

UN TERRITORIO SOSTENIBILE AD ALTA RELAZIONALITÀ

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

Strategie e progetti per lo sviluppo

COMITATO DI PILOTAGGIO 11 GIUGNO 2008

DOCUMENTO PRELIMINARE DI SINTESI

Sommario

1	Premessa: perché un piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino – Lione.....	4
2	L’approccio alla costruzione del Piano strategico	5
2.1	Il piano strategico: un’occasione unica per disegnare uno scenario condiviso per lo sviluppo	5
2.2	L’attività di ascolto	6
2.2.1	Tavoli di Ascolto.....	6
2.2.2	Incontri del Comitato di Pilotaggio.....	7
3	La visione del piano: un territorio ad “alta sostenibilità e relazionalità”	7
3.1	Dalla visione guida alle linee strategiche	9
3.1.1	Primo asse: la qualità territoriale	13
3.1.2	Secondo asse: relazionalità e mobilità	14
3.1.3	Terzo asse: attrattività e promozione del territorio.....	15
4	Governance, sussidiarietà, programmazione e gestione del Piano Strategico: il Comitato di Pilotaggio promosso dalla Provincia di Torino	17
4.1	Azioni strategiche di sistema	18
5	I prossimi appuntamenti	19
5.1	Gli obiettivi operativi dell’attività di progettazione	19
5.2	Gli elaborati del dossier progettuale.....	20

1 Premessa: perché un piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino – Lione

L'obiettivo di fondo del processo di Pianificazione strategica avviato, si riassume nel conseguimento di un **efficace sistema di governance territoriale** rispetto ai temi dello sviluppo locale, che costituisce chiave di volta per l'elaborazione di efficaci strategie di coesione sociale e di sviluppo economico.

Il sistema territoriale a partire delle traiettorie di sviluppo locale fin qui individuate dai singoli quadranti di riferimento deve **riprogettare in modo integrato le strategie di sviluppo** partendo dalle scelte strategiche indicate nel quadro del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi e nell'ambito del mandato conferito all'Osservatorio per la Torino – Lione dal Tavolo del 30-01-2008, ma ponendo al centro la **cooperazione per lo sviluppo** e la **condivisione di una visione strategica** integrata del futuro della territorio. La competenza tecnica ed il consenso istituzionale che si vuole costruire intorno al processo di Piano Strategico contribuiranno a gettare solide basi per affrontare la sfida della programmazione delle risorse e degli investimenti previsti.

Il processo di Piano Strategico intende **porre al centro il territorio ed i suoi attori**, l'insieme di relazioni che il sistema è capace di produrre, le risorse materiali e immateriali delle comunità, il sapere come patrimonio originale del contesto locale, il saper fare come capacità tecniche acquisite dagli attori dello sviluppo nel corso del tempo. Le singole azioni di piano dovranno presupporre una forte coesione orizzontale ed una coesione di strategie che vanno oltre il semplice partenariato formale. Il risultato immediato che si otterrà con questo modo di operare, superate le difficoltà iniziali, sarà un attivo e reale coinvolgimento di tutti gli attori impegnati nel processo di Pianificazione strategica.

Il processo di pianificazione strategica deve sviluppare uno **scenario di sviluppo** coerente con le politiche di sviluppo regionale ed entro il quale disegnare una traiettoria condivisa verso una **regione aperta** che interpreti **l'arco alpino come connettivo**, e che colleghi le **regioni occidentali dell'arco latino** alla **macro-regione economica Alpino–Padana**.

Il processo di Pianificazione strategica deve **definire un sistema di coordinate socio-economico-territoriali** per l'insieme dell'ambito territoriale di riferimento, e proporsi come percorso sostenibile per l'elaborazione di un progetto di sviluppo integrato. Il Piano si articolerà per **progetti di tipo strategico** di scala sovra comunale nell'ambito dei principali sub–ambiti del sistema territoriale di riferimento.

Alla fine del percorso di pianificazione strategico dovrebbe essere possibile disegnare in modo condiviso dalla Provincia, la Regione, il Comitato di Pilotaggio e l'Osservatorio per la Torino–Lione, un **“Progetto di Territorio”** che possa efficacemente **accompagnare le trasformazioni del sistema strategico della mobilità e dell'accessibilità all'Area Metropolitana** e valorizzare il correlato mutamento del quadro delle opportunità di sviluppo.

Dovrà trattarsi, beninteso, non di un Progetto di Territorio di tipo statico ma **dinamico** basato su **processi di governance**, ispirato da una **visione aggregante e mobilitante**, ma sufficientemente **flessibile** da potersi adeguare al cambiamento del sistema delle criticità e delle risorse.

2 L'approccio alla costruzione del Piano strategico

Il Piano strategico più che un documento è un **processo inclusivo**, una **agenda di temi e obiettivi** condivisi ma aggiornabili. Un processo che **dialoga** in maniera appropriata e trasparente con gli **strumenti di governo del territorio e dello sviluppo**: i piani prescrittivi, le leggi, le politiche pubbliche con cui non deve essere confuso.

2.1 Il piano strategico: un'occasione unica per disegnare uno scenario condiviso per lo sviluppo

Il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione, oggetto del piano strategico, può esser letto come **sistema locale a vari livelli**. Si tratta innanzi tutto di **un'entità geografica**, suscettibile di analisi economica, sociale, territoriale. A questo tipo di analisi è stata dedicata la fase diagnostica del piano, che ha largamente utilizzato e rielaborato indagini già esistenti: il quadro che ne risulta, anche dove non esplicitamente dichiarato, sta alla base delle analisi delle tendenze evolutive del Piemonte e del posizionamento competitivo dell'ambito territoriale di riferimento.

