

TERZO RAPPORTO TRIENNALE

Scenari per il Piemonte del 2015

I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE: LE PROSPETTIVE DEL NORD-OVEST

CHIARA CASALINO E ANGELA MAZZOCOLI

IRESCENARI 2008/17



ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO SOCIALI DEL PIEMONTE

Irescenari Irescenari

I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE:
LE PROSPETTIVE DEL NORD-OVEST



L'IRES PIEMONTE è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IRES ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte.

L'IRES è un ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti e inoltre la collaborazione con la Giunta Regionale alla stesura del Documento di programmazione economico finanziaria (art. 5 l.r. n. 7/2001).

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Angelo Pichierri, *Presidente*

Brunello Mantelli, *Vicepresidente*

Paolo Accusani di Retorto e Portanova, Antonio Buzzigoli, Maria Luigia Gioria,
Carmelo Inì, Roberto Ravello, Maurizio Ravidà, Giovanni Salerno

COMITATO SCIENTIFICO

Giorgio Brosio, *Presidente*

Giuseppe Berta, Cesare Emanuel, Adriana Luciano,
Mario Montinaro, Nicola Negri, Giovanni Ossola

COLLEGIO DEI REVISORI

Emanuele Davide Ruffino, *Presidente*

Fabrizio Allasia e Massimo Melone, *Membri effettivi*

Mario Marino e Liliana Maciariello, *Membri supplenti*

DIRETTORE

Marcello La Rosa

STAFF

Luciano Abburrà, Stefano Aimone, Enrico Allasino, Loredana Annaloro, Maria Teresa Avato,
Marco Bagliani, Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla, Paola Borriore, Antonino Bova, Paolo Buran,
Laura Carovigno, Renato Cogno, Luciana Conforti, Alberto Crescimanno, Alessandro Cunsolo,
Elena Donati, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlino, Vittorio Ferrero,
Filomena Gallo, Tommaso Garosci, Maria Inglese,
Simone Landini, Antonio Larotonda, Eugenia Madonia, Maurizio Maggi,
Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Carla Nanni, Daniela Nepote, Sylvie Occelli,
Santino Piazza, Stefano Piperno, Sonia Pizzuto, Elena Poggio, Lucrezia Scalzotto,
Filomena Tallarico, Luigi Varbella, Giuseppe Virelli

© 2008 IRES – Istituto di Ricerche Economico – Sociali del Piemonte
via Nizza 18 – 10125 Torino
Tel. 011.66.66.411 – Fax 011.66.96.012

Iscrizione al Registro tipografi ed editori n. 1699,
con autorizzazione della Prefettura di Torino del 20/05/1997

Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione del contenuto
del volume con la citazione della fonte.

Irescenari

TERZO RAPPORTO TRIENNALE SUGLI SCENARI EVOLUTIVI DEL PIEMONTE

Coordinamento scientifico: Paolo Buran

2008/17

I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE: LE PROSPETTIVE DEL NORD-OVEST

di Chiara Casalino e Angela Mazzoccoli

Collaborazione di Sarah Chiodi
Elaborazioni statistiche: Lucrezia Scalzotto
Carte tematiche: Paolo Zeppetella

Questo contributo di riflessione rappresenta lo sviluppo di un lavoro collettivo di ricognizione sulle tendenze evolutive del Piemonte, svolto su incarico dell'Assessorato alla Programmazione e alle Politiche Territoriali della Regione Piemonte, in funzione dell'elaborazione del Programma Strategico Regionale e del Piano Territoriale Regionale. Ad esso hanno partecipato – oltre all'IRES (il cui apporto è stato coordinato da Paolo Buran) – il Dipartimento Interateneo Territorio dell'Università di Torino e l'Università del Piemonte Orientale. Inoltre esso si è svolto in parallelo con un'indagine sulle polarità del territorio metropolitano torinese, al quale hanno collaborato Alfredo Mela, Luca Davico, Silvia Crivello, Luca Staricco del Politecnico di Torino, dal quale è derivato un altro dei contributi che compongono questo Rapporto Triennale. Alcuni passi del ragionamento presentato sono appunto debitori rispetto ad analisi e contributi provenienti dalle strutture accademiche che hanno partecipato a questo complesso di ricerche: in particolare, per questo quadrante regionale sono stati preziosi i lavori coordinati da Giuseppe Dematteis sui sistemi locali del Piemonte. Sono state inoltre analizzate le proposte presentate dai territori nell'ambito del Bando Regionale per i Programmi Territoriali Integrati, e si sono svolte interviste a testimoni privilegiati, che l'IRES ringrazia per la collaborazione dimostrata. Tra di essi: Ugo Baldini (CAIRE, Cooperativa Architetti e Ingegneri di Reggio Emilia), Carlo Alberto Barbieri (Torino Internazionale), Oscar Bertetto (ARESS, Agenzia Regionale per i Servizi Sanitari), Enzo Bertolotto (Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino), Giuseppina Bevilacqua (Unione Industriale di Torino), Antonello Camillo (Comune di Settimo – Settore Ambiente e Territorio), Aldo Corgiat (sindaco di Settimo), Luca Dal Pozzolo (Fondazione Fitzcarraldo, Resp. Osservatorio Culturale della Regione Piemonte), Giovanni Ferrero (direttore amministrativo Università di Torino), Elena Fissore (assessore allo Sviluppo locale di Moncalieri), Lorenzo Fogliato (vicesindaco di Pralormo), Paolo Foietta (Provincia di Torino – Assessorato alla Pianificazione Territoriale), Bruno Fontolan (ASSOT – Agenzia per lo sviluppo del sud ovest di Torino), Agostino Gay (sindaco di Chieri), Mario Lupo (Provincia di Torino – Servizio di Concertazione Territoriale), Sergio Nidola (patto territoriale Torino Sud, ex sindaco di Castagnole), Luca Pignatelli (Unione Industriale di Torino), Vittorio Saraco (ufficio Sviluppo locale Moncalieri), Antonino Scordo (Unione Industriale di Torino), Giancarlo Somà (Unione Industriale di Torino), Massimo Strapazzon (presidente ASSOT, Agenzia per lo sviluppo del sud ovest di Torino), Nanni Tosco (CISL).

