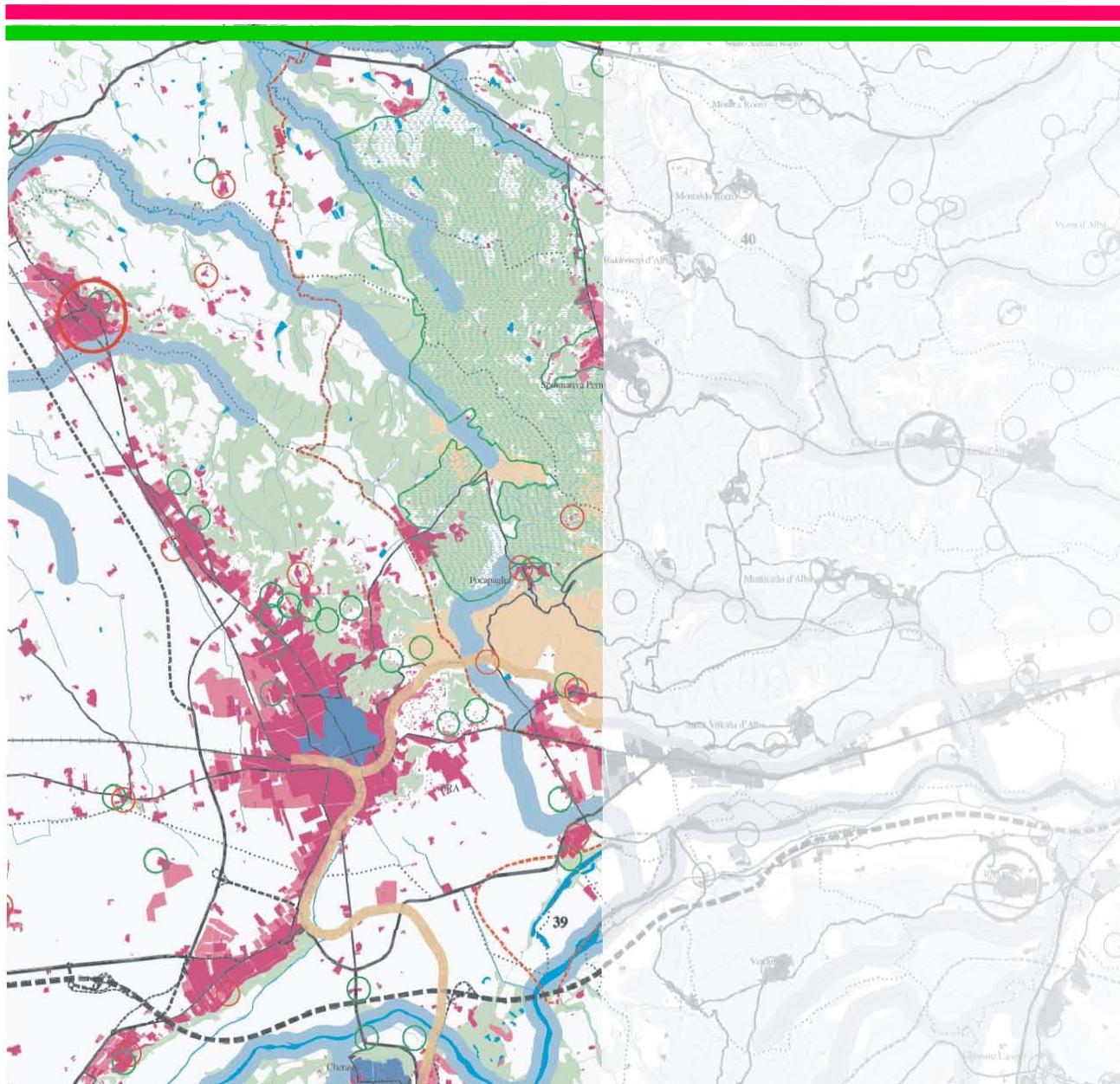


REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Titolo II L.R. 56/77 e successive modificazioni - Art. 19 D. Lgs. 267/00



RELAZIONE ILLUSTRATIVA Tavole illustrative coordinate con le modifiche regionali di approvazione

Approvazione con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 241-8817 del 24.2.2009



Settore Assetto del territorio - dicembre 2009 -

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

Titolo II L.R. 56/77 e successive modificazioni - Art. 19 D. Lgs. 267/00

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

*Presidente Giovanni Quaglia
Assessore all'Urbanistica Emilio Lombardi
Assessore alle Grandi Infrastrutture Franco Revelli*

*Il Gruppo di redazione:
Ugo Baldini e Antonio Miglio (direzione scientifica del progetto),
Giampiero Lupatelli, Omar Tondelli, Luisa Arrò, Luca Reverberi, Roberto Saini,
Sergio Porta, Moreno Veronese, Patrizia Chirico, Dario Ibattici, Franco Cefalota,
Franco Fortunato, Fausta Casadei, Giovanni Viel, Contardo Crotti, Luigi Grosso,
Domenico Tomatis, Ippolito Ostellino, Felice Paolo Maero, Antonella Borghi.*

*Per gli uffici:
Benedetto Buscaino (responsabile del procedimento), Chiara Pepino,
Enzo Fina, Tiziana Zurletti, Ivano Lovera,
Francesca Solerio, Enrico Collino, Marco Fissore, Giovanni Abbene, Giuseppe Fissore,
Fabrizio Cavallo, Luciano Fantino, Andrea Gastaldi.*

*Un ringraziamento al contributo scientifico del Piano Agricolo provinciale
presieduto dal prof. Giovanni Galizzi e composto da:
Giovanni Romolo Bignami, Salvatore Pirriatore, Stefano Aimone, Rinaldo Comba,
Roberto Ronco, Giuseppe Olivero*

*Un ringraziamento alla Società di Studi Storici
per le ricerche sul patrimonio culturale (coordinate da Rinaldo Comba e Mario Cordero).*

*Un ringraziamento all'Assessorato all'Agricoltura della Regione Piemonte
in particolare nella persona di Giancarlo Prina Pera e Mario Perosino,
all'Assessorato all'Urbanistica più in particolare
nella persona di Bernardo Sarà e Franco Vandone,
di Sebastiano Rao del Servizio Cartografico Regionale.*

Un ringraziamento al C.S.I. in particolare a Paolo Foietta.

*Un pensiero affettuoso e riconoscente a Giovanni Romolo Bignami che tanto ha dato
a noi e all'arte di amministrare il territorio con sensibilità e competenza.*

Si ringraziano inoltre le precedenti Amministrazioni con le quali il Piano ha preso avvio.

In memoria di Chiara che ci ha appena lasciato

giugno 2004

INDICE

| | | |
|--|-------------|----|
| PARTE PRIMA: RIFERIMENTI DISCIPLINARI | <i>pag.</i> | 5 |
| CAPITOLO 1 - IL P.T.P. DI CUNEO NEL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE REGIONALE E NELLA ATTUALE CONGIUNTURA | " | 6 |
| <i>La pianificazione provinciale</i> | " | 6 |
| <i>Piano Territoriale e "pianificazioni separate"</i> | " | 7 |
| <i>Il rapporto con il P.T.R.</i> | " | 8 |
| <i>L'innovazione del P.T.P.: i poli funzionali</i> | " | 10 |
| <i>L'innovazione del PTP: le aree ecologicamente attrezzate</i> | " | 12 |
| <i>L'innovazione del P.T.P.: la Rete Ecologica e i sistemi locali</i> | " | 13 |
| <i>L'innovazione del P.T.P.: il rapporto con i P.R.G.</i> | " | 14 |
| <i>La progettualità del Piano</i> | " | 16 |
| PARTE SECONDA: LE STRATEGIE E LE MANOVRE DEL P.T.P. | " | 15 |
| CAPITOLO 2 - LE CONDIZIONI DI PARTENZA: CUNEO FRONTIERA DEL NORD OVEST | " | 17 |
| <i>Gli scenari del P.T.P.</i> | " | 18 |
| <i>Il ruolo delle Piccole e Medie Imprese</i> | " | 19 |
| <i>Le tendenze demografiche</i> | " | 21 |
| <i>Dinamiche di sviluppo e ritardi infrastrutturali</i> | " | 26 |
| <i>I temi della formazione e del capitale umano</i> | " | 30 |
| <i>I processi di internazionalizzazione</i> | " | 31 |
| <i>I collegamenti con il Midì</i> | " | 33 |
| <i>Lo spazio rurale, frontiera dell'innovazione territoriale</i> | " | 34 |
| <i>Le prospettive dello Sviluppo Locale</i> | " | 36 |
| <i>I rapporti con l'area metropolitana</i> | " | 36 |
| <i>Lo spazio alpino, tra spopolamento e fruizione ambientale</i> | " | 37 |

| | | |
|--|------|----|
| CAPITOLO 3 - UNA STAGIONE DI REINFRASTRUTTURAZIONE | " | 42 |
| <i>I compiti del P.T.P. per il ridisegno della rete infrastrutturale</i> | " | 42 |
| <i>L'articolazione gerarchica e funzionale della rete</i> | " | 45 |
| <i>P.T.P. e piani di settore sulla mobilità</i> | " | 46 |
| <i>Il ruolo della ferrovia</i> | " | 47 |
| <i>Mobilità ed aree urbane</i> | " | 49 |
| <i>Il miglioramento della accessibilità dello spazio alpino</i> | " | 51 |
| <i>Insediamenti produttivi e sviluppo locale</i> | " | 53 |
| <i>Il patrimonio storico-culturale come risorsa per lo sviluppo locale</i> | " | 54 |
| <i>Le polarizzazioni della struttura insediativa moderna</i> | " | 55 |
| <i>I progetti per l'attuazione del Piano</i> | " | 56 |
| <i>la sicurezza delle risorse umane e territoriali</i> | | 58 |
| | | |
| CAPITOLO 4 - LA VALORIZZAZIONE PAESISTICA DELLO SPAZIO RURALE CUNESE | pag. | 59 |
| <i>Paesaggio e valorizzazione dello spazio rurale</i> | " | 59 |
| <i>I Piani Paesistici Locali</i> | " | 60 |
| <i>L'agricoltura cuneese, tra innovazione e ritardi</i> | " | 62 |
| <i>Agricoltura e politiche territoriali</i> | " | 63 |
| <i>Le politiche agro-ambientali</i> | " | 64 |
| <i>L'articolazione territoriale della Rete Ecologica</i> | " | 66 |
| <i>Le forme della fruizione ambientale</i> | " | 67 |
| <i>I problemi della rarefazione insediativa</i> | " | 69 |
| <i>Nuovi servizi per le aree marginali</i> | " | 71 |
| <i>I Progetti di Valorizzazione Ambientale</i> | " | 72 |
| <i>Gli approfondimenti e i piani di settore</i> | " | 73 |
| | | |
| INDICE DEI RIQUADRI | | |
| | | |
| <i>Le dinamiche insediative di lungo periodo (1991 - 1951)</i> | pag. | 20 |
| <i>Periodo di massimo popolamento storico dei comuni</i> | | 22 |
| <i>I sistemi locali</i> | " | 23 |
| <i>L'evoluzione demografica dal 1861 al 2000</i> | " | 25 |
| <i>Accessibilità alla rete autostradale</i> | " | 27 |
| <i>I problemi della sicurezza stradale</i> | " | 28 |
| <i>Densità delle infrastrutture stradali</i> | " | 29 |
| <i>La condizione dei piccoli comuni</i> | " | 38 |
| <i>La Convenzione delle Alpi</i> | " | 40 |
| <i>Valutazione di rendimento della rete infrastrutturale</i> | " | 43 |
| <i>Il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana</i> | " | 46 |
| <i>I Piani Urbani della Mobilità</i> | " | 50 |
| <i>I principali problemi aperti dalla evoluzione dello scenario agricolo</i> | | 65 |

INDICE DELLE TAVOLE FUORI TESTO

Tav. A - Carta degli Indirizzi di Governo del Territorio

Tav. B - Carta dei valori culturali

Tav. C - Carta dei Caratteri Territoriali e Paesistici

Tav. D - Carta della natura

Tav. 1 - Le Comunità Montane e i Circondari

Tav. 2 - I centri storici di rilievo regionale

Tav. 3 - Le città regionali e le aree di integrazione primaria

Tav. 4 - I sistemi locali del lavoro

Tav. 5 - I mercati ambulanti

Tav. 6 - I centri storici e il commercio ambulante

Tav. 7 - Le aree e i poli commerciali (Atlante commerciale Somea)

Tav. 8 - Le aree di programmazione commerciale (L.R. 28/99)

Tav. 9 - Le Comunità Montane, quelle collinari, e i Circondari

Tav. 10 - I Distretti turistici

PARTE PRIMA
RIFERIMENTI DISCIPLINARI

CAPITOLO 1 - IL PTP DI CUNEO NEL SISTEMA DI PIANIFICAZIONE REGIONALE E NELLA ATTUALE CONGIUNTURA.

La pianificazione provinciale

Sono passati ormai più di dieci anni dalla promulgazione della legge 142¹, che ha compiutamente legittimato la presenza delle Province nel panorama istituzionale italiano ed ha affidato loro, come compito quasi costitutivo e come essenziale elemento di identità, la responsabilità della pianificazione del territorio.

Tuttavia ancora oggi non è semplice tracciare un bilancio del cammino percorso, valutare i risultati conseguiti con un apprezzamento onesto e misurato delle difficoltà e degli ostacoli incontrati e con una consapevolezza matura delle debolezze e delle potenzialità che le Province come nuovi soggetti istituzionali hanno mostrato e che si è rispecchiata nelle culture professionali che si sono cimentate con la pianificazione provinciale.

Non sono mancati in questi ultimi anni tentativi di supportare questo bilancio attraverso ricognizioni anche puntuali delle iniziative messe in campo nelle diverse realtà provinciali italiane, delle risorse rese disponibili, dei risultati documentali e procedimentali registrati².

Dal più discosto angolo visuale che ci è consentito dall'osservatorio cuneese (ma facendo tesoro anche delle esperienze che sono venute contemporaneamente maturando anche in altre realtà provinciali, soprattutto nelle maggiori regioni del centro-nord del Paese), e avendo

particolare riguardo alle specificità del contesto istituzionale della Regione Piemonte, pare di poter guardare al cammino percorso non senza motivi di soddisfazione ma con qualche fondata preoccupazione.

Innanzitutto ci sembra di poter affermare che la stagione dei primi piani territoriali provinciali abbia patito, nel suo percorso di formazione, di una generale perdita di credibilità del modello di pianificazione territoriale d'area vasta (d'impronta fortemente dirigista) che aveva segnato l'esperienza "eroica" di avvio delle istituzioni regionali, senza che ancora le elaborazioni concettuali ed i pur significativi esperimenti empirici volti a sostituire questo modello tradizionale (omnicomprensivo, normativo e spesso pletorico) con approcci più incrementali e "strategici" siano riusciti a guadagnare compiutamente il consenso e l'attenzione della più vasta platea di attori istituzionali e sociali.

Piano Territoriale e "pianificazioni separate"

Contemporaneamente, gli anni '90 hanno segnato anche una rilevante iniziativa sul fronte di quelle che siamo ormai soliti chiamare le "pianificazioni separate", dalla Pianificazione ambientale dei Parchi a quella della sicurezza delle Autorità di Bacino, dalle iniziative per la riqualificazione urbana direttamente promosse dall'azione ministeriale, come per i PRU ed i PRUSST, sino agli stessi programmi comunitari o alle azioni di programmazione concertata come i Patti Territoriali.

Tutte queste pianificazioni si sono contraddistinte non solo (e non tanto) per la loro specificità tematica o la settorialità

operativa, tratto che aveva già caratterizzato il vasto campo della pianificazione di settore (fino agli stessi piani paesistici voluti dalla 431) che molte Regioni avevano sperimentato con ampiezza di mezzi (e frequentemente, con incertezza di risultati) nel corso degli anni '80; il tratto distintivo delle nuove pianificazioni separate è piuttosto quello di una forte soggettività istituzionale che ha costruito attorno a questi Piani apparati tecnici e poteri decisionali rilevanti, spesso "in concorrenza" sulle decisioni (ma ancora di più - e più efficacemente - sulle risorse) con le competenze, sì generali, ma per questo spesso un po' troppo generiche, dei Piani Territoriali.

Il rapporto con il P.T.R.

Lo stesso Piano Territoriale della Regione Piemonte³ se ha rappresentato un necessario punto di approdo della complessa vicenda aperta dalla L. 431/85 sui temi della pianificazione paesistica ed ambientale, ha faticato ad affermarsi come motore delle strategie di assetto e di sviluppo territoriale della Regione, ottenendo, al di fuori delle più strette competenze di settore, una audience relativamente limitata, nel campo vasto delle politiche regionali.

Per questa ragione il PTP di Cuneo, se per un verso ha voluto riaffermare la massima continuità concretamente praticabile con il documento regionale, sino ad assumere deliberatamente la stessa denominazione degli elaborati cartografici (le due serie rispettivamente della "Carta dei Caratteri Territoriali e Paesistici" in scala 1:50.000 e della "Carta degli Indirizzi di Governo del Territorio" in scala

1:25.000), si è però mosso nella direzione di introdurre alcune innovazioni significative nel glossario e nella strumentazione della Pianificazione Territoriale piemontese, alla ricerca di quelle condizioni di efficacia e di utilità imprescindibili per ottenere attenzione e riconoscimento sociale; consapevole con tutto ciò di agire in un panorama di politiche e provvedimenti che affolla ormai lo spazio amministrativo degli Enti Locali, sino a determinare il rischio per ogni nuova norma della irrilevanza o dell'oblio, per non dire del rifiuto palese.

La continuità con l'applicazione regionale è innanzitutto leggibile nella struttura della normativa di tutela paesistica ambientale ed in particolare nella considerazione rivolta al patrimonio storico-culturale.

Le previsioni del PTR sul sistema insediativo storico sono state infatti approfondite e perfezionate sulla base di un sistematico lavoro di ricognizione operato con l'Archivio dell'Insediamento Storico; un lavoro che richiede ulteriori investimenti in ricerca e conoscenza che dovranno essere operati da parte di una pluralità di amministrazioni e istituzioni culturali e che richiede anche una benevola comprensione di tutti per la provvisorietà dei risultati finora raggiunti, comunque sufficienti a "fondare" questa importante area tematica della Matrice Ambientale provinciale.

Risultati che, per quanto modesti, hanno consentito di consolidare nelle duecentocinquanta monografie comunali lo stato delle conoscenze disponibili, da quelle ricavabili dalla Carta dei Beni Urbanistici ed Architettonici del Piemonte, formata per l'impulso pionieristico di Giampiero Vigliano (della quale sono state recuperate ed editate le stesse

minute di studio), ai primi repertori monografici sistematizzati dalla attività di ricerca della Società di Studi Storici Artistici ed Archeologici della Provincia di Cuneo (con il coordinamento di Rinaldo Comba e Mario Cordero, su sollecitazione e commessa della stessa Provincia), sino agli inventari di singoli territori comunali, formati in attuazione della L.R. 24.

L'iniziativa si ricollega - come detto - ad una più ampia attività di inventario che ha consolidato nella Matrice Ambientale del piano tutte le geografie possibili, ritenute importanti per comprendere le condizioni (matrice) su cui il piano si fonda e da cui trae vincoli e orientamenti. Matrice che dovrà svilupparsi ancora secondo le necessità conoscitive che il piano (ma anche le vicende del territorio) indicherà come utili o necessarie.

L'innovazione del P.T.P.: i poli funzionali

Detto della continuità con la pianificazione regionale ed i suoi comandi, continuità che è peraltro leggibile in molti dei contenuti normativi del PTP, dalle reti infrastrutturali alle aree produttive, alla stessa struttura della armatura urbana, devono essere messi in evidenza i numerosi elementi di innovazione, tanto nelle politiche che nella dotazione strumentale del Piano che il PTP di Cuneo cerca di introdurre.

Sul fronte della innovazione degli "oggetti" con cui la pianificazione provinciale e, attraverso le sue disposizioni, la pianificazione urbanistica è chiamata a fare i conti c'è innanzitutto il tema dei Poli Funzionali. Questa nuova categoria viene introdotta per ricomprensivi una vasta

gamma di insediamenti di particolare rilevanza e complessità che ordinariamente danno forma e vita a tessuti edilizi ed urbanistici specializzati o comunque non seriali e marcatamente conformati nella propria configurazione, insediamenti che spesso sono riconducibili a soggetti pubblici o privati, forti per le prerogative che hanno nella produzione di beni e servizi e che attraggono e generano flussi di relazione particolarmente intensi ed importanti; che infine spingono di norma i propri effetti ben oltre la dimensione locale tradizionalmente padroneggiata dagli organismi comunali che li ospitano.

Rientrano all'interno di questa categoria tanto le maggiori infrastrutture puntuali per la mobilità, che le sedi di complesse funzioni di servizio pubblico (dalle università agli ospedali) che le maggiori polarizzazioni commerciali.

A queste categorie di oggetti di evidente rilievo sovracomunale si riferiscono specifiche previsioni del PTR⁴ che si è ritenuto utile ricomprendere unitariamente nell'ambito di una uniforme disciplina che prevede il concorso della Provincia, attraverso il PTP stesso e - in permanenza - attraverso l'istituto degli Accordi di Programma, alla definizione delle decisioni localizzative che li riguardano: ciò sia in relazione all'esigenza di garantire equilibri nel bilancio tra domanda e offerta di funzioni la cui proiezione territoriale eccede largamente la dimensione comunale, sia, e in misura forse ancora più accentuata, per coordinare decisioni che riguardano potenti generatori di mobilità e di traffico con quelle relative all'assetto delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto che questi stessi flussi dovranno servire, sia infine per sperimentare forme di perequazione territoriale che riescano ad innescare

atteggiamenti cooperativi tra le Istituzioni locali sostenuti da patti che siano garanzia di equità.

Anche per questa via, il tema della sostenibilità entra così, molto concretamente, nella agenda della pianificazione cuneese, ricercando i percorsi più idonei per assicurare che la prorompente domanda di mobilità generata da un sistema emergente come quello cuneese non si riverberi prima o poi in effetti socialmente ed ambientalmente indesiderabili, tanto sul fronte della sicurezza che su quello della salubrità.

L'innovazione del PTP: le aree ecologicamente attrezzate.

Sempre in tema di sostenibilità, merita di essere evidenziata la nuova considerazione che il piano propone per le aree produttive di interesse sovracomunale, selezionando nel vasto campo degli insediamenti produttivi che la (recente) stagione di sviluppo manifatturiero ha disseminato sul territorio, quelle che per dimensione, collocazione, rilievo delle imprese insediate, si candidano a svolgere ruoli strategici nell'assetto territoriale e socio-economico della provincia e – proprio per questo – richiedono un rinnovato sforzo indirizzato alla loro riqualificazione/reinfrastrutturazione, tanto nella chiave del miglioramento della accessibilità (e delle comunicazioni, si pensi ai temi delle nuove infrastrutture telematiche) che in quella riabilitazione ecologica che, ancora, in quella del potenziamento delle dotazioni dell'accoglienza. Viene così assunta dal Piano la nuova prospettiva delle "aree ecologicamente attrezzate" verso la quale si viene

indirizzando una nuova stagione delle politiche regionali per lo sviluppo sostenibile che potrà trovare in un territorio di industrializzazione "recente" come il cuneese fertili sviluppi.

L'innovazione del P.T.P.: La Rete Ecologica e i Sistemi Locali di offerta ambientale

Ancora, una innovazione significativa il Piano Provinciale intende sollecitarla sul fronte delle politiche per la costruzione della Rete Ecologica Nazionale; di una nuova e moderna "infrastruttura" per lo sviluppo sostenibile cui la Provincia di Cuneo può dare un contributo cospicuo grazie alle sue risorse, capace di migliorare, a partire dalle politiche locali, il bilancio nazionale della biodiversità e della qualità degli ecosistemi: un veicolo efficace - nel contempo - per una domanda di fruizione (naturalistica, culturale e ricreativa) dell'ambiente sempre più esigente e di sempre maggiore intensità, che richiede di rivedere in questo senso anche le politiche del turismo.

Per favorire la diffusione di episodi e momenti di costruzione della rete ecologica provinciale, il Piano Territoriale affianca ai più tradizionali strumenti della politica di conservazione della natura (Parchi e riserve naturali regionali), ed alle più recenti misure di matrice comunitaria (SIC, misure agro-ambientali), un nuovo strumento di valorizzazione ambientale che è rappresentato dalle Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL).