Perché il sistema locale in esame non resti pura "espressione geografica" (nel senso in cui lo era l'Italia per Metternich nel 1814) è necessario far riferimento ad altri due livelli di definizione. In primo luogo, quello per cui vengono spesso utilizzate espressioni come "**identità collettiva**" e "**senso di appartenenza**": gli attori presenti nel sistema se ne considerano componenti, e identificano esplicitamente o implicitamente valori e interessi comuni. Una analogia con quanto indicato, inizia senz'altro ad emergere nel sistema locale considerato: lo mostrano tra l'altro i risultati dei tavoli di ascolto fondamentali per la redazione del piano strategico, che hanno contribuito a precisare negli attori considerati la consapevolezza dell'esistenza di interessi e possibili orizzonti progettuali comuni. L'identità collettiva esistente ha sicuramente radici lontane nel tempo; ma è certo risultata rafforzata e modellata in tempi recenti da atteggiamenti sia "positivi" (derivanti dal coinvolgimento nella preparazione e nella gestione dei giochi olimpici) sia prevalentemente difensivi (opposizione alla realizzazione della TAV percepita come minaccia). Un aspetto che gli attori coinvolti dovranno tenere in seria considerazione è che questi passaggi nella costruzione dell'identità sono stati fortemente influenzati dall'esterno, e hanno avuto carattere prevalentemente reattivo, contribuendo alla creazione di un'immagine del sistema considerato che non è necessariamente o completamente quella in cui gli attori si riconoscono. A questo proposito ci pare esemplificativo quanto sarà esposto nella parte del capitolo di benchmarking internazionale.

Un sistema locale raggiunge però un livello di integrazione forte solo quando — oltre ad avere confini ragionevolmente individuabili all'interno dei quali gli attori si riconoscono come membri di una comunità — manifesta **capacità di azione collettiva**. La capacità di azione collettiva di un sistema non comporta oggi normalmente la costituzione di un unico attore (ad es. il governo locale) ma piuttosto la presenza di forme più complesse di governance che coinvolgono attori pubblici, privati, associativi. Questo vale per la Val di Susa — ma anche in generale nel territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione —, con un'accentuazione anche a questo livello della rilevanza degli interventi esterni: l'individuazione/proposta effettuata nel piano di obiettivi e azioni coerenti mostra come, anche in presenza di obiettivi localmente condivisi, le azioni facciano spesso capo a decisori esterni all'area. Ne risulta che va fortemente sviluppata la capacità di interagire con questi attori, sviluppando da un lato capacità di negoziazione e di lobbying, dall'altro strutture di monitoraggio che consentano il *learning by monitoring*, la capacità cioè di seguire i risultati

delle interazioni in corso e i vantaggi/svantaggi che esse presentano per il territorio. La struttura di monitoraggio allo studio, così come alcuni punti specifici dell'analisi *swot*, fanno precipuo riferimento a tale capacità di *governance* complessiva del progetto.

Il sistema locale soggetto/oggetto del piano è parte del **Piemonte**: una regione per la quale è in corso un **processo di ridefinizione dell'appartenenza ad aree geo-politiche più vaste**. Secondo il punto di vista adottato, le unità territoriali pertinenti di cui il Piemonte fa potenzialmente parte, a scala nazionale o internazionale, sono parecchie. Adottando come criterio quello delle azioni politicamente rilevanti (accordi, alleanze, joint-ventures, progetti comuni, attività di lobbying comune a livello europeo ecc.) si scopre che le prospettive possibili sono probabilmente le seguenti:

- una prospettiva nord-ovest, che presenta ancora due varianti, a seconda che il Piemonte punti a special relationships con la Liguria o la Val d'Aosta o punti anche a un'integrazione più forte con la Lombardia (la seconda sembra fatto propria, tra gli altri, dalla Fondazione delle Province del Nord-Ovest);
- una prospettiva "spazio alpino" o "macro-regione alpina": storicamente rilevante, oggetto soprattutto nell'ultimo decennio del secolo scorso di sforzi rimasti spesso volontaristici, questa prospettiva è oggetto di tentativi di rivitalizzazione, che trovano espressione simbolica, ad esempio, nell'apertura a Bruxelles di una rappresentanza congiunta delle cinque regioni coinvolte;
- una prospettiva "**Nord**". Elaborata a livello intellettuale soprattutto a partire dalle ricerche degli anni '90 della Fondazione Agnelli sulla Padania, ripresa oggi su impulso della Regione Piemonte in un "progetto Nord" che coinvolge istituti piemontesi (Ires Piemonte) e lombardi (Irer, Irrso), questa prospettiva è probabilmente destinata ad accrescere la sua rilevanza per ragioni politiche, legate in particolare alle coalizioni e ai conflitti che certo segneranno la strada del federalismo fiscale.

In tutte le prospettive considerate la **Val di Susa** — ma anche in generale nel **territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino–Lione**— ha, non solo potenzialmente, un **ruolo cruciale**. L'esito delle vicende che la riguardano, in primo luogo (anche se non soltanto) in materia di logistica e di trasporti, è destinato ad influire in maniera sensibile sull'evoluzione delle prospettive sopra citate. Il processo di pianificazione strategica, in fase di definizione ma soprattutto di programmazione e attuazione delle azioni più significative, non può non tenerne conto: si tratta di un caso per certi aspetti esemplare di interazione tra scale territoriali differenti, che costituisce per il nostro sistema locale **una sfida e un'opportunità forse storicamente irripetibile**.

2.2 L'attività di ascolto

Un'attività particolarmente significativa nel processo di pianificazione strategica è stata l'attività di ascolto svolto durante gli incontri sul territorio di cui si rende conto negli incontri del Comitato di Pilotaggio.