Naturalmente le opinioni espresse nel presente quaderno devono essere considerate di responsabilità esclusiva degli autori e dell'IRES.

UFFICIO EDITORIA IRES PIEMONTE

Maria Teresa Avato, Laura Carovigno

PROGETTO GRAFICO

Clips – Torino

IMPAGINAZIONE

Edit 3000 srl – Torino

INDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUZIONE | 1 |
| 1. INDICATORI DI COMPETITIVITÀ DEL QUADRANTE TORINESE | 5 |
| 2. LE PROGETTUALITÀ | 12 |
| 2.1 Il sistema metropolitano | 13 |
| 2.1.1 Il Polo metropolitano nelle strategie regionali | 13 |
| 2.1.3 Le progettualità strategiche | 16 |
| 2.1.4 L'occasione dei Programmi Territoriali Integrati | 20 |
| 2.2 I territori a corona | 28 |
| 2.2.1 Le polarità tecnologiche del Canavese | 28 |
| 2.2.2 Polarità turistiche e patrimonio naturalistico della montagna torinese | 29 |
| 2.2.3 Ruolo produttivo e valori ambientali della pianura carmagnolese | 34 |
| 3. GLI SCENARI DI TRASFORMAZIONE | 37 |
| RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI | 41 |
| SITI WEB | 41 |

INTRODUZIONE

Nelle pagine che seguono si tenterà di dar conto in modo sintetico delle opportunità di crescita sostenibile e delle progettualità che emergono dalle diverse parti dal sistema territoriale torinese.

Il ragionamento viene impostato a una scala “mesoterritoriale”, partendo dall’individuazione di aree vaste corrispondenti a sistemi locali la cui potenziale messa a sistema potrebbe conferire una capacità di presenza strategica più solida a tutti i localismi componenti. Un simile approccio fonda sulla constatazione dell’esaurimento progressivo di una fase nella quale il dinamismo delle singole città, o dei singoli sistemi produttivi locali era di per sé sufficiente a garantirsi soddisfacenti margini di crescita, e talora di presenza attiva sulla scena internazionale. È percezione diffusa che **nell’attuale fase competitiva distretti industriali e singoli poli urbani corrano il rischio di vedere interrotta la propria traiettoria di crescita se non riescono a fare massa critica entro sistemi territoriali più ampi**, condividendo reti e snodi infrastrutturali, polarità della conoscenza e dell’innovazione, immagine d’area, e non pervengano a una gestione unitaria dei bacini delle risorse territoriali, dal capitale umano al patrimonio naturale e ambientale.

Le ricerche condotte da IRES e ITATEN nel corso degli anni novanta suggerivano una suddivisione per “quadranti”, che trovava fondamento nella storia dei processi insediativi e si trovano rispecchiati oggi in talune omogeneità morfologiche. A distanza di circa un decennio questa rappresentazione trova ulteriori elementi di giustificazione nei processi evolutivi in atto, se si considerano elementi quali la forte gravitazione esercitata dal nucleo metropolitano torinese sulle conurbazioni circostanti e dal sistema metropolitano centropadano sulle parti orientali della regione, o ancora la doppia croce segnata sul territorio piemontese dai grandi tracciati infrastrutturali, con le dorsali trasversali Nizza-Cuneo-Alessandria-Piacenza e Lione-Torino-Novara-Milano, incernierate sulle connessioni longitudinali Savona-Torino-Aosta-Monte Bianco e Genova-Alessandria-Novara-Sempione. In questa trama si ripartiscono i vantaggi localizzativi derivanti dall’accesso alle grandi reti continentali.

Un’analisi del territorio metropolitano in termini di sistema integrato si rivela quindi calzante soprattutto per Torino in quanto qualsiasi grande città non può non affrontare molte delle grandi sfide che ne determineranno la capacità di competere e svilupparsi se non rifacendosi al rapporto con l’ambiente circostante¹. È così in molteplici campi, dalla gestione delle opportunità e dei problemi ambientali al governo delle infrastrutture di collegamento (i cui snodi di estendono sull’intera area metropolitana), alla necessità di lavorare, al fine di una programmazione pienamente efficiente, su sistemi territoriali integrati che vadano ben oltre i confini del solo nucleo cittadino. Proprio su quest’ultimo punto Torino ha già espresso progettualità e iniziative significative: in passato il progetto Tecno City e più di recente l’elaborazione di un ampio programma conosciuto come “Torino città delle Alpi”. Anche questioni più delicate e dibattute, come il rapporto tra la città e la Valle di Susa in occasione del prolungato dibattito sulla realizzazione della TAV, con l’insorgere di evidenti difficoltà nel creare alleanze e meccanismi di co-decisione, **mettono in luce l’esistenza di un problema storico tra Torino e il suo hinterland: una relazione che non è mai stata facile e che ancora oggi necessi-**

