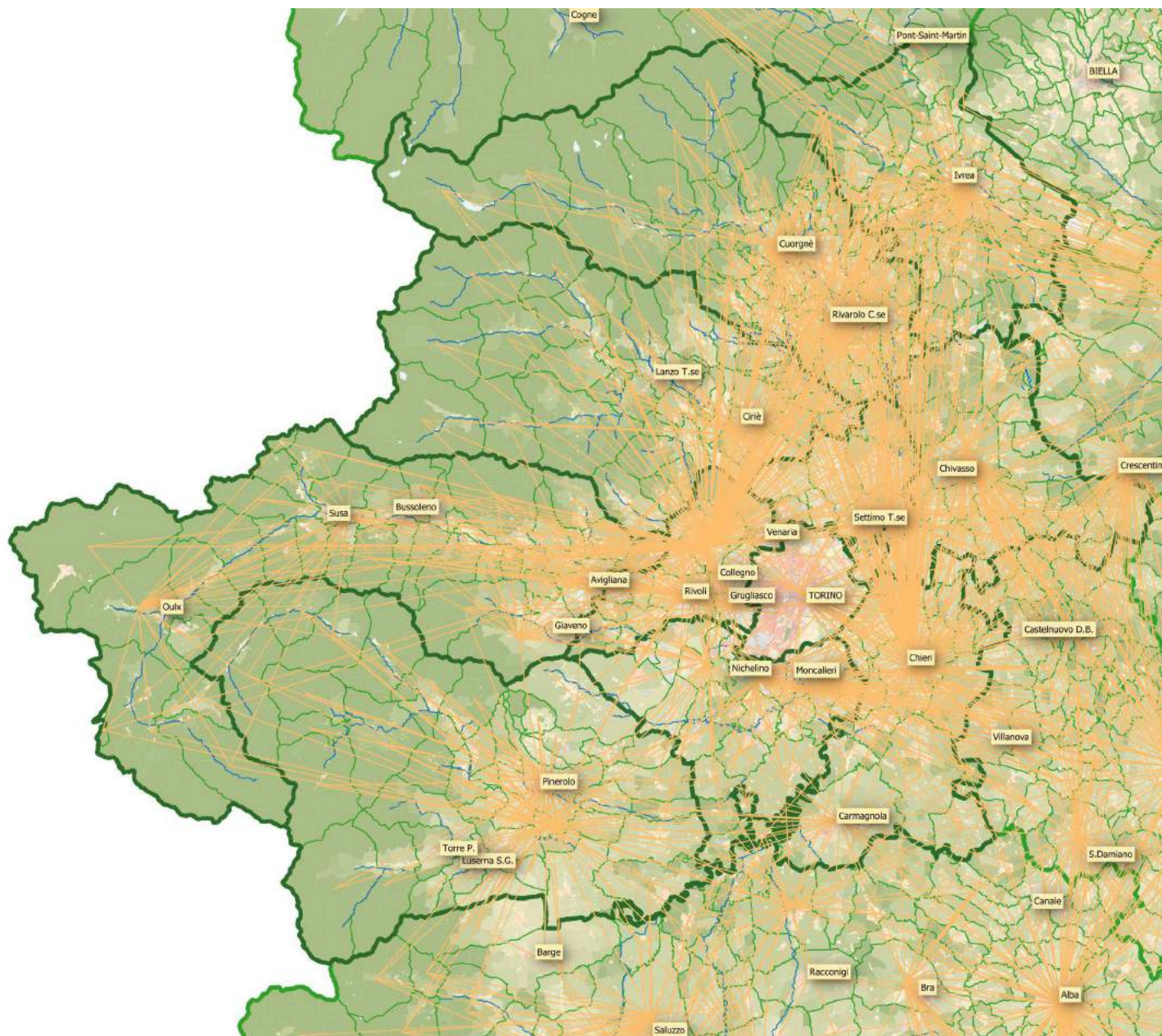


Fig. 3.2.i – Relazione di dipendenza: licei
Elaborazione META

ISTITUTI TECNICI



ISTITUTI TECNICI

Ancor più fitta risulta la rete gerarchica relativa agli istituti tecnici, che si caratterizzano per una presenza sul territorio più capillare di quella dei licei e, dunque per reticolarità locali più complesse.

Ciò tende a fare emergere sistemi multipolari locali, come quello della Valsusa-Valsangone (articolata sui poli di Oulx, Susa, Bussoleno, Avigliana, Giaveno) o del Canavese occidentale (con istituti a Cuorgnè, Rivarolo e Castellamonte).

Alcuni indirizzi di studi specializzati (in particolare gli istituti tecnici agrari) tendono a generare polarità capaci di estendere la loro influenza anche sul medio raggio; mentre in altri casi (ad esempio gli istituti commerciali e per geometri) i corrispondenti bacini funzionali presentano configurazioni più compatte.

Anche in questo caso, comunque, emerge il caso del Pinerolese, unica zona omogenea a presentare una dotazione completa di indirizzi.

Fig. 3.2.ii – Relazione di dipendenza: istituti tecnici
Elaborazione META

ISTITUTI PROFESSIONALI

Da ultimo, gli istituti professionali si caratterizzano per un'offerta territoriale ancor più fitta di quella degli istituti tecnici.

Nel complesso, la configurazione generale delle relazioni di dipendenza gerarchica conferma il quadro emergente dai due casi precedenti: bacini funzionali relativamente semplici nel quadrante meridionale (Carmagnola, Pinerolo), multipolarizzazione degli ambiti occidentali (Valsusa, Valli di Lanzo e Ciriace, Canavese occidentale), più marcata interdipendenza a medio raggio nelle zone più settentrionali.

ISTITUTI PROFESSIONALI

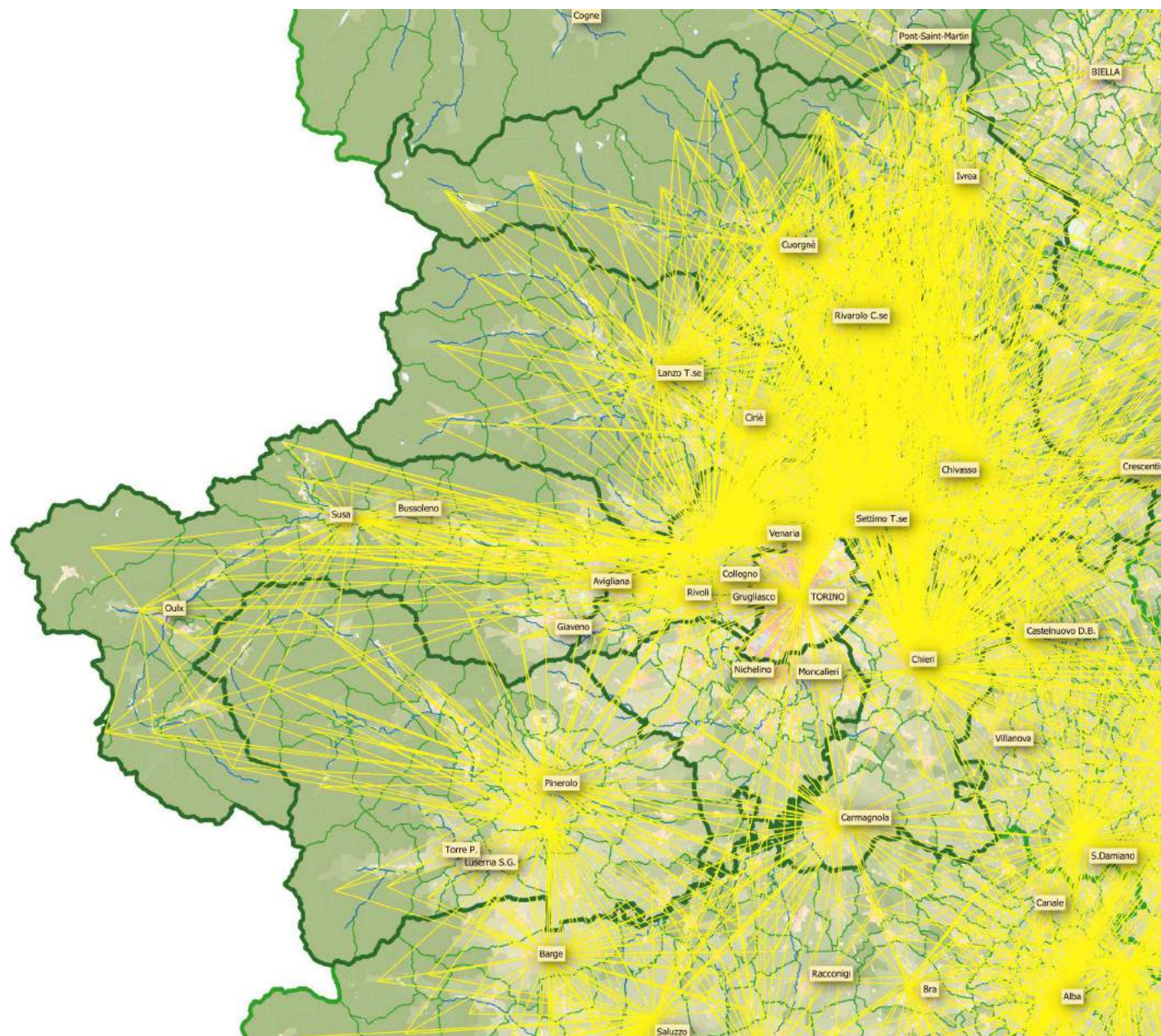
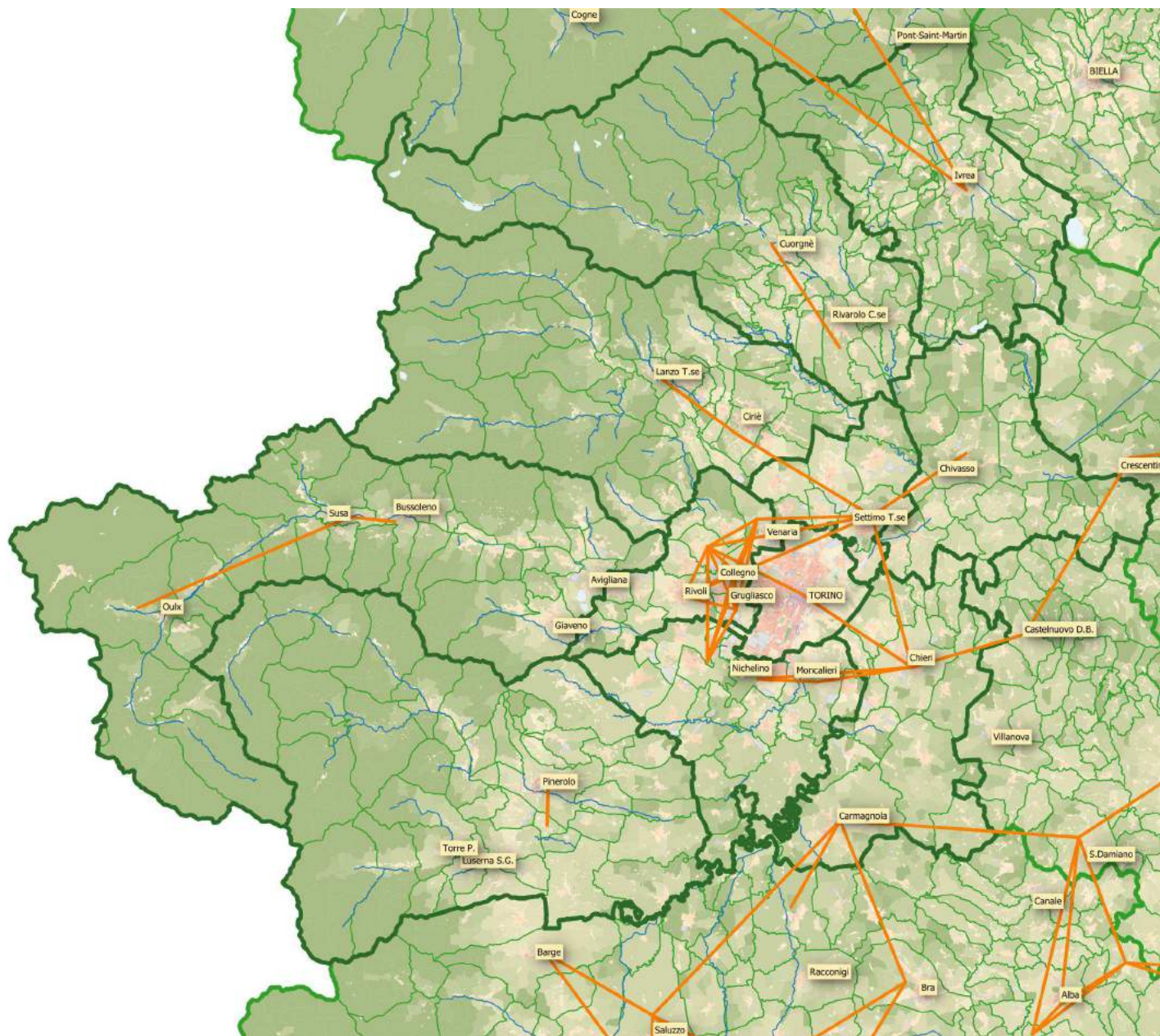


Fig. 3.2.iii – Relazione di dipendenza: istituti professionali
Elaborazione META

INTERDIPENDENZE SCOLASTICHE



INTERDIPENDENZE SCOLASTICHE GLOBALI
 Estrapolando dal quadro generale le sole relazioni di interdipendenza (polarità mutuamente attrattive in quanto caratterizzate da dotazioni di servizi scolastici complementari), è possibile cominciare a delineare un quadro della situazione, che appare nettamente differenziato a seconda che ci si riferisca alle zone interne od esterne alla conurbazione centrale.

Fra le zone più esterne, solo il Pinerolese sembra presentare una struttura "chiusa", imperniata sul bipolo Pinerolo-Osasco, mentre tutte le altre si caratterizzano per la presenza di elementi di interdipendenza più o meno aperti verso le zone circostanti:

- ✓ in Valsusa-Valsangone, grazie alle numerose polarità interne, ma anche all'attrattività della sottostante offerta di Rivoli e Pianezza
- ✓ nel Ciriacense e nelle Valli di Lanzo, grazie alla complementarietà fra Lanzo e Cirié, che si associa all'influenza di Pianezza, Venaria e Settimo Torinese;
- ✓ nel Canavese occidentale, grazie al dualismo tra Cuorgnè e Castellamonte, poli che mantengono una forte dipendenza gerarchica da Ivrea
- ✓ nell'Eporediese, grazie al progressivo rafforzamento delle complementarietà esistenti fra Chivasso ed Ivrea.

Diversa appare la situazione delle zone più prossime al capoluogo, dove emerge un reticolo di interdipendenze tangenziali fra i poli di Settimo Torinese, Venaria, Pianezza, Rivoli, Collegrò, Grugliasco, Orbassano, Nichelino, Moncalieri e Chieri.

Fig. 3.2.iv – Relazione di interdipendenza: istruzione superiore
 Elaborazione META

3.3 Servizi di tipo socio-sanitario

Una seconda categoria di servizi riguarda il settore socio-sanitario, per il quale è possibile mettere a confronto:

- le relazioni di dipendenza “forte”, che legano ciascun Comune alla sede del proprio distretto sanitario;
- le relazioni di dipendenza comparativamente più “deboli”, connesse alla scelta dell'ospedale.

DISTRETTI SANITARI

Nel primo caso, è possibile osservare come la geografia delle sedi amministrative si sovrapponga con buona approssimazione a quella delle zone omogenee.

Fanno eccezione alcune trasgressioni, più numerose all'interno della conurbazione e che comportano:

- ✓ la dipendenza di Carignano e Comuni limitrofi dalla sede di Carmagnola;
- ✓ la dipendenza dei comuni delle Valli Ceronda e Casternone da Venaria, anziché Ciriè;
- ✓ la dipendenza di Borgaro e Caselle da Ciriè;
- ✓ la dipendenza di Caluso da Chivasso, anziché Ivrea.

DISTRETTI SANITARI

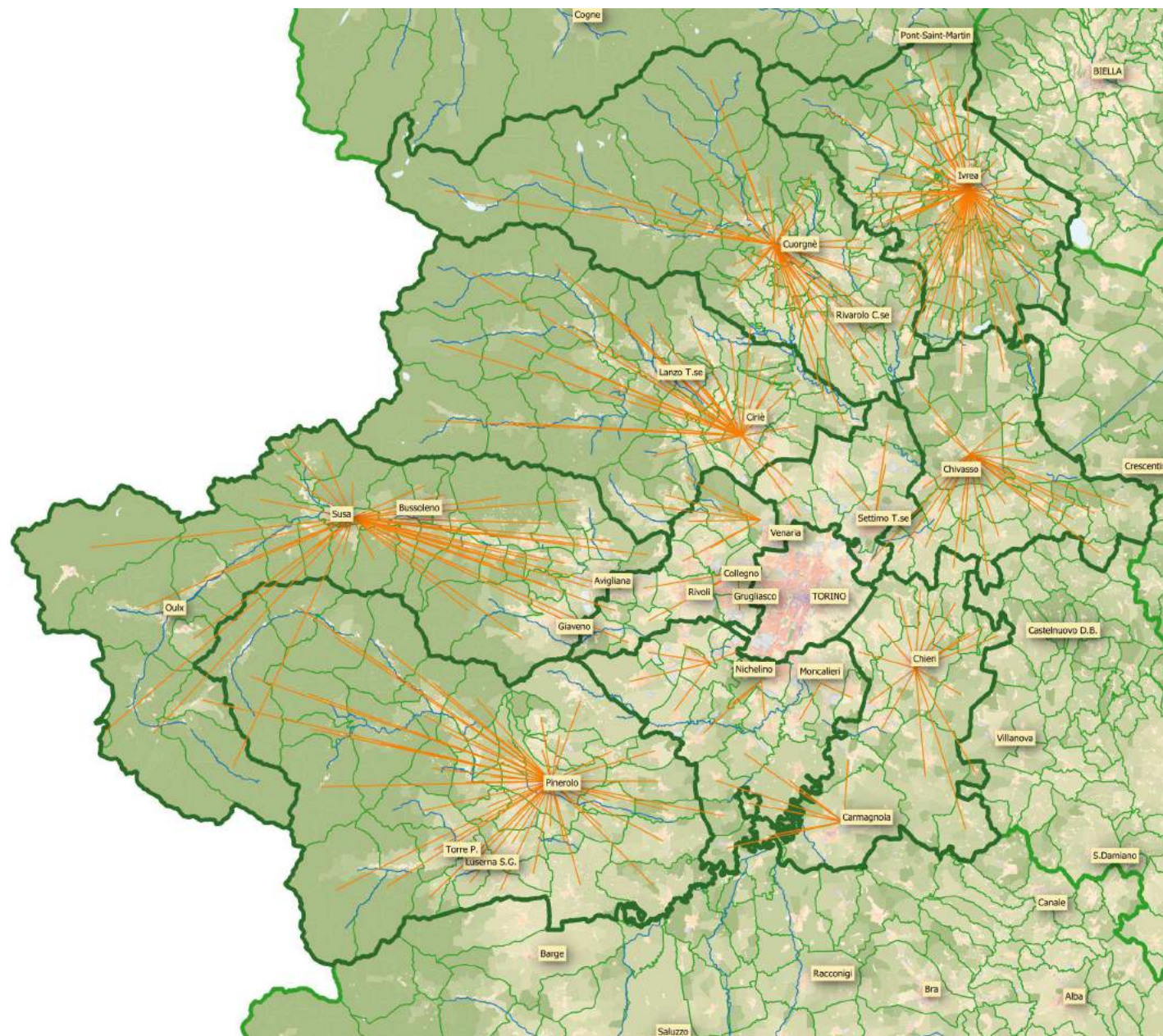
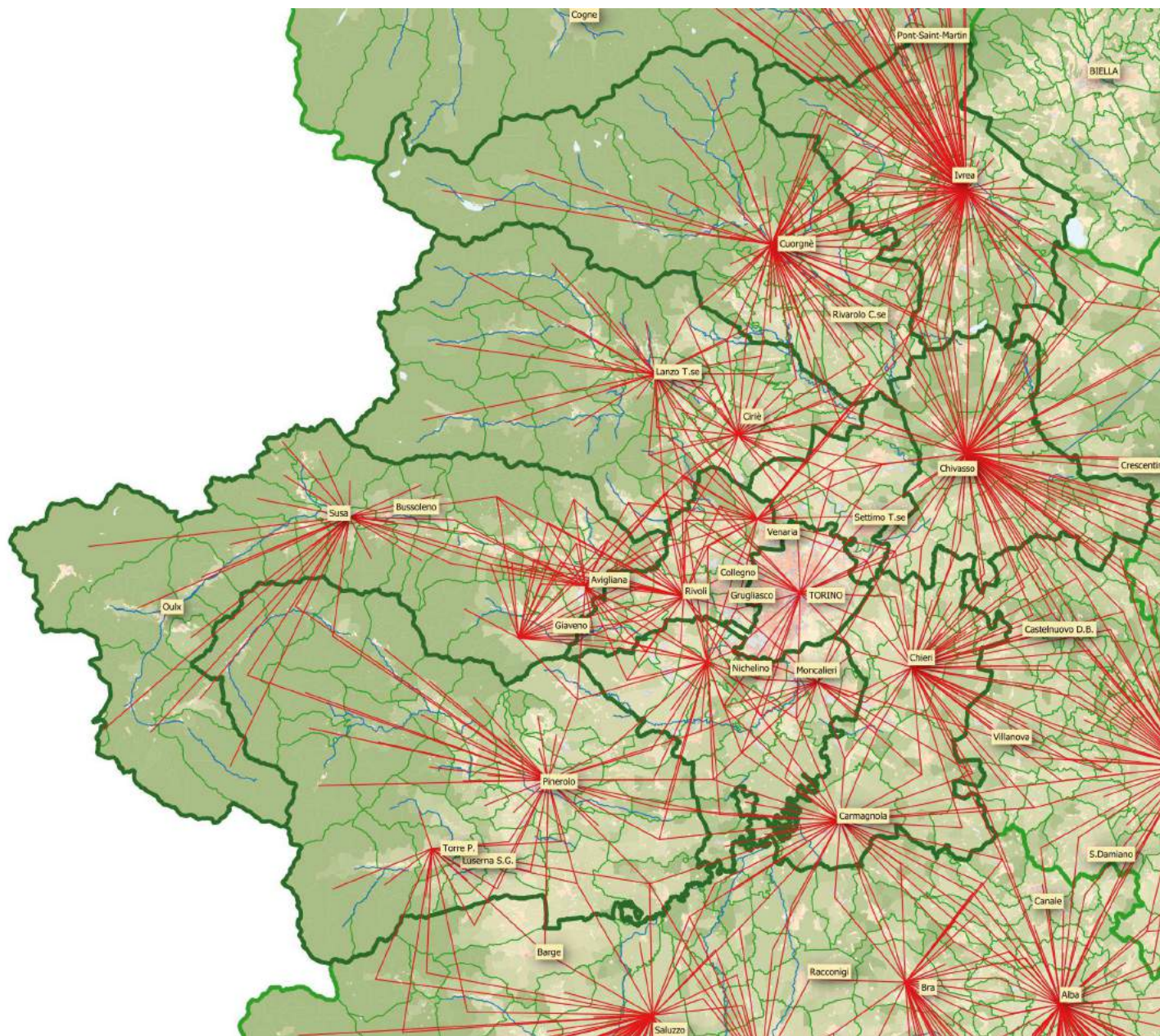


Fig. 3.3.i – Relazioni di dipendenza: distretti sanitari

Elaborazione META

OSPEDALI



OSPEDALI

La relativa diffusione delle sedi ospedaliere, pur in un quadro di progressiva contrazione, continua a delineare un quadro caratterizzato da relazioni più "deboli" di quelle associate ai singoli distretti sanitari.

Così, i bacini funzionali degli ospedali di Ivrea, Chivas-so, Cuorgné, Pinerolo tendono a sovrapporsi a quelli delle corrispondenti zone omogenee; e lo stesso tende ad accadere per l'insieme dei bacini dei due ospedali di Lanzo e Cirié.

Diversa appare la situazione della Valle di Susa – dove la sede segusina vede la sua posizione contesa, in Bassa Valle, da Avigliana, Giaveno e Rivoli.

Relativamente regolari appaiono le geometrie della cintura, dominata dalle sei sedi di Settimo Torinese, Venaria, Rivoli, Orbassano, Moncalieri e Chieri.

Fig. 3.3.ii – Relazioni di dipendenza: ospedali
Elaborazione META

3.4 Altri servizi amministrativi

Il quadro delle dipendenze ed interdipendenze gerarchiche esistenti all'interno del territorio metropolitano può essere ulteriormente arricchito prendendo in considerazione un certo numero di altri servizi, riconducibili in genere a sedi decentrate di reti a carattere nazionale (agenzie delle entrate, sedi INPS ed INAILS, circoscrizioni giudiziarie).

Tali sedi danno di norma origine a relazioni di dipendenza gerarchica "forte", basata cioè su una definita bacinizzazione amministrativa. Nel contempo, il loro carattere di sedi decentrate di servizi nazionali fa sì che, non di rado, le relative logiche di associazione risultino differenti da quelle utilizzate per identificare le zone omogenee.

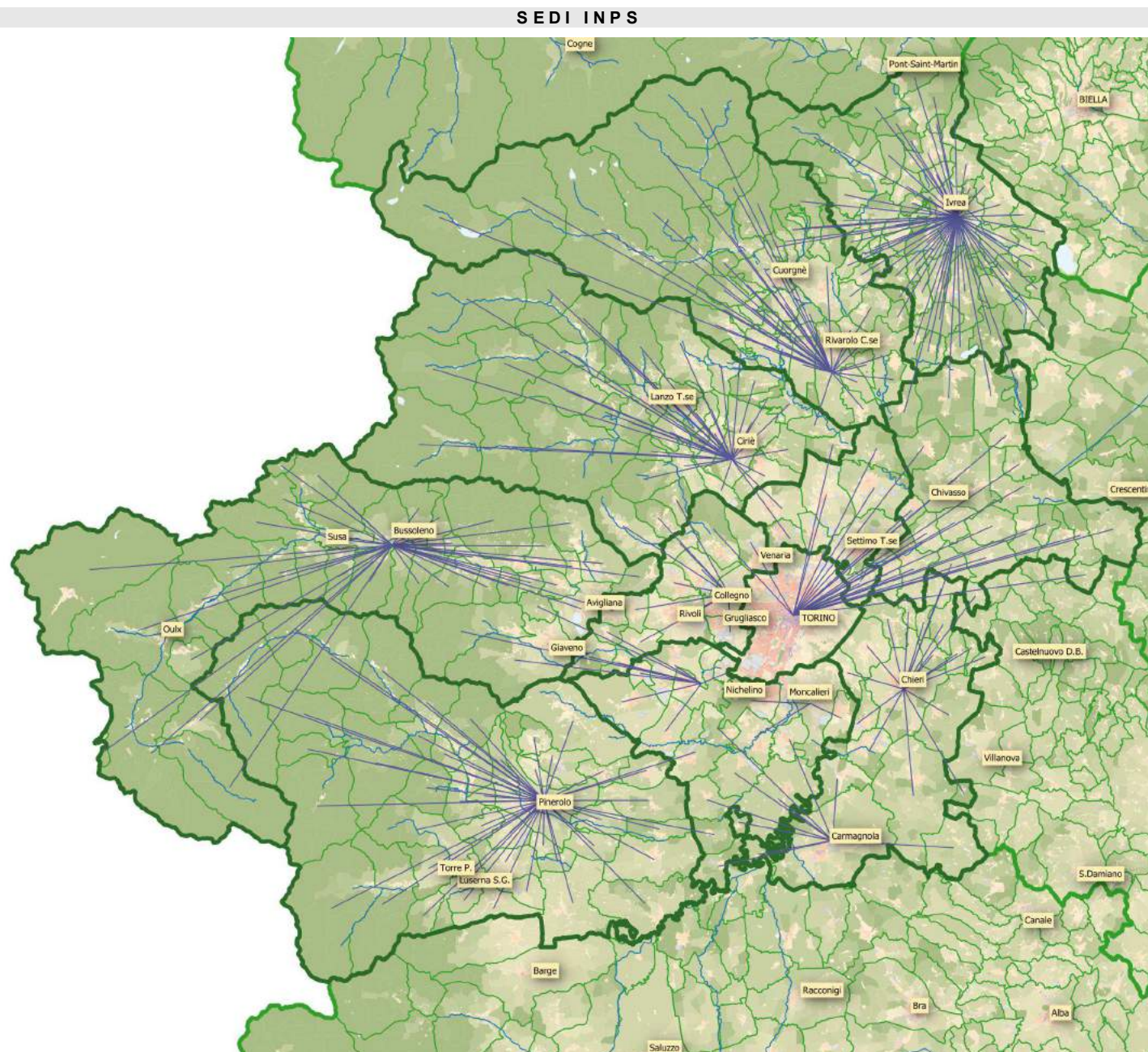
SEDI INPS

Per quanto riguarda la geografia amministrativa dell'INPS, i bacini associati alle sedi di Pinerolo, Bussoleno, Ciriè, Rivarolo Canavese, Ivrea e Chieri presentano una discreta coerenza con le corrispondenti zone omogenee.

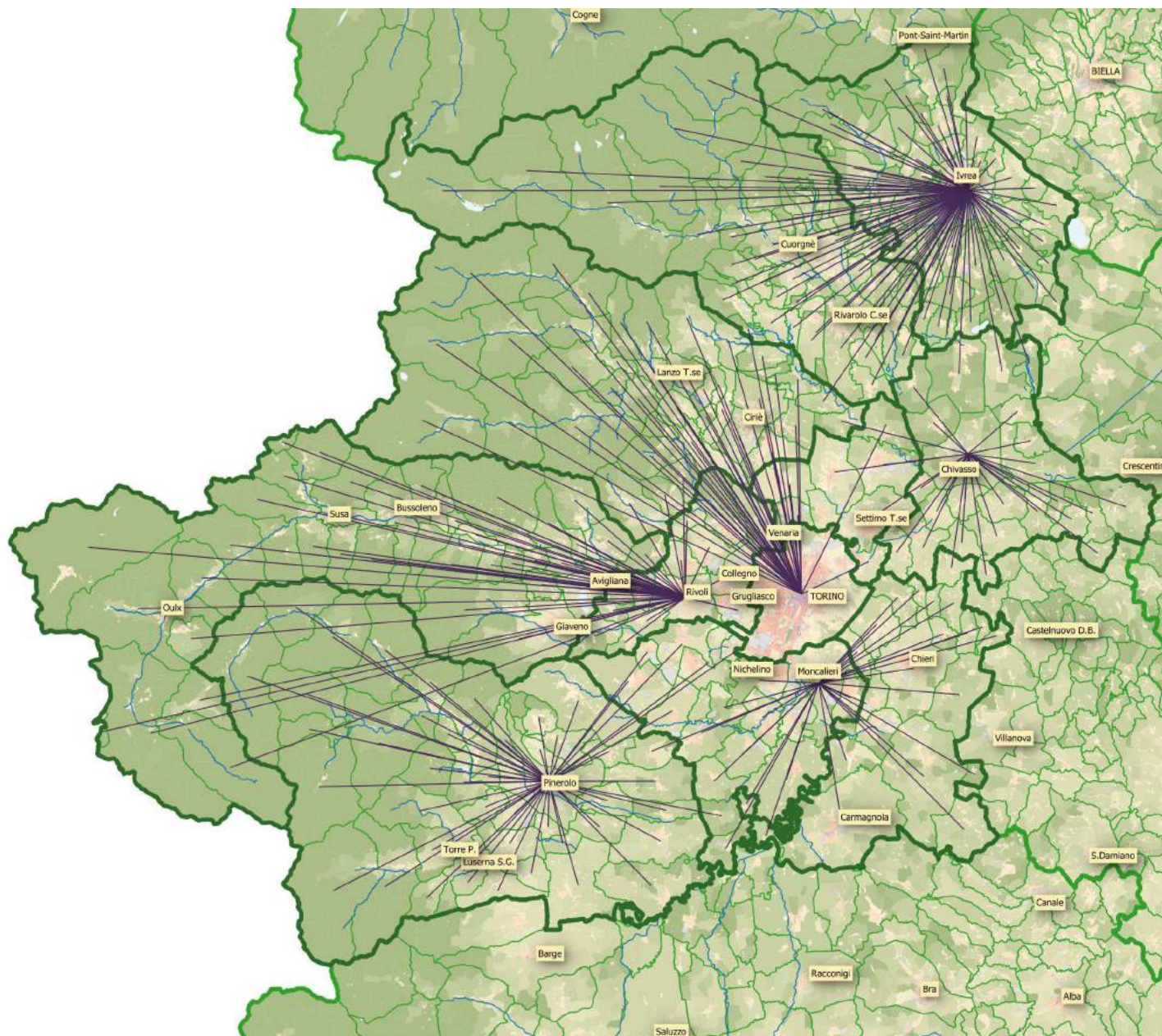
Per contro, ampie trasgressioni caratterizzano i bacini di Carmagnola, Orbassano (esteso sino alla Val Sangone), Collegno (competente anche su alcune zone della città di Torino), nonché tutta la zona di torino Nord (incluso il Chivassese) direttamente dipendente dal capoluogo regionale.

Fig. 3.4.i – Relazioni di dipendenza: sedi INPS

Elaborazione META



SEDI INAIL



SEDI INAIL

Scarsamente sovrapponibile a quella dell'INPS è la geografia delle sedi INAIL, articolata su un numero di bacini ridotto (solo sei) facenti capo ai poli di Ivrea, Chivasso, Rivoli, Moncalieri e Pinerolo, oltre al capoluogo regionale.

Il bacino di Ivrea corrisponde, con buona approssimazione, all'insieme dell'Eporediese e del Canavese occidentale.

Il Chivassese, la cintura Nord ed il Ciriacense-Valli di Lanzo sono contesi dai poli di Chivasso e Torino Nord.

La sede di Rivoli estende la sua influenza sino all'alta Valle di Susa.

Quella di Moncalieri fa da riferimento anche per il Chierese ed il Carmagnolese; ma parte della cintura Sud dipende invece dal polo di Pinerolo.

Fig. 3.4.ii – Relazioni di dipendenza: sedi INAIL

Elaborazione META

AGENZIE DELLE ENTRATE

Ancora differente risulta la geografia delle Agenzie delle Entrate, che si articola su un certo numero di sedi (Ivrea, Cuorgnè, Cirié, Pinerolo, Chivasso) dotate di bacini piuttosto simili alle corrispondenti zone omogenee.

In altri casi emergono invece alcune trasgressioni ai confini di zona:

- ✓ nel caso della cintura Nord, priva di una propria sede e ripartita fra i bacini di Torino, Cirié e Chivasso;
- ✓ nel caso della sede di Rivoli, il cui bacino sottrae la Val Sangone e la bassa Valsusa alla sede segusina, nonché la zona di Orbassano alla cintura Sud;
- ✓ nel caso della sede di Moncalieri che, come in altri casi, estende il suo bacino al Chierese ed al Carmagnolese.

AGENZIE DELLE ENTRATE

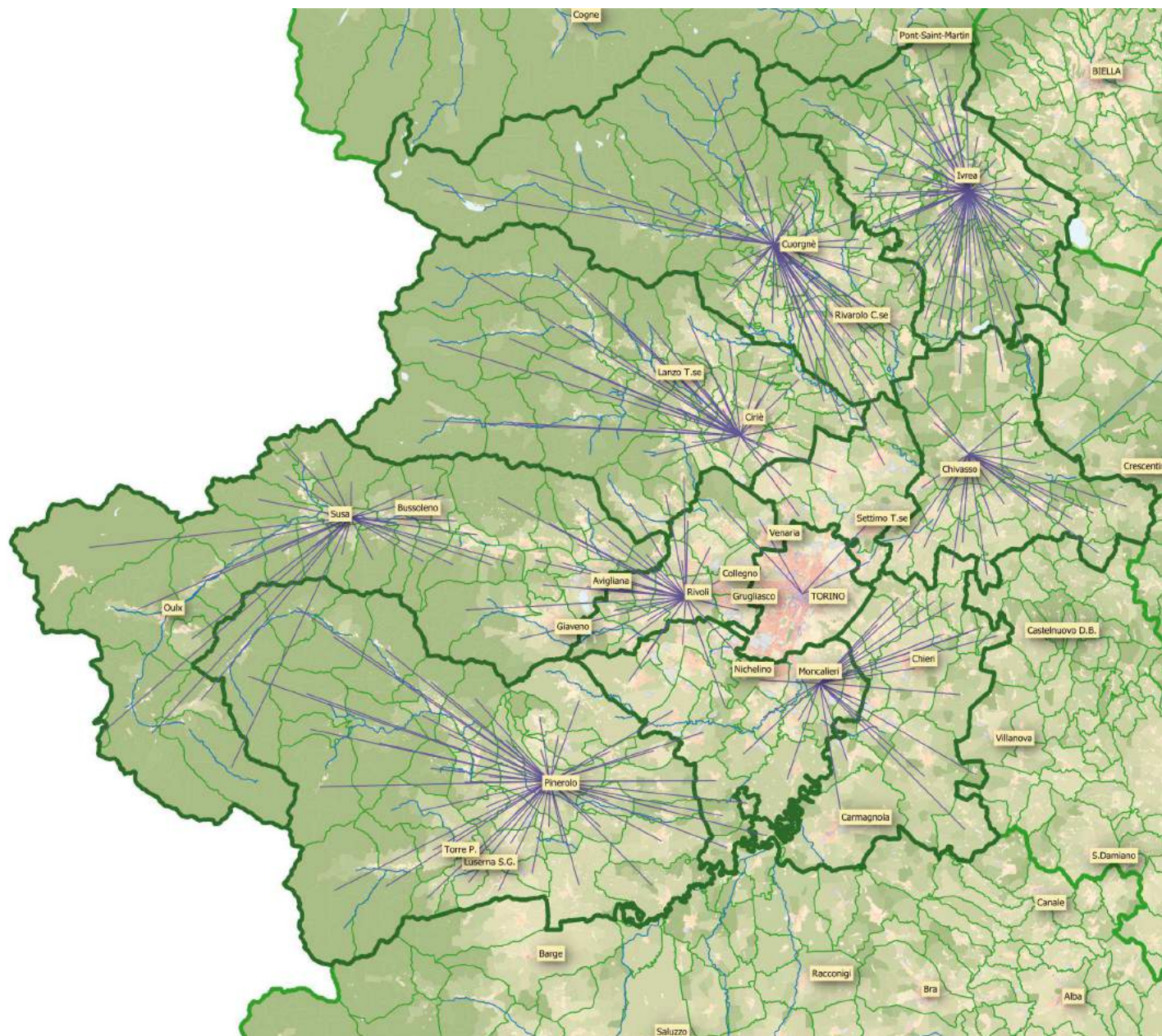
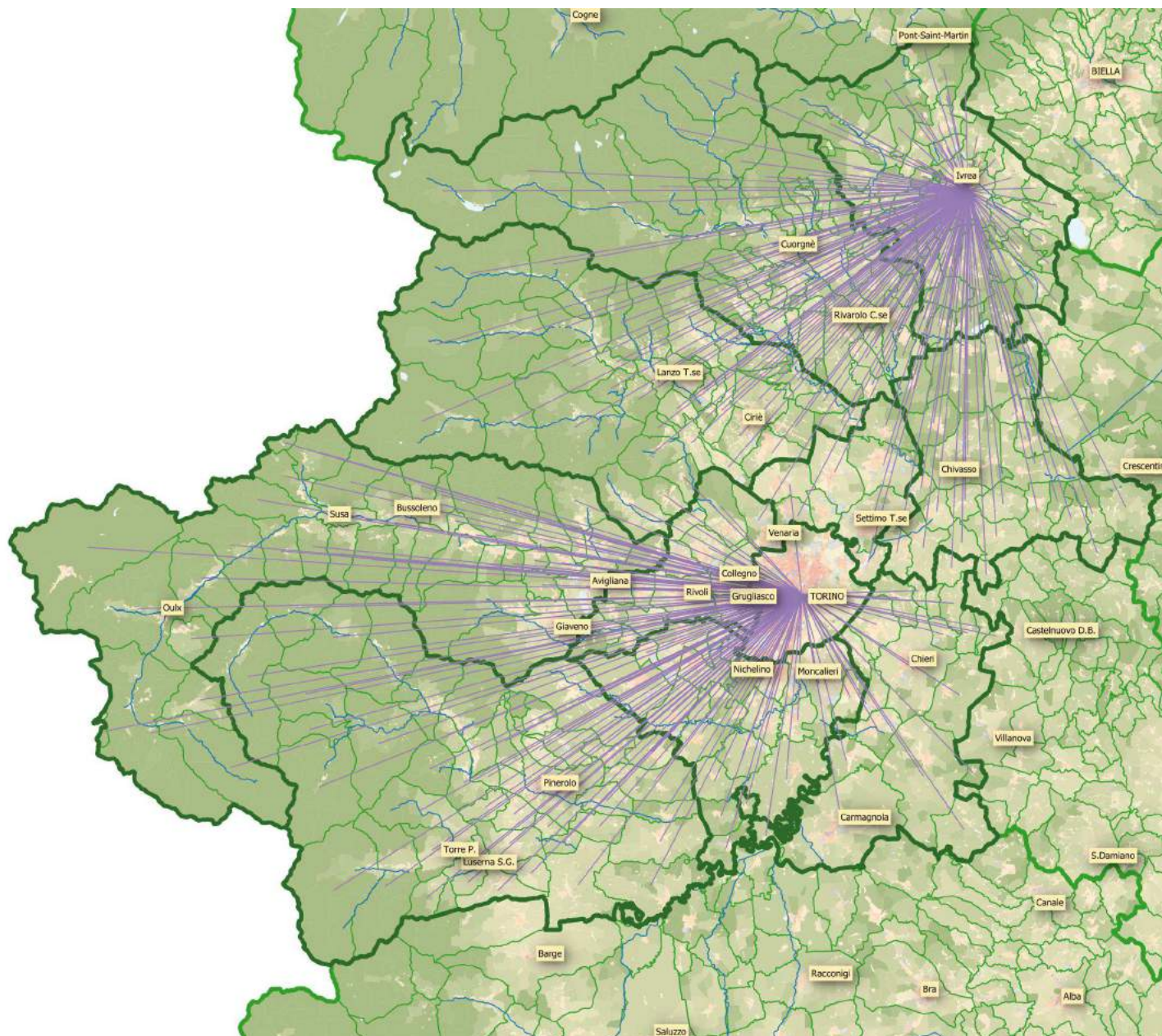


Fig. 3.4.iii – Relazioni di dipendenza: agenzie delle entrate
Elaborazione META

TRIBUNALI



TRIBUNALI

Da ultimo, le circoscrizioni giudiziarie si caratterizzano per la situazione complessivamente più semplice: con la recente soppressione del tribunale di Pinerolo, esse si articolano nelle due sole sedi di Torino ed Ivrea.

Quest'ultima si caratterizza tuttavia, nel caso in questione, per una rete di dipendenze gerarchiche molto più estesa degli altri casi, che include le Valli di Lanzo, il Ciriacense, il Chivassese e la stessa cintura Nord, arrivando a lambire i confini comunali di Torino.

Fig. 3.4.iv – Relazioni di dipendenza: tribunali
Elaborazione META

3.5 Un quadro di interdipendenze globali

Dal confronto fra le singole reti di dipendenza gerarchica è possibile, seguendo una metodologia analoga a quella già utilizzata per i servizi dell'istruzione superiore, dedurre il quadro delle progressive interdipendenze fra le diverse polarità emergenti a scala metropolitana.

Tale quadro conferma ed integra quello già esaminato nel caso degli istituti di istruzione superiore, evidenziando, all'esterno della conurbazione:

- la presenza di robuste relazioni di interdipendenza tra i poli del quadrante Sud-Est (Chieri e, soprattutto, Carmagnola) e le vicine polarità di Bra, Alba, Asti, nonché San Damiano e Castelnuovo Don Bosco;
- il bacino, relativamente autonomo, del **Pinerolese**, caratterizzato dalla sola interdipendenza fra Pinerolo ed Osasco, tutta interna ai suoi confini, che si associano a relazioni di dipendenza verso Pinerolo, provenienti da Giaveno, Orbassano e Carmagnola;
- la condizione al contempo multipolare e radiale della **Valsusa-Valsangone**, con presenza di interdipendenze funzionali tra Oulx, Susa, Bussolengo ed Avigliana, che si accompagnano a forti relazioni di dipendenza orientate verso la cintura Ovest (segnatamente Rivoli);
- la presenza di interdipendenze "bipolari" nei bacini del **Ciriace-Valli di Lanzo** (Lanzo-Ciriè) e del **Canavese occidentale** (Cuorgnè-Rivarolo), che si collegano poi ad un più ampio insieme di relazioni orientate anche verso Ivrea, Chivasso, nonché Settimo Torinese.

INTERDIPENDENZE GLOBALI

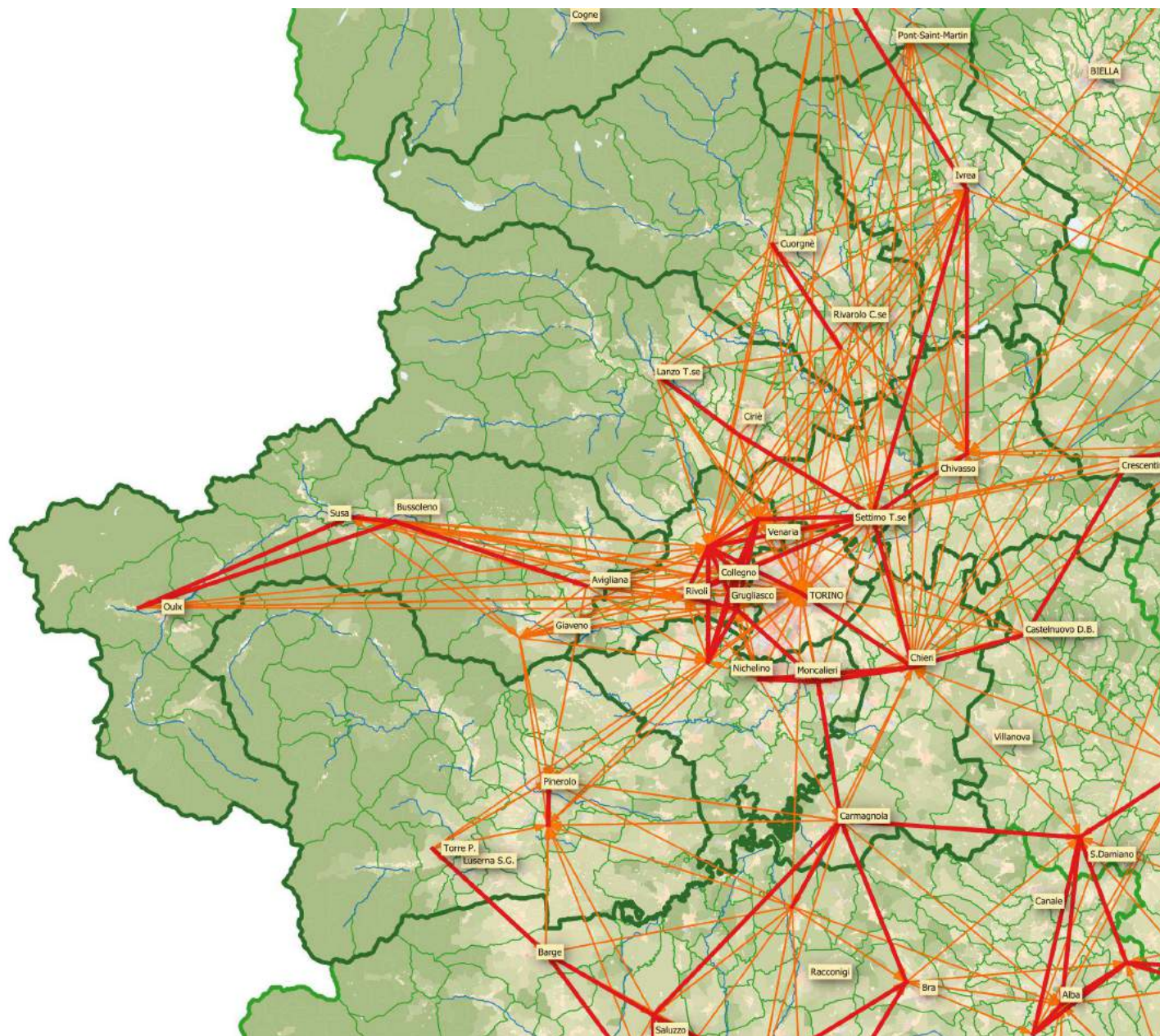
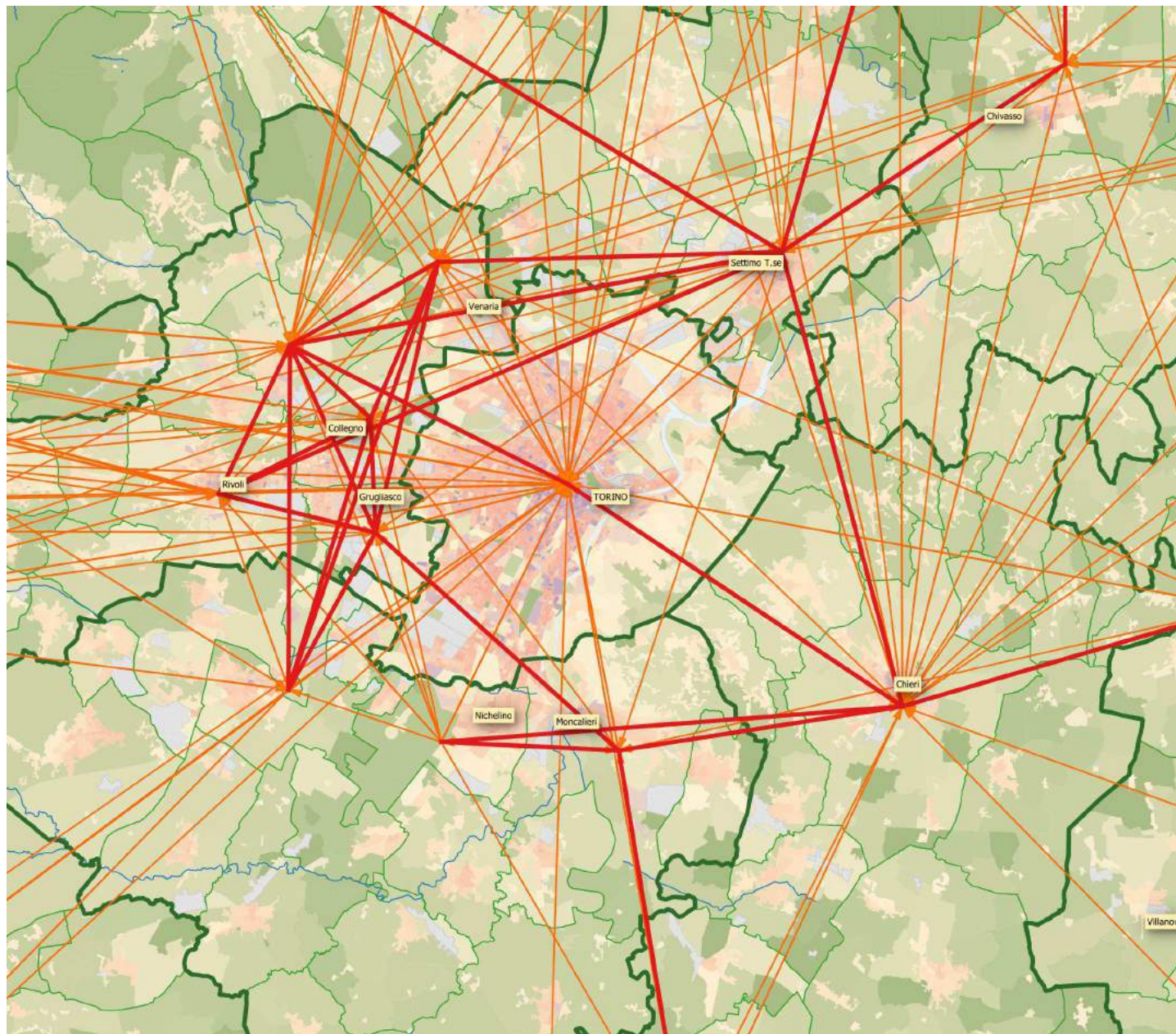


Fig. 3.5.i – Relazioni di interdipendenza
Elaborazione META

INTERDIPENDENZE GLOBALI (FOCUS CONURBAZIONE)



La rete delle interdipendenze gerarchiche si fa via via più fitta mano a mano che si procede verso le zone più interne della conurbazione.

Particolarmente ricca appare la condizione della cintura Ovest, caratterizzata da un fitto reticolo fra i poli di Rivoli, Collegno, Grugliasco, Orbassano, Pianezza e Venaria Reale.

Questi ultimi poli presentano a loro volta elementi di complementarietà con il polo di Settimo Torinese, senza tuttavia che la cintura Nord riesca a caratterizzarsi per un sistema di gravitazione coeso ed unitario.

Per quanto riguarda infine la cintura Sud, essa tende a strutturarsi sui poli di Moncalieri, Chieri, Carmagnola e Nichelino, attribuendo al primo una condizione di pivot che tende a farne il principale elemento ordinatore delle gerarchie funzionali delle corrispondenti zone omogenee.

Fig. 3.5.ii – Relazioni di interdipendenza: focus conurbazione
laborazione META

4 Analisi della domanda di mobilità

4.1 Generalità

Un punto di vista alternativo, e per certi versi complementare a quello derivante dall'esame delle relazioni di dipendenza ed interdipendenza territoriale, riguarda lo studio della domanda di mobilità soddisfatta dal sistema di trasporto, così come nota sulla base delle differenti fonti statistiche disponibili.

Il mandato della Città Metropolitana richiede a questo proposito che tale studio includa:

- ✓ la raccolta e l'analisi dei dati disponibili relativi alla domanda di mobilità, anche suddivisa per modi di trasporto e tipologia di utenti;
- ✓ l'esame della configurazione complessiva della domanda di mobilità;
- ✓ la definizione di indicatori per la misura della generazione/ attrazione di mobilità alla scala comunale, nonché l'identificazione dei principali poli attrattori e delle rispettive zone d'influenza, correlate ai loro diversi ranghi territoriali;
- ✓ la definizione del bacino funzionale della CMT, anche in rapporto ai Sistemi Locali del Lavoro (SLL) ed alla PUA di Torino (cfr. OECD);
- ✓ la valutazione del rapporto esistente tra domanda ed offerta di mobilità, pubblica e privata;
- ✓ la costruzione di parametri ed indicatori relativi alla ripartizione dei flussi per modo di trasporto, ed il confronto tra la configurazione dell'offerta ed i flussi di traffico su di essa rilevati;
- ✓ lo sviluppo di considerazioni preliminari sugli scenari futuri relativi alle dinamiche insediative rapportato a quanto emerso dalle precedenti analisi.

LE FONTI INFORMATIVE

Allo stadio attuale, due sono le fonti informative fondamentali per lo studio della domanda di mobilità a livello metropolitano:

- le matrici O/D rilevate dall'ISTAT in occasione dei Censimenti della popolazione e delle abitazioni (1991, 2001, 2011), che riportano il numero di persone che effettuano spostamenti sistematici (per studio o lavoro) fra tutti i Comuni italiani, articolati per modo di trasporto;
- le indagini campionarie IMQ, effettuate dall'allora Agenzia per la Mobilità Metropolitana (oggi Agenzia per la Mobilità Regionale) sull'insieme della Provincia di Torino, nonché sul complesso del territorio regionale piemontese (2004-2013), che restituiscono il numero di spostamenti effettuati per una pluralità di motivi (sistematici e non) tra oltre 200 zone di traffico corrispondenti ai principali centri urbani, ad aggregazioni degli altri Comuni e, nel caso della città di Torino, alle 23 vecchie circoscrizioni.

Tali dati verranno analizzati nel seguito distinguendo la mobilità sistematica da quella occasionale.

La mobilità sistematica (paragrafo 4.2), nota sulla base di entrambe le fonti, si rapporta essenzialmente alla distribuzione dei servizi scolastici e dei posti di lavoro, determinando una gerarchia funzionale dei centri in parte differente da quella esaminata nel precedente capitolo 3, con riferimento alla dotazione di servizi.

La mobilità occasionale (paragrafo 4.3), nota invece sulla sola base delle indagini IMQ, risulta invece più strettamente correlata alla distribuzione delle attività di servizio, e rappresenta pertanto un importante elemento di verifica delle relazioni di dipendenza e/o interdipendenza funzionale esistenti a livello metropolitano.

Un ultimo paragrafo sarà invece finalizzato un quadro di sintesi del bacino funzionale della Città metropolitana, considerata nel suo complesso.

4.2 La mobilità sistematica

Come accennato nel precedente paragrafo, la mobilità sistematica può essere studiata sia in base al dato ISTAT, che offre una panoramica completa degli spostamenti di scala comunale alla data di ciascun censimento, ed ai dati IMQ, che pur presentando una minor precisione connessa al loro carattere campionario, forniscono importanti informazioni complementari, in particolare relativamente:

- all'evoluzione della domanda nel breve periodo (intervalli biennali anziché decennali)
- alla distribuzione della domanda all'interno della Città di Torino (singoli quartieri anziché intero Comune).

SPOSTAMENTI ATTRATTI/GENERATI

Una prima elaborazione, utile a fornire un quadro complessivo della situazione, consiste nella restituzione cartografica del totale degli spostamenti generati ed attratti dalle singole circoscrizioni comunali, distinguendo specificamente tra:

- i Comuni generatori netti di mobilità, per i quali cioè il numero di residenti che si dirigono fuori dai confini comunali per motivi di studio e lavoro è maggiore del numero di persone che vi entrano per i medesimi motivi;
- i Comuni attrattori netti di mobilità, nei quali accade esattamente l'opposto.

Tale restituzione è riportata nella Fig. 4.2.i, che evidenzia i comuni attrattori in rosso e quelli generatori in blu (i valori assoluti degli spostamenti attratti/generati sono evidenziati con i diagrammi mentre i valori relativi con i colori di sfondo).

Come si può osservare, il principale attrattore di livello metropolitano è evidentemente rappresentato dalla Città di Torino, che attrae oltre mezzo milione di spostamenti sistematici (di andata), generandone poco più di 400 mila.

Al di là di questo riscontro abbastanza ovvio, può essere interessante analizzare la geografia delle sub-polarità urbane, rilevando in particolare che, a livello di **cintura** si comportano come attrattori i Comuni di:

- Moncalieri
- Rivoli
- Orbassano
- Grugliasco
- Leini

mentre altre realtà urbane importanti, quali segnatamente Chieri, Nichelino, Collegno, Venaria e Settimo Torinese si comportano come generatori netti.

Nel resto del territorio metropolitano, i principali poli attrattori sono chiaramente:

- Pinerolo (attorniato da alcune deboli subpolarità quali Airasca, Villar Perosa o Luserna S. Giovanni)
- Susa, Oulx, Bardonecchia ed Avigliana (mentre Bussoleno e Giverno si caratterizzano come generatori netti)
- Lanzo e Ciriè;
- Rivarolo e Valperga (con Cuorgnè, Castellamonte e Pont profilati come generatori);
- Ivrea
- Chivasso (e Caluso)

mentre il polo urbano di Carmagnola si configura come generatore netto.

E' interessante altresì osservare come, immediatamente **fuori dal confine della città metropolitana**, siano presenti altri poli attrattori, che possono esercitare la loro influenza su limitate porzioni del territorio torinese. Fra tali poli si segnalano in particolare:

- Saluzzo
- Savigliano (e Fossano)
- Alba, Bra (e Cherasco)
- Asti e Villanova d'Asti
- Saluggia
- Biella
- Pont-Saint-Martin

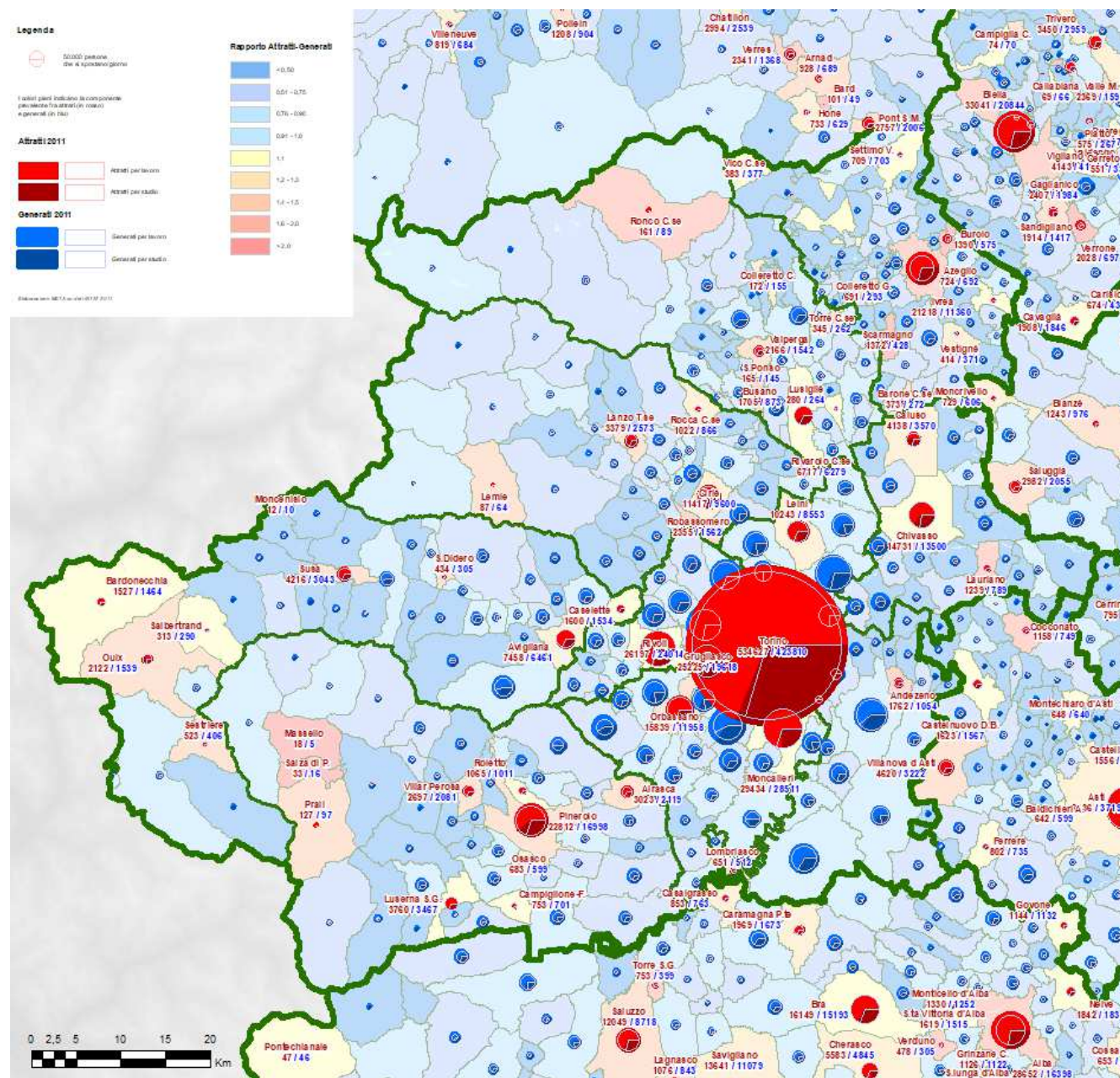


Fig. 4.2.i – Spostamenti attratti e generati
Elaborazione META su dati ISTAT

AREE D'INFLUENZA

Una seconda elaborazione, utile a delineare i bacini funzionali delle singole polarità individuate, si basa sulla costruzione di uno specifico indicatore d'influenza finalizzato a misurare l'influenza esercitata da un polo attrattore A, sui comuni circostanti, C.