L'attività di ascolto del territorio è stata organizzata sulla base di **tavoli territoriali**. I dati dell'ascolto sono riassunti nel seguente prospetto che tiene conto delle riunioni "di quadrante"

2.2.1 Tavoli di Ascolto

Numero incontri: 6

Totale partecipanti: 106 di cui 16 appartenenti ad associazioni di categoria o rappresentanti dei sindacati

Macroarea/Comunità Montana	data	Numero partecipanti		
		totale	Amministrazioni/enti	Associazioni di categoria e sindacati
1. Quadrante Nord AMT e Torino (esteso a Brandizzo, Chivasso e Volpiano)	5 maggio 2008	12	8	4
2. Quadrante Ovest AMT, Collina Morenica e Torino (esteso a Venaria)	6 maggio 2008	24	20	4
3. Comunità Montana Val Sangone	6 maggio 2008	9	7	2
4. Comunità Montana Bassa Val Susa e Val Cenischia	7 maggio 2008	26	23	3
5. Comunità Montana Bassa Val Susa e Val Cenischia, Comunità Montana Val Sangone, Comunità Montana Val Ceronda e Casternone (esteso Comunità Montana Alta Val Susa)	7 maggio 2008	18	16	2
6. Comunità Montana Alta Val Susa	13 maggio 2008	17	16	1

A fianco di quelli sopra indicati si sono svolti alcuni **incontri specifici** con i comuni della Val Cenischia, la Comunità Montana della Val Sangone (Assemblea dei Sindaci), la Comunità Montana della Val Ceronda e Casternone (Presidente).

2.2.2 Incontri del Comitato di Pilotaggio

- 24 aprile 2008
- 19 maggio 2008

3 La visione del piano: un territorio ad “alta sostenibilità e relazionalità”

I presupposti dell’operazione voluta e avviata dalla Provincia di Torino insieme ai diversi comuni, alle Comunità montane, ai rappresentanti delle forze economiche e sociali, dell’Osservatorio per la Torino-Lione, riguardano la volontà comune di ragionare in termini programmatici del futuro del territorio oggetto del piano.

In particolare si assumono come principi guida quelli di ragionare:

- secondo una **logica policentrica**, che valorizzi le diverse identità e vocazioni, perseguendo una maggiore integrazione e un riequilibrio territoriale tra aree forti ed aree deboli;
- **con una visione sovralocale**, che superi i particolarismi e inquadri le problematiche locali adottando un punto di vista più ampio, di quadrante territoriale;
- **in termini di priorità strategiche**, concentrando quindi l'attenzione su un numero limitato di tematiche considerate decisive e con una visione temporale di medio raggio 10/15 anni);
- **considerando superate la vecchia logica delle compensazioni**, ed invece mettendo al centro il tema delle comuni prospettive di sviluppo.

Nei diversi incontri svolti nella fase di avvio della costruzione del piano si sono confrontate liberamente idee ed immagini del territorio in parte diverse ed in parte convergenti. Del resto la pianificazione strategica rappresenta un modo di affrontare i problemi secondo logiche interattive piuttosto che razional-comprehensive, ed il suo valore aggiunto specifico sta nella possibilità di far avanzare una riflessione al futuro creando delle convergenze tra attori diversi verso alcuni obiettivi di medio-periodo riconosciuti di rilevanza prioritaria.

La direttrice ferroviaria Torino-Lione attraversa territori diversi per vocazioni, dinamiche evolutive, intensità dei processi. Dalla area metropolitana, più direttamente legata nelle sue traiettorie ai processi generati dal capoluogo (industrializzazione, metropolizzazione), fino ai territori di alta quota specializzati nel turismo invernale e recenti protagonisti della vicenda olimpica, i quasi 100 km di estensione longitudinale mostrano situazioni diversificate.

Nella costruzione di una visione guida comune si intende valorizzare tali differenze tra i contesti territoriali, assecondandole nelle loro potenzialità di sviluppo, ma orientandole al rafforzamento delle rispettive complementarietà, in una visione unitaria ed integrata. In sostanza lo scenario adottato è quello di **un sistema multipolare integrato**.

L'elemento centrale e comune nella visione al futuro espressa dagli attori locali, la vera priorità riconosciuta rispetto alla quale si vuole operare, è il **recupero della qualità territoriale**, quale strumento per incrementare vivibilità e attrattività del territorio. Non si tratta di un concetto astratto ma di un grande obiettivo multidimensionale che riguarda:

- la valorizzazione della rete degli elementi naturali e storici;
- la messa in sicurezza del suolo dai rilevanti pericoli di dissesto idrogeologico;
- la riorganizzazione razionale degli insediamenti residenziali e produttivi;
- il ripensamento del rapporto tra infrastrutture e ambiente;
- una rinnovata attenzione alle risorse naturali locali (acqua, legno).

Tale visione integrata poggia in sostanza sul ribaltamento di un rapporto tra sviluppo socio-economico e valori del territorio che nel recente passato ha prodotto esiti ampiamente insoddisfacenti: non si tratta solo di intervenire in modo riparativo su alcune specifiche "ferite" (dai danni causati dalle frane alle cave, dagli elettrodotti ai complessi industriali dismessi), ma più in generale ed in modo più strutturale, di mettere in sicurezza il territorio e recuperare ordine e spazio attraverso una razionalizzazione coordinata delle reti e degli insediamenti.

L'aspirazione comune ad un incremento qualitativo risponde anzitutto ad una sentita esigenza di qualità della vita per chi abita il territorio, ma è condizione importante anche la sua crescita economica, cioè per la possibilità di continuare a creare occupazione, benessere, a sviluppare attività imprenditoriali, promuoverne l'immagine.

In questa logica, l'approccio del piano strategico è quello di orientare la crescita economica puntando da un lato su una maggiore sostenibilità degli insediamenti produttivi e dall'altro su quei fattori in grado di creare nuovo sviluppo, senza pregiudicare la qualità territoriale: ricerca e innovazione, servizi per la logistica, turismo, agricoltura di qualità.

La promozione turistica dei valori ambientali, naturali, storici e culturali del territorio in particolare, deve sfruttare la scia positiva non solo delle Olimpiadi ma più in generale del rilancio di Torino come meta del turismo short-break, valorizzando l'abbinamento tra il contesto metropolitano ed i territori collinari e montani.

Accanto alla qualità territoriale, l'altra dimensione importante che caratterizza la visione al futuro sostenuta dal piano è l'attenzione alla relazionalità: facilitare la connettività interna ed aprire il territorio ancora di più ai rapporti con altri contesti. Relazionalità intesa quindi nelle sue diverse componenti e dimensioni: di corto e di lungo raggio, di persone e di merci. Storico territorio di transito, per la sua posizione geografica l'ambito oggetto del piano strategico potrà giocare le sue carte se sarà capace di rafforzare i livelli di integrazione interni (tra il polo torinese, l'area metropolitana e le valli) che esterni (il nord-ovest italiano, la Francia).