¹ Per il Piemonte nord-occidentale l’analisi è facilitata dalla naturale coincidenza con la partizione provinciale, a differenza di altre parti della regione, tra le quali spicca il Nord-est, frazionato in quattro province amministrative, ciascuna delle quali troppo piccola per poter reggere ipotesi strategiche relativamente autocontenute. Anche nel presente quaderno – come in quelli dedicati alle altre parti della regione – si è comunque preferito parlare di “quadrante” anziché di “provincia” per evitare che l’analisi strutturale di un territorio composito, di cui si ipotizza un possibile – ma non scontato – sviluppo coordinato, venisse disturbata da un presupposto di unitarietà naturale supportato dall’unità amministrativa.

ta di forme che esitino in relazioni organiche e armoniche con i territori circostanti (ad esempio, la gestione dell'asta fluviale del Po necessita un progetto di governance che comprenda tutti i comuni coinvolti, da Carmagnola a Torino; discorso analogo per la valorizzazione delle regge sabaude). Se l'obiettivo è l'internazionalizzazione della città è necessario promuovere lo sviluppo sia a scala globale che a scala locale, recuperando in pieno per Torino il ruolo regionale. Non bisogna dimenticare, infatti, che **Torino è un centro regionale che può avere visibilità internazionale solo se ha alle spalle una stretta relazione con il proprio territorio**, entro cui in passato godeva di una specie di rendita di posizione e con cui, negli anni più recenti, ha indebolito le connessioni.

La descrizione delle risorse progettuali dei territori è stata fatta con riferimento:

- alle dotazioni di milieu (specializzazioni produttive, risorse umane, sistema del sapere);
- alle opportunità dei progetti di connessione alle grandi reti europee;
- alle opportunità dischiuse dall'evoluzione dei mercati e dalle potenzialità di riposizionamento percettibili da dinamiche oggettive e strategie espresse;
- all'osservazione su attitudini cooperative ed esperienze di governance maturate nell'ultimo decennio.

In questo scenario, che per le economie più avanzate ha visto l'affermazione di un nuovo modello di sviluppo in cui l'elemento centrale per la creazione del valore è la conoscenza, **la dimensione urbana assume un nuovo ruolo, soprattutto in Europa, dove le città costituiscono il motore di un processo di sviluppo legato alla capacità d'innovazione del territorio.**

In un ipotetico esercizio di benchmarking internazionale, **l'area metropolitana torinese possiede gli asset preliminari necessari a uno sviluppo basato sul fattore conoscenza:** è questa la visione che può guidare il processo di acquisizione di un obiettivo ambizioso come quello della creazione delle condizioni per passare da un modello produttivo caratterizzato dalla presenza qualificante di capitale fisico a **un modello più ancorato alla componente immateriale della produzione, in cui la conoscenza diviene l'elemento decisivo sia come risorsa produttiva sia come bene di consumo.**

Già in una ricerca di qualche anno fa (Conti, 2002), si sottolineava come Torino potesse ormai competere con altre aree mondiali e, nello studiare il posizionamento della città e dell'area metropolitana nel panorama nazionale e internazionale, se ne caratterizzava l'identità come "metropoli incompleta" – non avendo ancora completato la trasformazione a capitale direzionale –, o "metropoli in transizione", ossia alla ricerca di una nuova configurazione. Quello che emergeva dal confronto con altre comparabili realtà europee, erano comunque i vantaggi del sistema torinese per la ridefinizione della sua identità, qualora si fosse proseguito nel cammino già tracciato dal Primo Piano Strategico della città: integrare l'area metropolitana nel sistema internazionale, costruire il governo metropolitano, promuovere imprenditorialità e occupazione, promuovere Torino come città di cultura-turismo-commercio-sport, sviluppare formazione e **ricerca** come qualità strategiche; migliorare la qualità urbana.

Questa inevitabile e complessa trasformazione ha altrettanto **inevitabili ricadute sociali che rendono necessaria la condivisione e la governance del processo, definendo un modello di cooperazione locale fra tutti i soggetti che vi partecipano**, affinché le opportunità offerte da un processo di sviluppo basato sulla conoscenza non porti con sé il rischio di nuove esclusioni sociali. **L'economia della conoscenza, quindi, come modello d'innovazione e sviluppo corale, definizione di politiche di inclusione, formazione continua, trasferimento tecnologico, integrazione urbana, qualità sociale.** L'economia torinese è in effetti in fase di trasformazione riguardo alle strutture portanti del suo assetto produttivo: Torino è fra le aree europee più coinvolte nei processi di redistribuzione internazionale del lavoro. Il suo ruolo, preponderante nel secolo scorso, di produttore di beni industriali di massa, è oggi messo pesantemente in discussione e,

anche se la trasformazione appare irreversibile, ciò non significa rinunciare alla storica caratterizzazione industriale del territorio, piuttosto utilizzarne fino in fondo e trasversalmente le competenze, facendole evolvere secondo una prospettiva di cambiamento basata sulla conoscenza come fattore chiave nella catena di produzione del valore. Naturalmente, non ci si può aspettare che tali processi si inneschino automaticamente, ma richiedono la proattività del contesto e la formulazione di politiche che favoriscano esplicitamente il mutamento.