La denominazione stessa cerca di rendere evidente il proposito di fare dei sistemi locali i protagonisti delle politiche ambientali, impegnandoli nella elaborazione di una propria strategia di tutela e valorizzazione (anche in forme

originali rispetto agli stereotipi o agli idealtipi della politica conservazionista), cercando di realizzare nuove occasioni di incontro tra le culture locali e le consapevolezze globali e di affrontare per superarle, lontani da ogni approccio ideologico, le contraddizioni tra le esigenze della tutela e le pratiche gestionali delle risorse ambientali consolidate nei comportamenti e nei saperi della tradizione rurale, dal fronte della gestione forestale e della alpicoltura a quello, sempre particolarmente controverso, della gestione faunistica.

L'innovazione del P.T.P.: il rapporto con i P.R.G.

Particolarmente impegnativa è stata per il Piano la ricerca di soluzioni (positive e fattibili) all'esigenza di coinvolgere, nel disegno di una strategia territoriale condivisa e nella pratica di una pianificazione orientata all'utile ed al necessario, un tessuto istituzionale così articolato e frammentato come è quello degli Enti Locali cuneesi⁵.

La centralità della pianificazione (ma più in generale dell'istituzione) comunale è vissuta ed affermata con forza dal PTP che riconosce nei Piani Regolatori Generali dei comuni lo strumento cardine del governo del territorio ed il proprio principale interlocutore, cui sono affidati compiti decisivi nella attuazione così come nel perfezionamento e nella evoluzione del Piano Territoriale.

Al rapporto con i Comuni (ed anche a favorire e sostenere la comunicazione e il confronto tra i Comuni sulle politiche territoriali) sono dedicati tutti i principali strumenti attraverso i quali il PTP cerca di dare forza ed efficacia alle proprie politiche. PTP che è disegnato praticamente sulla

mosaicatura dei Piani Regolatori Comunali⁶ per segnare il rapporto di collaborazione, che il Piano Territoriale vuole esaltare con la strumentazione urbanistica locale.

Questa attenzione è riconoscibile intanto nella procedura di trasferimento della documentazione dalla Provincia ai Comuni con la quale si fornisce a ciascun comune una lettura esplicita, univoca e personalizzata, dei comandi (ma anche delle informazioni e delle conoscenze) che il Piano Territoriale trasferisce ai Piani Regolatori Comunali, documentazione che costituisce così una sorta di "certificato di Piano Territoriale".

La stessa preoccupazione è leggibile nella previsione del PTP che istituisce le "Conferenze di Pianificazione", individuando un nuovo percorso attraverso il quale la formazione dei Piani Regolatori diviene occasione di verifica, confronto e concertazione preventiva con la Provincia e tra i Comuni. Questo nuovo percorso si rivolge intanto, nel disposto normativo, ai Comuni di maggiori dimensioni (e perciò stesso più ricchi di implicazioni nelle proprie politiche per più vaste aree territoriali), ma, come facoltà, è potenzialmente estesa a tutti i comuni cuneesi, anche i più piccoli e periferici. Con questa istanza la Provincia intende superare - anche nella prospettiva di un trasferimento delle competenze in merito alla approvazione degli strumenti urbanistici comunali - una dimensione meramente burocratica della istruttoria per sottolineare invece l'esigenza più squisitamente politico-amministrativa della verifica di fattibilità e di sostenibilità (ancor prima che di coerenza) dei Piani, alla luce delle istanze e dei progetti dei diversi livelli di governo e dei diversi attori territoriali dello sviluppo locale.

La progettualità del Piano

In egual misura istanze di partecipazione e di cooperazione tra le istituzioni si ritrovano nelle nuove forme di progettualità territoriale (i PVA e i PRUIS, per restare alle sigle, assieme ai PIST, Progetti Integrati per la Sicurezza del territorio) che il Piano introduce. Attraverso questi nuovi strumenti, che trovano i propri significati e la propria efficacia in una sintesi che speriamo fertile delle diverse esperienze di progettazione territoriale che si sono venute via via sperimentando nelle diverse Regioni del Paese (e per iniziativa delle stesse istituzioni centrali), il Piano intende suscitare ed animare un protagonismo consapevole e responsabile da parte delle istituzioni locali ed al tempo stesso promuovere la costruzione di strumenti, ricchi ad un tempo - senza dover rinunciare all'una per l'altra - di strategia e di operatività, con i quali intercettare positivamente i flussi e le stagioni della finanziabilità comunitaria e nazionale, oltrechè regionale.

¹ L. 142/1990 ora nel testo unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 267/2000

² Cfr. in particolare la ricerca a cura dell'INU per conto del Ministero dei Lavori Pubblici "Rapporto sullo Stato della Pianificazione e delle Trasformazioni Territoriali" e la ricerca della DICOTER del medesimo Ministero dei Lavori Pubblici "Quater - quadro della pianificazione in Italia".

³ Cfr. Regione Piemonte, PTR deliberazione n° 388 del Consiglio Regionale del 19 giugno 1997.

⁴ Si vedano in particolare gli articoli 24) centri intermodali, 25) aeroporti, 26) servizi di area vasta, 28) università, 30) comprensori sciistici, delle Norme di Attuazione del PTR.

⁵ All'interesse della Provincia per la dimensione istituzionale locale è ulteriore testimonianza il dossier sulla "Cooperazione Istituzionale" che è parte integrante - e contributo originale - del presente piano.

⁶ A tale proposito la Provincia ha prodotto una prima informatizzazione dei PRG e si predispose con una apposita circolare a dettare lo standard minimo di informatizzazione degli strumenti urbanistici comunali, in modo da poter aumentare la "visibilità" dei piani e la loro utilizzazione nelle politiche di sviluppo.

PARTE SECONDA
LE STRATEGIE E LE MANOVRE DEL PTP

CAPITOLO 2 - LE CONDIZIONI DI PARTENZA: CUNEO FRONTIERA DEL NORD OVEST

Il Cuneese, ancora vent'anni fa nella considerazione generale del Paese era annoverato tra le aree in ritardo di sviluppo e pareva condannato dalla sua impronta marcatamente rurale e dalla sua condizione geografica di perifericità a ritagliarsi ruoli marginali nelle strategie regionali di assetto e di sviluppo. Al più - sovrastimando il potenziale (e la capacità di fertilizzazione) della metropoli regionale - poteva aspirare al successo di strategie di riequilibrio: oggi è inserito a pieno titolo tra le aree di successo - autopropulsivo - del paese, tanto nella consapevolezza degli studiosi e degli addetti ai lavori che nella più ampia vulgata giornalistica: ancora di recente Il Sole XXIV Ore Nord Ovest poteva titolare "Se Torino avesse imparato da Cuneo"⁷.

Gli scenari del P.T.P.

Nel rinviare all'articolato ventaglio di monografie che compongono lo scenario economico e sociale del Piano Territoriale della Provincia di Cuneo ⁸ per una illustrazione delle condizioni dello sviluppo economico e sociale della provincia, apprezzabili (e per molti aspetti originali), e del percorso attraverso il quale esse sono state raggiunte, sembra comunque necessario, in presentazione delle politiche e delle manovre che il Piano Territoriale Provinciale propone ed avvia all'attuazione, richiamare con estrema sintesi i fattori di questo successo (senza tacere degli elementi di penalizzazione che ancora permangono); ciò

sullo sfondo delle opportunità e delle minacce che la evoluzione dei grandi scenari alla scala continentale e globale disegna per l'economia e la società provinciale.

Cuneo è innanzitutto annoverabile tra quei sistemi locali nei quali si è realizzato (con tutte le peculiarità e le contraddizioni del caso) un modello di "industrializzazione senza fratture" con il preesistente tessuto sociale e produttivo dell'impresa agricola (diretta coltivatrice) che ha in larga misura travasato saperi, culture e competenze in una diffusa e dispiegata mobilitazione sociale attorno alla sfida della moderna manifattura, nella fase del decentramento e della diffusione, della fabbrica flessibile e della produzione snella, in una parola, nella stagione del post-fordismo.

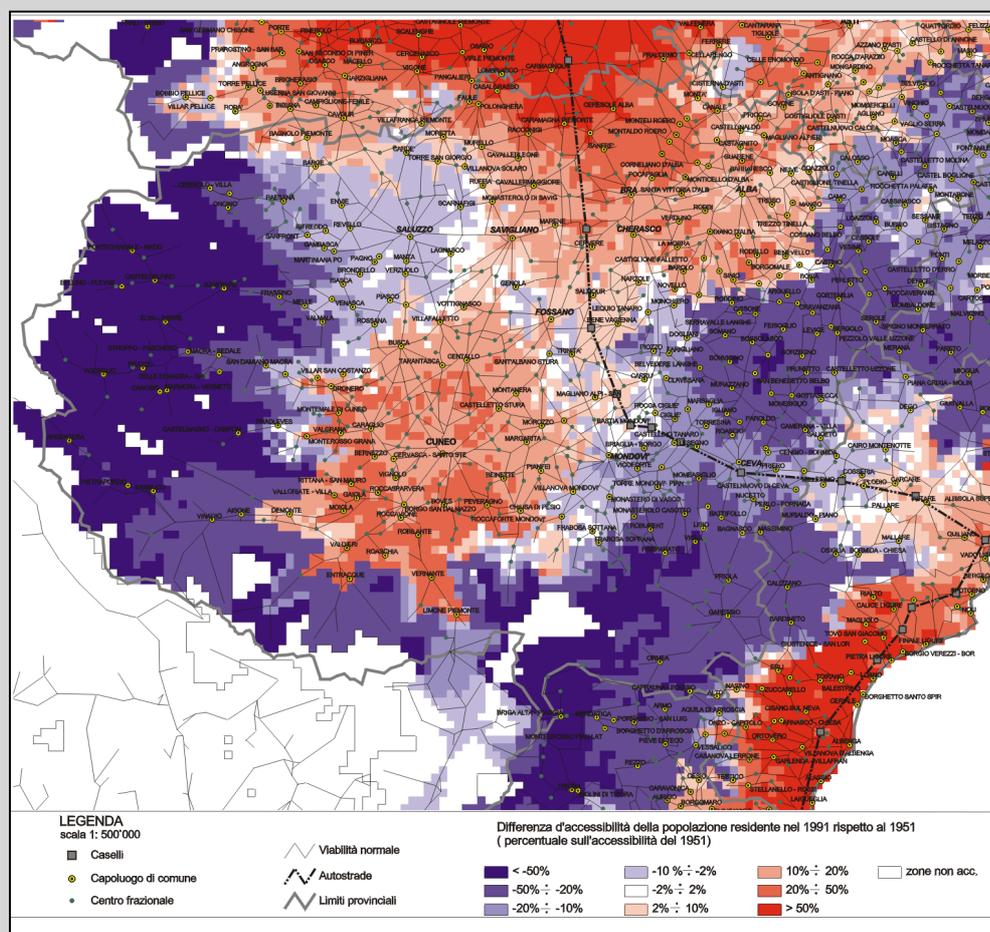
Il ruolo delle Piccole e Medie Imprese

La Piccola e Media Impresa (PMI) è dunque la protagonista essenziale del successo economico e del riconoscimento istituzionale che ha arriso al "modello cuneese"; e questo pur in una situazione in cui le imprese "eccellenti" annoverano anche sedi italiane di multinazionali globalizzate o imprese locali assurte esse stesse ad una dimensione multinazionale.

Questo nuovo attore sociale è stato il protagonista di una intensa riorganizzazione dello spazio fisico e del paesaggio cuneese, in particolare nella pianura, rivoluzionando lo storico modello di localizzazione industriale lungo la direttrice pedemontana (e, in taluni casi, dei fondovalle) per rendere evidente un addensamento di dinamiche positive distribuito da sud-ovest a nord-est, si potrebbe dire in altro

modo "lungo la linea della Stura", con una "freccia" rivolta verso il cuore della Valle Padana.

RIQUADRO: LE DINAMICHE INSEDIATIVE DI LUNGO PERIODO (1991 - 1951) - VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE ACCESSIBILE IN 30'



Non si tratta tuttavia della semplice sostituzione di una antica direttrice con una nuova e più moderna "linea di forza" territoriale, quanto piuttosto dell'affermarsi di una diversa dimensione del locale.

I confini di questo nuovo localismo non sono più quelli - solidamente radicati - del *paese* e del borgo nella società sostanzialmente immobile della prima metà del XX secolo, ma quelli - sfuggenti e perennemente in evoluzione - della contemporanea *rete locale* di insediamenti produttivi, urbani e rurali che intrecciano tra loro - e sempre anche con il modo esterno - una fitta ragnatela di scambi nel mercato del lavoro, nelle relazioni interindustriali, nella circolazione delle merci, dei saperi e del capitale umano.

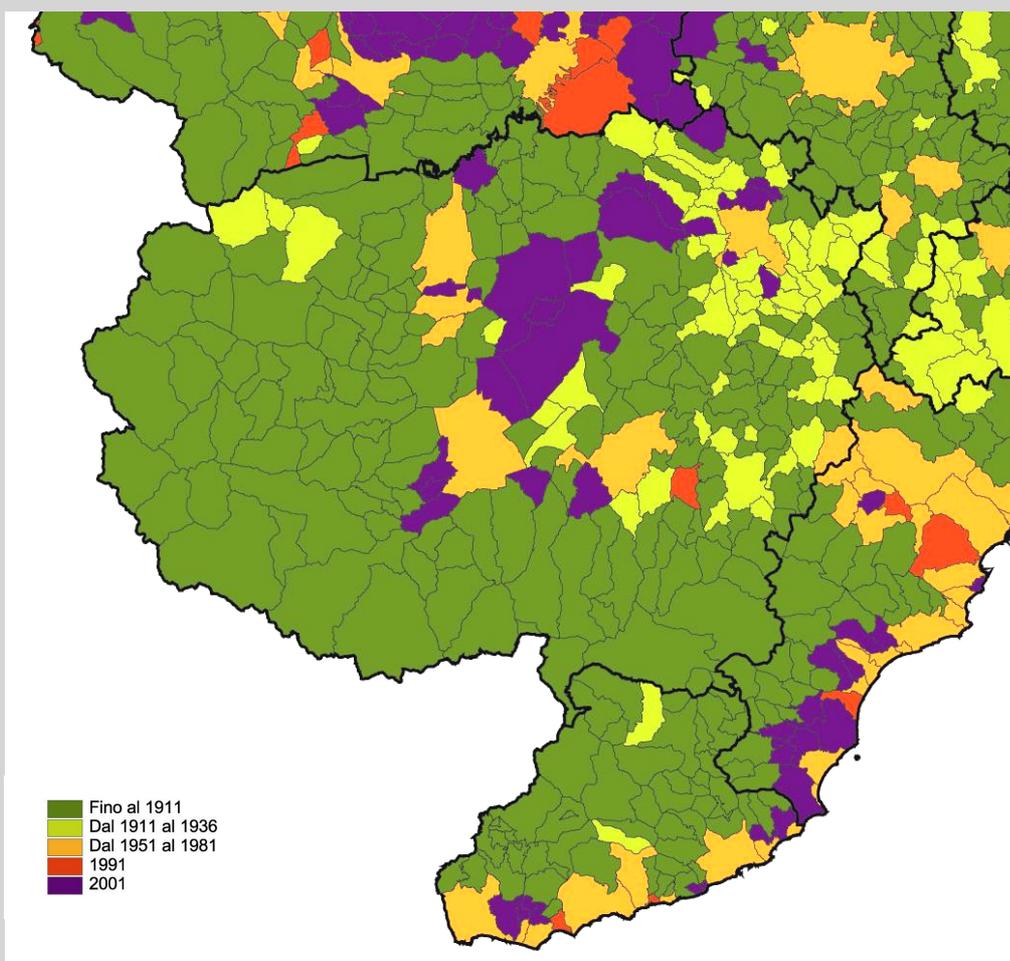
L'ampia dotazione di spazi che il territorio cuneese è stato in grado di offrire ai processi di localizzazione industriale, e il rilievo trascurabile di fenomeni di congestione hanno rappresentato essi stessi fattori di successo dei sistemi locali, bilanciando ampiamente, almeno in questa fase, la relativa rarefazione di relazioni economiche e sociali⁹ che pure è un portato della bassa densità insediativa.

Le tendenze demografiche

La recente fase di intensa e positiva riorganizzazione dell'economia cuneese ha modificato solo in parte alcune delle penalizzazioni strutturali che segnano la storia del territorio, prima tra tutte la modesta consistenza demografica della Provincia a fronte della sua amplissima estensione territoriale. Nel corso del secolo e mezzo della storia unitaria del Paese la Provincia di Cuneo non è infatti riuscita a mantenere lo stesso livello di popolamento (623 mila unità) che presentava al momento dell'unificazione (gli abitanti attuali sono 560 mila) mentre la Regione Piemonte (nell'ambito degli attuali confini) passava da 2,7 a 4,2 milioni di abitanti e l'intero paese (con le limitate

integrazioni territoriali del Trentino Alto Adige e della Venezia Giulia) passava da 27 a 57 milioni di abitanti.

RIQUADRO: PERIODO DI MASSIMO POPOLAMENTO STORICO DEI COMUNI



Questa vicenda demografica segnata dalle massicce emigrazioni internazionali dei primi decenni del secolo e dagli squilibri amplissimi nella composizione per sesso ed età aperti dalle vicende belliche (in particolare quelle del primo conflitto mondiale), ha generato una evidente sottorappresentazione del fenomeno urbano nell'area provinciale.

RIQUADRO: I SISTEMI LOCALI

La rappresentazione prodotta dall'ISTAT di sistemi locali del lavoro¹⁰ individuati sulla base dei dati di pendolarità rilevati dal Censimento della Popolazione del 1981 e poi replicata al 1991, propone una immagine di particolare interesse tanto nell'organizzare un racconto del cuneese e dei suoi processi di trasformazione, che per discutere efficacia ed effetti delle strategie e delle manovre che il Piano ha messo in campo per avvicinare i suoi obiettivi. Nella rappresentazione del 1981 (che presenta una maggiore - e migliore - articolazione) i 250 comuni cuneesi vengono raggruppati in 24 sistemi locali del lavoro, 3 dei quali hanno il proprio riferimento centrale all'esterno del territorio provinciale. Qualche piccola integrazione, volta a consolidare sistemi locali di dimensione troppo modesta e di incerto significato territoriale ed a rettificare localmente i confini per tener meglio conto dell'assetto infrastrutturale esistente e di progetto, portano il PTP ed assumere nella propria rappresentazione programmatica 22 sistemi locali che, con buona approssimazione, sembrano fornire un riferimento allo stesso tempo sufficientemente articolato da cogliere le peculiarità che il modello insediativo propone¹¹ e sufficientemente "compatto" da consentire il dipanarsi di un racconto comprensibile all'interno di ciascuna realtà. I Sistemi Locali del PTP sono sostanzialmente riconducibili a denominazioni geografiche di uso corrente, vuoi con riferimento ai principali centri che ordinano e polarizzano le relazioni del sistema, vuoi ai contesti vallivi che le ospitano. A partire da Nord e da Ovest i 22 Sistemi sono così identificati dalle tabelle seguenti, che ne rappresentano anche le principali grandezze socio-economiche e territoriali.

| N. AREA | NOME AREA | SUPERFICIE Kmq | POPOLAZ. AL 2000 | POPOLAZ. AL 1861 | PIL TOTALE MIO £ |
|---------|----------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1 | Barge | 145 | 12.570 | 15.782 | 509.631 |
| 2 | Moretta | 97 | 9.406 | 11.484 | 340.497 |
| 3 | Racconigi Sommar. P. | 163 | 20.929 | 24.407 | 639.449 |
| 4 | Montà Canale | 58 | 10.654 | 9.899 | 268.024 |
| 5 | Paesana | 172 | 3.473 | 10.995 | 85.595 |
| 6 | Revello Sanfront | 144 | 10.746 | 17.171 | 346.354 |
| 7 | Saluzzo | 177 | 24.570 | 28.126 | 958.913 |
| 8 | Savigliano | 214 | 28.864 | 27.710 | 1.153.979 |
| 9 | Bra | 211 | 46.834 | 31.888 | 1.747.868 |
| 10 | Alba | 499 | 74.728 | 61.316 | 3.298.129 |
| 11 | S. Stefano Belbo | 64 | 6.504 | 6.706 | 208.042 |
| 12 | Valle Varaita | 399 | 5.419 | 19.374 | 116.960 |
| 13 | Verzuolo Costigliole | 110 | 16.314 | 16.504 | 547.369 |
| 14 | Fossano | 232 | 32.700 | 26.948 | 1.217.790 |
| 15 | Carrù | 203 | 16.192 | 23.782 | 485.889 |
| 16 | Dogliani | 164 | 11.169 | 16.901 | 338.451 |
| 17 | Cortemilia | 119 | 4.801 | 9.156 | 142.269 |
| 18 | Cuneo | 2.440 | 151.064 | 166.181 | 5.717.644 |
| 19 | Mondovì | 399 | 41.596 | 40.972 | 1.419.606 |
| 20 | S. Michele Mondovì | 219 | 7.775 | 18.573 | 279.150 |
| 21 | Ceva | 268 | 12.738 | 20.249 | 383.674 |
| 22 | Alta Val Tanaro | 405 | 8.384 | 19.327 | 256.551 |

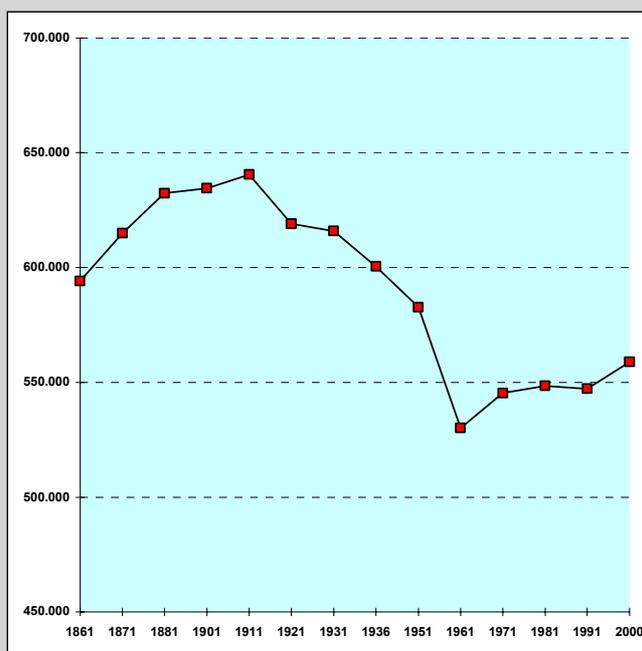
Ancora oggi la popolazione degli 8 maggiori comuni che superano la soglia di 10.000 abitanti non raggiunge il 40% della popolazione totale ed anche sommando gli altri 14 comuni collocati tra i 5.000 e i 10.000 abitanti, che rappresentano la "frontiera" della condizione urbana della provincia, si supera di poco il 50% della popolazione complessiva.

Gli anni '90 segnalano comunque una - sia pur lieve - inversione di tendenza anche in campo demografico e, dopo la sostanziale stabilità del trentennio precedente, hanno fatto registrare un incremento di popolazione che nel decennio avvicina le diecimila unità. Questo anche per effetto di una presenza straniera che, si mantiene ancora entro valori assoluti relativamente ridotti, nell'ordine delle 18.000 unità, ma caratterizza comunque Cuneo come la provincia piemontese dove l'incidenza della presenza extracomunitaria è proporzionalmente maggiore: oltre il 3% della popolazione totale.