In questa chiave, ai fini della coerenza della vision, appare decisivo il **riorientare il modello di mobilità verso una maggiore sostenibilità**. A fronte di una crescita della domanda, l'obiettivo condiviso è quello di invertire una tendenza all'aumento esponenziale degli spostamenti individuali, tendenza che si sta rivelando ambientalmente ed economicamente insostenibile, riequilibrando il rapporto tra gomma e ferro, tra trasporto individuale e trasporto collettivo. Gli investimenti coordinati sulle ferrovie regionali e metropolitane, sull'intermodalità, rappresentano da questo punto di vista una priorità importante anche per facilitare l'integrazione interna e limitare il rischio di una marginalizzazione dei contesti periferici rispetto ai luoghi dello sviluppo, di un ulteriore isolamento dovuto alla scarsa integrazione dei "territori deboli" con le aree forti.

3.1 Dalla visione guida alle linee strategiche

Naturalmente i temi sin qui evocati vedono già al lavoro da tempo gli enti locali comunali, la provincia e la regione; il passo in avanti che si intende realizzare in questa fase attraverso il piano strategico (che costituisce, al fondo, un documento di orientamento delle politiche), è quello di supportare progetti promossi in forma cooperativa da attori diversi. Il tentativo è quello di porre al centro uno sforzo congiunto, un progetto coordinato che riduca le fragilità strutturali del territorio e ne metta in rete i punti di forza, le eccellenze ed i valori in modo da renderlo più abitabile, competitivo e coeso.

Sulla base di quanto enunciato in precedenza in merito agli elementi salienti di una visione al futuro del territorio, è fondamentale selezionare ed riorganizzare la progettualità comune in relazione ad alcuni obiettivi di fondo coerenti. L'elaborazione sin qui condotta ha portato a selezionare tre grandi tematiche comuni, che si declinano talvolta in termini molto diversificati nei singoli quadranti:

- quella relativa alla conquista di una maggiore qualità insediativa ed ambientale che rimetta ordine e ridisegni in modo razionale l'uso dello spazio;
- quello legata allo sviluppo della relazionalità supportata dalla realizzazione di un modello di mobilità più equilibrato e sostenibile;
- quella inerente un rafforzamento della capacità di rendere fruibili ed attrattivi i valori del territorio.

Per dare concretezza a tale visione, a loro volta ciascuna di queste tre linee strategiche si declina in una serie di azioni (vedi schema sotto) che attraverso alcuni progetti condivisi, possono supportare le vocazioni di fondo del territorio.

<i>Visione</i>	<i>Assi</i>	<i>Linee strategiche</i>
<p>Un territorio che reinveste nella sicurezza e nella qualità, orientando le trasformazioni e le produzioni verso la sostenibilità.</p> <p>Un territorio capace di sfruttare al meglio il proprio posizionamento geografico e le proprie risorse naturali, storiche e culturali, sviluppando una forte relazionalità locale e sovralocale</p>	Primo asse: qualità territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Mettere in sicurezza il territorio • Promuovere il riordino urbanistico ed il design del paesaggio • Valorizzare i fattori locali di sviluppo sostenibile (acqua, energia, agricoltura, filiera del legno) • Migliorare, in una prospettiva di sostenibilità, la qualità degli insediamenti produttivi, limitando lo spreco di suolo • Garantire i servizi di base per continuare ad abitare la montagna
	Secondo asse: relazionalità e mobilità	• Costruire una mobilità collettiva efficiente e sostenibile
		• Promuovere una logistica innovativa come fattore di sviluppo e innovazione capitalizzando il posizionamento geografico
		• Sviluppare la relazionalità transfrontaliera
	Terzo asse: attrattività e promozione del territorio	• Qualificare i beni culturali di eccellenza come traino dello sviluppo
		• Consolidare l' eredità olimpica
		• Individuare le opportunità per un “turismo dolce” nei territori integri
		• Sfruttare il potenziale delle reti materiali e immateriali

3.1.1 Primo asse: la qualità territoriale

- **Mettere in sicurezza il territorio**

In relazione all'obiettivo centrale della qualità territoriale la **garanzia di vivere in un territorio "sicuro" rispetto al rischio idrogeologico**, diventa nel territorio oggetto del PS, una priorità assoluta.

La modificazione del clima ha accelerato alcuni processi, taluni dei quali degenerativi, in relazione alle temperature medie più elevate (minore innevamento, ritiro dei ghiacciai) od alle concentrazione di eventi atmosferici in particolari periodi dell'anno (lunghi periodi di precipitazioni dopo lunghi periodi di assenza, forti precipitazioni concentrate).

Una parte considerevole dei problemi idrogeologici deriva, senza dubbio, dal **non corretto utilizzo del territorio**; peraltro da tempo la sua manutenzione (boschi, aste fluviali principali e secondarie, rii) non è più come in passato affidata alla pratica e buona conoscenza degli abitanti, che traendone reddito sapevano ben calibrare con l'esperienza tramandata l'esigenza della "raccolta" con la necessità della conservazione della fonte di reddito.

Il recentissimo evento alluvionale che ha colpito in modo rilevante il territorio oggetto del piano strategico, ha mostrato come occorra **intervenire in modo strutturale** nelle zone coinvolte per risolvere le situazioni "critiche" già in gran parte conosciute, superando la logica degli interventi "postumi", e la cultura della "riparazione" dei danni.

Occorrono risorse adeguate per realizzare un quadro di interventi che preveda **interventi strutturali sui versanti, sul reticolo idrografico, e sulle infrastrutture**. E' chiaro, peraltro, che i problemi che si determinano non sono delimitabili all'interno dei confini amministrativi ed è necessario pertanto **un'azione di grande unitarietà** fra i soggetti responsabili della tutela e governo del territorio con interventi di scala temporale e territoriale diversa. Ciò vale soprattutto per ciò che riguarda i corsi d'acqua, che vanno studiati in tutto il loro percorso per definire le corrette indicazioni manutentive.