Una ricerca realizzata nel 2006 (EU-Polis) sulla base della percezione di testimoni qualificati (sia interni che osservatori esterni) ha misurato la capacità di Torino di realizzare gli obiettivi posti su questo sentiero: **è diffusa la percezione che la metropoli ex-fordista e/o neo-industriale è riuscita a introdurre nuovi elementi di forza** (ad esempio: realizzazione di grandi eventi, specializzazioni di eccellenza nel campo della ricerca e dell'innovazione, capacità di elaborare due Piani Strategici dell'area metropolitana, trasformazioni rilevanti della struttura urbana e recupero dei "vuoti" urbani, rinnovamento culturale, sociale ed economico), facendo di questa transizione virtuosa un elemento di forza da giocare a livello di immagine in campo internazionale. Ne è emerso, in primo luogo, che l'immagine della città non solo non è negativa ma pare fortemente positiva. **Non è ancora una città che ha compiuto il suo processo di trasformazione secondo una chiara direzione di sviluppo ma non è più una città "monospecializzata": né la capitale industriale del paese, né una città in declino.** Appare piuttosto come una città che punta sull'innovazione tecnologica, sulla valorizzazione delle risorse delle quali già dispone (capacità tecnologiche in primis), sulla valorizzazione del patrimonio artistico e culturale e, parallelamente, sul rafforzamento di un sistema politico e decisionale capace.

La percezione degli stessi cambiamenti è emersa dalla investigazione di testimoni qualificati messa in evidenza da uno studio recente (F. Rota e A. Vanolo, 2007) centrato sulle imprese multinazionali locate a Torino e sulle loro scelte di investimenti nel corso degli ultimi 25 anni. L'analisi ha messo in luce un cambiamento della percezione di Torino da parte degli investitori stranieri strutturabile in tre fasi temporali: i fattori attrattivi mutano, passando da un'espansione industriale piuttosto indifferenziata (che guarda al basso costo del lavoro e anche alla dipendenza da un unico cliente principale) a una sostanziale "iperspecializzazione" come luogo di produzione di auto (quindi non solo più un'attenzione alle condizioni di mercato ma soprattutto alla preponderante presenza del cliente Fiat) fino alla attuale progressiva diversificazione, in cui fattori un tempo ritenuti essenziali, come la dipendenza da un solo cliente, perdono di importanza, sostituiti da altri in passato ritenuti marginali. Ne è coinvolto anche il settore dei servizi, perché la città offre oggi la possibilità di usufruire di dotazione avanzate (Politecnico e Cittadella politecnica, parchi industriali e tecnologici), attraverso cui accedere a risorse qualificate di tipo innovativo.

Le istituzioni locali possono a questo riguardo giocare un ruolo chiave nel coordinare le iniziative e la loro comunicazione. Si impone una maggiore riflessione sulle dimensioni della governance nell'area torinese. Finora gli sforzi sono stati tesi essenzialmente a un esercizio di apprendimento sulla governance, ma i risultati ottenuti non sono stati particolarmente efficaci. La stessa esperienza dei Programmi Territoriali Integrati non ha segnato un incisivo passo in avanti in questa direzione, per limitazioni istituzionali, politiche e logiche pianificatorie dei diversi Comuni. **Il problema è innescare processi di "governance multivello" che coinvolgano politiche nazionali, programmazione regionale, ma anche mobilitazione in forme nuove dei territori.** Un processo che non può essere eluso per Torino. Questo vuol dire che si pone il problema, di non facile soluzione, del **ruolo dell'Area Metropolitana Torinese come nuova entità istituzionale o come pratica di coordinamento.** È indubbio che in una efficace costruzione di processi di governance sia necessario affrontare i problemi di transcalarità, verticale e orizzontale, dei processi di sviluppo e trasformazione perseguiti. Determinate scelte insediative pongono problemi di:

- multiscalarità dei processi (ad esempio: TAV come infrastruttura europea che penetra la città e ne cambia il disegno; il polo scientifico collocato a Grugliasco ma che interagisce con l'intero sistema universitario);
- territorializzazione delle infrastrutture (non basta decidere di collocare una polarità in un territorio ma la si deve contestualizzare, all'interno di una progettualità che tenga conto del disegno complessivo del territorio);
- attivazione di logiche di sistema, che evitino politiche di free-riding e di competizione tra comuni vicini (ad esempio, il comportamento di alcuni comuni che tendono ad attirare vantaggi fiscali derivanti dalla localizzazione di determinati insediamenti quali i centri commerciali o le aree industriali)