Dato un polo A ed un comune C, l'influenza esercitata da A su C viene determinata secondo la formulazione seguente:

$$INFI.(A,C) = \frac{\text{Spostamenti generati da C e diretti verso A}}{\text{Totale spostamenti generati da C}}$$

Le caratteristiche di questo indicatore si prestano bene ad una rappresentazione di tipo cartografico, che consente di formarsi un'idea abbastanza precisa della capacità attrattiva delle singole polarità e, dunque, della forma dei bacini funzionali di traffico ad essa riferiti.

TORINO – TUTTI I MOTIVI

L'area d'influenza della Città di Torino, determinata secondo il criterio testé descritto, tende a travalicare i confini della Città Metropolitana estendendosi a buona parte del territorio regionale piemontese, approssimativamente sino a Vercelli-Novara, Asti-Alessandria e Fossano-Cuneo-Mondovì (Fig. 4.2.ii).

L'influenza torinese sul territorio circostante appare in qualche misura "bipartita", potendosi distinguere un ambito diffuso, esteso nel raggio di 50-60 km, oltre il quale l'attrattività del capoluogo assume caratteristiche più puntuali, supportate in netta prevalenza dal trasporto ferroviario, come ben evidente nei casi di Vercelli, Novara, Asti, Alessandria, Savigliano, Fossano, Cuneo e Mondovì (i diagrammi relativi agli spostamenti in valore assoluto sono riportati solo per i territori esterni all'area metropolitana).

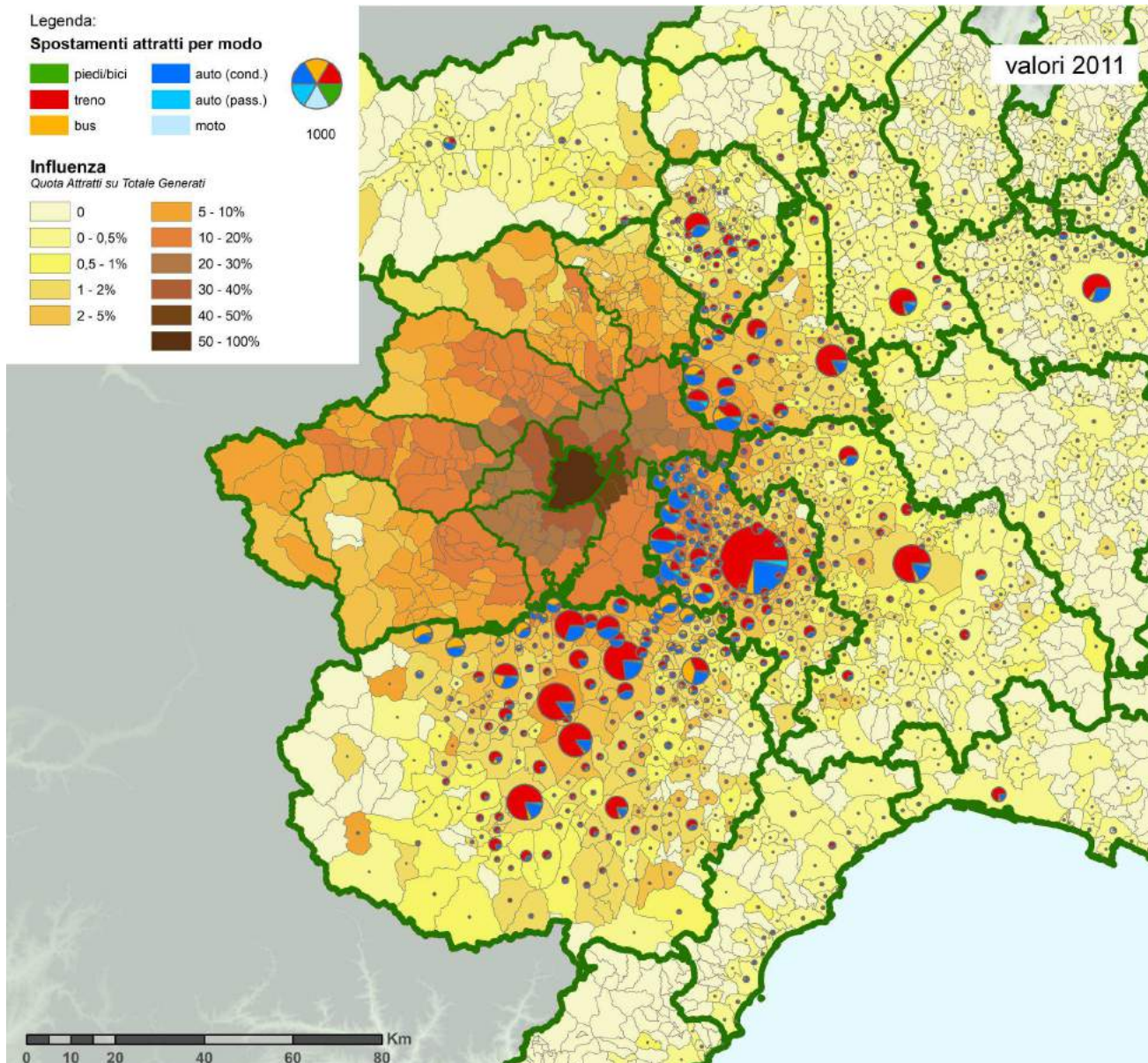
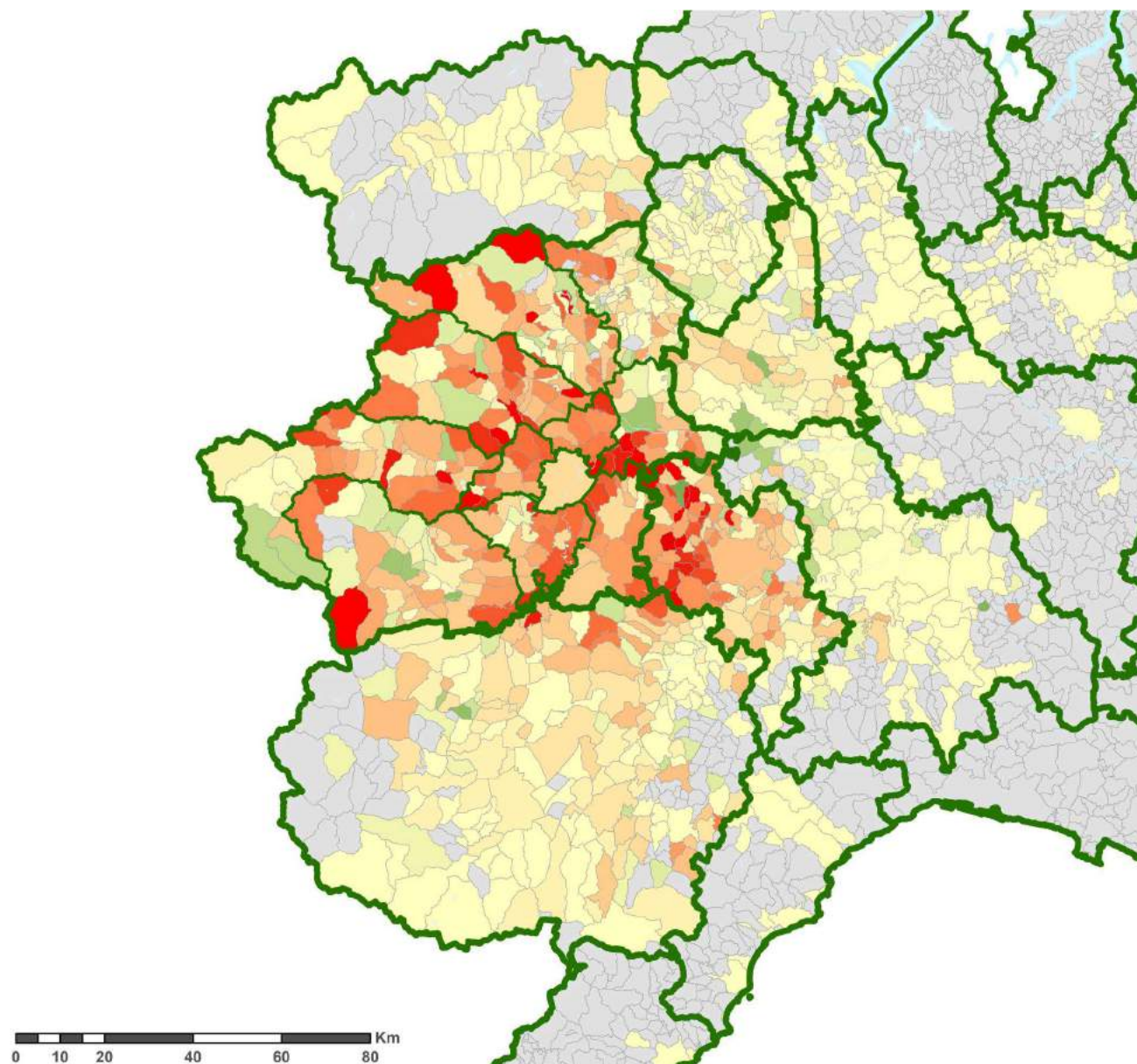


Fig. 4.2.ii – Area di influenza di Torino (scala regionale)

Elaborazione META su dati ISTAT



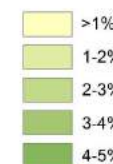
La situazione descritta non appare tuttavia particolarmente dinamica: confrontando i livelli d'influenza esercitati dalla città nel 2011 con gli analoghi valori del 1991, è immediato riscontrare come l'attrattività relativa del capoluogo sia andata riducendosi in modo piuttosto generalizzato, e con particolare intensità nei Comuni di cintura, ed in quelli dei quadranti esterni Ovest (Valle di Susa e Val Sangone), Nord-Ovest (Valli di Lanzo e Canavese occidentale) ed Est (Collina torinese), che rappresentano i più tradizionali bacini di raccolta di pendolarismo della città.

Gioca certamente un ruolo, a questo proposito, la progressiva deindustrializzazione, in parte compensata dall'incremento di attrattività di poli industriali di cintura, come ad esempio Grugliasco. In parziale controtendenza è possibile rilevare soltanto pochi casi, collocati in parte in zone montane (segnatamente l'Alta Valsusa, favorita forse dalla realizzazione dell'autostrada Torino-Bardonecchia) ed alcuni poli esterni, come Chivasso, che hanno goduto di un netto miglioramento dei servizi ferroviari.

Fig. 4.2.iii – Evoluzione dell'area d'influenza di Torino (scala regionale)
Elaborazione META su dati ISTAT

Legenda:

Crescita



diminuzione



TORINO – MOTIVO STUDIO

Ripetendo le medesime elaborazioni per i soli spostamenti di studio, emerge un quadro relativamente diverso dal precedente.

In primo luogo, si osserva una molto maggiore prevalenza del trasporto ferroviario.

Per quanto concerne invece l'evoluzione temporale, la situazione appare più frastagliata con ambiti di forte calo (la cintura metropolitana, le Valli di Lanzo) inframmezzata ad ambiti in recupero (la Media Valle di Susa, il Basso Canavese, parte del Roero e della Collina astigiana)

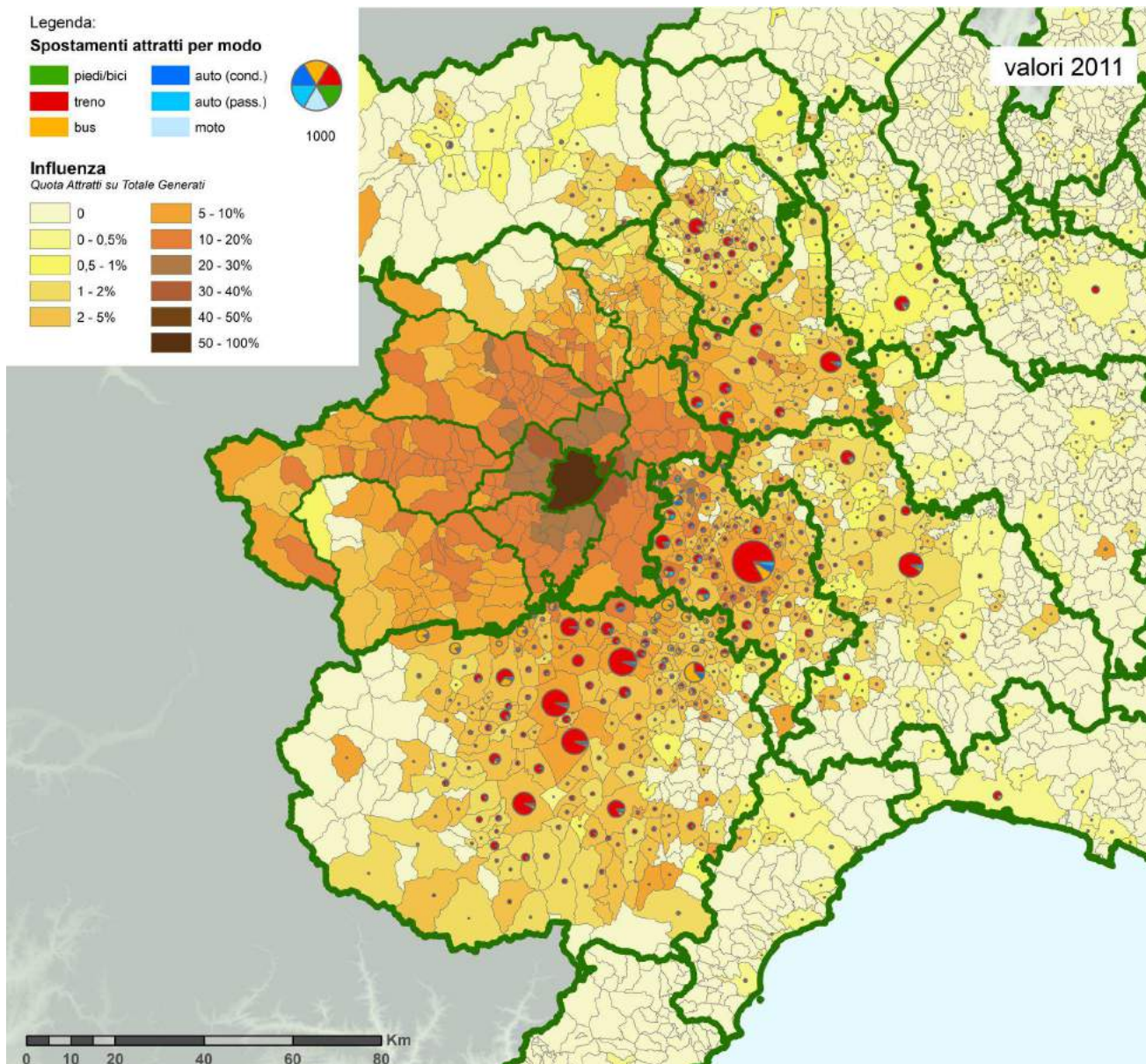


Fig. 4.2.iv – Area di influenza di Torino - studio (scala regionale)

Elaborazione META su dati ISTAT

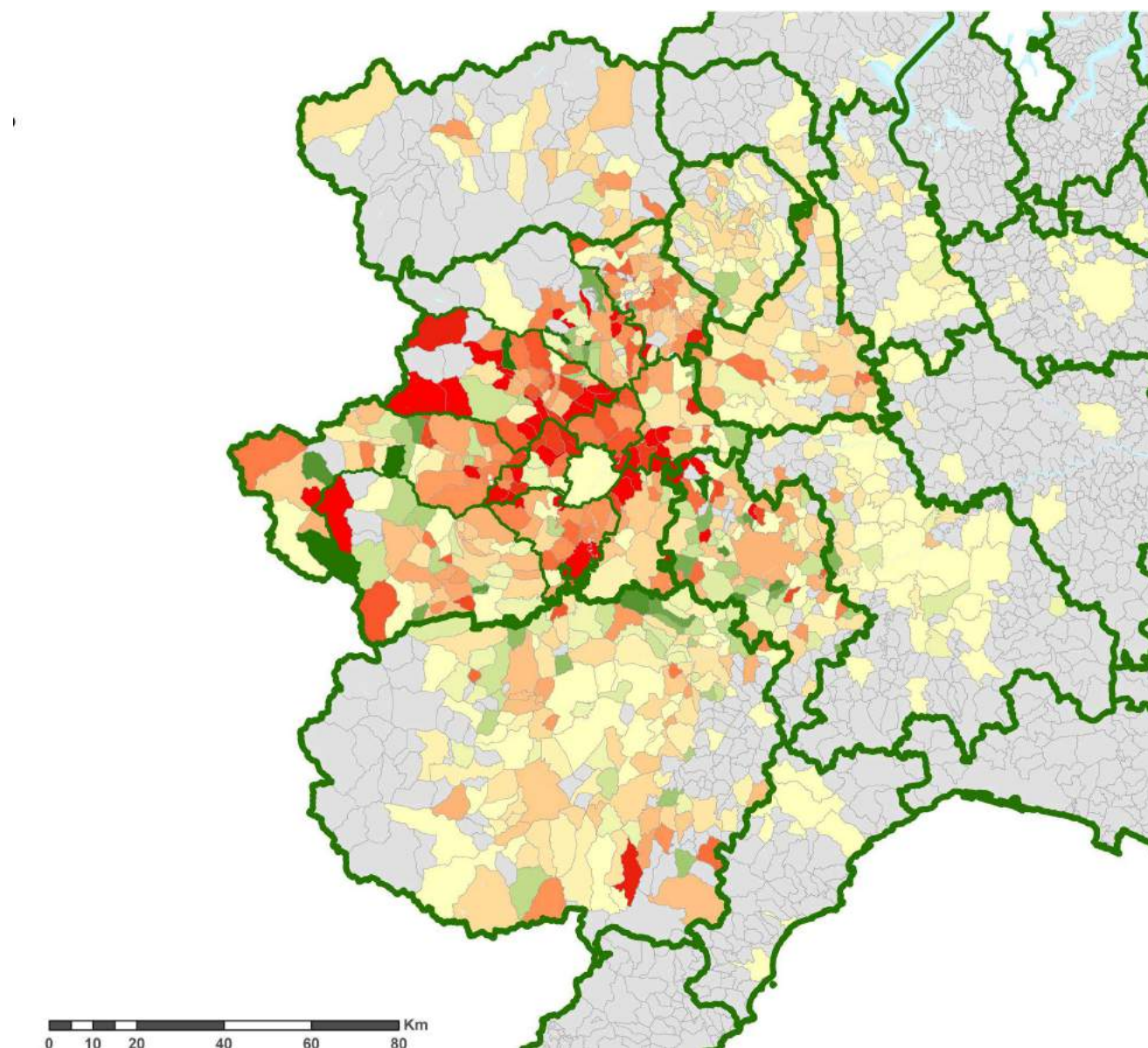


Fig. 4.2.v – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – studio (1991-2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Legenda:

Crescita

>1%
1-2%
2-3%
3-4%
4-5%

5-6%
6-7%
7-8%
>8%

diminuzione

>1%
1-2%
2-3%
3-4%
4-5%

5-6%
6-7%
7-8%
>8%

TORINO – MOTIVO LAVORO

Più aderenti all'immagine complessiva risultano invece le elaborazioni relative alla mobilità per motivi di lavoro, per le quali è possibile evidenziare:

- ✓ Una consistente presenza del mezzo privato, anche da poli urbani lontani e ben serviti dalla ferrovia (come Asti, Alessandria, Cuneo, eccc...)
- ✓ Una più evidente tendenza al recupero da parte dell'Alta Valle di Susa, di Chivasso e di alcune zone immediatamente contermini a questo polo urbano.

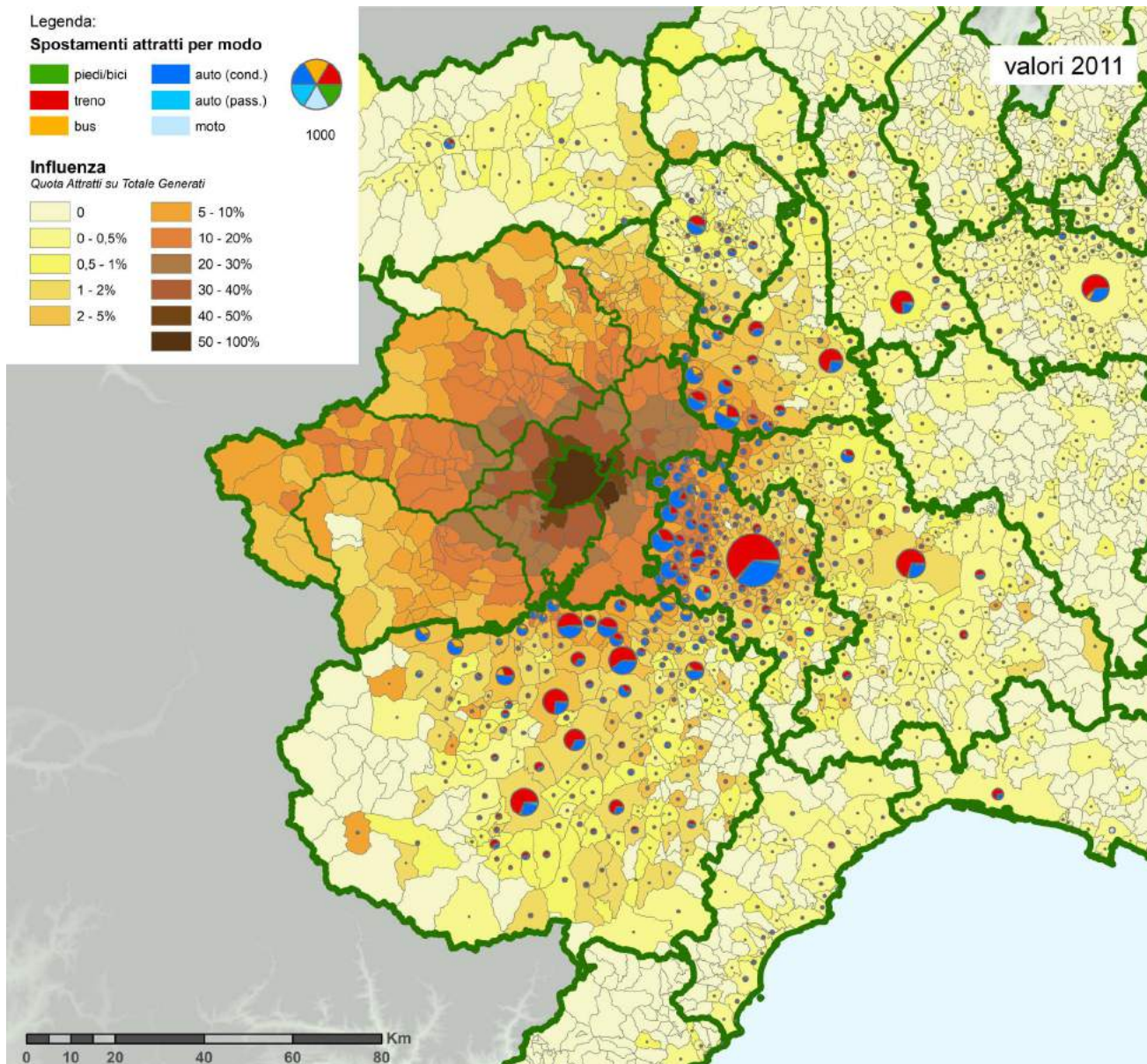


Fig. 4.2.vi - Area di influenza di Torino – lavoro (scala regionale)

Elaborazione META su dati ISTAT

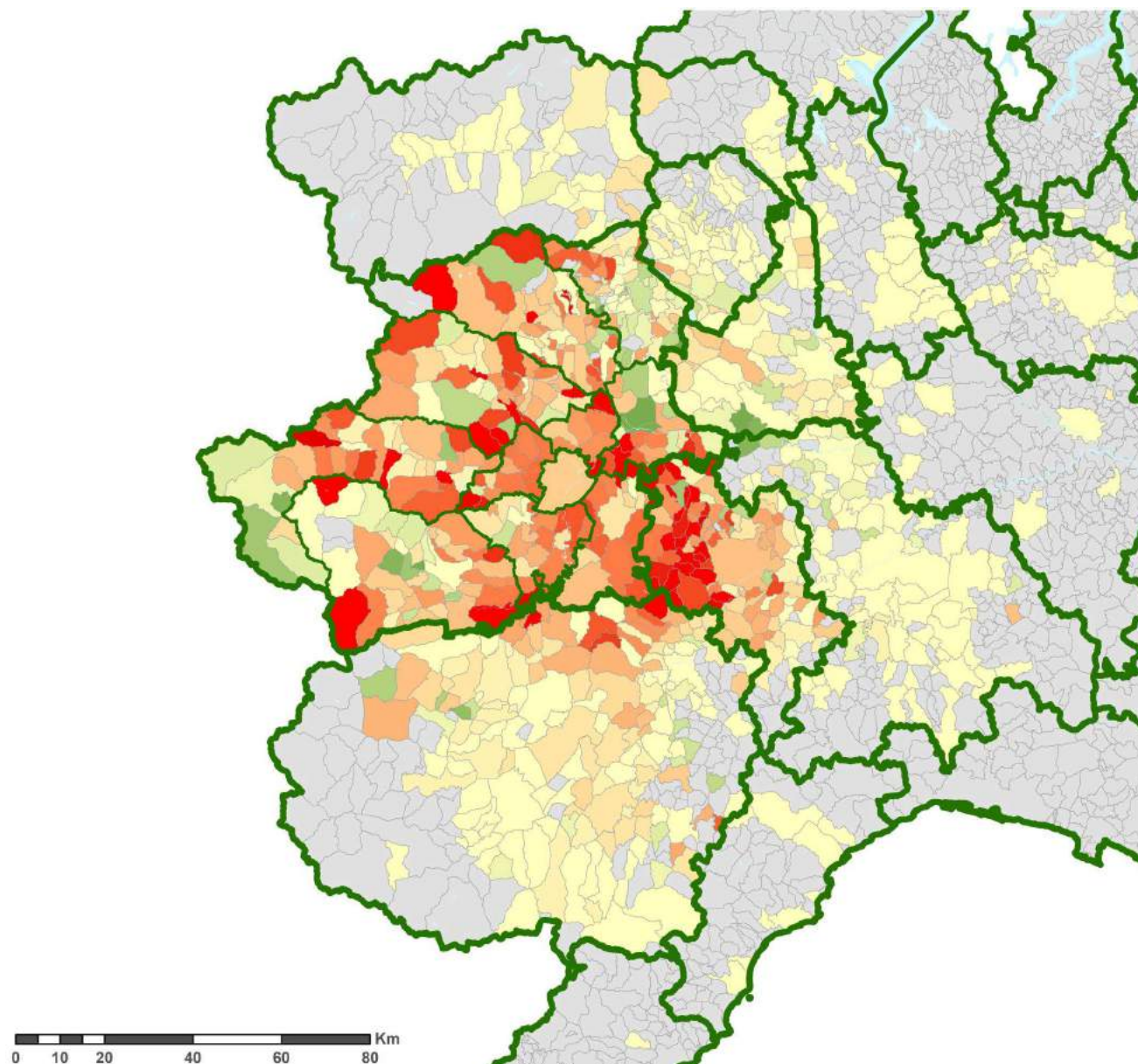


Fig. 4.2.vii – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – lavoro (1991-2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Legenda:

Crescita

>1%	5-6%
1-2%	6-7%
2-3%	7-8%
3-4%	>8%
4-5%	

diminuzione

>1%	5-6%
1-2%	6-7%
2-3%	7-8%
3-4%	>8%
4-5%	

ZONA OMOGENEA

1

TORINO CITTA'

Per quanto attiene alla zona omogenea 1, corrispondente alla sola Città di Torino, le elaborazioni si sono focalizzate essenzialmente sulle dinamiche di tipo metropolitano, facendo riferimento sia all'insieme della mobilità sistemática, sia a quella per soli motivi di studio e di lavoro.

CONURBAZIONE DI TORINO – TUTTI I MOTIVI

La forza della conurbazione torinese nell'alimentare flussi in entrata al capoluogo è ben evidenziata dalla Fig. 4.2.viii, che rende chiara anche la relativa debolezza del trasporto ferroviario/metropolitano (in rosso) ed autofiltramviario (in arancione), a fronte della generale prevalenza del mezzo privato (in blu). Le analisi a carattere dinamico (Fig. 4.2.ix) confermano comunque la tendenza alla riduzione dell'influenza del capoluogo, più intensa nel periodo 1991-2001, e parzialmente attenuata nel decennio intercensuario successivo.

Nel contempo, risulta evidente l'incremento nell'utilizzo dei servizi ferroviari.

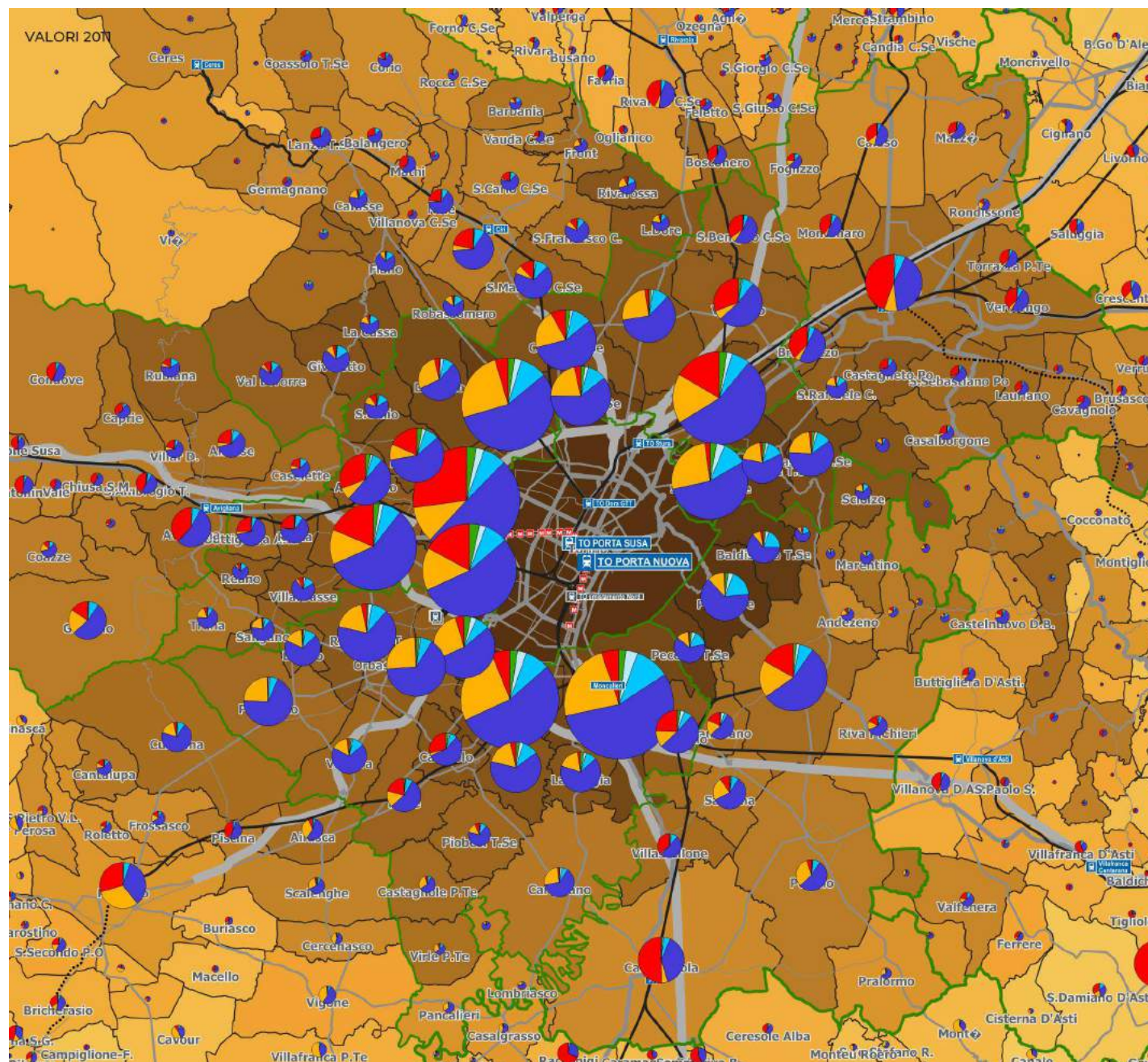


Fig. 4.2.viii – Area di influenza di Torino – tutti i motivi (conurbazione)

Elaborazione META su dati ISTAT

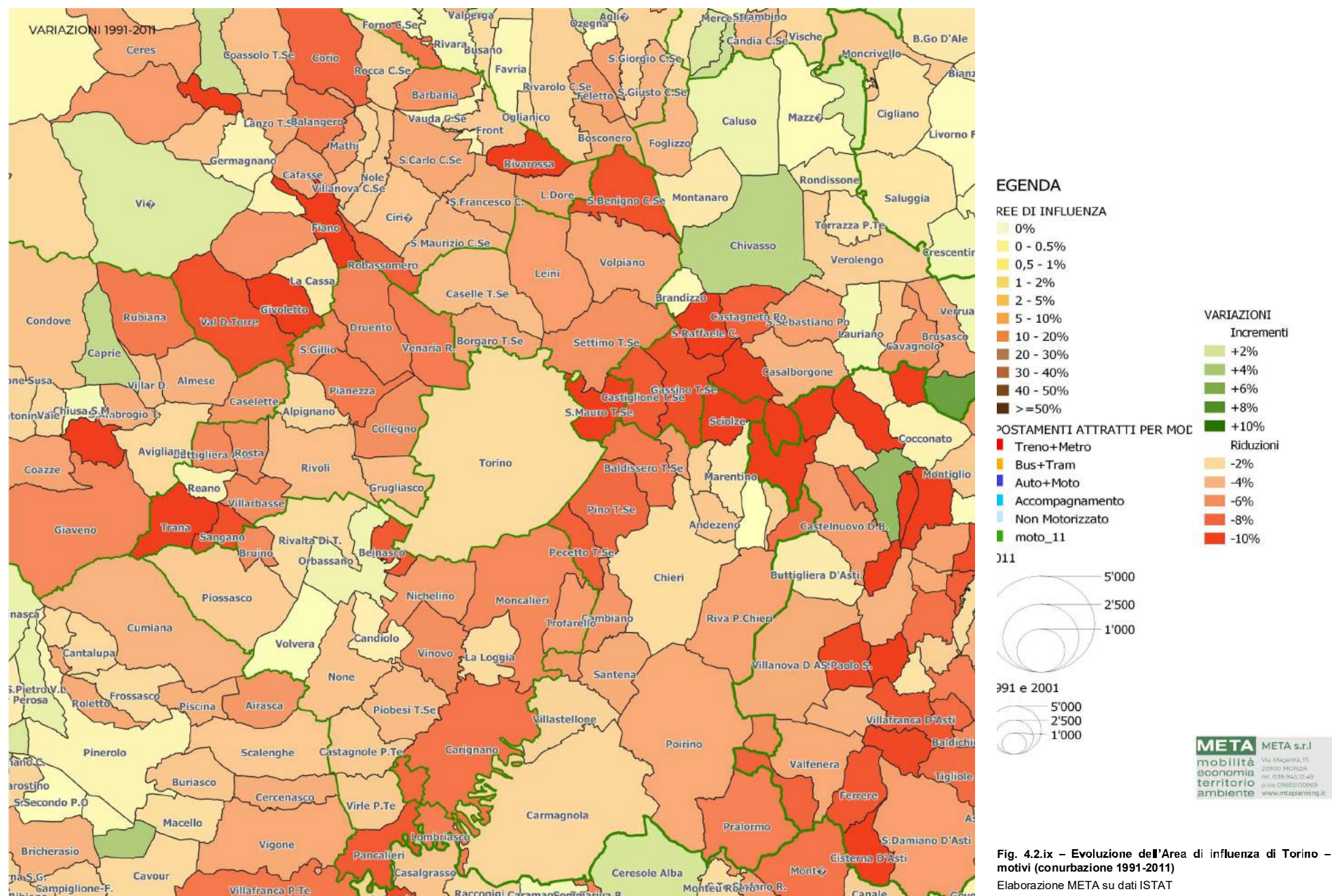


Fig. 4.2.ix – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – tutti i motivi (conurbazione 1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

CONURBAZIONE DI TORINO – MOTIVO STUDIO

L'analisi riferita al solo motivo studio presenta evidentemente una differente ripartizione modale dei flussi, con netta prevalenza del trasporto pubblico su gomma e su ferro, pure in presenza di consistenti componenti di accompagnamento, che sembrano assumere più forza nei Comuni privi di connessioni ferroviarie, come San Mauro, Pino Torinese o Rivalta di Torino.

L'evoluzione temporale si caratterizza comunque anche in questo caso per un diffuso indebolimento del capoluogo regionale, che vede diminuire la sua influenza sulla cintura metropolitana, con poche situazioni in controtendenza (segnatamente Rivoli, Alpignano, Candiolo)

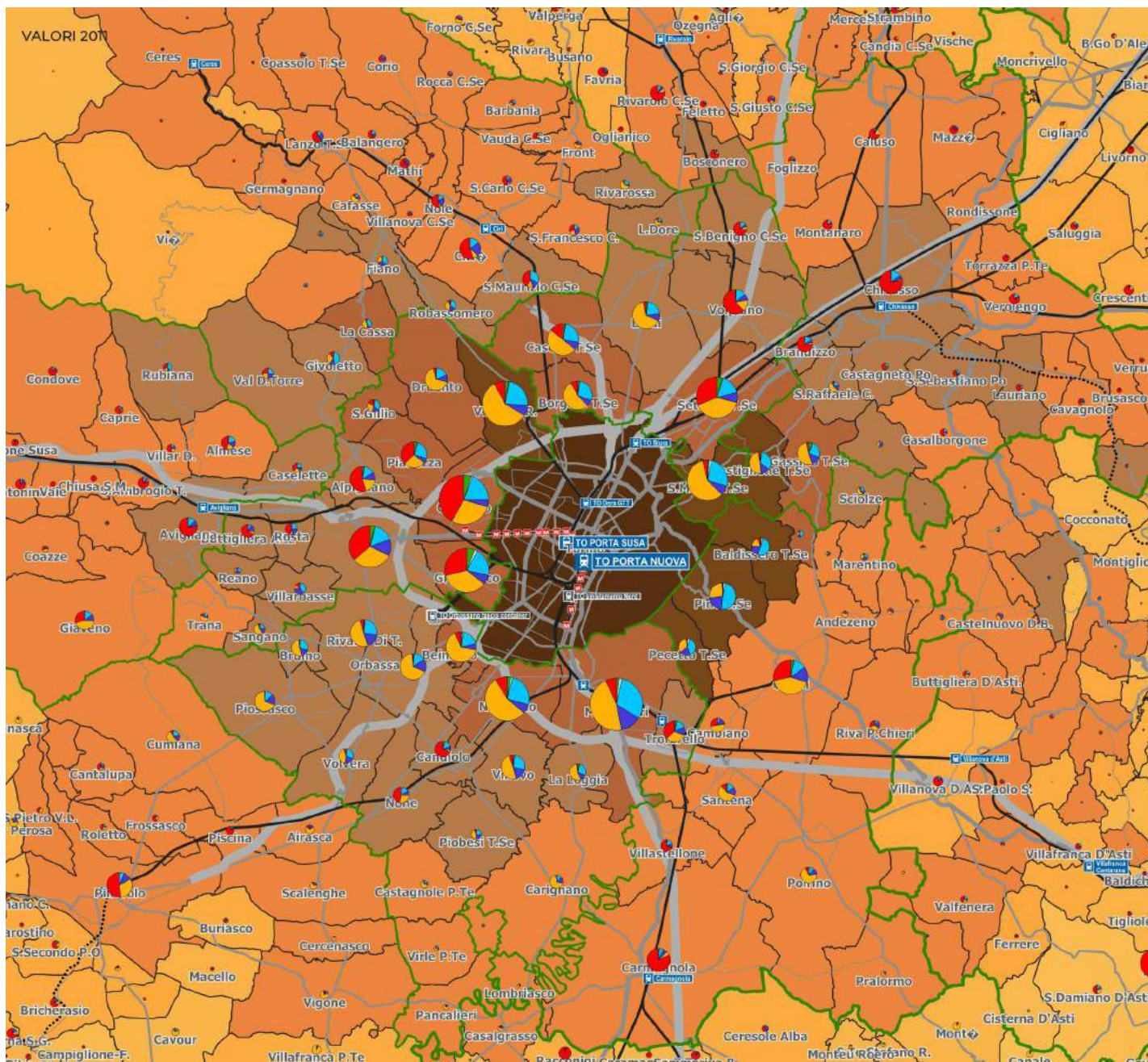


Fig. 4.2.x – Area di influenza di Torino – studio (conurbazione)

Elaborazione META su dati ISTAT

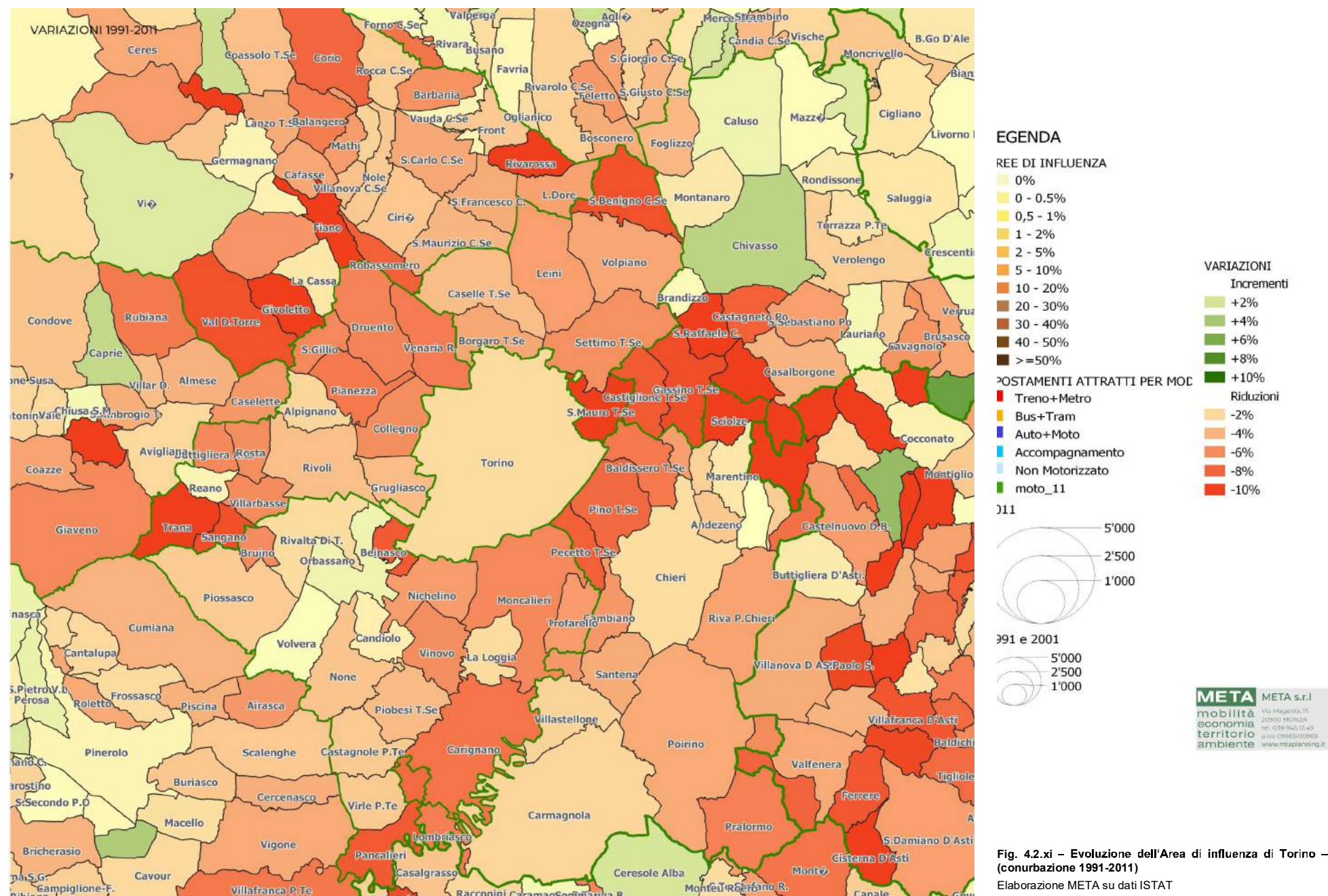


Fig. 4.2.xi – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – studio (conurbazione 1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

CONURBAZIONE DI TORINO – MOTIVO LAVORO

Facendo invece riferimento agli spostamenti per motivi di lavoro, l'utilizzo del mezzo privato appare ovunque prevalente, con intensità massima in piccoli Comuni non connessi alla rete su ferro (ad es. San Gillio o Bruino), minima a Collegno, servito sia dalla ferrovia che dalla metropolitana.

L'influenza del capoluogo appare in questo caso generalmente decrescente, con poche eccezioni di limitato rilievo.

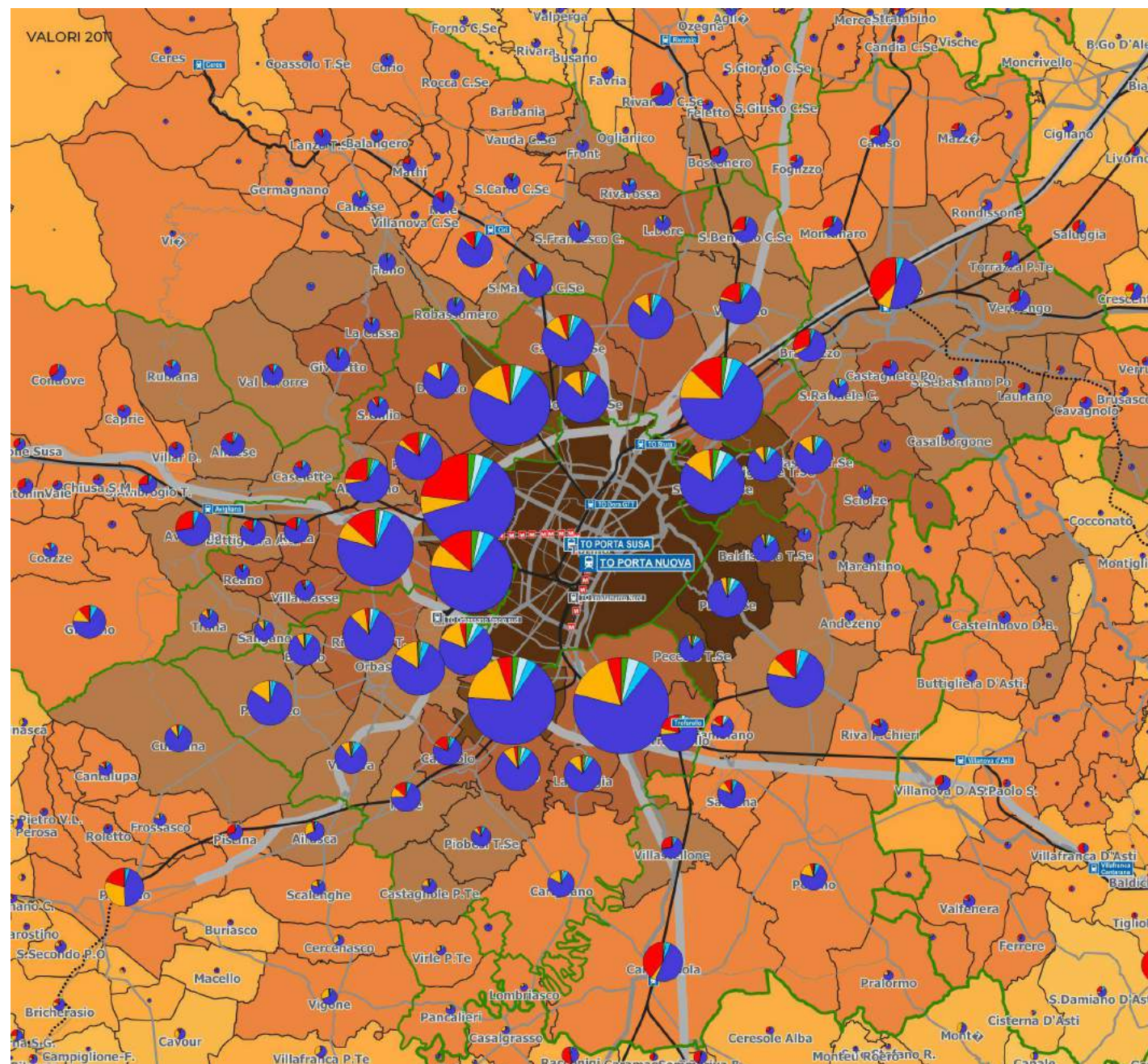


Fig. 4.2.xii -- Area di influenza di Torino – lavoro (conurbazione)
Elaborazione META su dati ISTAT

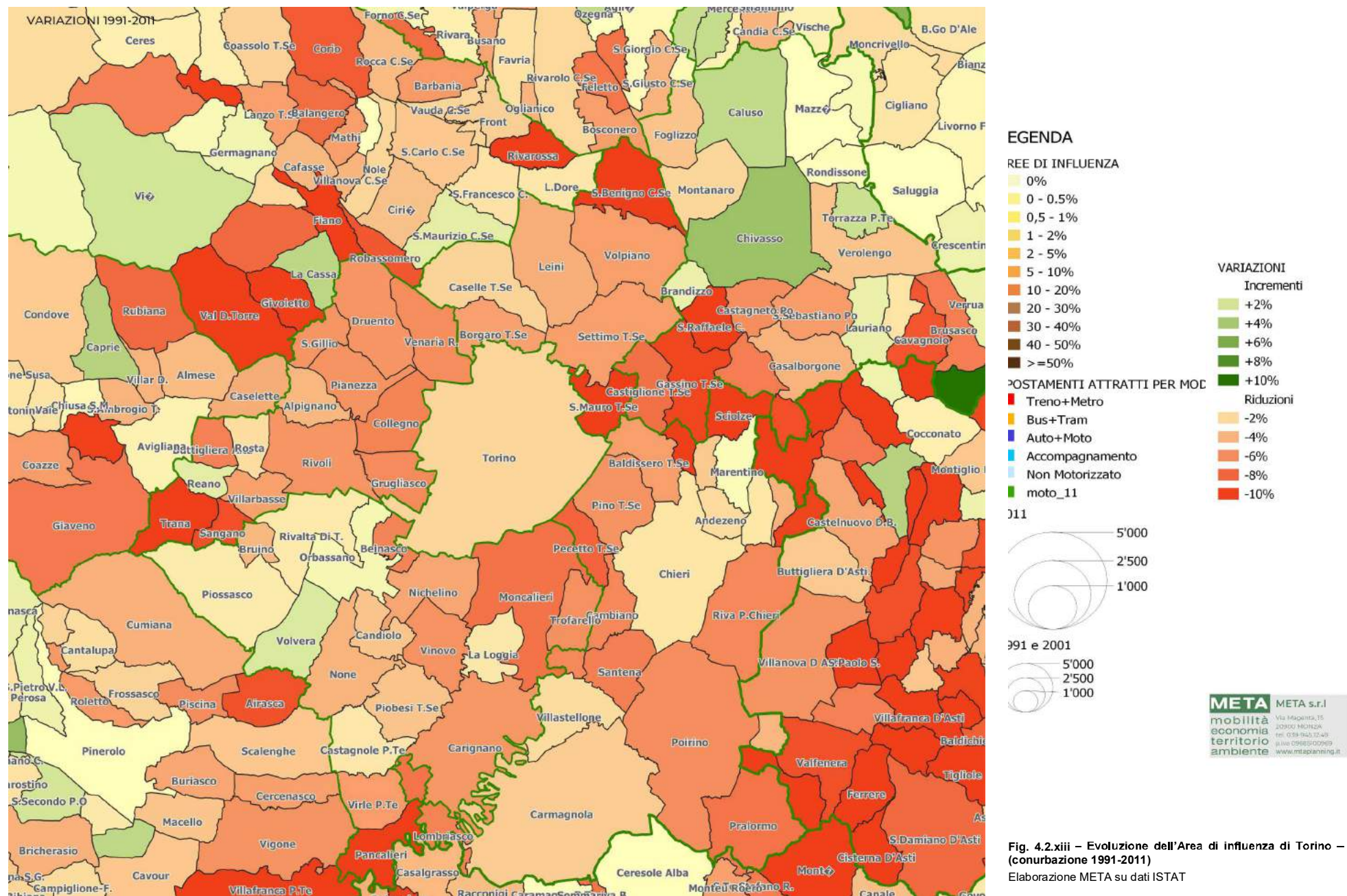


Fig. 4.2.xiii – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – lavoro (conurbazione 1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

2

AREA METROPOLITANA TORINO OVEST

Per quanto attiene alla zona omogenea n.2 (area metropolitana Torino Ovest) i poli presi in esame sono **Rivoli, Collegno e Grugliasco**.

RIVOLI – MOTIVO LAVORO

Il bacino funzionale di Rivoli, riferito al motivo lavoro, si estende non solo sul quadrante Ovest e Sud-Ovest della conurbazione, ma anche sulla Bassa Vale di Susa, sulla Val Sangone, nonché su altre propaggini pedemontane in direzione di Lanzo.

Se si eccettua una forte componente dei mezzi non motorizzati per gli spostamenti interni, il modo di trasporto prevalente è il mezzo privato, con limitato apporto dei servizi pubblici.

L'evoluzione temporale nel periodo 1991-2011 evidenzia un progressivo recupero, esteso soprattutto in direzione della Bassa Valsusa.

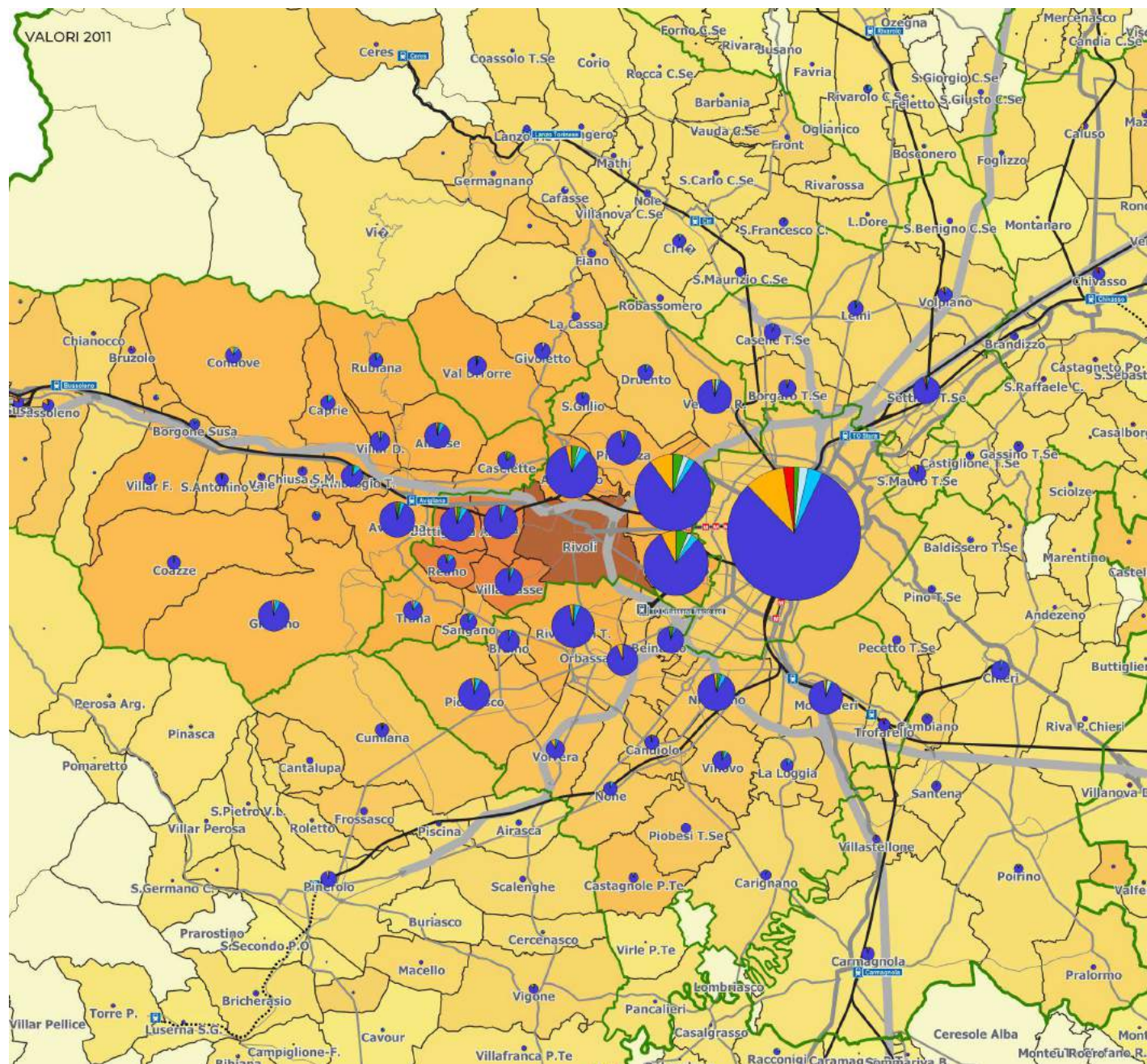


Fig. 4.2.xiv – Area di influenza di Rivoli - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

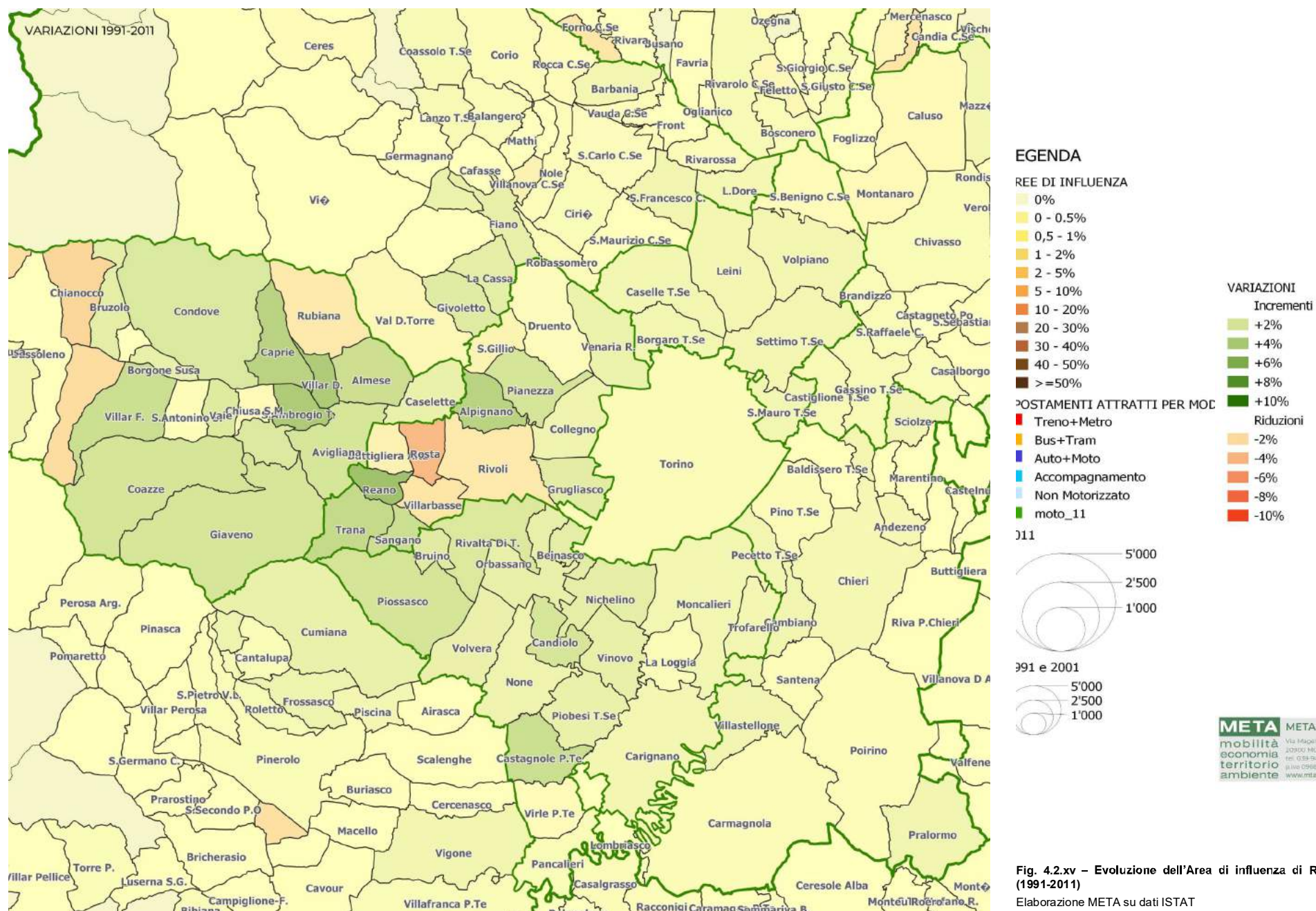


Fig. 4.2.xv – Evoluzione dell'Area di influenza di Rivioli – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

Relativamente più delineata della precedente appare l'area d'influenza per motivo di studio, che tende a coinvolgere, con una certa intensità, tutti i Comuni contermini, nonché quelli della Bassa Valsusa e della Val Castemone. L'evoluzione temporale risulta però meno favorevole che per il lavoro, con perdita d'influenza soprattutto nei confronti di alcuni Comuni collocati a Nord, quali Pianezza e Givoletto.