- **Promuovere il riordino urbanistico ed il design del paesaggio**

Il tema della qualità si declina, oltreché in termini di sicurezza, soprattutto in relazione ad un recupero di qualità insediativa.

Da questo punto di vista oggi è forte la consapevolezza che la sovrapposizione nel tempo di una serie di infrastrutture lineari ad alto impatto tra loro non coordinate (autostrade e tangenziali, strade statali, ferrovia, linee elettriche), nonché gli utilizzi del suolo a fini produttivi oggi cessati (dalle cave ai grandi recinti industriali) ha inferto numerose "ferite" sul territorio, penalizzandone l'attrattività e l'abitabilità.

C'è una **domanda diffusa di "design territoriale"** che ridia forma, ordine ed identità alle parti, che ripensi in modo innovativo l'atterraggio delle infrastrutture (ne è un esempio il recente concorso per la mitigazione degli elementi visivi, ambientali ed estetici del tratto finale dell'Autostrada A32).

Anche in questo caso, come per il tema della sicurezza dal rischio idrogeologico, solo **una logica complessiva di coordinamento sovracomunale** può consentire di affrontare questo tema in modo efficace, individuando alcuni progetti comuni anche relativi **all'eliminazione di barriere e all'attenuazione dell'impatto delle reti impiantistiche** (ipotesi di interramenti ecc.).

- **Valorizzare i fattori locali di sviluppo sostenibile (acqua, energia, agricoltura, filiera del legno)**

Disponibilità di risorse idriche, ampiezza del capitale boschivo, sono indubbiamente **elementi di ricchezza del territorio**, che meritano di essere ulteriormente messi a valore.

Nell'ambito di una nuova e diversa visione dello sviluppo del territorio, attenta ai fattori ambientali, i temi delle risorse idriche (abbondanti in questa zona), della produzione e del consumo di energia, della tutela di un'agricoltura di qualità possono essere messi al centro di **progetti comuni innovativi** a scala sovralocale. Guardando al futuro si tratta certamente di temi che acquisteranno sempre maggiore rilevanza.

In particolare sul tema dell'energia da fonti rinnovabili in alta montagna e su quello dello sviluppo della filiera del legno, si tratta di passare dalla formulazione di ipotesi a sperimentazioni concrete da diffondere in una seconda fase.

- **Migliorare, in una prospettiva di sostenibilità, la qualità degli insediamenti produttivi, limitando lo spreco di suolo**

Parte del territorio interessato dal piano strategico è stato interessato da processi di trasformazione della base produttiva di notevole portata, come testimonia visibilmente la presenza di grandi contenitori industriali dimessi. Tuttavia l'industria manifatturiera permane una realtà importante, e le imprese domandano **nuove localizzazioni**. Vi è il **rischio concreto di un grande spreco di territorio**, a danno del suolo agricolo, che invece andrebbe difeso e tutelato.

Il piano strategico punta quindi, come opzione di fondo, ad indirizzare maggiormente tale domanda verso un **riutilizzo di aree già urbanizzate**, tutelando il suolo agricolo,

Allargando lo sguardo, il tema è quello di migliorare, all'interno di una visione nuova del rapporto tra sviluppo economico e risorse territoriali, la qualità ambientali degli insediamenti industriali, promuovendo la costituzione di aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea).

- **Garantire i servizi di base per continuare ad abitare la montagna**

A fronte di una reale **integrità del patrimonio ambientale**, alcuni territori montani rischiano la **totale marginalità ed un ulteriore spopolamento** a causa della mancanza di servizi di base, della difficile accessibilità, della inadeguatezza delle reti (gas, banda larga, tv..). Il patrimonio edilizio versa in gravi condizioni di degrado, nei centri storici ed ancor più nelle borgate abbandonate. L'economia locale legata alla montagna non turistica, non consente, al momento, di ricavare risorse sufficienti a garantire la manutenzione di un così rilevante patrimonio naturale ed antropico.

Occorre sperimentare modalità innovative (come i servizi a chiamata) per garantire un livello minimo di servizi e facilitare così il ritorno in montagna, dove peraltro vi è una capacità insediativa non utilizzata.

3.1.2 Secondo asse: relazionalità e mobilità

- **Costruire una mobilità collettiva efficiente e sostenibile**

In un così vasto ambito territoriale, in cui peraltro si sommano dinamiche relazionali proprie dell'area metropolitana torinese e flussi di merci e persone a scala nazionale ed internazionale, **i temi della mobilità locale risultano centrali per tutti**.

L'obiettivo di una maggiore integrazione dell'area vasta deve partire dall'estensione di un modello (in alcuni casi già in parte realizzato) in cui accanto alle grandi direttrici delle "reti lunghe" sia sviluppata **un'offerta adeguata di trasporto collettivo su ferro**, ed in modo complementare a questo su gomma, **al servizio dell'abitabilità dei territori**.

In questo ambito il piano strategico intende supportare ancora di più la **costruzione di un sistema a rete** in cui i **nodi di scambio ferro-gomma** consentano il **massimo sviluppo dell'intermodalità** nell'ottica di garantire un servizio di collegamento sostenibile a scala territoriale.

- **Promuovere una logistica innovativa come fattore di sviluppo e innovazione capitalizzando il posizionamento geografico**

A fronte del nevralgico posizionamento geografico (in ambito nazionale ed internazionale) del territorio oggetto del piano e degli interventi infrastrutturali realizzati, in corso di realizzazione e programmati, si aprono grandi opportunità legate ad una **moderna ed efficiente gestione dei flussi di merci, basata sull'intermodalità**.

Anche le recenti elaborazioni di programmazione strategica di livello nazionale (l'ipotesi di piattaforme territoriali strategiche del Ministero Infrastrutture) sottolineano che si tratta di un potenziale sistema logistico con forti prospettive di crescita, soprattutto in virtù del progressivo incremento dei traffici marittimi fra Mediterraneo ed Estremo Oriente. I porti del Ponente ligure sono, infatti, candidabili a divenire fra i principali terminali marittimi di tali traffici per due ordini di ragioni: la prossimità geografica ai grandi mercati dell'Europa centro occidentale e la possibilità di istituire connessioni veloci con il Corridoio V attraverso i nodi di Torino (**interporto di Orbassano**) e Novara.