La trasformazione generata dall'economia della conoscenza trova il proprio campo d'applicazione elettivo nelle aree metropolitane, perché è in esse che la diversificazione e concentrazione di funzioni, popolazione, interessi e possibilità raggiungono il necessario livello di complessità e l'adeguata dimensione. La governance degli enti locali e il loro attivo coinvolgimento servirà anche a evitare o correggere le battute di arresto (ad esempio, le difficoltà dell'ICT torinese) o le distorsioni (ad esempio, alcune improvvisazioni nella gestione manageriale dell'evento olimpico) che possono crearsi in tale processo, ma soprattutto ha un ruolo fondamentale nel proporsi come mediatore affinché non vengano a disperdersi quei beni collettivi di tipo pubblico che gli investimenti di Torino negli ultimi venti anni hanno saputo creare e che non possono comunque prescindere dalla coeva presenza dei suoi tradizionali attori forti (Fiat, polo della finanza, alta formazione). Nella competizione per assicurarsi un vantaggio competitivo **prevalgono le città che dispongono di un efficiente sistema di connessioni interne**, ovvero un insieme di fattori locali specifici che **offrano ancoraggi particolarmente favorevoli al funzionamento delle reti globali e anche il cemento capace di legare i nodi di queste reti con gli altri soggetti locali**. Ciò significa per Torino individuare quegli elementi e quelle funzioni nei quali possiede o può acquisire un vantaggio competitivo nella scena internazionale e valorizzarne e rafforzarne le caratteristiche attraverso uno strumento di governo a carattere integrato che tenga conto delle decisioni e delle strategie di comportamento dei principali attori o dei principali interessi che operano sul territorio.



1. INDICATORI DI COMPETITIVITÀ DEL QUADRANTE TORINESE

Sotto il profilo della produzione realizzata e del reddito disponibile, le più recenti valutazioni proposte dall'Istituto Centrale di Statistica e dall'Istituto G. Tagliacarne evidenziano la **situazione di stasi in cui versa la provincia torinese**. Sebbene essa mantenga un vantaggio valutabile intorno al 10-15% rispetto alla media nazionale, si deve registrare una certa perdita di posizioni durante i primi anni del nuovo secolo.

Il quadro che ne risulta vede sottratta alla provincia torinese la posizione di testa nella graduatoria regionale per valore aggiunto pro capite, essendo superata da Cuneo, e inseguita dappresso da Novara. La stessa area metropolitana torinese sembra perdere smalto, giacché – pur mantenendo un vantaggio di quasi il 25% sul valor medio nazionale – viene superata per ricchezza da ben cinque sistemi locali piemontesi: Cuneo, Fossano, Vercelli, Alba e Alessandria. **Le altre realtà locali del quadrante evidenziano uno stato di debolezza competitiva diffusa**, cui non sembra sfuggire il sistema locale canavesano dopo le note vicende occorse alla sua specializzazione fondamentale. Il solo altro sistema locale che si accosta al valor medio nazionale è il comprensorio dell'alta Valle di Susa, cui si giustappone però il territorio della media valle disposto intorno a Susa, che presenta un prodotto per abitante di oltre il 35% inferiore rispetto alla media italiana. La carta che rappresenta i livelli di valore aggiunto pro capite nei sistemi locali dell'Italia del nord evidenzia lo svantaggio piemontese rispetto ai territori centropadani.

Non sembra tuttavia eccessivamente ottimistico considerare questo relativo declinamento del torinese come un passaggio transitorio, connesso ad alcune crisi aziendali o settoriali in via di progressivo superamento, in primo luogo delle difficoltà vissute dalla Fiat e da settori importanti dei servizi per le imprese, come l'informatica, la cui presenza a Torino non può essere vista – in prospettiva – come un fattore di debolezza. **In effetti, a una analisi più approfondita il vantaggio di reddito del sistema locale di Torino si può ricondurre a elementi strutturali piuttosto affidabili**: da un lato, un maggior tasso di occupazione rispetto alla media nazionale



Tab. 1 – Livello e dinamica del prodotto lordo per abitante, 2001-2005*

| | 000 EURO 2004 | INDICE 2004 | VAR. INDICE 2001-2005 |
|-----------------------|---------------|-------------|-----------------------|
| SLL Torino | 26,8 | 124,6 | |
| SLL Bardonecchia | 20,8 | 96,7 | |
| SLL Ivrea | 18,7 | 87,0 | |
| SLL Ciriè | 18,0 | 83,6 | |
| SLL Rivarolo Canavese | 16,8 | 78,3 | |
| SLL Pinerolo | 15,5 | 72,2 | |
| SLL Susa | 13,5 | 62,9 | |
| Prov. Torino | 22,6 | 114,0 | -1,4 |
| Piemonte | 21,8 | 110,5 | -1,1 |
| Italia | 19,7 | 100,0 | - |

* I dati provinciali e regionali sono ricavati dall'aggiornamento delle statistiche di contabilità territoriale pubblicate dall'ISTAT nel gennaio 2008. Le stime relative ai sistemi locali del lavoro (SLL) sono ottenute riparametrando sui nuovi dati provinciali le precedenti stime pubblicate dall'ISTAT nella primavera 2007.

Fonte: elaborazioni e stime su dati ISTAT

le, che sana una situazione di endemico sottoutilizzo delle risorse umane che durava da molti anni; dall'altro lato, una maggiore produttività del lavoro, tanto per la presenza di attività più qualificate (a iniziare dai servizi tipici di una grande città) che per la maggior produttività di un apparato industriale assai snellito rispetto al passato.

Un secondo interessante indicatore economico di natura strutturale è rappresentato dal livello e dall'andamento nel tempo delle esportazioni. L'economia del quadrante torinese è da sempre **fortemente aperta al commercio estero, tuttavia il suo vantaggio rispetto alla media nazionale si è fortemente ridotto** nell'ultimo decennio, di pari passo con il progressivo alleggerimento della specializzazione manifatturiera della provincia. In termini reali, appare molto probabile che il volume delle esportazioni torinesi si sia addirittura ridotto nell'ultimo decennio di alcuni punti percentuali, mentre si è espanso di quasi un quarto a livello nazionale. Se nel 1997 il valore delle esportazioni per abitante era superiore dell'82% alla media nazionale, al 2006 la provincia resta in vantaggio ma la differenza risulta ridotta al 36%, mentre le altre province piemontesi – con l'eccezione di Biella – hanno sostanzialmente tenuto le loro posizioni.