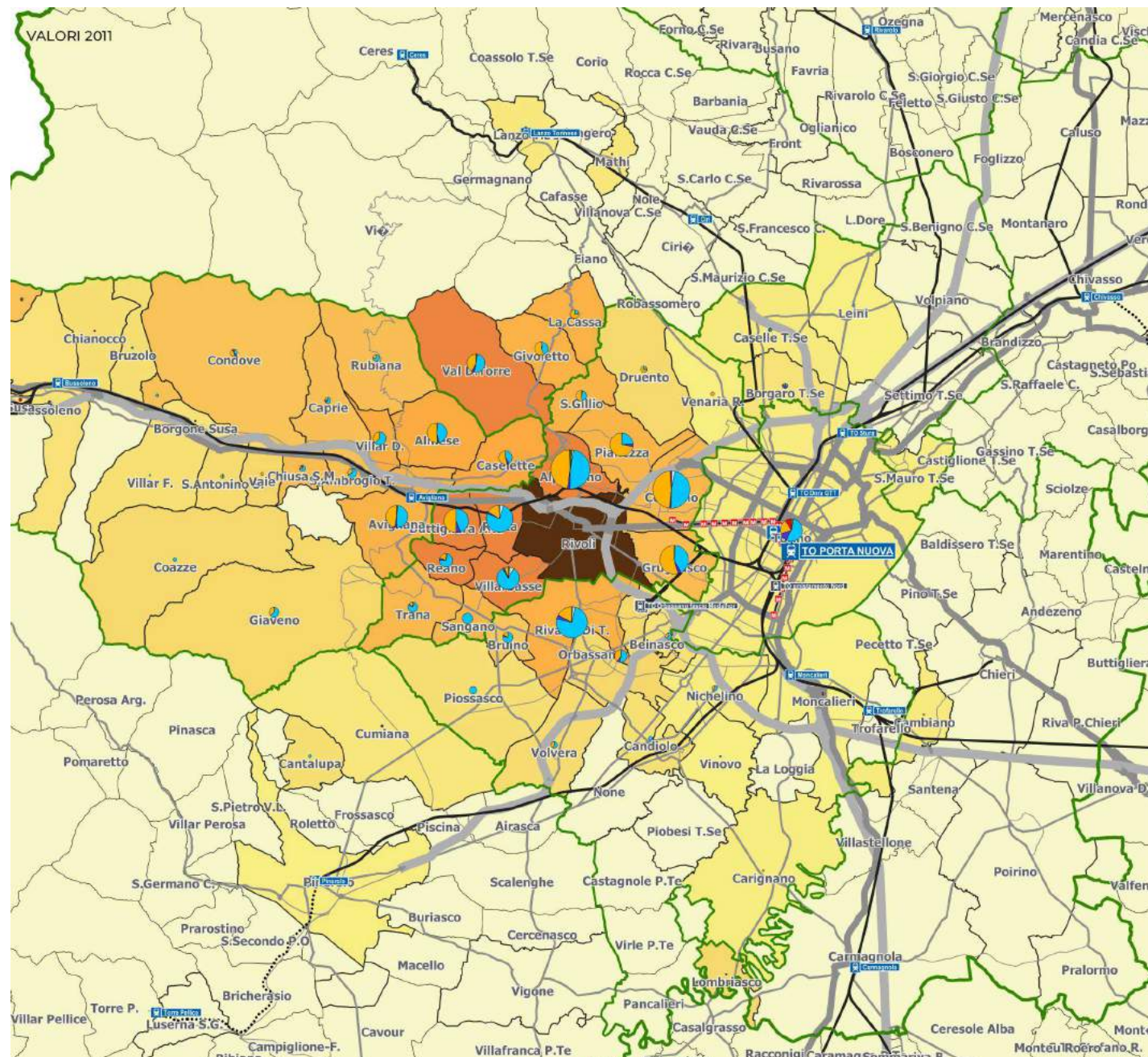
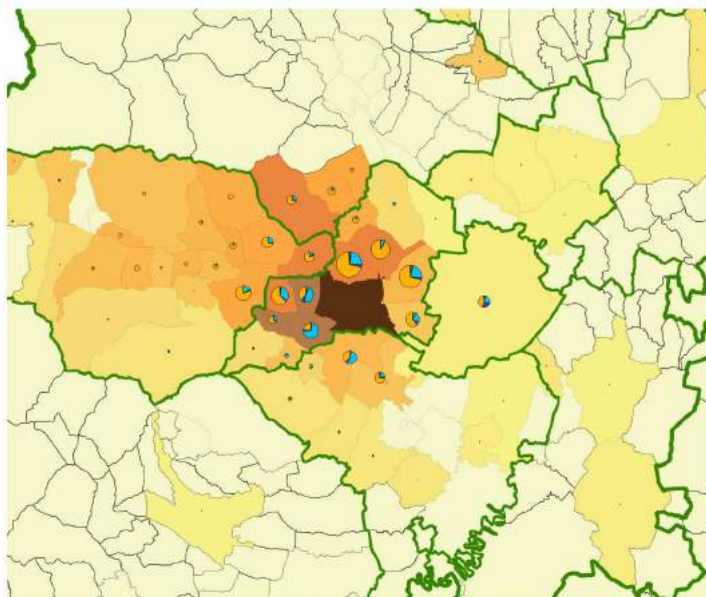
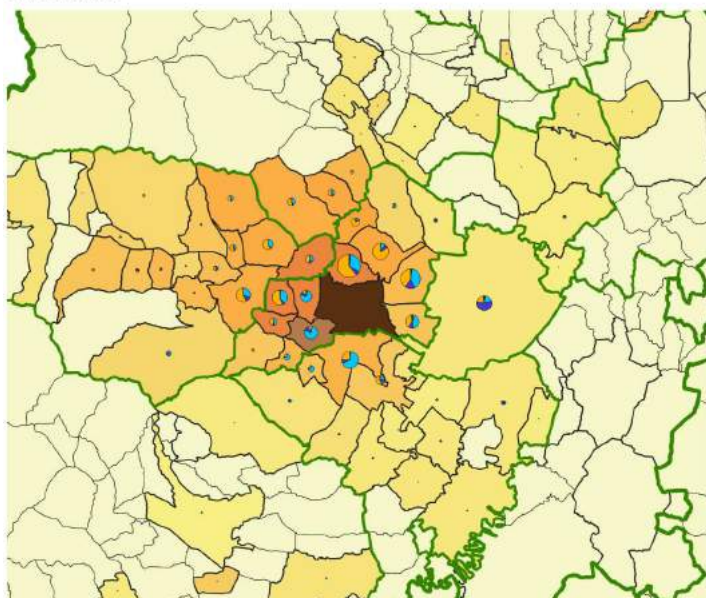


Fig. 4.2.xvi – Area di influenza di Rivolli - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

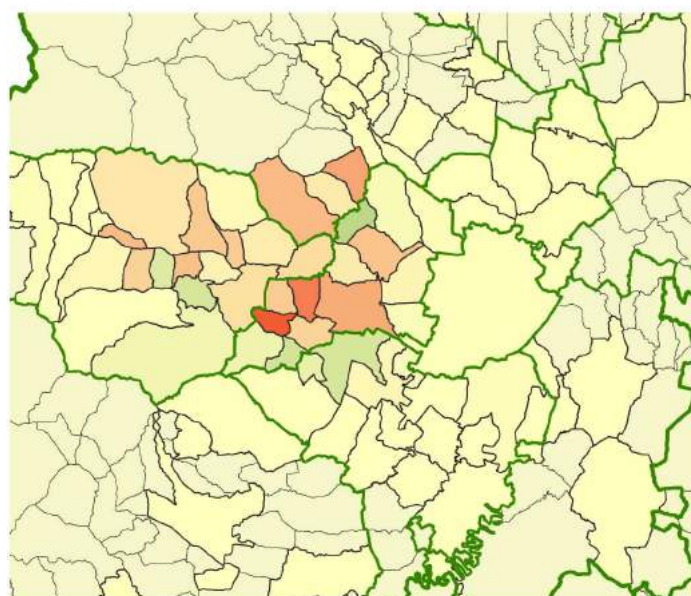
VALORI 1991



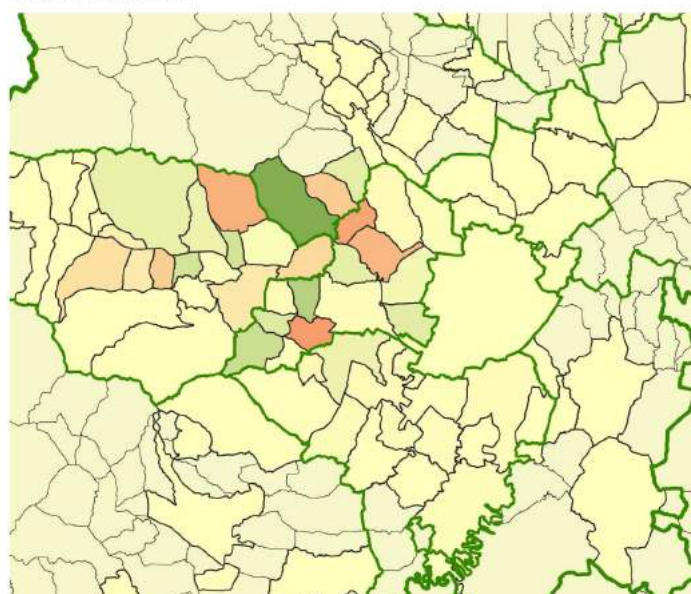
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

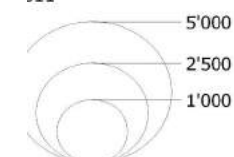
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

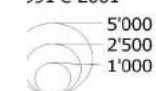
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-540.12.48
 p.liv. 0965/00969
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Rivoli – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

COLLEGNO – TUTTI I MOTIVI

La città di Collegno – polo prevalentemente generatore – esercita una blanda influenza per motivi di lavoro sui Comuni del quadrante Ovest della conurbazione, nonché sulla zona di Val della Torre.

Tale condizione appare sostanzialmente stabile nel tempo

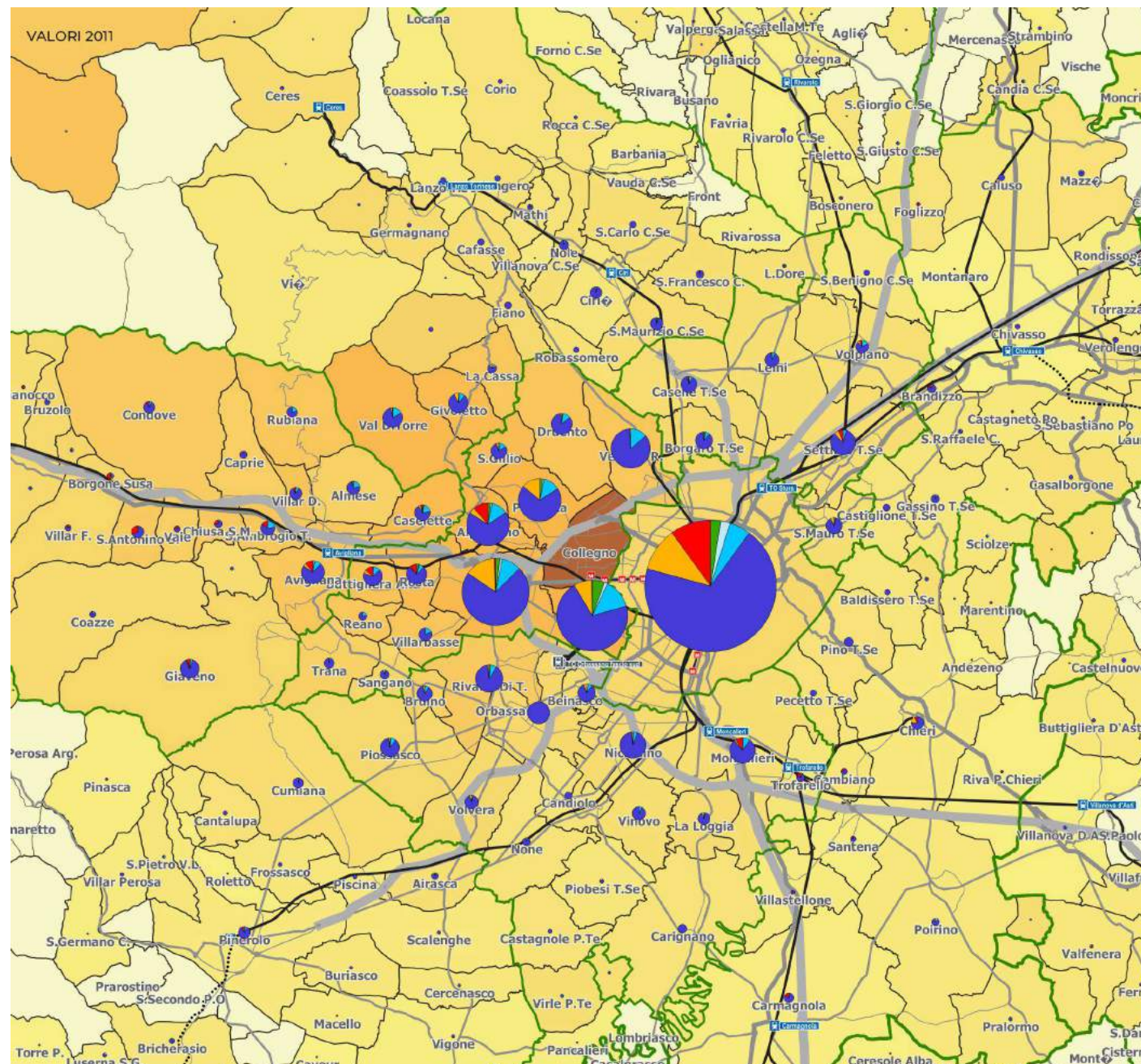


Fig. 4.2.xviii – Area di influenza di Collegno - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

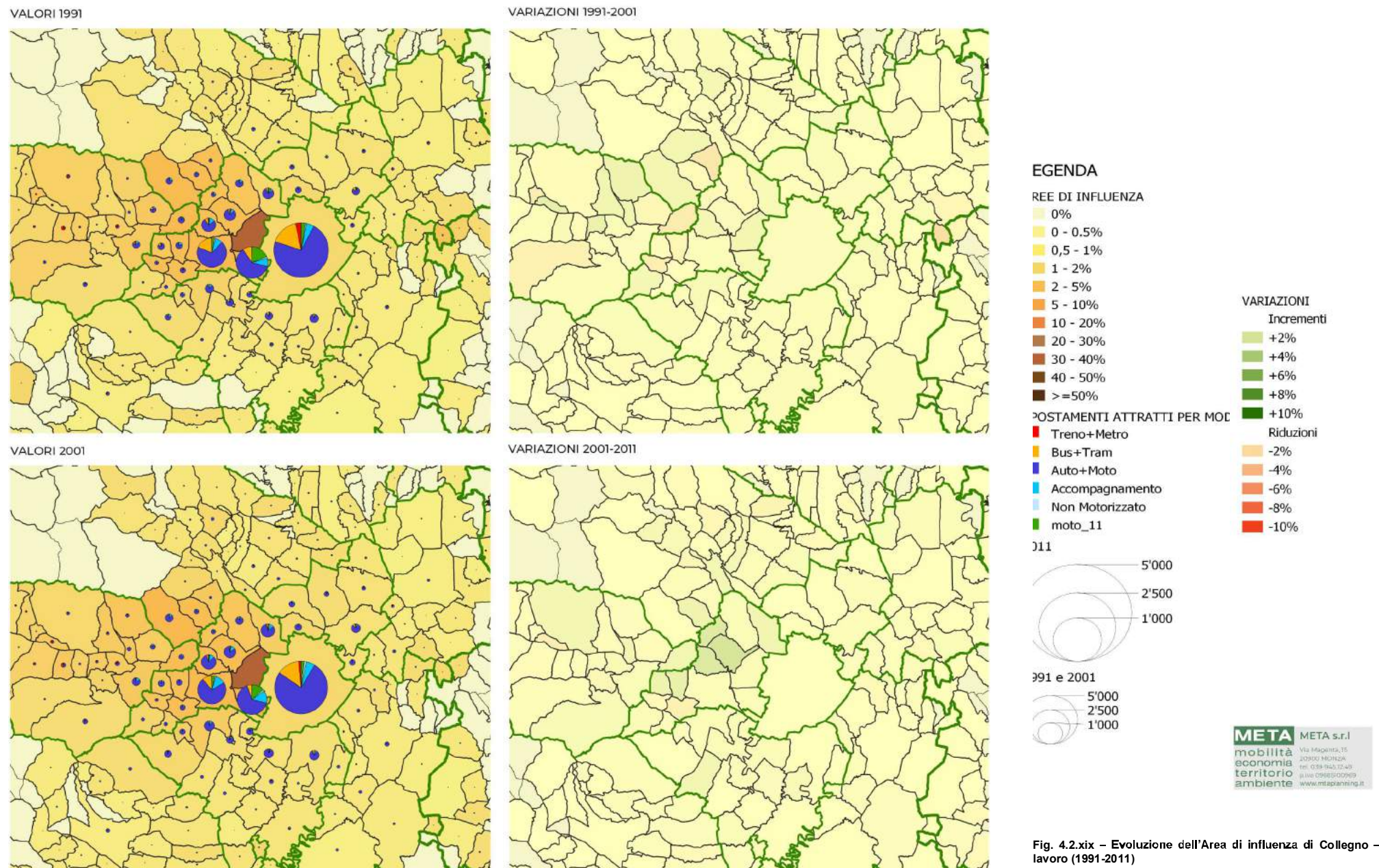


Fig. 4.2.xix – Evoluzione dell'Area di influenza di Collegno – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

GRUGLIASCO – TUTTI I MOTIVI

Molto diversa appare la situazione di Grugliasco, che costituisce uno dei principali attrattori netti di mobilità casa-lavoro della cintura, tanto da poter esercitare un'azione di parziale riequilibrio nei confronti dello stesso capoluogo regionale.

L'area d'influenza di questo polo risulta piuttosto estesa, coinvolgendo non solo i quadranti occidentale e meridionale della conurbazione, ma anche la Valle di Susa, la Val Sangona ed una parte del Pinerolese.

Dal punto di vista della ripartizione modale, l'attrattività di Grugliasco resta connessa fondamentalmente al mezzo privato, con poche eccezioni di utilizzo del trasporto pubblico su gomma dai contermini Comuni di Torino, Collegno e Rivoli (ma non da quelli, pure confinari, di Beinasco, Orbassano e Rivalta di Torino).

L'esame dell'evoluzione temporale evidenzia un sostanziale rafforzamento di questo polo più o meno in tutte le direzioni.

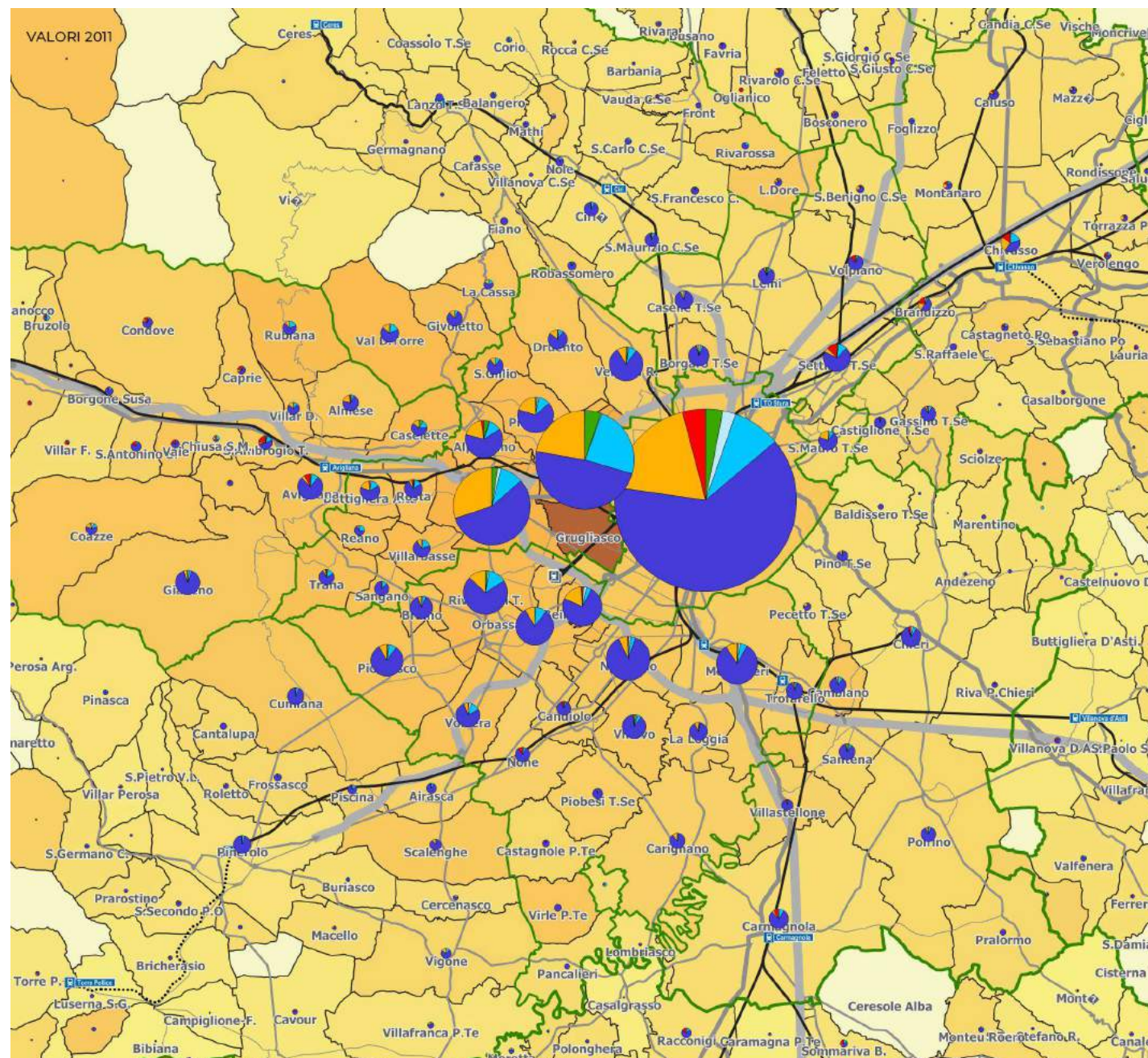


Fig. 4.2.xx -- Area di influenza di Grugliasco – tutti i motivi

Elaborazione META su dati ISTAT



ZONA OMOGENEA

3

AREA METROPOLITANA TORINO SUD

Nel caso della zona omogenea n.3 (Area metropolitana Torino Sud) i poli presi in esame sono **Moncalieri**, **Orbassano** e **Rivalta di Torino**.

MONCALIERI – MOTIVO LAVORO

La città di Moncalieri rappresenta un importante attrattore di forza lavoro, con influenza estesa non solo al quadrante meridionale della conurbazione, ma anche a tutto il Chiese ed il Carmagnolese. Tale influenza resta legata fondamentalmente all'utilizzo del mezzo privato, e risulta in progressivo incremento sia in direzione Sud che in direzione Est.

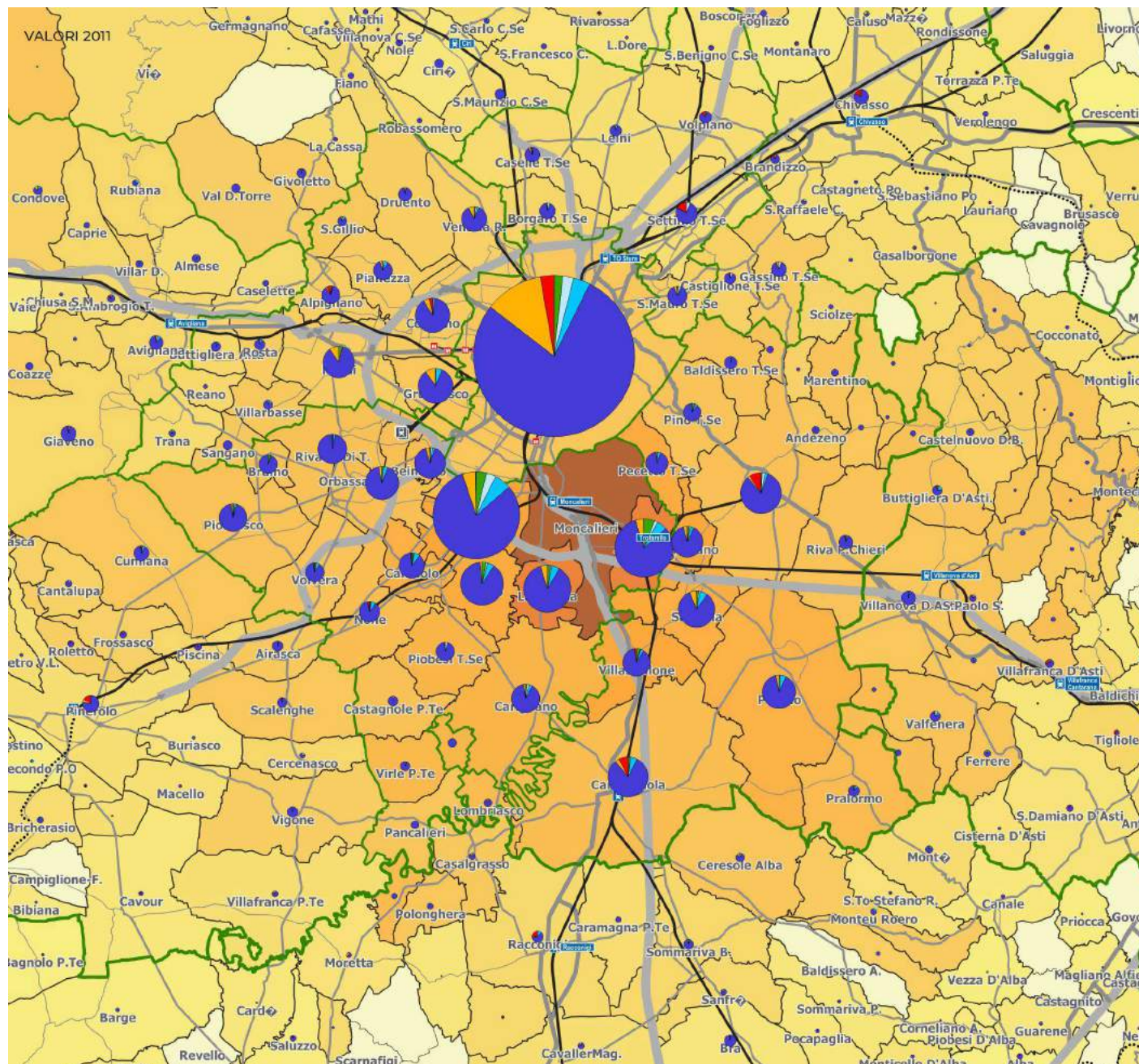
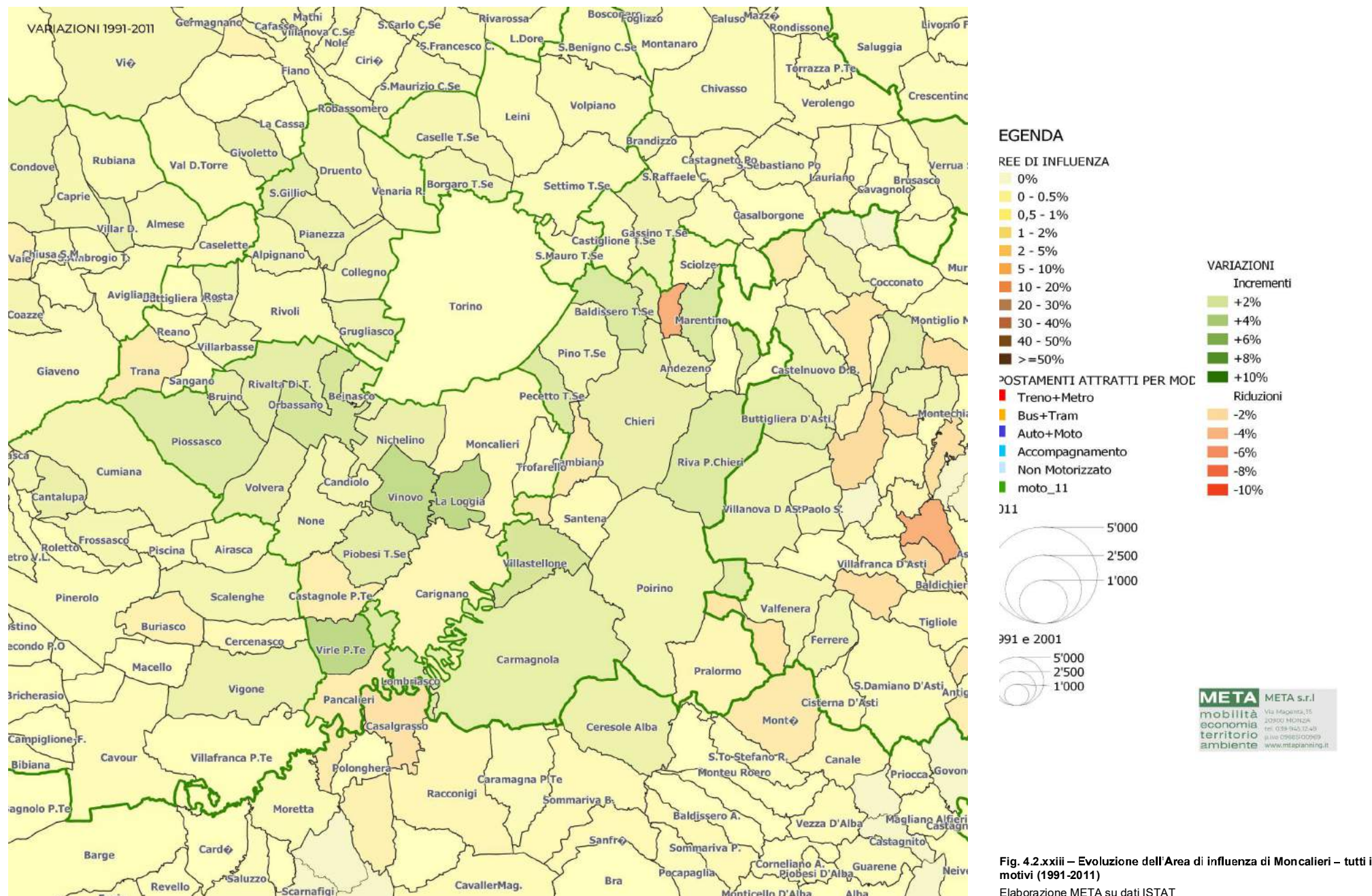


Fig. 4.2.xxii – Area di influenza di Moncalieri - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT



Piuttosto diversa appare la configurazione del bacino funzionale di Moncalieri per motivo di studio, che risulta localmente più intensa, ma anche meno estesa di quanto non risulti con riferimento al motivo lavoro.

Di fatto, tale bacino non oltrepassa un limite costituito da Nichelino, None, Carignano, Santena, Cambiano e Pecetto Torinese, risentendo evidentemente della presenza di polarità concorrenti, quali segnatamente Chieri e Carmagnola.

L'esame dell'evoluzione temporale restituisce una situazione articolata, ma nel complesso non favorevole.

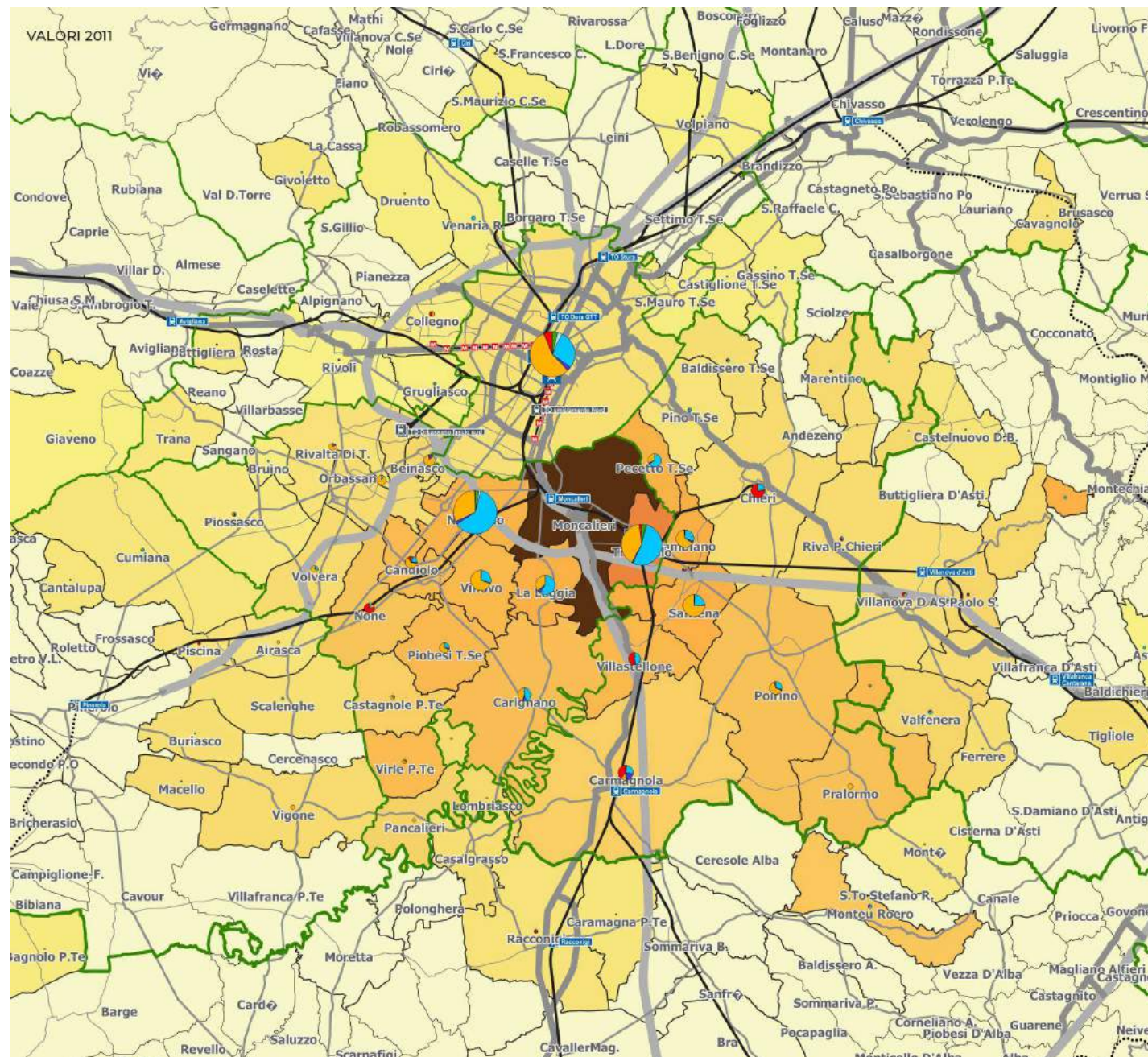
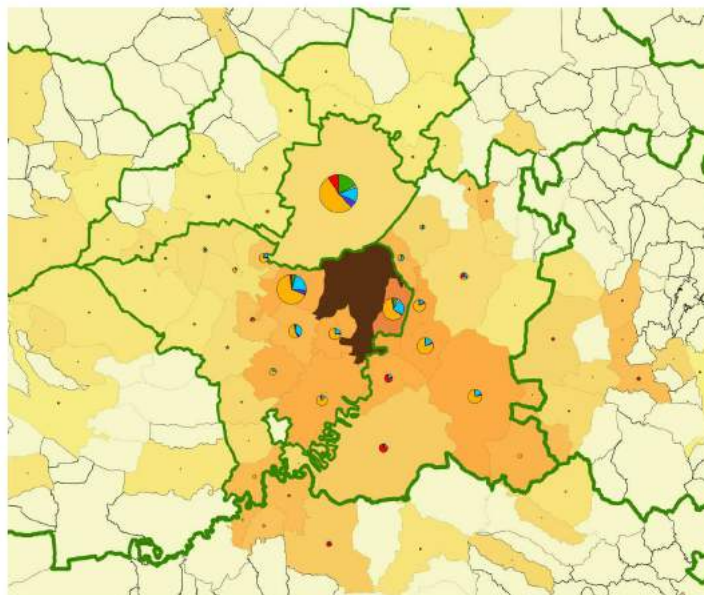
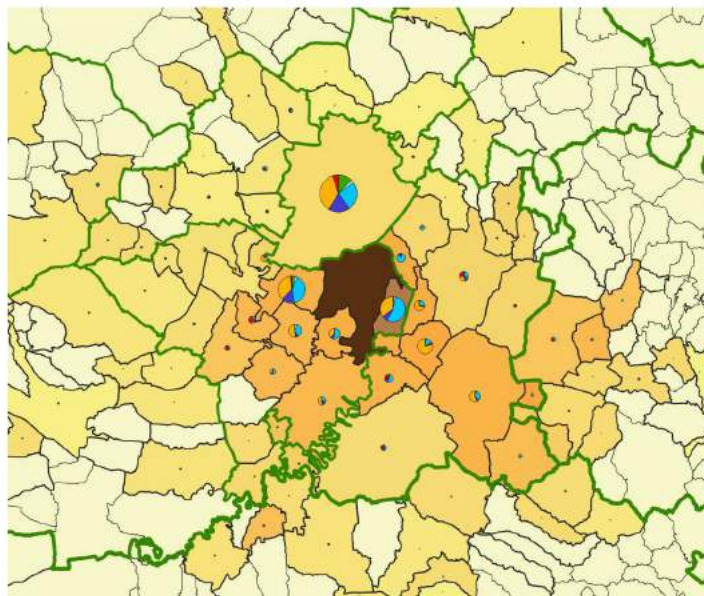


Fig. 4.2.xxiv – Area di influenza di Moncalieri - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

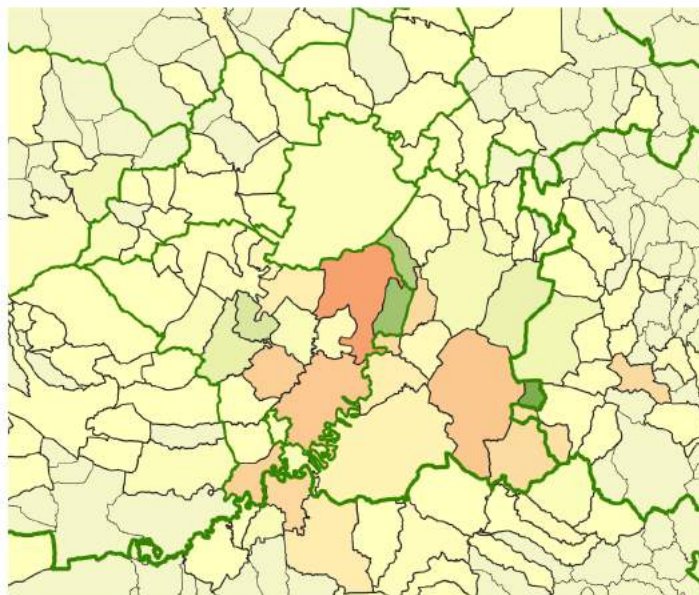
VALORI 1991



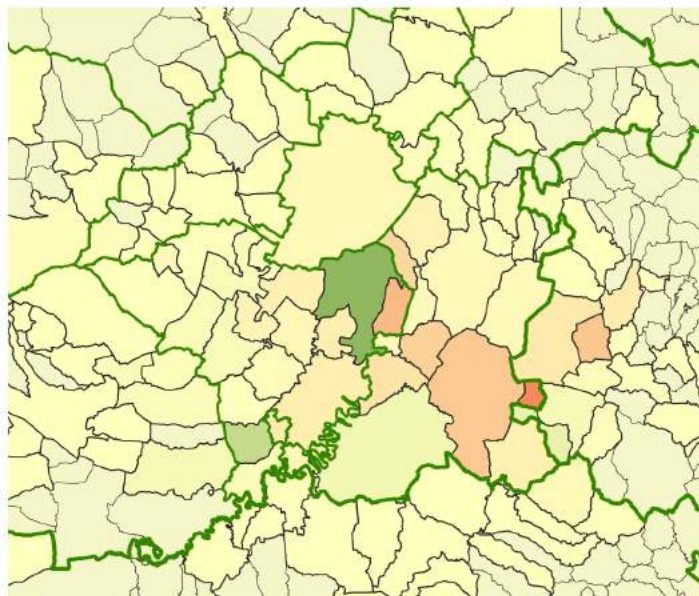
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

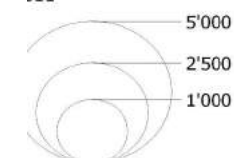
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

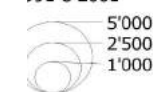
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-542.12.48
 p.liv. 03663000969
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xxv – Evoluzione dell'Area di influenza di Moncalieri – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ORBASSANO – MOTIVO LAVORO

Il bacino funzionale di Orbassano per motivi di lavoro si estende sul quadrante sudoccidentale della conurbazione, sulla Val Sangone e su parte del Pinerolese. Esso tende a risultare in via di rafforzamento, specialmente nel periodo intercensuario 2001-2011.

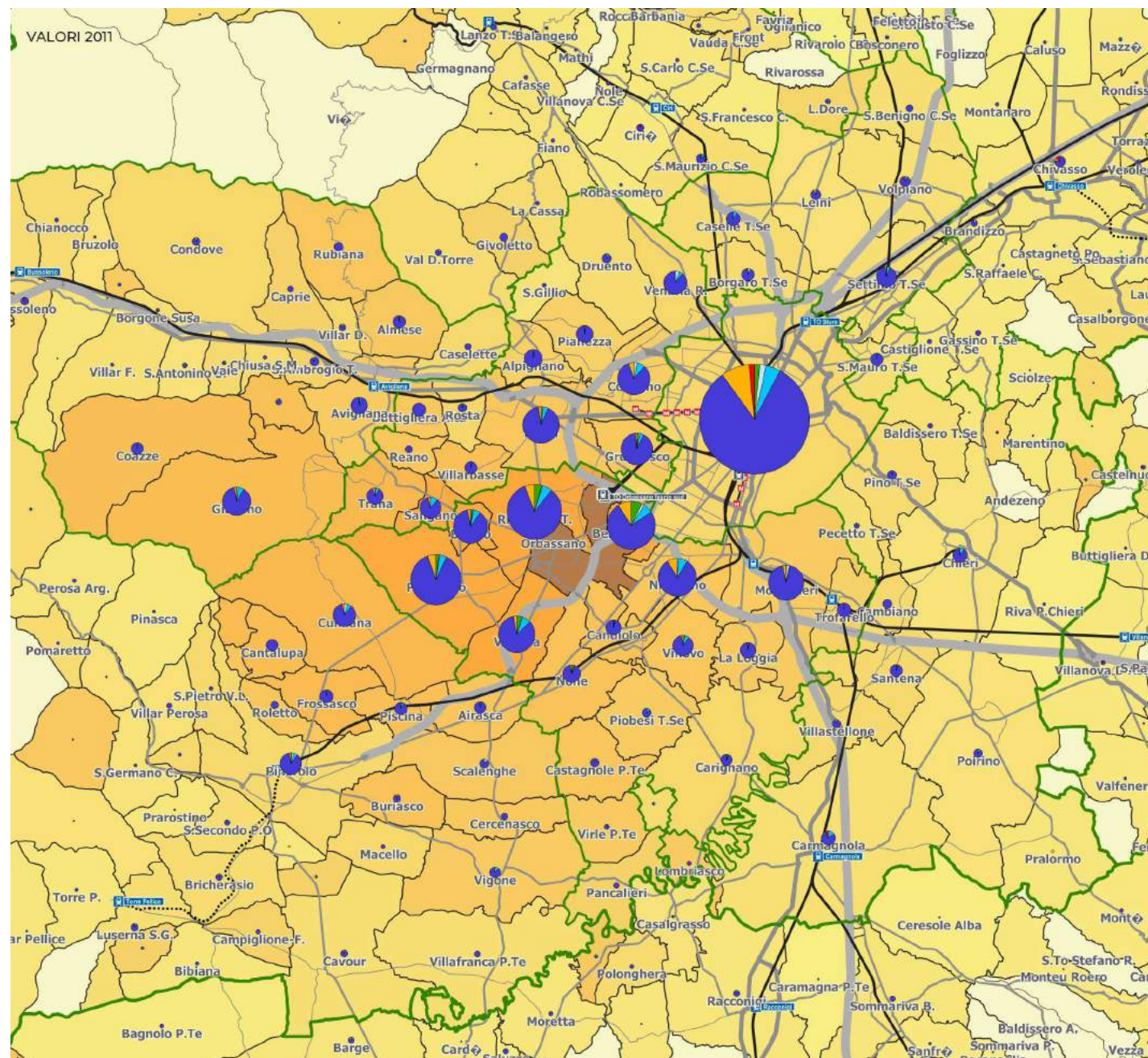
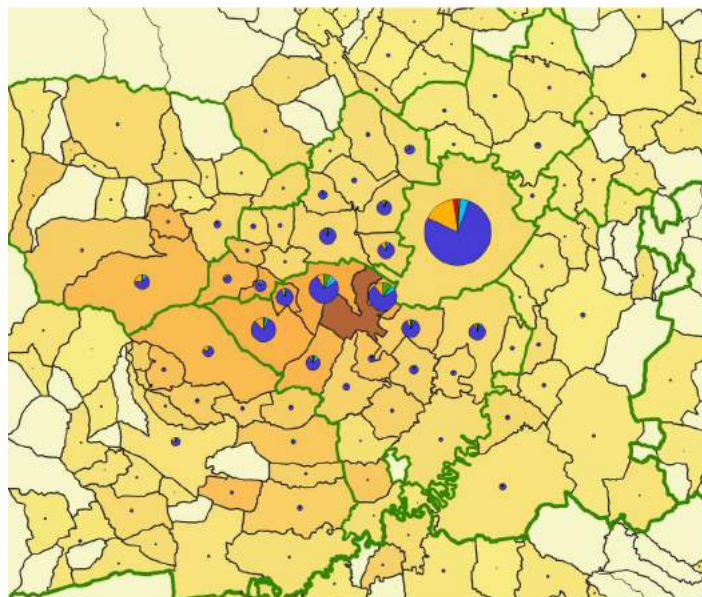
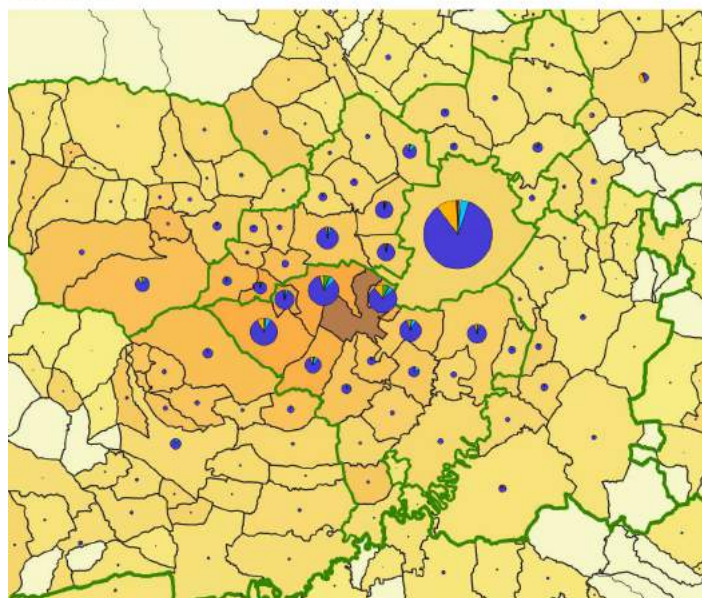


Fig. 4.2.xxvi – Area di influenza di Orbassano - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

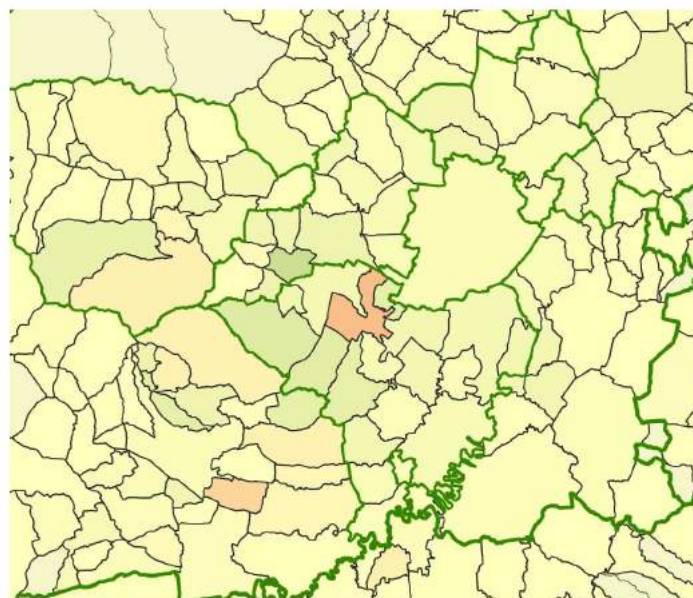
VALORI 1991



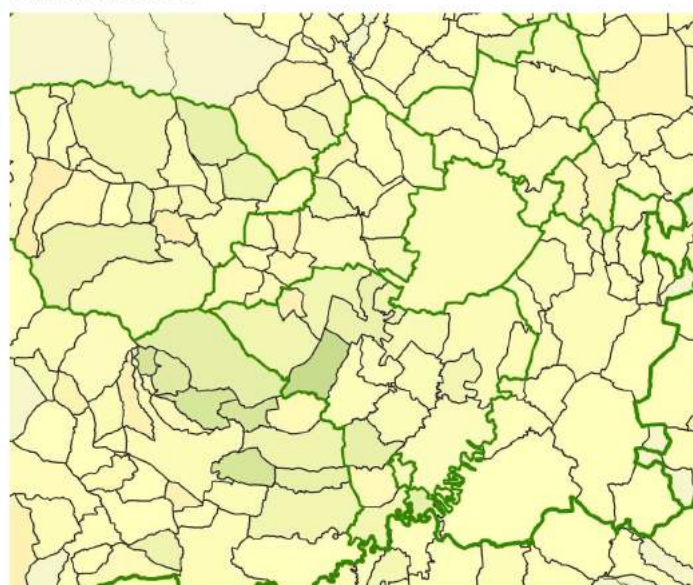
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



LEGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

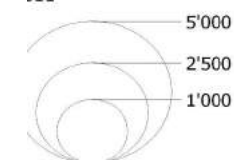
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

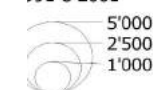
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-542.12.48
 p.liv. 03653000919
 www.mtspanning.it

Fig. 4.2.xxvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Orbassano – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ORBASSANO – MOTIVO STUDIO

Come nel caso di Moncalieri, anche in quello di Orbassano la configurazione del bacino per motivi di studio appare più intensa, ma nel contempo confinata ad un ambito più ristretto, che include ancora la Val Sangone, limitandosi però nel Pinerolese al solo Comune di Cumiana. L'analisi temporale evidenzia una certa tendenza all'indebolimento del polo.

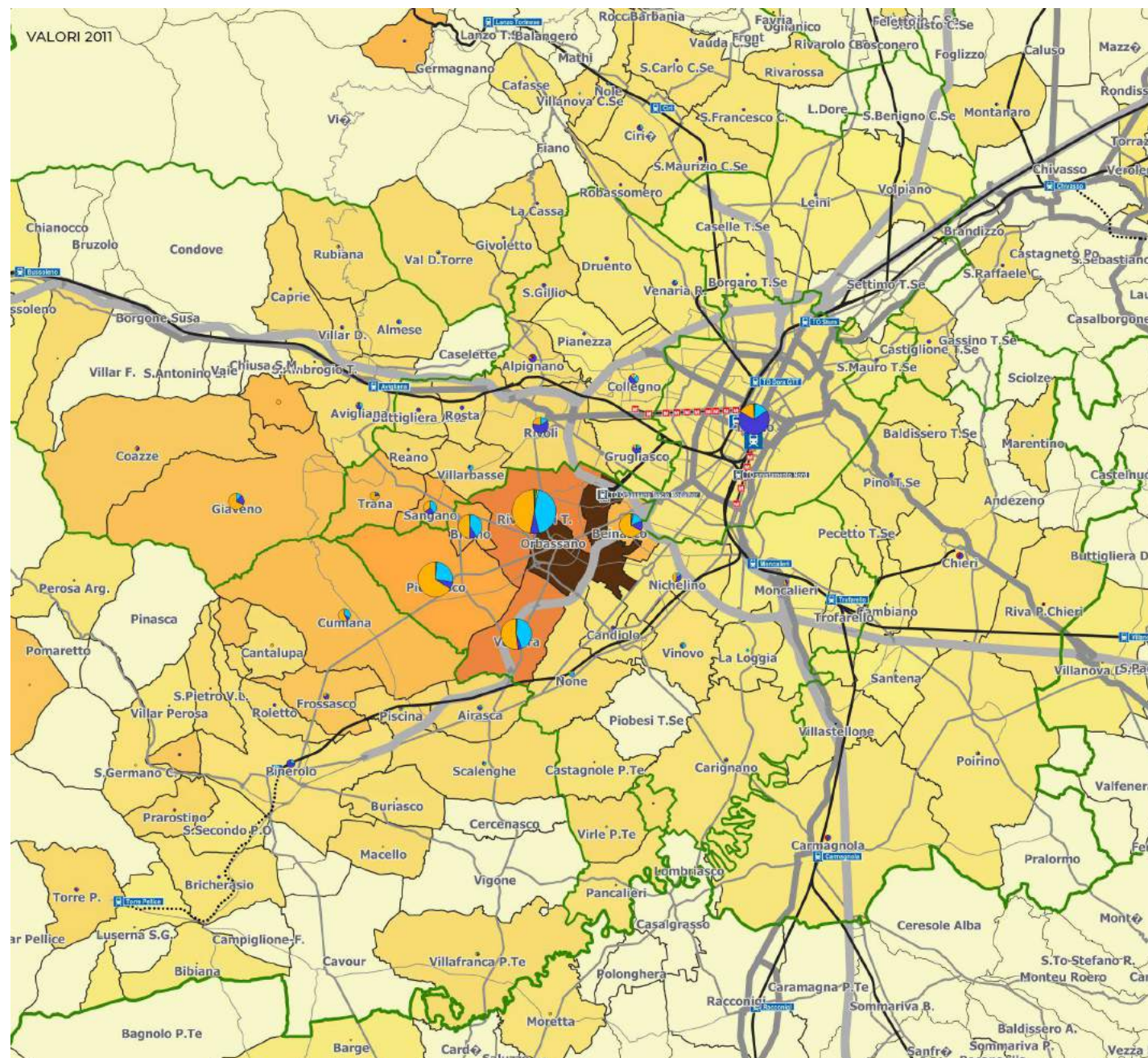
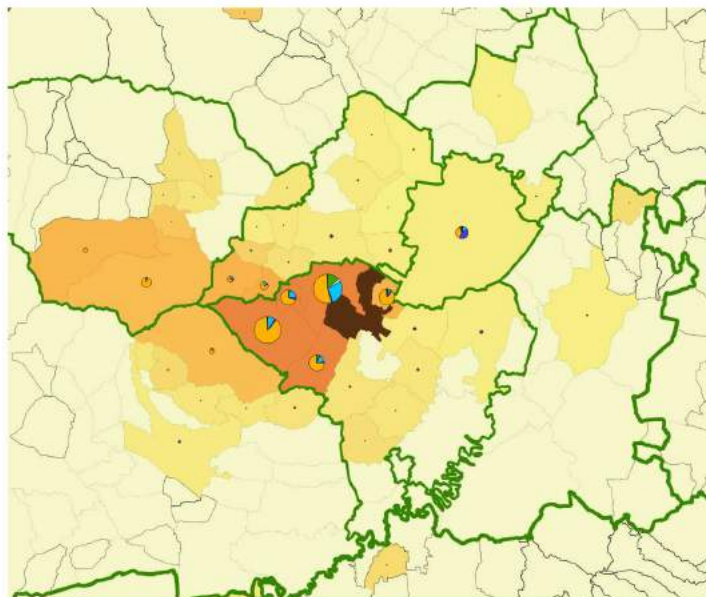
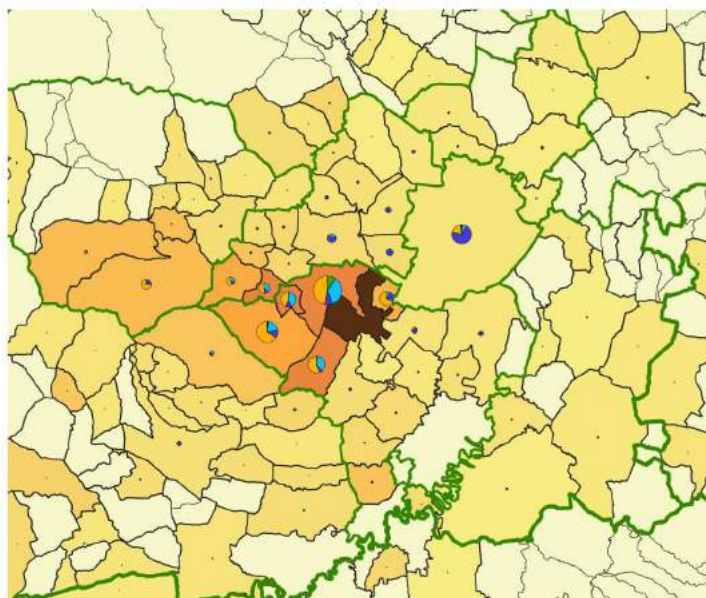


Fig. 4.2.xxvii – Area di influenza di Orbassano - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

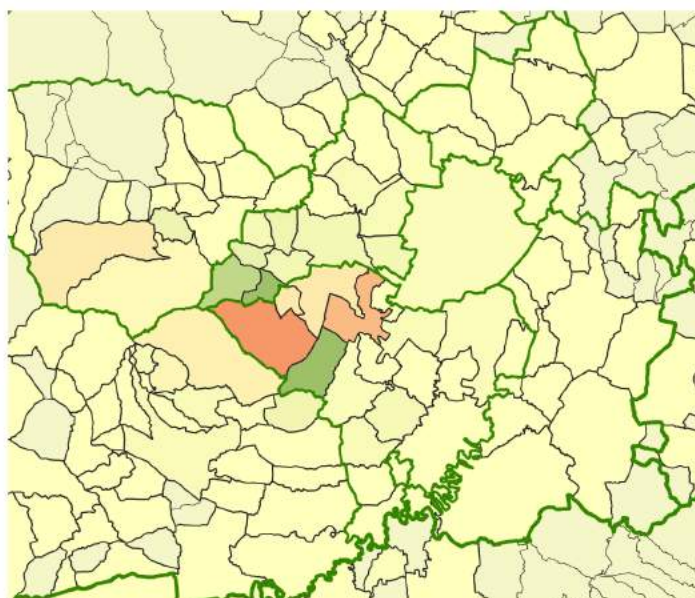
VALORI 1991



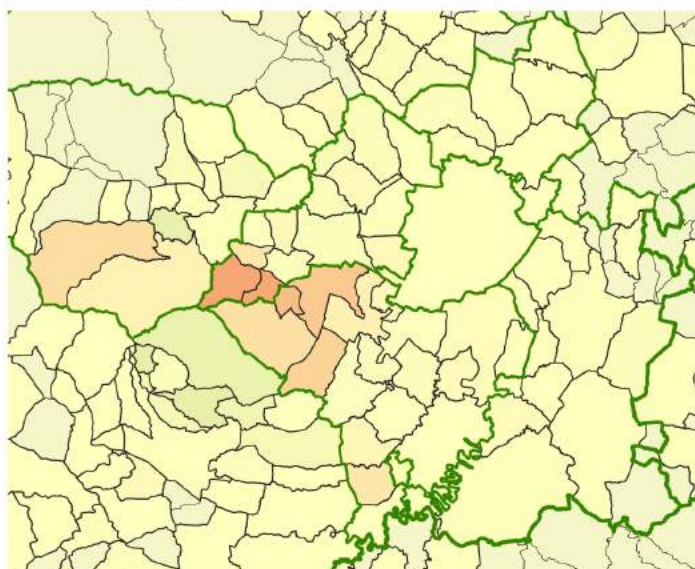
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

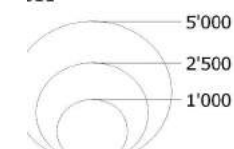
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

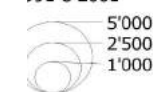
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
mobilità
economia
territorio
ambiente
Via Magenta, 15
20150 MONZA
tel. 039 940.0249
a.via.0399400249
www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xxix – Evoluzione dell'Area di influenza di Orbassano – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

RIVALTA – MOTIVO LAVORO

Grande attrattore di forza lavoro nella storia dello sviluppo industriale torinese, il Comune di Rivalta è ormai caratterizzato da un profilo di generatore netto. Il bacino di raccolta della forza lavoro è ora limitato al solo quadrante sudoccidentale della conurbazione, avendo subito riduzioni sostanziali rispetto al 1991, quando interessava una grande porzione di territorio metropolitano, che includeva l'intera Val Sangone e buona parte del Pinerolese.