Già sono in atto iniziative rilevanti ed altre stanno per nascere o sono in fase di programmazione. Lo sviluppo di un moderno settore della logistica rappresenta dunque una fondamentale prospettiva di sviluppo che richiede tuttavia una **strategia di offerta coordinata** da parte degli enti locali e degli operatori ed un'attenta pianificazione.

- **Sviluppare la relazionalità transfrontaliera**

Il territorio interessato dal piano strategico ha **legami storicamente forti, di tipo culturale e socioeconomico**, con le regioni transalpine ed è per questo, oltre che per evidenti ragioni geografiche, particolarmente vocato a costituire la **porta trasfrontaliera terrestre** tra l'Italia e l'Europa sud-occidentale.

In particolare la vicinanza geografica con la Francia, l'omogeneità territoriale e di contro la profonda diversità in termini di opportunità/modelli di gestione, richiede di presidiare ed orientare questo rapporto in modo tale da trarne maggiori benefici per la parte italiana. Da un lato il miglioramento dei collegamenti, dall'altro il consolidamento delle cooperazioni sono i due ambiti di lavoro su cui si possono fare passi in avanti.

L'opportunità di disporre di una **stazione internazionale in Val di Susa** darebbe una grande spinta alla proiezione internazionale del territorio.

3.1.3 Terzo asse: attrattività e promozione del territorio

- **Qualificare i beni culturali di eccellenza come traino dello sviluppo**

Il territorio oggetto del piano strategico è anche contrassegnato dalla presenza di **singoli emergenze architettoniche** di carattere storico. Si tratta di grandi e piccoli attrattori: oltre alla **Venaria**, che sta mobilitando notevoli flussi turistici, vi è in primo luogo **la Sacra, Susa, l'Abbazia di Novalesse**...ma anche la Certosa di Collegno, la Precettoria di Sant'Antonio di

Ranverso, la fortezza di Exilles, contenitori storici che se opportunamente valorizzati, rifunzionalizzati, gestiti e messi in rete potrebbero giocare un ruolo importante per incrementare l'attrattività turistica ed alimentare nuovi circuiti economici.

La sfida riguarda la costruzione di un'offerta integrata che a partire da una promozione di alcuni "beni-faro", valorizzi anche i beni meno noti.

Anche in questo caso il tema dell'accessibilità diventa centrale: il piano strategico intende quindi promuovere quei progetti che mirano a **rendere fruibili i beni, in una logica di rete.**

- **Consolidare l'eredità olimpica**

I Giochi olimpici del 2006 ed il loro riconosciuto successo, hanno lasciato sul territorio non solo opere da riutilizzare, ma anche un'immagine positiva ed un apprendimento sul fronte della capacità organizzativa e dell'accoglienza.

Si tratta di consolidare questa **specializzazione turistica basata sull'eccellenza negli sport invernali**, tenendo conto della agguerrita concorrenza (sul piano dei prezzi) di altri territori alpini (italiani e francesi) che godono di vantaggi di base infrastrutturali, fiscali, normativi, finanziari.

Inoltre occorre promuovere azioni finalizzate a **promuovere turisticamente la montagna anche nella stagione estiva.**

In questa chiave anche nell'alta montagna occorre perseguire la ricerca di un nuovo e **migliore equilibrio tra sviluppo turistico ed ambiente.**

- **Individuare le opportunità per un "turismo dolce" nei territori integri**

Per alcune parti del territorio la vocazione turistica è legata al **valore, sempre più raro, dell'integrità del paesaggio montano, all'enogastronomia**, alla rete dei percorsi naturalistici, a **forme di ricettività alternative** a quelle ad alto impatto.

La promozione di un **turismo sostenibile** è la principale chance di prosperità per ambiti che hanno come principale risorsa il rispetto per ambiente, la ruralità e le tradizioni originari: un'offerta in grado di **intercettare alcuni nuovi bisogni individuali** che si concretizzano in una diffusa e **crescente domanda sociale di specificità**, di elementi differenziati, di tipicità locale, domanda particolarmente forte in una macroregione con popolazione ad elevato reddito come quella in cui è inserito il territorio del piano.

- **Sfruttare il potenziale delle reti materiali e immateriali**

Il territorio oggetto del piano strategico registra delle condizioni di partenza che vanno ulteriormente valorizzate: non solo perché l'area metropolitana torinese, pur conservando la sua caratterizzazione industriale, si sta progressivamente evolvendo verso un modello in cui **la conoscenza diventa fattore chiave nella produzione del valore**; ma anche perché il contesto territoriale è caratterizzato dall'esistenza di un **bagaglio di competenze e capacità tecnologiche** importanti ed è interessato da **investimenti rilevanti nelle reti materiali ed immateriali** a carattere sovralocale ed internazionale, che lo possono ulteriormente connettere allo spazio nazionale ed europeo.

Il piano strategico punta quindi a sostenere e creare sinergie tra gli investimenti che possono rafforzare tale **potenziale competitivo**, per fare del territorio un'area non solo di elevata qualità ed accessibilità, ma anche di sviluppo dell'innovazione tecnologica.

4 Governance, sussidiarietà, programmazione e gestione del Piano Strategico: il Comitato di Pilotaggio promosso dalla Provincia di Torino

Come indicato nel paragrafo 2 il tema della governance dello sviluppo è un tema cruciale per garantire il successo e l'efficacia dell'intero processo di pianificazione strategica. Sotto questo profilo la costituzione e l'avvio dei lavori del Comitato di Pilotaggio promosso dalla Provincia di Torino (provvedimento adottato con delibera della Giunta Provinciale. ... del ...) ha riunito i rappresentanti:

- degli Enti territoriali (Comuni e Comunità Montane);
- del mondo economico, sociale e culturale (Associazioni di Categoria, Atenei, Sindacati);
- degli altri Enti interessati (Stato, Regione, Provincia, Osservatorio per la Torino-Lione).