Non è facile comprendere quanto di questa trasformazione può essere giudicata un fenomeno sostanzialmente fisiologico, nel quadro di un cambiamento terziario e quaternario dell'area metropolitana torinese, che pure viene documentato nell'ambito di questo quaderno, e più in generale di questo Rapporto di scenario. **A sostegno di un'interpretazione positiva possono stare i rilevanti fenomeni reattivi che si esprimono anche nelle statistiche del commercio estero.** Ad esempio, il settore automotive si è radicalmente trasformato, e alla riduzione dell'esportazione di autoveicoli finiti – che da sola ha provocato una contrazione del 7,9% delle esportazioni complessive – ha fatto riscontro un'espansione dell'export di componenti che ha quasi compensato il buco creato dal capitolo suddetto. Altre evoluzioni, tuttavia, risultano non bilanciate, come il progressivo smantellamento del settore dell'informatica (il cui effetto sul totale dell'export vale per un -3,7%), mentre debole è l'effetto di crescita del settore della telefonia, che ha provocato un aumento complessivo dell'export reale pari circa allo 0,9%, mentre cenni di diver-

Fig. 1 – Prodotto lordo per abitante nei sistemi locali dell'Italia del Nord, 2004

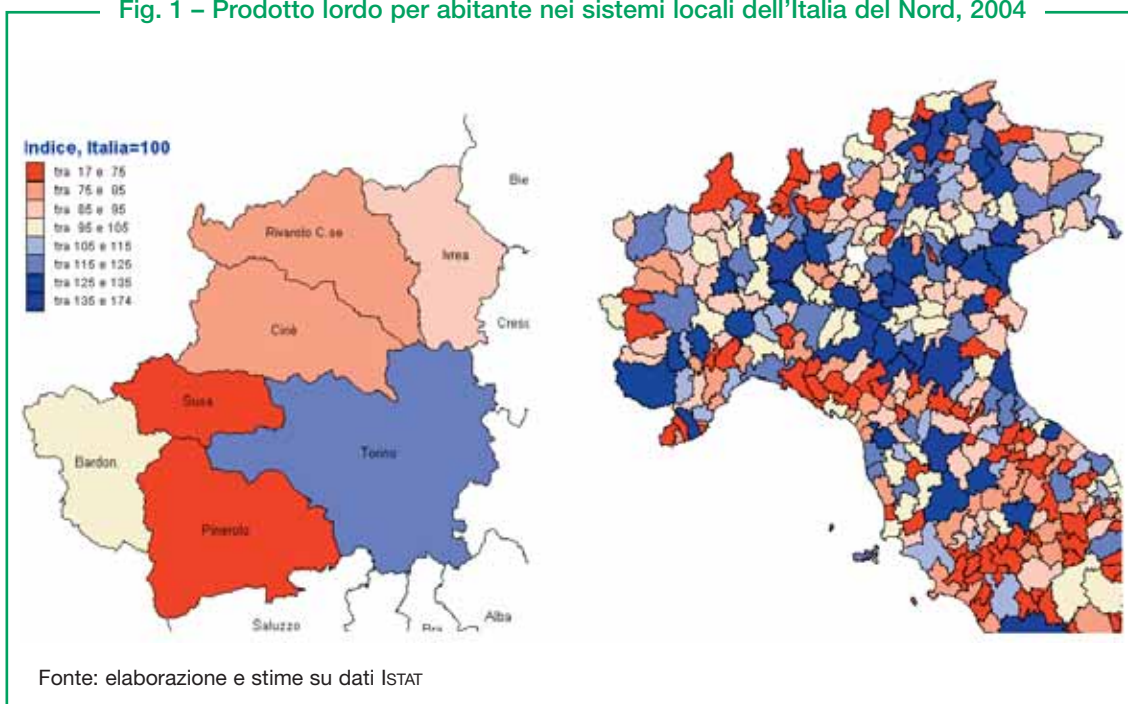
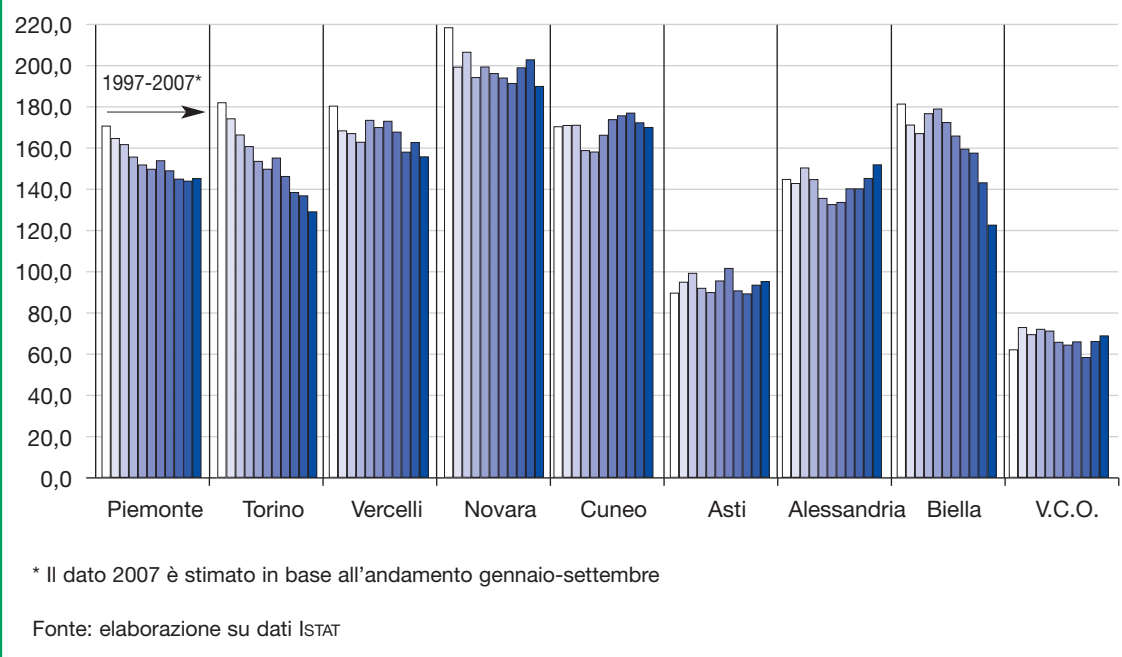