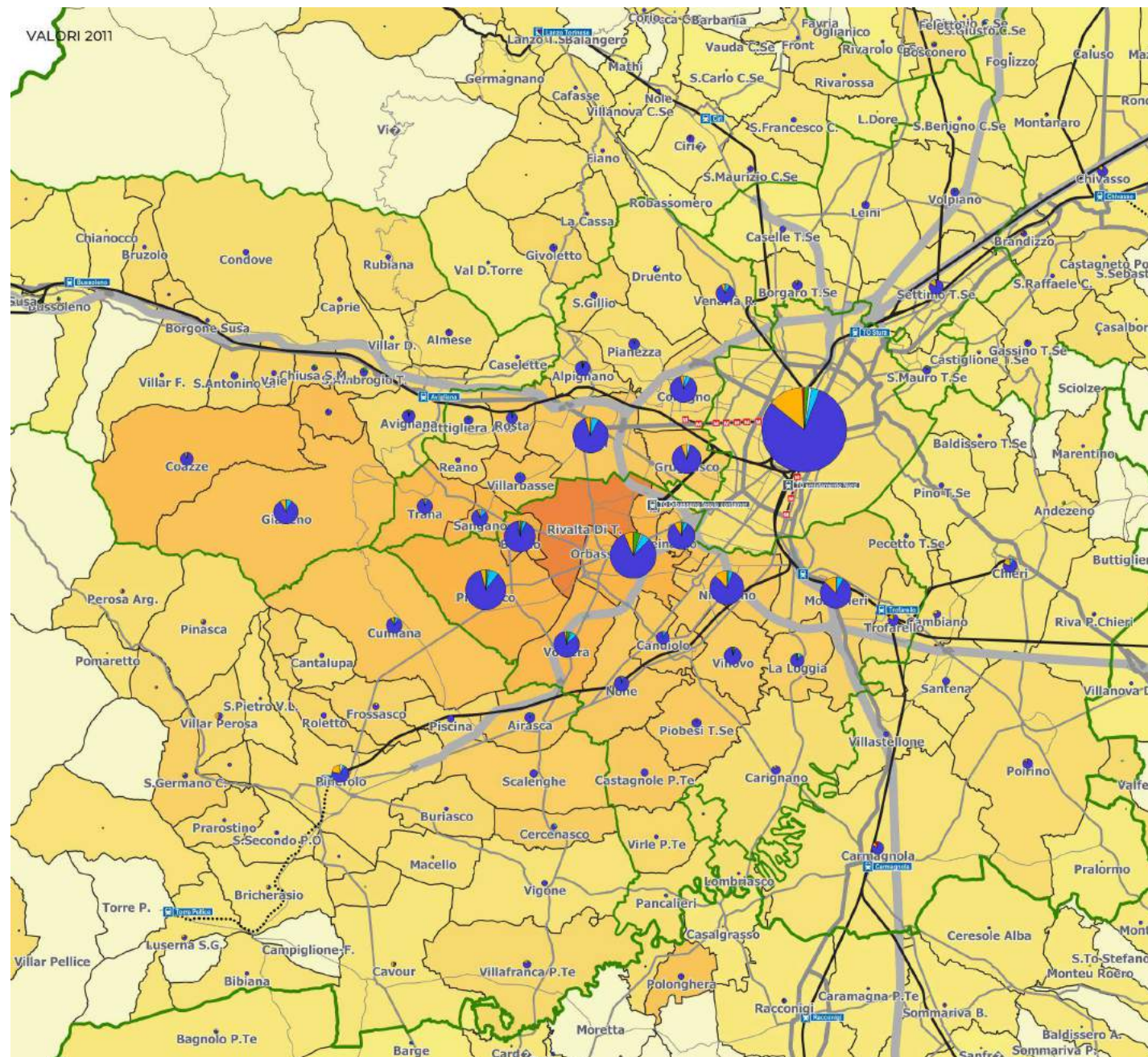


Fig. 4.2.xxx – Area di influenza di Rivalta di Torino - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

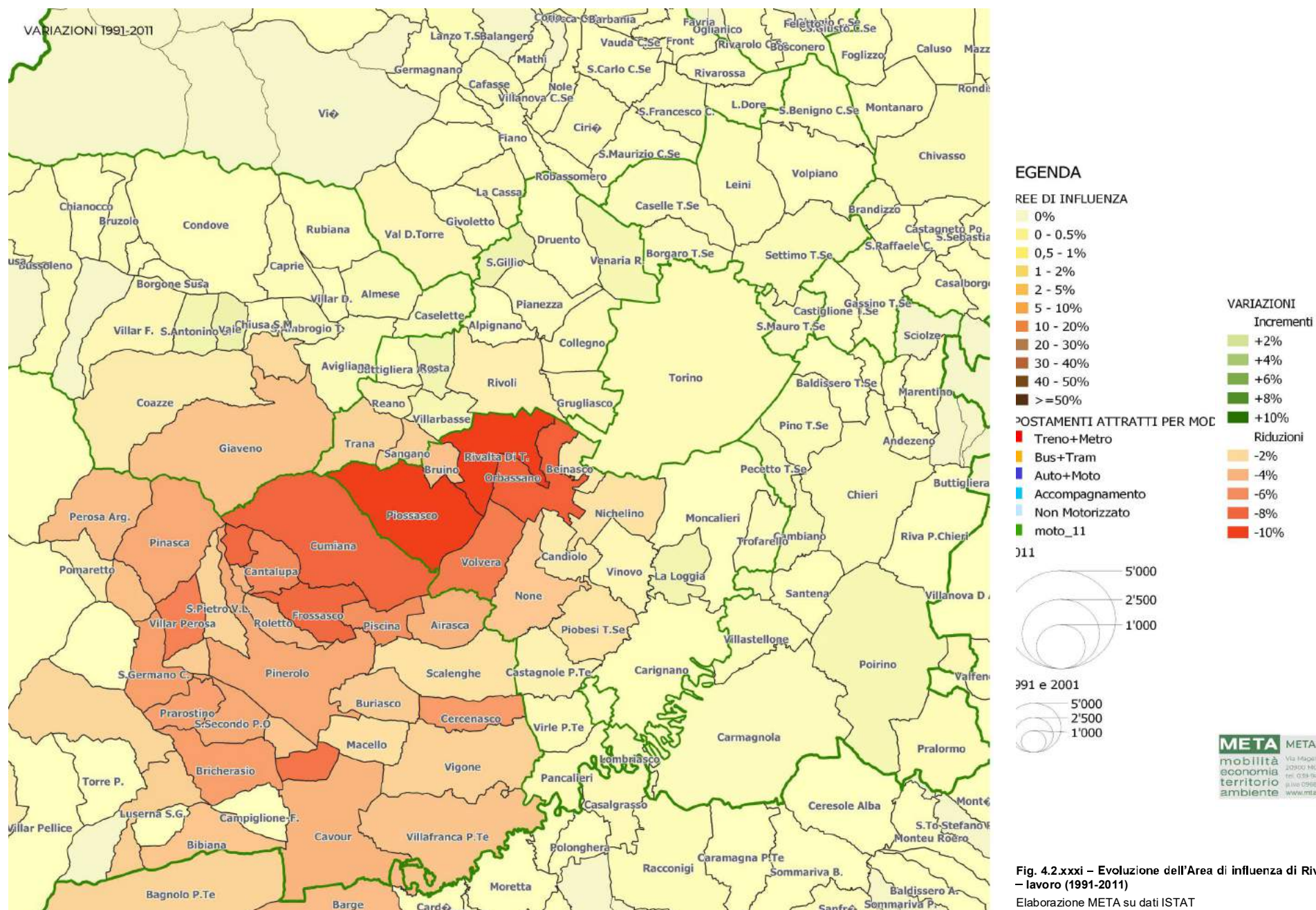


Fig. 4.2.xxi – Evoluzione dell'Area di influenza di Rivolta di Torino – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

4

AREA METROPOLITANA TORINO NORD

Per quanto attiene la zona omogenea n.4 (Area metropolitana Torino Nord) i poli oggetto di studio sono **Settimo Torinese e Leini**.

SETTIMO TORINESE – MOTIVO DI LAVORO

Al pari di altre grosse polarità urbane della cintura, Settimo Torinese si configura come generatore netto di mobilità sistemica. Ciò non toglie che esso disponga di una propria area di influenza per motivo di lavoro, estesa più che verso Torino e Chivasso, in direzione di Volpiano/Leini/San Benigno Canavese ed anche, oltre il Po, di San Mauro/castiglione/Gassino.

Il mezzo di trasporto del tutto prevalente è in questo caso il mezzo privato.

L'esame temporale evidenzia segni di rafforzamento, orientati soprattutto lungo l'asse della Val Cerrina, a Sud di Chivasso.

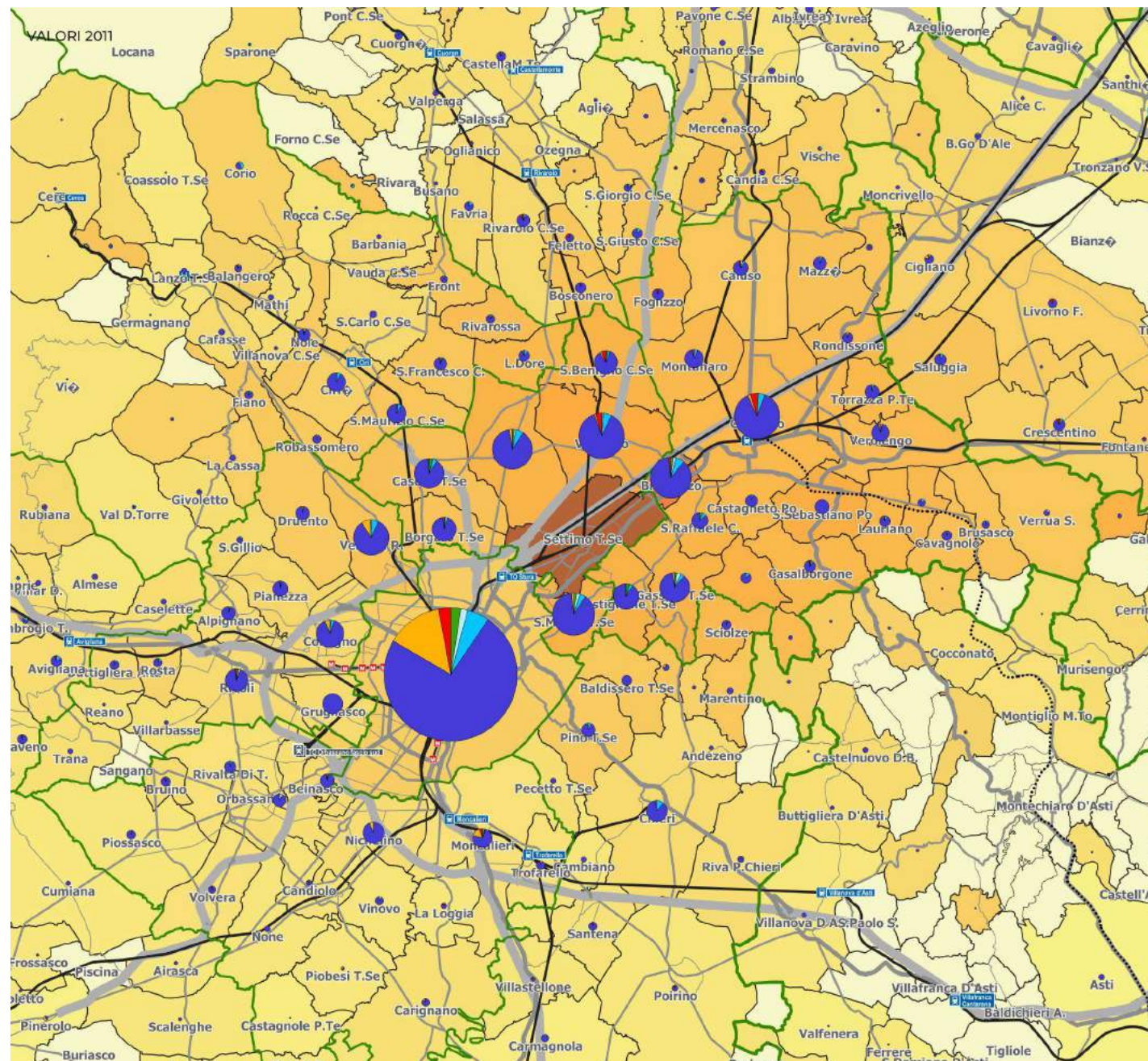
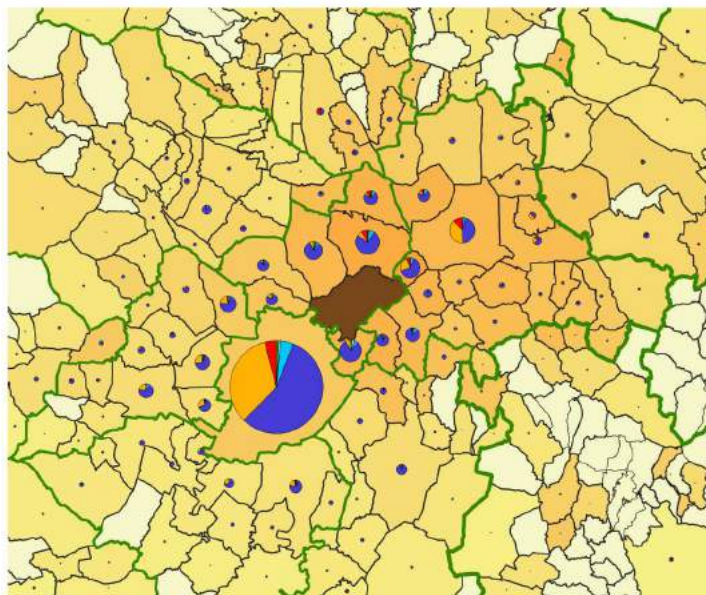


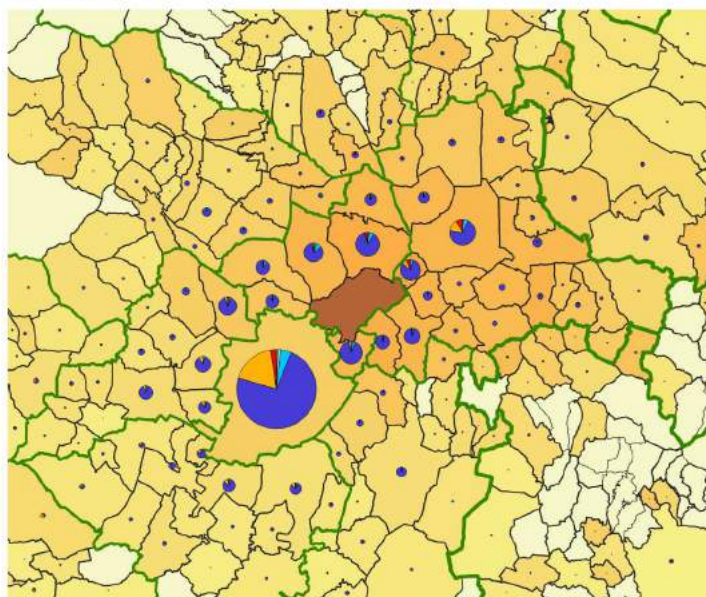
Fig. 4.2.xxxii – Area di influenza di Settimo Torinese - lavoro

Elaborazione META su dati ISTAT

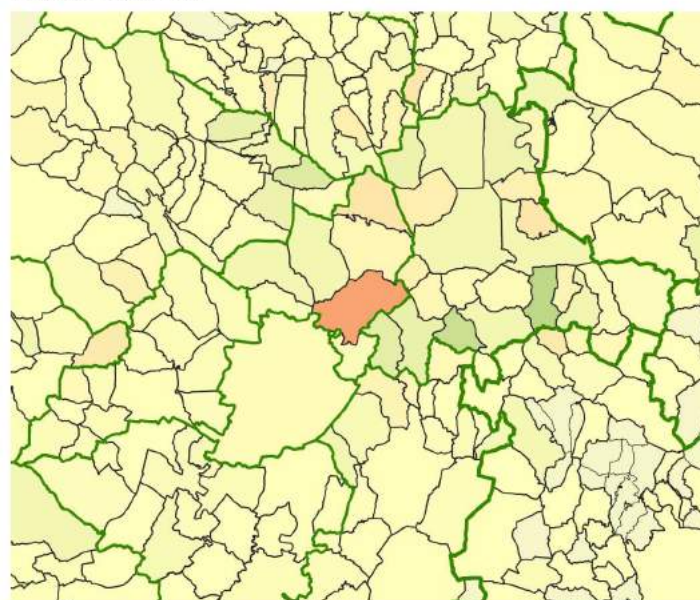
VALORI 1991



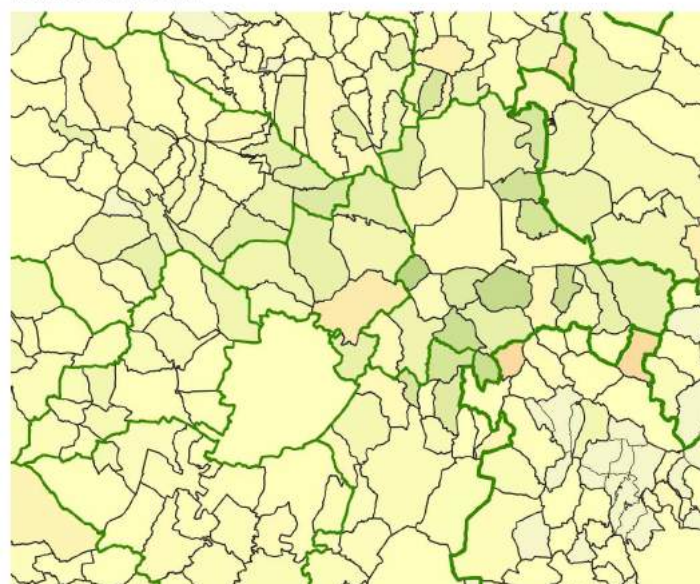
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

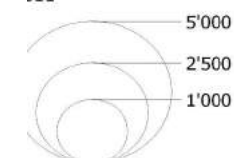
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

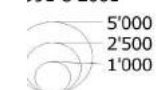
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-543.12.48
 p.liv. 0363/000969
 www.mtspanning.it

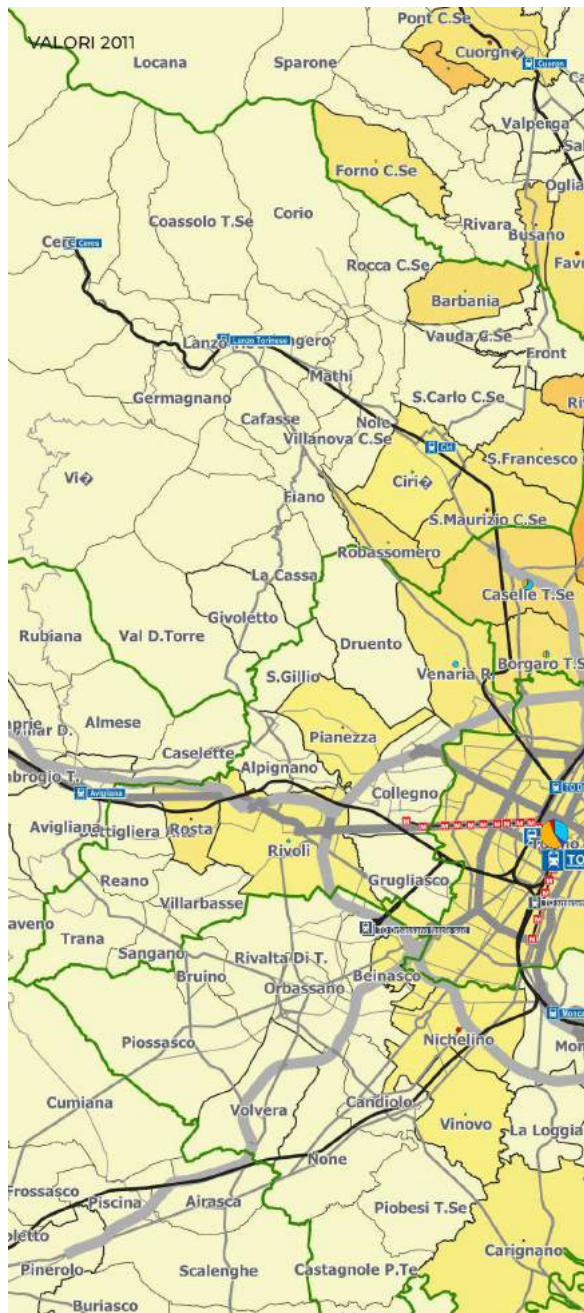
Fig. 4.2.xxxiii – Evoluzione dell'Area di influenza di Settimo Torinese – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

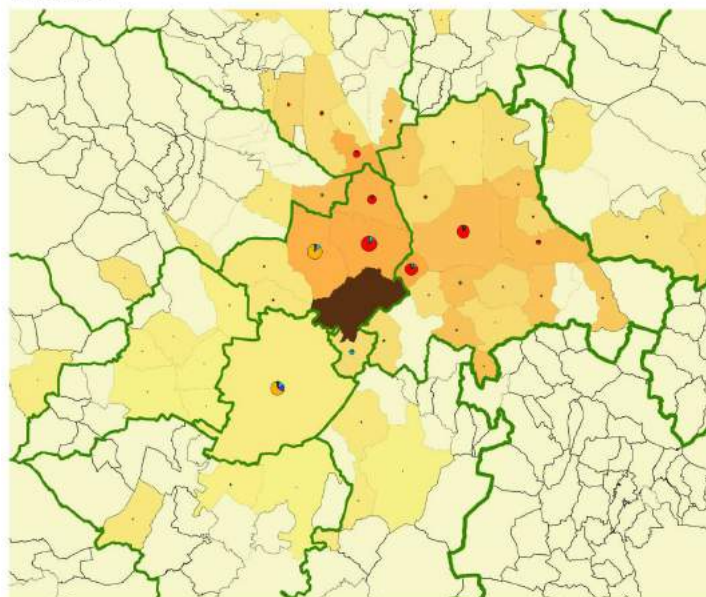
SETTIMO – MOTIVO DI STUDIO

Il bacino funzionale di Settimo Torinese, riferito alla mobilità casa-scuola, risulta ancor più ristretto di quello riferito alla mobilità casa-lavoro. Essi si estende infatti prevalentemente in direzione Nord, ad includere i Comuni di Brandizzo, Volpiano, Leini e, in parte, San Benigno Canavese.

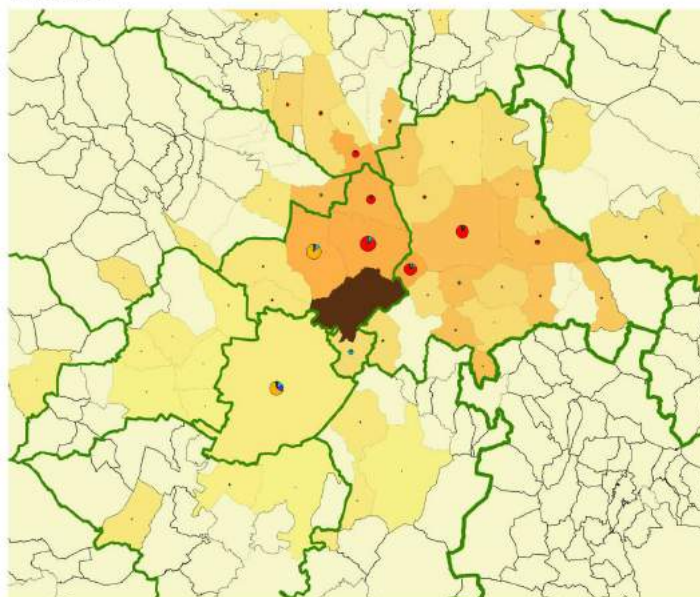
L'analisi temporale evidenzia peraltro una graduale tendenza al rafforzamento verso i Comuni collocati a Sud del Po, e segnata-mente di Castiglione Torinese, Gassino e San Raffaele-Cimena oltre che, nel secondo periodo intercensuario, di Leini.



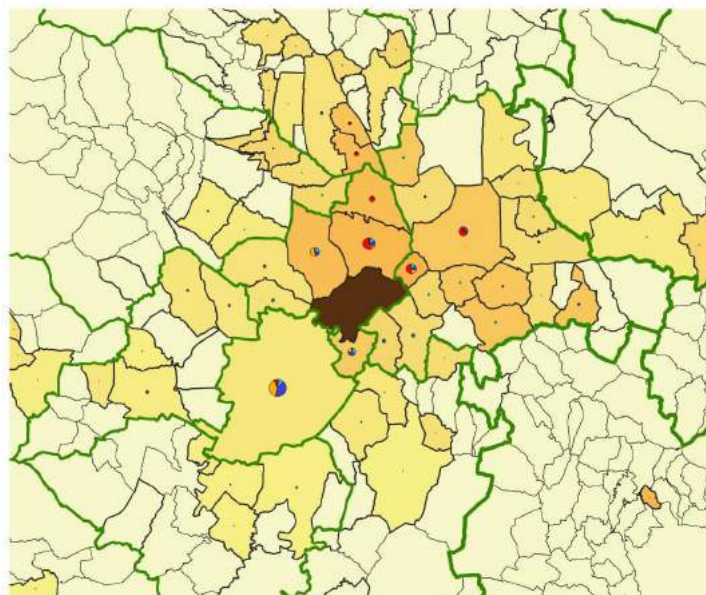
VALORI 1991



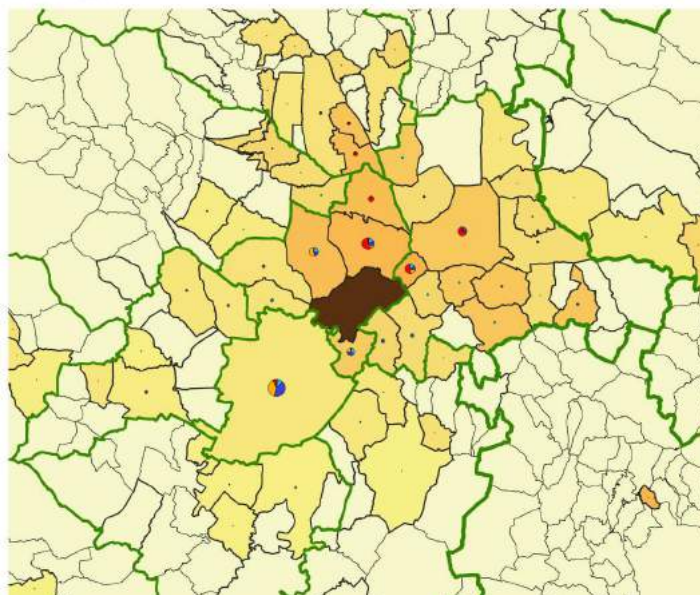
VALORI 1991



VALORI 2001



VALORI 2001



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

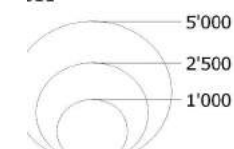
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

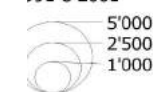
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
mobilità
economia
territorio
ambiente
Via Magenta, 15
20130 MONZA
tel. 039 942.0249
fax 039 942.0249
www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xxxv – Evoluzione dell'Area di influenza di Settimo Torinese – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

LEINI – MOTIVO DI LAVORO

Il Comune di Leini rappresenta l'unico attrattore netto di mobilità sistemica del quadrante settentrionale della conurbazione. Ciò dipende essenzialmente dalla sua rilevante attrattività per motivo di lavoro, che investe un bacino esteso, oltre che ai Comuni di cintura contermini, anche al Ciriacense, alla porzione più meridionale del Canavese ed a buona parte del Chivassese. Questa situazione è l'esito di una progressione manifestatasi soprattutto nel decennio 1991-2001, poi entrata in una fase di stabilizzazione.

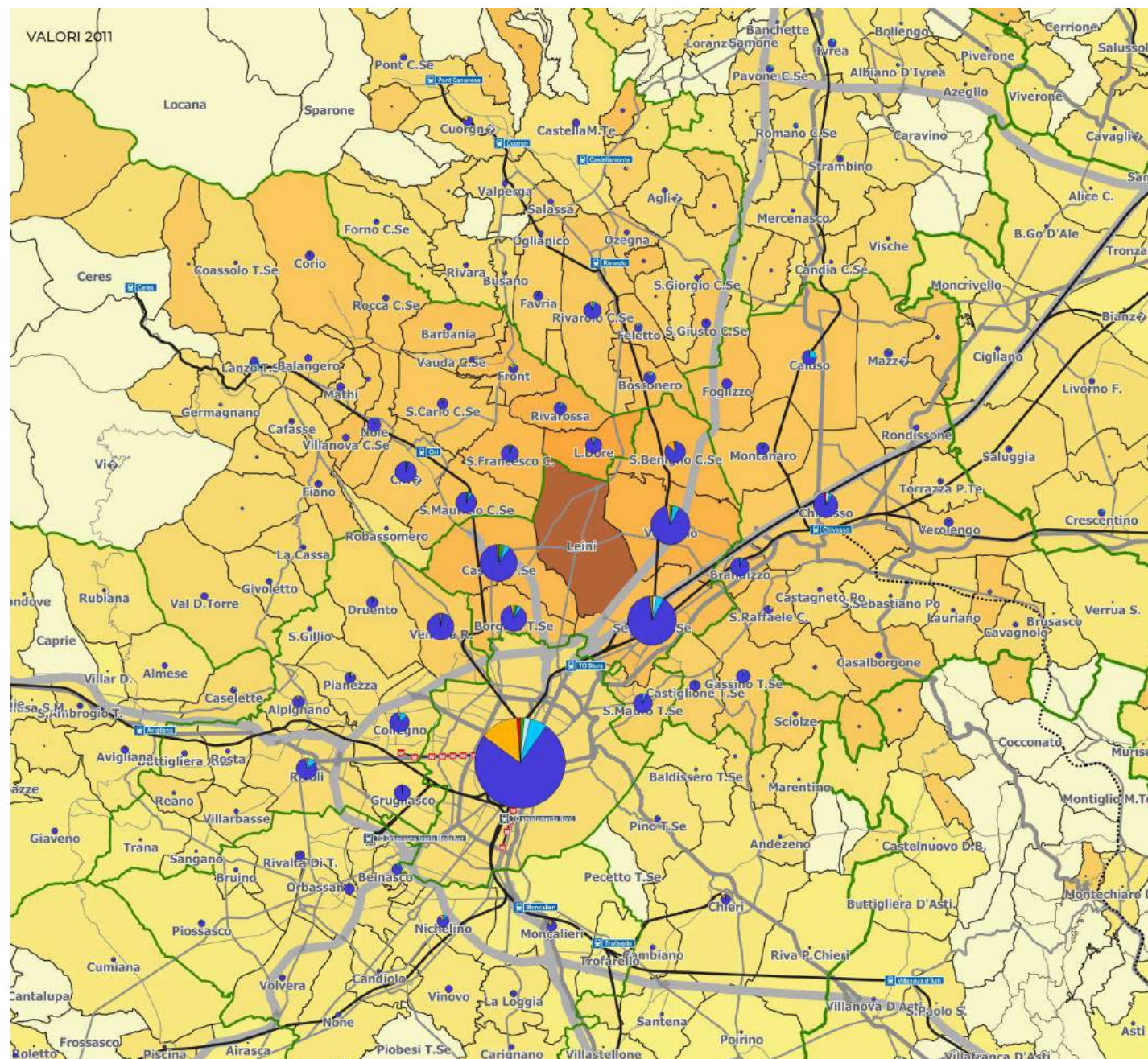
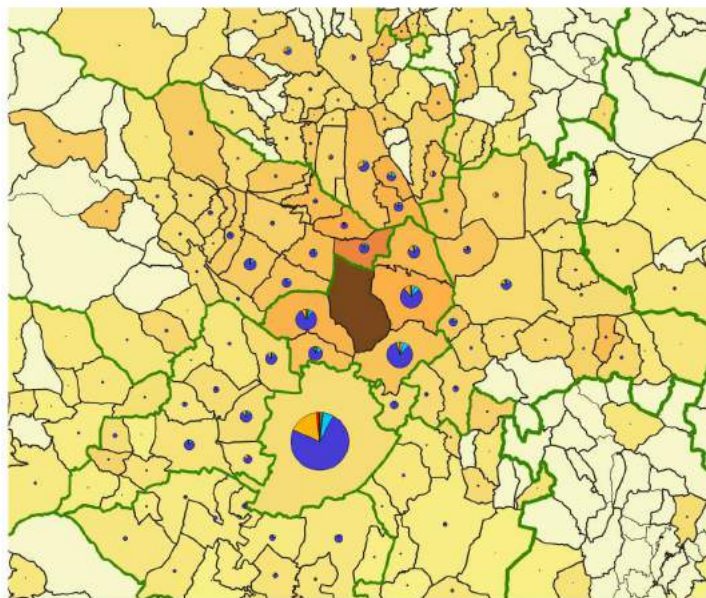
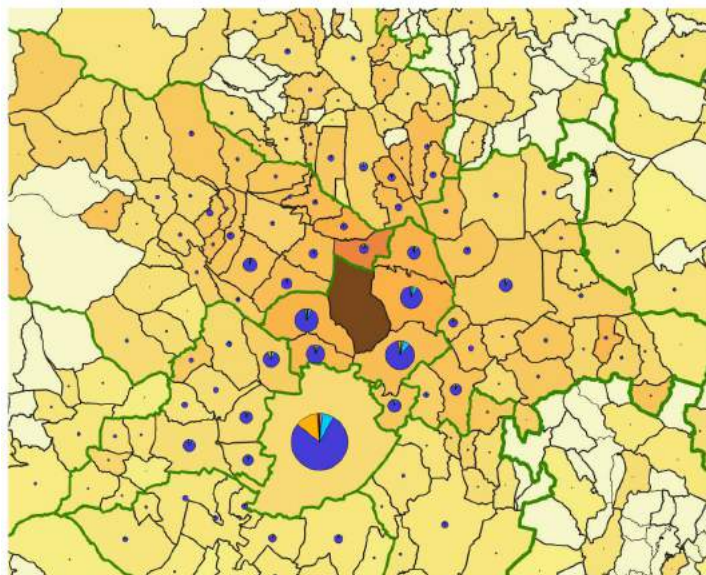


Fig. 4.2.xxxvi – Area di influenza di Leini - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

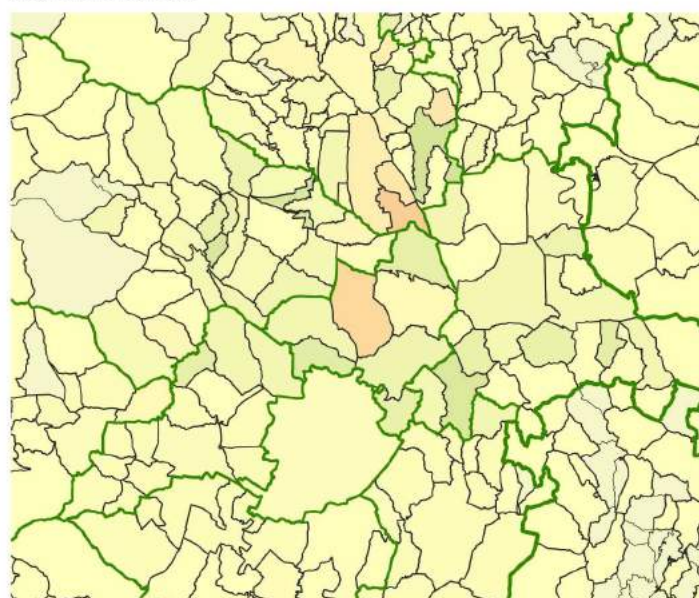
VALORI 1991



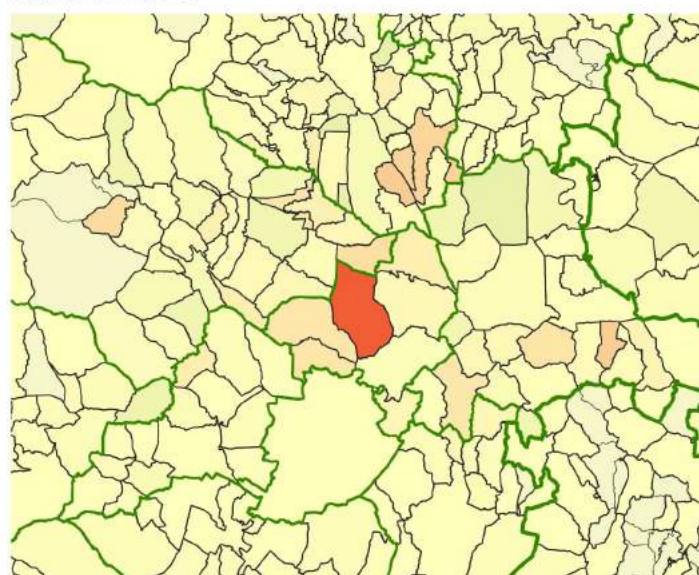
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



LEGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

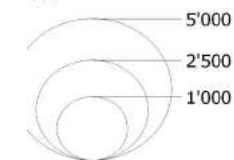
POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

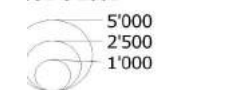
VARIAZIONI

- Incrementi
- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%
- Riduzioni
- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 Via Magenta, 15
 20100 MONZA
 Tel. 039-9631240
 Fax 039-9631241
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xxxvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Leini - lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

5

PINEROLESE

I poli presi in esame per la Zona omogenea n.5 (Pinerolese) sono evidentemente quello di **Pinerolo**, a cui si aggiunge, per una valutazione dell'evoluzione a cavallo del confine metropolitano, quello di **Saluzzo**.

PINEROLO – MOTIVO DI LAVORO

L'esame del bacino funzionale di Pinerolo, così come definito in relazione alla mobilità per motivi di lavoro, si caratterizza per una forte corrispondenza con i confini della zona omogenea.

In effetti, la città esercita la sua capacità di attrazione in modo decisamente intenso sia sulle Valli Chisone, Germanasca, Pellice, che sulle zone pedemontane e pianeggianti circostanti l'area urbana, oltrepassando i confini di zona in direzione di Torino (Piossasco, Volvera, None) ed anche del Cuneese (Bagnolo Piemonte, Barge). Quest'attrattività si accompagna a spostamenti effettuati quasi esclusivamente con mezzo privato.

L'esame delle variazioni 1991-2011 evidenzia un considerevole progresso dell'influenza esercitata dalla città sia sul quadrante montano che sulle zone di pianura collocate immediatamente ad Est. Per converso, qualche elemento di debolezza sembra potersi rilevare in direzione Sud, con un certo indebolimento dell'influenza esercitata su poli quali Cavour, Barge e Bagnolo Piemonte.

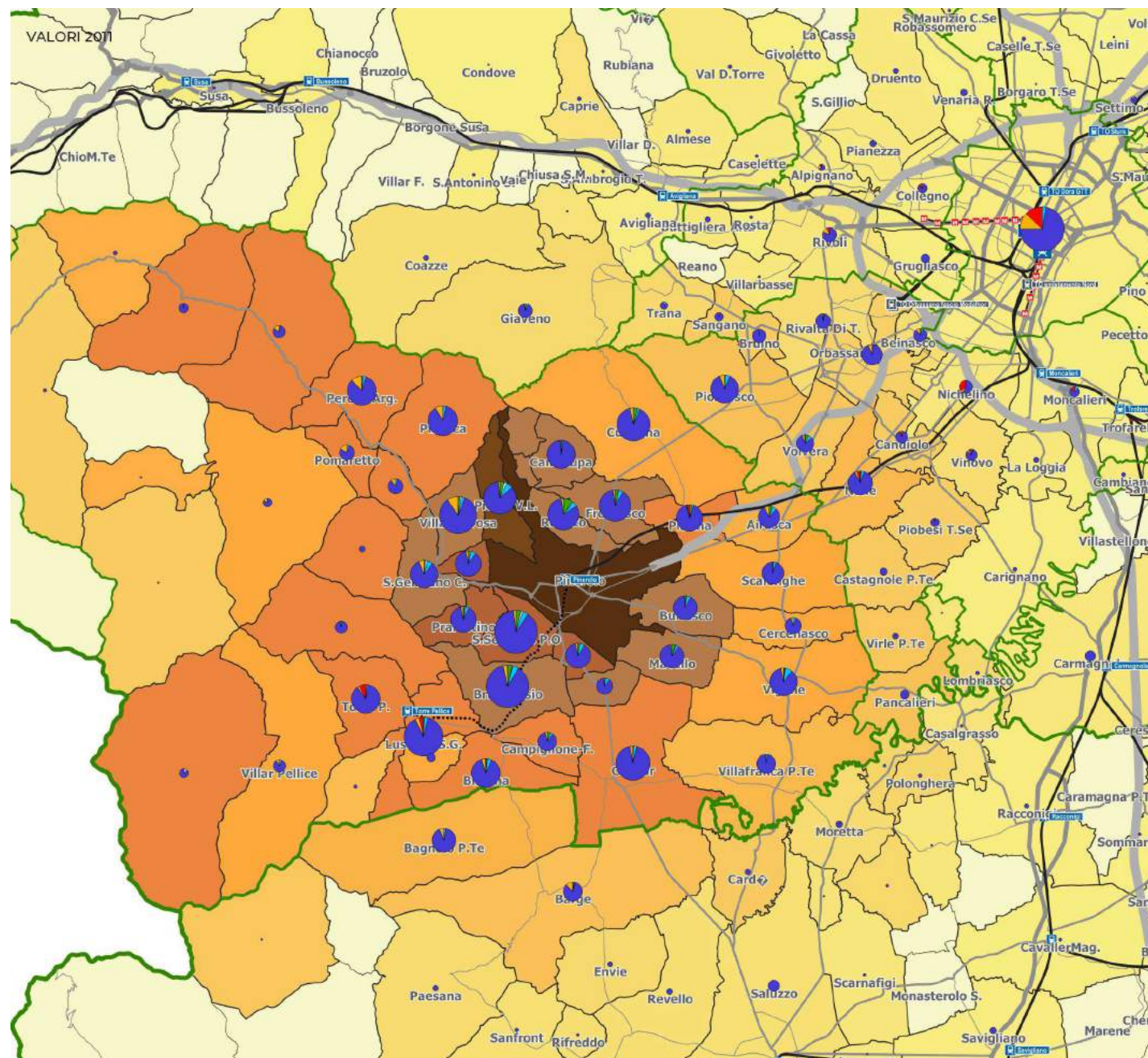


Fig. 4.2.xxxviii – Area di influenza di Pinerolo - lavoro

Elaborazione META su dati ISTAT

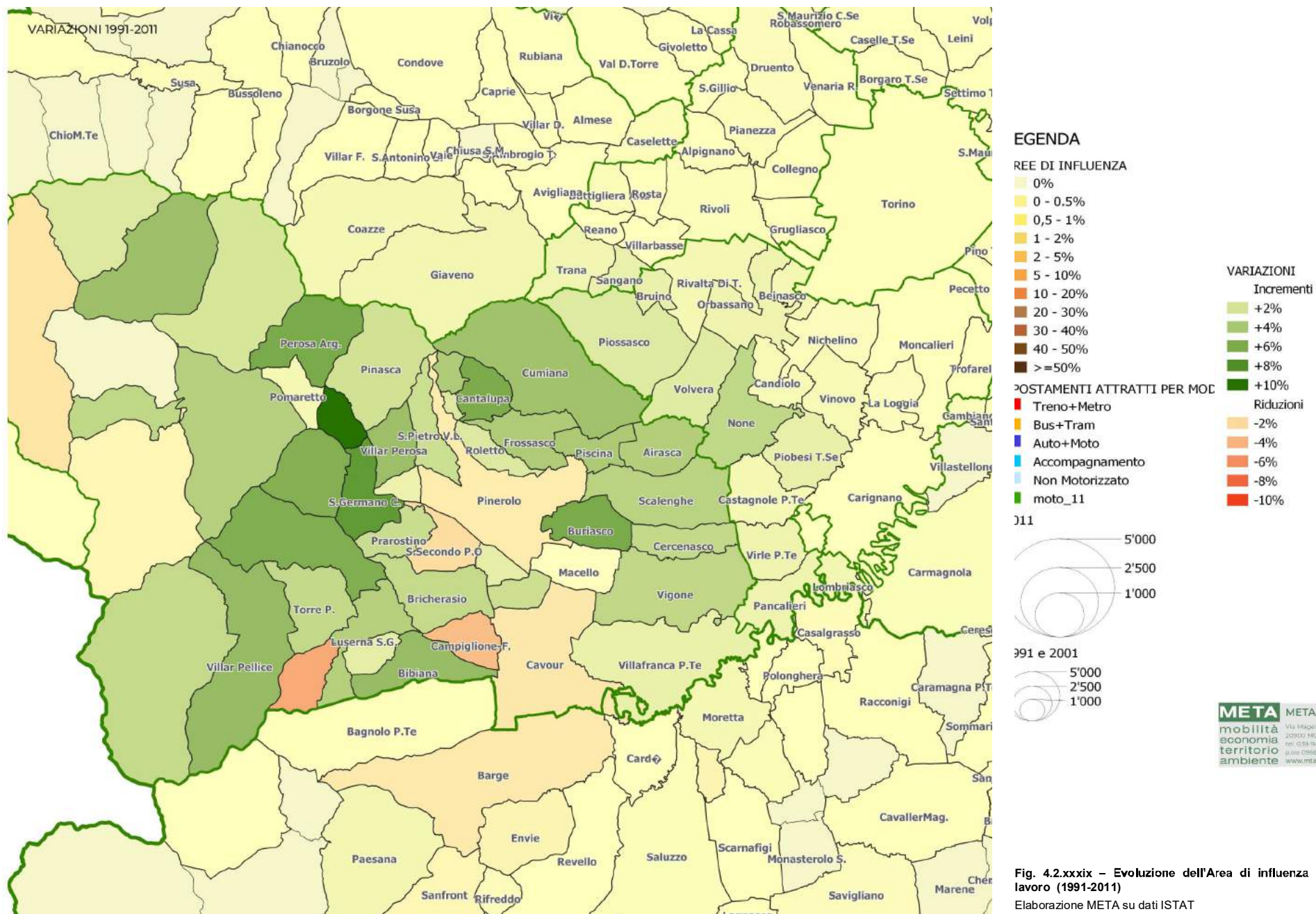


Fig. 4.2.xxxix – Evoluzione dell'Area di influenza di Pinerolo – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

PINEROLO – MOTIVO DI STUDIO

Ancor più esteso appare il bacino funzionale di Pinerolo riferito alla mobilità casa-scuola. I confini della zona omogenea vengono infatti travalicati in direzione di Torino sino a toccare la cintura (Rivalta, Orbassano, Beinasco), ed in direzione Nord sino ad includere l'intera Val Sangone. Restano invece invariati i margini verso Est (con sostanziale assenza di relazioni verso il Carmagnolese) e Sud.

Il quadro evolutivo evidenzia tuttavia una condizione di parziale regresso, che tende ad interessare soprattutto le zone di pianura, a fronte di un sensibile progresso verso la bassa Val pellice e l'Alta Val Chisone.

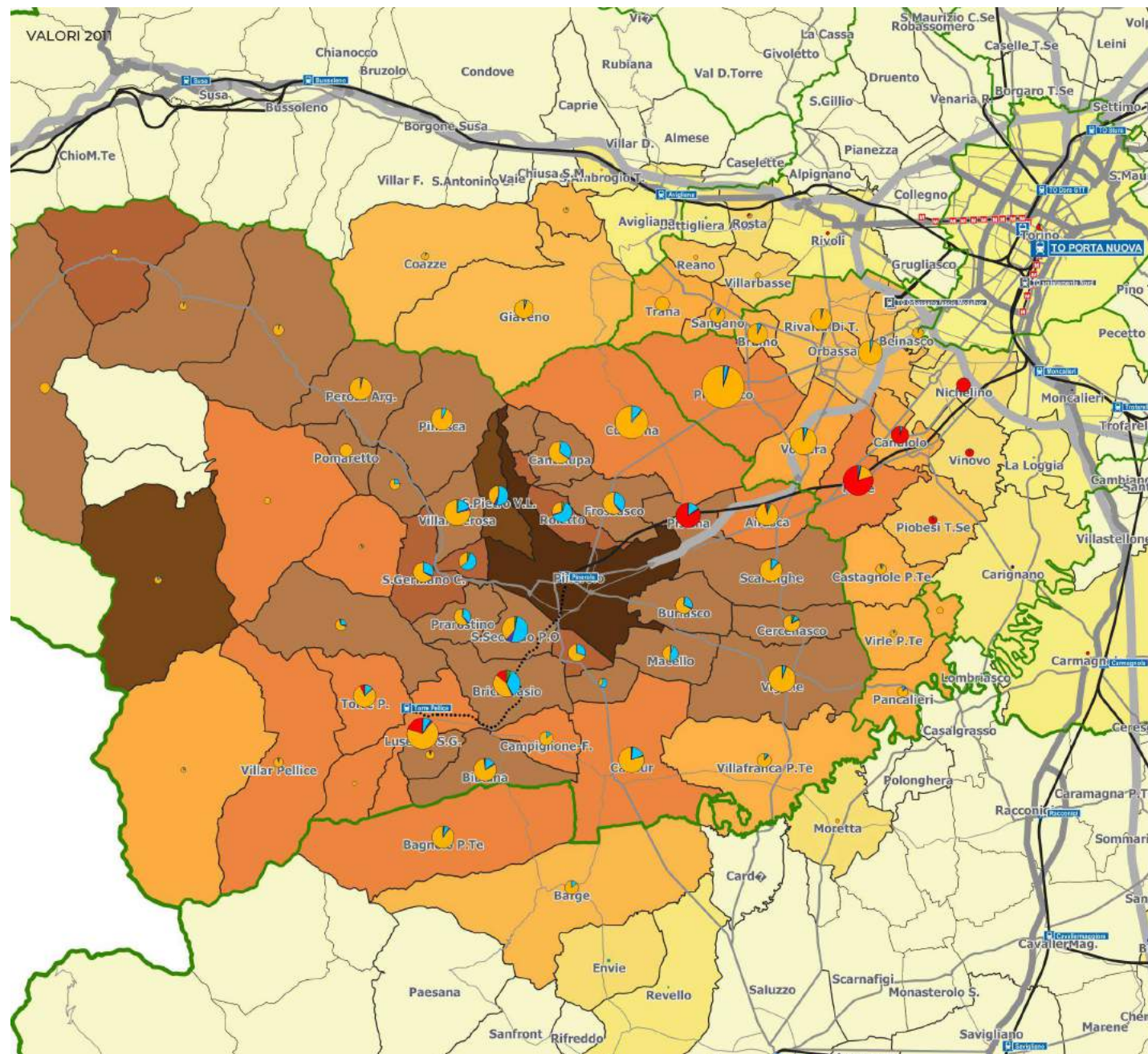


Fig. 4.2.xl – Area di influenza di Pinerolese - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

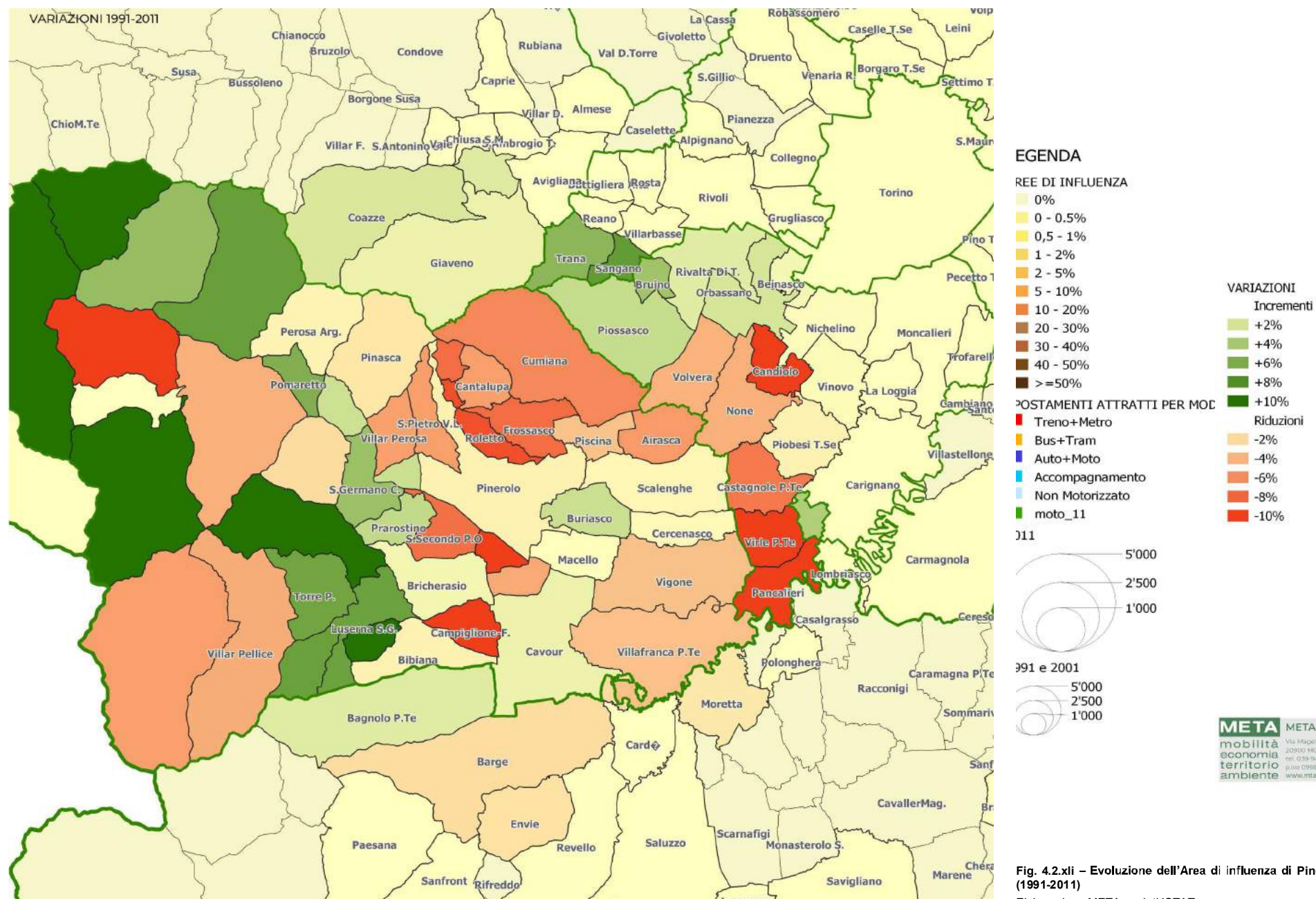


Fig. 4.2.xli – Evoluzione dell'Area di influenza di Pinerolo – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

SALUZZO – TUTTI I MOTIVI

Polarità urbana storicamente dotata di una propria, ben definita area d'influenza, Saluzzo tende oggi a contendere a Pinerolo le relazioni con i sub-poli urbani collocati a cavallo del confine provinciale.

L'influenza della città si estende infatti sino a toccare Cavour e Villafranca Piemonte, oltre che Savigliano e Busca, ed appare in crescita soprattutto negli ambiti più prossimi alla città, nonché nelle zone più meridionali del Pinerolese, sino ad interessare parzialmente la Val Pellice.

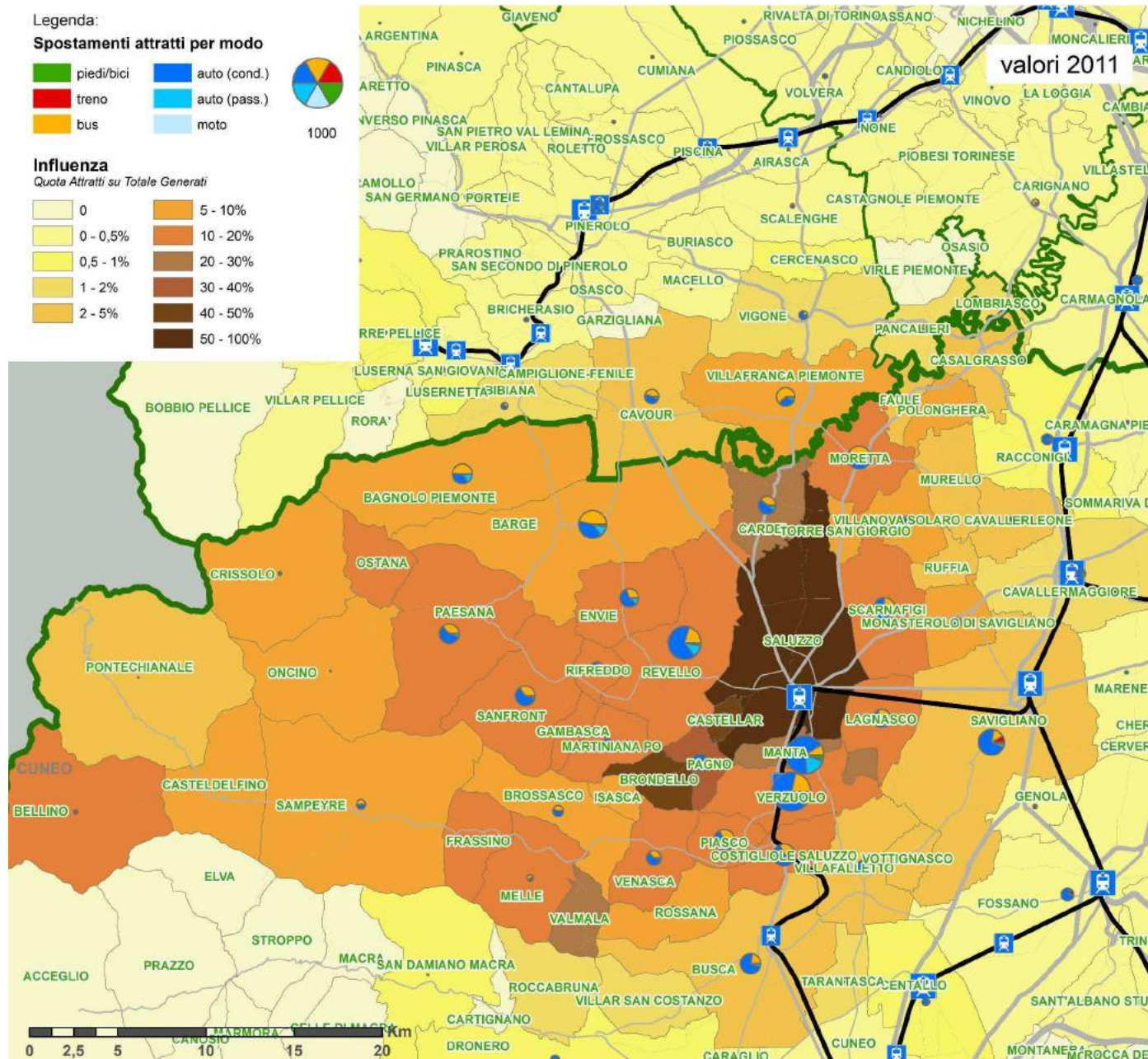


Fig. 4.2.xlii – Area di influenza di Saluzzo – tutti i motivi

Elaborazione META su dati ISTAT

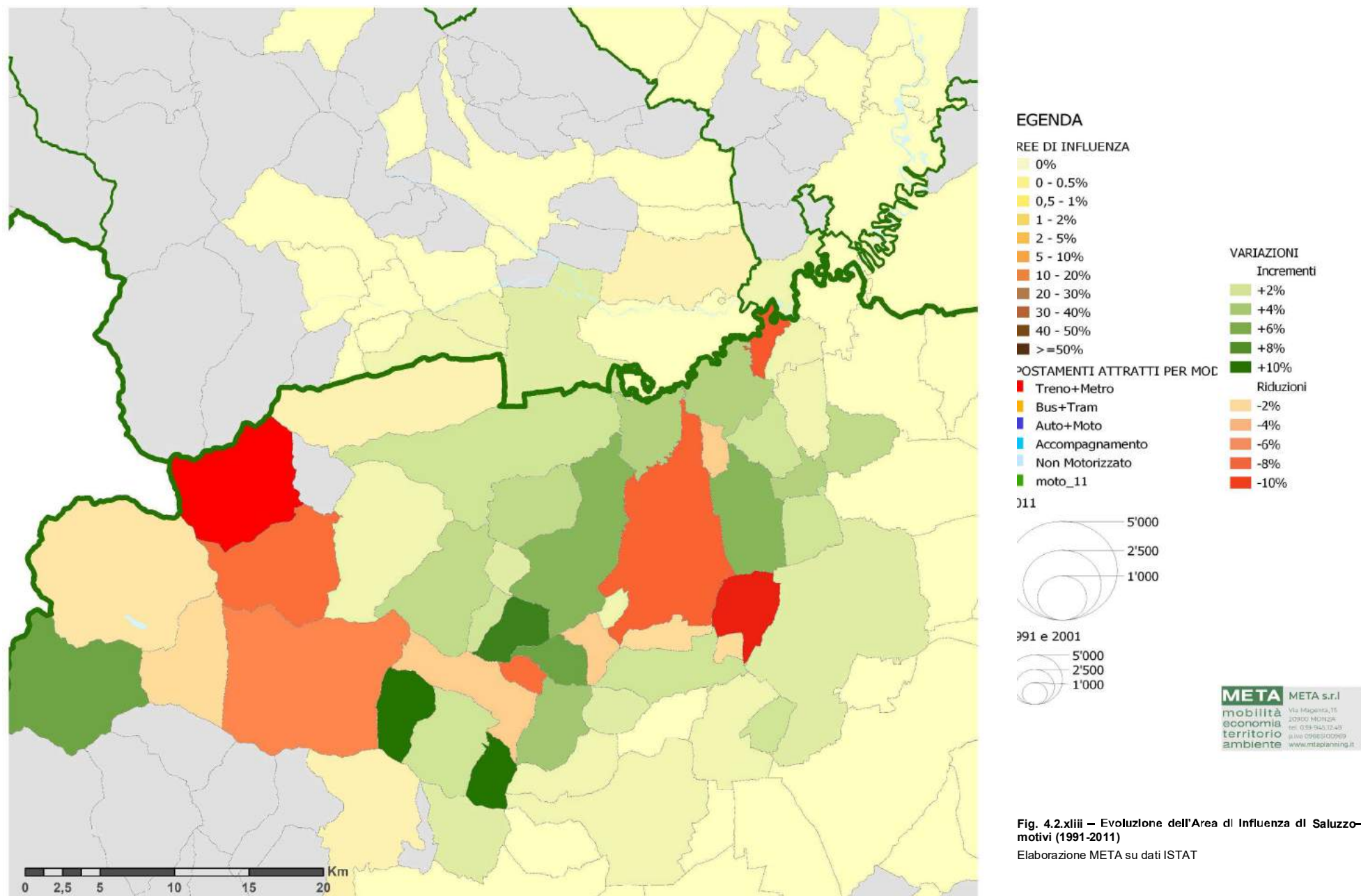


Fig. 4.2.xliii – Evoluzione dell'Area di Influenza di Saluzzo– tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

6

VALLI DI SUSA E SANGONE

Per quanto concerne la Zona omogenea 6 (Valli di Susa e Sango-ne), che si caratterizzano tradizionalmente per una struttura urbana policentrica, i poli urbani presi in esame sono Susa, Oulx, Avigliana e Giaveno.

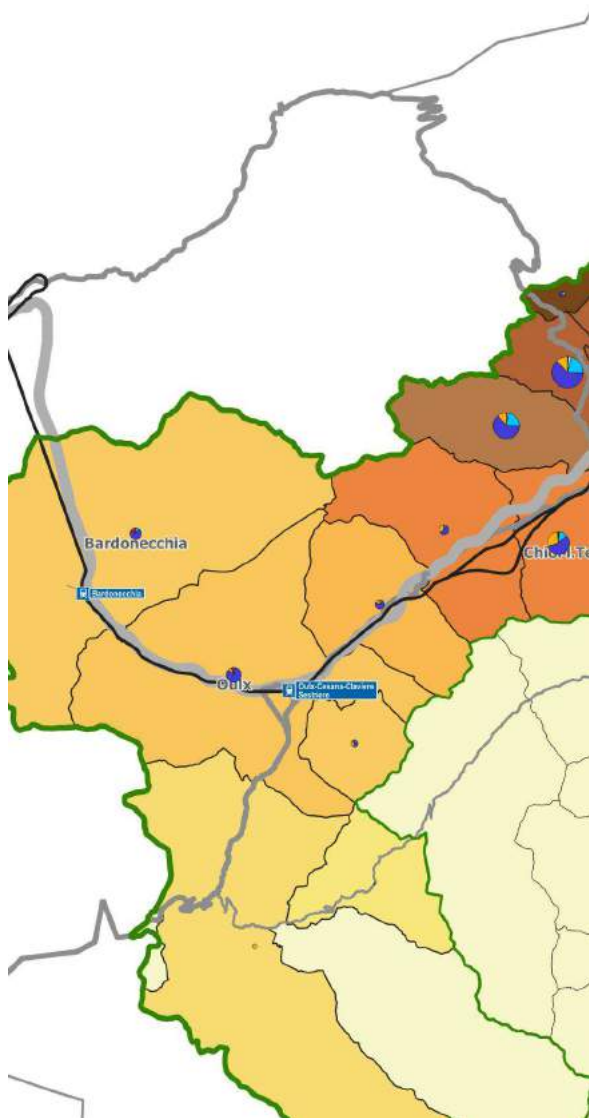
SUSA – TUTTI I MOTIVI

Capoluogo storico della valle omonima, Susa fatica a proporsi come polo di riferimento per l'intera zona. In effetti, la sua influenza si mantiene intensa soltanto nella Media Valle (orientativamente da Exilles a Condove), facendosi via via più rarefatta in direzione sia dell'Alta Valle, sia dei territori "metromontani" della Bassa Valsusa e della vicina Val Sangone.

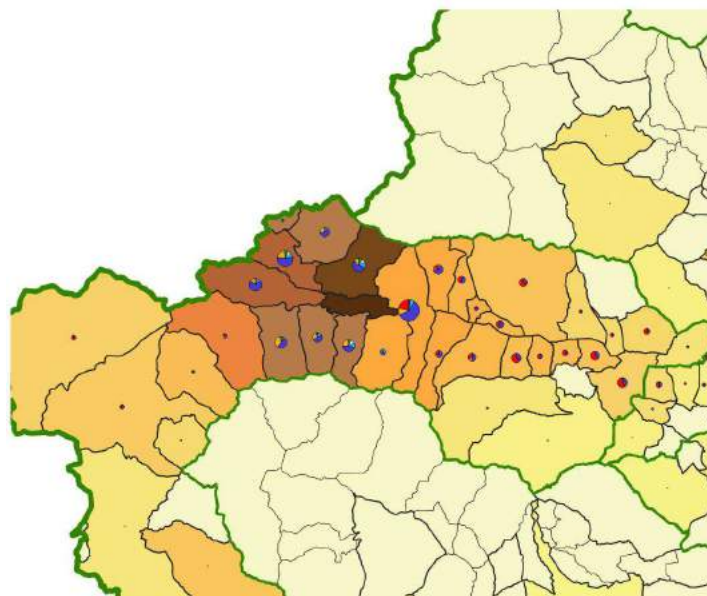
Le dinamiche 1991-2001 e 2001-2011 evidenziano comunque alcuni elementi di progresso, in particolare nei confronti dei Comuni della Media Valle intorno a Bussoleno.