RIQUADRO: DINAMICA STORICA DELLA EVOLUZIONE DEMOGRAFICA DAL 1861 AL 2000

SERIE STORICA DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE DAL 1861 AL 2000

| ANNO | POPOLAZIONE RESIDENTE | NUMERO INDICE | VARIAZIONE POPOLAZIONE VAL. ASSOLUTI | VARIAZIONE POPOLAZIONE % |
|------|-----------------------|---------------|--------------------------------------|--------------------------|
| 1861 | 594.088 | 100 | | |
| 1871 | 614.883 | 104 | 20.795 | 3,50 |
| 1881 | 632.367 | 106 | 17.484 | 2,84 |
| 1901 | 634.543 | 107 | 2.176 | 0,34 |
| 1911 | 640.533 | 108 | 5.990 | 0,94 |
| 1921 | 619.068 | 104 | -21.465 | -3,35 |
| 1931 | 615.889 | 104 | -3.179 | -0,51 |
| 1936 | 600.433 | 101 | -15.456 | -2,51 |
| 1951 | 582.751 | 98 | -17.682 | -2,94 |
| 1961 | 530.064 | 89 | -52.687 | -9,04 |
| 1971 | 545.274 | 92 | 15.210 | 2,87 |
| 1981 | 548.452 | 92 | 3.178 | 0,58 |
| 1991 | 547.234 | 92 | -1.218 | -0,22 |
| 2000 | 558.892 | 94 | 11.658 | 2,13 |



Dinamiche di sviluppo e ritardi infrastrutturali

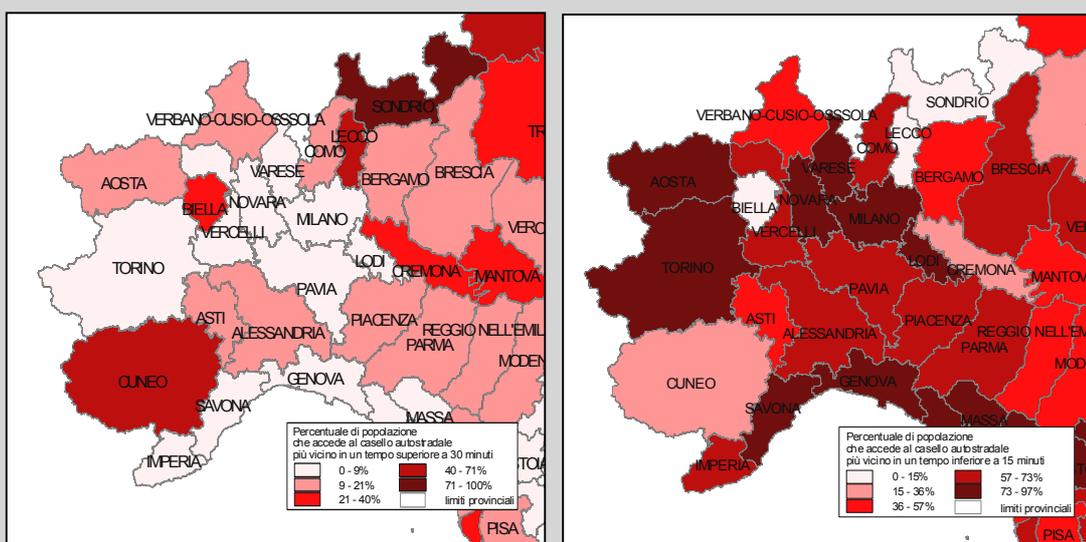
Una situazione, dunque quella che si prospetta nella realtà cuneese, che pur senza consentire di ipotizzare a breve massicci percorsi di reinsediamento di nuovi contingenti di popolazione, propone comunque rilevanti sollecitazioni alle strutture sociali e agli orizzonti culturali della comunità provinciale. Una comunità che è ormai chiamata a fare i conti (e questa è una vera novità) con i problemi di sostenibilità sociale ed ambientale della crescita economica.

Della debole presenza urbana nel territorio cuneese è a un tempo testimonianza, risultato e concausa (in un circuito "vizioso" la cui rottura è senz'altro l'obiettivo prioritario della azione di programmazione della Provincia) il livello del tutto inadeguato dell'infrastrutturazione territoriale, e in particolare delle reti dedicate al servizio della mobilità.

Ancor prima della ridotta dimensione della estesa stradale, in relazione alla ampiezza dello spazio insediato della Provincia¹², è la qualità della rete a penalizzare la Provincia nei suoi scambi interni e con l'esterno.

Emblematico è il dato relativo alla accessibilità alla rete autostradale che, entro un intervallo spazio-temporale di 15 primi, coinvolge oggi appena il 26,32 % della popolazione della Provincia collocando Cuneo agli ultimi posti della relativa graduatoria regionale e nazionale.

RIQUADRO: ACCESSIBILITÀ ALLA RETE AUTOSTRADALE



Accessibilità alla rete autostradale

| Provincia | Popolazione residente al 1991 | % sulla pop. provinciale che accede t<15' | % sulla pop. provinciale che accede t>30' |
|-------------|-------------------------------|---|---|
| TORINO | 2.230.172 | 88,72 | 2,95 |
| VERCELLI | 182.340 | 67,90 | 7,92 |
| NOVARA | 336.385 | 89,66 | 0,01 |
| CUNEO | 545.804 | 26,32 | 46,42 |
| ASTI | 207.105 | 44,03 | 18,08 |
| ALESSANDRIA | 435.887 | 68,70 | 10,58 |
| BIELLA | 191.043 | 7,44 | 21,46 |
| VERBANIA | 161.669 | 48,58 | 15,92 |
| TOTALE | 4.290.405 | 70,64 | 11,28 |

A questa penalizzazione infrastrutturale, per un verso figlia "naturale" della dimensione demografica "inadeguata" alla estensione di un territorio così vasto ed articolato, ma anche frutto di un rapporto centro-periferia che ha tradizionalmente registrato un sistematico squilibrio tra flussi in entrata e flussi in uscita nel processo redistributivo operato dalla fiscalità statale, la Provincia ha tradizionalmente risposto con politiche di supplenza condizionate dalle dimensioni del proprio bilancio ed anche

dalla articolazione del regime proprietario delle infrastrutture stradali che ne confinava l'intervento al di fuori, non solo dei grandi itinerari di comunicazione interregionale e internazionale, ma anche delle principali connessioni interurbane.

Se il primo di questi due fattori (il bilancio) non mostra segnali significativi di inversione, il nuovo contesto istituzionale che si è aperto con la regionalizzazione dell'Anas ed il passaggio in gestione alla Provincia di una porzione significativa della rete ex-statale, offre oggi - assieme ad irrisolti problemi di sostenibilità della manutenzione - anche nuove opportunità per affrontare in un disegno più integrato e razionale le politiche di ammodernamento e riqualificazione della rete, chiamando in questo il Piano Territoriale Provinciale ad un compito impegnativo, tanto sul piano della qualità e della coerenza delle strategie di intervento, che su quello della fattibilità dell'intervento stesso, anche sul piano giuridico normativo.

RIQUADRO: I PROBLEMI DELLA SICUREZZA STRADALE

Dall'analisi del sistema della mobilità provinciale emerge l'elevata gravità degli incidenti in termini di morti e feriti. Questo, in concomitanza con il miglioramento delle condizioni generali di sicurezza dei mezzi, lascia presupporre una carenza generalizzata del livello di sicurezza delle rete infrastrutturale (ed in questo, almeno negli anni passati un ruolo non marginale lo ha avuto la A6, l'asse autostradale con la maggiore incidentalità per Km dell'intera rete nazionale). Appare pertanto evidente la necessità di applicare una politica rivolta alla sicurezza attiva della rete, da monitorare attraverso appositi studi delle dinamiche incidentali e dei punti neri, e da risolvere attraverso specifici interventi di moderazione del traffico e della velocità nei punti critici. La velocità è infatti il fattore primario del collegamento tra incidente e gravità dello stesso in termini di danni fisici alle persone.

RIQUADRO: DENSITÀ DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI(*)

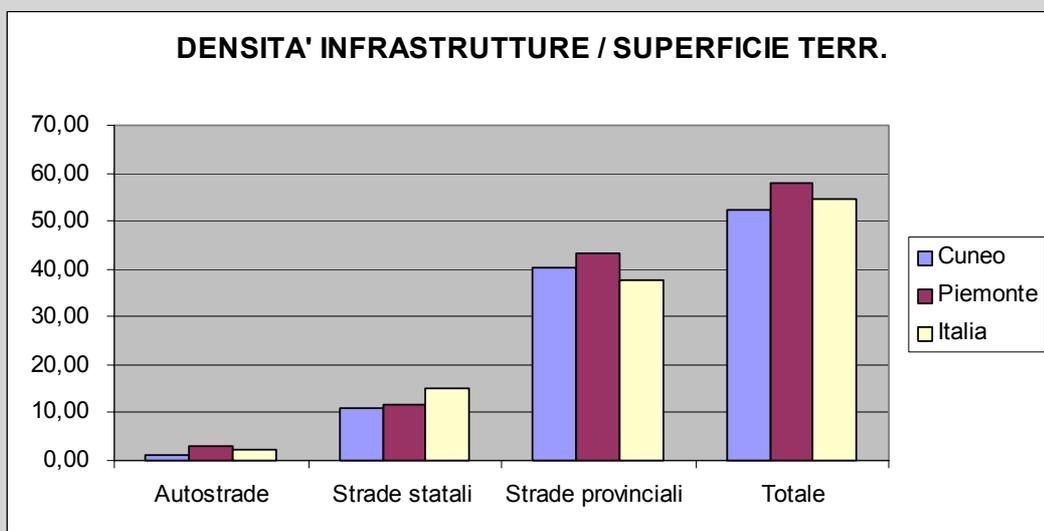
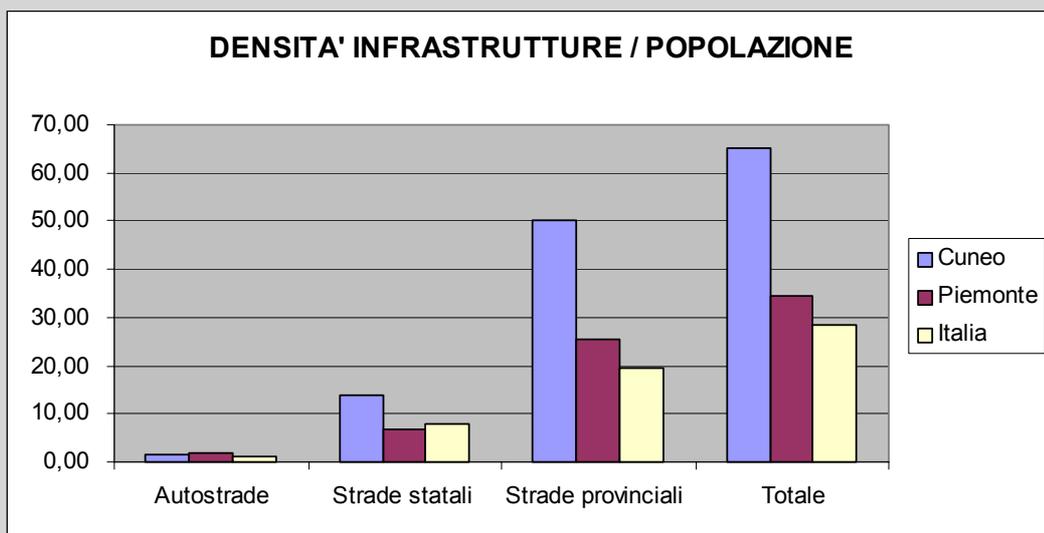
| | Autostrade | Strade statali | Strade provinciali | Totale |
|--|------------|----------------|--------------------|---------|
| Lunghezza complessiva delle strade (dati in Km) | | | | |
| Cuneo (**) | 84 | 758 | 2.776 | 3.618 |
| Piemonte (***) | 788 | 2.949 | 10.977 | 14.714 |
| Italia (****) | 6.469 | 45.237 | 113.073 | 164.779 |
| Km. di strade per 10.000 abitanti | | | | |
| Cuneo | 1,51 | 13,67 | 50,08 | 65,27 |
| Piemonte | 1,84 | 6,88 | 25,60 | 34,31 |
| Italia | 1,12 | 7,85 | 19,63 | 28,60 |
| Km. di strade per 100 km ² di superficie territoriale | | | | |
| Cuneo | 1,22 | 10,98 | 40,22 | 52,41 |
| Piemonte | 3,10 | 11,61 | 43,22 | 57,93 |
| Italia | 2,15 | 15,01 | 37,52 | 54,68 |

(*) non sono state considerate le strade comunali extraurbane per l'assenza di dati recenti;

(**) dati provinciali al 1998 (elaborazione Caire);

(***) dati regionali al 1995 (fonte ISTAT);

(****) dati nazionali al 1994 (fonte ISTAT).



I temi della formazione e del capitale umano

Da ultimo non può nè deve essere sottaciuto, tra i fattori di penalizzazione che accompagnano l'ingresso del cuneese tra le aree emergenti del Paese in questo momento di passaggio tra XX e XXI secolo, il tema dell'insufficiente investimento operato sin qui dai sistemi locali sul capitale umano e sulla sua formazione.

Un inadeguato livello di formazione scolastica della popolazione e delle forze di lavoro, che accomuna peraltro Cuneo ad altre Province del Nord Est e (in misura più ridotta) del Nord Ovest del Paese, pure caratterizzate da intensi processi di sviluppo economico e da una forte sollecitazione di questo al mercato del lavoro locale; aree emergenti dove una agevole occupazione -magari a bassi livelli di qualificazione ma comunque con livelli retributivi apprezzabili all'interno di una società dove la redistribuzione familiare delle risorse ha assicurato condizioni, non solo di benessere, ma anche di consumo "affluente" alle giovani generazioni- ha rappresentato una forte concorrenza al proseguimento degli studi per una larga quota di popolazione, proponendo così le condizioni di un tendenziale squilibrio tra la domanda del sistema produttivo che evolve verso profili che richiedono percorsi di acculturazione sempre più elevati (ancor prima che di qualificazione specifica) e l'offerta che la società locale è in grado di esprimere.

Una ulteriore - auspicabile - evoluzione della struttura produttiva dalla industria (per quanto moderna) verso i comparti del terziario avanzato dei servizi alle imprese e della ricerca, di cui solo presenti segnali già oggi in settori

della provincia di Torino (Ivrea), appare peraltro problematica nella realtà cuneese.

E', questo della formazione, un tema distante dalla più immediata area di operatività del Piano Territoriale ma che non per questo può essere trascurato in questa sede; esso richiede infatti una generale attenzione delle comunità locali in tutte le espressioni amministrative ed in tutte le sedi decisionali e coinvolge in modo sostanziale anche le decisioni sull'assetto del capitale fisico, cui la pianificazione territoriale tradizionalmente presiede, sollecitando assetti insediativi urbani e percorsi di valorizzazione dello spazio rurale attenti anche al proprio impatto in termini di *job-creation* e di sedimentazione culturale.

D'altro canto, il tema della qualità e dello spessore del capitale umano disponibile per i Sistemi Locali di fronte alle nuove sfide poste dalla globalizzazione dei mercati, è cruciale per poter cogliere le opportunità che l'evoluzione degli scenari economici pone alla scala continentale.

I processi di internazionalizzazione

La costruzione dello spazio europeo unificato propone molteplici fronti e sollecitazioni ad un sistema che, come quello cuneese, ha sempre percepito con intensità la propria collocazione "di frontiera" e che peraltro ha fatto della internazionalizzazione degli scambi e della propensione all'export uno dei fattori decisivi del proprio successo.

Certo oggi l'internazionalizzazione delle imprese non è più solo fenomeno confinabile alla incidenza dell'*export* e coinvolge in profondità le decisioni delle imprese in merito

alla propria localizzazione, alle strategie di alleanza ed ai processi di fusione ed acquisizione, sino a prefigurare ed a costruire nuovi paradigmi nel rapporto tra processi di globalizzazione delle relazioni economiche e radicamento sociale (e locale) delle imprese e della loro responsabilità.

Non è semplice leggere la direzione in cui questo processo di internazionalizzazione dell'economia sta operando nella realtà provinciale, coglierne le peculiarità e segnalare le opportunità che esso può aprire per il sistema locale Cuneese.

Non si deve sottovalutare tuttavia il fatto che la realtà cuneese è stata attraversata (da quasi un decennio e con una certa sistematicità) da programmi di cooperazione transfrontaliera ed interregionale ormai arrivati alla terza edizione.

Programmi che hanno generato una vasta gamma di occasioni di confronto e di cooperazione tra Enti, tra imprese e tra comunità che non mancheranno di lasciare il segno in un orizzonte di prospettiva. Né, più in generale, può essere trascurato l'elemento di modernizzazione che per una società (e per una Amministrazione) "tradizionale", come quella cuneese, hanno rappresentato le diverse forme della programmazione comunitaria e l'affermarsi di un suo stile, fatto di misure, di valutazione *ex-ante* ed *ex-post*, di monitoraggi e di formalizzazione delle politiche; uno stile non privo "alla lunga" di rischi di omologazione e banalizzazione, ma che ha costruito, per i cuneesi, come per molte realtà locali del nostro Paese, un nuovo glossario delle politiche pubbliche.

I collegamenti con il Midi

Sul fronte più squisitamente fisico delle relazioni internazionali che attraversano lo spazio cuneese, non si può non registrare l'intensità degli sforzi diplomatici condotti dalla comunità provinciale per dare una prospettiva realistica all'istanza di realizzare un grande collegamento internazionale che attraverso la pianura cuneese metta in relazione la regione padana con il Midi e la Catalogna (lungo l'asse di uno dei motori emergenti dello sviluppo europeo).

A questa esigenza si potrebbe assommare l'assoluta evidenza della necessità di superare il congestionamento del corridoio litoraneo cui potrebbe soccorrere, assieme al rilancio del cabotaggio, un itinerario Marsiglia - Cuneo - Genova, che è del tutto evidente nell'immagine geografica (anche se non scontato nella tradizione).

Il successo di questa prospettiva, che sicuramente può offrire al cuneese ulteriori *chances*, è affidato nella sostanza agli esiti di una complessa azione diplomatica che vede Cuneo tra gli attori, ma che risente sostanzialmente di umori e strategie al livello dei governi nazionali.

Certo è che il cuneese si deve far trovare pronto all'appuntamento, presentandosi con uno scenario infrastrutturale "interno" compiuto ed adeguato. L'autostrada sino a Cuneo, la connessione con Milano, la "messa a norma" della autostrada per Savona sono le condizioni (fisiche) necessarie per aspirare ad un nuovo valico internazionale (di cui talvolta viene discussa anche la dimensione plurimodale).

Lo spazio rurale, frontiera dell'innovazione territoriale

Uno almeno, tra i segnali che sono venuti dal processo di integrazione europea, ha sicuramente segnato in profondità la realtà cuneese ed ancor più ne segnerà le prossime evoluzioni. La riscoperta della ruralità come valore positivo piuttosto che come fattore di arretratezza.

Una riscoperta che è venuta maturando "all'unisono" tanto nella consapevolezza delle politiche comunitarie quanto nella attenzione dei consumatori europei, e che certamente rappresenta una delle più grosse *chances* che i Sistemi Locali (o, in altra espressione, le Comunità) cuneesi si trovano a poter giocare in questa fase.

Dalle nuove attenzioni alla qualità dei consumi alimentari (salubrità, sicurezza, naturalità, tradizione, cultura, "rintracciabilità"), alla domanda di campagna (e cioè di valori etnografici e culturali ed insieme di risorse naturalistiche ed ambientali, di stili di vita rallentati, affidabili e tradizionali) che è emersa con sempre maggiore evidenza nel profilo della domanda turistica europea, lanciando agriturismi e alberghi-paese, strade dei vini e distretti rurali, verso profili di successo semplicemente impensabili ancora dieci anni fa, la provincia di Cuneo può ritrarre opportunità quanto mai significative per proseguire e proiettare, tra le sofisticate regioni dell'economia immateriale e dei servizi del nuovo secolo, le stesse ragioni di successo che l'hanno vista crescere e distinguersi nel campo della produzione manifatturiera nell'ultimo scorcio del secolo passato.

Il successo internazionale del turismo rurale cuneese che nelle Langhe (ed anche nella attenzione lessicale, il successo del toponimo segnala una attenzione geografica che va oltre la toponomastica politico-amministrativa della moderna forma-Stato, per risalire a più reconditi ed ancestrali segnali di radicamento nel territorio) ha trovato un vero e proprio epicentro, una sede di eccellenza, ormai capace di rivaleggiare e forse di soppiantare lo stesso *Chiantishire* nell'immaginario delle classi colte ed agiate a scala continentale.

Le origini (e lo stabile radicamento) langarolo della casa madre di quel fenomeno associativo di dimensione globale che è divenuto *Slow-Food*, e la sua proiezione metropolitana nel Salone del Gusto di Torino (e, invece quella marcatamente decentrata e rurale di *Cheese a Bra*), il circuito di fruizione culturale di eccellenza che dal Grinzane Cavour proietta la Langa ed i suoi parchi letterari a rappresentare la nuova frontiera di un'industria culturale torinese forse un po' in crisi di protagonisti e di risorse, l'approdo della produzione enologica delle Langhe a segnare nuovi traguardi di responsabilità ed impegno della cultura dei produttori, in veri e propri "Fondi etici" alimentati dalla produzione comune di imprese viticole delle Langhe, da ultimo il decollo dell'"Università del gusto" gemellata con Colorno di Parma e insediata in un luogo mitico della storia cuneese come Pollenzo¹³, sono tutti segnali (e più che segnali, ormai, traguardi) del cammino percorso lungo questa prospettiva.

Le prospettive dello sviluppo locale

Tutta rosea, dunque, la prospettiva futura di una provincia di Cuneo che emerge dai ritardi di una industrializzazione tardiva e di una perifericità marcata (in una cospicua parte del territorio sino al limite della marginalità).per presentarsi alla tavola del nuovo millennio come serbatoio di risorse e di comportamenti "di successo" nel panorama delle aspettative e dei valori a cui è intensamente - per quanto incertamente - appesa la nostra società della "seconda modernità" (e dell'Euro)?

Sicuramente no, e non solo perchè l'instabilità e l'incertezza è la cifra dominante del panorama economico, politico e sociale contemporaneo ed ogni successo può volgersi rapidamente in disfatta, come le vicende della *new economy* sono pronte a testimoniare ogni giorno, ma più specificamente perchè operano nella realtà locale tendenze e pressioni che possono avere un effetto disgregativo (o quanto meno decumulativo) del potenziale di sviluppo e di affermazione dei sistemi locali cuneesi.

Due "fronti", che corrispondono anche a territori ben definiti, appaiono a questo riguardo in primo piano.

I rapporti con l'area metropolitana

Il primo è costituito dal rapporto con l' area metropolitana e con i suoi processi di crescita "invasiva", processi di assorbimento, omologazione e rifunzionalizzazione dei territori periferici che vengono progressivamente attratti a gravitare nella sua orbita. Per quanto queste tendenze risultino oggettivamente indebolite dalle difficoltà e dai

problemi che le aree metropolitane europee (ed italiane in particolare) hanno incontrato nello scorcio finale del secolo passato nel consolidare il proprio ruolo e ad affermare la propria egemonia, una preoccupazione di questa natura non può essere estranea alla attenzione che la società e le istituzioni cuneesi debbono volgere alla vasta parte di territorio di pianura posto al di sopra dell'asse Saluzzo-Savigliano-Bra, sino al confine con la provincia "metropolitana".

Un territorio che comprende tra le altre, le polarità di Barge, Moretta, Racconigi e Sommariva (e che, volendone dare un'immagine quantitativa, rappresenta quasi il 15 % del potenziale agricolo della provincia), ricco di una fitta rete di attività e insediamenti, è tradizionalmente in ombra nelle politiche di assetto territoriale e nella stessa raffigurazione geografica della società cuneese.

Lo spazio alpino, tra spopolamento e fruizione ambientale

Un secondo fronte - sicuramente più drammatico del precedente nelle sue implicazioni sociali - è quello rappresentato dai vasti processi di spopolamento del territorio montano che hanno spinto porzioni rilevanti di territorio (specie nella montagna occitana, ma anche nella montagna monregalese) oltre le soglie del collasso insediativo.

RIQUADRO: LA CONDIZIONE DEI PICCOLI COMUNI

In tempi recenti ha cominciato a diffondersi una nuova attenzione sulle sorti di quel tessuto insediativo ed amministrativo minore che interessa una vasta estensione del territorio nazionale italiano e che è rappresentato dai "piccoli comuni"¹⁴. Questa scelta trova nel Cuneese un riscontro impressionante: ben 122 dei 2600 comuni citati dalla recente ricerca condotta da Confcommercio e da Legambiente come comuni "fantasma" sono cuneesi e ben 196 dei 250 comuni della provincia rientrano nella soglia "critica" individuata dalla ricerca UNCEM sui piccoli comuni.