Fig. 2 – Valore delle esportazioni per abitante nelle province piemontesi, 1997-2007.
Italia = 100*



sificazione possono essere individuati nel comparto della chimica “fine” (farmaceutica e cosmetici), le cui vendite all'estero hanno giocato con un +1,6% sulle esportazioni complessive della provincia. Molto probabilmente ci troviamo di fronte – come percepito dal dibattito corrente di questi anni – a **un processo di “distruzione creatrice”, nel quale gli elementi negativi risultano inestricabilmente intrecciati ai fenomeni di riposizionamento competitivo**, ma non per questo perdono i loro caratteri di drammaticità.

La dotazione infrastrutturale della provincia di Torino, così come viene raffigurata dalle valutazioni dell'Istituto Tagliacarne, **appare sostanzialmente allineata alla media nazionale, con un certo vantaggio per quanto riguarda le dotazioni sociali** (istruzione, sanità, tempo libero) **e un leggero ammanco nel campo delle infrastrutture economiche**, dove il vantaggio nei servizi imprenditoriali (TLC, finanza) non riesce a compensare le difficoltà sul fronte del trasporto (accesso ai porti, strutture aeroportuali e ferroviarie). **Il gap infrastrutturale appare in tutta evidenza se la situazione torinese viene raffrontata alle altre province metropolitane del nord**: all'indice di dotazione di Torino (0,98) corrispondono indici di dotazione ben più robusti per le province di Milano (1,70), Genova (2,07), Bologna (1,38).

Un certo scarto in negativo rispetto alle province confrontate – anche se di dimensione inferiore – emerge anche nel campo dell'istruzione, cruciale per i processi di riposizionamento competitivo dell'area metropolitana e dell'intera provincia torinese. In effetti, i livelli di istruzione dei torinesi non appaiono entusiasmanti: al 2001 la provincia risultava al 17° posto nella graduatoria nazionale per incidenza di laureati nella classe di età 25-34 anni, e al 52° posto per la presenza di diplomati nella classe di età 20-29. Altre importanti province italiane a forte rilievo urbano presentano indici non dissimili, ma lo stacco è significativo rispetto ai sistemi provinciali di Milano, Genova, Bologna, Roma.

L'esigenza di qualificazione – a iniziare dai percorsi scolastici – delle nuove generazioni appare **tanto più evidente quando si consideri l'endemica debolezza demografica del territorio piemontese, cui non sfugge la provincia metropolitana**, nonostante l'alimentazione ricevuta

Tab. 2 – Struttura delle esportazioni al 2006 e dinamica 1997-2006 – Provincia di Torino

| | |
|---|------|
| Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Provincia di Torino | -8,3 |
| Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Totale Piemonte | 3,6 |
| Var. % export a prezzi costanti 1997-2006 - Totale Italia | 24,2 |

| COMPOSIZIONE, SPECIALIZZAZIONI, CONTRIBUTI ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA | COMP.% | SPEC. | CONTR.VAR. |
|--|--------|-------|------------|
| Agricoltura caccia e pesca | 0,1 | 0,111 | -0,1 |
| Estrazione di minerali | 0,1 | 0,259 | 0,0 |
| Coke, raffinerie di petrolio | 0,3 | 0,078 | 0,1 |
| Alimentari bevande tabacco | 3,2 | 0,595 | 1,0 |
| Tessile abbigliamento | 2,7 | 0,215 | -1,6 |
| Minerali non metalliferi | 1,2 | 0,424 | 0,2 |
| Prodotti chimici | 3,7 | 0,369 | 1,2 |
| Metallo, prodotti in metallo | 8,1 | 0,706 | 1,3 |
| Macchine e apparecchi meccanici | 19,4 | 0,960 | -2,9 |
| Macchine elettriche | 10,8 | 1,186 | -1,7 |
| Mezzi di trasporto | 41,7 | 3,877 | -3,9 |
| Pasta-carta, carta-editoria | 2,8 | 1,377 | -0,5 |
| Gomma e materie plastiche | 4,1 | 1,116 | -0,8 |
| Altre manifatturiere | 1,7 | 0,327 | -0,5 |
| Non manifatturieri | 0,1 | 0,079 | 0,0 |
| Totale | 100,0 | 1,000 | -8,3 |