I rappresentanti degli enti locali sono sindaci o amministratori eletti che per rappresentano il territorio a partire da una articolazione del medesimo in **quadranti**. Il meccanismo proposto dalla Provincia di Torino garantisce il **massimo coinvolgimento possibile** degli enti locali territorialmente interessati — si tratta complessivamente di circa 70 amministrazioni locali —, sia nella fase progettuale, che in quella dello sviluppo e della successiva gestione attuativa.

Dal punto di vista amministrativo, il Piano Strategico prevede la partecipazione, attraverso le rispettive rappresentanze, dei seguenti territori:

<i>Macroarea territoriale</i>	<i>Amministrazioni Comunali Comprese</i>
Torino	Torino
Quadrante Nord dell'Area Metropolitana Torinese (4 comuni)	Settimo To.se, Borgaro, Venaria, Caselle T.se, Chivasso, ...
Quadrante Ovest dell'area Metropolitana Torinese (8 comuni)	Druento, S. Gillio, Pianezza, Alpignano, Collegno, Grugliasco Orbassano, Beinasco
Collina Morenica di Rivoli (6 comuni)	Buttigiera, Rosta, Rivoli, Villarbasse, Bruino, Rivalta To.se
Bassa Val di Susa e Val Cenischia (23 comuni)	Almese, Avigliana, Borgone Susa, Bruzolo, Bussoleno, Caprie, Caselette, Chianocco, Chiusa di San Michele, Condove, Mattie, Mompantero, Novalesa, Rubiana, San Didero, San Giorio di Susa, Sant'Ambrogio di Torino, Sant'Antonino di Susa, Susa, Vaie, Venaus, Villar Dora, Villar Focchiardo.
Val Sangone (6 comuni)	Giaveno, Coazze, Valgioie, Trana, Reano, Sangano
Val Ceronda e Casternone (5 comuni)	Givoletto, La Cassa, Val della Torre, Vallo Torinese, Varisella
Alta Val di Susa (14 comuni)	Bardonecchia, Cesana Torinese, Chiomonte, Claviere, Exilles, Giaglione, Gravere, Meana di Susa, Moncenisio, Oulx, Salbertrand, Sauze di Cesana, Sauze d'Oulx, Sestriere.

È importante sottolineare il **carattere "politico"** del Comitato di Pilotaggio, inteso come sede di programmazione concertata dello sviluppo, che può efficacemente **affiancare** il carattere eminentemente tecnico svolto su alcuni temi specifici da parte dell'**Osservatorio per la Torino-Lione**.

Dato il suo carattere autorevole e nello stesso tempo flessibile si configura come sede adeguata per **accogliere la progettualità e le proposte di partenariato** avanzate da **altri enti e organizzazioni** attraverso contributi specifici e/o cooptazioni stabili. Il carattere **"aperto"** e **"progettuale"** ha permesso ad esempio di accogliere soggetti e proposte come quelle della

CCIAA di Torino che ha introdotto un'interessante suggestione nel dibattito riconducibile all'asse "Qualità Territoriale".

Il Comitato di Pilotaggio è il **luogo della costruzione del partenariato** che a partire dalla condivisione della visione potrà contribuire a progettare, programmare e attuare le azioni strategiche in cui si articolerà il Piano strategico e costituisce una novità che intende darsi continuità: l'esperienza di programmazione concertata accumulata nell'arco di più di un decennio dalla Provincia ha dimostrato che questo metodo ha un'elevata "resa" a condizione di venire continuamente alimentata.

Dunque si tratta da un lato di una sede istituzionale di confronto che **capitalizza le competenze tecniche e di concertazione di elevata qualità maturate dagli enti locali** nella loro esperienza di concertazione posta come una necessità dalla forte frammentazione amministrativa che caratterizza il territorio piemontese. In particolare queste competenze riguardano sia gli enti locali di grandi dimensioni (Provincia ed i maggiori comuni) sia le piccole amministrazioni comunali. In generale le capacità progettuali più efficaci per il processo in corso sono da un lato l'abitudine a ragionare in termini di priorità e di strategie di sviluppo di area vasta e, dall'altro, la consuetudine a negoziare i propri interessi in termini positivi.

Dall'altro lato il Comitato di Pilotaggio, che è il luogo delle decisioni del processo, va concepito come **un laboratorio che da seguito alla progettazione in chiave partecipativa e di sussidiarietà amministrativa** alle linee guida definite dalle autorità territoriali responsabili

4.1 Azioni strategiche di sistema

L'attività del **laboratorio di governance** rappresentato dal Comitato di Pilotaggio può essere organizzato da una **agenda di temi specifici** che riguardano **aspetti amministrativi** e di **governo dello sviluppo locale**. Infatti l'efficacia delle linee strategiche e delle azioni di piano nel raggiungere in maniera coerente sostenibilità ambientale, coesione sociale e competitività territoriale dipenderà oltre che dalla qualità della concertazione, della progettazione e della programmazione degli interventi dipenderà da una serie di azioni di sistema. Queste azioni di carattere **prevalentemente immateriali** possono essere raccolte intorno a un asse che possiamo denominare dell'**Ammodernamento della pubblica amministrazione**. Queste azioni strategiche riguardano alcuni temi tra di loro interdipendenti

- la **semplificazione delle procedure amministrative mirata** sia dal punto di vista degli argomenti strategici per lo sviluppo (per esempio l'accorciamento del ciclo progettuale e attuativo degli interventi, ecc.) che delle specificità territoriali (i piccoli comuni, i comuni montani, ecc.)
- l'adozione di **quadri di coordinamento di tipo "volontario"** nelle more dell'adozione ed entrata in vigore di quadri normativi più aggiornati e funzionali per affrontare alcune emergenze relative al **governo del territorio**;
- un ripensamento della **fiscalità** per l'intero ambito, che dia al territorio le risorse per programmare in modo autonomo le azioni strategiche del piano puntando sul pilotaggio delle risorse private che, eventualmente, si potrebbero liberare per favorire lo sviluppo;
- il coinvolgimento delle fondazioni bancarie, della Cassa depositi e Prestiti e di altri grandi "players" della **finanza pubblica o della finanza per lo sviluppo locale** nella sperimentazione di nuove forme di finanziamento più efficienti ed efficaci di attuazione degli interventi che restituiscano maggior competitività al territorio in un quadro di sostenibilità, sicurezza, qualità ambientale e coesione sociale

5 I prossimi appuntamenti

5.1 Gli obiettivi operativi dell'attività di progettazione

Fino alla fine di giugno l'attività del Comitato di Pilotaggio insieme a quella del gruppo di lavoro tecnico sarà quella di mettere a punto il documento finale relativo allo Schema di Piano Strategico che possa garantire il proseguimento strutturato del processo di pianificazione.