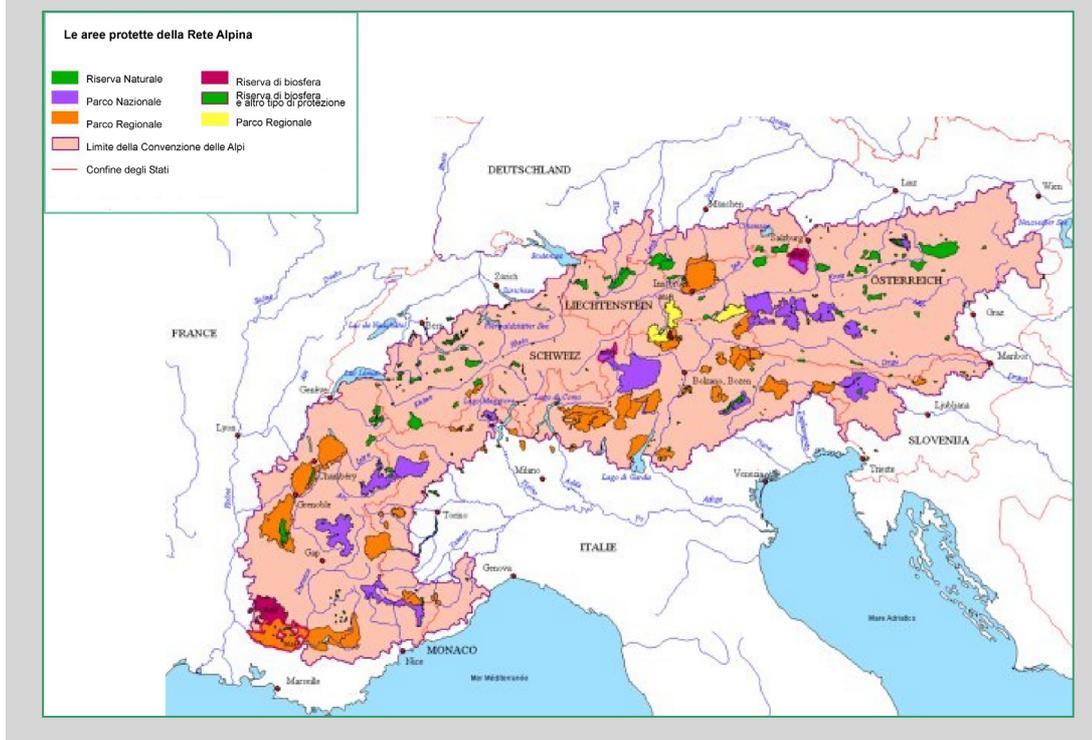
Si tratta di processi di declino demografico ed insediativo che, dopo aver messo in crisi il permanere di una rete di presidi commerciali e civili (solo apparentemente sostituibili dal maggior ricorso ad una mobilità ora meno onerosa che nel passato), in alcune circostanze hanno ormai intaccato il nucleo stesso della dimensione comunitaria e della sua possibilità di riprodursi nel tempo attraverso la successione di generazioni che presentino memorie comuni di vita sociale: drammatico è per questo il tema della scuola di base e dei rischi della sua scomparsa da parti troppo vaste del territorio montano.

Il destino di questo vasto territorio alpino (così condizionato dalle determinanti ambientali e pure così vario nelle culture delle sue comunità) è associato in misura larghissima alla affermazione di forme di fruizione ambientale e turistica diffusa, che sappiano rimettere in gioco un vasto patrimonio di insediamenti; un patrimonio che non può più trovare ragioni sufficienti nella economia agro-silvo-pastorale, la cui permanenza deve diventare essa stessa obiettivo di una azione incisiva di tutela della biodiversità e delle possibilità di vita (a fronte di processi di abbandono e di rinaturalizzazione "selvaggia" che non rappresentano di per sé garanzie di qualità e di sostenibilità), attraverso un grande progetto di innovazione territoriale che dia luogo a

“contratti di manutenzione” con gli attori del presidio, che abbia al centro i coltivatori e le comunità rurali e sappia coinvolgere anche nuove popolazioni, nuovi progetti di vita.

Assistiamo oggi al consolidamento di una nuova rete di presidi organizzativi connessi all' offerta di servizi ambientali, a partire dai Parchi Naturali Regionali, una rete che può coinvolgere altre e innovative forme di organizzazione della offerta naturale (e culturale) dello spazio rurale alpino, e può trovare nuove opportunità di rafforzamento e successo con l'ausilio delle moderne tecnologie telematiche. Questa rete può proporsi come riferimento anche per l'erogazione "on-line" di altri servizi civili (da quelli amministrativi a quelli finanziari), e rappresentare così la condizione essenziale per il mantenimento di condizioni di insediabilità permanente della montagna alpina.

RIQUADRO: LA CONVENZIONE DELLE ALPI



La rete di attenzioni che si è venuta costruendo con la Convenzione delle Alpi, unitamente ad alcune azioni sperimentate recentemente nella montagna appenninica italiana, a partire dal progetto APE, con i loro primi esiti progettuali ed ancor più per i loro sviluppi futuri, possono costituire un interessante punto di riferimento - nella prospettiva imminente dell'anno internazionale della Montagna - per impostare un peculiare momento di anticipazione e sperimentazione di una nuova strategia europea¹⁵ che affronti - anche nell'orizzonte del dopo 2006 - i problemi di aree che, come la montagna alpina, soffrono di penalizzazioni strutturali non emendabili.

-
- ⁷ Rodolfo Bosio "se Torino avesse imparato da Cuneo" Il Sole XXIV Ore Nord Ovest del 5.11.2001
- ⁸ Si vedano in particolare Antonio Abate, Claudio Bermond, Giovanni Fraquelli "La Provincia di Cuneo e la sua economia: dinamica storica tendenze attuali prospettive future" in Provincia di Cuneo Piano Territoriale Provinciale, Scenari Economici, Sociali e Istituzionali per il Piano Territoriale.
- ⁹ In particolare rispetto ad altre aree di sviluppo diffuso dove si è manifestata con maggiore evidenza il modello più denso di relazioni tra imprese, che caratterizza i c.d. "distretti industriali".
- ¹⁰ Cfr ISTAT I Sistemi Locali del Lavoro.
- ¹¹ Un ulteriore sottolineatura potrebbe opportunamente riguardare l'articolazione in Comunità Montane, specie nei sistemi locali di grandi dimensioni- come è il caso di Cuneo.
- ¹² Con 51 km di estesa statale e provinciale per 100 kmq di superficie territoriale la Provincia di Cuneo si discosta significativamente dalla media nazionale e regionale, si vedano al riguardo le considerazioni "di scenario" contenute nel documento del PTP "Il Sistema della Mobilità"
- ¹³ Villaggio, sito nel comune di Brà, che sorge nel piano poco oltre la confluenza della Stura nel Tanaro, circondato da colline e ricco di monumenti voluti dai Savoia, il suo nome è legato a due celebri battaglie dell'antichità. Secondo molti storici è nella piana di Pollenzo (e non ai Campi Raudi presso Vercelli) che le legioni romane sterminano i Cimbri il 31 luglio del 101 A.C.. E certo, comunque, che è nella piana di Pollenzo che Stilicone sconfigge i Visigoti di Alarico il 6 aprile del 402.
- ¹⁴ Corre l'obbligo qui di citare la ricerca Confcommercio Legambiente sui "Comuni fantasma", come la ricerca UNCEM - CAIRE sui piccoli comuni, che ancora nei primi anni '90 apriva una finestra su questa dimensione critica del sistema insediativo nazionale.
- ¹⁵ Rilevante a questo fine è l'attenzione che sta maturando in ambito europeo per le aree caratterizzate da problemi di spopolamento, attenzione che è confluita nella recente conferenza di Lycksele (Swe) Giugno 2001: "Regional Depopulation as a Challenge for Structural Policies" In questa prospettiva deve essere dedicata specifica attenzione al fronte delle Azioni Innovative del FESR (COM (2001) 60-005) che individua per il periodo 2000-2006 tre linee di intervento, la terza delle quali: identità regionale e sviluppo sostenibile" sembra particolarmente appropriata ad uno sviluppo di iniziative di questa natura.

CAPITOLO 3 - UNA STAGIONE DI REINFRASTRUTTURAZIONE

Il compito principale che il Piano Territoriale Provinciale ha assunto è quello di servire le esigenze sempre più evidenti di dare vita ad una infrastrutturazione del cuneese adeguata al suo rilievo economico e alle sollecitazioni che questo trasmette alle condizioni d'uso del territorio.

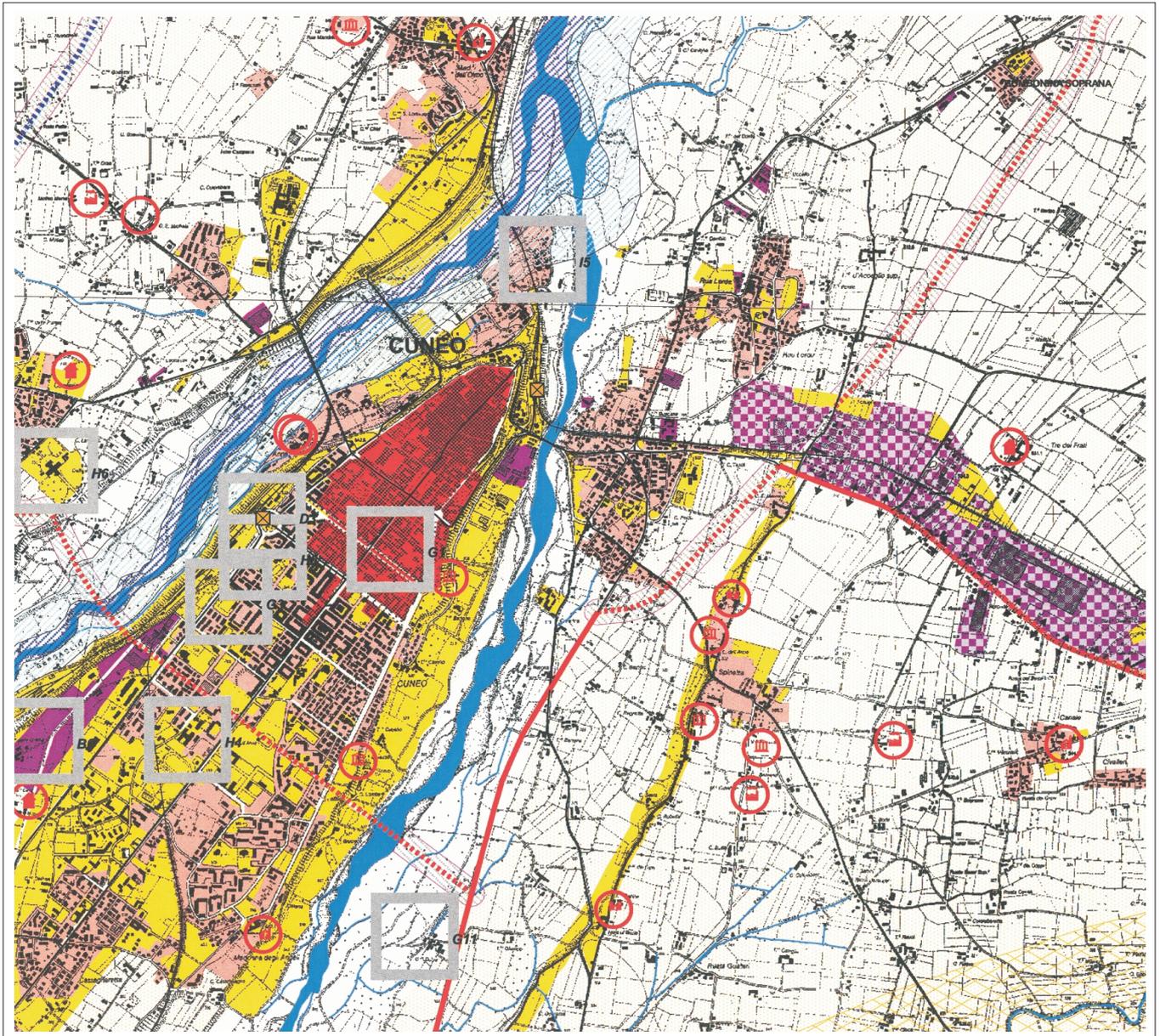
In stagioni ormai lontane la pianificazione comprensoriale aveva già riconosciuto la vocazione padana del cuneese lanciando l'immagine della zeta rovesciata come "minima infrastrutturazione necessaria" capace di piegare l'esistente - una inefficiente Torino-Savona - alle nuove (ma già allora ben avvertite) esigenze di collegare la Città di Cuneo alla direttrice per Milano lungo il Tanaro.

Oggi che questo disegno è ormai prossimo alla realizzazione, assieme al potenziamento e alla messa in sicurezza della Torino-Savona e che questa è la migliore credenziale per andare "oltre le Alpi", il fronte dell'iniziativa si sposta verso la rete ordinaria, una rete da rifunzionalizzare e migliorare profondamente dopo una stagione di interventi locali - anche costosi - di supplenza provinciale all'assenza di una politica statale acconcia.

I compiti del P.T.P. per il ridisegno della rete infrastrutturale

C'è un evidente problema di risorse che andrà concertato in sede regionale (ora che la Regione ha ereditato gran parte della rete statale) e nazionale, anche esplorando le nuove

TAV.A - CARTA DEGLI INDIRIZZI DI GOVERNO DEL TERRITORIO



Rete urbana

- CUNEO** Centri ordinatori dell'armatura urbana
- CEVA** Centri integrativi di primo livello
- BAGNASCO** Centri integrativi di secondo livello
- PERLO** Centri di base e centri frazionali

Aree a dominante costruita (Fonte: PRG)

- Aree urbane a matrice storica
- Aree prevalentemente residenziali
- Aree produttive
- Servizi
- Servizi per la fruizione
- Aree dismesse e defunzionalizzate

Aree protette (Fonte: SITA)

- Parchi e riserve naturali
- Porte di accesso

Beni culturali (Fonte: AIS)

- Beni religiosi
- Beni militari
- Beni civili
- Beni rurali
- Archeologia industriale
- Altri (Fonte: SSSAAC)

Poli funzionali (Fonte: Provincia)

- A) Centri fieristici, espositivi
- B) Centri commerciali e ipermercati
- C) Aree per la logistica (centri intermodali, aree attrezzate per autotrasporto)
- D) Aeroporti, stazioni ferroviarie principali
- E) Poli tecnologici, universitari, di ricerca
- F) Parchi tematici o ricreativi
- G) Strutture per manifestazioni, culturali/ religiose, sportive, spettacolari
- H) Scuole superiori, ospedali, parchi urbani e territoriali
- I) Grandi infrastrutture ecologiche

Aree produttive di rilievo sovracomunale

- Aree produttive di rilievo sovracomunale

Infrastrutture per la mobilità

- Rete ferroviaria**
- Ferrovie esistenti
- Ferrovie di progetto
- Ferrovie in ristrutturazione/potenziamento
- Ferrovie dismesse
- Stazioni esistenti
- Stazioni dismesse

Sistema autostradale

- Asse esistenti
- Asse di progetto
- Asse di progetto in galleria
- Svincoli esistenti
- Svincoli di progetto

Rete viabilistica primaria

- di grande comunicazione**
- Asse esistenti
- Asse di progetto
- Asse di progetto in galleria
- Asse in ristrutturazione/potenziamento
- della fruizione rurale e montana**
- Asse esistenti
- Asse di progetto
- Asse in ristrutturazione/potenziamento

Altre reti viabilistiche

- Altra viabilità provinciale esistente
- Altra viabilità provinciale di progetto
- Altra viabilità provinciale in ristrutturazione/potenziamento

Tessuti stradali da riqualificare

- Tessuti stradali da riqualificare

Rete della fruizione escursionistica e sportiva

- Strade - parco
- Dorsali verdi
- Altri sentieri
- Impianti di risalita
- Rifugi e ostelli

Salvaguardie

- Corridoi infrastrutturali

Limiti agli insediamenti

Fasce fluviali - (Fonte: PAI)

- Fascia "A" (tempo di ritorno 30 anni)
- Fascia "B" (tempo di ritorno 200 anni)
- Fascia "C" (tempo di ritorno 500 anni)

Aree di ricarica delle falde - (Fonte: PTR)

- Aree di ricarica della falda

Capacità d'uso dei suoli - (Fonte: IPLA)

- Classe I - suoli privi di limitazioni
- Classe II - suoli con alcune moderate limitazioni

modalità della finanza di progetto; c'è però un ruolo importante del Piano Territoriale, che è quello di proporre i ruoli e le funzioni della rete (esistente e di nuova realizzazione), qualificandone la morfologia, il livello di attrezzatura, il rapporto spesso problematico con i tessuti urbani e rurali attraversati.

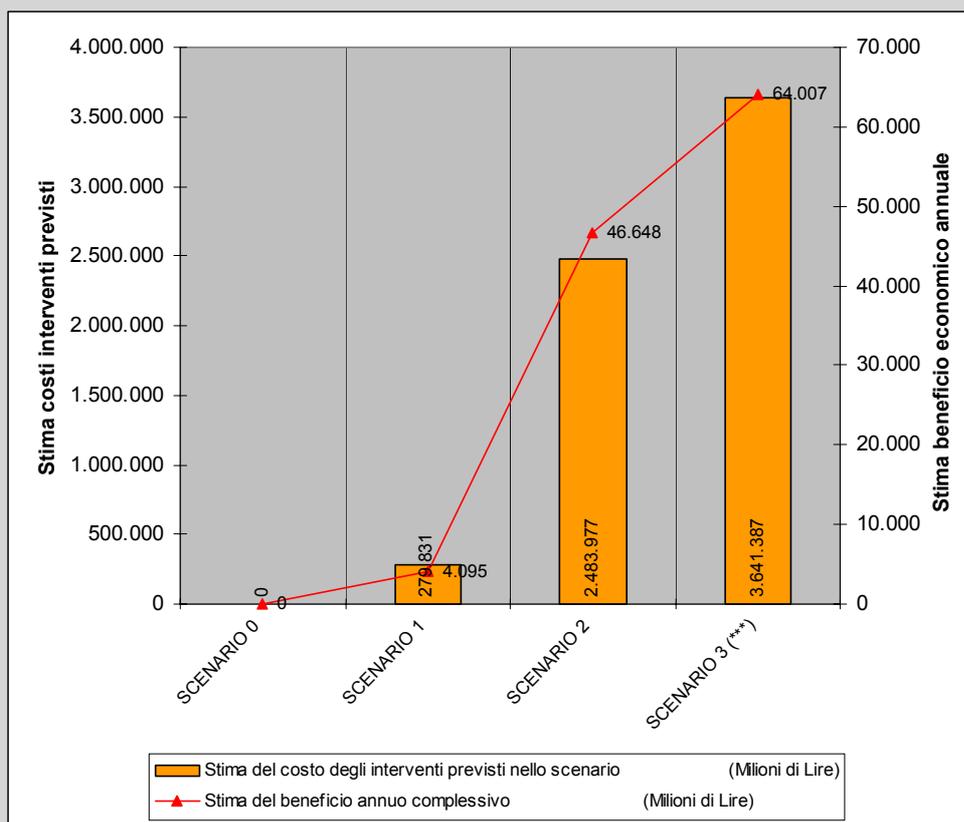
Le istituzioni cuneesi hanno investito su questo tema e oggi dispongono di un patrimonio di progettualità cospicuo che il Piano Territoriale può contribuire a perfezionare e qualificare nei suoi effetti di sistema, a ordinare per efficacia e priorità, a rendere operativo nella sua fattibilità giuridica, a misurare nel rendimento sociale.

RIQUADRO: VALUTAZIONE DI RENDIMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

Le valutazioni di rendimento degli interventi di potenziamento della rete infrastrutturale sono state effettuate su tre scenari evolutivi: il primo rappresenta il quadro "consolidato" degli interventi già in corso di realizzazione nella rete primaria di connessione provinciale ed interprovinciale; nel secondo alla rete precedente vengono aggiunti i progetti di infrastrutturazione; il terzo scenario può essere collocato in un orizzonte temporale di lungo periodo.

Il confronto tra gli scenari è evidenziato nella tabella riprodotta di seguito. Lo scenario 2, che prevede tra l'altro la creazione della direttrice autostradale Cuneo - Asti, rappresenta la configurazione che offre le migliori performances: il risparmio di tempo rispetto allo scenario 0 è pari ad oltre il 4% per la mobilità delle persone ed è oltre l'11% per quella delle merci. Il rendimento complessivo è superiore al 73% di quello stimato per lo scenario di completa infrastrutturazione, con una spesa necessaria inferiore del 33%.

| BENEFICIO ECONOMICO | Stima del costo degli interventi previsti nello scenario (Milioni di Lire) | % di costo degli interventi rispetto allo Scenario 3 | Stima del beneficio annuo per la mobilità delle persone (*) (Milioni di Lire) | Stima del beneficio annuo per la mobilità delle merci su gomma (**) (Milioni di Lire) | Stima del beneficio annuo complessivo (Milioni di Lire) | % di beneficio economico rispetto allo Scenario 3 |
|-------------------------|--|--|---|---|---|---|
| SCENARIO 0 | - | 0,00% | - | - | - | 0,00% |
| SCENARIO 1 | 279.831 | 7,68% | 1.237 | 2.859 | 4.095 | 6,40% |
| SCENARIO 2 | 2.483.977 | 68,22% | 17.998 | 28.650 | 46.648 | 72,88% |
| SCENARIO 3 (***) | 3.641.387 | 100,00% | 26.913 | 37.094 | 64.007 | 100,00% |



- (*) Riferito al minore tempo di viaggio impiegato per tutti gli spostamenti sistematici interni all'area nell'arco di un anno (100,6 milioni), utilizzando un costo del tempo di trasporto pari a L. 10000 / ora per persona.
- (**) Riferito al minore tempo di viaggio impiegato per gli spostamenti di mezzi pesanti con origine e/o destinazione nella Provincia di Cuneo (7,707 milioni di viaggi), utilizzando un costo del tempo di impiego del conducente pari a L. 25000 / ora.
- (***) Costo al netto degli interventi con importo non definito.

Il disegno della rete che il PTP propone, a partire della maglia autostradale nella sua nuova configurazione, individua una rete primaria che raccoglie l'eredità delle strade statali ma anche di quelle provinciali di rango, e che collega le intersezioni autostradali ai principali recapiti urbani, ai valichi, alle concentrazioni produttive più cospicue, ai poli turistici principali. Disegno che può portare con se nuovi corridoi telematici e con essi fattori di crescita competitiva per le "piccole città" equipaggiate e messe in rete.

L'articolazione gerarchica e funzionale della rete

L'articolazione della rete vede nelle "strade blu" la viabilità di grande comunicazione lungo itinerari internazionali ed interregionali di cui occorre assicurare con interventi appropriati la fluidità e la sicurezza della circolazione (che su queste strade ha un forte contenuto di traffico pesante) attraverso la separazione delle diverse correnti veicolari.

Nelle "strade rosse" si realizzano invece le principali esigenze di connessione interurbana e metropolitana, da integrare maggiormente ai tessuti insediativi, operando prevalentemente attraverso politiche di moderazione del traffico.

Nelle "strade verdi" si riconoscono le dorsali della comunicazione rurale e le principali connessioni della fruizione turistica ed ambientale nelle quali agire essenzialmente in termini di comfort, arredo e informazione, con una forte attenzione ai temi dell'inserimento paesistico e della qualità percettiva.

P.T.P. e piano di settore sulla mobilità

Questa manovra di gerarchizzazione e di qualificazione funzionale è sostanzialmente una anticipazione che il PTP ha ritenuto di dover compiere rispetto alla missione che il nuovo Codice della Strada affida all'apposito piano di settore (Piano del Traffico e della Viabilità extraurbana), preoccupatosi di produrre da subito effetti di definizione dei rispetti (la rete primaria del PTP corrisponde alla Classe C del Codice della Strada e impone un rispetto laterale di 30 ml) e di messa in salvaguardia dei tracciati di nuovo impianto.

Il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana, redatto secondo i criteri della apposita direttiva emanata dalla Provincia, avrà tra i suoi compiti quello di completare la classificazione della rete, perfezionando la disciplina della viabilità.

RIQUADRO: IL PIANO DEL TRAFFICO E DELLA VIABILITÀ EXTRAURBANA

La Provincia redige, entro un anno dall'adozione del PTP, il Piano del Traffico e della Viabilità Extraurbana (PTVE).

L'ambito di applicazione del PTVE è l'intero territorio provinciale o almeno un ambito circondariale; alla sua redazione la Provincia è tenuta, d'intesa con gli altri enti interessati, ai sensi e secondo quanto previsto dall'art. 36 del D.L. 30 aprile 1992 n.285, "Nuovo Codice della Strada". La finalità del PTVE è:

- 1- di contribuire ad un progetto Provinciale per la Mobilità Sicura e Sostenibile attraverso il monitoraggio permanente delle condizioni di sicurezza della circolazione e la stabilizzazione di una normativa tecnica di riferimento;
- 2- di perfezionare e completare la classificazione della rete viaria provinciale e di definire la relativa disciplina di tutela;
- 3- di supportare la concertazione interistituzionale per gli approfondimenti progettuali sui "Corridoi insediativi/infrastrutturali" afferenti i "tessuti stradali da riqualificare", così come individuati nella Carta degli indirizzi di governo del territorio del PTP.