Fig. 4.2.xliv – Area di influenza di Susa – tutti i motivi

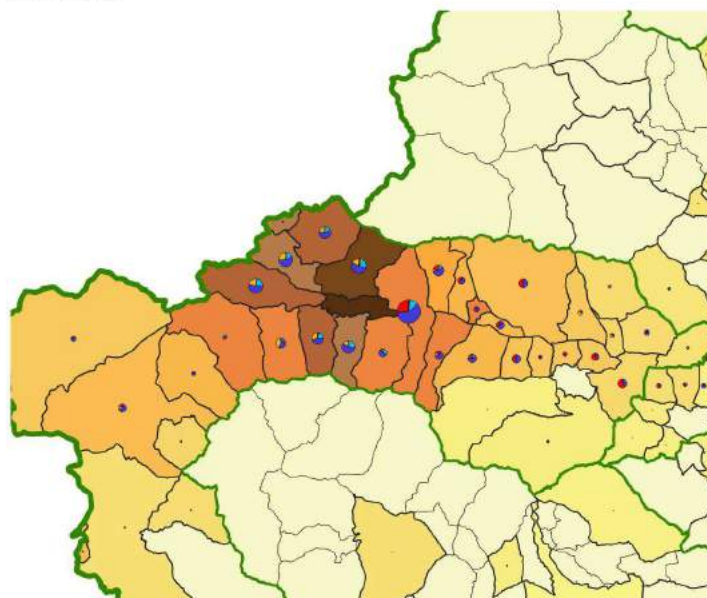
VALORI 2011



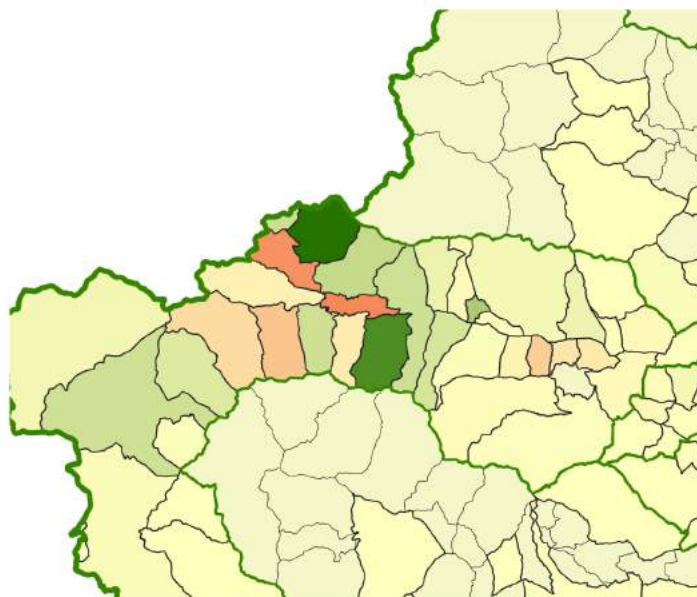
VALORI 1991



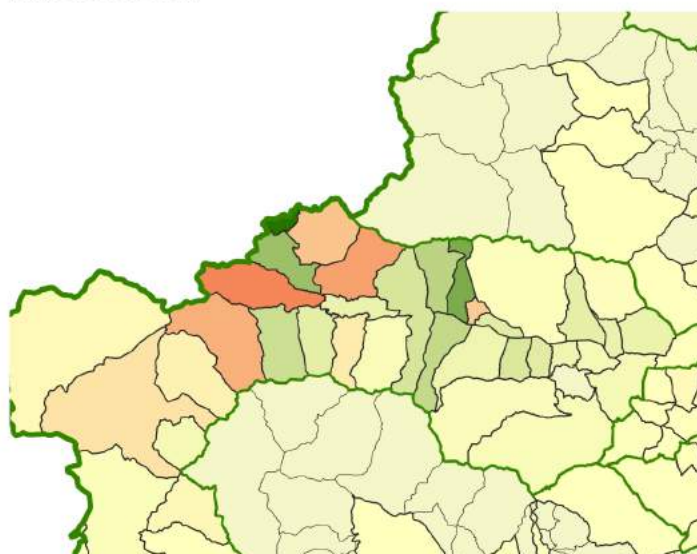
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

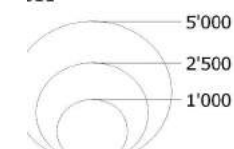
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

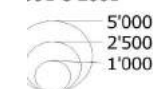
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20155 MONZA
 tel. 039 942 0249
 fax 039 942 0269
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xlv – Evoluzione dell'Area di influenza di Susa – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

OULX – TUTTI I MOTIVI

Polo in progresso, Oulx va oggi rafforzando il suo ruolo di polo ordinatore dell'Alta Valle, ed anche incrementando la sua influenza nei confronti della Media Valle.

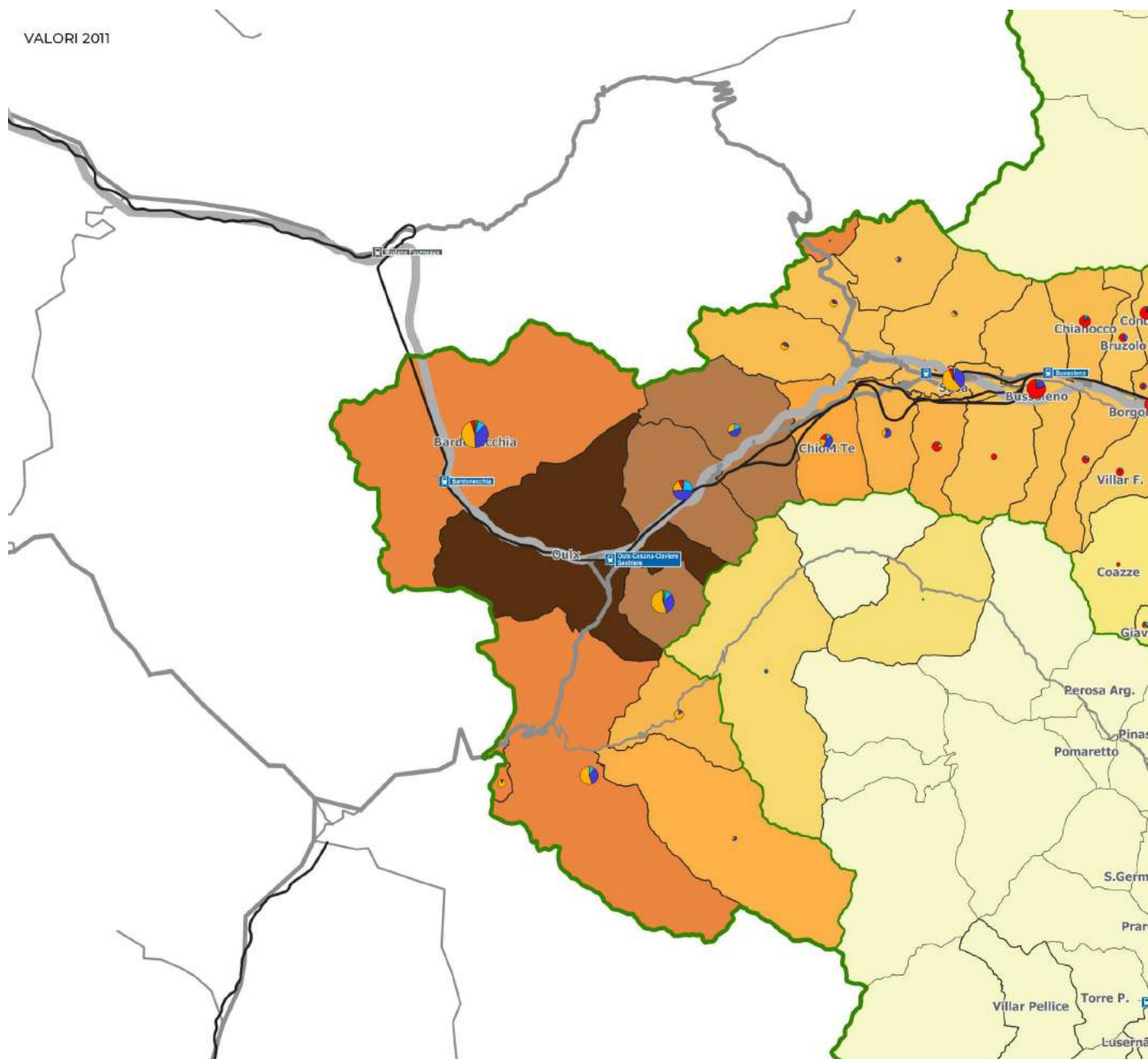
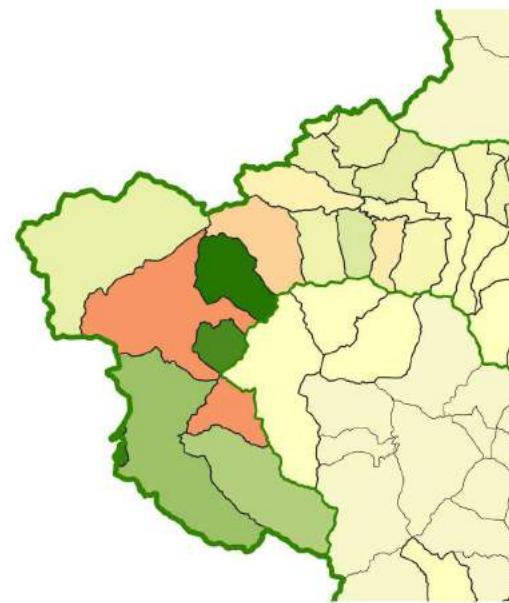
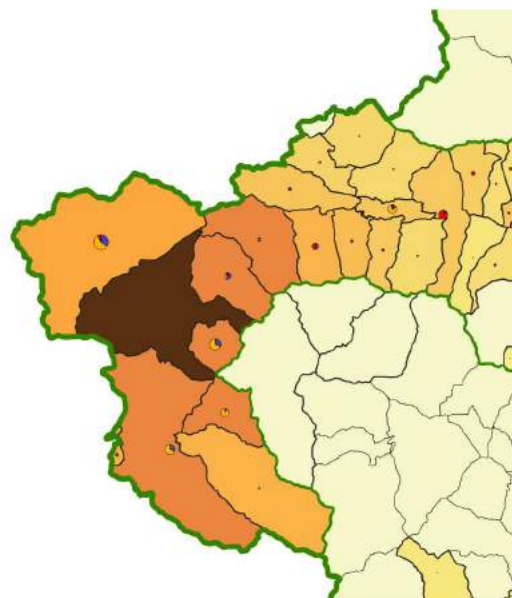


Fig. 4.2.xlvi – Area di influenza di Oulx – tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT

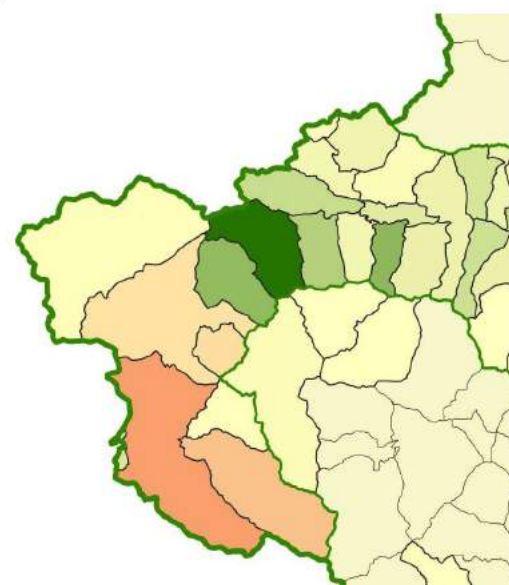
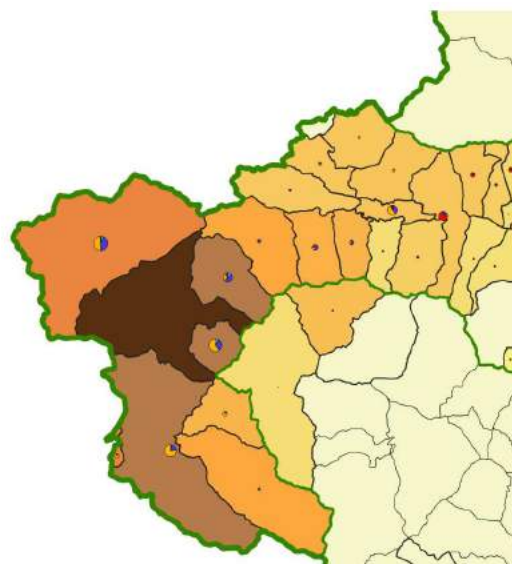
VALORI 1991

VARIACIONI 1991-2001



VALORI 2001

VARIACIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIACIONI

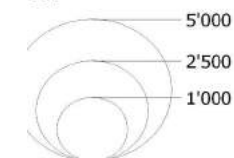
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

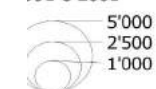
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-845.12.48
 p.liv. 0965000969
 www.mtspanning.it

Fig. 4.2.xlvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Oulx – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

AVIGLIANA – TUTTI I MOTIVI

L'area di influenza di Avigliana si estende non soltanto alla Bassa Valle, ma anche alla Comba di Susa, alla Val Sangone ed a porzioni della cintura Ovest. L'attrattività di questo polo si collega ad una discreta quota di utilizzo del trasporto pubblico, ed appare in crescita tra il 1991 ed il 2011.

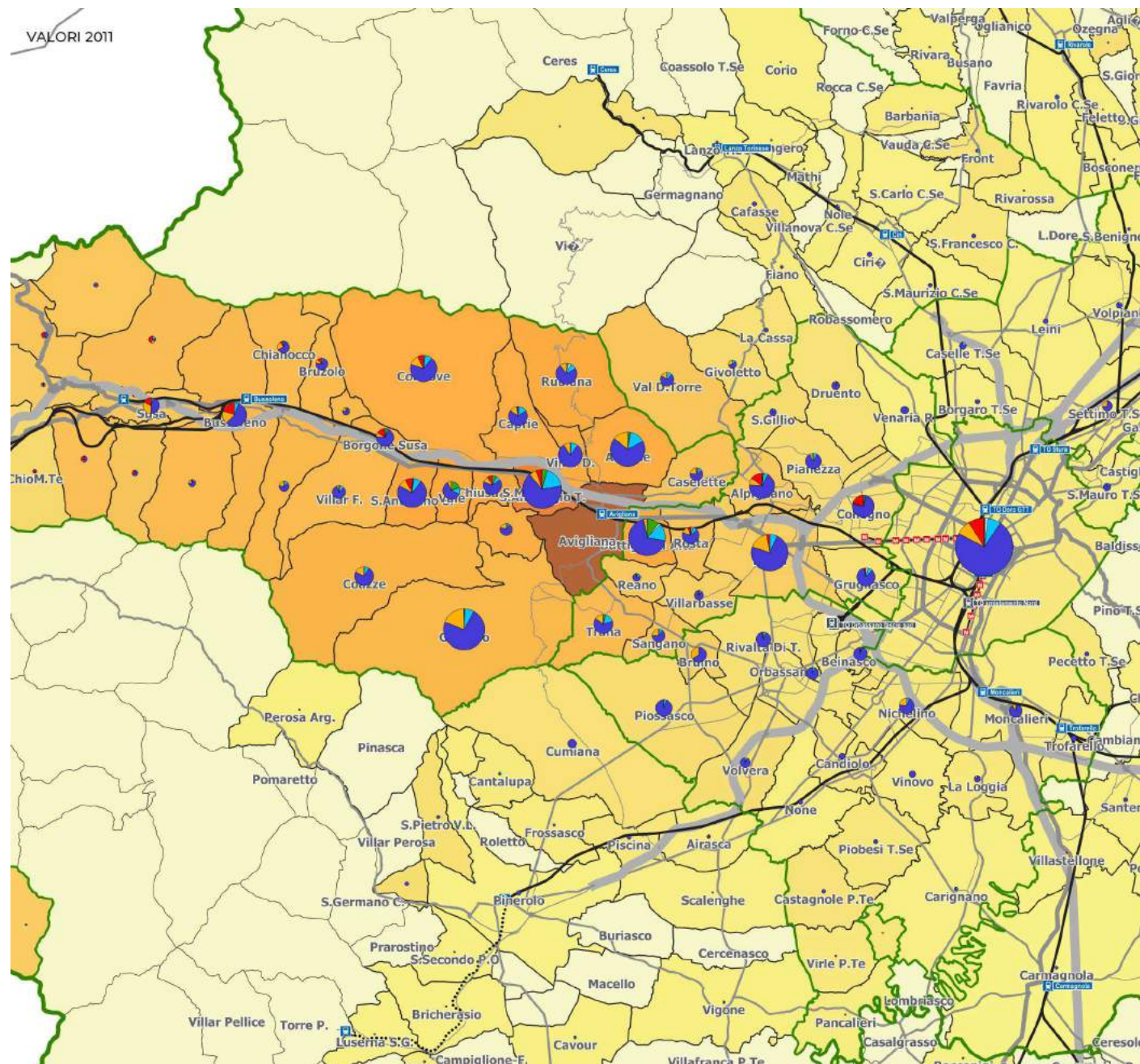
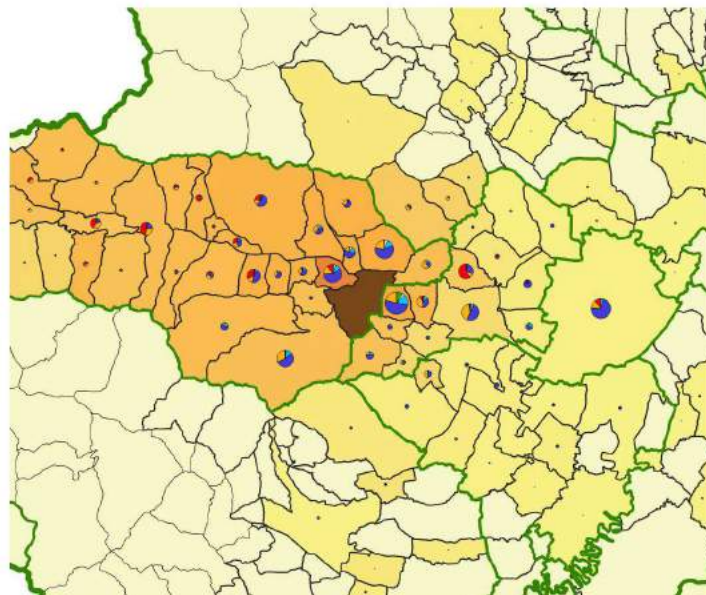


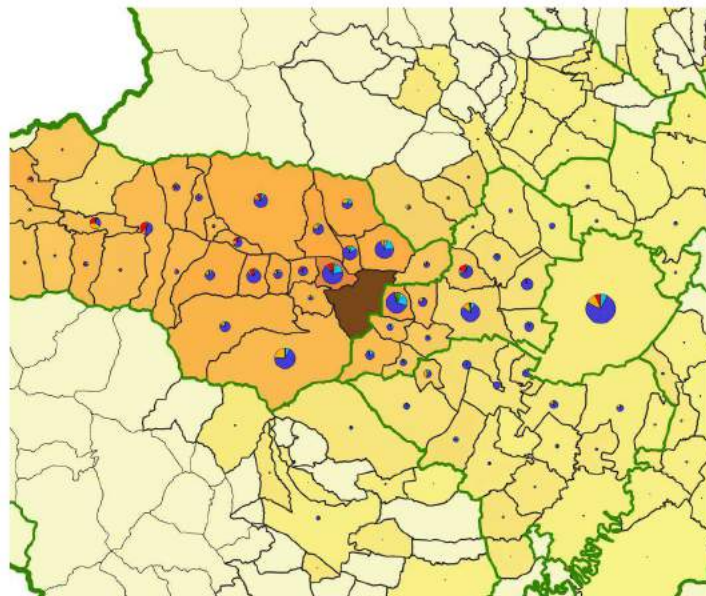
Fig. 4.2.xlviii – Area di influenza di Avigliana – tutti i motivi

Elaborazione META su dati ISTAT

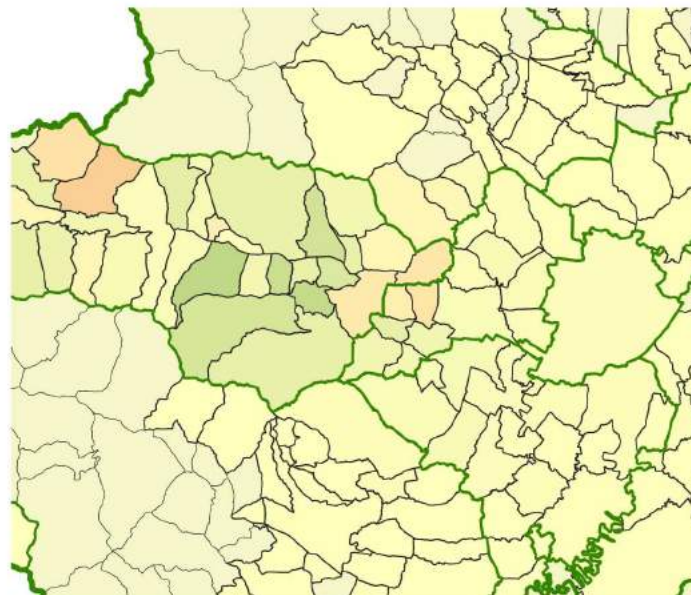
VALORI 1991



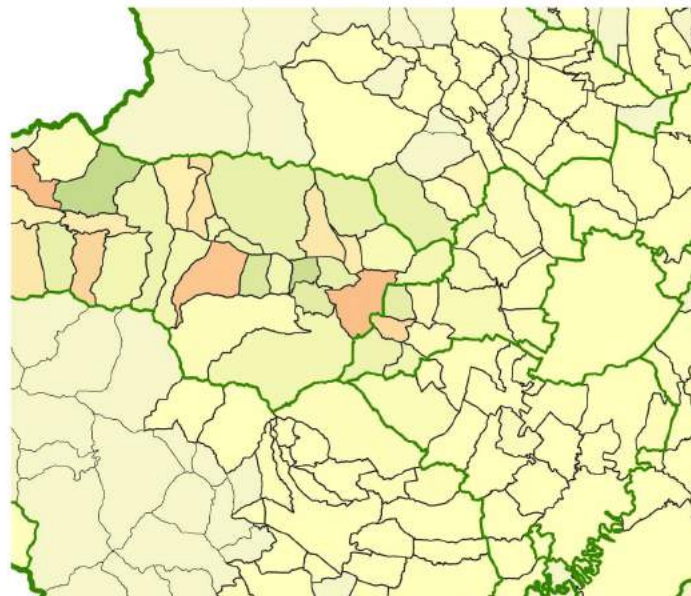
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



LEGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

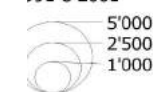
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20150 MONZA
 tel. 039 942 0249
 fax 039 942 0269
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.xlix – Evoluzione dell'Area di influenza di Avigliana – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

Il Comune di Giaveno presenta un profilo di generatore netto, ma nel contempo dispone di una propria area d'influenza bene delimitata, ad includere essenzialmente la Val Sangone, con limitate propaggini della Bassa Valsusa. L'evoluzione storica si caratterizza per due fasi nettamente distinte: tra il 1991 ed il 2001 il polo tende a consolidare alquanto la sua influenza sul bacino più prossimo, mentre fra il 2001 ed il 2011 si manifesta la tendenza opposta, forse in ragione della concorrenza operata dal vicino e più dinamico polo aviglianese.

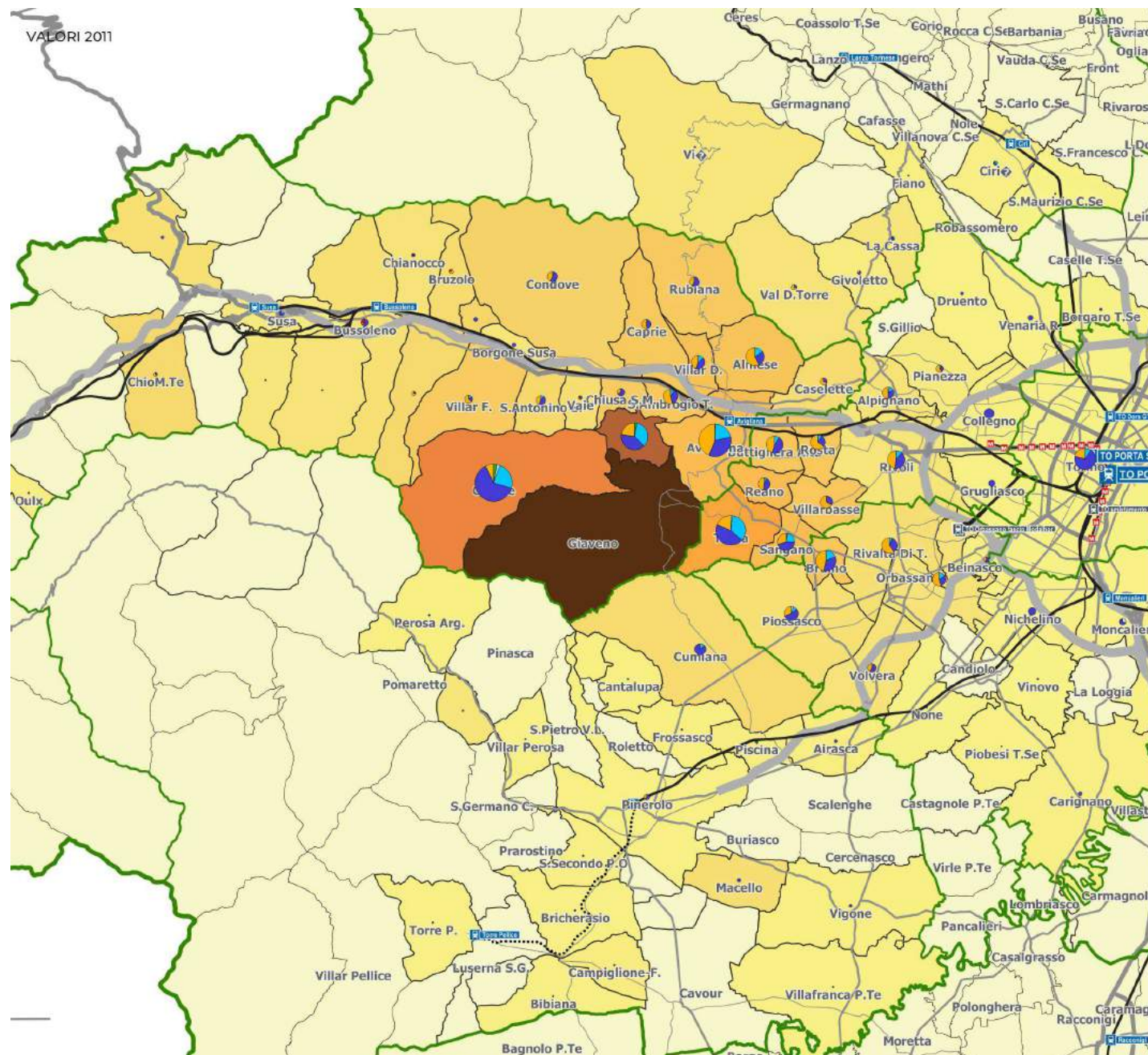
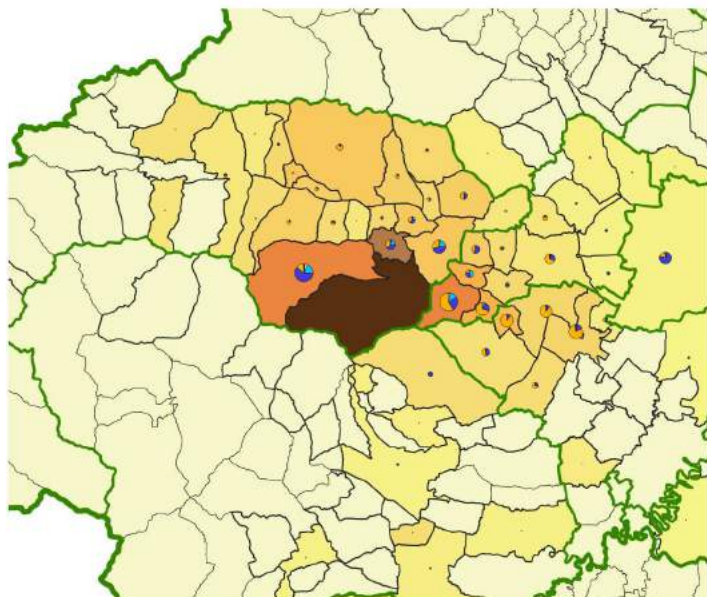
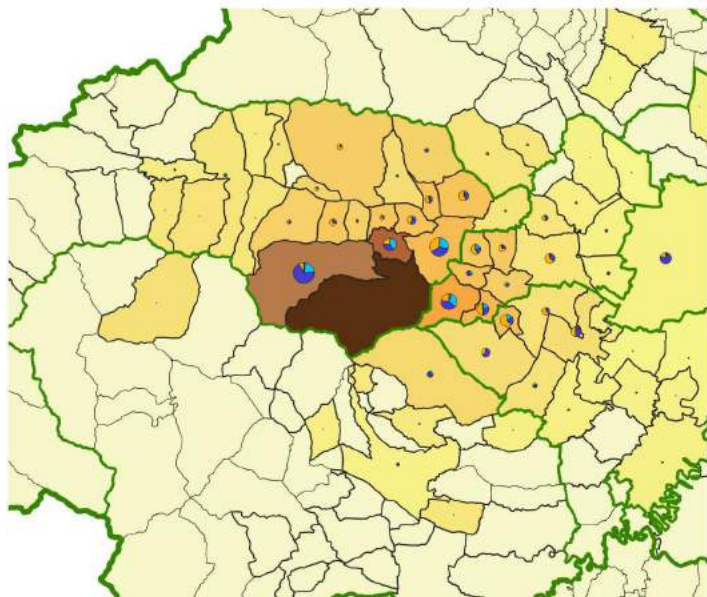


Fig. 4.2.I – Area di influenza di Giaveno – tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT

VALORI 1991



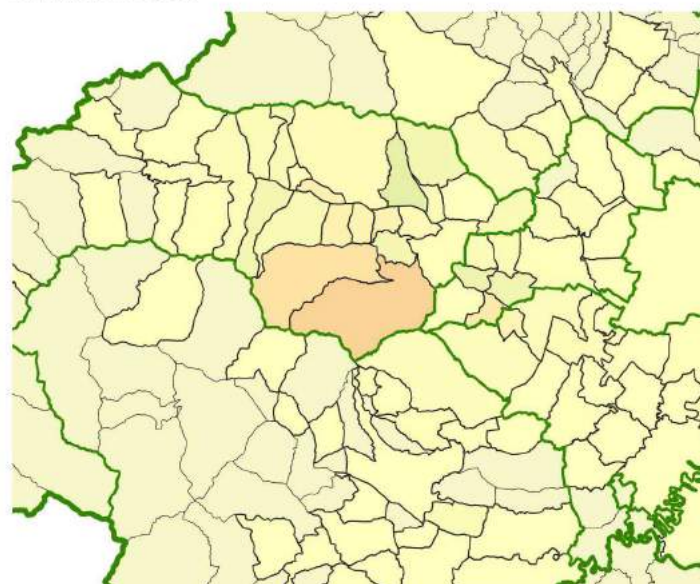
VALORI 2001



VARIAZIONI 1991-2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

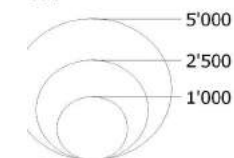
VARIAZIONI
Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

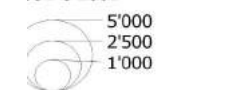
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20100 MONZA
 Tel. 039-963.12.40
 j.mta@meta.it
 www.mta.it

Fig. 4.2.li – Evoluzione dell'Area di influenza di Giaveno– tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

7

CIRIACENSE-VALLI DI LANZO

Per quanto concerne la Zona omogenea 7 (Ciriacense e Valli di Lazo), sono stati presi in esame i due poli fondamentali di **Ciriè** e **Lanzo Torinese**.

LANZO TORINESE – MOTIVO DI LAVORO

Capoluogo storico del circondario, il Comune di Lanzo Torinese continua ad esercitare un'influenza abbastanza intensa su un bacino che comprende, oltre alle Valli omonime, anche diversi ambiti pedemontani (Cordio, Balangero, Varisella),

La sua influenza appare per di più in crescita, con limitate eccezioni nell'area pedemontana Nord. Nel caso del comparto montano, la tendenza può forse ricollegarsi al progressivo depauperamento di funzioni delle sub-polarità interne al contesto montano, come Viù o Ceres.

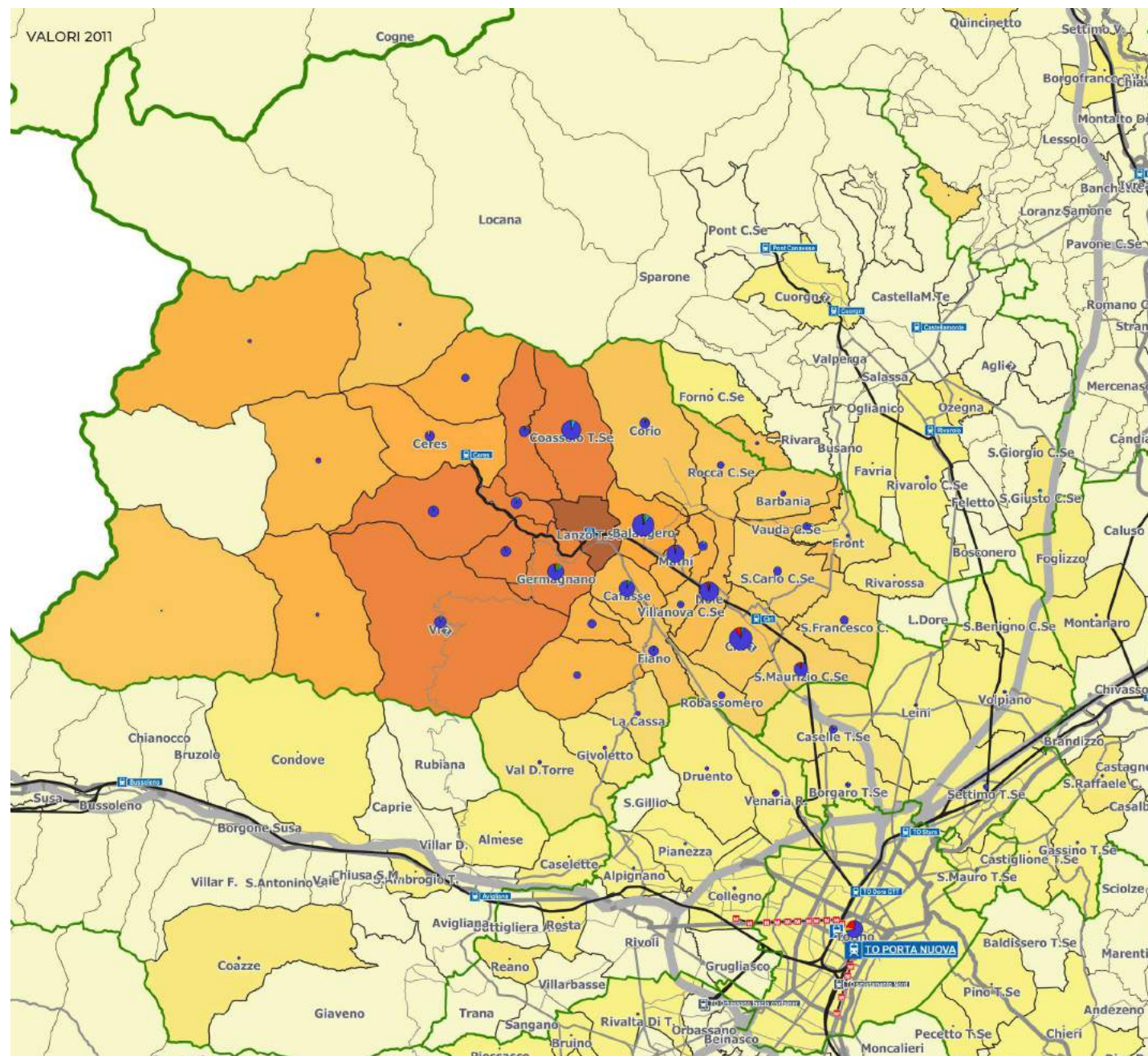


Fig. 4.2.III – Area di influenza di Lanzo Torinese- lavoro

Elaborazione META su dati ISTAT

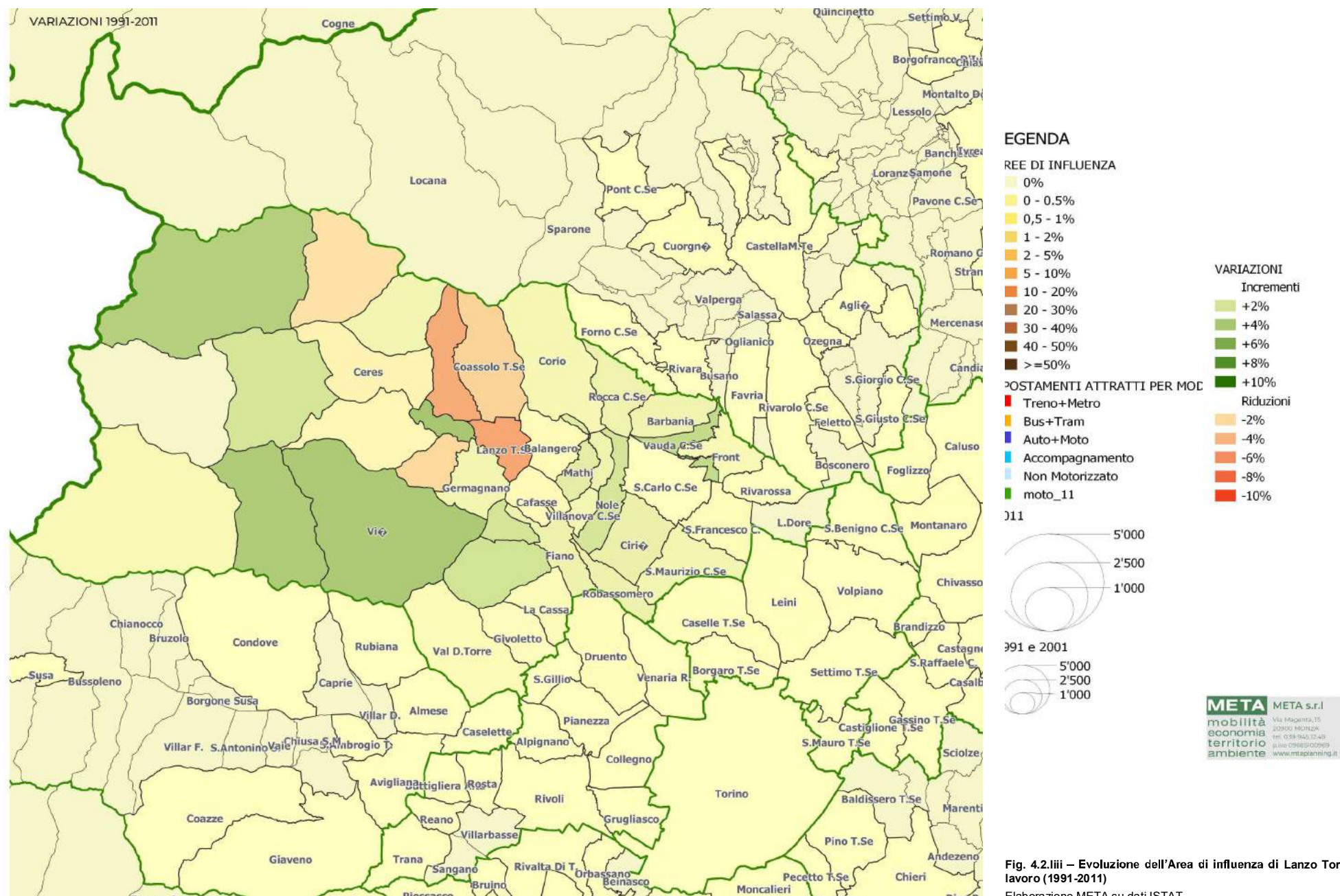


Fig. 4.2.iii – Evoluzione dell'Area di influenza di Lanzo Torinese – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

LANZO TORINESE – MOTIVO DI STUDIO

Ancor più esteso risulta il bacino funzionale di Lanzo Torinese riferito ai motivi di studio. Esso infatti si spinge sino ai margini della cintura torinese, toccando Caselle, Borgaro e Venaria, finendo per combaciare quasi esattamente con i confini della zona omogenea, fatta eccezione per la Val casternone, gravitante piuttosto sul polo rivolese.

L'esame temporale evidenzia una notevole progressione dell'influenza di questo polo, soprattutto all'interno dell'ambito ciriacense.

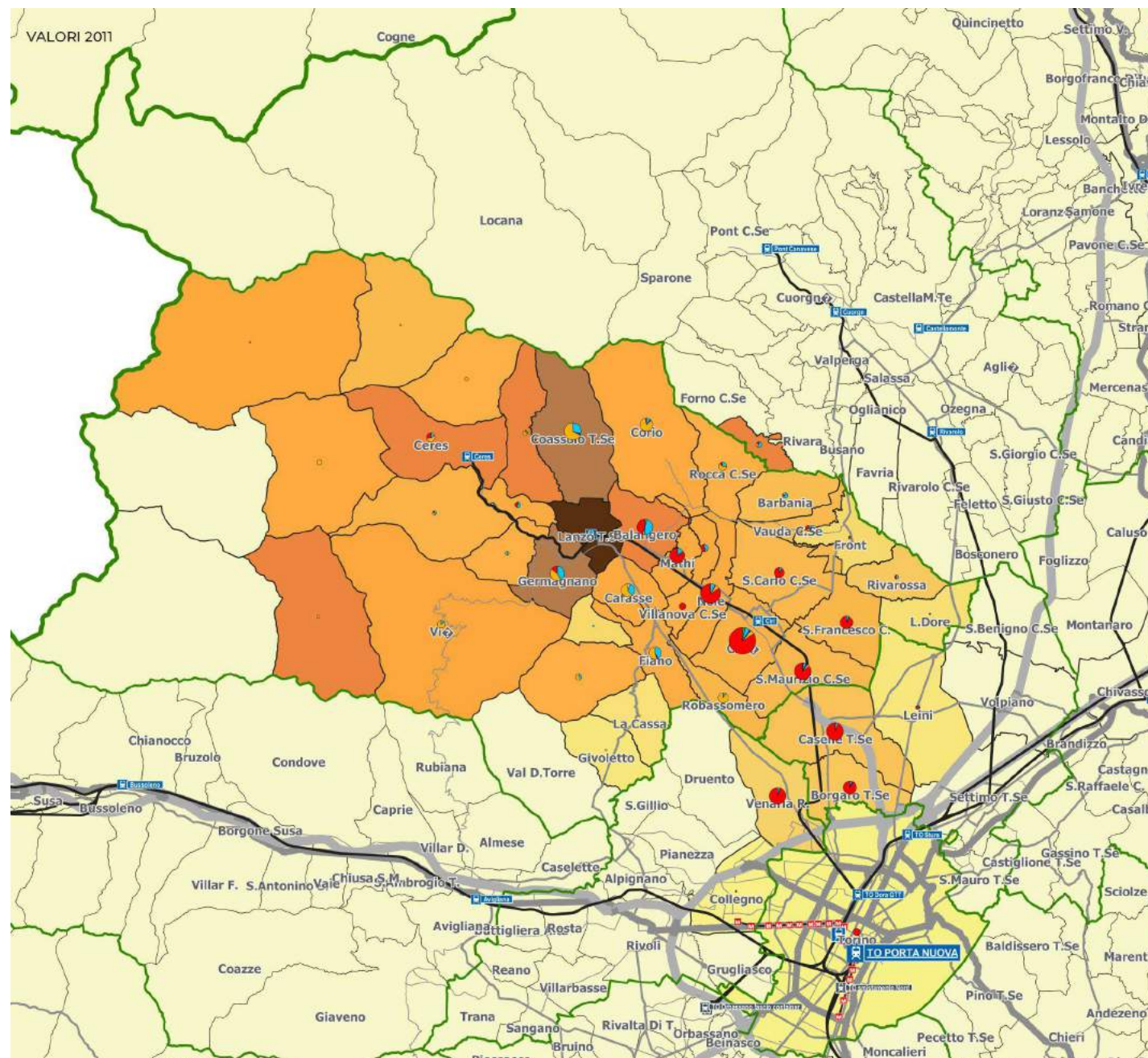


Fig. 4.2.liv – Area di influenza di Lanzo Torinese

Elaborazione META su dati ISTAT

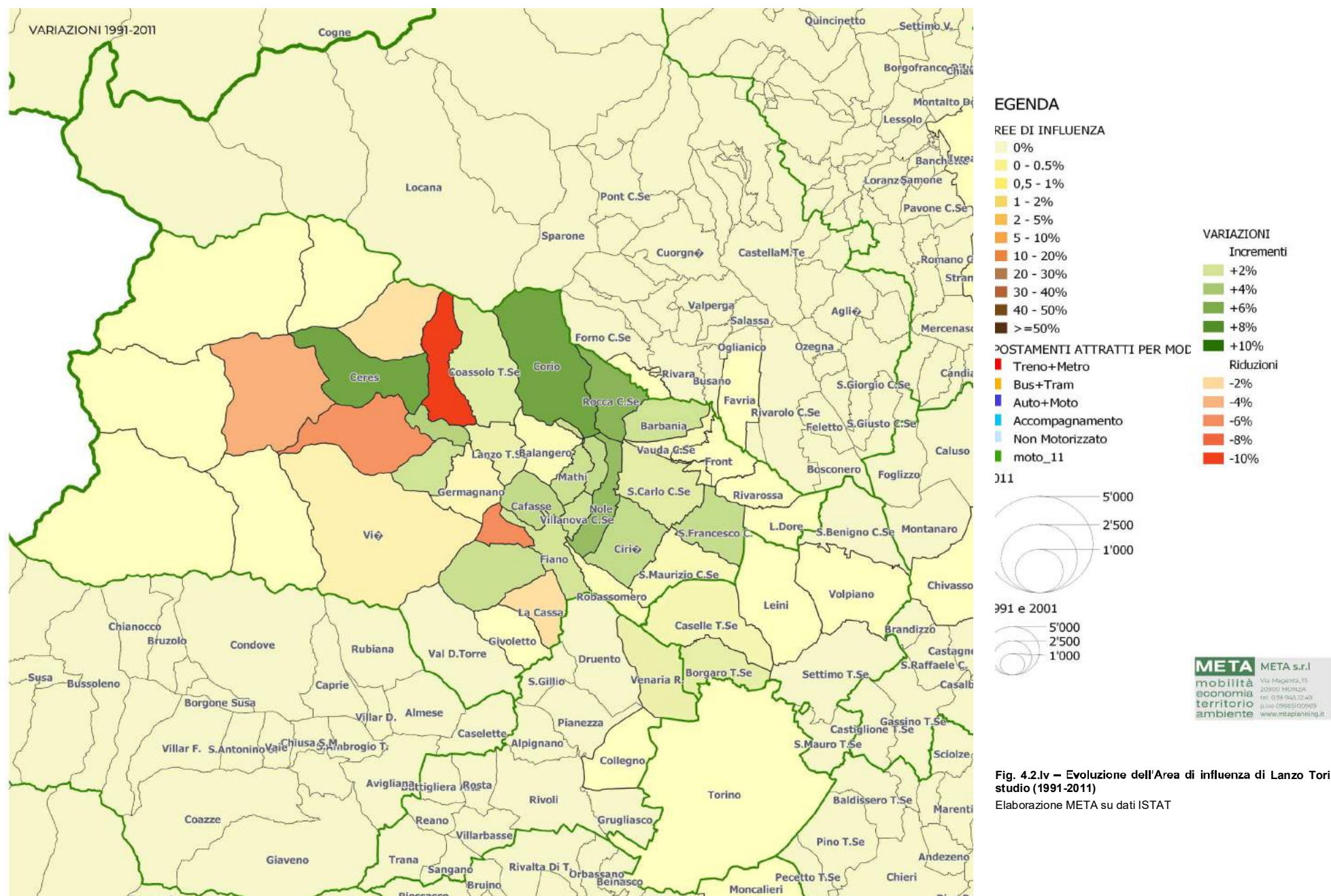


Fig. 4.2.Iv – Evoluzione dell'Area di influenza di Lanzo Torinese – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

L'altro polo fondamentale della Zona omogenea n.7 è quello di Ciriè, che tende ad estendere la sua influenza su un'area quasi equiestesa, con la sola sostanziale eccezione, anche in questo caso, della Val Casternone. In generale, l'influenza di Ciriè appare in sostanziale crescita, soprattutto nell'ambito centrale della zona omogenea, evidenziano un fenomeno di "scivolamento a valle" del baricentro economico, comunque a molte aree del pedemonte alpino.

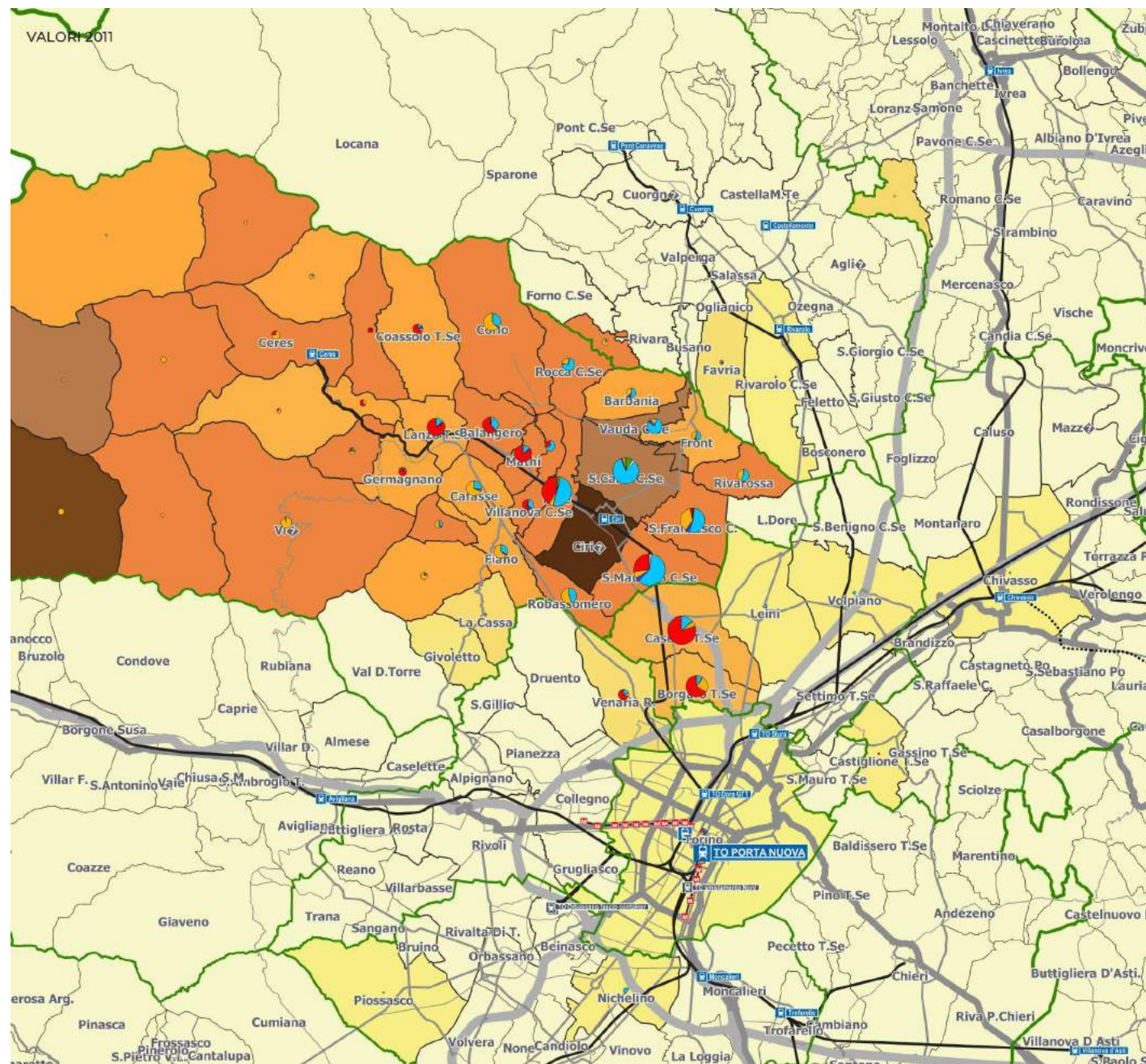


Fig. 4.2.lvi – Area di influenza di Ciriè - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

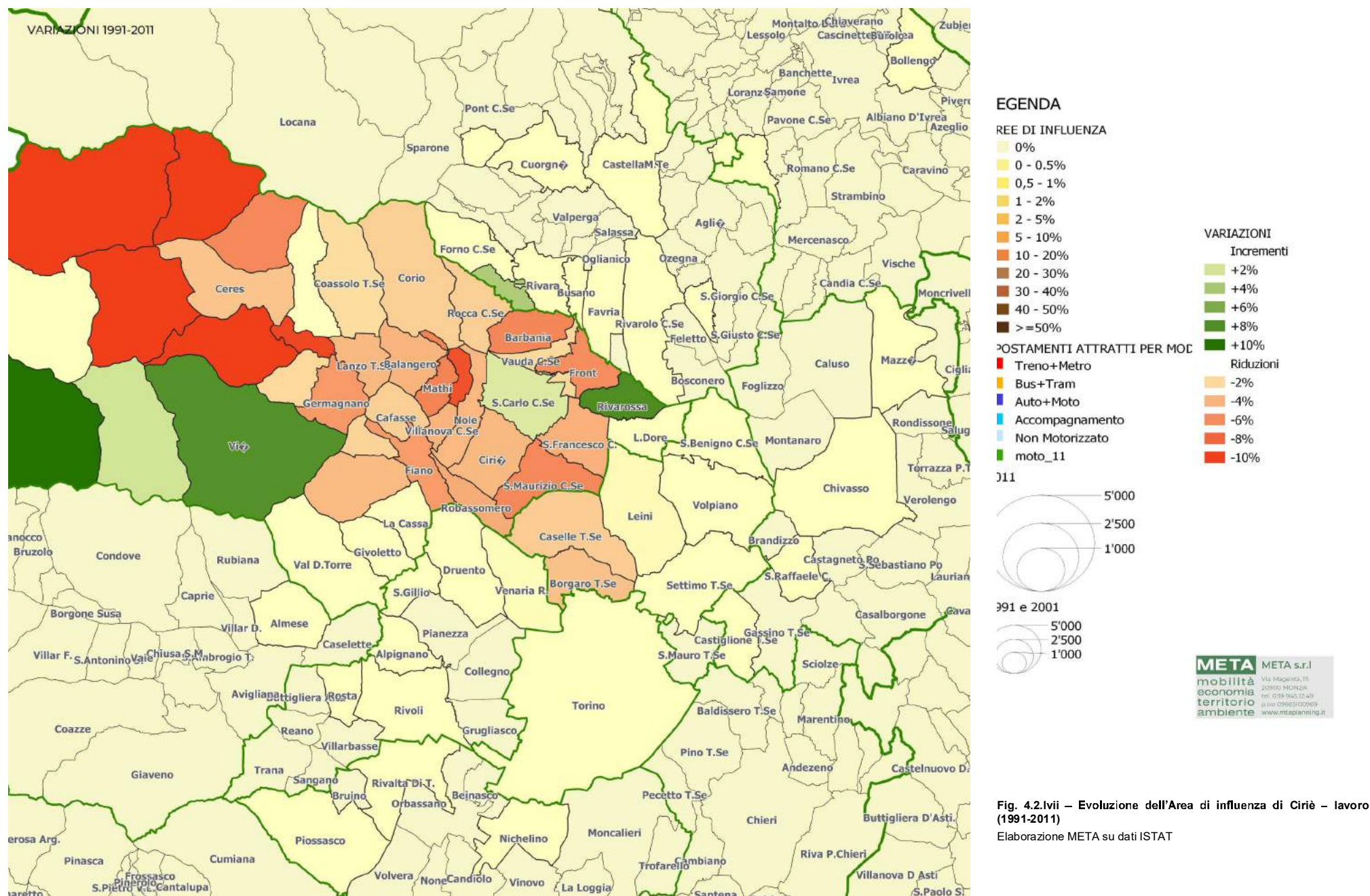


Fig. 4.2.Ivii – Evoluzione dell'Area di influenza di Ciriè – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

In parte diversa appare la situazione se si fa riferimento alla domanda di mobilità scolastica.

La configurazione del bacino appare infatti in questo caso analoga alla precedente, ma le dinamiche rilevate tra il 1991 ed il 2011 risultano in larga misura regressive, forse a causa della competizione con il sovrastante polo di Lanzo Torinese.

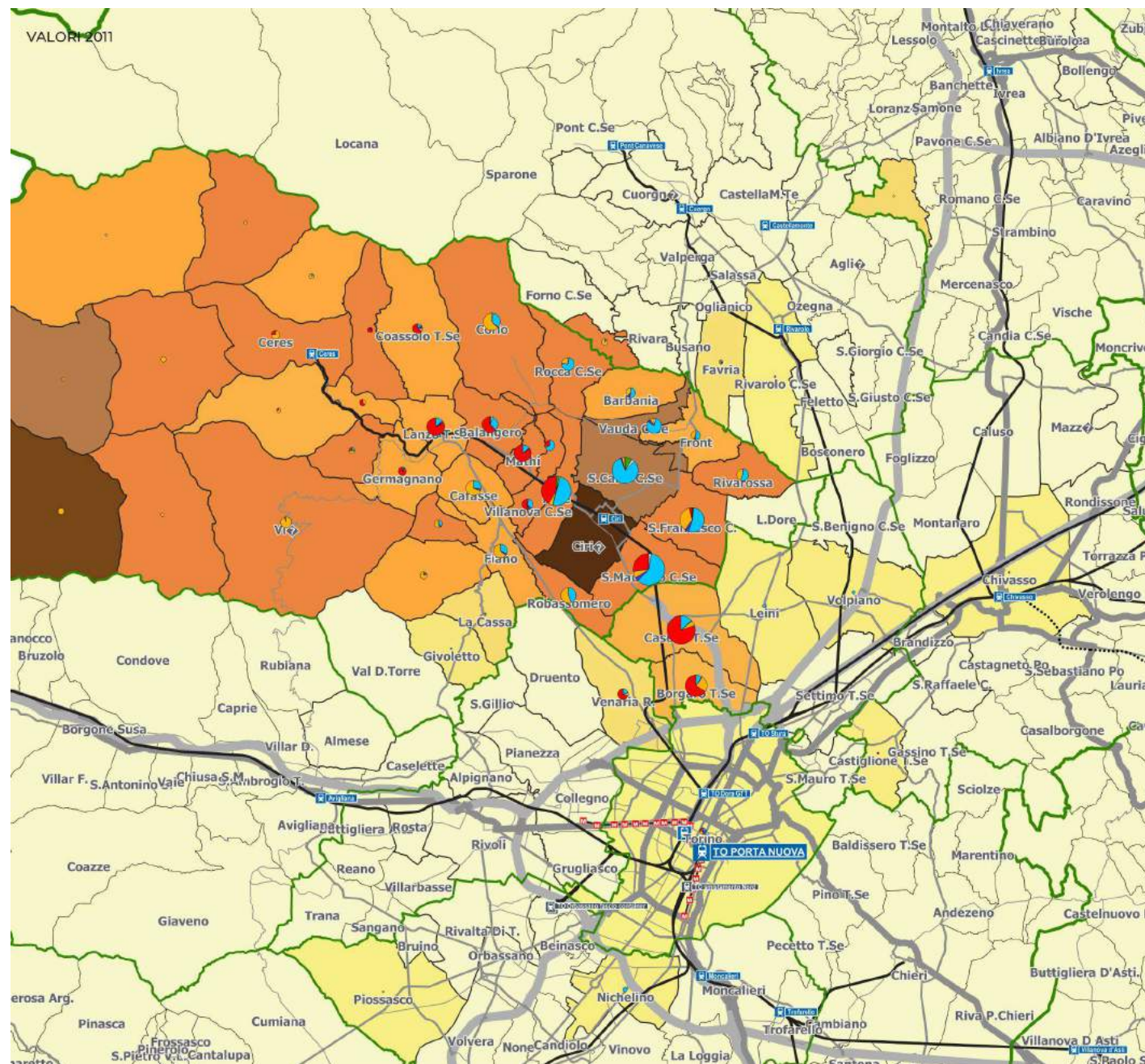


Fig. 4.2.Iviii – Area di influenza di Ciriè - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

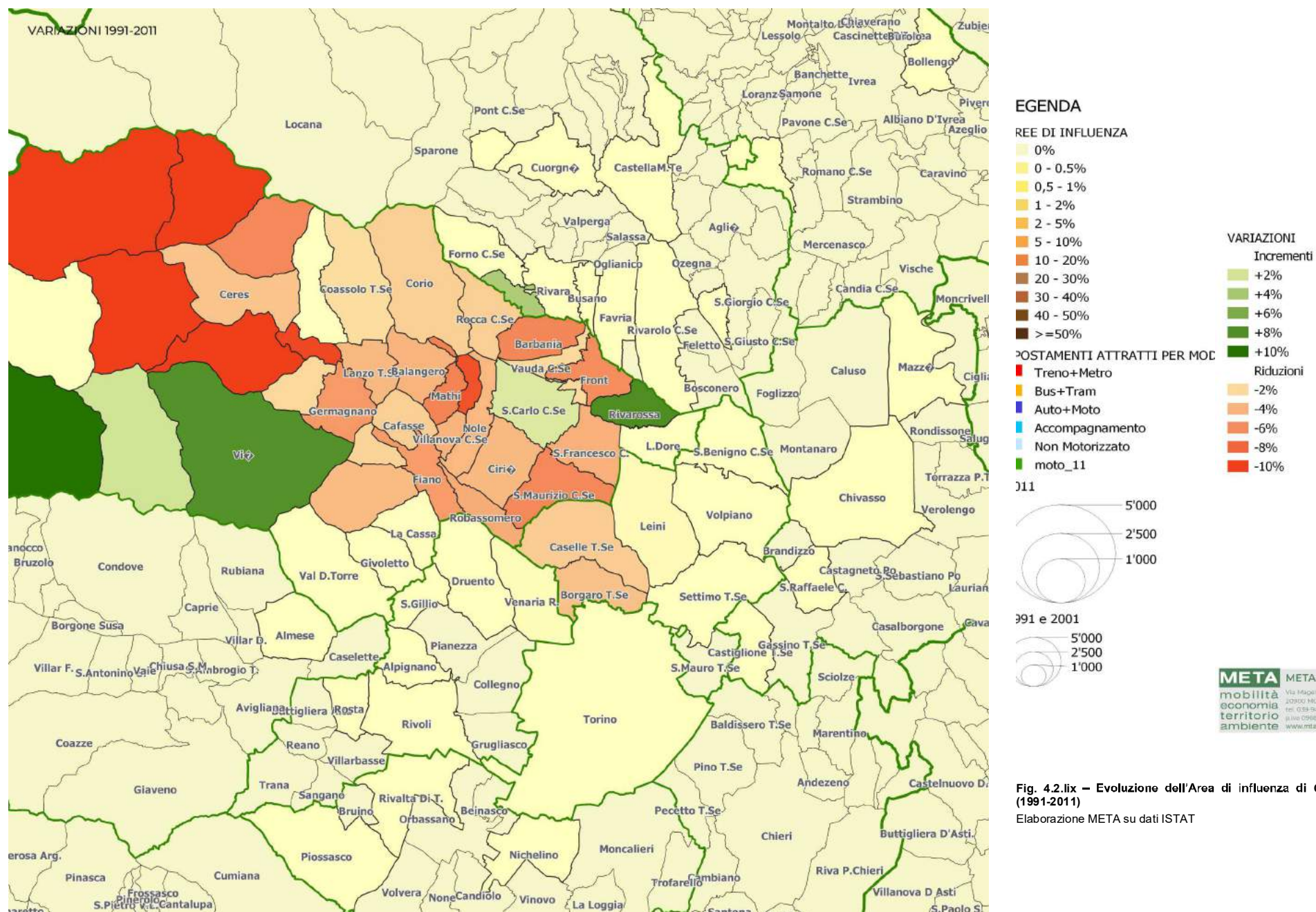


Fig. 4.2.lix – Evoluzione dell'Area di influenza di Ciriè – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

8

CANAVESE OCCIDENTALE

Nel caso della Zona omogenea n.8 (Canavese occidentale), ambito tradizionalmente strutturato su più centralità, i poli presi in esame sono quelli di **Cuorgné, Pont Canavese, Castellamonte e Rivarolo Torinese**.