Dal punto di vista dei contenuti il lavoro si concentrerà nella definizione nell'individuazione di alcune **azioni o progetti strategici** e nel **consolidamento del modello di governance** del processo

Dal punto di vista dei **progetti strategici** si tratterà di individuare quelle azioni che rivestano un carattere cruciale per la progettazione e attuazione del piano sotto un dei seguenti profili:

- siano capaci di **comunicare il segno del cambiamento** che si intende imprimere attraverso il piano. Il Progetto strategico si carica dunque di un forte significato simbolico che contribuisce a rendere visibile il processo di pianificazione strategica ancorandolo al territorio attraverso cambiamenti visibili o largamente desiderabili;
- siano **multifunzionali**. Sia che si tratti di un consistente intervento infrastrutturale o di una più limitata operazione di recupero urbano o ambientale, di un'azione indirizzata ad un segmento sociale molto circoscritto ovvero una politica integrata che richiede il "montaggio" di interventi di diversa natura, un progetto strategico lo si può ritenere tale se è in grado di attivare risorse culturali e produttive ben al di là dei confini tracciati dalla sua realizzazione.
- siano **flessibili**. La loro collocazione all'interno del piano non va considerata in termini statici ma dinamici, trasversali e non settoriali.

I progetti strategici costituiscono l'implementazione dell'**agenda strategica** che accompagnerà e nel contempo sarà il risultato del lavoro del Comitato di Pilotaggio (vedi qui sotto). Costituiscono un **documento di lavoro** che fornisce primi orientamenti, i primi scenari di attuazione del Piano strategico, in termini di temi, interpretazioni, principi e percorsi d'azione possibili, questioni da approfondire e opportunità di intervento che paiono praticabili.

Dal punto di vista del modello di governance bisogna definire i caratteri stabili dei meccanismi di concertazione che possano guidare in maniera sufficientemente flessibile il processo di pianificazione successivo. Due sono gli aspetti più salienti:

- l'articolazione del lavoro in **tavoli territoriali e/o tematici** che comporta la definizione dei livelli di assistenza tecnica necessaria e l'individuazione degli interlocutori istituzionali non necessariamente presenti nel Comitato di Pilotaggio.
- la definizione di un'**agenda strategica operativa**. Tale agenda dovrà essere istruita e monitorata in modo appropriato in base a parametri multidimensionali di fattibilità: tecnico, economico finanziaria, sociale, ambientale e amministrativo. Questa attività di valutazione permetterà di evidenziare le criticità del processi di Pianificazione strategica intorno alle quali incardinare il processo di attuazione. L'agenda strategica operativa potrà concretamente precisare le risorse, l'organizzazione, i sistemi di monitoraggio e le metodologie di valutazione di cui deve il processo per poter svilupparsi correttamente .

5.2 Gli elaborati del dossier progettuale

Indicativamente il dossier progettuale che è denominato Schema di Piano Strategico conterrà i seguenti elaborati

- 1) Quadro conoscitivo e interpretazione del contesto
 - a) Diagnosi
 - i) Ricognizione sulle tendenze evolutive del Piemonte con riferimento all'ambito territoriale di progetto
 - ii) Quadro conoscitivo dell'ambito territoriale di progetto
 - iii) Analisi SWOT
 - iv) Analisi di posizionamento competitivo dell'ambito territoriale di riferimento
 - v) Analisi di benchmarking
 - b) Il contesto insediativo
 - i) Gli ambienti insediativi
 - ii) Temi per il riordino e la riqualificazione del contesto insediativo
 - c) Ascolto del territorio
 - i) Restituzione dell'attività di ascolto
 - ii) Mappatura degli attori del processo di pianificazione strategica
 - d) Analisi della programmazione strategiche e settoriali in corso settoriali e mappatura delle progettualità territoriali.
- 2) Strategie e progetti per lo sviluppo
 - a) La visione del Piano
 - b) Cartografia di Progetto
 - i) Carta per la qualità del territorio
 - ii) Carta delle centralità
 - c) Linee strategiche obiettivi e azioni del Piano
 - d) I progetti (o azioni) bandiera
 - i) Elenco dei progetti (o azioni) bandiera
 - ii) I progetti (o le azioni) bandiera e le linee strategiche e obiettivi del piano
 - e) Un percorso per l'attuazione
 - i) Proposta di modello di governance e di percorso attuativo
 - (1) La rete dei soggetti pubblici o privati che partecipa al processo di progettazione, programmazione e attuazione del piano
 - (2) Il modello di governance
 - (3) Progettazione delle azioni (progetti) del piano
 - (4) Programmazione delle azioni (progetti) del piano
 - (5) Attuazione delle azioni (progetti) del piano
 - (6) Gestione del processo di pianificazione
 - ii) Proposta di protocollo di intenti
- 3) Schema di fattibilità del piano strategico
 - a) Schede dei progetti (o azioni) strategici
 - b) Indicazione delle priorità e programma temporale dei progetti (o azioni) strategici
 - c) Dimensionamento finanziario dei progetti (o azioni) strategici del Piano
 - d) Proposta di Piano di comunicazione
 - e) Proposta di struttura di monitoraggio
 - f) Indicazioni sugli approfondimenti tecnici