Il ruolo della ferrovia

Il disegno della rete infrastrutturale non può essere pienamente apprezzato se non se ne considera la componente ferroviaria.

Il Cuneese ha conosciuto una infrastrutturazione storica che, a partire dalla Torino-Bra-Ceva-Savona, si è estesa a servire tutte le aree di pianura e in due casi (Val Tanaro e Val Gesso-Vermenagna) ha riguardato anche le valli. Questo patrimonio ha subito un ridimensionamento rilevante nel corso degli ultimi anni (acceleratosi con il collasso seguito ai fatti alluvionali del Tanaro).

La prospettiva del vettore ferroviario, che oggi si può leggere nelle tendenze in corso e che il piano cerca di prefigurare, è quella per un verso di integrare alle dorsali principali (Torino-Savona) servizi ferroviari "di bacino" che nella realtà cuneese sono particolarmente riconoscibili nei tratti Racconigi-Cavallermaggiore-Savigliano-Fossano e Mondovì-Ceva sulla stessa dorsale, nella bretella per Cuneo (di cui è in programma il potenziamento) e nelle connessioni Saluzzo-Savigliano e Alba-Bra.

A questo ruolo locale si aggiunge sempre più, anche nelle prospettive europee, un rinnovato interesse per le ferrovie alpine come vettore di una mobilità sostenibile a supporto della fruizione turistico-ambientale. Tra tutte la ferrovia Cuneo-Nizza, che nella tratta da Cuneo a Limone Piemonte assolve anche ad una qualche funzione "metropolitana". Ma è anche un destino possibile per la ferrovia dell'Alta Val Tanaro che peraltro presenta anch'essa una vocazione di trasporto suburbano, penalizzata fino ad oggi dal mancato

diretto attestamento delle linee su Mondovì anziché su Ceva.

Un caso a parte è costituito dalla ferrovia dismessa che corre ai piedi delle Langhe da Cherasco a Ceva: per essa il Piano individua un ruolo strategico di "dorsale della mobilità sostenibile" a supporto della fruizione del distretto turistico delle Langhe il cui successo ormai internazionale consente di riproporre il tema con un certo realismo.

Se questo ruolo potrà essere svolto attraverso il ripristino della connessione ferroviaria o se invece si dovranno reinventare attorno al sedime conservato nuovi modelli di percorrenza e di fruizione legati all'escursionismo, al cicloturismo e al turismo equestre, sarà un progetto territoriale apposito a valutarlo e a promuoverlo.

Tra le previsioni di valorizzazione e potenziamento del trasporto ferroviario, assunte dal P.T.P., oltre al raccordo direzionale da Bra verso Fossano in provenienza da Alba, c'è la proposta di nuovo raccordo con l'Aeroporto di Levaldigi. Proposta che deve essere affidata ad uno studio di fattibilità che ne quantifichi puntualmente i costi e i benefici, sottoponendo a verifica stringente la concreta idea di promuovere maggiormente l'aeroporto di Levaldigi, migliorandone i collegamenti con il territorio e potenziandone le attrezzature. Questo in uno scenario che, anche dopo l'11 settembre 2001 vede trend accentuati di crescita del trasporto aereo e che giustifica l'attenzione e la valorizzazione degli scali aeroportuali minori, ma che sicuramente non enfatizza il ruolo dei collegamenti ferroviari minori.

Mobilità ed aree urbane

Gli effetti territoriali attesi dalla manovra infrastrutturale messa in campo dal P.T.P. sono essenzialmente quelli di un rafforzamento dell'armatura urbana provinciale sostenendo così le nuove geografie che si sono venute formando.

Per le due aree urbane di maggiore complessità e potenza riconoscibili attorno alla città di Cuneo (nella sua dimensione intercomunale) e al corridoio Bra-Alba, è legittimo avanzare la candidatura ad una dimensione metropolitana intanto ed in particolare attorno al tema della mobilità, al punto da ritenere ammissibile per entrambe le conurbazioni (che riescono a superare i centomila abitanti) la formazione di un Piano Urbano della Mobilità, previsto e sostenuto finanziariamente dal Piano Generale dei Trasporti.

Il panorama dei Sistemi Locali così come il Piano li riconosce nei suoi bilanci territoriali, evidenzia realtà in fase di potenziamento nel cuore della pianura (Savigliano, Fossano) e nelle due polarità "metropolitane" di Cuneo e soprattutto di Alba-Bra.

La fascia a nord, al confine con la provincia di Torino, non ha mostrato nel lungo periodo le stesse positive *performances*, del resto della pianura, regredendo rispetto al proprio potenziale demografico "premoderno". E' evidente in questo il ruolo esercitato dall'attrazione che l'area torinese ha esercitato determinando un effetto di assorbimento di risorse e di periferizzazione oltre i suoi confini.

Il Piano Territoriale Provinciale, oltre a valorizzare l'impianto storico del sistema insediativo presente in quest'area "di confine", propone una nuova linea di forza

dell'infrastrutturazione che potenzi anche le relazioni trasversali da Barge a Moretta, di qui a Racconigi e, per Sommariva del Bosco, a Canale.

Questa strategia individua un nuovo casello sulla A 21 che può rappresentare un fattore concreto di polarizzazione e di ricentatura insediativa che potrà poi meglio essere connesso col Braidese (vedi anche il relativo progetto di riqualificazione) e con i Roeri.

RIQUADRO: I PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ

La vasta ed articolata presenza di attività residenziali, industriali e terziarie nei Comuni di Cuneo e Alba (ed in misura minore, anche di Bra) configura questi poli come i principali catalizzatori della domanda di mobilità sistematica originata da ampia parte del territorio provinciale: i fenomeni di congestione del traffico generati nei contesti urbani e le dirette conseguenze di inquinamento ambientale impongono la realizzazione di un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, al fine di ottimizzare le risorse e di programmare gli investimenti.

Lo strumento ottimale per la costruzione di un "progetto di sistema", che preveda la realizzazione di reti connesse e ottimizzate deve essere identificato nei due distinti "Piani Urbani della Mobilità" (PUM), estesi ai centri urbani dei Comuni gravitanti sui poli principali.

Questo nuovo strumento di pianificazione della mobilità, istituito con il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 2 marzo 2001, programma su ampi ambiti urbani insieme di investimenti e di innovazioni organizzativo - gestionali da attuarsi in un definito arco temporale.

Al di sotto di questa nuova direttrice di integrazione, sta naturalmente il potenziamento della connessione Saluzzo-Alba via Savigliano-Bra, sia in termini stradali che ferroviari consentendo con opportuni interventi viari di portare su Saluzzo con maggiore efficacia sia le provenienze da Pinerolo che quelle da Busca e Verzuolo (queste ultime servite da un cospicuo investimento infrastrutturale, che va

dalla nuova tangenziale urbana, alla realizzazione della "strada blu" Saluzzo- Villafalletto, agli interventi di riqualificazione della viabilità interna).

A rafforzare l'armatura urbana delle pianure può concorrere ad un diverso livello gerarchico l'itinerario mediano che da Villafalletto, passando per Levaldigi e Fossano si chiude sul fondovalle Tanaro, all'altezza di Dogliani.

Il miglioramento della accessibilità dello spazio alpino

Saluzzo, Cuneo e Mondovì condividono la responsabilità del governo di cospicue parti delle aree alpine, differenziate tra di loro come storia e come caratteristiche insediative ma pressoché tutte analogamente colpite da un declino demografico di lungo periodo.

Per le aree occitane la reinfrastrutturazione del pedemonte da Cuneo a Saluzzo (ed oltre) rappresenta una concreta opzione per ripartire con una efficace politica di reinsediamento e di sviluppo, in ciò aiutate necessariamente da una differenziata politica "dei valichi"(anche quelli interni intervallivi che garantiscono itinerari ambientali e circuiti felicemente proponibili alla domanda fruitiva) che le inserisca in circuiti specialistici strettamente connessi alla valorizzazione turistico ambientale e da una ricentratura delle politiche di offerta consentita da polarità come le stazioni invernali e termali o da un sistema di porte, ben infrastrutturate, di accesso alle aree protette, o ancora da forme di accoglienza di nuova generazione (vedi albergo paese ...) che ben si integrano con obiettivi di innovazione e sostegno tanto di forme insediative rinnovate per le popolazioni tradizionali che per possibili nuove "migrazioni"

opportunamente selezionate (vedi tra l'altro i villaggi cablati).

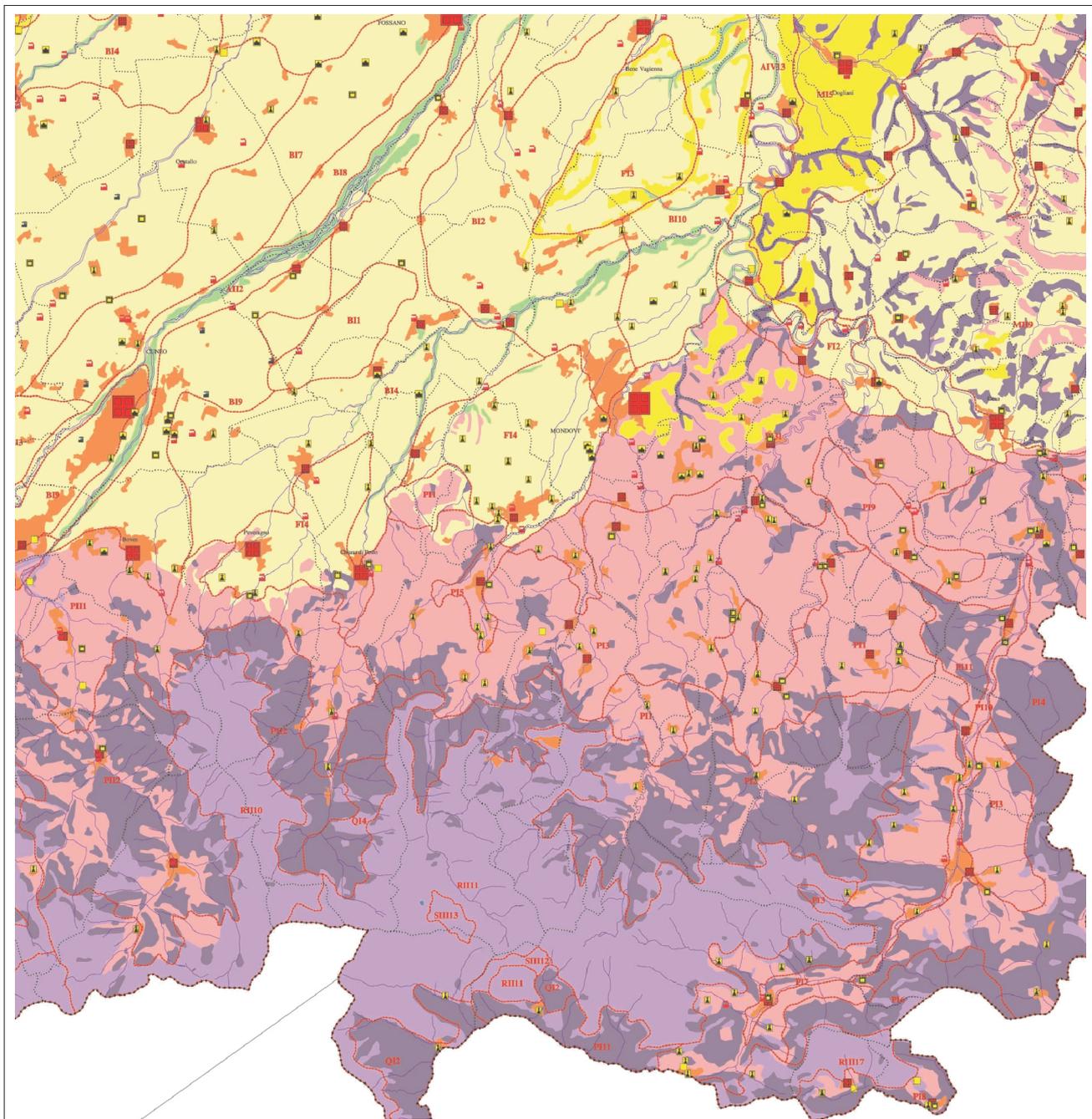
Solo in tal modo i territori rarefatti e depopolati possono riscattarsi dalla marginalità e diventano un modo di vita, dove i servizi (per esempio scuole, assistenza, trasporti) vengono erogati con modalità diverse e conti economici diversi delle aree "dense". Una provincia così pensata può dunque offrire modi di vita estremamente diversificati: dal rurale enogastronomico, letterario, coltivato e abitato delle colline dei Roeri o delle Langhe, alla montagna di Belluno dei grappoli di comunità antiche appesi nel silenzio dei grandi spazi, connessi e intercomunicanti, in rete tra loro e con le "metropoli" in formazione (metropoli rurali, si intende) nella pianura.

Anche le montagne della catena meridionale hanno gli stessi problemi delle sorelle occidentali, ma qui le valli sono più corte, più infrastrutturate, più specializzate.

Questa condizione vale da Limone alle Frabose, attraverso il Pesio. Vale molto meno (o non vale) per il monregalese del Casotto e della Val Mongia, per il Cebano e per l'Alta Val Tanaro.

Il Piano assegna a queste aree una serie di politiche infrastrutturali che hanno nel Traforo del Colle di Nava un elemento rilevante per rilanciare la Val Tanaro come luogo da percorrere in un itinerario più che regionale, ma anche negli interventi di "avvicinamento" ad Albenga, polo in crescita del ponente ligure (da valutare anche con opere in galleria e un miglioramento del comfort e della sicurezza della tratta da Garessio al mare per il valico del S. Bernardo) un elemento di arricchimento delle opportunità

TAV.B - CARTA DEI VALORI CULTURALI



- | | | | |
|---|---|-------------------------|---|
| ambienti insediativi urbani e rurali a dominante costruita | ambienti non insediati naturali e seminaturali | beni religiosi | beni vincolati ai sensi della L.1089/39 |
| ambienti insediativi rurali dei seminativi | aree naturali e seminaturali in ambienti intensivi di pianura | beni militari | rete idrografica |
| ambienti insediativi rurali delle culture specializzate | acque | beni civili | paesaggi agrari e forestali: sovranità |
| ambienti insediativi rurali delle culture agricole marginali | centri storici F1 | beni rurali | limiti comunali |
| ambienti a dominante forestale, localmente interessate da insediamenti rurali | centri storici F2 | archeologia industriale | limite provinciale |
| | centri storici F3 - F4 | beni archeologici | |

per un'area che ha conosciuto forse il più grave salasso di risorse demografiche nei centocinquantanni della storia unitaria e che pure conserva un alto livello di patrimonio insediativo (di cultura manifatturiera e di tradizione civica), quindi un alto potenziale di reinsediabilità.

Per questo (come anche per la tratta Cuneo-Limone, ma qui con una urgenza maggiore) l'Alta Val Tanaro e il Cebano nelle intenzioni del Piano, dovrebbero essere rimesse in gioco con un progetto insieme infrastrutturale e organizzativo; un progetto che lavori sulla massima integrabilità col sistema locale di Mondovì (l'unico di questo Circondario che presenta un bilancio demografico positivo nel lungo periodo e una reale consistenza urbana) di tutte le presenze insediative poste lungo il percorso ferroviario che si chiude nell'Alta Val Tanaro, sino ad Ormea.

Insedimenti produttivi e sviluppo locale

La stagione della "reinfrastrutturazione per lo sviluppo sostenibile" che il Piano propone investe direttamente anche il tema dell'insediamento produttivo scommettendo sulle caratteristiche peculiari della vocazione industriale della provincia. Il Piano punta per questo su una rete di insediamenti produttivi di rilievo più che comunale che interessa con almeno un nucleo, ciascuno dei 22 Sistemi Locali individuati.

L'idea di una certa selezione degli insediamenti, candidati ad assolvere un ruolo trainante dello sviluppo provinciale, razionalizza e punta a qualificare il modello insediativo diffusivo che si è realizzato nel corso degli anni (senza volerlo stravolgere, accompagnandone piuttosto la naturale

evoluzione). A questo modello duttile nei confronti della domanda e delle opportunità, il Piano Territoriale intende offrire l'opzione delle "aree ecologicamente attrezzate" introdotte con i decreti Bassanini che le legislazioni regionali stanno via via assumendo¹⁶ e proponendo.

A questa nuova figura può essere affidata non solo la missione di ricercare maggiori compatibilità ambientali ma anche il compito di dare soggettività agli insediamenti produttivi favorendone così la complessificazione funzionale e l'assunzione di ruoli territoriali (sino al marketing) espliciti e negoziabili con le istituzioni e i soggetti dell'innovazione territoriale.

Il patrimonio storico-culturale come risorsa per lo sviluppo locale

Il terzo asse della manovra insediativa del Piano Territoriale è rappresentato dalla messa in valore del patrimonio insediativo storico, in particolare di quei Centri Storici che ben descrivono la trama degli insediamenti di lunga durata e che per complessità dell'organismo possono ospitare funzioni di eccellenza e rappresentare dei veri e propri motori di sviluppo dell'economia urbana. Saluzzo e Mondovì tra questi, vuoi per la complessità e l'articolazione della morfologia, vuoi per le funzioni (università e cultura) che hanno cominciato ad ospitare, vuoi infine per l'esigenza di sottrarsi con una forte e atipica specializzazione delle proprie offerte al rischio di isolamento dalle linee di forza dello sviluppo provinciale, vengono candidati dal Piano ad ospitare manovre organizzative particolarmente sofisticate che ne sostengano la valorizzazione.

Tutti i centri storici di rango peraltro (il PTP ha rivisto ed integrato a questo fine la classificazione già prodotta dal PTR) sono i referenti di manovre di qualificazione urbana che possono trovare i propri strumenti nelle politiche del commercio, nella regolamentazione della circolazione e della sosta e in una diffusa strategia dell'arredo e della qualità degli spazi pubblici.

Il commercio, in particolare, sia nella riqualificazione della rete distributiva al dettaglio in sede fissa che nello sviluppo dei mercati su aree pubbliche, dovrà essere protagonista - sulla scorta di innovazioni organizzative e gestionali che hanno già trovato applicazione nell'esperienza di altri paesi dell'Unione Europea, di una importante azione di riqualificazione urbana che investa i centri storici delle città medie come dei comuni minori cuneesi.

L'innovazione urbana potrà trovare nei centri storici una qualificata sede per germogliare. I centri storici, non solo quelli maggiori, devono diventare veri e propri capisaldi polifunzionali dell'armatura territoriale provinciale; per essi quindi saranno prioritarie politiche di riuso dei contenitori storici, di miglioramento dell'accessibilità (parcheggi), di qualificazione degli spazi pubblici, di animazione economica e di marketing.

Le polarizzazioni della struttura insediativa moderna

Il Piano Territoriale ha ritenuto poi di dover evidenziare altri luoghi che per complessità di funzionamento e per livello di attrattività meritano l'attenzione della comunità provinciale.

Ciascuno di essi sarà monitorato nella propria evoluzione e accompagnato nel suo sviluppo da un livello permanente di concertazione: dai nuovi poli logistici in fieri (il mercato agroalimentare di Cuneo come l'aeroporto di Levaldigi) ai complessi ospedalieri esistenti ed in progetto (a Verduno come a Mondovì) alle stazioni invernali da sostenere nel proprio successo, da reinventare dopo il collasso (Viola St. Gree, Garessio 2000), da ristudiare dopo il mancato avvio (Sampeyre).

Le polarizzazioni della moderna distribuzione commerciale, che hanno modificato radicalmente le aree di mercato della tradizione "di paese" con nuove localizzazione arteriali, sovente eccentriche, si propongono come tema cardine anche per accordi territoriali volti a conciliare efficienza e equità attraverso la sperimentazione di misure di perequazione.

Le stesse infrastrutture ecologiche (depuratori, discariche) luoghi di conflitto territoriale marcato, sono ricomprese in questa categoria, non solo per migliorare l'efficacia del processo decisionale che le riguarda ma anche per riconoscere le potenzialità in termini di innovazione di cui sono portatrici.

I progetti per l'attuazione del Piano

Tutte le manovre sopra descritte sono materialmente affidate oltre che all'azione regolatrice e ordinatrice dei PRG, allo sviluppo di forme di cooperazione tra i Comuni e la Provincia per realizzare "Progetti di Riqualificazione Urbana e Infrastrutturazione Sostenibile".

I Progetti di Riqualificazione Urbana e di Infrastrutturazione Sostenibile possono interessare in particolare: la realizzazione di nuove connessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie e il significativo potenziamento e rifunzionalizzazione di quelle esistenti, la riqualificazione urbana lungo i corridoi insediativi-infrastrutturali caratterizzati da conflitti traffico/funzione locale, l'allestimento di nuovi poli funzionali del sistema insediativo provinciale o la significativa riorganizzazione e potenziamento di quelli esistenti, il recupero e la valorizzazione di sistemi di aree dismesse e/o defunzionalizzate, la valorizzazione di sistemi integrati di beni culturali, la valorizzazione di contesti ambientali di pregio urbani e periurbani.

Attraverso questi progetti il Piano punta al coordinamento e all'armonizzazione tra assetto urbanistico, politiche fiscali, programmazione delle opere pubbliche (anche attraverso accordi di perequazione territoriale).

I progetti possono essere promossi da tutti i soggetti interessati, ma già la Provincia ne individua un primo campo, che si propone di portare a dei veri preaccordi già nella fase di discussione del Piano.

Si tratta dei due PUM (Piani Urbani della Mobilità) di Cuneo e di Alba-Bra, dei progetti per i corridoi insediativi di Moretta-Racconigi-Sommariva, di Dogliani-Villafalletto e della Val Tanaro-Mondovì, i due progetti di riqualificazione dei Centri Storici di Saluzzo e Mondovì, e il progetto di integrazione logistica di Savigliano-Fossano-Genola-Levaldigi.

La sicurezza delle risorse umane e territoriali

La grande attenzione rivolta dall'opinione pubblica ai temi della sicurezza trova fondamento nella gravità degli eventi alluvionali che in più occasioni nel corso della seconda metà del secolo scorso e con ritmi di accadimento via via più incalzanti hanno imposto alla comunità cuneese costi umani e materiali di ingentissima entità.

L'occasione storica della formazione del Piano di Assetto Idrogeologico dell'intero bacino del Po da parte dell'Autorità di Bacino istituita dalla legge 183, deve trovare risposta nella realtà cuneese, dando vita ad una esperienza di pianificazione articolata, riguardevole tanto per l'intensità e la partecipazione delle comunità e delle istituzioni, che per lo stesso impegno di risorse materiali che la Provincia in primo luogo vuole mettere in campo.

Le strategie che il piano provinciale comincia a delineare anche nel campo della sicurezza mettono al centro dell'attenzione il tema della cooperazione istituzionale con i Comuni, soggetti comunque protagonisti delle azioni per la sicurezza.

Perintanto il PTP individua nella propria cartografia le fasce di tutela fluviale A e B definite dal PAI in modo che le disposizioni relative siano inserite organicamente nelle politiche del Piano.

Poi la Provincia, secondo un criterio di gravità degli eventi, promuove studi idraulici e geografici, volendo provvedere alla gerarchizzazione del reticolo idrografico e alla individuazione dei bacini per i quali redigere, con il concorso degli Enti locali, di Agenzie tecniche e dei soggetti privati, appositi studi di bacino e formare programmi pluriennali di intervento e manutenzione. Ciò sino a dare vita a veri e propri Progetti Integrati per la Sicurezza Territoriale (PIST).

CAPITOLO 4 - LA VALORIZZAZIONE PAESISTICA DELLO SPAZIO RURALE CUNEESE

La seconda fondamentale manovra che il Piano Territoriale Provinciale intende servire è quella volta alla valorizzazione paesistica ed ambientale dello spazio rurale cuneese.

L'obiettivo della valorizzazione può rappresentare il terreno di incontro e di sintesi tra le radici più tradizionali e popolari della cultura materiale del mondo contadino e le domande generate dalle più sofisticate sensibilità ambientali tipiche di questa nostra "seconda modernità", una sintesi quanto mai feconda di stimoli e di suggestioni sino a configurare un percorso di sviluppo trainante per l'intera economia cuneese nel nuovo secolo.