CUORGNE" – TUTTI I MOTIVI

L'area di influenza di Cuorné tende a ribadire, in modo non troppo intenso, i confini della Zona omogenea, con qualche indebolimento in direzione dell'Alta Valle dell'Orco. L'analisi dinamica evidenzia, peraltro, una situazione abbastanza articolata, comunque contraddistinta da una netta perdita di influenza sull'ambito immediatamente circostante la città.

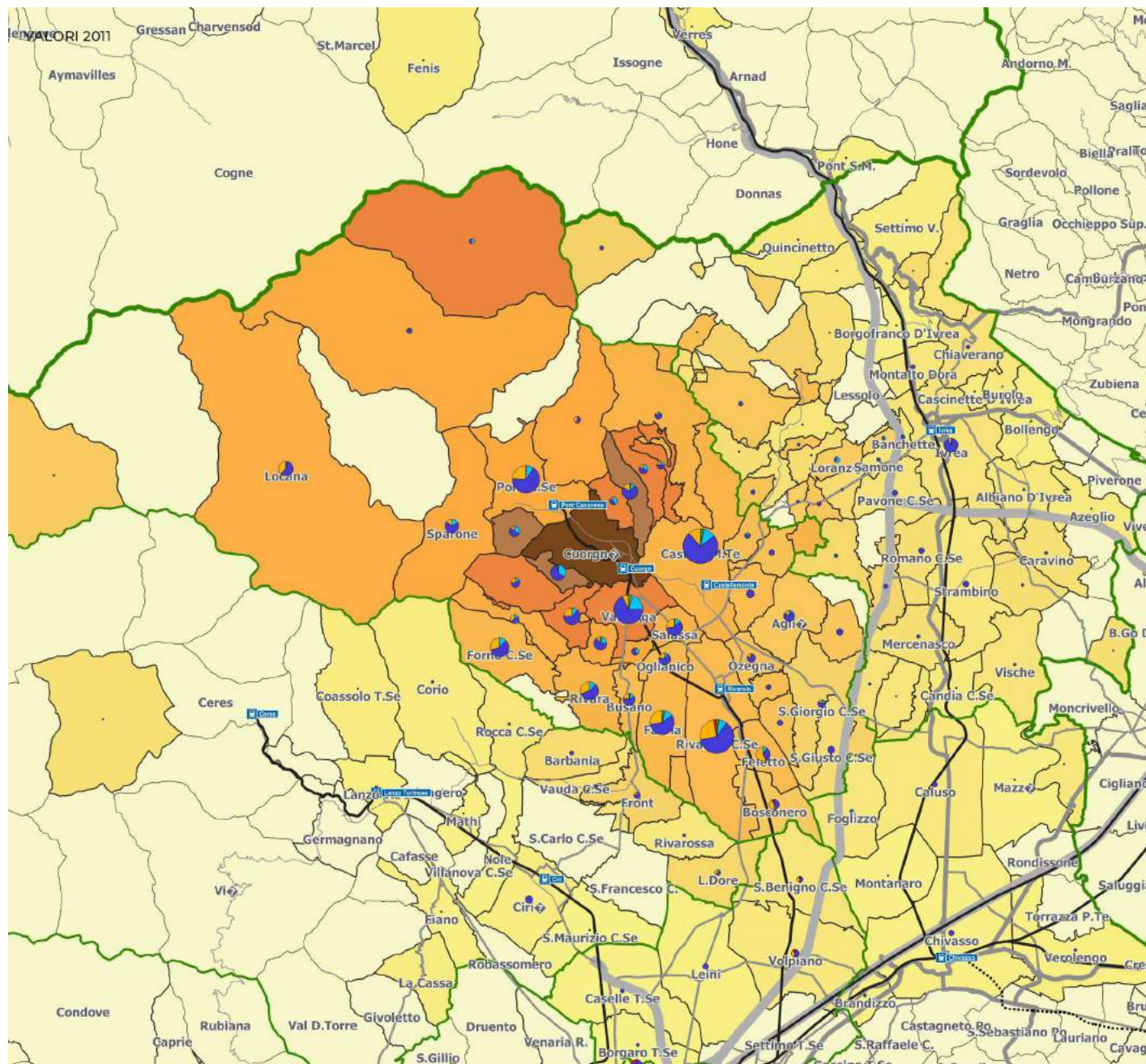


Fig. 4.2.Ix – Area di influenza di Cuorgnè – tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT

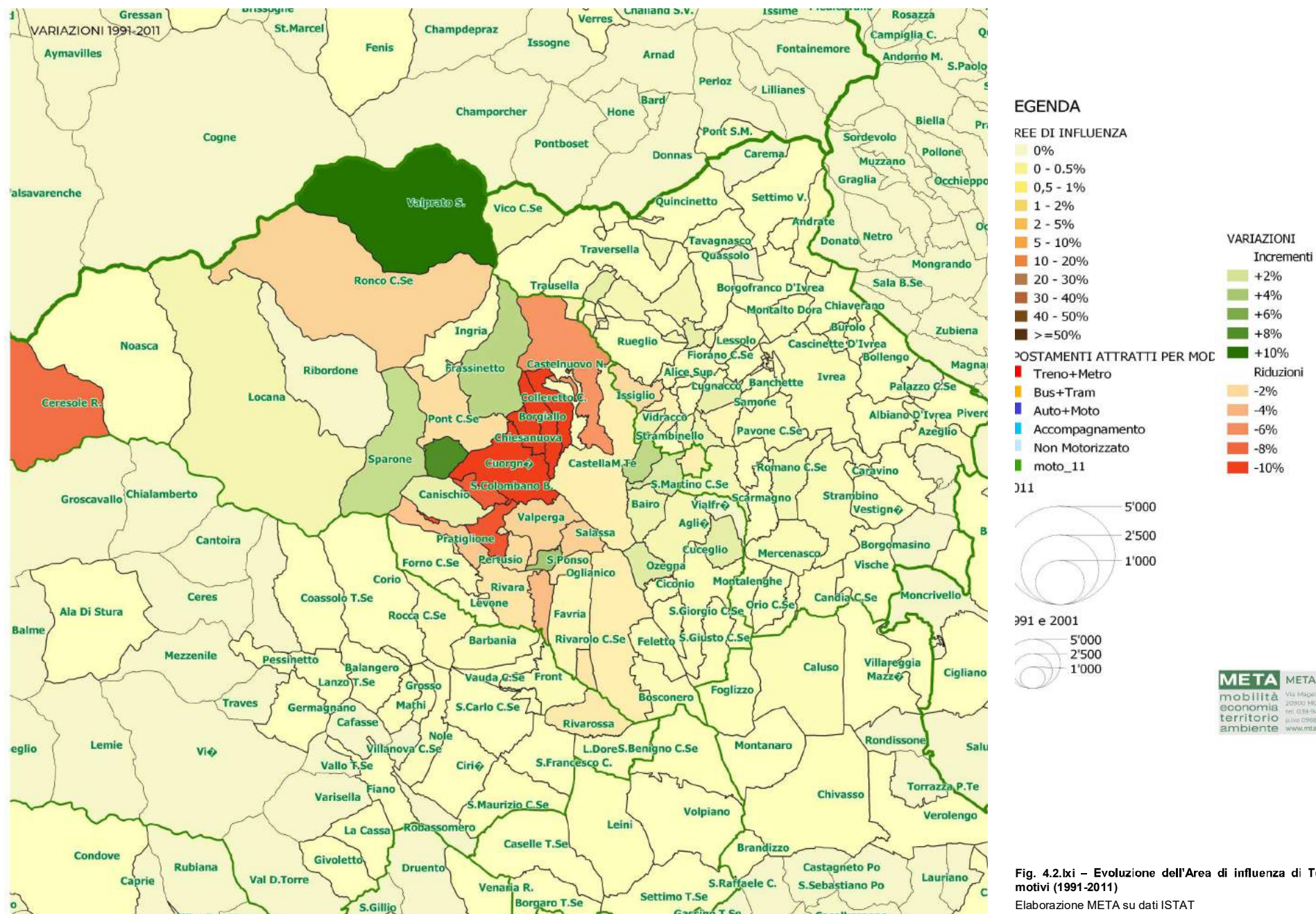


Fig. 4.2.bx – Evoluzione dell'Area di influenza di Torino – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

PONT CANAVESE – TUTTI I MOTIVI

La polarità di Pont Canavese mantiene in qualche misura il suo ruolo di centro ordinatore delle Valli orco e Soana, rispetto alle quali la sua influenza appare di norma crescente, forse anche in ragione dell'indebolimento di sub-poli interni (in particolare Locana).

Molto scarsa – e comunque in via di indebolimento – appare invece l'influenza sulla fascia pedemontana e sulla sottostante pianura.

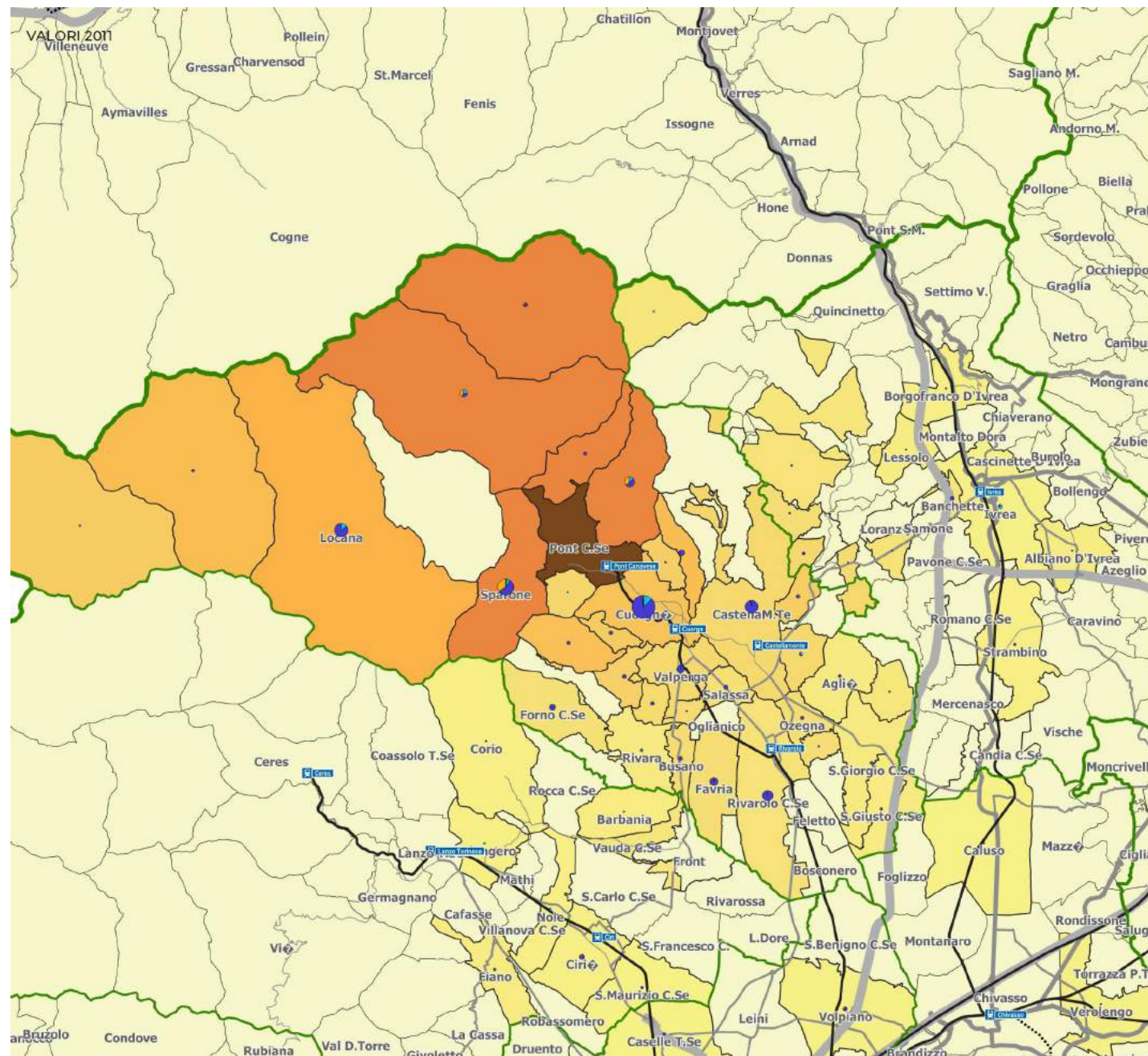
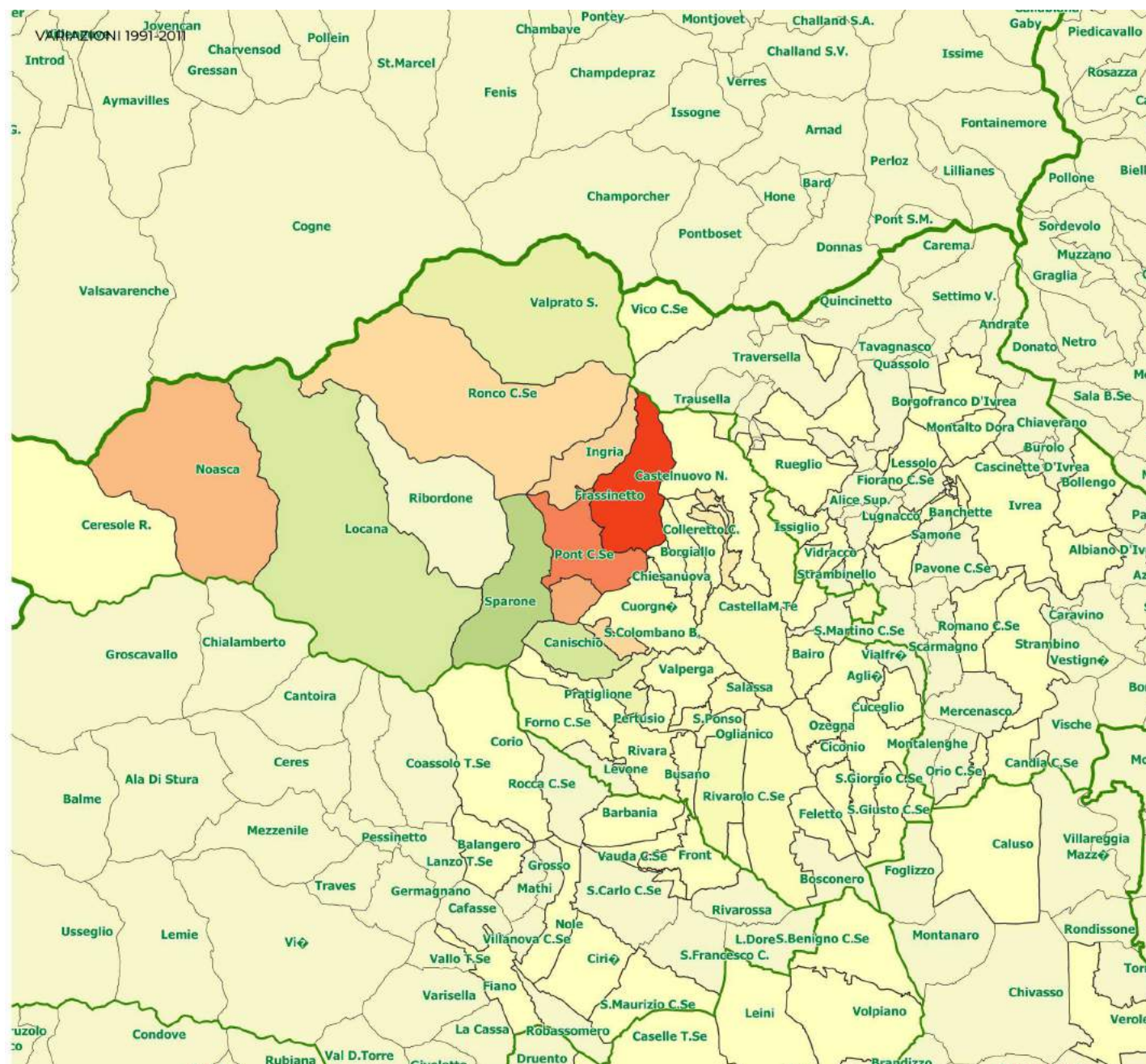


Fig. 4.2.Ixii – Area di influenza di Pont Canavese - tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT



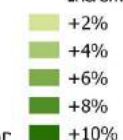
LEGENDA

REE DI INFLUENZA



VARIAZIONI

Incrementi



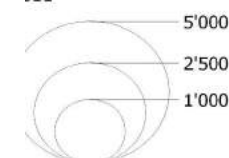
Riduzioni



POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD



1991 e 2001



1991 e 2001



META META s.r.l.
mobilità
economia
territorio
ambiente
Via Magenta, 15
20100 MONZA
tel. 039 945.12.45
p.wa 03985500969
www.mtspanning.it

Fig. 4.2.bxiii – Evoluzione dell'Area di influenza di Pont Canavese – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

Un caso abbastanza peculiare è rappresentato da Castellamonte, la cui area di influenza tende a sovrapporsi quasi esattamente a quella di Cuorné, con importanti elementi di progresso in direzione sia dei comparti montani (Valli Orco e Soana, Valchiusella), sia del Canavese pedemontano.

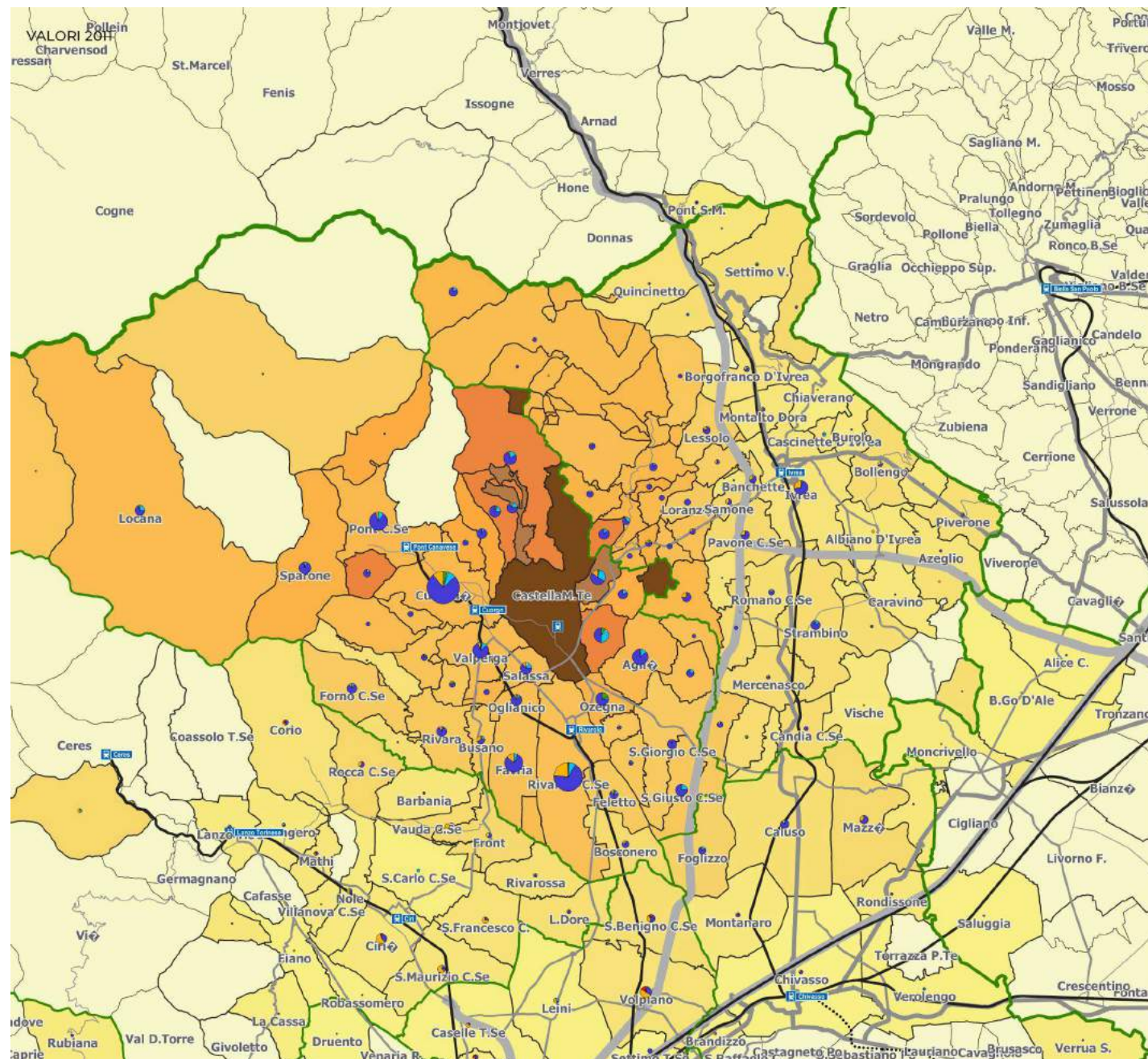


Fig. 4.2.Ixiv – Area di influenza di Castellamonte – tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT

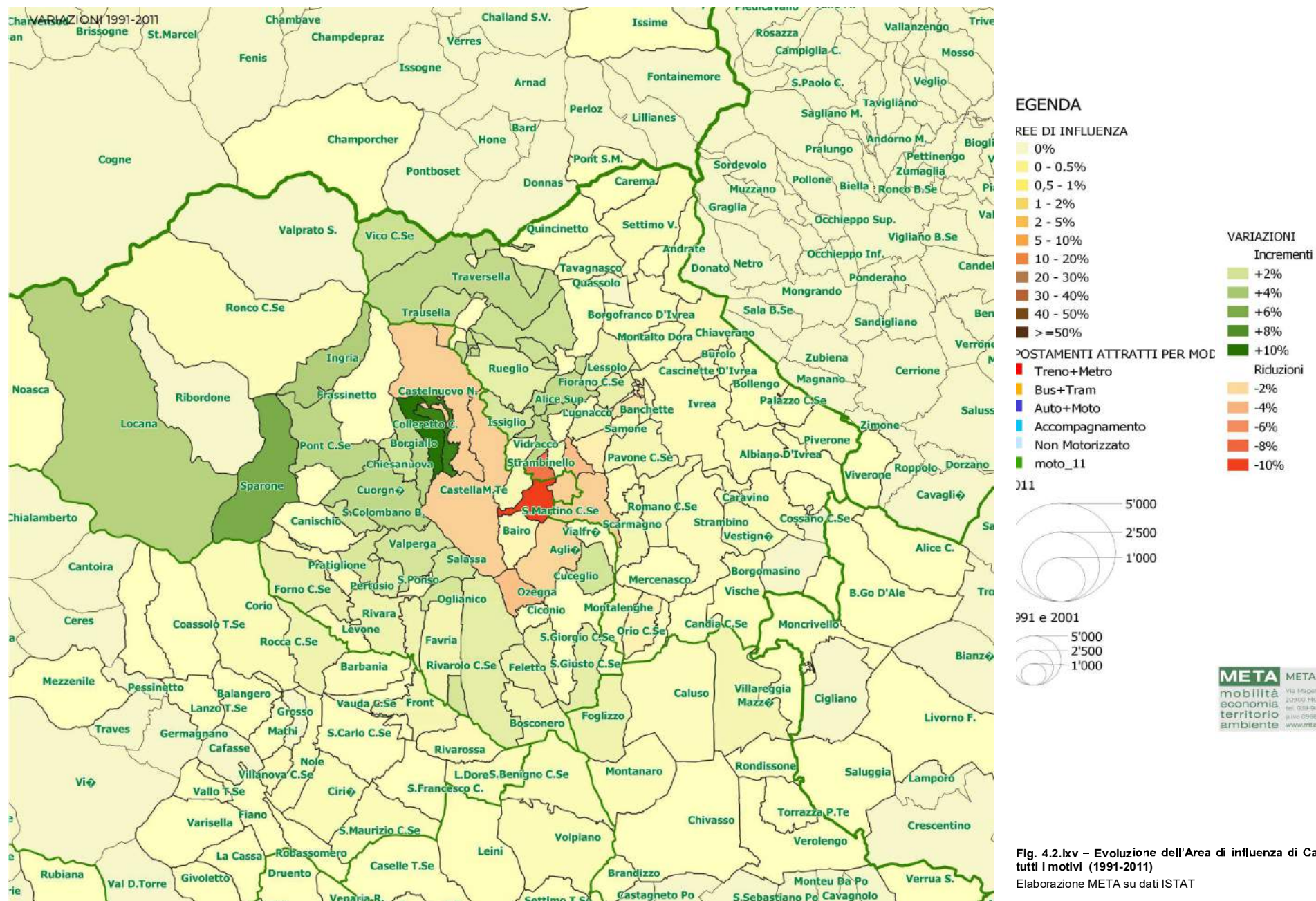


Fig. 4.2.lxv – Evoluzione dell'Area di influenza di Castellamonte – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

RIVAROLO CANAVESE – TUTTI I MOTIVI

Da ultimo, il polo di Rivarolo Canavese tende a sua volta a sovrapporre la sua area di influenza a quelle di Cuorgné e Castellamonte, rispetto alle quali sembra essere stata interessata da un processo di "scivolamento a valle" del baricentro economico di zona.

Tuttavia, l'analisi temporale relativa al ventennio 1991-2011 evidenzia che, pur in progresso nella fascia pedemontana ed in Val Soana, l'influenza di Rivarolo appare in deciso regresso nella zona più immediatamente prossima alla città, forse a causa di una tendenziale suburbanizzazione rispetto al polo primario torinese.

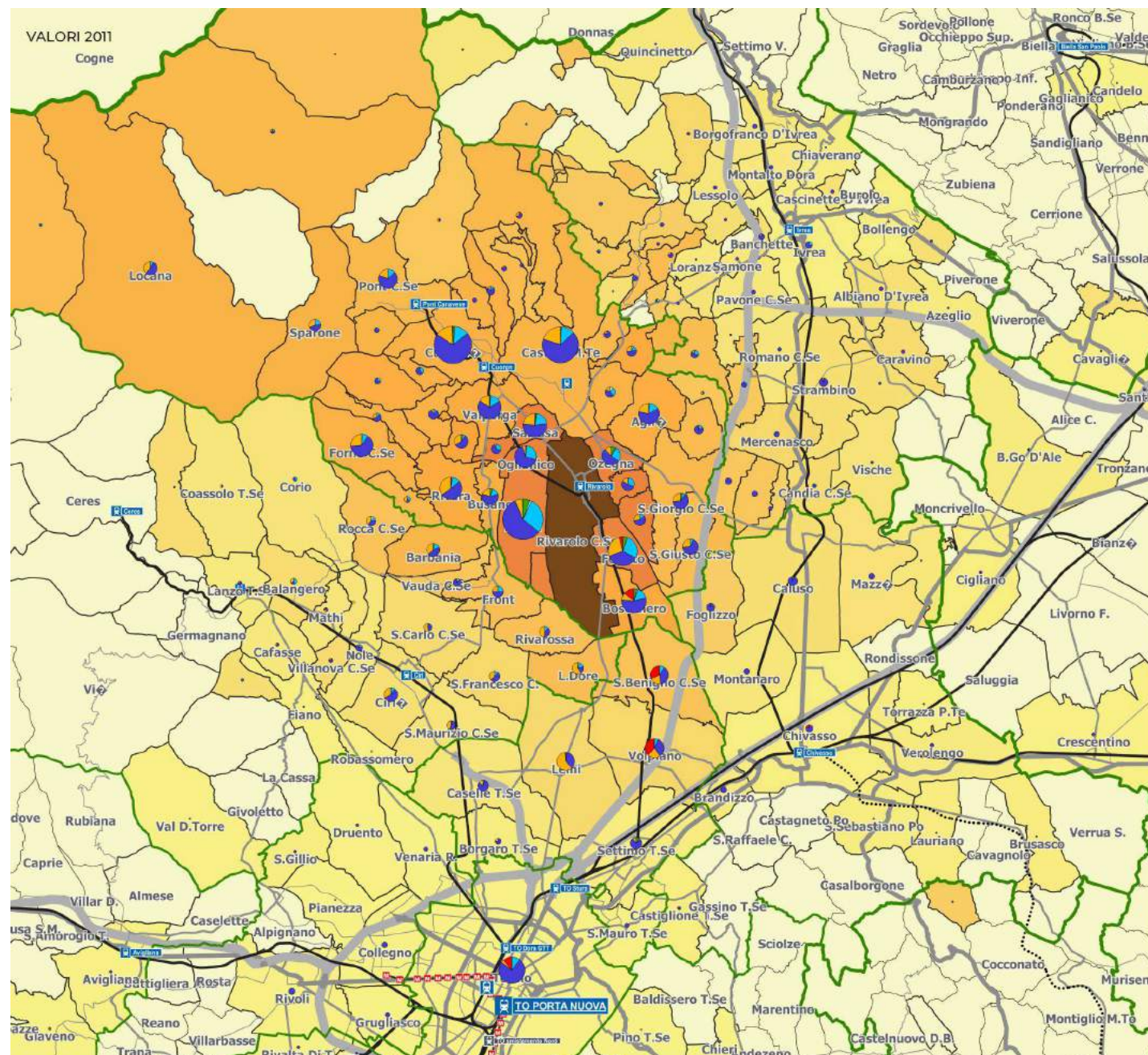


Fig. 4.2.Ixvi – Area di influenza di Rivarolo Canavese - tutti i motivi
Elaborazione META su dati ISTAT

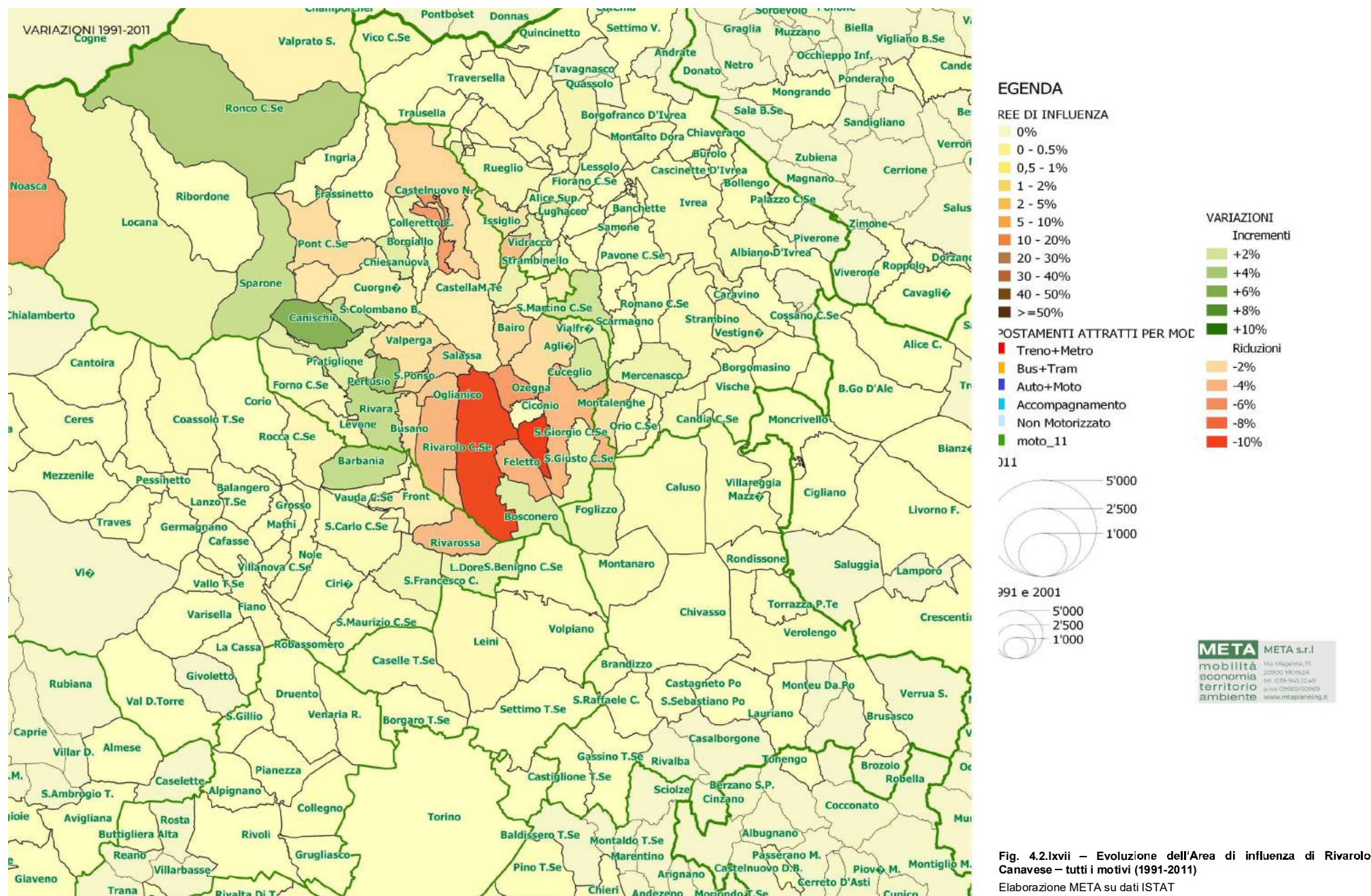


Fig. 4.2.Ixvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Rivarolo Canavese – tutti i motivi (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

9

EPOREDIESE

Nel caso della Zona omogenea n.9 (Eporediese) il solo polo preso in considerazione è quello di **Ivrea**.

IVREA – MOTIVO DI LAVORO

L'area d'influenza di Ivrea per motivi di lavoro si presenta molto estesa, travalicando i confini di zona sino ad includere quasi tutto il Canavese occidentale, un'ampia porzione della Valle d'Aosta, nonché propaggini del Vercellese e del Chivassese (ma non del Biellese).

L'analisi temporale evidenzia fondamentalmente due fasi ben distinte tra loro: in un primo momento, tra il 1991 ed il 2001, si assiste ad una intensa riduzione di attrattività nei confronti dell'Eporediese in senso stretto, chiaramente motivata dai processi di ristrutturazione industriale in corso; successivamente, tra il 2001 ed il 2011, emergono, soprattutto ai margini meridionale e sud-occidentale della zona omogenea, alcuni segnali di recupero, che tuttavia non sembrano sufficienti a recuperare le posizioni detenute all'inizio del periodo di osservazione.

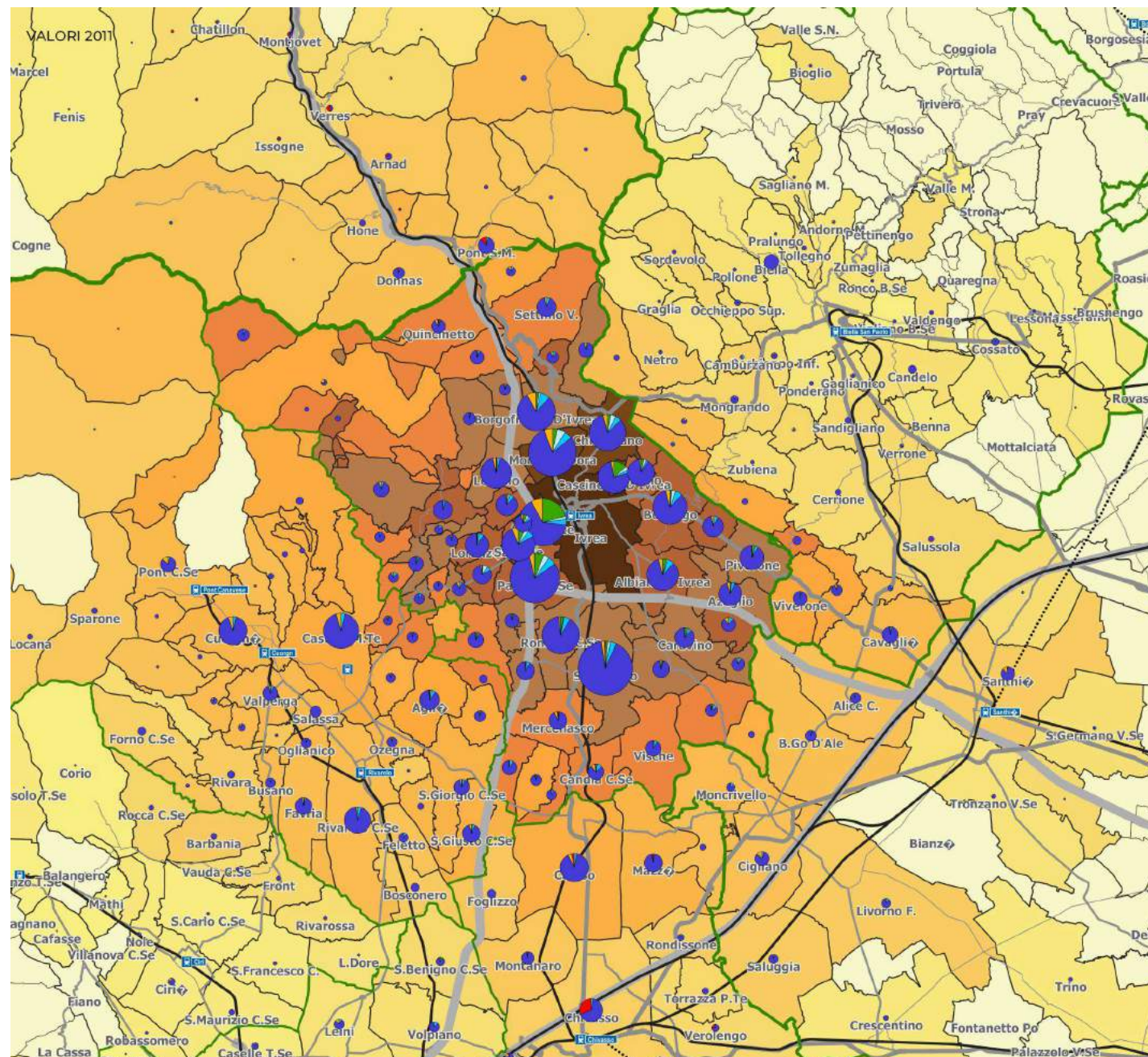
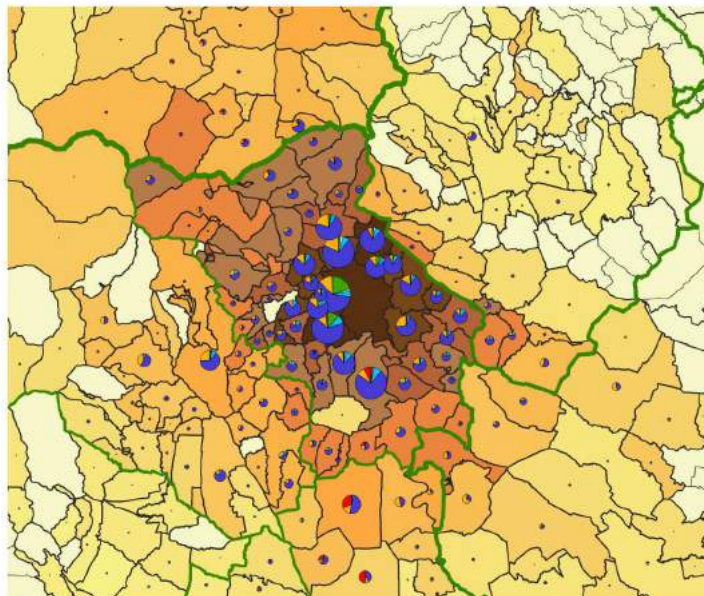


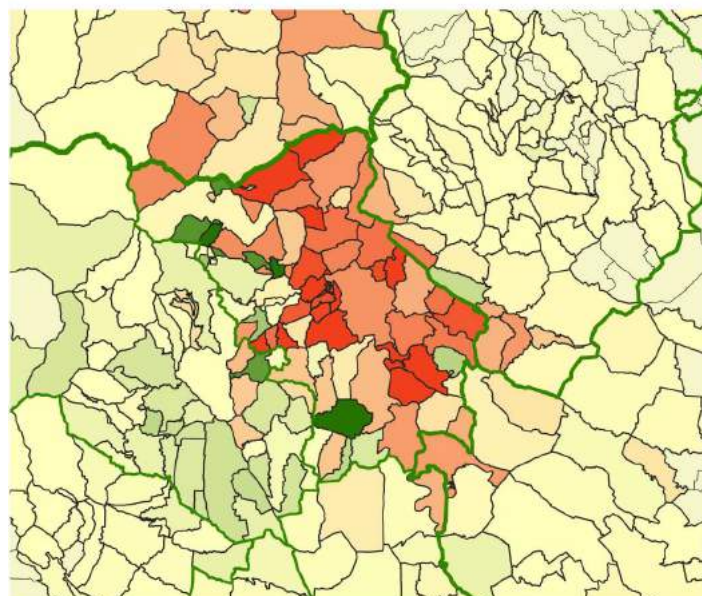
Fig. 4.2.Ixviii – Area di influenza di Ivrea- lavoro

Elaborazione META su dati ISTAT

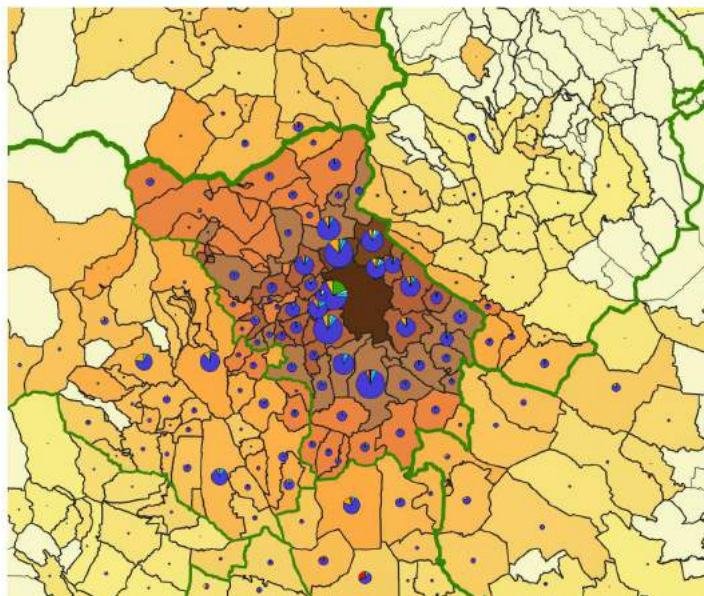
VALORI 1991



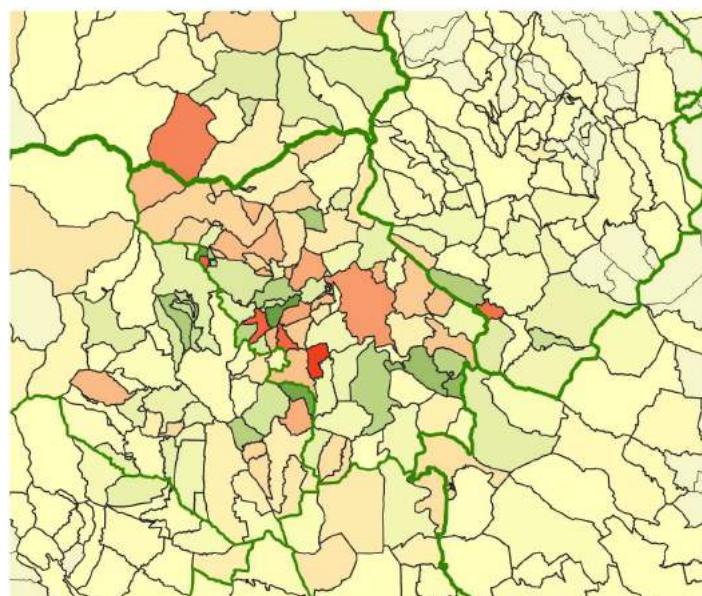
VARIAZIONI 1991-2001



VALORI 2001



VARIAZIONI 2001-2011



LEGENDA

AREC DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0,5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

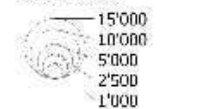
SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

2011



1991 e 2001



VARIAZIONI

- Incrementi
- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%
- Riduzioni
- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

META META S.r.l.
mobilità
economia
territorio
ambiente

Fig. 4.2.bix – Evoluzione dell'Area di influenza di Ivrea – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

IVREA – MOTIVO DI STUDIO

Un po' differente appare la situazione con riferimento ai motivi di studio, per i quali la città di Ivrea tende ad esercitare un'influenza forse ancor più forte sul Canavese occidentale e su porzioni del Chivassese.

L'esame temporale evidenzia in questo caso la presenza di notevoli elementi di regresso, distribuiti "a macchia di leopardo" all'interno dell'ambito eporediese, che si accompagnano invece a costanti elementi di progresso in direzione del Canavese occidentale.

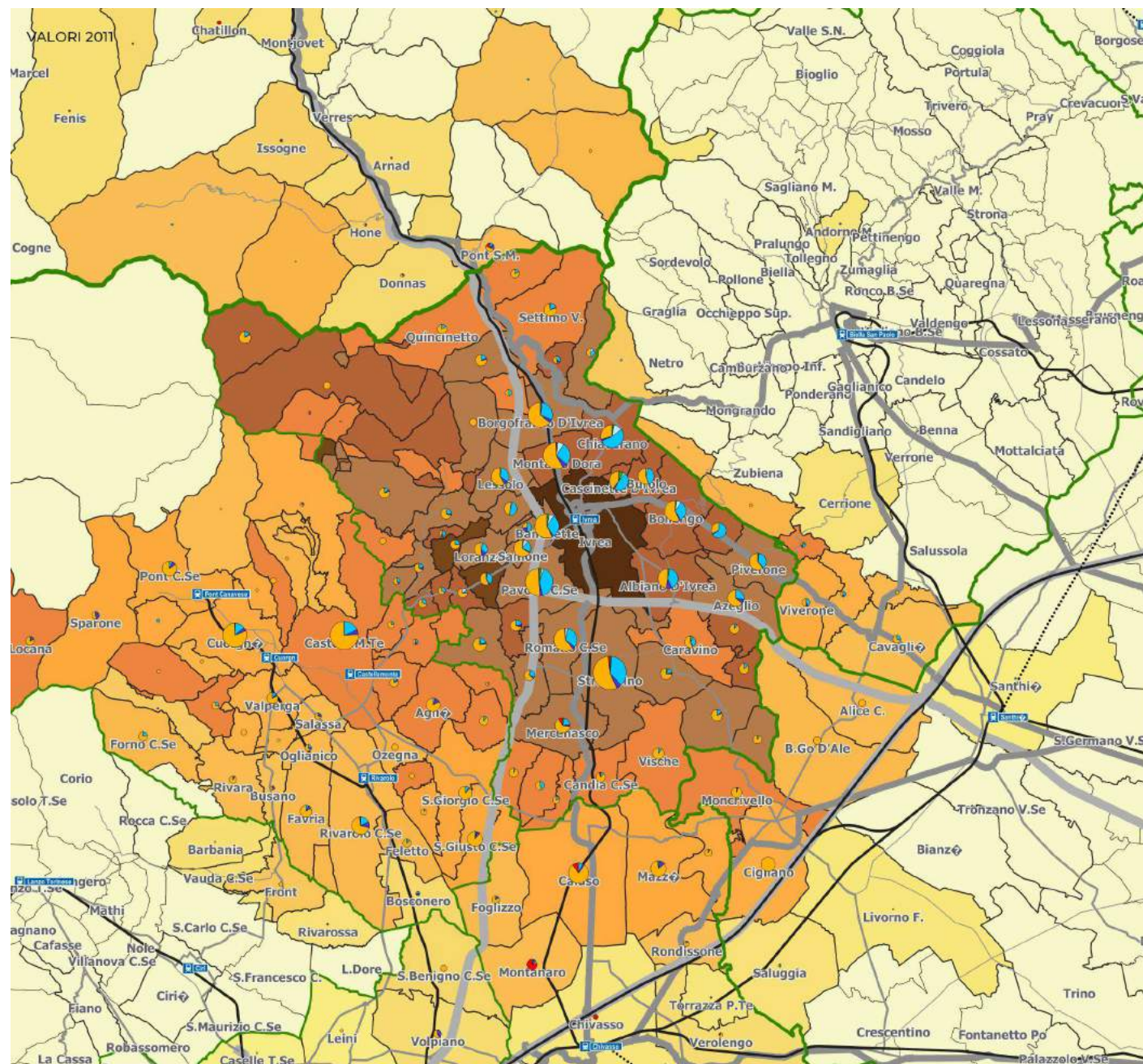
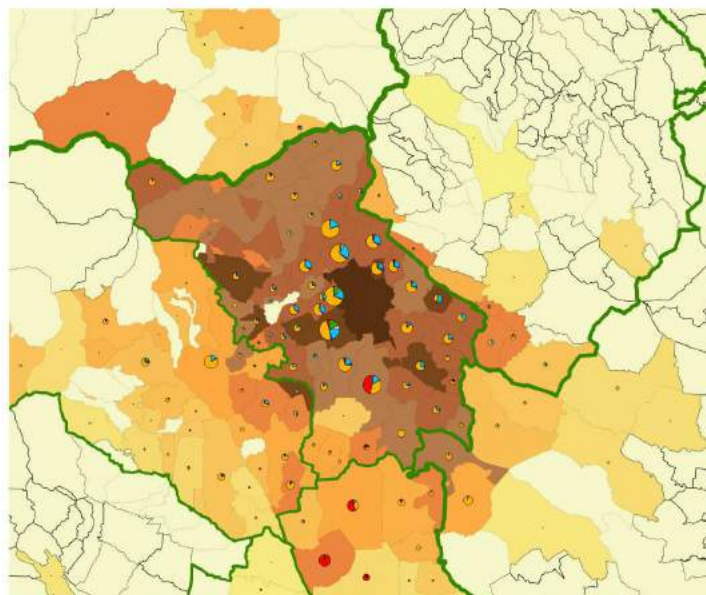


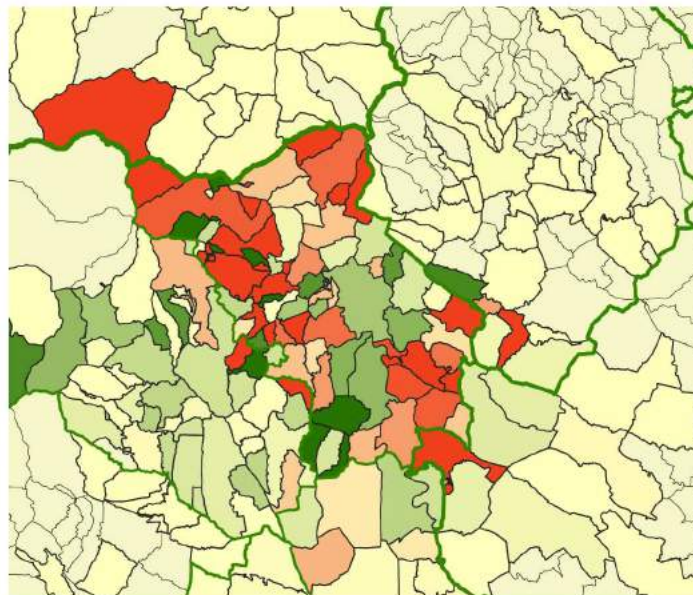
Fig. 4.2.lxx – Area di influenza di ivrea - studio

Elaborazione META su dati ISTAT

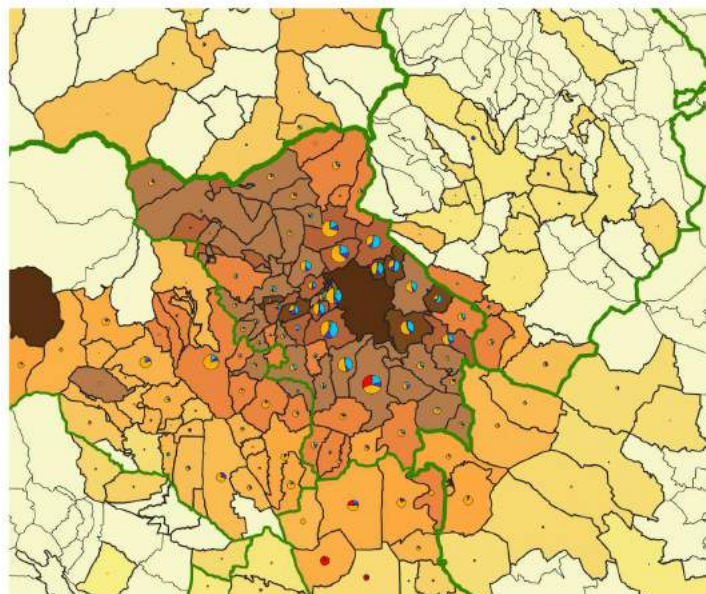
VALORI 1991



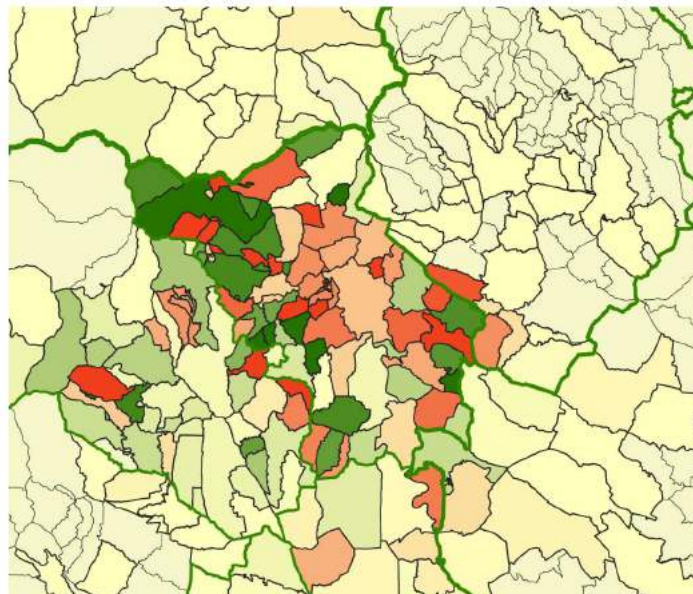
VARIAZIONI 1991-2001



VALORI 2001



VARIAZIONI 2001-2011



EGENDA

REE DI INFLUENZA

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 30%
- 30 - 40%
- 40 - 50%
- >=50%

POSTAMENTI ATTRATTI PER MOD

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Non Motorizzato
- moto_11

VARIAZIONI

Incrementi

- +2%
- +4%
- +6%
- +8%
- +10%

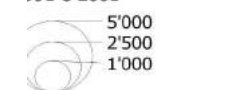
Riduzioni

- 2%
- 4%
- 6%
- 8%
- 10%

2011



1991 e 2001



META META s.r.l.
 mobilità
 economia
 territorio
 ambiente
 Via Magenta, 15
 20900 MONZA
 tel. 039-842.02.40
 p.liv. 0966500969
 www.mtapianning.it

Fig. 4.2.lxxi – Evoluzione dell'Area di influenza di Ivrea – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

10

CHIVASSESE

Per quanto riguarda la Zona omogenea n. 10 (Chivassese), si è analizzato il solo polo di **Chivasso**.

CHIVASSO – MOTIVO DI LAVORO

Esaminando dapprima l'influenza esercitata per motivi di lavoro, si osserva che essa tende a travalicare i confini della zona omogenea sia in direzione Nord (zona di Caluso) che in direzione est (zona di Crescentino, Livorno Ferraris e Cigliano), nonché verso la cintura torinese (zona di settimo Torinese).

Tale situazione è però l'esito di una dinamica fortemente regressiva nella zona più centrale del comparto, che si accompagna a fattori di recupero nelle zone più esterne.

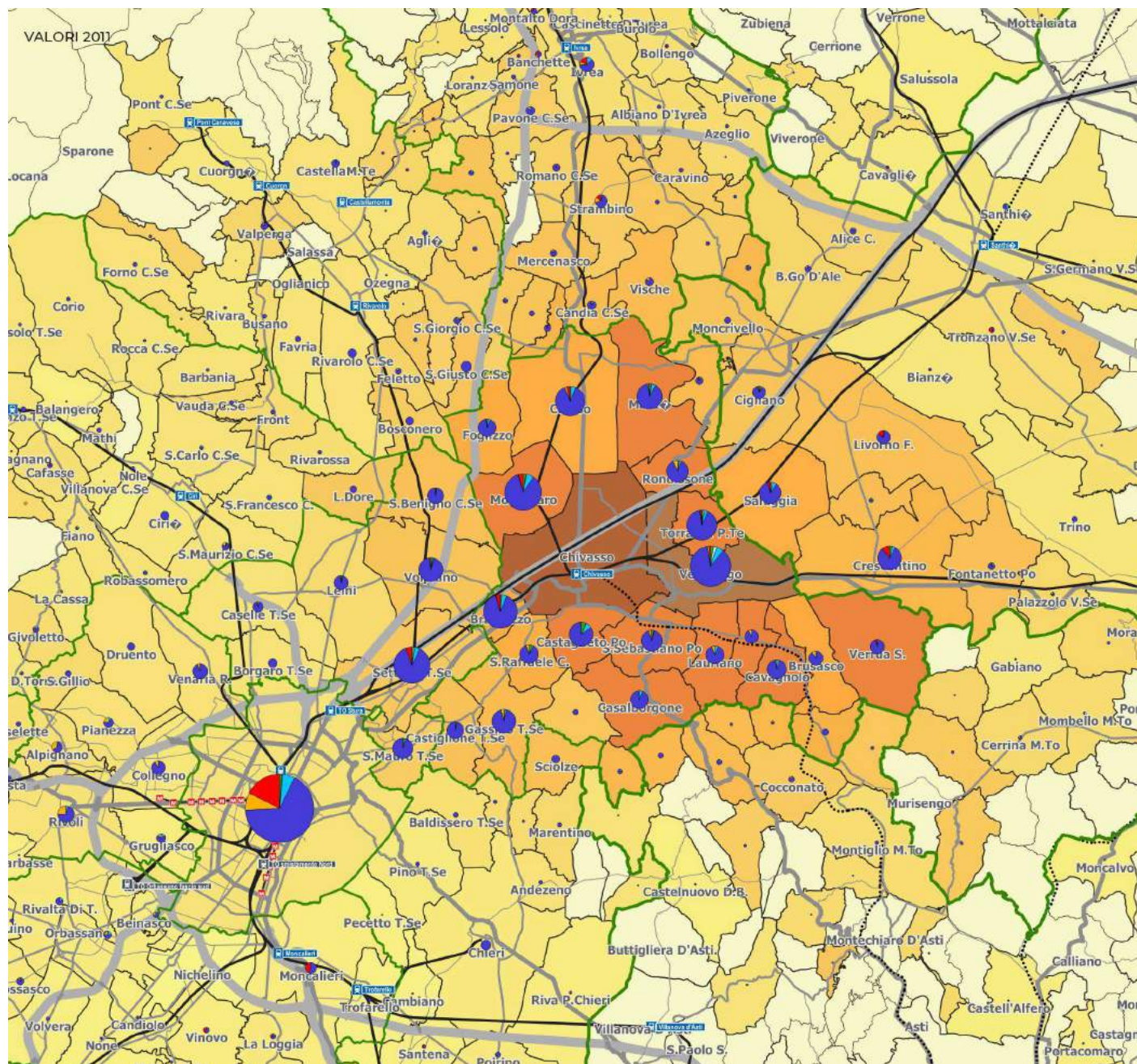


Fig. 4.2.Ixxii – Area di influenza di Chivasso - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

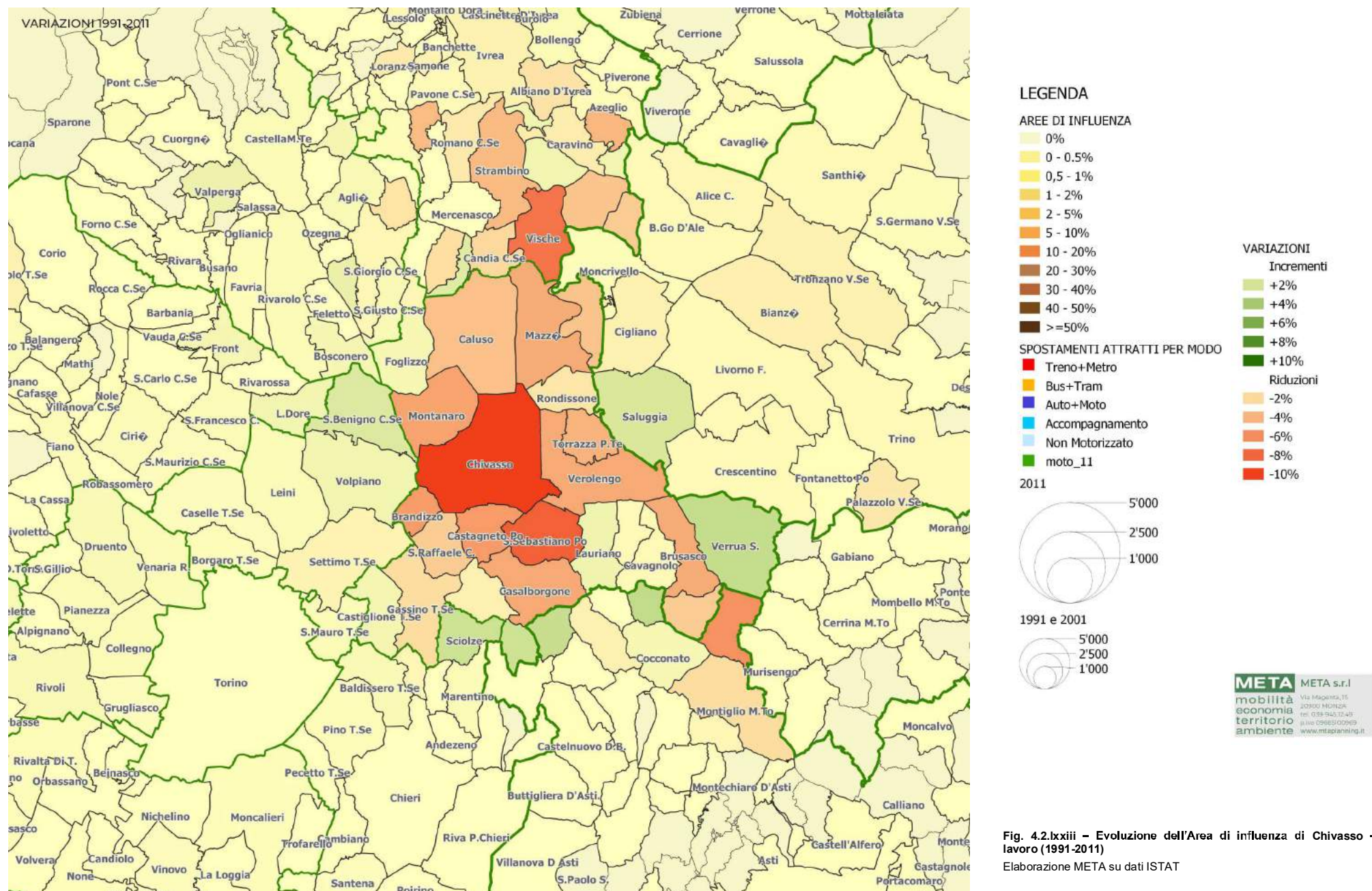


Fig. 4.2.lxxiii – Evoluzione dell'Area di influenza di Chivasso - lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

CHIVASSO – MOTIVO DI STUDIO

Molto differente appare la situazione nel caso della mobilità casa-scuola, dove una configurazione dell'area d'influenza significativa-mente simile a quella relativa alla mobilità casa-lavoro rappresenta l'esito di considerevoli processi di rafforzamento, che interessano anche Comuni collocati nelle Province di Vercelli e di Asti.