Per cogliere appieno questo obiettivo il Piano Territoriale compie ancora una volta una opzione in favore dei Sistemi Locali, puntando a promuovere "dal basso" iniziative fondate sul protagonismo degli attori sociali ed istituzionali presenti.

Paesaggio e valorizzazione dello spazio rurale

La realtà cuneese sta già conoscendo, nel suo percorso di valorizzazione del mondo rurale, esperienze significative di coinvolgimento e di responsabilizzazione degli attori economici e sociali nella produzione di quel bene pubblico per eccellenza che è il paesaggio.

La consapevolezza che la qualità dell'ambiente (e la sua percepibilità) non è scindibile dalla qualità dei beni (di

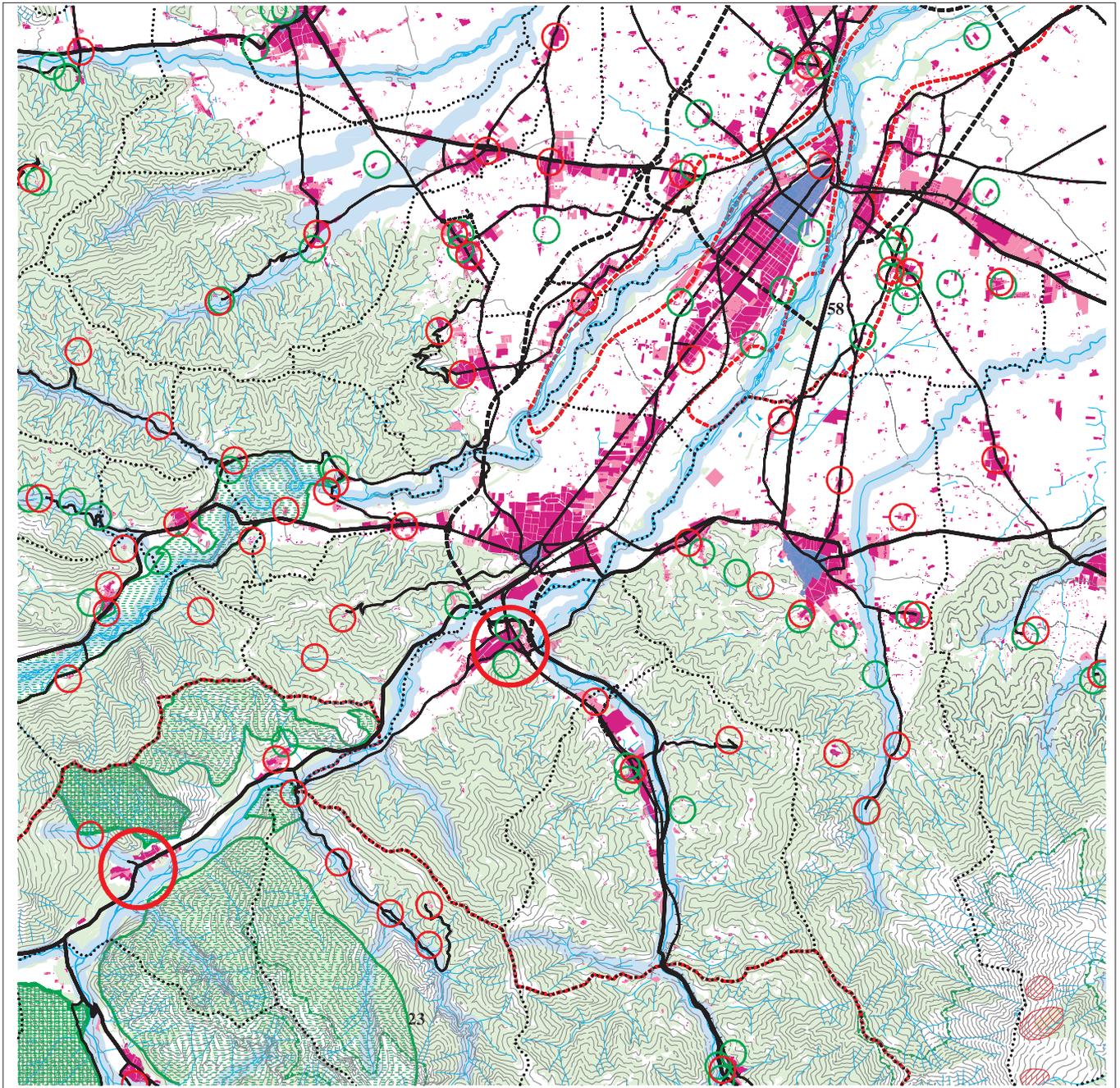
qualità) che in quel contesto ambientale vengono prodotti, è alle spalle dello sforzo profuso (in particolare nell'ambiente delle Langhe, con il diretto coinvolgimento dei produttori enologici) per destinare una frazione delle risorse finanziarie che il successo del Sistema Locale e dei suoi prodotti di qualità ha reso disponibile, a recuperare, ripristinare, mitigare le situazioni in cui l'intervento antropico aveva alterato i valori paesistici.

Questa esperienza di mobilitazione sociale attorno al paesaggio ed alla identità culturale del locale costituisce il retroterra della iniziativa che il Piano Territoriale assume con determinazione per sostenere l'avvio e lo sviluppo dell'esperienza dei Piani Paesistici Locali. Si tratta di strumenti innovativi che trovano il loro primo - anche ancora se implicito - fondamento nella legislazione regionale sui beni culturali e la tutela paesistica, laddove, già nella primigenia formulazione della L.R. 20/89, si parlava di "Piani Paesistici di iniziativa degli Enti Locali"; questi Piani sono ora compiutamente ricondotti nella sfera di competenza della Provincia con la nuova formulazione dell'art. 8 quinquies della L.R. 56 che stabilisce appunto la approvazione Provinciale dei Piani Paesistici che trovano la propria matrice nel PTP.

I Piani Paesistici Locali

I Piani Paesistici Locali, formati nell'occasione degli strumenti urbanistici generali (in un rapporto di contestualità e simmetria tra PRG e Piano Paesistico, sistematicamente - e con un certo successo - praticato ad esempio nell'esperienza Alto-Atesina), o invece frutto della

TAV.C - CARTA DEI CARATTERI TERRITORIALI E PAESISTICI



1 - TUTELE PAESISTICHE (D.L. 490/99)

- Aree boscate (fonte CTR)
- Fasce fluviali corsi d'acqua di interesse regionale (fonte PTR), altre acque pubbliche (fonte Prov. di CN), laghi (fonte SITA)
- Aree sommitali (al di sopra di 1600 m, fonte CTR)
- Circhi glaciali (fonte SITA)

2 - RETE ECOLOGICA

- Aree protette (fonte PTR)
- Biotopi e siti di importanza comunitaria (fonte Regione Piemonte)
- Biotopi e siti di importanza regionale (fonte Regione Piemonte)
- Aree contigue a territori extraprovinciali interessati da SIC o parchi
- Zone d'acqua (fonte CTR)

3 - AREE CANDIDATE PRIORITARIAMENTE ALLA FORMAZIONE DI PIANI PAESISTICI LOCALI

- Aree soggette a vincolo ex L. 1497/39 (fonte SITA)
- Aree di elevata qualità paesistico ambientale interessate da Piani Territoriali e/o Paesistici (fonte PTR)

4 - INSEDIAMENTO STORICO

Fonte: Provincia di Cuneo - Archivio dell'insediamento storico

- Centri storici di notevole valore regionale
- Centri storici di medio valore regionale
- Centri storici di valore locale
- Beni culturali isolati

5 - ACCESSIBILITA'

- Autostrade e raccordi esistenti
- Autostrade e raccordi di progetto
- Viabilità primaria esistente
- Viabilità primaria di progetto
- Altre strade di interesse provinciale esistenti
- Altre strade di interesse provinciale di progetto
- Sentieri e rete escursionistica
- Ferrovie esistenti
- Ferrovie di progetto
- Ferrovie dismesse
- Dorsale verde della mobilità sostenibile

6 - ALTRI RIFERIMENTI PER L'IDENTIFICAZIONE PAESISTICA

- Aree insediate (fonte CTR, Osservatorio Urbanistico)
- Vigneti in aree DOC (fonte SITA)
- Rete idrografica
- Curve di livello
- Limiti comunali

cooperazione intercomunale nell'occasione della formazione di Progetti di Valorizzazione Ambientali (quelli esplicitamente individuati dal Piano Territoriale o quelli autonomamente promossi dai Comuni a partire dai luoghi di interesse segnalati dal PTP), vogliono rappresentare l'occasione di una piena affermazione di consapevolezza – e di una altrettanto esplicita assunzione di responsabilità – delle comunità locali nei confronti dei problemi della tutela del paesaggio e dell'ambiente.

L'impronta centralistica che ha segnato l'esperienza pur importante e significativa della applicazione della L. 431/85 specie nelle sue espressioni più controverse e dirigistiche (i famosi "Galassini", vincoli apposti in via del tutto amministrativa senza alcun confronto con le istanze delle pianificazione locale e che hanno determinato incertezze e confusioni nel regime giuridico dei beni oggetto di tutela), viene volta dal Piano Territoriale nel suo opposto, affidando alle comunità locali tanto l'azione di identificazione dei beni da tutelare, che la articolazione della relativa disciplina di tutela.

La stessa azione di identificazione viene così ad essere riconsiderata, andando oltre un approccio per categorie di beni (i "tipi") per puntare ad un'azione di riconoscimento e caratterizzazione che sia sensibile alla specificità dei luoghi (i "topoi"), scavando nella memoria e nella identità collettiva almeno altrettanto quanto nella visione e nella consapevolezza disciplinare.

Nella direzione di questo esercizio di identificazione i Piani Paesistici Locali potranno rappresentare una straordinaria palestra di esercitazione e sperimentazione, per costruire e diffondere, nella pratica delle amministrazioni e nelle culture

professionali che ne saranno investite, una nuova ed originale cultura del paesaggio e dell'ambiente.

In questa prospettiva di mobilitazione sociale e di responsabilizzazione delle comunità, l'azione di tutela viene così a perdere ogni residua impronta snobistica ed elitaria e a fare i conti con la straordinaria riserva di valori (economici e culturali) rappresentata dal mondo rurale cuneese.

L'agricoltura cuneese, tra innovazione e ritardi

L'agricoltura cuneese, componente determinante, quantitativamente e qualitativamente, dell'agricoltura regionale, è sottoposta a forti pressioni al cambiamento che il Piano Agricolo Provinciale¹⁷, avviatosi sotto l'egida di un Comitato Scientifico guidato da Giovanni Galizzi con l'ausilio di Gian Romolo Bignami, ha saputo ben mettere in evidenza.

Sempre più marcata è la differenziazione che si è aperta, sino a tutti gli anni '90, anche nel cuneese, tra le "due agricolture": l'agricoltura competitiva, della pianura e della collina viticola dove operano aziende vitali e strutturate, e i territori rurali svantaggiati della collina (non viticola) e della montagna, sedi del part-time e di una agricoltura residuale, condizionata più dal quadro demografico e dal contesto sociale che dalle politiche di settore.

La situazione, al volgere del millennio, è relativamente modificata, in modo repentino, sino a far parlare (cfr. Rapporto IRES) non più ai due, bensì di tre agricolture:

- aree ad agricoltura "industriale" intensiva, prima definite "competitive" ma che alla luce della situazione attuale potrebbero invece avere imboccato la strada del declino, salvo che non riescano ad introdurre elementi di innovazione profonda nel modo di impostare e gestire i processi produttivi (*dematurity* agroalimentare) coniugando tecnologia e sostenibilità, e preparandosi anche a quello che potrebbe essere un modello di sostegno pubblico futuro molto diverso rispetto a quello attuale;
- aree agro-terziarie in brillante sviluppo, cioè essenzialmente le Langhe e poco altro, in cui la produzione primaria ha innescato un meccanismo virtuoso che si salda con le componenti culturali locali, attivando un indotto terziario articolato;
- aree rurali svantaggiate, dove l'agricoltura svolge prevalentemente, ormai, un ruolo di presidio del territorio, di governo del paesaggio e di mantenimento dell'identità locale. Inoltre può alimentare piccole ma preziose microfiliere del "tipico" e del biologico, importanti per l'attivazione di circuiti turistici/commerciali innovativi.

Agricoltura e politiche territoriali

Queste diverse agricolture, pur così lontane per le loro problematiche e per la natura delle politiche con cui è possibile affrontarne le prospettive, costituiscono un interlocutore essenziale delle politiche territoriali, costituendo l'ambiente sociale più direttamente sollecitato a gestire la riscoperta della ruralità come occasione di qualità,

come sede di una nuova generazione di servizi, come luogo di ospitalità ed accoglienza.

Alle agricolture "competitive" si rivolge innanzitutto l'istanza relativa alla qualità dei prodotti agro-alimentari su cui si può fondare il rafforzamento della immagine del territorio cuneese (e in larga parte trova oggi giustificazione la sua stessa capacità attrattiva in termini turistici ed escursionistici) come già è avvenuto in modo decisivo attorno alla produzione enologica delle Langhe.

Il tema della "rintracciabilità", in particolare per le produzioni di carne bovina, segna oggi la principale frontiera di questo impegno dell'agricoltura cuneese nei confronti dei consumatori europei e ripropone il tema della qualità anche al di fuori dei campi e dei luoghi tradizionalmente più consolidati da questo orientamento.

Le politiche agro-ambientali

Un secondo fronte di interlocuzione tra politiche territoriali ed agricoltura competitiva è quello rappresentato dai temi agro-ambientali ed in particolare dalla necessità di conservare e ripristinare – all'interno di ecosistemi fortemente artificializzati come quelli della moderna agricoltura intensiva e specializzata – condizioni apprezzabili di biodiversità.

RIQUADRO: I PRINCIPALI PROBLEMI APERTI DALLA EVOLUZIONE DELLO SCENARIO AGRICOLO (dal rapporto del Comitato Scientifico del Piano Agricolo Provinciale al Tavolo Verde)

La rapida e profonda evoluzione dello scenario globale pone l'agricoltura cuneese di fronte a nuovi rischi ed opportunità.

Gli aspetti maggiormente critici possono essere così riassunti:

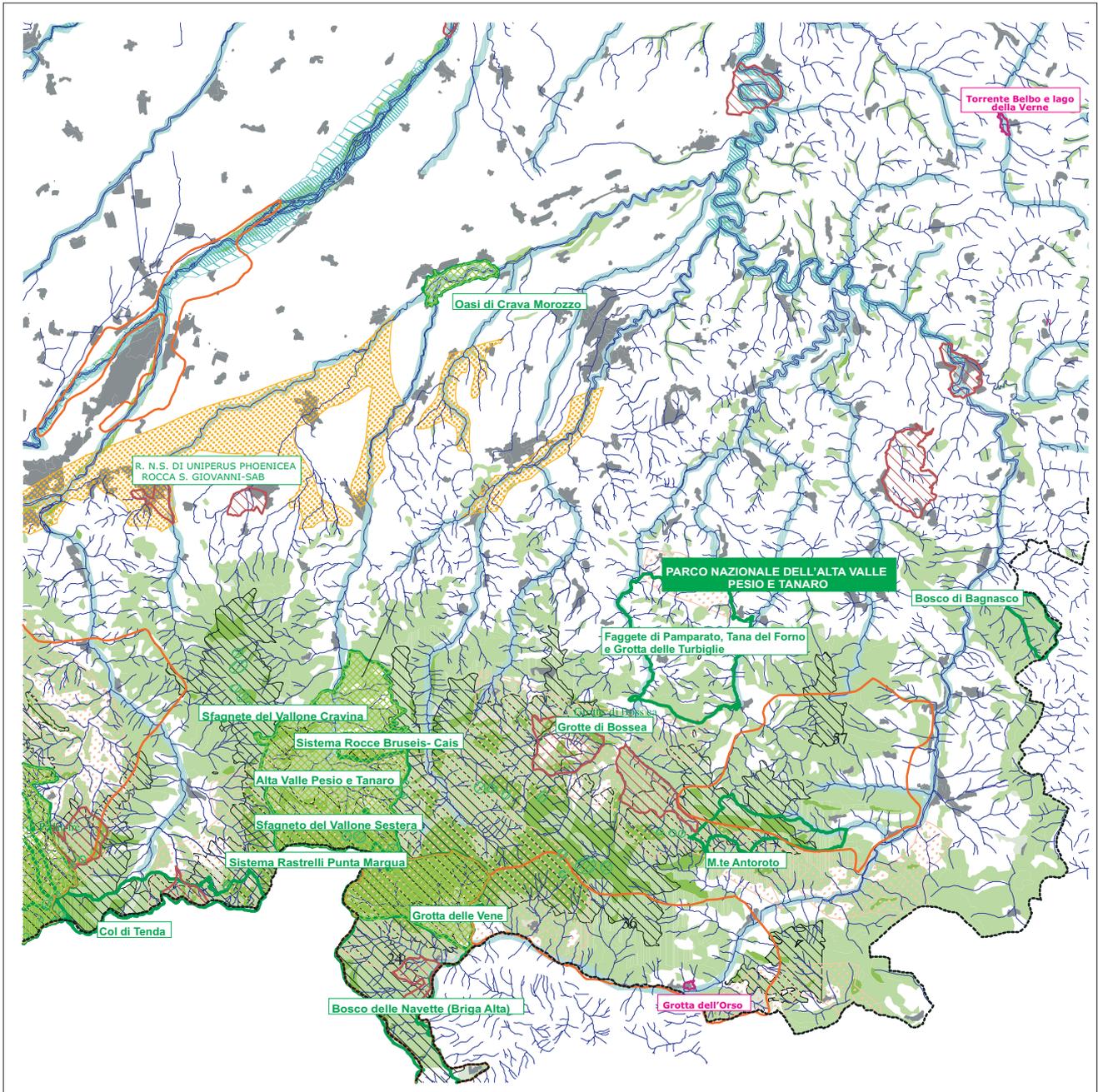
- la riduzione del sostegno dei prezzi espone ad una crescente concorrenza, sia nei confronti dei prodotti provenienti da Paesi Terzi che dall'interno dell'Unione, tutti quei beni agricoli che tendono a porsi sul mercato con caratteristiche indifferenziate e senza specifiche destinazioni d'uso (*commodities*), concorrenza che si svolge essenzialmente attraverso una competizione sul prezzo in termini difficilmente sostenibili dall'agricoltura locale;
- le tensioni generate dall'incremento della competitività tendono a scaricarsi sull'agricoltura, anello strutturalmente più debole della catena a causa della frammentazione strutturale e dei vincoli rispetto ai cicli naturali che la caratterizzano;
- la pressione concorrenziale e l'emanazione di norme tecniche di costosa implementazione possono mettere in seria difficoltà le micro-filiere locali, interessanti per la produzione di prodotti tipici e strategiche per il mantenimento dell'attività agricola in territori in cui questa svolge un'azione di rilievo ambientale almeno altrettanto importante del contributo apportato all'economia.

In tale contesto, diventa critica non solo la posizione delle aree tradizionalmente svantaggiate, ma anche di quelle strutturalmente più forti, sinora sufficientemente protette dal sostegno comunitario ai prezzi.

E' determinante adottare, a livello di imprese, associazioni ed istituzioni, una mentalità fortemente orientata al mercato, volta cioè ad aumentare la competitività dei prodotti agricoli ed agroalimentari locali in funzione di specifiche richieste del consumatore intermedio e finale, affrontando non solo il problema delle caratteristiche qualitative e non del prodotto e dei servizi, ma puntando alla gestione ottimale di tutto il marketing mix. A questo proposito è da tener presente che poichè tale gestione è particolarmente sensibile alle economie di scala diventa indispensabile lo sviluppo in forma associata di una politica di promozione del prodotto con particolare attenzione alla informazione del consumatore.

La nuova situazione, per quanto critica e complessa, può peraltro consentire diverse opportunità strategiche innovative, non incompatibili tra loro, che permetterebbero di incrementare il valore aggiunto dei prodotti e di accogliere la disponibilità dell'UE a sostenere forme di agricoltura maggiormente rispettose dell'ambiente.

TAV.D - CARTA DELLA NATURA



Elementi di vulnerabilità idrogeologica

- Naturalità massima (grado 0)
- Naturalità alta (grado 1)
- Naturalità media (grado 2)
- Aree urbanizzate
- Aree protette
- Biotopi di importanza comunitaria (SIC)
- Biotopi di importanza regionale (SIR)

- Oasi naturalistiche (fonte:Piano Faunistico Venatorio)
- Aree di elevata qualità paesistico ambientale interessate da Piani Territoriali e/o Paesistici
- Circhi glaciali (legge 431/96)
- Aree al di sopra dei 1600 m.
- Laghi
- Fasce fluviali e lacustri sottoposte a vincolo paesistico

Elementi di vulnerabilità idrogeologica

- Zone di ricarica carsica
- Zone di ricarica fessurata
- Zone di ricarica delle falde

Elementi di pericolosità in relazione al rischio idraulico

- Fascia A e B del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali
- Fascia C del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali
- Rete idrografica

L'impulso delle politiche comunitarie è stato particolarmente significativo a questo riguardo, anche se la politica agro-alimentare dell'Unione è leggibile ancora piuttosto in termini di indirizzi e nella innovazione delle politiche e degli strumenti di intervento di quanto non lo sia nella misura delle risorse ad esse destinate.

A partire da Agenda 2000 e con i Piani di Sviluppo Rurale per il periodo 2000-2006 che ne sono seguiti, le misure agro-ambientali hanno cominciato a farsi largo nella considerazione degli operatori e ad instaurare un nuovo clima di attenzione al tema dei servizi di conservazione ambientale che l'agricoltura fornisce (e meglio ancora potrà fornire, opportunamente sostenuta ed orientata) ed alle modalità con cui questi servizi possono essere remunerati dalla collettività. Certo oggi siamo ancora lontani, in Piemonte e nel cuneese, dalla vicina esperienza dei "Contratti Territoriali d'Impresa" dei nostri cugini transalpini, ma la strada per arrivarci è sicuramente già tracciata.

Grande è infatti lo spazio che si oggi apre – specie nella prospettiva del dopo 2006 e della rinegoziazione degli aiuti agricoli in ambito WTO – per iniziative "locali" che si muovano nella direzione di approfondire e sviluppare questi orientamenti, a partire dagli accordi agro-ambientali.

L'articolazione territoriale della Rete Ecologica

Questa nuova linea di sviluppo delle politiche agricole e di sviluppo rurale si intreccia così con un'altra manovra di particolare rilievo e respiro che il Piano Territoriale si fa carico di lanciare: l'azione che investe il tema della Rete

Ecologica Nazionale e della partecipazione alla sua formazione da parte di un'area vasta e differenziata, e perciò importante, come il cuneese.

Gli ambienti fluviali e le zone umide della pianura rappresentano luoghi cruciali per il successo di una simile prospettiva ed il coinvolgimento partecipe dei produttori agricoli ne rappresenta una essenziale condizione. La connessione con le aree di maggiore naturalità presenti nel territorio collinare e montano è l'anima stessa della Rete Ecologica, e segna un possibile punto di incontro tra le politiche per le due agricolture.

Al tema della Rete Ecologica il Piano Territoriale cerca di dare risposta integrando il mosaico delle aree già investite da azioni di conservazione ambientale (le aree protette dei Parchi e delle Riserve Naturali Regionali, innanzitutto) o di quelle interessate da politiche in itinere (i Siti di Interesse Comunitario - SIC, e gli altri biotopi di interesse regionale) con un ancora più diffuso campo di iniziative per la conservazione della natura (e la valorizzazione ambientale) che dovrebbero trovare spazio attorno alla nuova figura delle ANPIL (Aree Naturali Protette di Interesse Locale), ancora una volta proposte nella chiave del prioritario coinvolgimento e responsabilizzazione delle comunità e degli interessi locali.

Le forme della fruizione ambientale

La Rete Ecologica può rappresentare l'occasione per realizzare anche una formidabile infrastruttura per la fruizione escursionistica del territorio, rispondendo alle molte e diversificate domande di fruizione turistico-

ambientale che hanno via via preso piede e trovato diffusione ormai di massa, dalle pratiche più marcatamente sportive a quelle più lente e rilassate, dal trekking all'alpinismo e allo sci-alpinismo, dal cicloturismo e dalla mountain-bike all'escursionismo equestre, dalla canoa al free-climbing ...

Il territorio cuneese sta già oggi rispondendo a questa diversificata domanda di fruizione con molteplici iniziative che si collegano anche alla valorizzazione del patrimonio culturale e naturale ed in misura ancora più marcata alla valorizzazione eno-gastronomica del suo spazio rurale ridefinendo la fisionomia della sua offerta turistica rispetto alla tradizione del climatismo montano, agli episodi ormai un po' appannati del termalismo ed alla (breve) stagione della diffusione massiccia del turismo invernale trainato dalla pratica dello sci alpino.