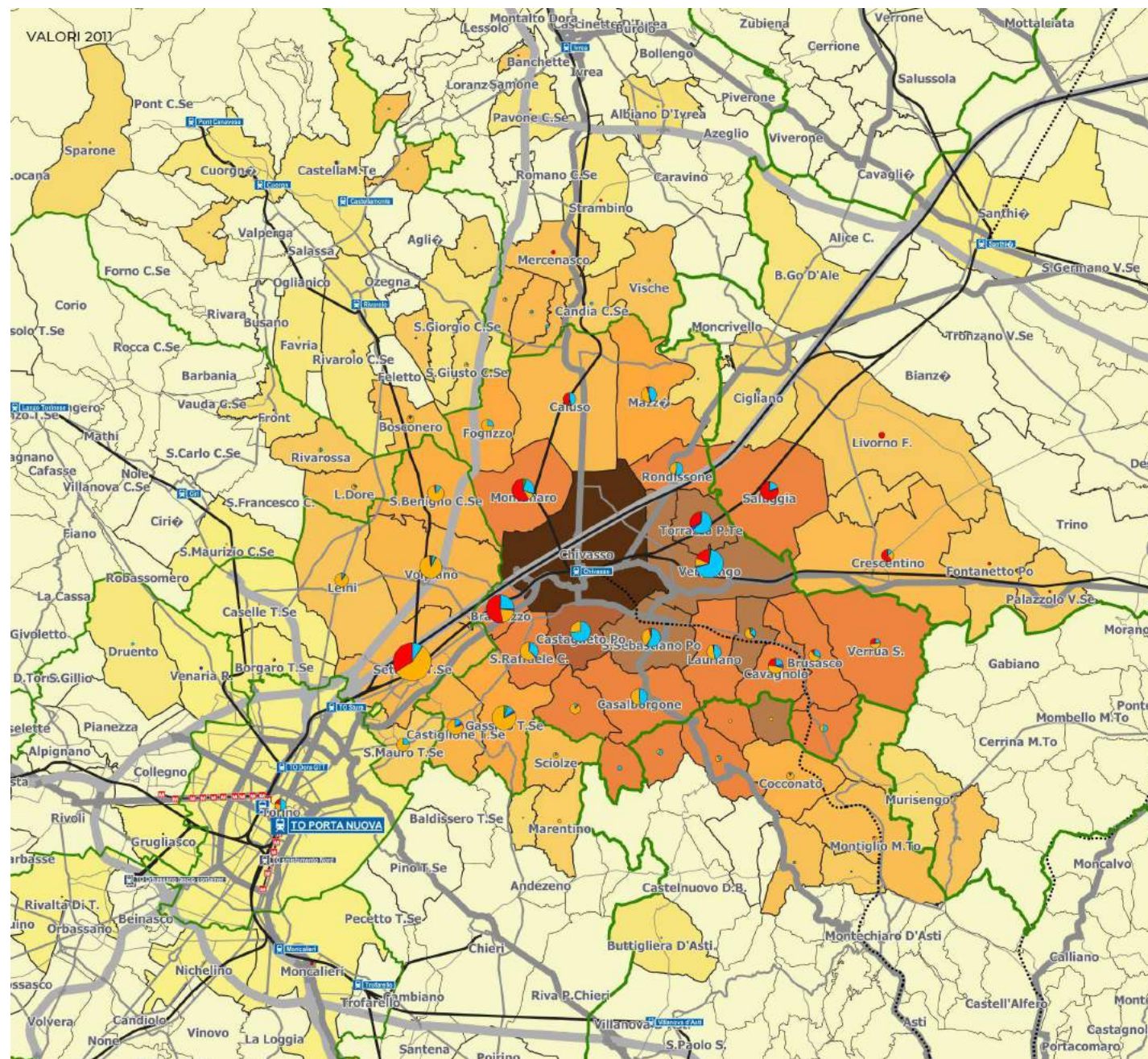


Fig. 4.2.Ixxiv – Area di influenza di Chivasso - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

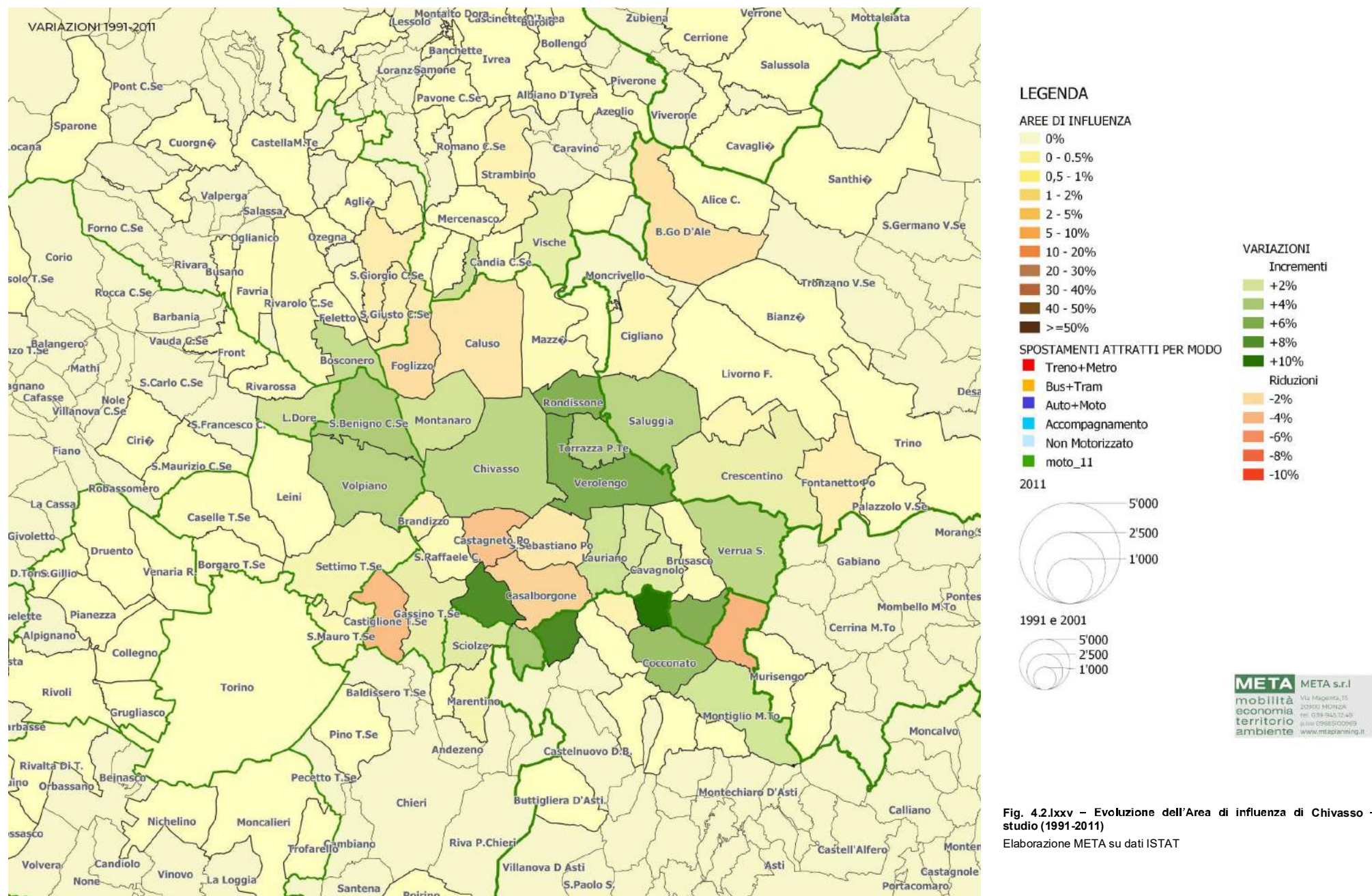


Fig. 4.2.lxxv – Evoluzione dell'Area di influenza di Chivasso – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

ZONA OMOGENEA

11

CHIERESE-CARMAGNOLESE

Per quanto concerne infine la Zona omogenea n.11 (Chierese-Carmagnolese), si sono presi in esame i poli di **Chieri** e **Carmagnola**.

CHIERI – MOTIVO DI LAVORO

L'area di influenza di Chieri, riferita a motivi di lavoro, si estende, oltre che sull'insieme della Collina Torinese, anche sul Pianalto di Poirino e su ampie porzioni della Provincia di Asti.

Questa configurazione è l'esito di dinamiche ampiamente positive che tendono ad estendere l'influenza del polo sull'insieme delle zone circostanti, con poche eccezioni, fra cui quella della stessa città di Chieri.

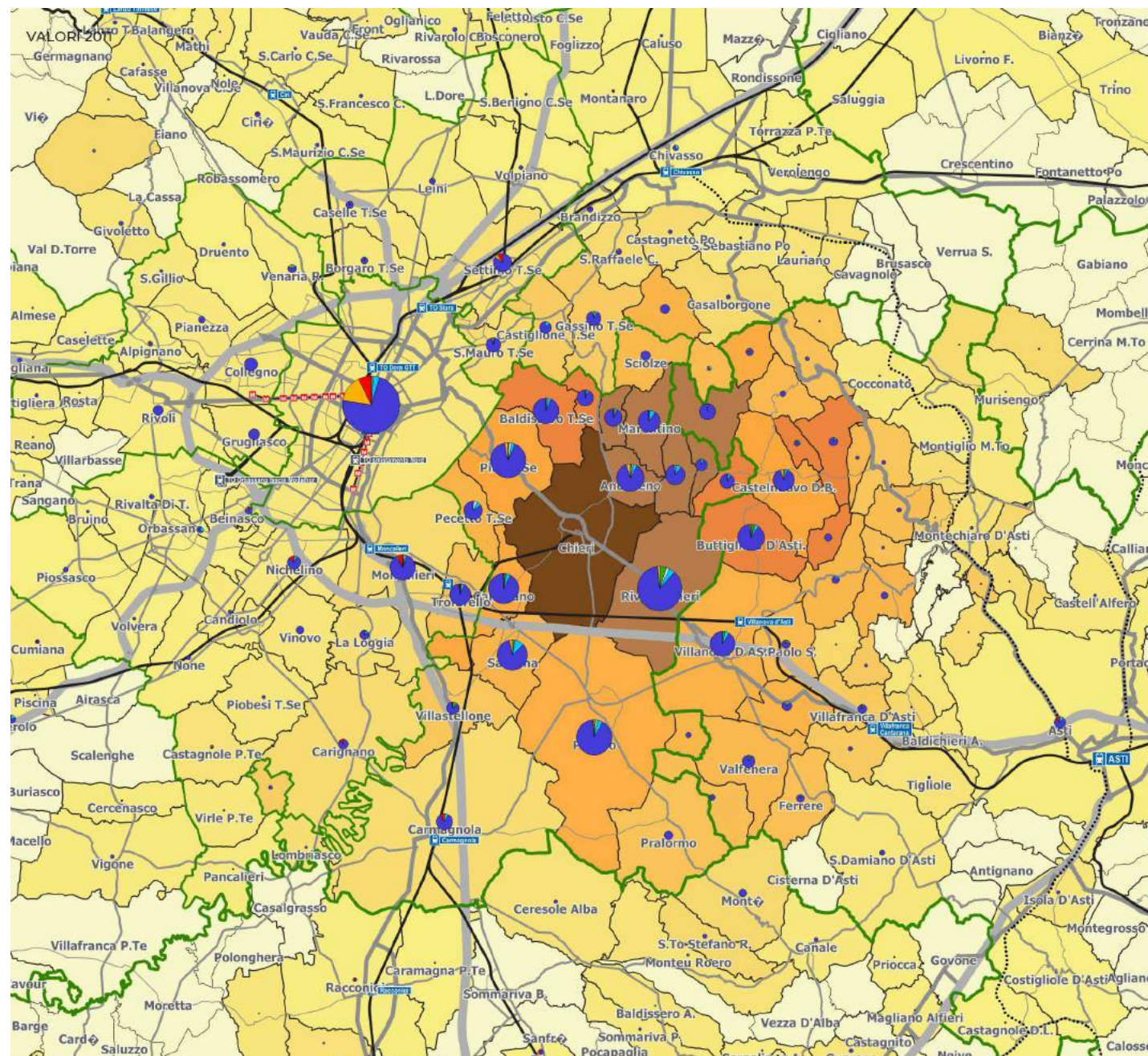


Fig. 4.2.Ixxvi – Area di influenza di Chieri- lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

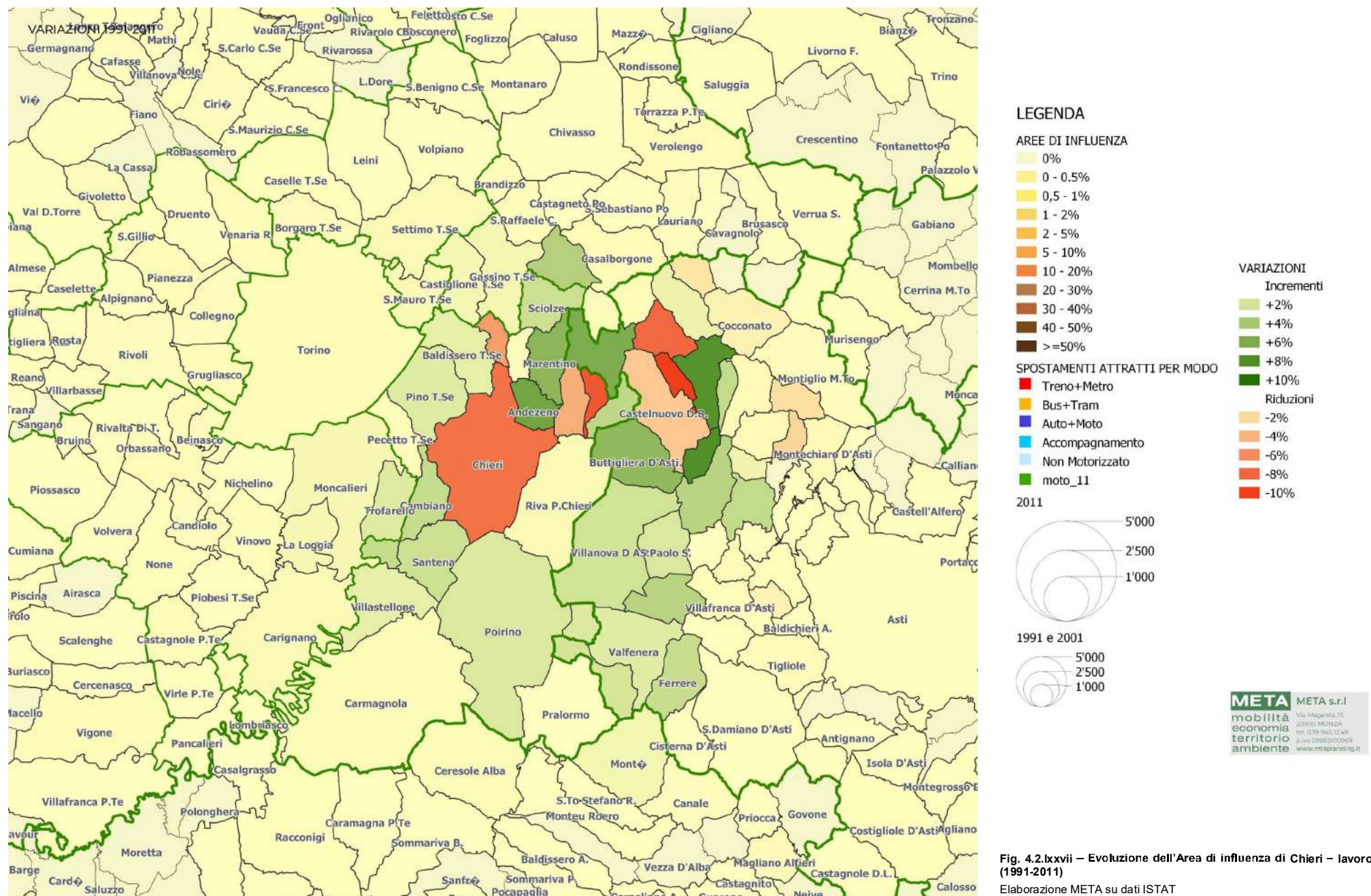


Fig. 4.2.bxxvii – Evoluzione dell'Area di influenza di Chieri – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

CHIERI – MOTIVO DI STUDIO

Più o meno analoga appare la configurazione dell'area d'influenza chierese per motivi di studio, che tuttavia si contraddistingue nel tempo per diversi fattori di debolezza nei confronti delle realtà urbane più prossime, quali Pino Torinese, Riva o Cambiano.

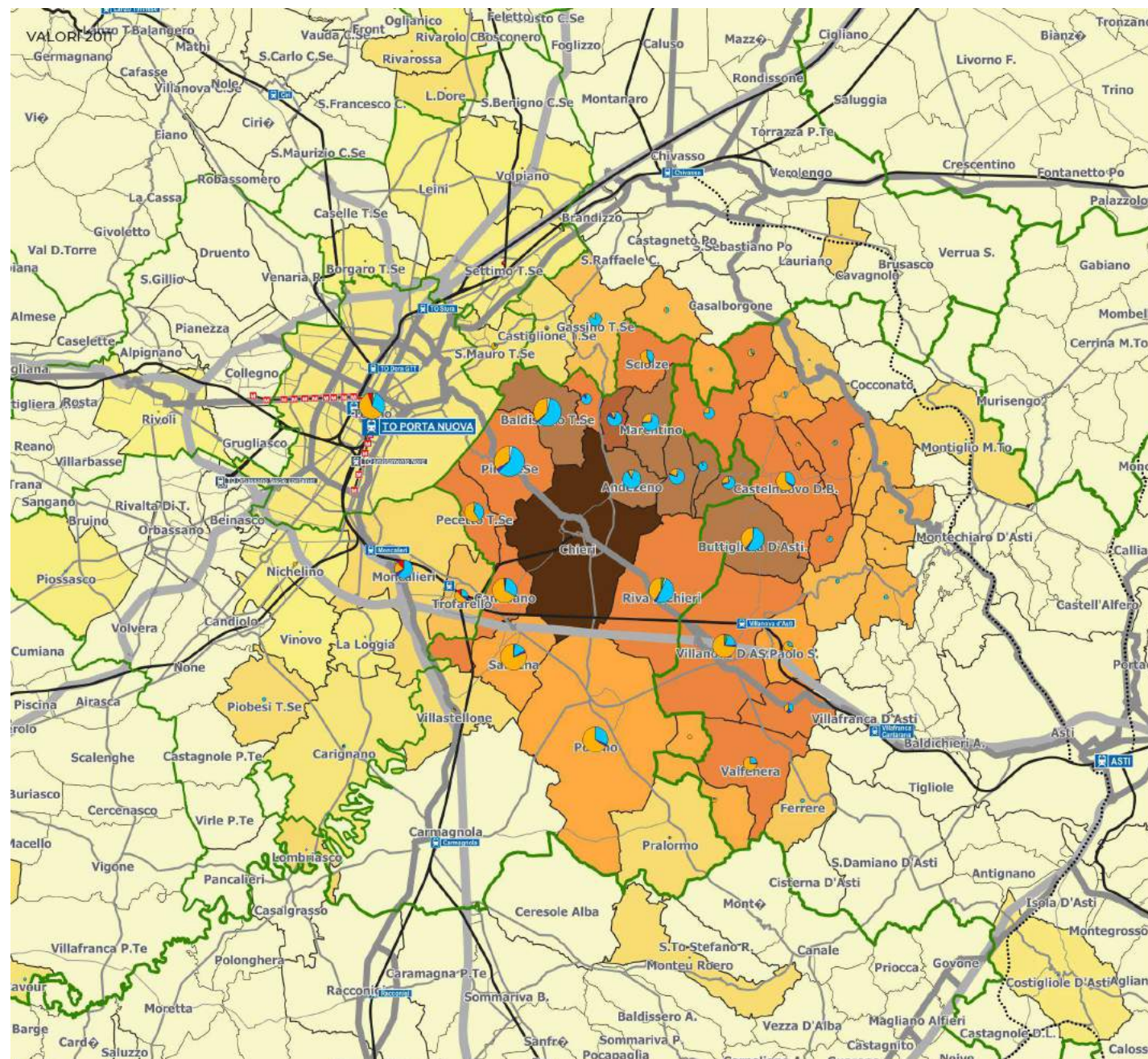


Fig. 4.2.Ixxviii – Area di influenza di Chieri - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

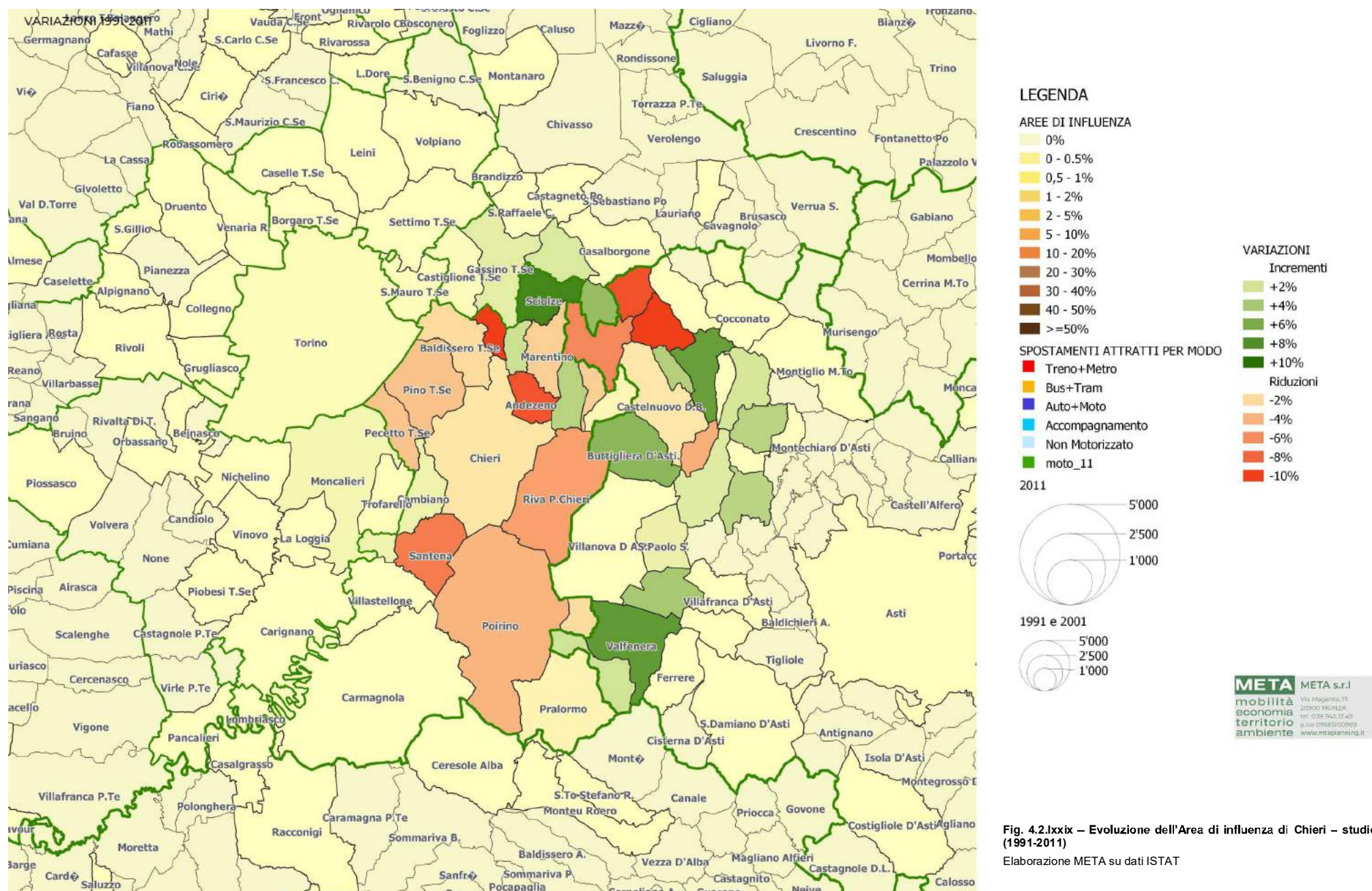


Fig. 4.2.Ixxix – Evoluzione dell'Area di influenza di Chieri – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

Da ultimo, la polarità urbana carmagnolese presenta un'area di influenza quasi del tutto complementare a quella di Chieri, con sovrapposizioni limitate al Pianalto di Poirino ed ampie trasgressioni in direzione sia della cintura Sud (zona di Carignano), sia del territorio cuneese-

L'analisi temporale 1991-2011 evidenzia un sensibile rafforzamento si Comuni più prossimi.

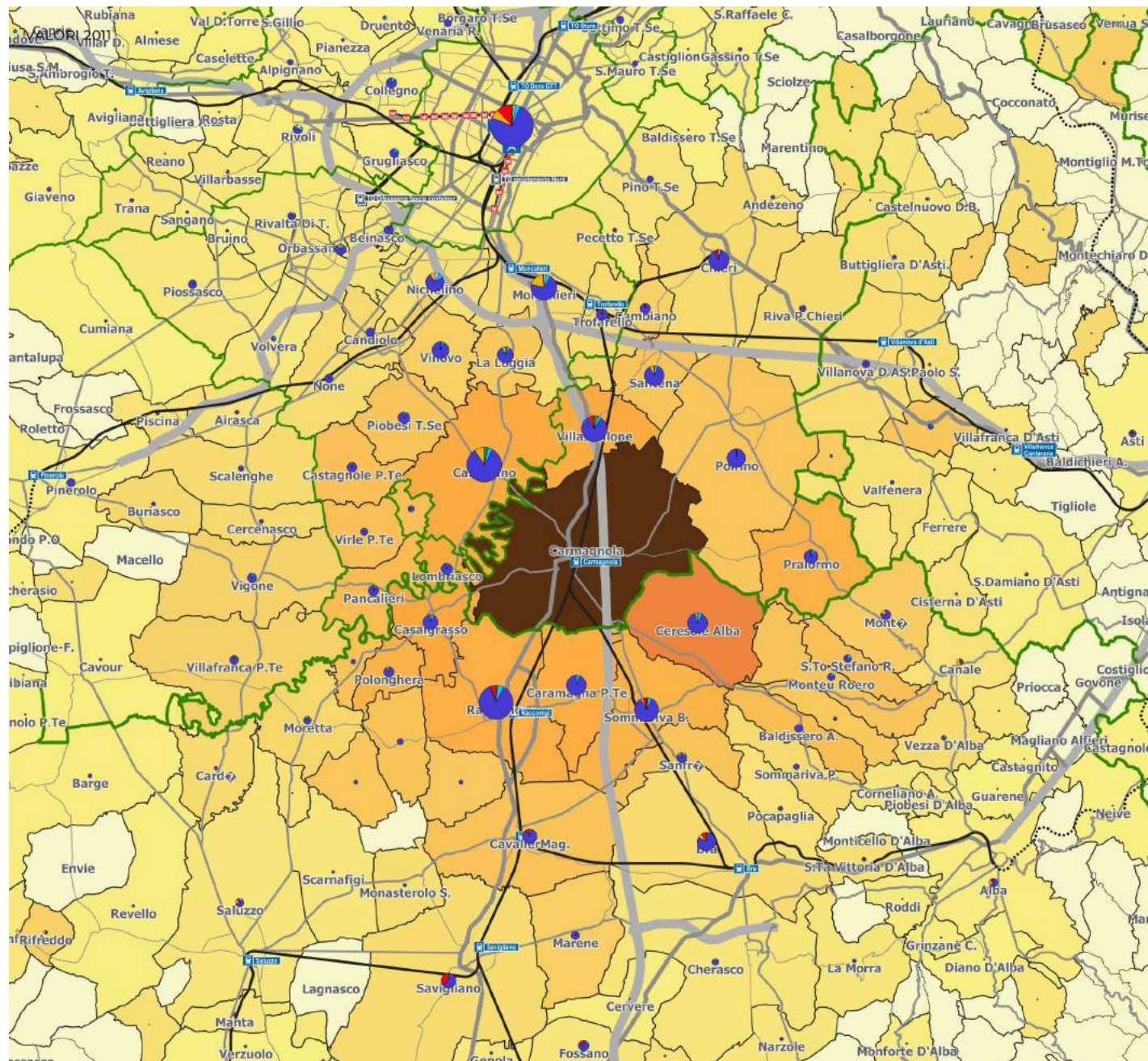


Fig. 4.2.lxxx – Area di influenza di Carmagnola - lavoro
Elaborazione META su dati ISTAT

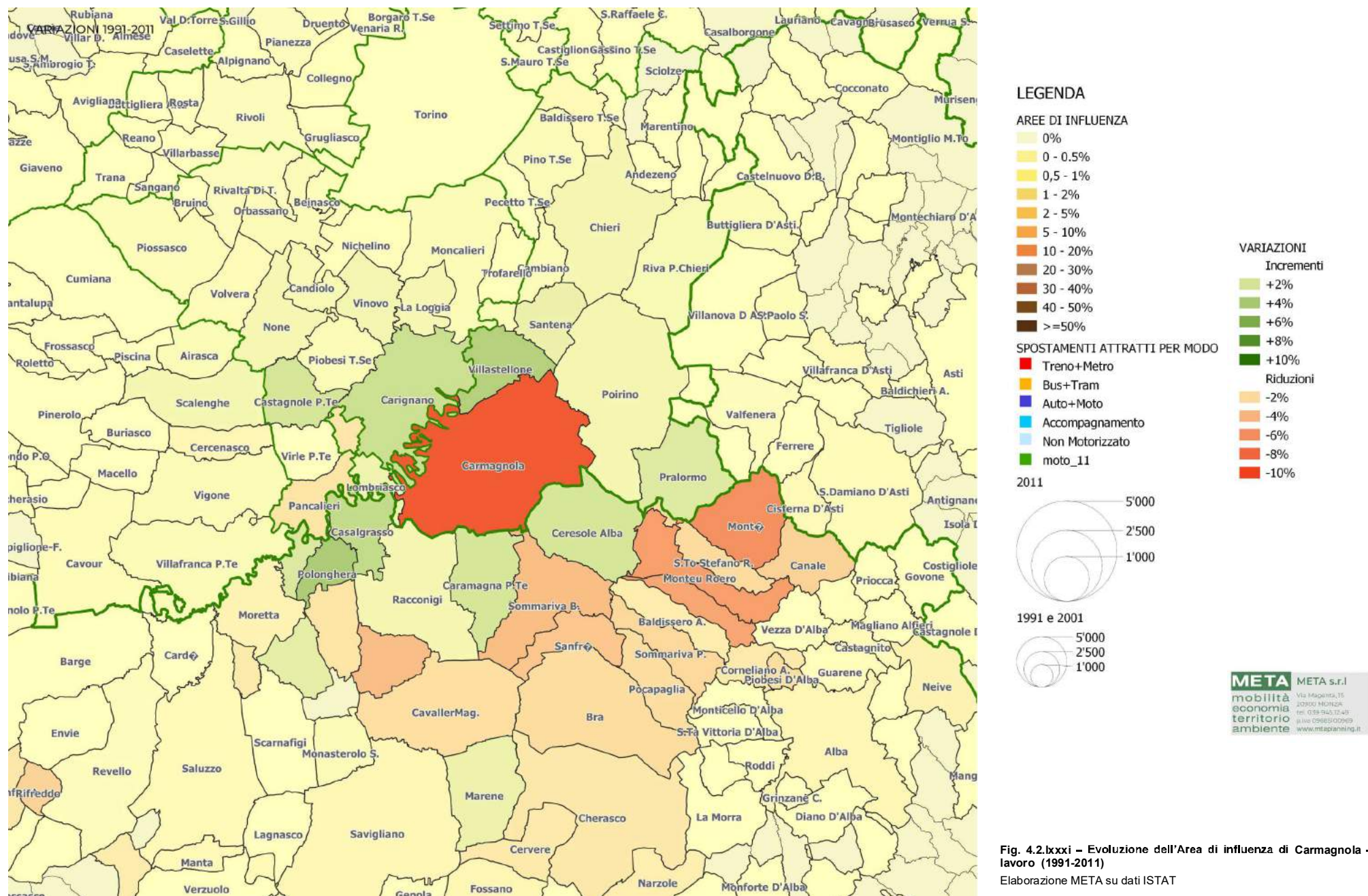


Fig. 4.2.lxxx – Evoluzione dell'Area di influenza di Carmagnola – lavoro (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

CARMAGNOLA – MOTIVO DI STUDIO

Non molto diversa appare l'area d'influenza per motivi di studio che, tuttavia, presenta dinamiche più o meno opposte alla precedente, con elementi di progresso in direzione del Pianalto di Poirino, ed invece progressivo indebolimento in direzione della cintura Sud.

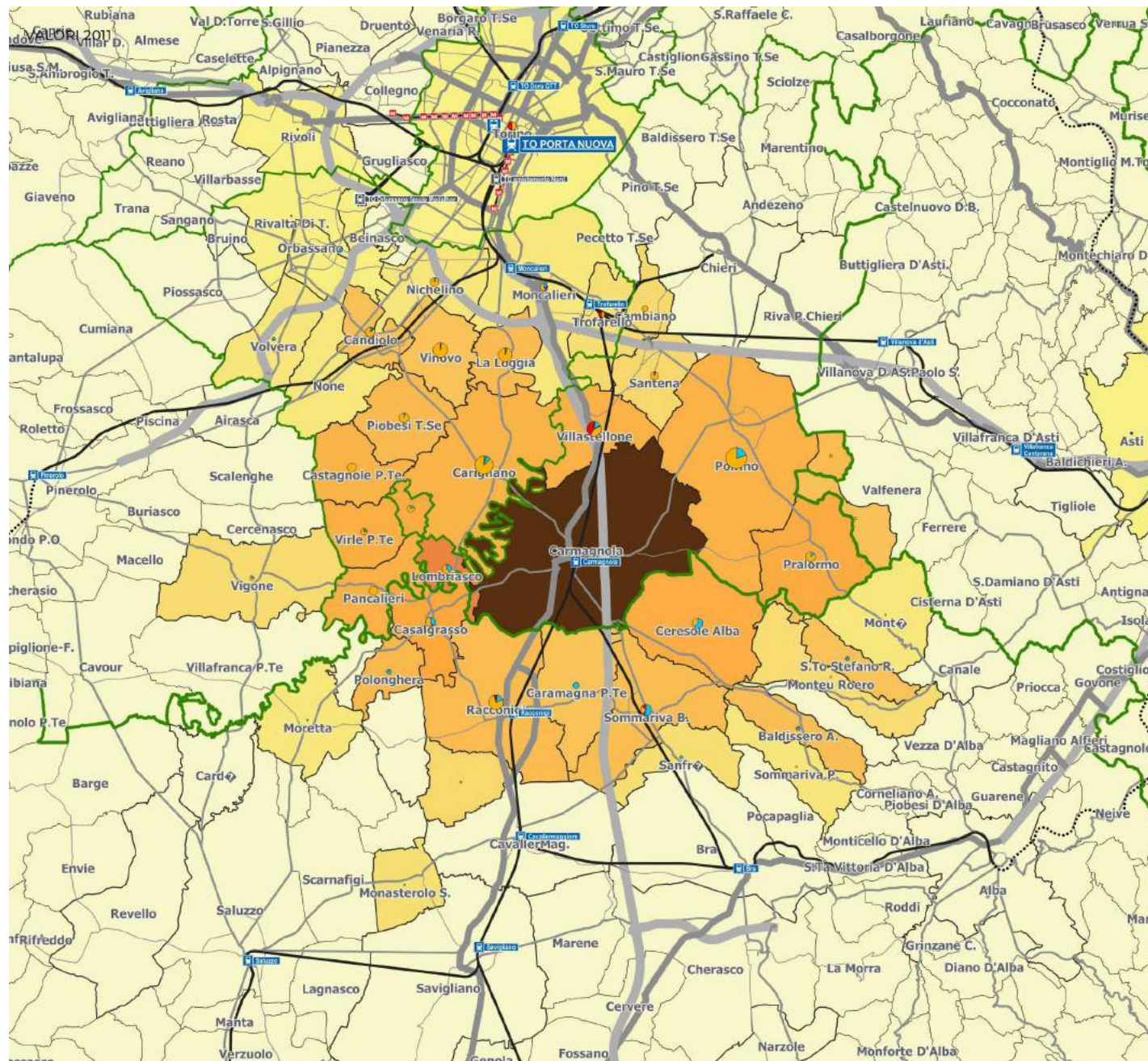


Fig. 4.2.lxxxii – Area di influenza di Carmagnola - studio
Elaborazione META su dati ISTAT

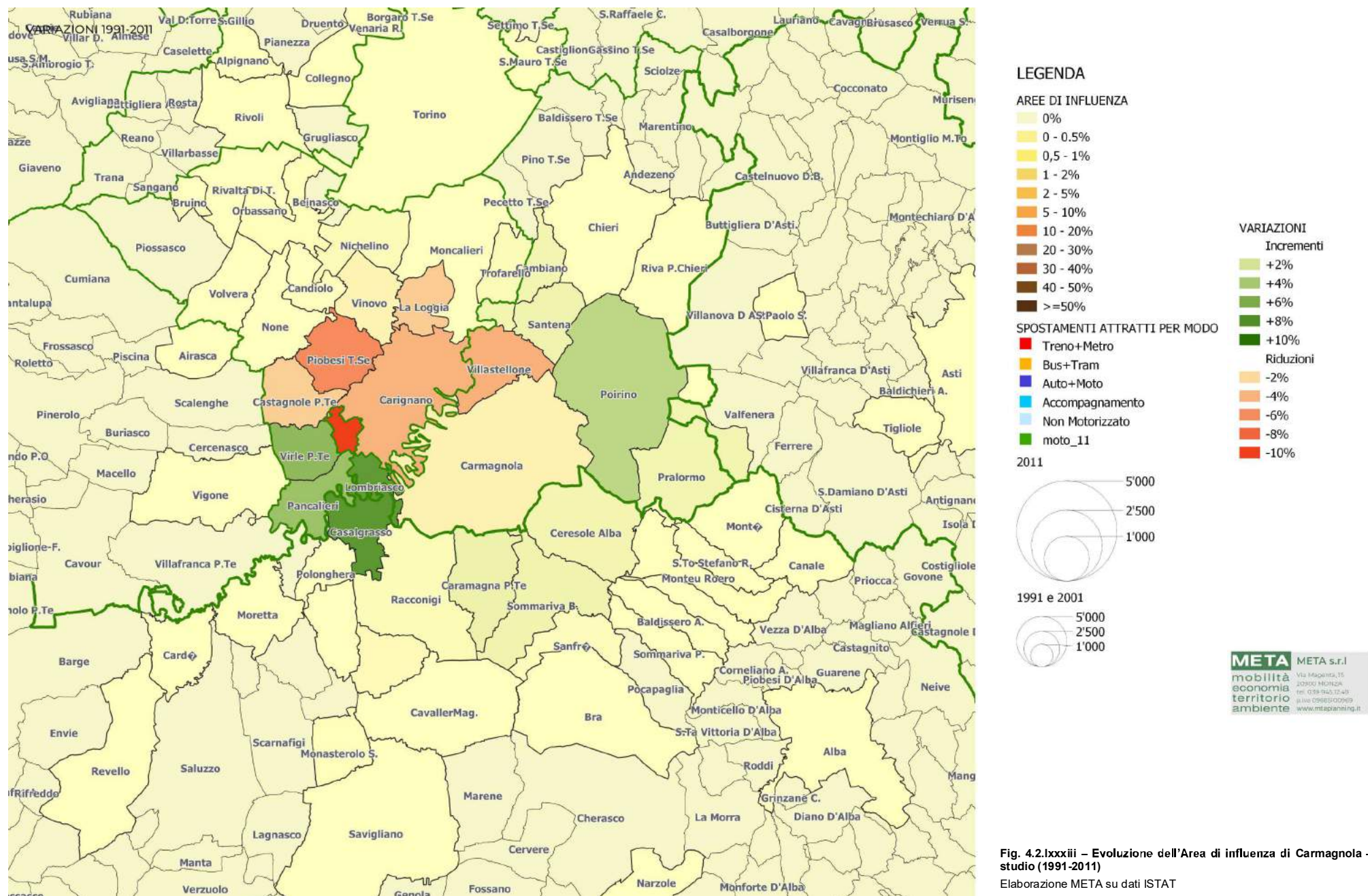


Fig. 4.2.Ixxxiii – Evoluzione dell'Area di influenza di Carmagnola – studio (1991-2011)

Elaborazione META su dati ISTAT

4.3 La mobilità occasionale

Come noto, il Censimento della popolazione rileva la matrice origine/destinazione della sola mobilità sistematica casa-scuola e casa-lavoro, trascurando così l'ampio insieme degli spostamenti effettuati per motivi "occasionali" (acquisti, commissioni personali, tempo libero, ecc...). Per esaminare quest'ultima componente della domanda di mobilità, è necessario utilizzare l'indagine camparia IMQ, la cui ultima edizione disponibile risale al 2013 (le rilevazioni condotte nel 2019-2020, in elaborazione, non sono ancora disponibili). Tale indagine si sviluppa però in relazione ad un diverso azionamento territoriale, che consente un maggior dettaglio nel caso del capoluogo (dati suddivisi per quartiere), ma limitazioni nel caso delle zone esterne (diversi comuni-polo vengono aggregati in zone più ampie).

ZONA 1 – TORINO CITTA'

Prendendo innanzi tutto in esame la zona 1, è possibile osservare come, anche con riferimento alla mobilità occasionale, essa si caratterizzi per un'influenza molto forte, estesa sia alla prima che alla seconda cintura metropolitana ().

Tale condizione deve ascrivere soprattutto alla capacità polarizzante dei quartieri più centrali, che ospitano la maggior parte delle funzioni attrattive di livello metropolitano o regionale. Secondo l'indagine IMQ, anche un quartiere semicentrale caratterizzato da una certa dotazione di servizi di alto livello gerarchico, come Cenisia-Cit Turin (dove si trovano il tribunale e la sede stessa della Città Metropolitana), tende a comportarsi come attrattore più che altro di livello urbano, con rapido decadimento della capacità polarizzante non appena si superi il confine cittadino.

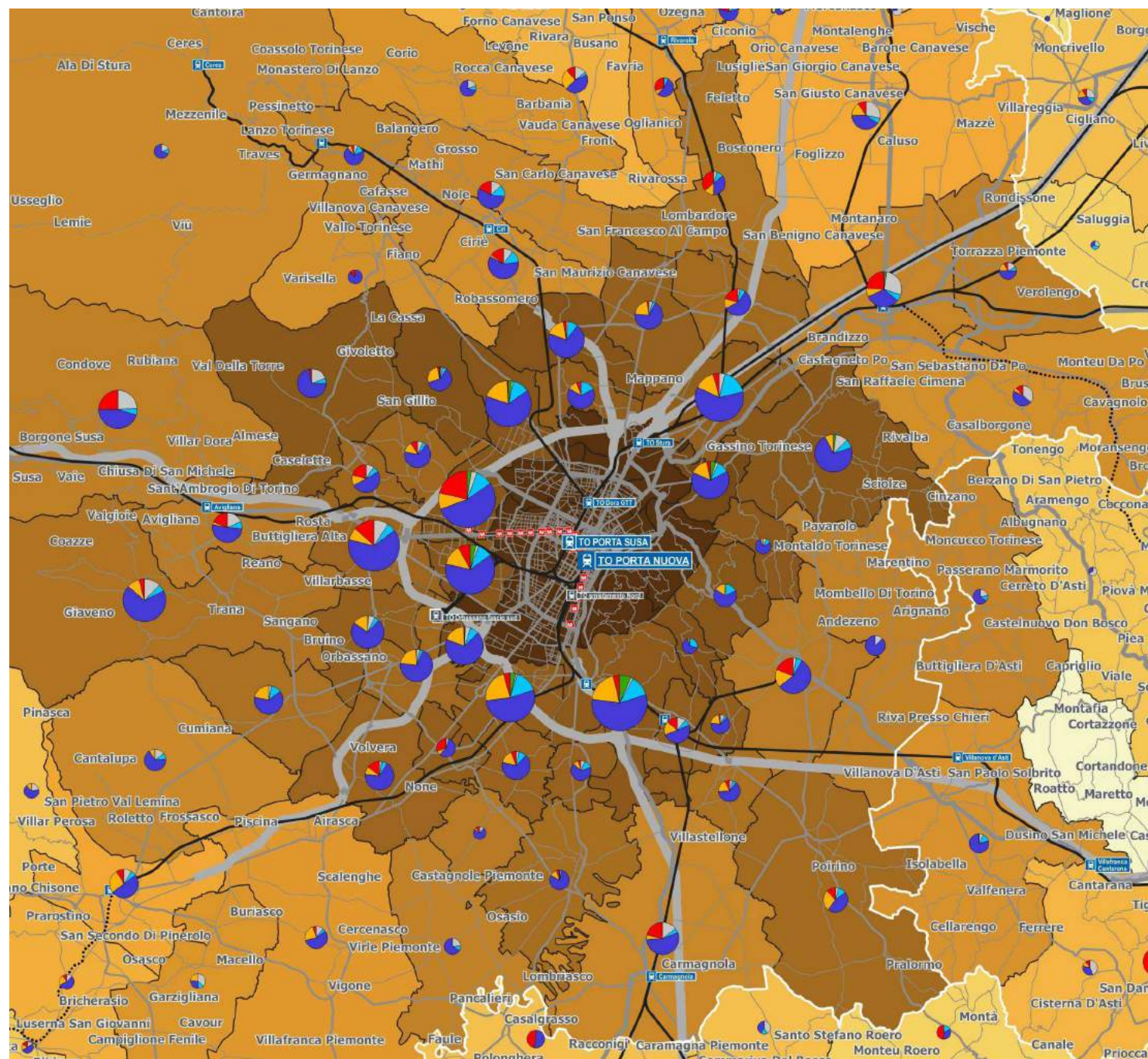
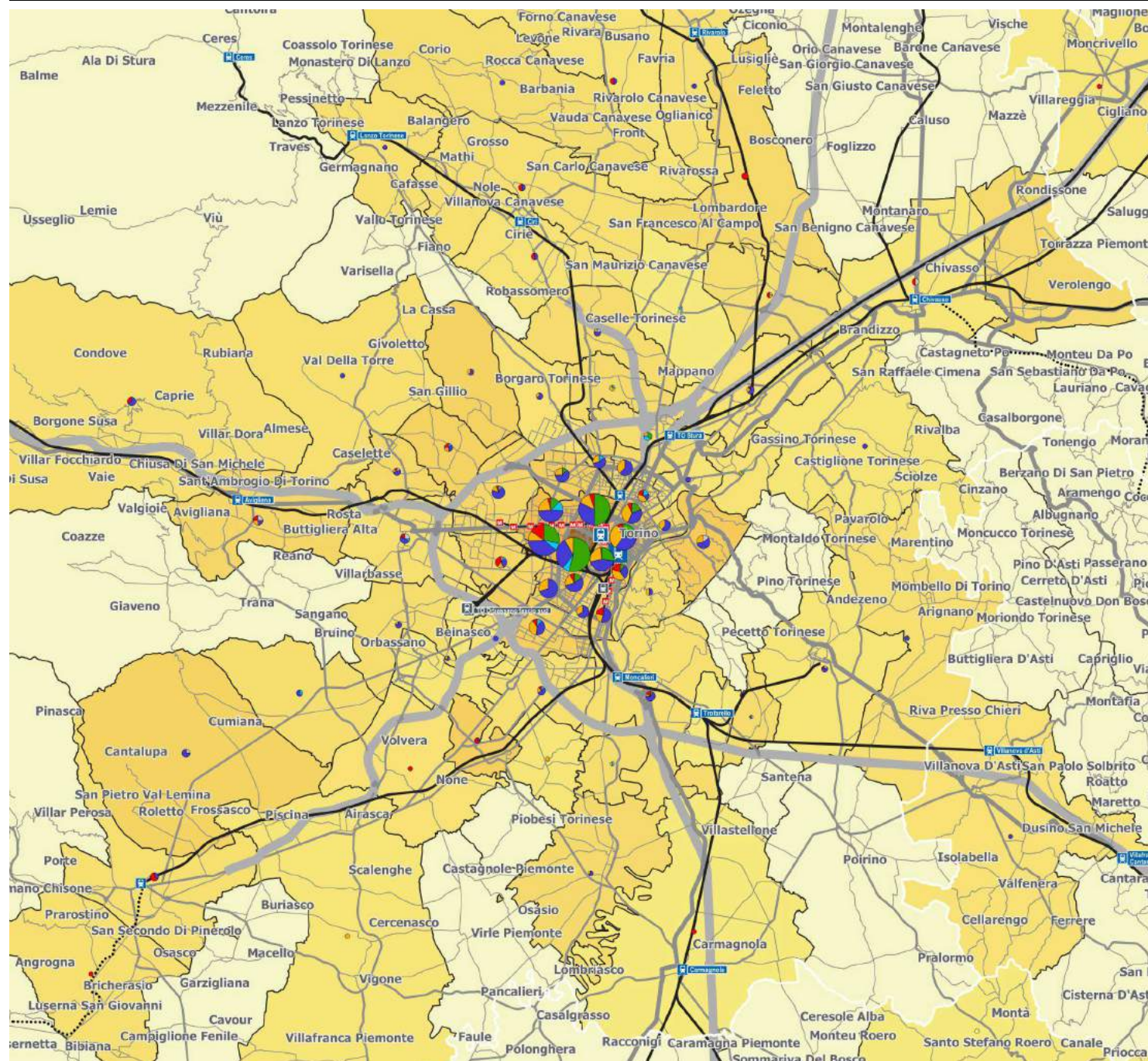


Fig. 4.3.i – Area di influenza spostamenti occasionali: Torino città e quartiere Cenisia-Cit Turin

Elaborazione META



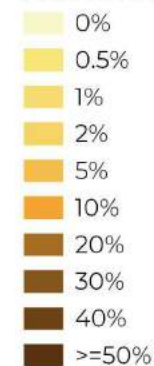
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
TORINO - CENISIA

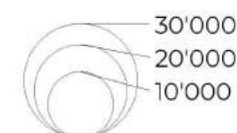
Tutti i motivi (esclusi ritorni a casa)

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODALITÀ



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.wa 09685100969
www.metaplanning.it

La ridotta capacità attrattiva dei quartieri più esterni nei confronti della mobilità occasionale si evidenzia anche nei casi del Lingotto e di Mirafiori Sud, che tendono anzi a polarizzare soprattutto il quadrante urbano più meridionale, senza riuscire ad estendere la loro influenza in modo netto sul altre parti della città.

A proposito di questi risultati, occorre comunque evidenziare che essi risalgono ai primi anni di attivazione del Sistema Ferroviario Metropolitano, e tendono dunque presumibilmente a sottostimare il ruolo di stazioni periferiche, come appunto quella di Torino Lingotto.

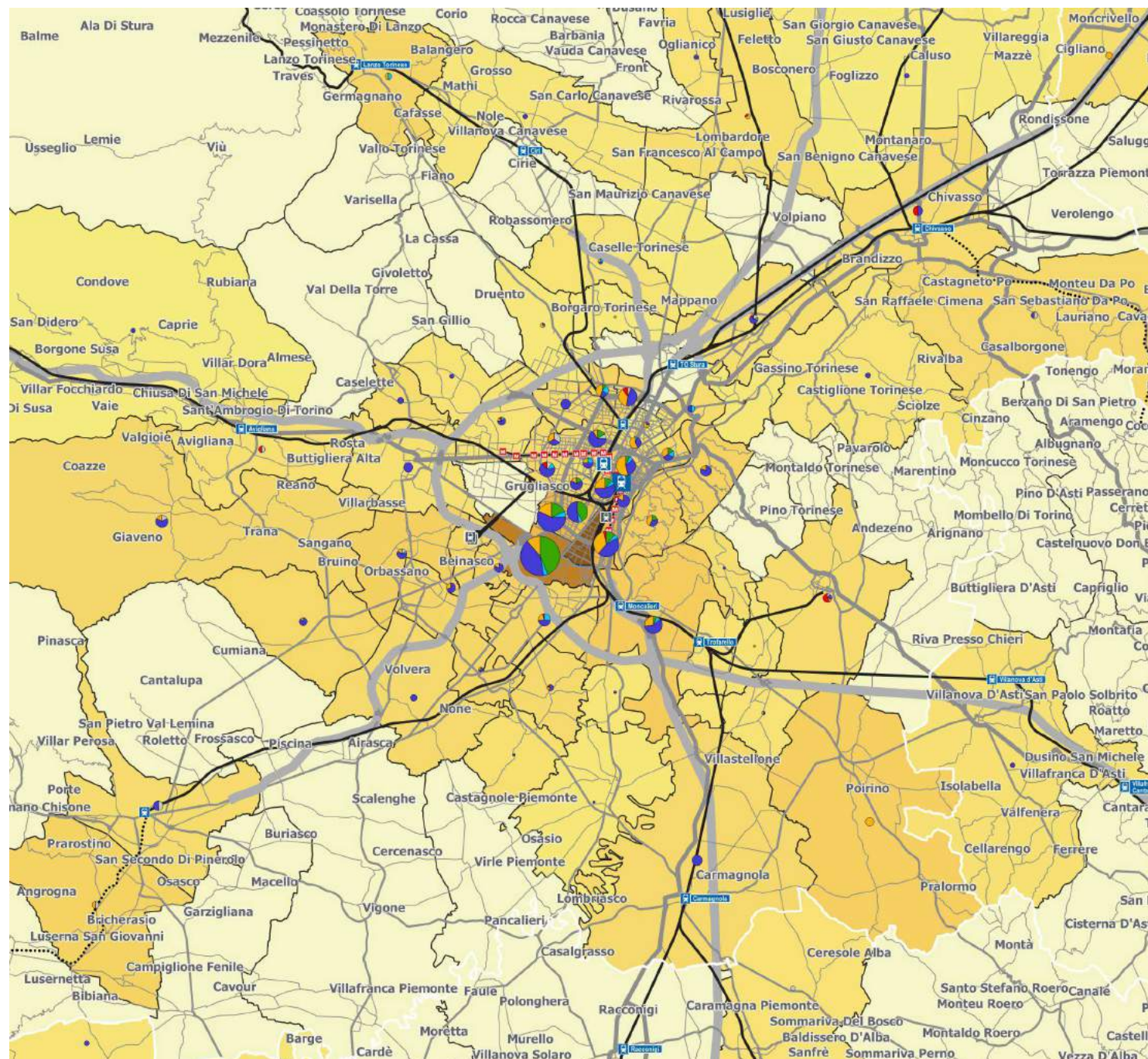
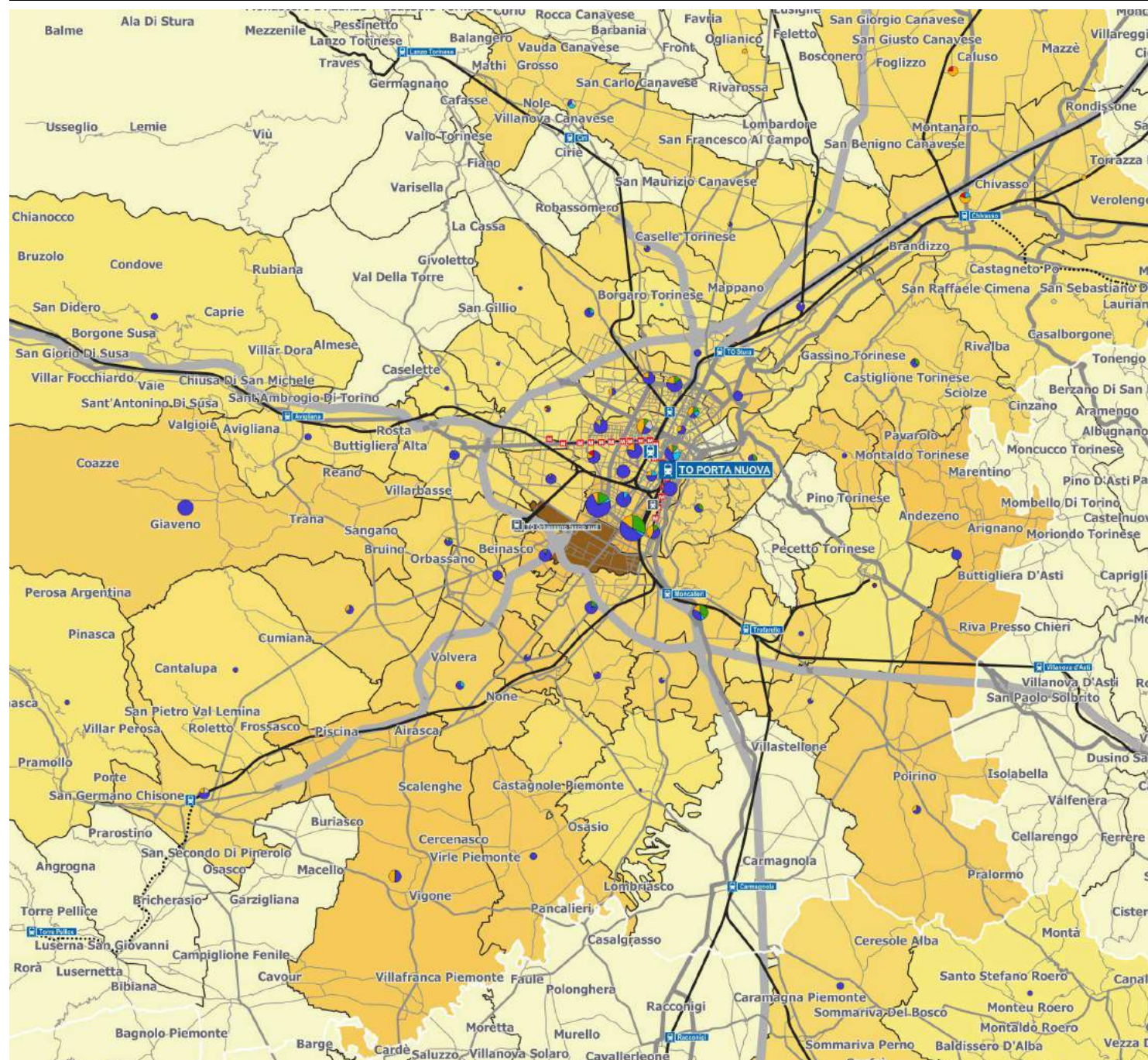


Fig. 43.ii – Area di influenza spostamenti occasionali: quartieri Lingotto e Mirafiori Sud

Elaborazione META



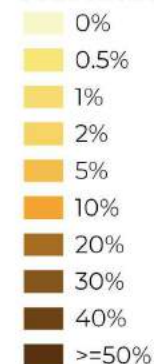
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone
e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
TORINO - MIRAFIORI SUD

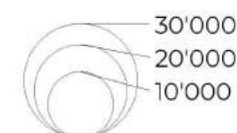
Tutti i motivi (esclusi ritorni a casa)

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

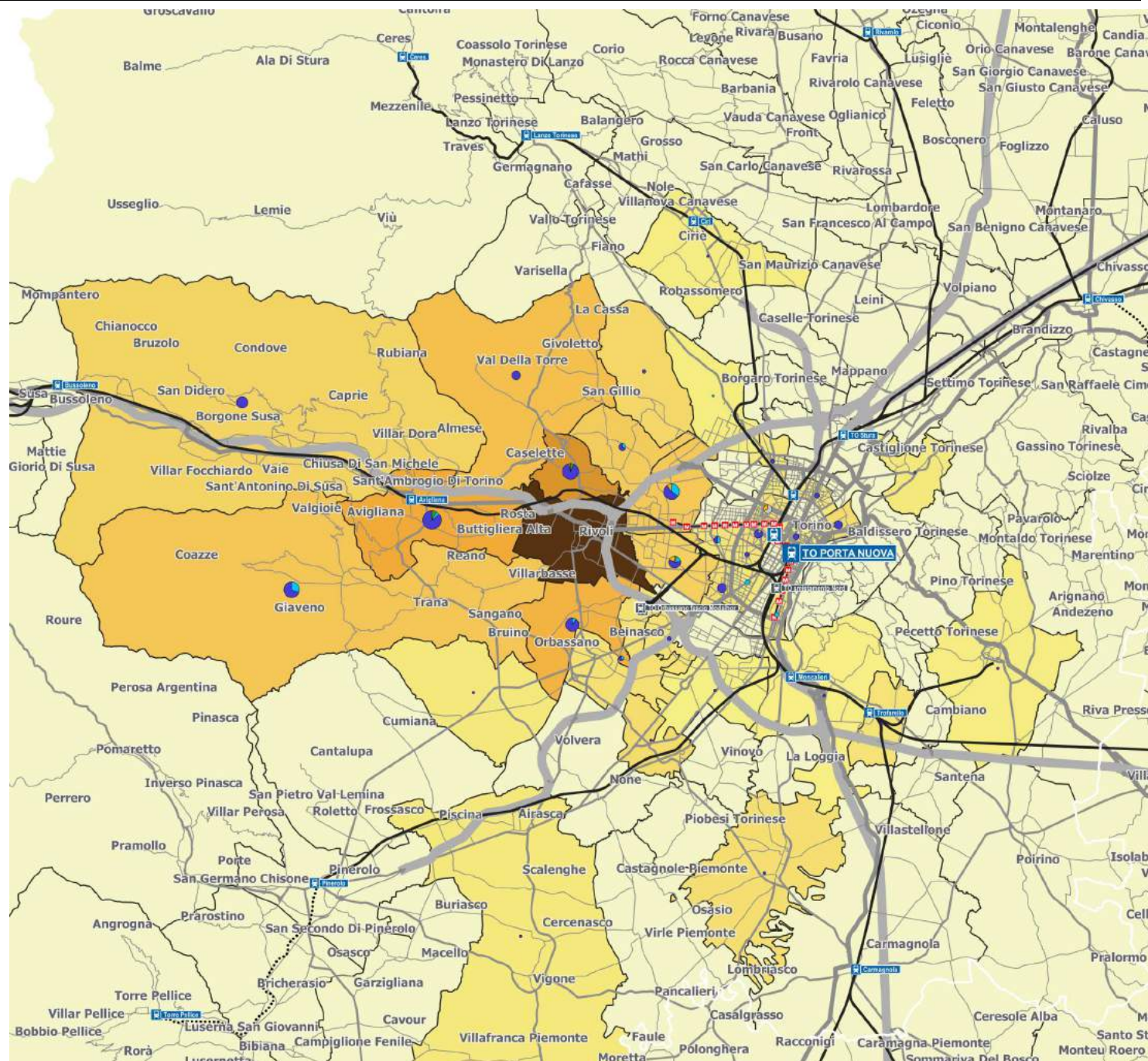
META s.r.l.

Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

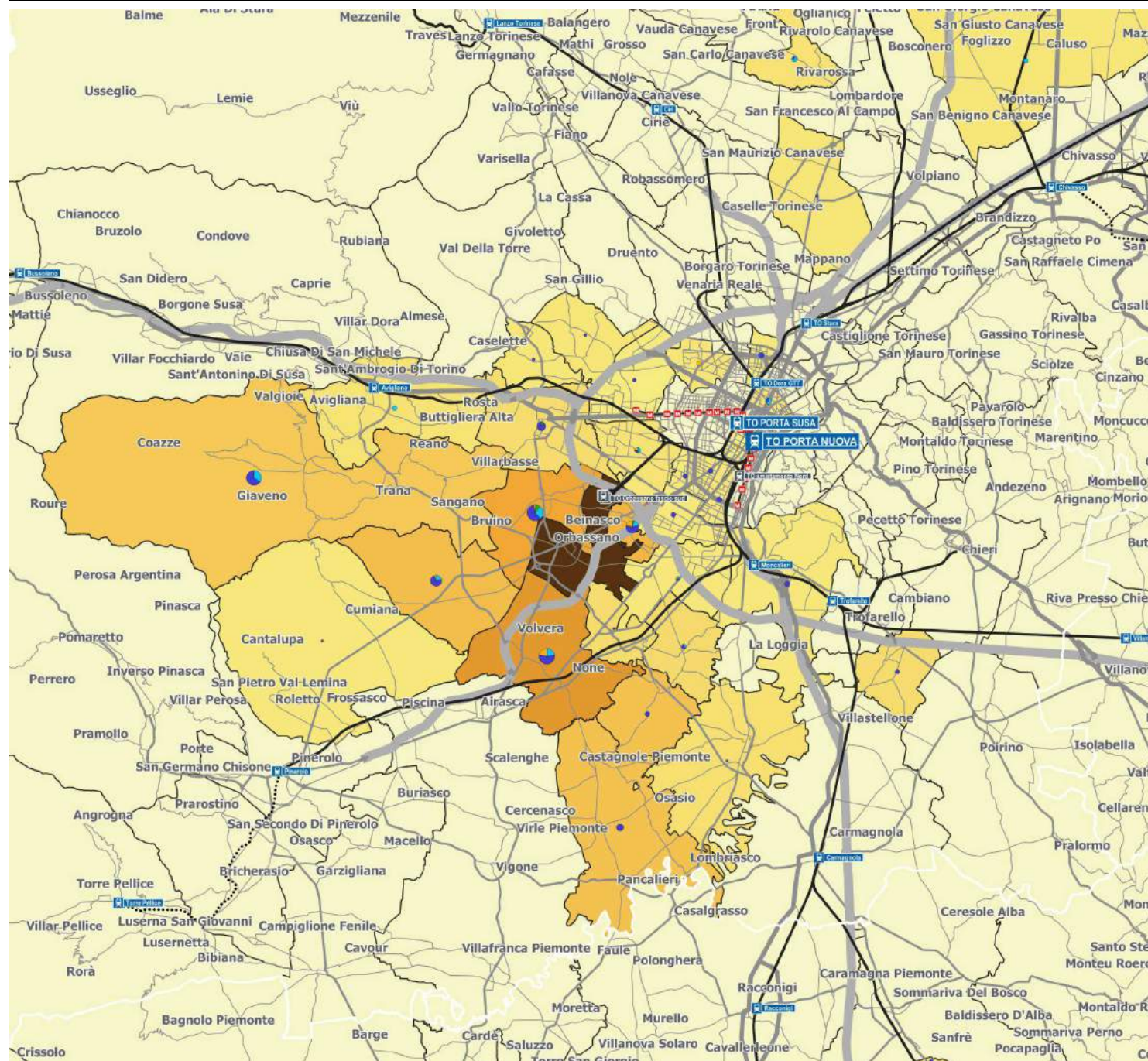
L'analisi delle aree di influenza per motivi occasionali può proseguire con alcuni fra i più importanti poli urbani di cintura.

Procedendo dalla zona 2, la città di **Rivoli** tende a caratterizzarsi per un bacino funzionale piuttosto esteso, che comprende, oltre ai comuni conurbati circostanti (Alpignano e Rivalta su tutti, ma anche Collegno e Gruliasco), un'ampia porzione della Bassa Valsusa e l'intera Val Sangone.

Per quanto concerne invece il polo di **Orbassano**, ricompreso nella zona 3, le relazioni più forti non provengono tanto dagli altri poli della cintura sud, quanto dai centri della seconda cintura sud-occidentale (Piossasco, Volvera, None) e, di nuovo, dalla Val Sangone.



**Fig. 4.3.iii – Area di influenza spostamenti occasionali:
Rivoli ed Orbassano**
Elaborazione META



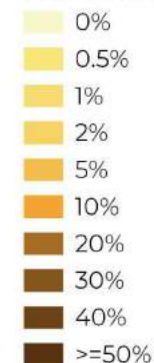
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone
e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
CINTURA - ORBASSANO

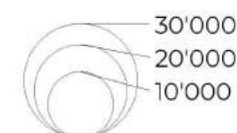
Spostamenti occasionali

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-9451249
p.wa 09685100969
www.metaplanning.it

In effetti la vera polarità strutturante della cintura Sud è costituita da **Moncalieri**, la cui influenza si estende non soltanto all'intera Zona 3, ma anche a larga parte del Carmagnolese e del Chierese, nonché ai quartieri più meridionali della città di Torino.

Molto più limitato appare invece il bacino funzionale di Nichelino, che tende ad esercitare una attrattiva importante sui soli Comuni di Candiolo e Vinovo.

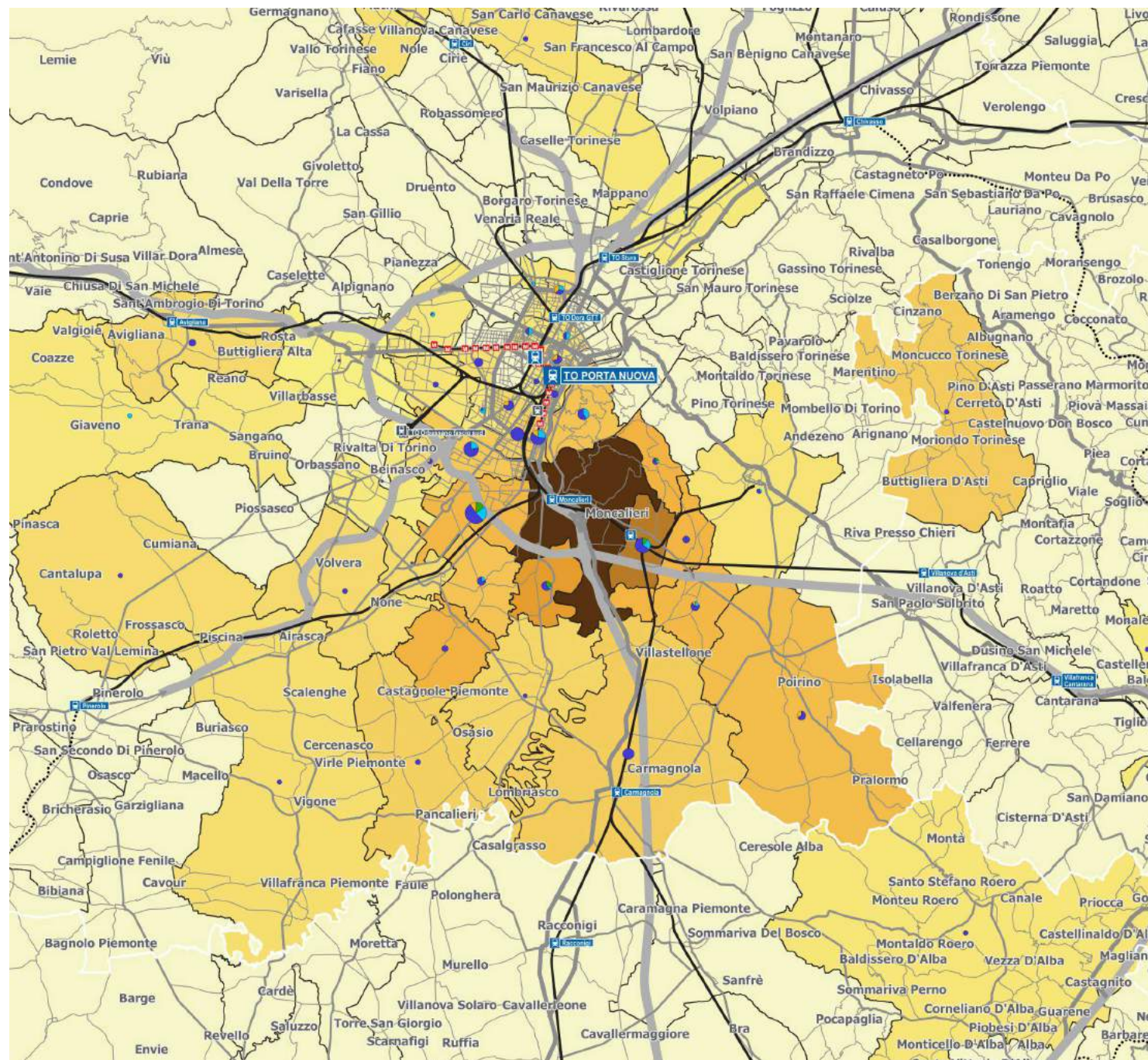
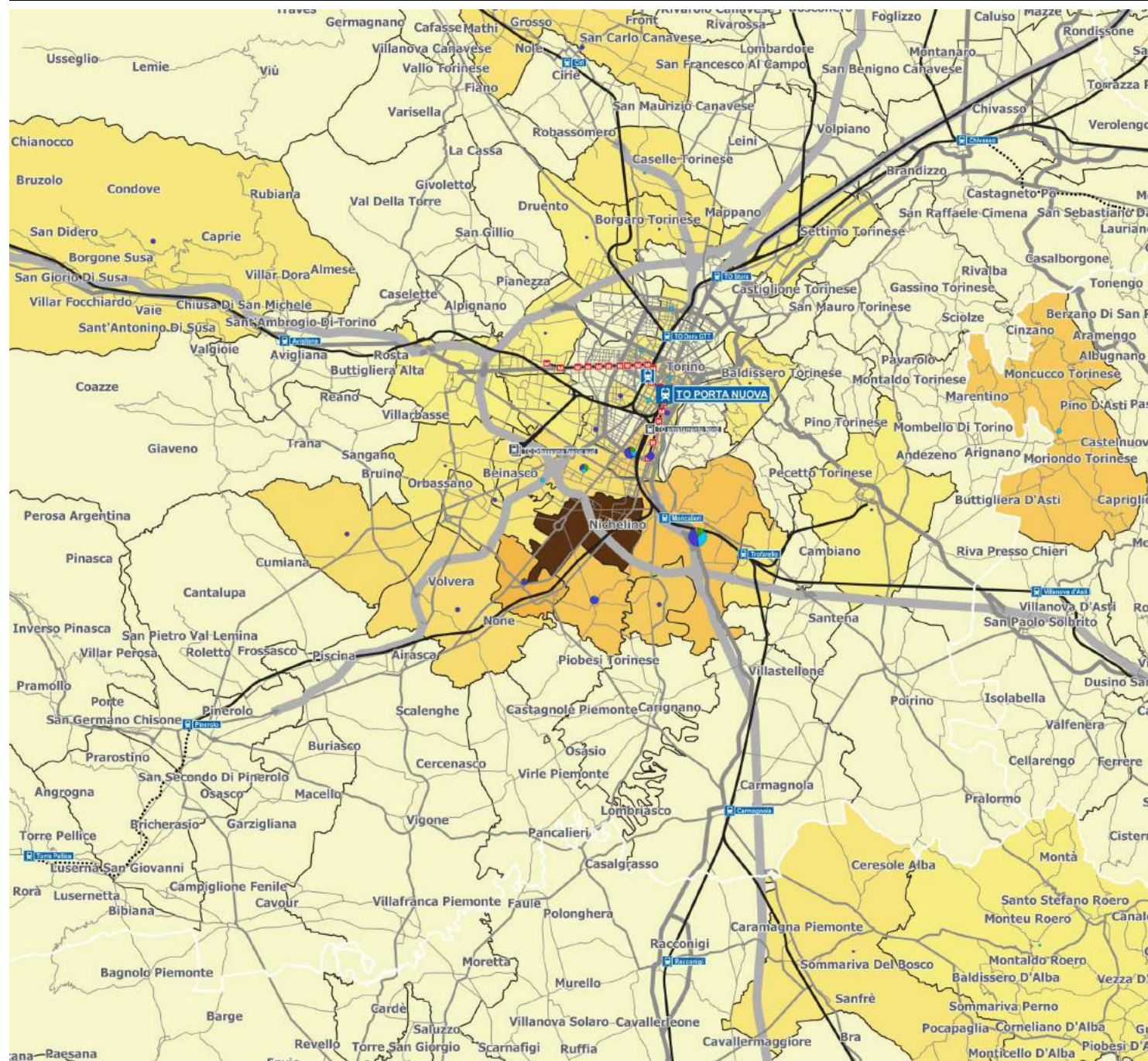


Fig. 4.3.iv – Area di influenza spostamenti occasionali: Moncalieri e Nichelino
Elaborazione META



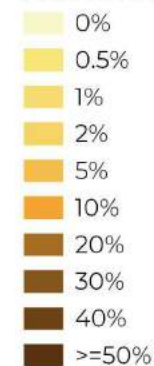
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
CINTURA - NICHELINO

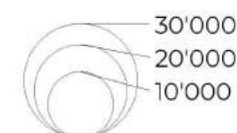
Spostamenti occasionali

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

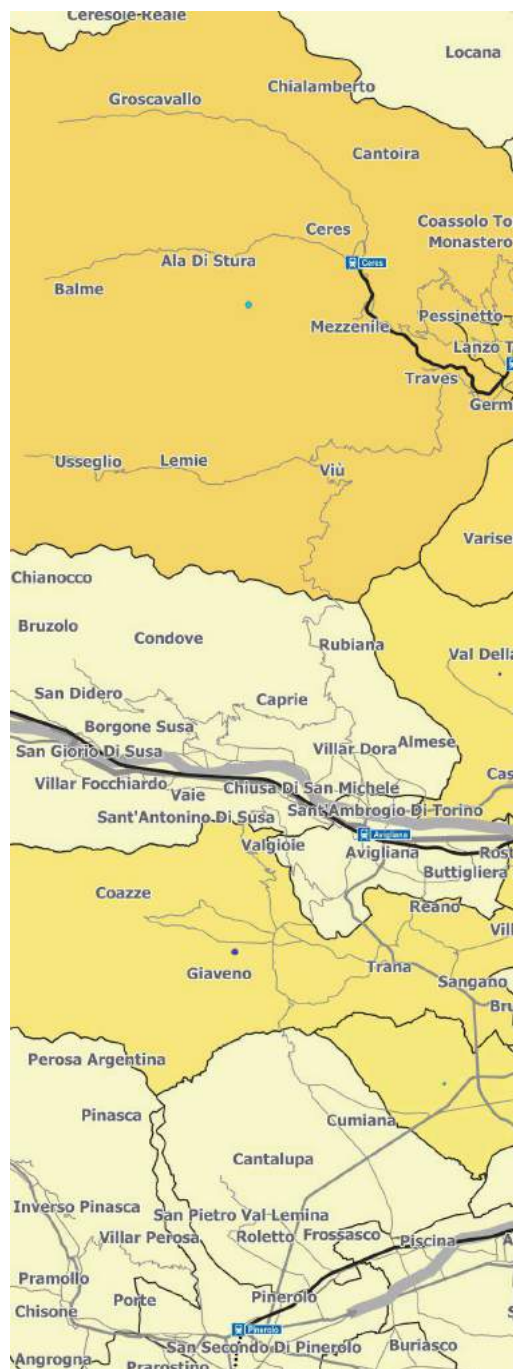
META s.r.l.

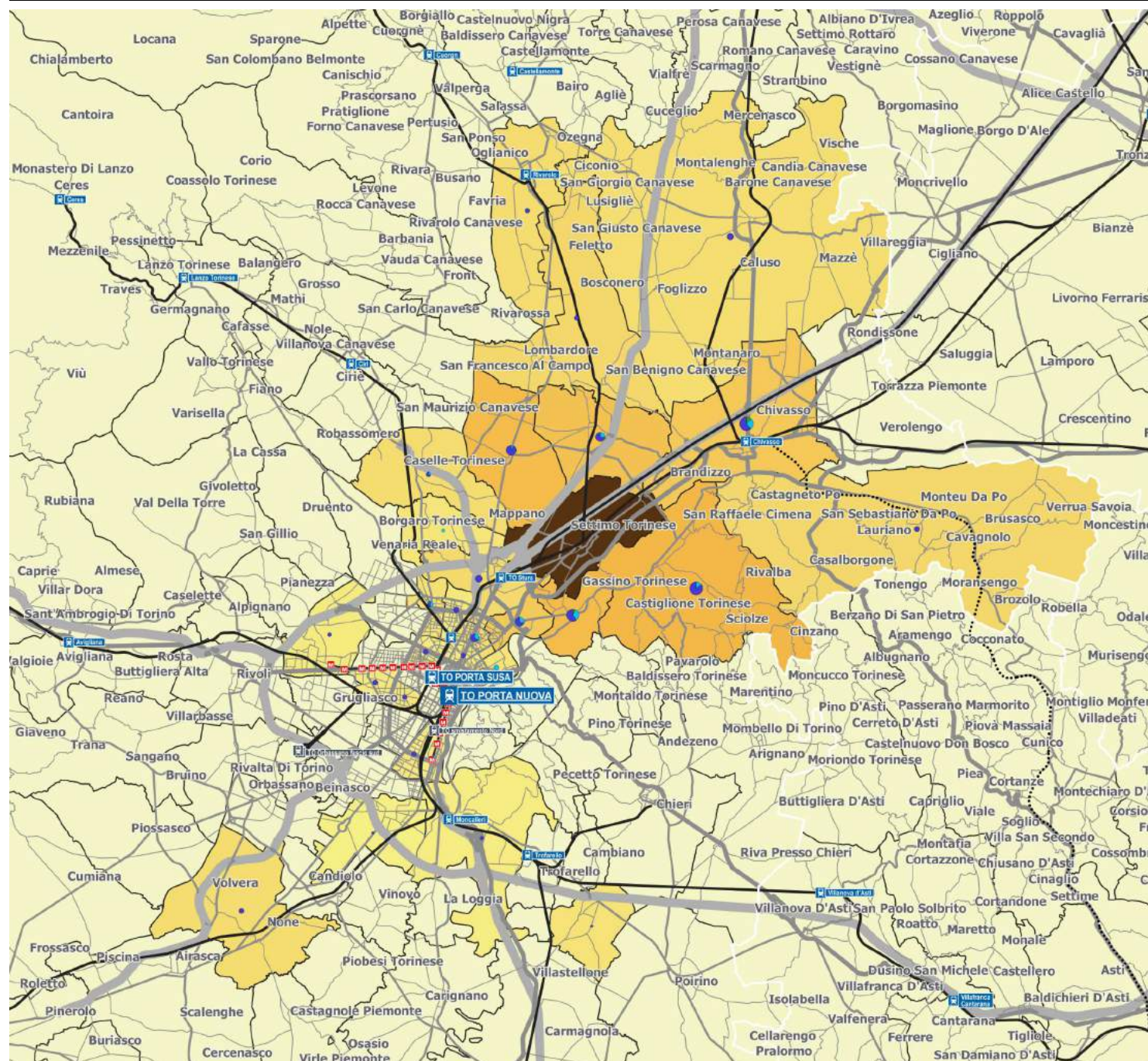
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

Per quanto riguarda invece la Zona 4, il polo urbano di **Venaria** sembra caratterizzarsi per una capacità polarizzante abbastanza ridotta, seppur estesa su un bacino molto ampio, che comprende persino Lanzo e le sue valli. Di fatto, le relazioni di qualche intensità riguardano il solo Comune di Druento ed alcuni quartieri settentrionali della città di Torino.

Relativamente più intensa – ma comunque non estesa all'intera zona omogenea – risulta l'influenza di **Settimo Torinese**, che esercita una attrattiva di qualche intensità soprattutto sui Comuni di Leini e Volpiano a Sud, e sulle zone di Gassino e Castiglione Torinese a Sud, spingendosi comunque anche ad abbracciare il polo esterno di Chivasso.

Fig. 4.3.v – Area di influenza spostamenti occasionali:
Venaria e Settimo Torinese





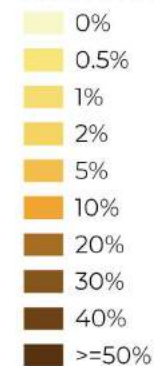
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
CINTURA - SETTIMO TORINESE

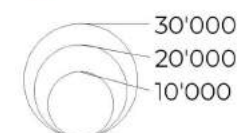
Spostamenti occasionali

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-945.12.49
p.va 09685100969
www.metaplanning.it

Il Pinerolese si conferma anche dai dati IMQ 2013 come sostanzialmente dominato dal solo polo che dà il nome all'intera zona. In termini di mobilità occasionale, è possibile osservare, da un lato, una certa intensificazione della sua influenza sulle zone pedemontane collocate a Nord ed a Sud, nonché la tendenza a trasgredire i confini di zona estendendosi in direzione Sud (zona di Barge e Bagnolo), ma anche verso la conurbazione torinese (Comuni di Piossasco, Volvera, None)

Questi risultati appaiono persino rafforzati esaminando l'area di influenza relativa al totale della mobilità (rilevata sempre dall'indagine IMQ)

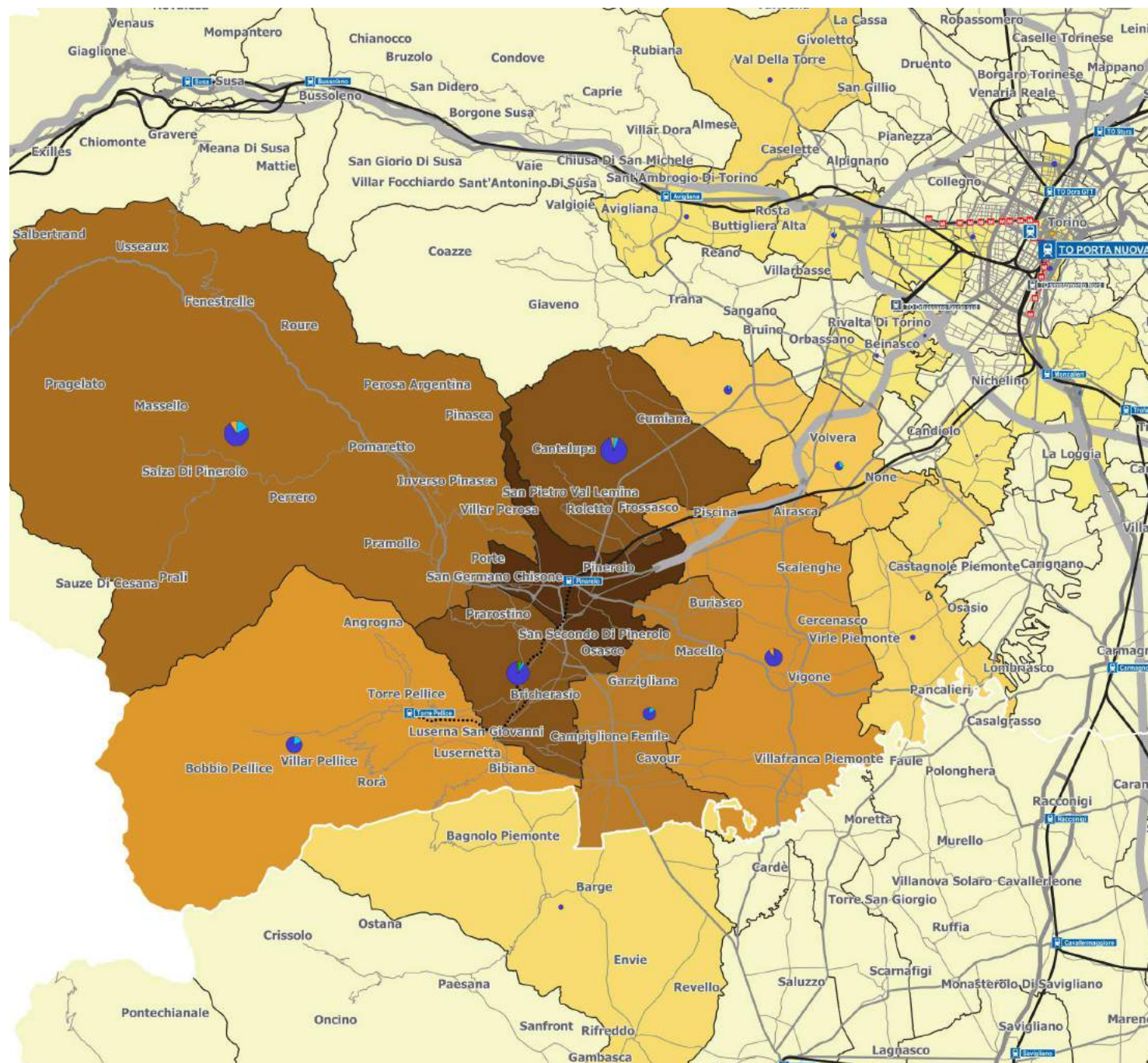
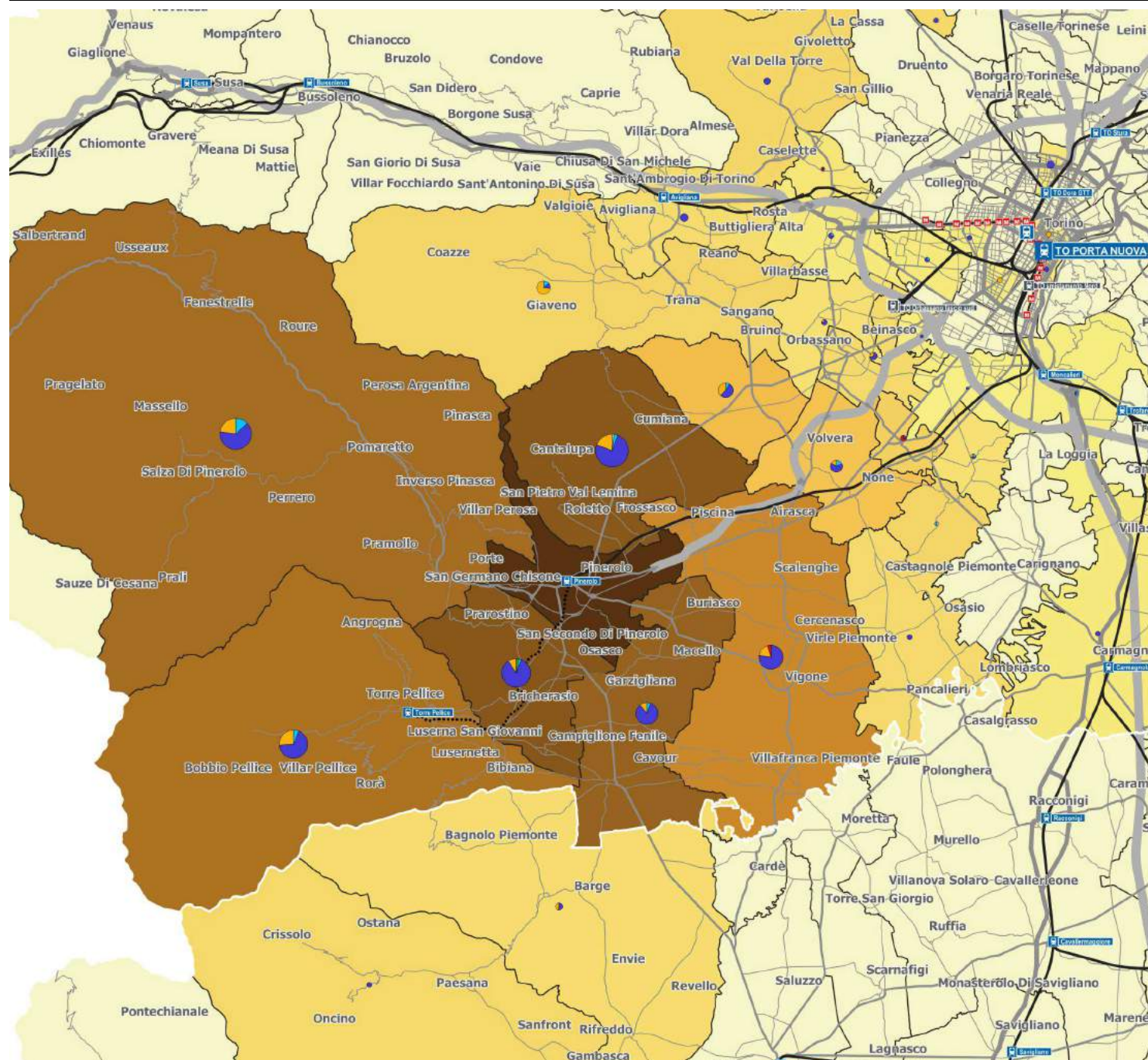


Fig. 4.3.vi – Area di influenza spostamenti occasionali e totali: Pinerolo

META srl – via Magenta, 15 – 20900 MONZA



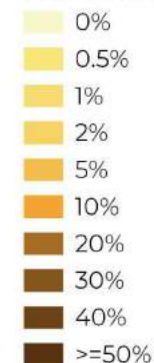
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
PINEROLO

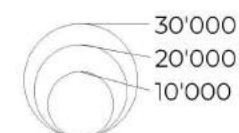
Tutti i motivi (esclusi ritorni a casa)

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

ZONA 6 – VALSUSA/VALSANGONE

Nel caso della Zona 6, l'indagine IMQ restituisce soltanto il dato aggregato relativo al bipolo urbano di **Susa-Bussoleno**, evidenziando come l'influenza dei due centri risulti nettamente asimmetrica, a seconda che si consideri l'Alta Valle, anziché la Bassa Valle ed a maggior ragione la Val Sangone, gravitanti anche su poli di cintura come Rivoli ed Orbassano.

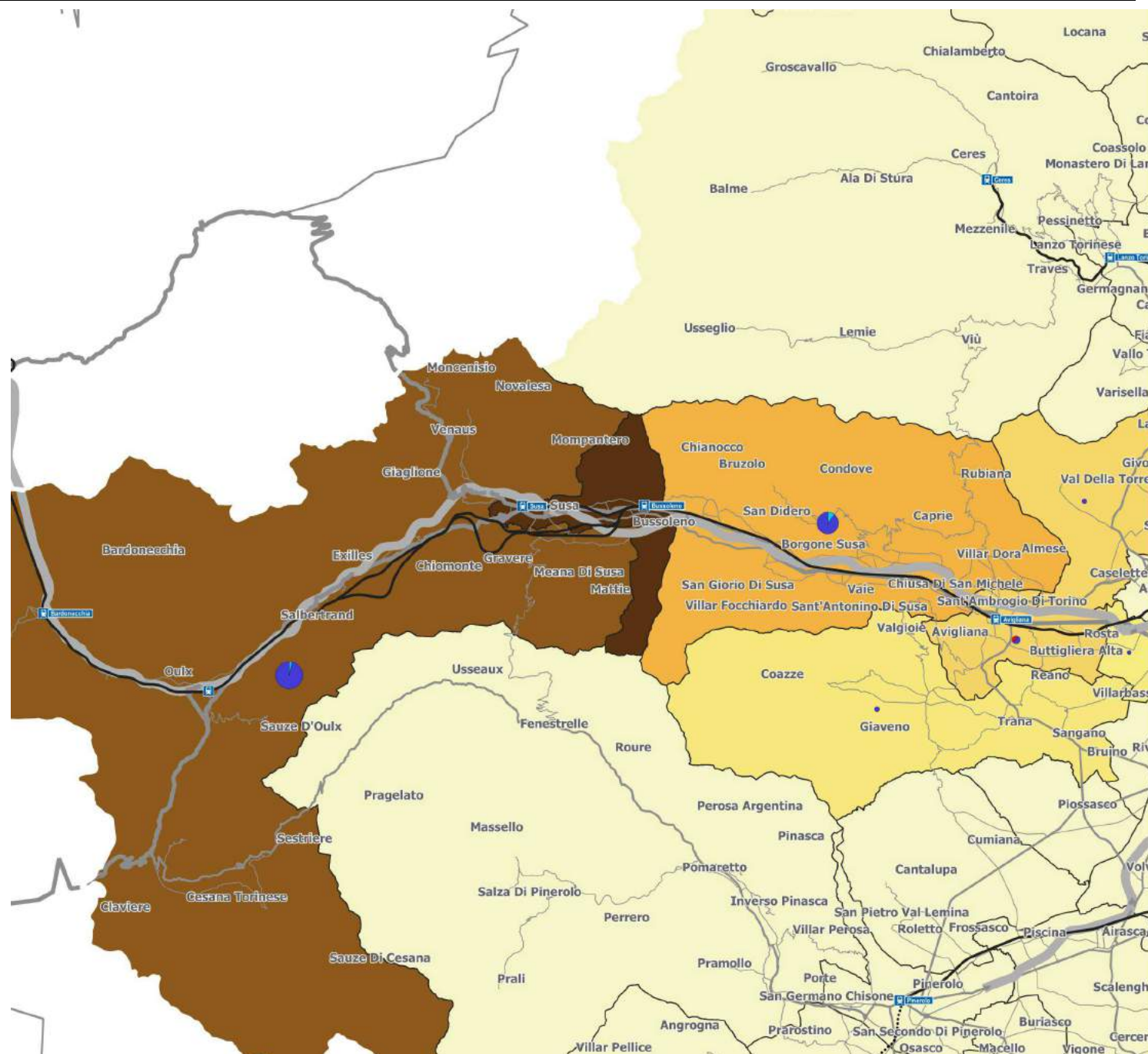
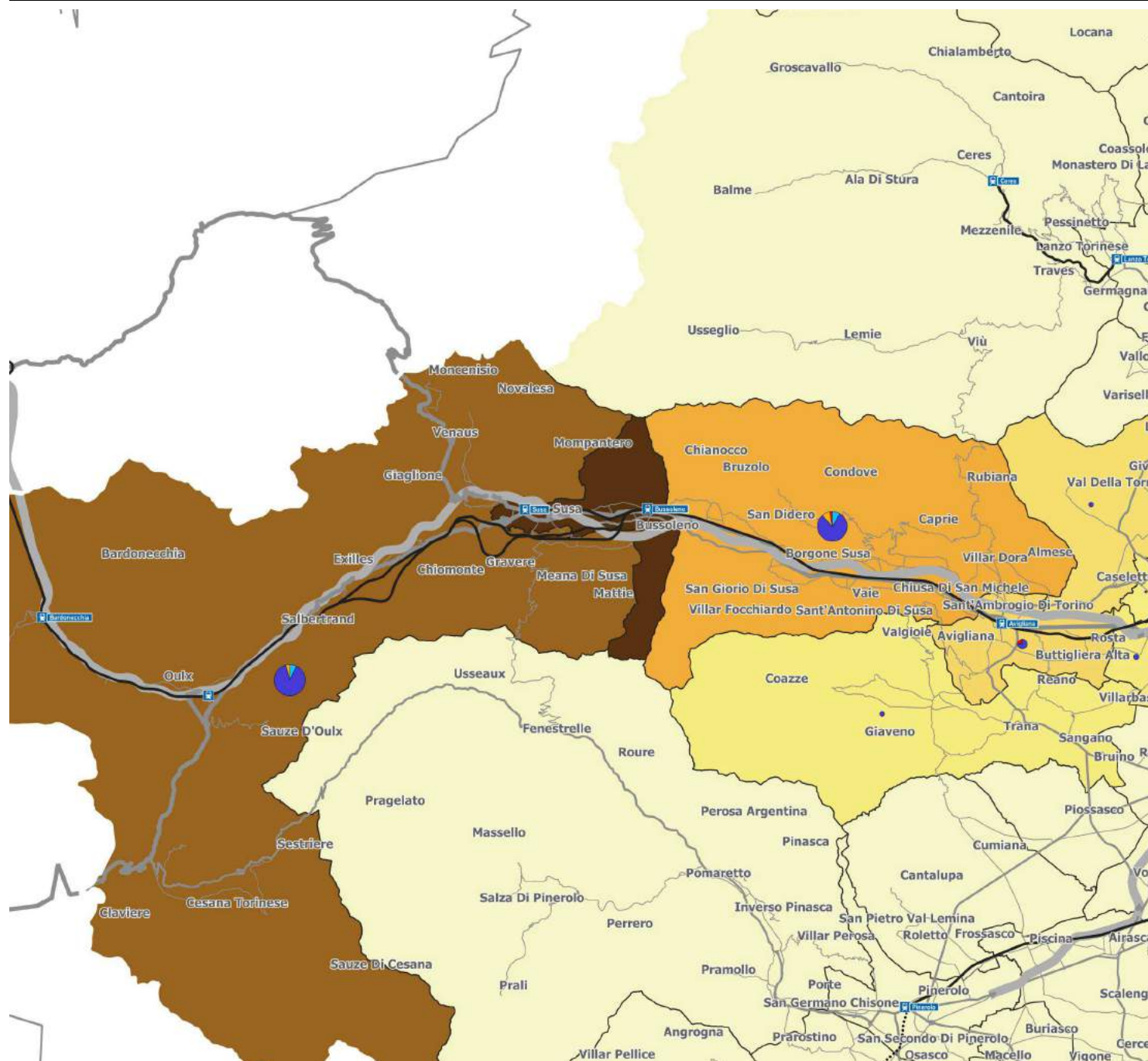


Fig. 4.3.vii – Area di influenza spostamenti occasionali e totali: Susa+Bussoleno
Elaborazione META



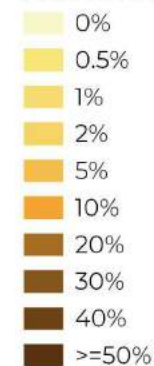
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone
e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
BUSSOLENO - SUSA

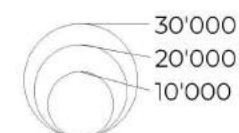
Tutti i motivi (esclusi ritorni a casa)

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

ZONA 9 – EPOREDIESE

L'area d'influenza della mobilità occasionale, facente capo al polo di Ivrea, si caratterizza per una buona corrispondenza con la zona omogenea dell'eporediese. Tuttavia, il polo proietta la propria influenza, in misura più debole, anche sul Canavese occidentale, sul Chivassese e su parte del Biellese.

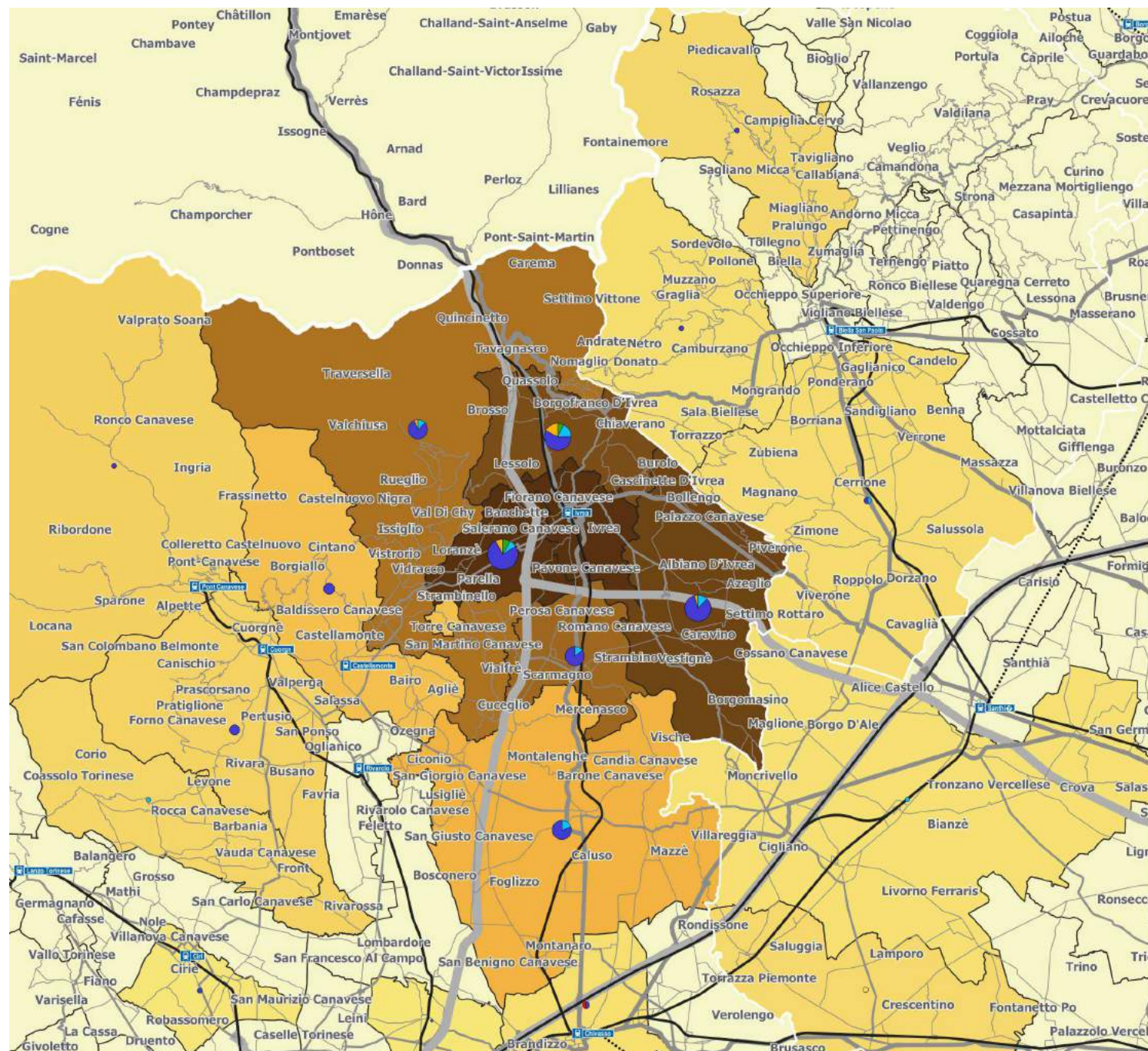
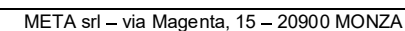


Fig. 4.3.viii – Area di influenza spostamenti occasionali e totali: Ivrea

Elaborazione META



ZONA 10 - CHIVASSESE

Per quanto riguarda il polo di **Chivasso** (aggregato a Brandizzo) l'indagine IMQ evidenzia, con riferimento sia alla sola componente occasionale, sia a quella complessiva, la sua forte capacità polarizzante in almeno quattro direzioni diverse:

- verso Nord (zona di Caluso)
- verso Est/Nord-Est (Comuni di Verolengo, Torrazza Piemonte e Rondissone, ma anche pianura vercellese attorno a Crescentino ed in minor misura a Cigliano e Livorno Ferraris)
- verso Sud/Sud-Est (aree precollinari oltre il Po)
- verso Sud-Ovest (Comuni di cintura come Volpiano, Settimo e Gassino Torinese).

Inoltre, l'influenza di questo polo raggiunge anche, seppur debolmente, le zone di Ivrea, Cuorgnè e persino Asti.

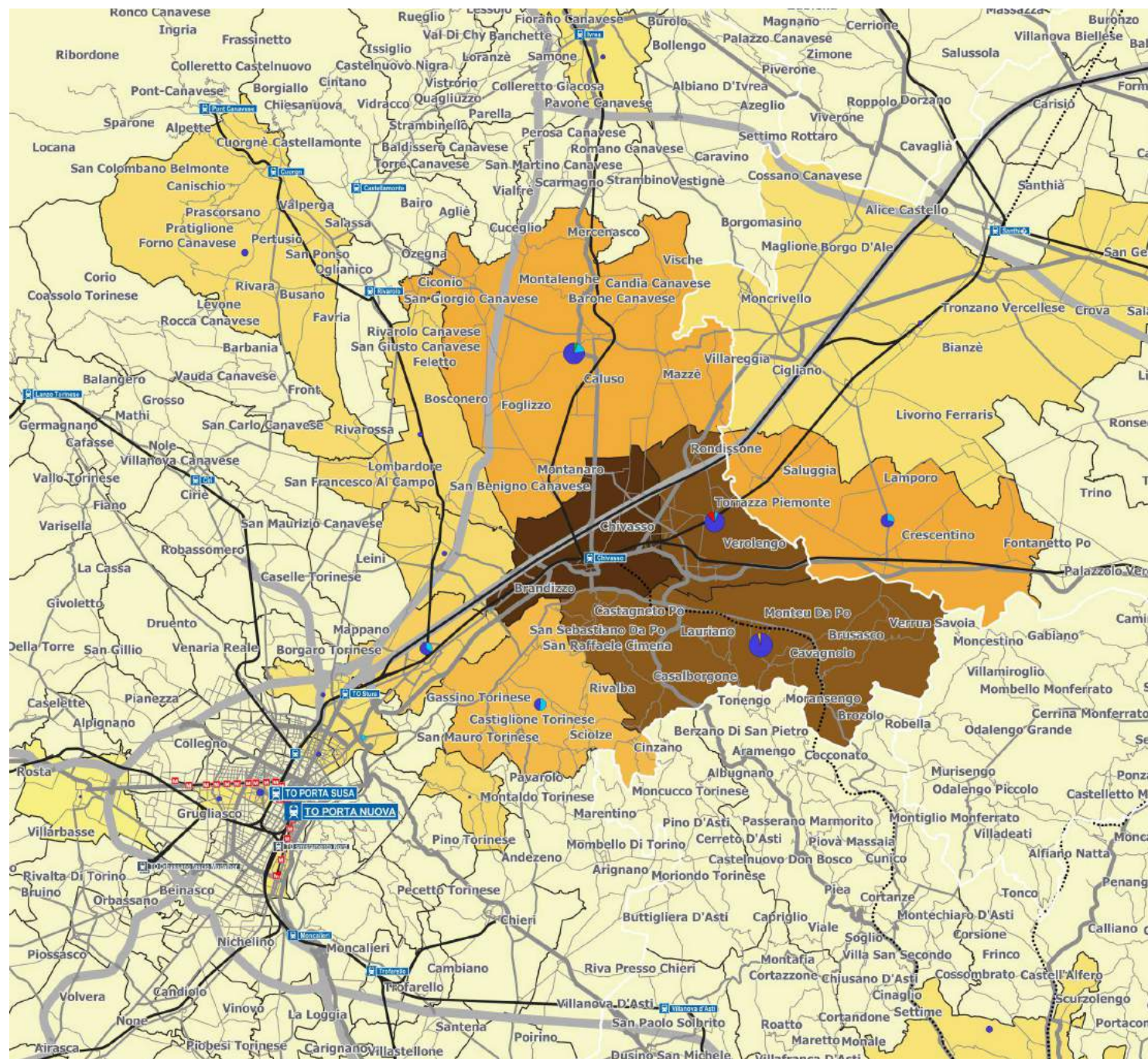
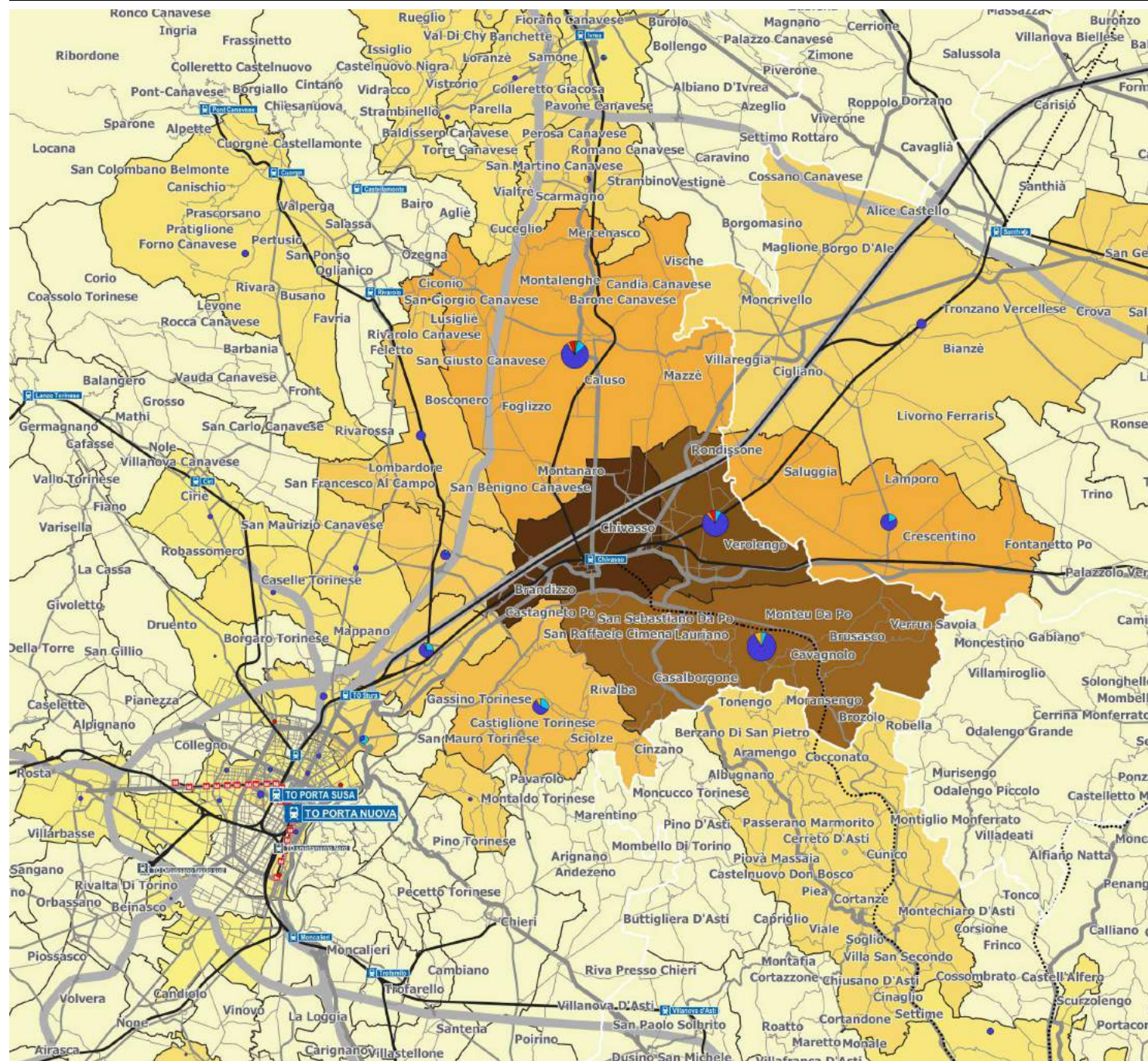


Fig. 4.3.ix – Area di influenza spostamenti occasionali e totali: Chivasso+Brandizzo

Elaborazione META



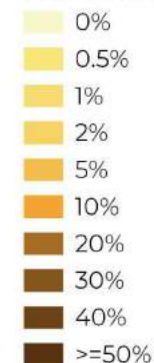
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
CHIVASSO - BRANDIZZO

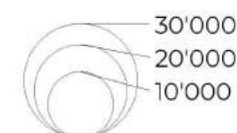
Tutti i motivi (esclusi ritorni a casa)

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.wa 09685100969
www.metaplanning.it

ZONA 11 – CHIERESE-CARMAGNOLESE

Per quanto concerne invece il polo urbano di **Chieri**, esso conferma il suo ruolo polarizzante, più intenso su un ristretto numero di Comuni direttamente confinanti (Cambiano, Pecetto, Pino Torinese, Baldissero, Mombello, Andezeno, Arignano nonché Riva presso Chieri), ma importante anche su un'area più estesa che abbraccia Poirino, il Pianalto astigiano intorno a Villanova, e la porzione più occidentale del Monferrato intorno a Castelnuovo Don Bosco, Cocconato e Montechiaro d'Asti.

Da ultimo, il polo urbano di Carmagnola (aggregato dall'indagine IMQ a Villastellone) tende ad estendere la sua influenza su un ampio bacino che scavalca il confine provinciale cuneese includendo il Roero e la zona di Racconigi e Cavallermaggiore. In territorio metropolitano il bacino funzionale di Carmagnola si estende invece soprattutto in direzione Ovest (Poirino) ed Est (zona di Lombriasco e Pancalieri), perdendo invece gradualmente di intensità in direzione Nord, dove raggiunge comunque sia Moncalieri che Chieri.

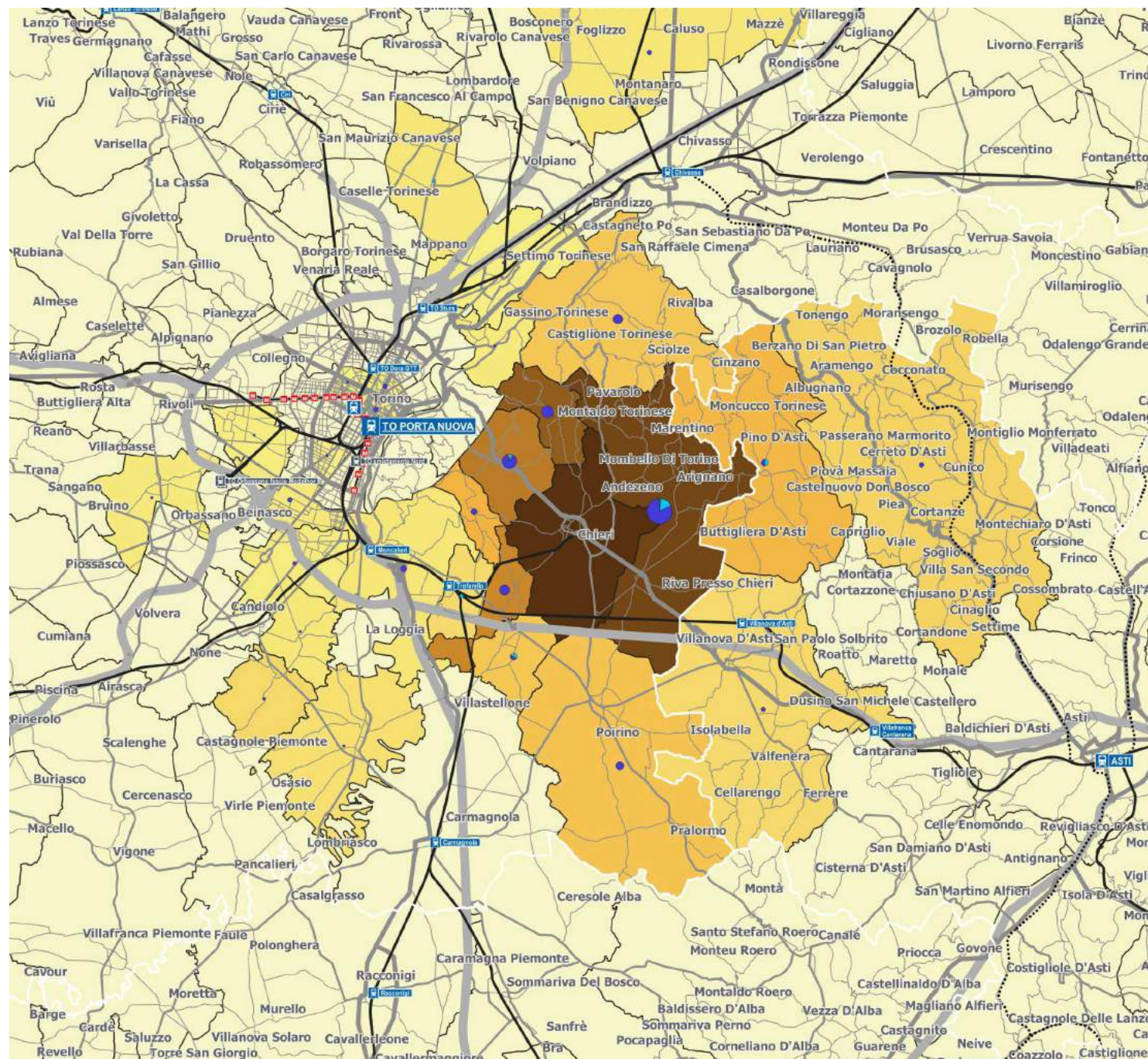
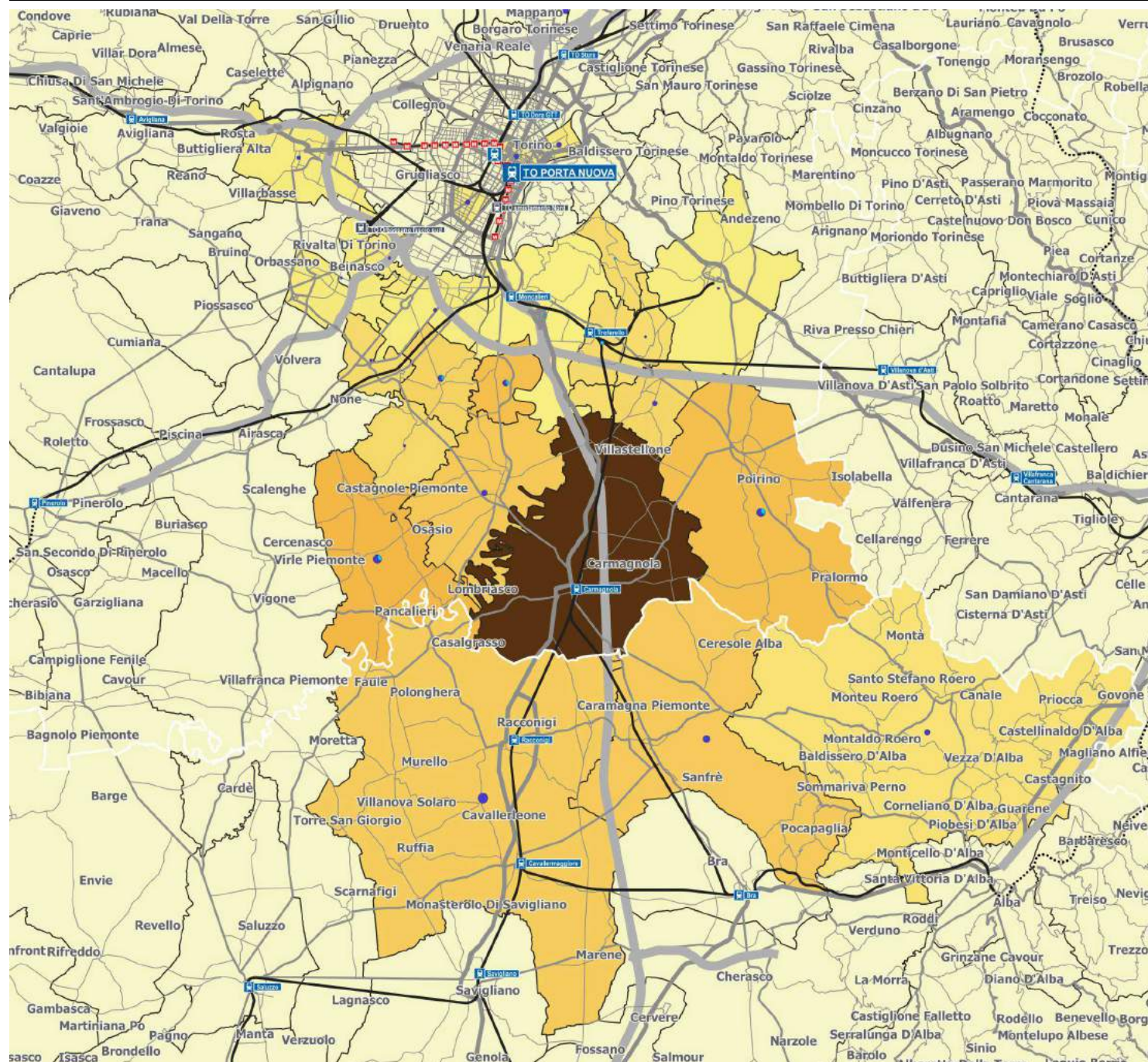


Fig. 4.3.x – Area di influenza spostamenti occasionali:
Chieri e Carmagnola+Villastellone
Elaborazione META



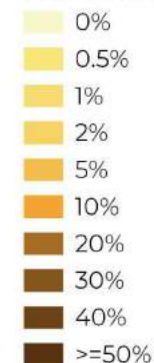
Indagine IMQ 2013 sulla mobilità delle persone
e sulla qualità dei trasporti

Area di influenza della zona:
CARMAGNOLA - VILLASTELLONE

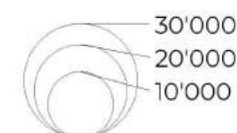
Spostamenti occasionali

LEGENDA

AREA DI INFLUENZA



SPOSTAMENTI ATTRATTI PER MODO



META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META s.r.l.
Via Magenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-94512.49
p.iva 09685100969
www.metaplanning.it

5 Conclusioni

Nel paragrafo conclusivo del presente capitolo si propongono alcune considerazioni/letture preliminari integrate con le informazioni derivanti dai capitoli successivi relativi alla domanda di mobilità e di analisi della popolazione gravitante.

In sintesi:

- 1) Si assiste ad una sostanziale conferma delle polarità già individuate sia dal PTC2 vigente che dal PTR. In particolare pare definita la centralità, oltre quella scontata del capoluogo provinciale, anche di Ivrea, Pinerolo e Moncalieri su cui si propone l'individuazione di polarità superiori rispetto al *range* considerato. Ciò pare in linea con la storica polarità su Pinerolo e Ivrea, mentre per quanto riguarda Moncalieri la dimensione demografica ne rende comprensibile l'esito.
- 2) La scelta dei servizi da considerare può incidere significativamente sull'esito finale. Nel presente caso i servizi individuati sono scelti al fine di far emergere le polarità rilevanti, concentrandone la presenza in pochi centri. Una scelta di servizi di livello inferiore permetterebbe di compensare i valori inferiori ai 10 servizi presenti.

La decisione metodologica di concentrarsi sui servizi rilevanti deriva dalla volontà di gerarchizzare la presenza dei servizi anche, per quanto possibile, qualitativamente; per cui si è scelto di definire servizi la cui evidenza non fosse solo data dalla presenza o meno, ma anche dalla rilevanza che quel servizio è in grado di fornire, come ad esempio il caso dei poli ospedalieri che sono stati estratti anche in virtù delle prestazioni, spesso uniche che possono offrire.
- 3) Le principali difformità rispetto al passato si registrano in contesti provinciali montani e pedemontani, su cui potrebbe essere necessario inserire un correttivo (si veda il caso dei poli locali di Luserna S.G, Perosa Argentina, Pont Canavese, Cavagnolo).
- 4) Singole difformità si registrano nei casi dei poli intermedi di San Mauro e di Leini
- 5) Si propone di affinare il tema della marginalità, che si potrebbe sviluppare attraverso una gerarchizzazione contraria dei centri inferiori, andando ad individuare, oltre che l'assenza di servizi (posta, bancomat, esercizi commerciali, ...) anche aspetti demografici e sociali (invecchiamento della popolazione, storico dei residenti, occupati, ...). Tale indice potrebbe trovare spazio anche nella concettualizzazione di un modello policentrico e gerarchico.