A questa nuova prospettiva di una fruizione turistica estesa ma non massificata, fatta di profili differenziati e di prodotti articolati è oggi essenzialmente affidato il destino di una vasta porzione del territorio montano della provincia, la cui perifericità rispetto alla pianura ed ai suoi modelli di sviluppo, non è emendabile in termini di miglioramento delle condizioni di accessibilità e in cui la rarefazione insediativa ed il declino demografico non consentono neppure di ipotizzare modelli di sviluppo trainati da massicci investimenti in infrastrutture produttive, siano esse aree attrezzate o stazioni invernali.

All'interno della riorganizzazione dell'offerta di servizi ospedalieri, più attenta a decentrare le fasi successive alla spedalizzazione intensiva, e in sintonia con la affermazione di una nuova generazione di servizi legati alla produzione

della salute e alla fitness, il rurale cuneese, il suo clima e i suoi valori storici, paesistici e naturalistici, si può ben candidare ad ospitare interventi pubblici e privati anche ad una dimensione regionale, specie là dove l'industria dell'accoglienza ha già una tradizione, meglio ancora quando questa è legata al termalismo e quando il territorio è ben servito da mezzi pubblici specie ferroviari (anche per questo le linee ferroviarie vanno tutelate come infrastrutture strategiche): è evidente l'impatto che una simile prospettiva garantirebbe sulla pluristagionalità, sulla stabilità dei servizi, sulla qualità del bilancio dell'occupazione, sulla crescita di tessuto imprenditoriale in aree deboli.

I problemi della rarefazione insediativa

I piccoli comuni cuneesi sono, secondo la recente ricerca "Piccola grande Italia, la disomogenea vitalità dei comuni con meno di 2000 abitanti promossa da Legambiente e Confcommercio¹⁸ - ben 184, pari al 74% del totale provinciale, con una popolazione di quasi 124.000 abitanti, che rappresentano il 22% dei residenti in provincia di Cuneo. A livello nazionale i comuni con meno di 2.000 abitanti sono, 3.644 pari al 45% del totale nazionale e hanno una popolazione di quasi 3.580.000 abitanti, ossia il 6,2% di quella italiana.

Molto elevato è, inoltre, tra i piccoli comuni cuneesi il numero di quelli che sono classificati dalla ricerca "a rischio di disagio": 104 in tutto, localizzati nelle aree montane. L'insieme di questi comuni supera di poco i 55.000 abitanti

e concentra un po' meno del 10% della popolazione dell'intera provincia.

I dati riportati mettono in evidenza quanto sia rilevante la dimensione del problema in Provincia di Cuneo e come siano i comuni montani quelli a maggiore rarefazione insediativa e che presentano le maggiori condizioni di disagio per gli abitanti.

La crisi dei servizi, quelli pubblici e, tra questi, innanzitutto quelli costitutivi della dimensione comunitaria, come la scuola, così come quelli "di mercato" e, tra questi, innanzitutto quelli elementari rappresentati dal commercio al dettaglio di vicinato, è oggi il fronte principale delle politiche pubbliche per le aree montane che un tempo avremmo chiamato marginali ma che oggi possiamo forse caratterizzare essenzialmente in funzione della bassa densità insediativa.

Questa nuova problematica sollecita politiche del tutto nuove da parte degli operatori pubblici ed anche nuove forme di coinvolgimento degli attori sociali, delle imprese come del terzo settore. Emblematico è il caso del Commercio, dove le trasformazioni economiche in atto rischiano di vedere una vera e propria desertificazione commerciale dello spazio rurale (come è già successo, drammaticamente, per lo spazio rurale francese).

Il coinvolgimento degli operatori del settore, a partire dalle catene della grande distribuzione, in protocolli di "adozione" di specifiche aree marginali, garantendo attraverso rapporti di franchising e la internalizzazione dei costi logistici la possibilità di una offerta commerciale nelle vallate alpine a costi equivalenti a quelle praticate dalle moderne forme di

vendita nei contesti urbani, rappresenta una prospettiva di sperimentazione tanto urgente quanto stimolante, per la quale il cuneese può costituire un banco di prova di interesse nazionale.

Nuovi servizi per le aree marginali

Ma anche la rete dei servizi per la fruizione ambientale può rappresentare, specie con l'ausilio delle moderne tecnologie delle telecomunicazioni, un riferimento importante per innalzare e qualificare il livello di offerta delle aree a bassa densità. Si può pensare a questo riguardo tanto ad un generico supporto che l'infrastrutturazione telematica che ha i suoi nodi (e i suoi motori di ricerca) nelle aree protette può offrire in termini di accessibilità diffusa o di visibilità a territori ed a compagini sociali per le quali l'accesso attivo e passivo alla rete potrebbe restare una mera e virtuale opportunità, così come, più specificamente, al ruolo che attività e centri di educazione ambientale possono svolgere per qualificare e rendere competitiva l'offerta formativa di aree dove il servizio scolastico sarebbe altrimenti in crisi per l'esiguità della base demografica, specie se ci si limitasse ad applicare, caso mai con qualche modesta deroga quantitativa, modelli organizzativi della didattica uniformi con quelli delle aree urbane o ad alta accessibilità.

Per tutte queste ragioni l'infrastrutturazione "civile" delle aree rarefatte ed il mantenimento in esse di condizioni – per quanto speciali – di insediabilità permanente sono legate a doppio filo ad una adeguata politica di valorizzazione turistico ambientale.

I Progetti di Valorizzazione Ambientale

In questa direzione il Piano Territoriale lancia una importante iniziativa con la promozione dei Progetti di Valorizzazione Ambientale (PVA).

Si tratta di iniziative che presuppongono e sostengono il protagonismo degli attori locali, i comuni e le Comunità Montane innanzitutto, volte alla valorizzazione del territorio rurale e alla diffusione di occasioni di fruizione sociale dell'ambiente, alla gestione sostenibile delle risorse naturali e paesaggistiche del territorio anche attraverso la riqualificazione delle parti compromesse o degradate, alla conservazione degli ecosistemi naturali e degli agroecosistemi ed al mantenimento della diversità biologica; al perseguimento di equilibrate relazioni tra bisogni sociali, attività economiche ed ambiente anche attraverso la riscoperta della cultura materiale e delle tradizioni locali e la loro promozione in circuiti più vasti "dei saperi e dei sapori".

I PVA costituiscono un rilevante campo di sperimentazione per l'integrazione di politiche e strumenti di diversa matrice potendo ricercare soluzioni originali (e declinazioni locali) ai temi dello sviluppo sostenibile e potranno riguardare, in particolare, le aree interessate da vincoli paesistici, dai biotopi di interesse comunitario e regionale, da paesaggi fluviali di interesse provinciale, da aree di contatto con le previsioni di aree protette poste al confine provinciale e regionale.

Il Piano Territoriale individua un primo campo di questi progetti da verificare e meglio definire anche nella dimensione, a partire dalle prime fasi di consultazione sul

Piano. Si tratta in particolare dei progetti che investono le aree montane del Gruppo del Monviso e della Valle Varaita, delle Alpi Occitane, della bassa valle Stura e dell'Alta valle del Gesso ai margini del Parco Regionale delle Alpi Marittime, del gruppo del Marguareis e del Galero. Ancora, sono investite da previsioni di questa natura le aree collinari delle Langhe Albesi e delle rocche del Roero, ed i corridoi ecologici o fruitivi rappresentati dall'ambiente fluviale della Stura, da Cherasco a Ceva, e dal sistema di ferrovie (e dei castelli) del Tanaro, dal piede occidentale delle Langhe, sino all'alta Val Tanaro.

Gli approfondimenti e i piani di settore

Alcuni approfondimenti previsti in normativa costituiscono chiari impegni del piano sul fronte della crescita della conoscenza del territorio: dagli studi per la Carta della Natura e per la qualificazione della fruizione rurale, a quelli sull'Insediamento Storico a quelli sul sistema idrogeologico di pianura e sulla sicurezza idraulica dei bacini montani alla manovra sulle aree industriali; tutto ciò per consentire alle politiche di piano di acquistare maggiore efficacia nel tempo, senza rinunciare a dare da subito il maggior contributo possibile alla domanda di qualità ed equità nello sviluppo che l'intera provincia esprime.

I piani di settore riguardano prioritariamente i temi della viabilità extraurbana (il PTVE previsto dal Codice della Strada) e quelli della sicurezza ambientale, sui quali particolarmente urgente e rilevante è sviluppare una azione efficace e ben documentata alla scala dell'area vasta provinciale.

¹⁶ E' all'esame del consiglio regionale il disegno di legge sulla individuazione delle aree protette di interesse sovracomunale e delle aree ecologicamente attrezzate.

¹⁷ Si veda al riguardo Provincia di Cuneo: Piano Agricolo Provinciale. Documento di lavoro del Comitato Scientifico

¹⁸ La ricerca citata segue, a un anno di distanza a opera degli stessi autori "L'Italia del disagio insediativo", che attribuiva alla Provincia di Cuneo ben 122 comuni degli oltre 2800 comuni italiani ricompresi in questa definizione. Mentre una precedente ricerca dell' Uncem, volta alla definizione dei "piccoli comuni" attribuiva al cuneese ben 196 comuni.



TAVOLE ILLUSTRATIVE

Tav.1 - Le Comunità Montane e i Circondari

Tav.2 - I centri storici di rilievo regionale

Tav.3 - Le città regionali e le aree di integrazione primaria

Tav.4 - I sistemi Locali del Lavoro

Tav.5 - I mercati ambulanti

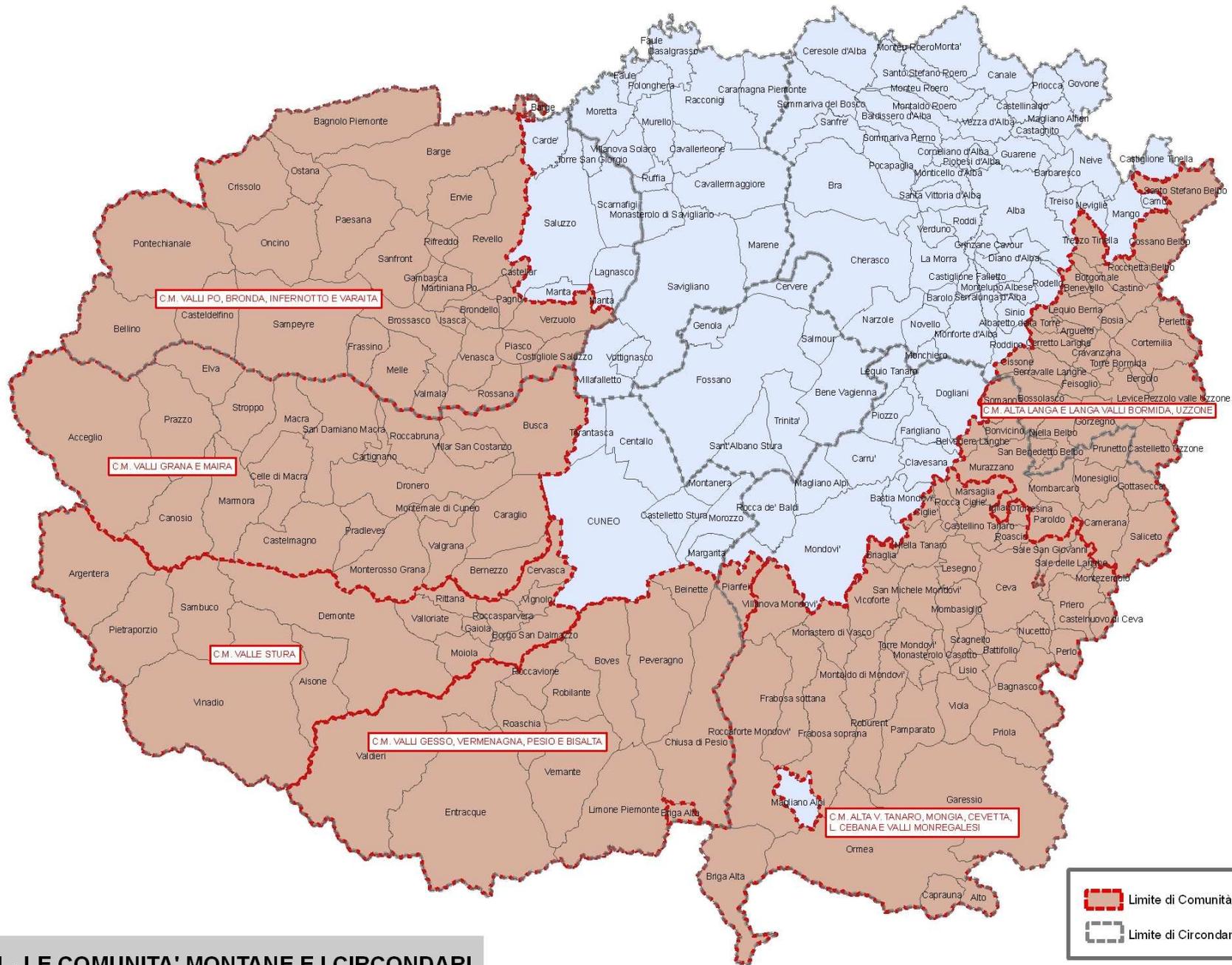
Tav.6 - I centri storici e il commercio ambulante

Tav.7 - Le aree e i poli commerciali (Atlante commerciale Somea)

Tav.8 - Le aree di programmazione commerciale (L.R. 28/99)

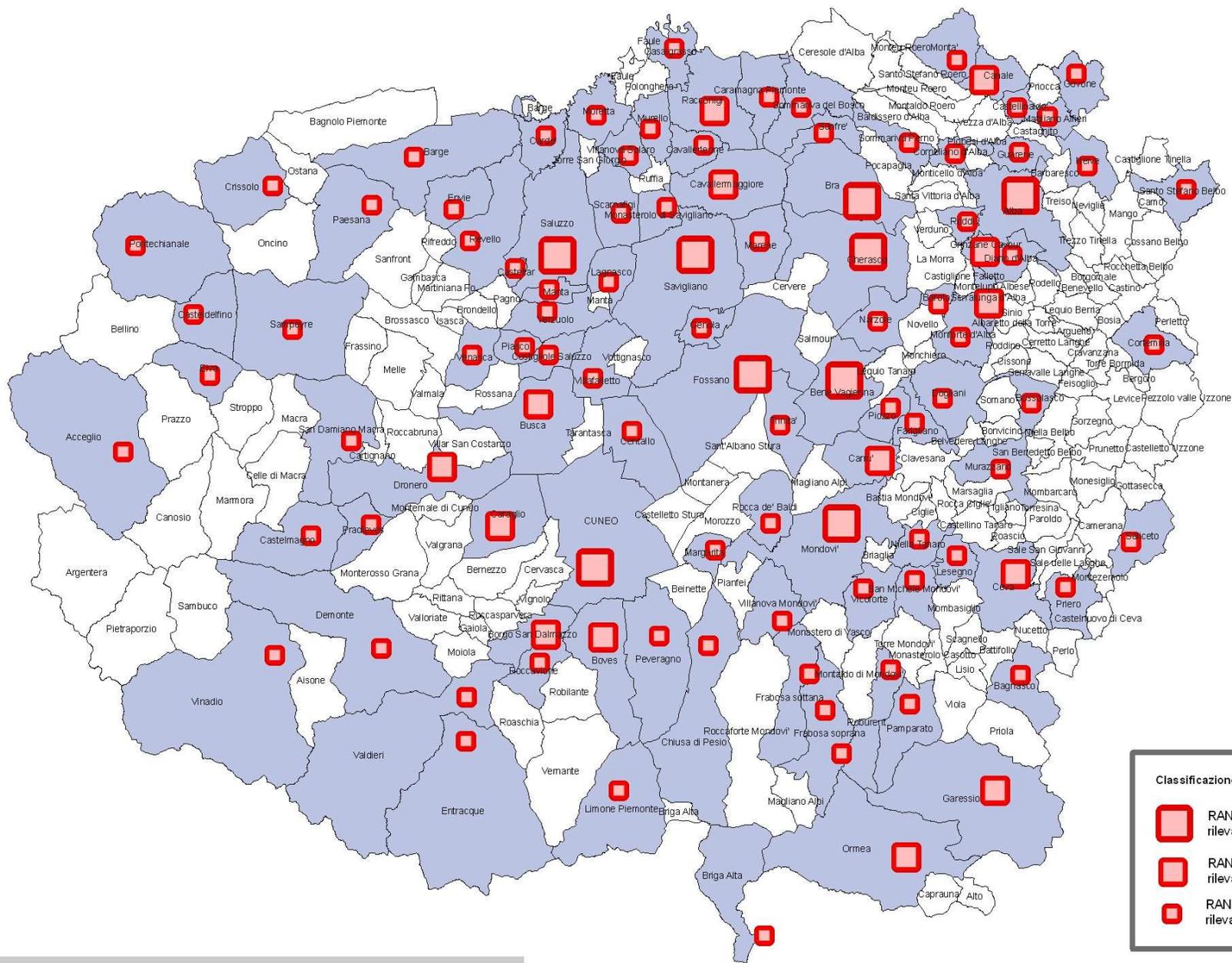
Tav.9 - Gli sportelli bancari

Tav.10 - I Distretti turistici



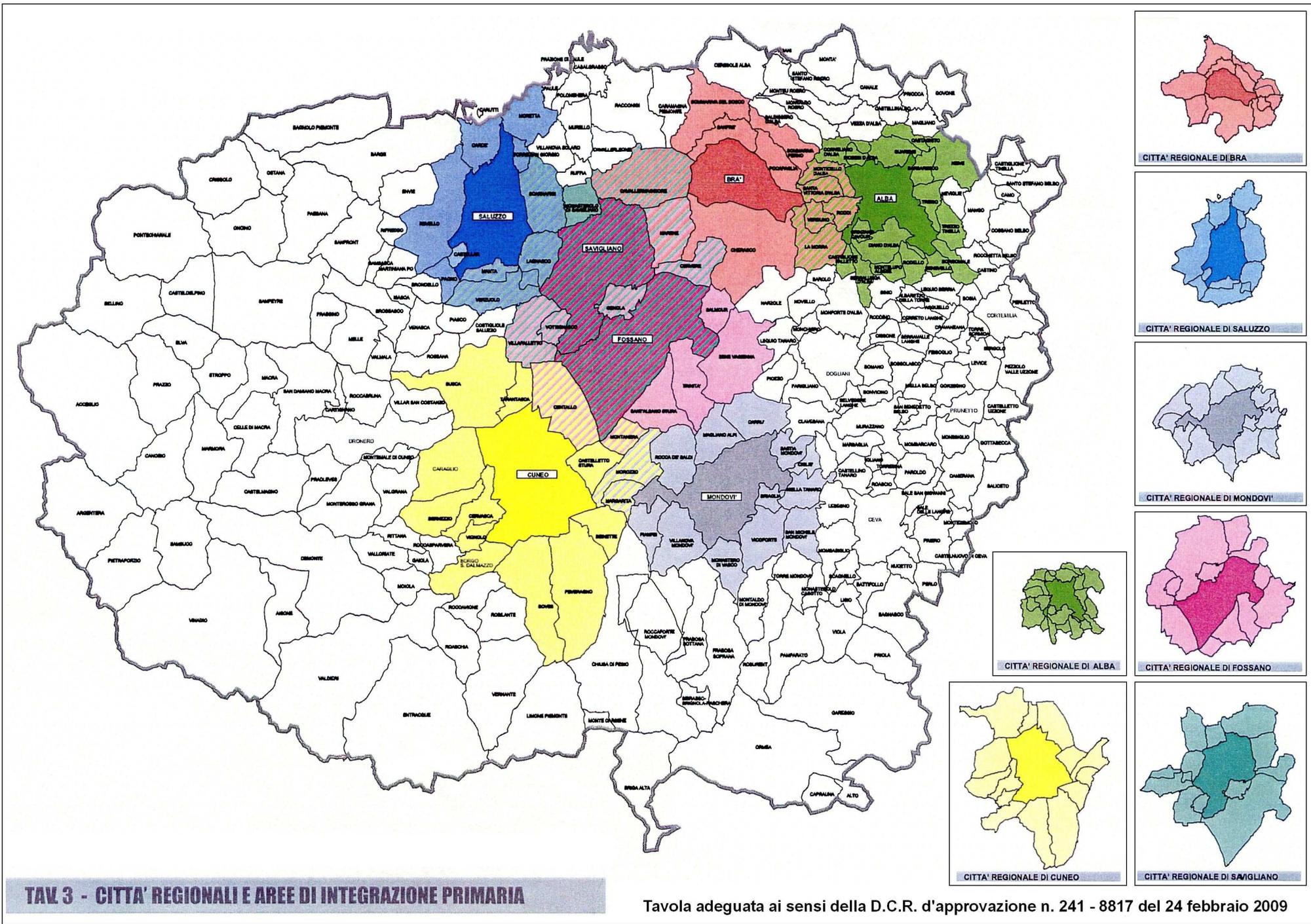
TAV.1 - LE COMUNITA' MONTANE E I CIRCONDARI

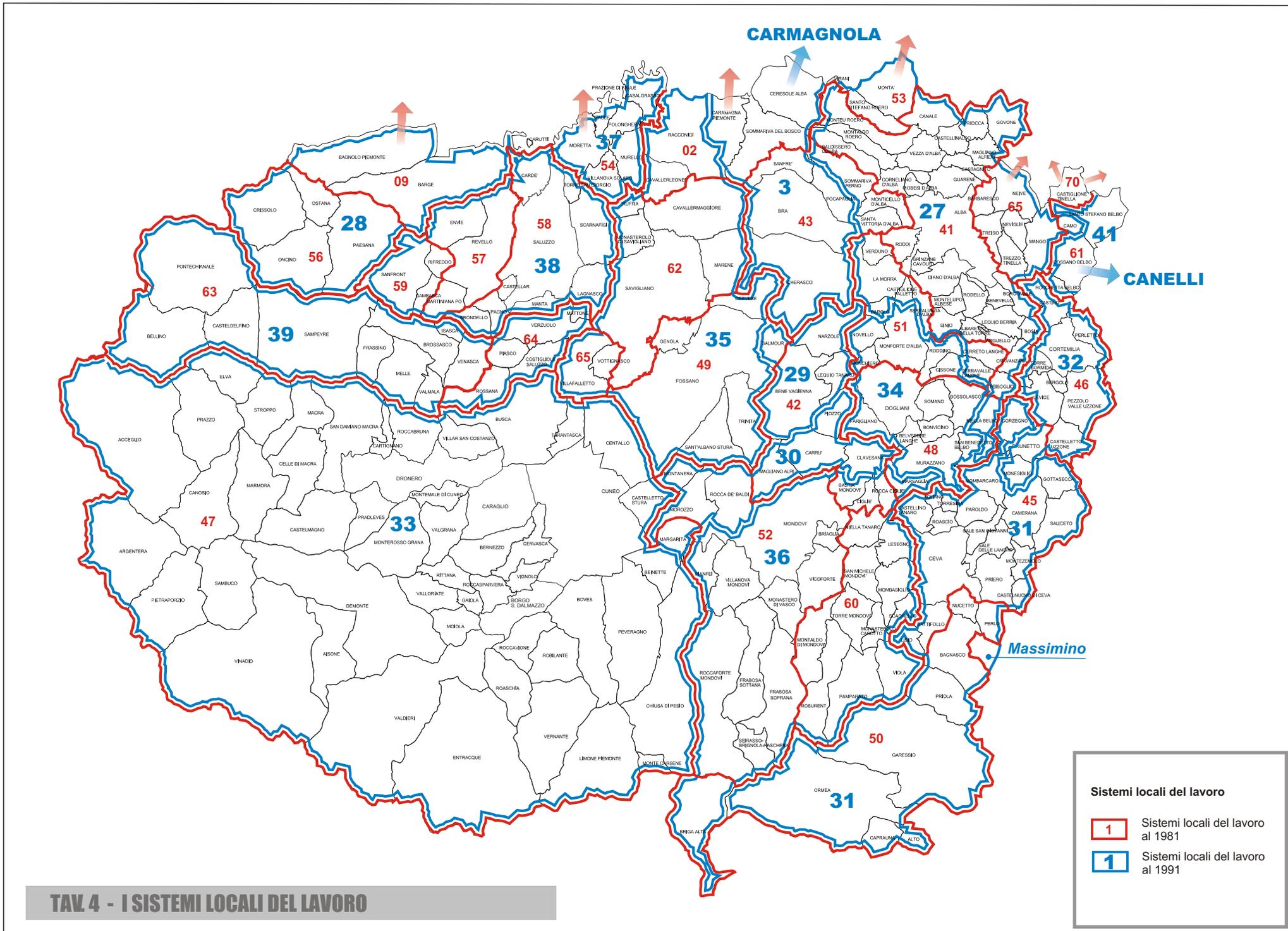
Tavola aggiornata a Novembre 2009 in seguito alla D.C.R. 217- 46169 del 3/11/2008

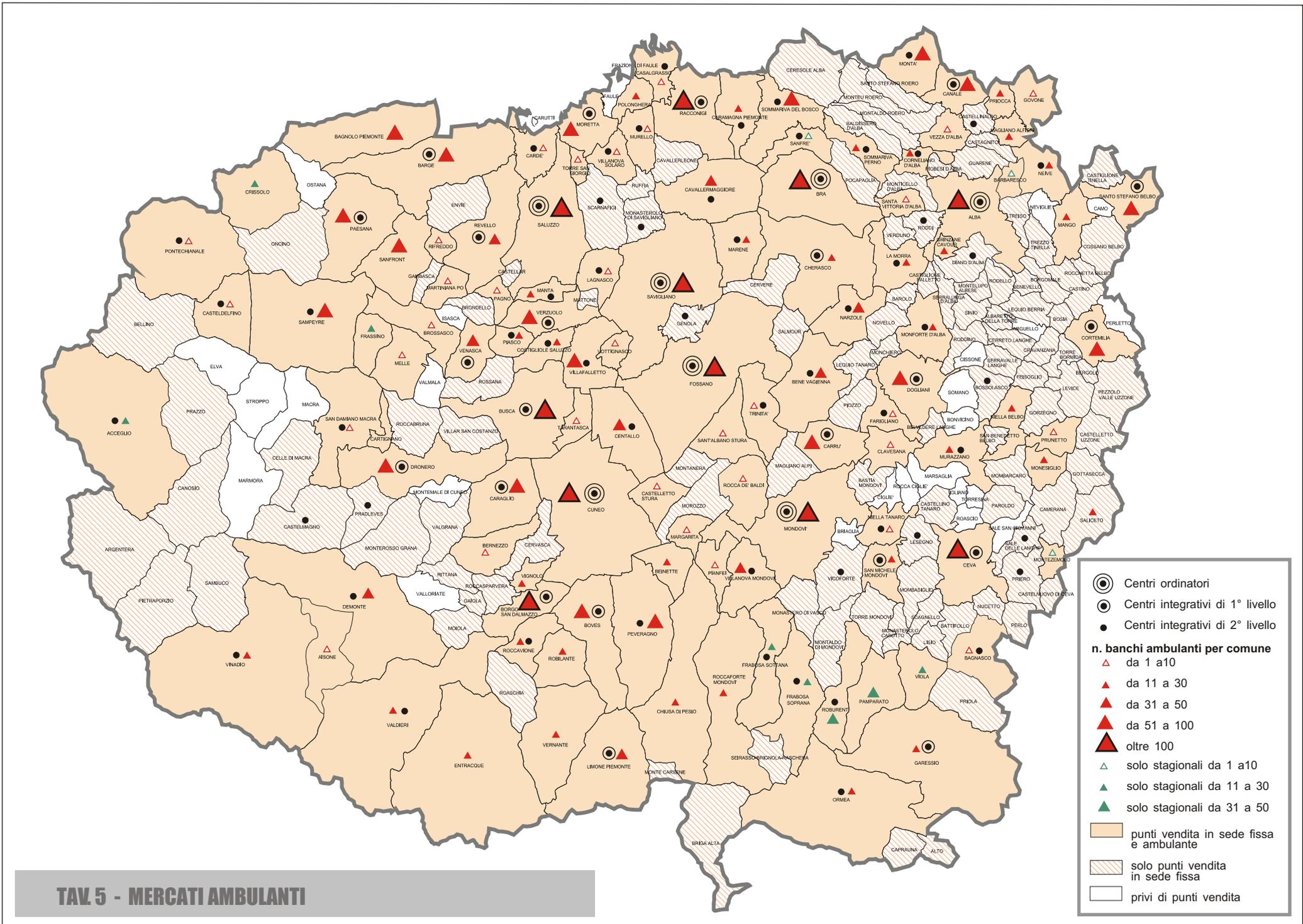


TAV.2 - CENTRI STORICI DI RILIEVO REGIONALE

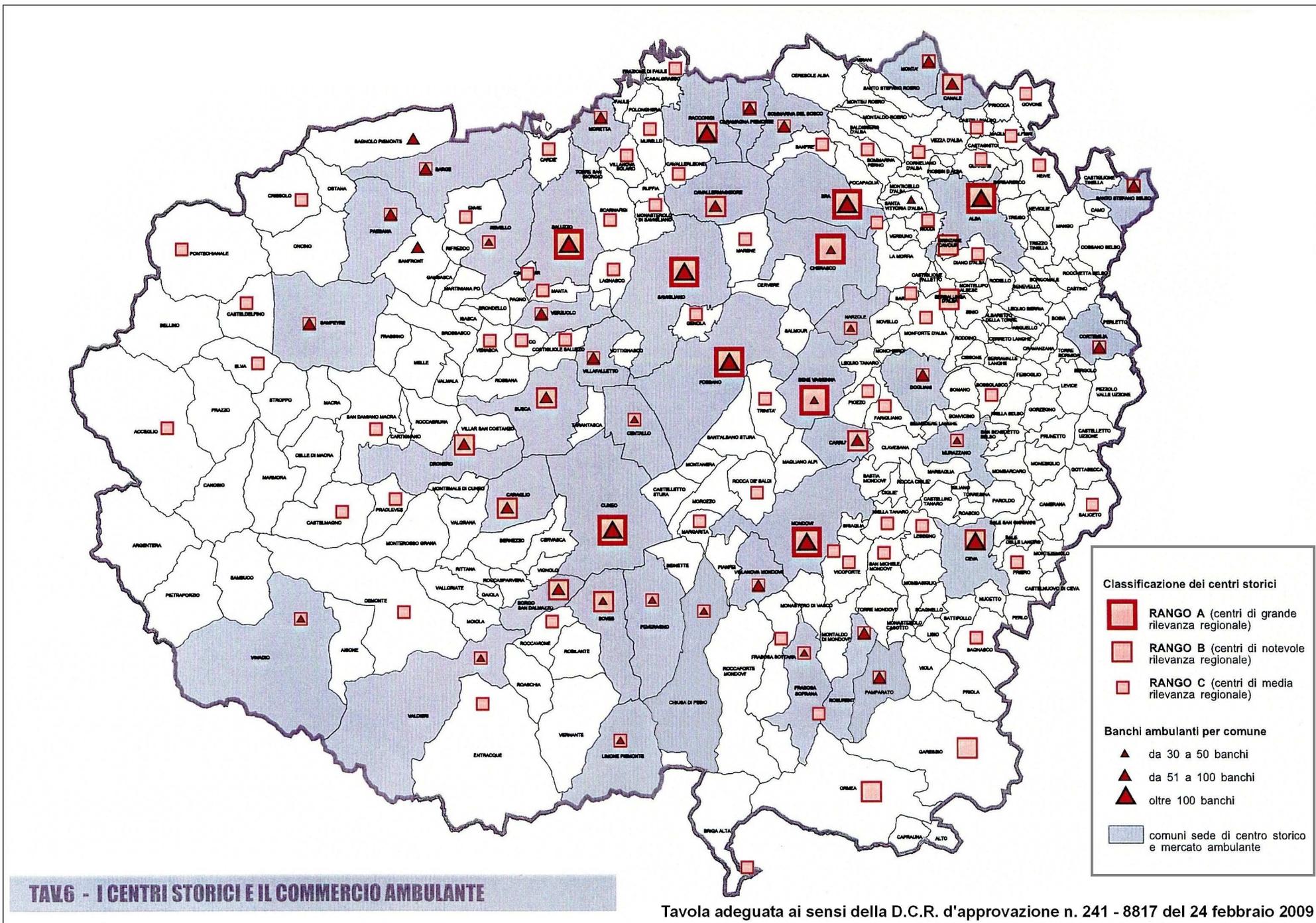
Tavola adeguata ai sensi della D.C.R. d'approvazione n. 241 - 8817 del 24 Febbraio 2009

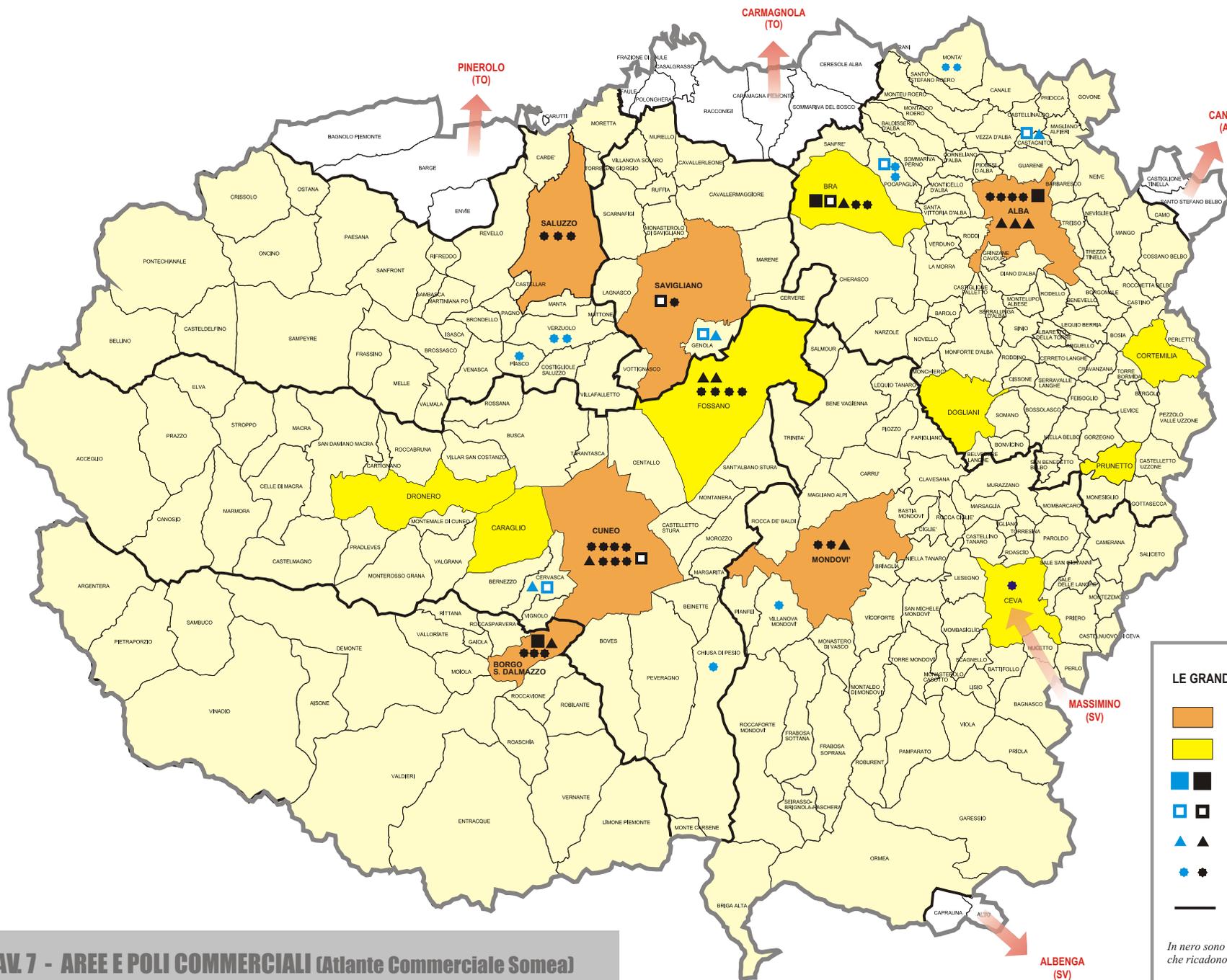






TAV. 5 - MERCATI AMBULANTI





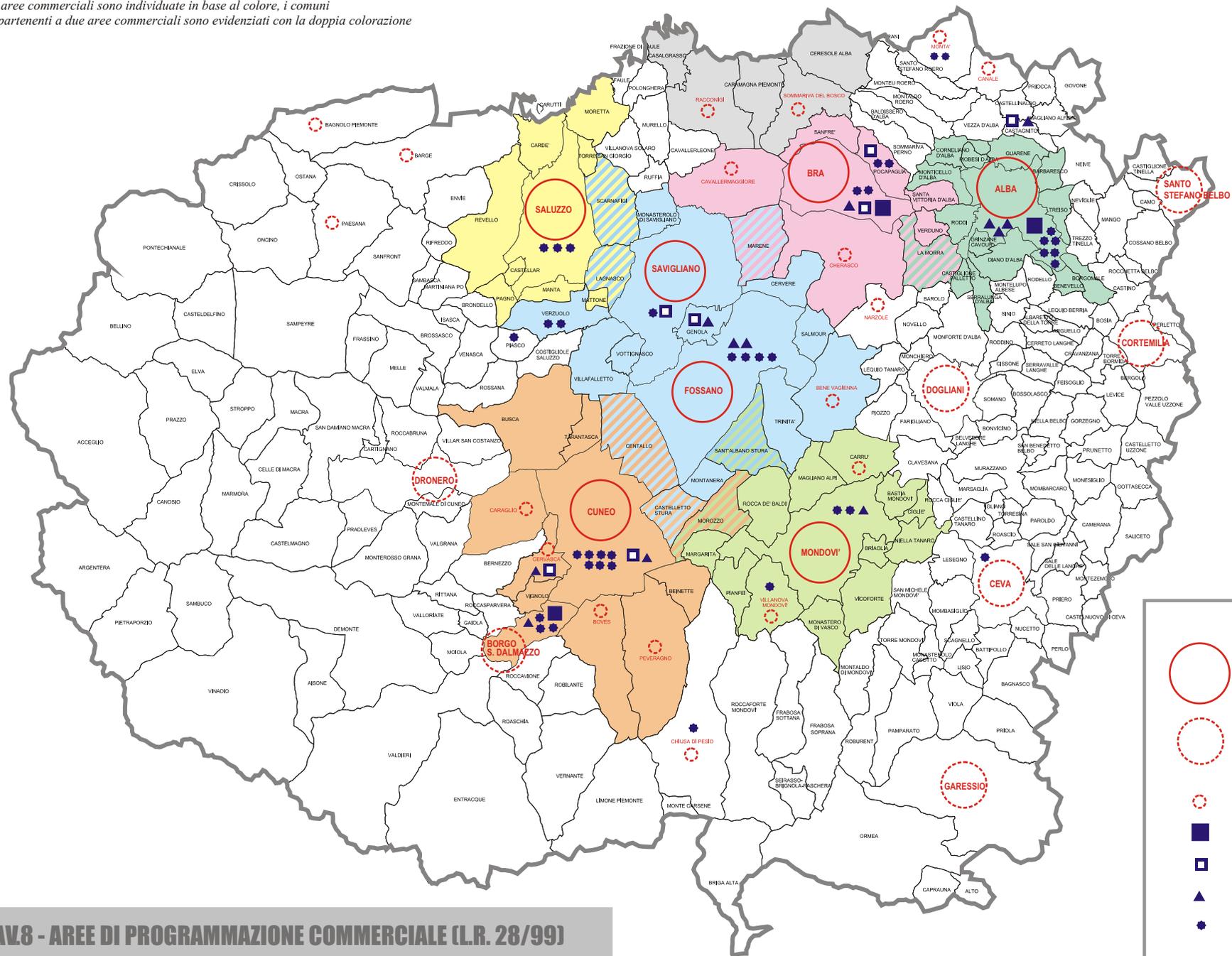
TAV. 7 - AREE E POLI COMMERCIALI (Atlante Commerciale Somea)

LE GRANDI STRUTTURE COMMERCIALI

- Comuni polo
- Comuni sub-polo
- Centri commerciali
- Ipermercati
- Grandi Magazzini
- Supermercati
- Limite aree commerciali SOMEA

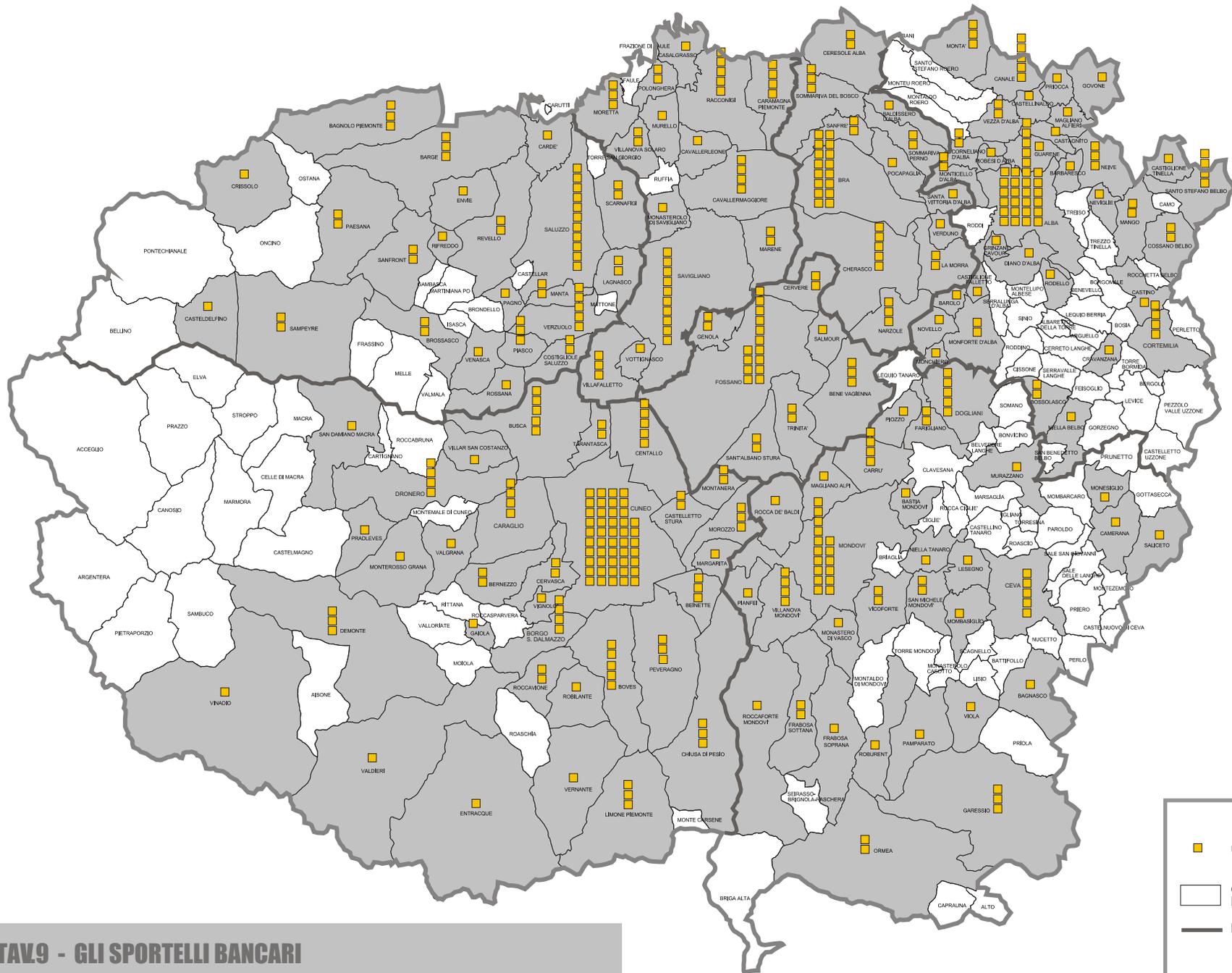
In nero sono evidenziate le strutture commerciali che ricadono nei comuni polo e sub-polo

Le aree commerciali sono individuate in base al colore, i comuni appartenenti a due aree commerciali sono evidenziati con la doppia colorazione



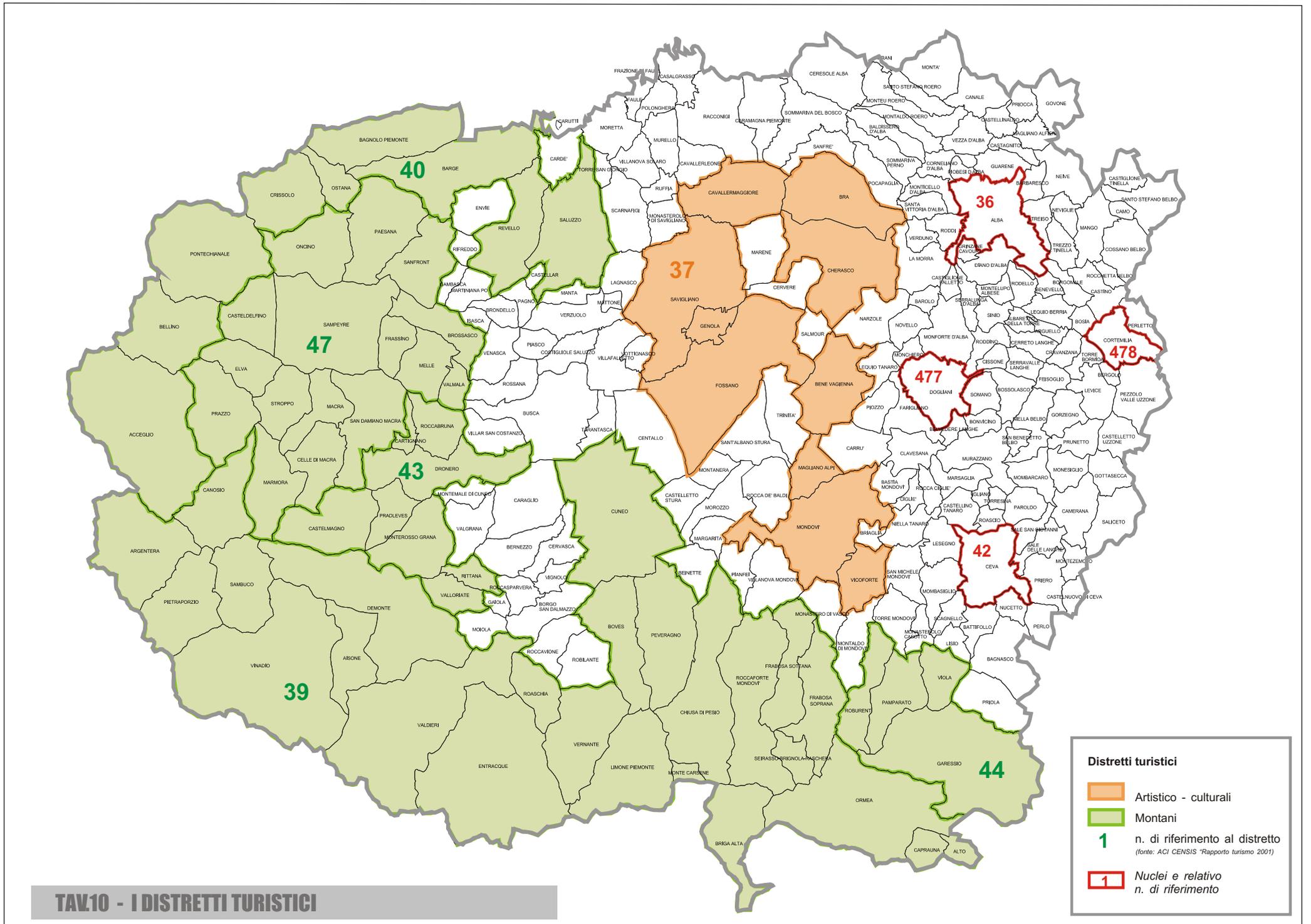
- Comuni polo
- ⊖ Comuni sub-polo
- ⊙ Comuni intermedi
- Centri commerciali
- Ipermercati
- ▲ Grandi Magazzini
- ★ Supermercati

TAV.8 - AREE DI PROGRAMMAZIONE COMMERCIALE (L.R. 28/99)



- un quadretto = 1 sportello bancario
- comuni privi di sportello bancario
- limite di circondario

TAV.9 - GLI SPORTELLI BANCARI



TAV.10 - I DISTRETTI TURISTICI