CONTRIBUTO ALLA VARIAZIONE COMPLESSIVA PER SINGOLA MERCE

| | |
|---|------|
| Parti e accessori per autoveicoli e loro motori | 5,4 |
| Apparecchi trasmettenti per la radiodiffusione e la televisione, apparecchi per la telefonia | 0,9 |
| Altri prodotti in metallo | 0,9 |
| Glicerina; saponi e detergenti, prodotti per la pulizia e la lucidatura; profumi e prodotti | 0,8 |
| Prodotti farmaceutici e prodotti chimici e botanici per usi medicinali | 0,8 |
| Altre macchine di impiego generale | 0,7 |
| Bevande | 0,5 |
| Altri prodotti alimentari | 0,4 |
| Apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità | 0,4 |
| Navi e imbarcazioni | 0,3 |
| Macchine per la produzione e l'impiego di energia meccanica, esclusi i motori per autoveicoli | 0,3 |
| Metalli preziosi e metalli placcati o ricoperti di metalli preziosi | 0,3 |
| Merci a variazione positiva di modesto impatto | 2,8 |
| Merci a variazione negativa di modesto impatto | -1,8 |
| Aeromobili e veicoli spaziali | -0,4 |
| Apparecchi per uso domestico, NCA | -0,4 |
| Macchine utensili | -0,4 |
| Apparecchi elettrici, NCA | -0,4 |
| Tessuti | -0,5 |
| Pasta da carta, carta e cartone | -0,5 |
| Manufatti vari, NCA | -0,5 |
| Articoli in gomma | -0,9 |
| Altri articoli di abbigliamento e accessori | -1,0 |
| Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi | -1,4 |
| Altre macchine per impieghi speciali | -3,2 |
| Macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici | -3,7 |
| Autoveicoli | -7,9 |
| Totale | -8,3 |

La dinamica è valutata a prezzi costanti, applicando il deflatore nazionale del Pil ai prezzi base. L'operazione – certo arbitraria per la non omogeneità dei prezzi interni ai prezzi internazionali – ha il vantaggio di valutare il ruolo delle esportazioni nella formazione del prodotto provinciale e nazionale.

I contributi alla variazione 1997-2006 dei settori Ateco e delle singole merci sono calcolati con il metodo dell'imputazione, che consente di misurare l'impatto di ciascuna voce sulla variazione dell'export complessivo, grazie alla formula:

$$Cv = (Exp2006_j - Exp1997_j) / \sum_j Exp1997_j * 100$$

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

1. INDICATORI DI COMPETITIVITÀ DEL QUADRANTE TORINESE

Tab. 3 – Indici di infrastrutturazione provinciale (Italia=100)

| | TORINO | | PIEMONTE | | NORD-OVEST | | MILANO | | GENOVA | | BOLOGNA | |
|---|--------|------|----------|------|------------|------|--------|------|--------|------|---------|------|
| | 2004 | VAR. | 2004 | VAR. | 2004 | VAR. | 2004 | VAR. | 2004 | VAR. | 2004 | VAR. |
| Rete stradale | 105 | = | 128 | = | 116 | = | 90 | + | 217 | + | 142 | + |
| Rete ferroviaria | 68 | - | 103 | - | 93 | - | 81 | = | 156 | = | 272 | + |
| Porti (e bacini di utenza) | 4 | + | 14 | + | 73 | + | 3 | + | 553 | = | 23 | + |
| Aeroporti (e bacini di utenza) | 74 | = | 82 | = | 142 | = | 161 | + | 148 | - | 98 | + |
| Impianti e reti energetico-ambientali | 118 | = | 99 | = | 135 | = | 183 | - | 119 | = | 134 | + |
| Strutture e reti per telefonia e telematica | 142 | = | 92 | - | 147 | = | 387 | + | 219 | + | 134 | - |
| Reti bancarie e servizi vari | 173 | + | 116 | + | 141 | + | 274 | + | 148 | = | 169 | + |
| Totale infrastrutture economiche | 98 | + | 91 | = | 121 | = | 168 | + | 223 | = | 139 | + |
| Strutture culturali e ricreative | 128 | = | 87 | + | 103 | + | 150 | + | 170 | = | 156 | - |
| Strutture per l'istruzione | 137 | = | 85 | = | 102 | = | 175 | = | 175 | = | 152 | = |
| Strutture Sanitarie | 126 | + | 84 | = | 123 | = | 236 | = | 172 | - | 119 | - |
| Totale strutture sociali | 130 | + | 85 | + | 109 | = | 187 | = | 173 | - | 142 | - |
| Totale infrastrutture economiche e sociali | 106 | + | 88 | = | 116 | = | 170 | + | 207 | = | 138 | = |

Indice al 2004 e variazione relativa 1991-2004 rispetto alla media nazionale
 (“+”: dinamica di almeno il 10% superiore; “-”: di almeno il 10% inferiore; “=”: non discosta di oltre il 10%)

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Tab. 4 – Percentuale di laureati e diplomati al Censimento 2001 e posizione nella graduatoria delle province italiane

| LAUREATI | % NELLA CLASSE DI ETÀ | | POSIZ. IN GRADUATORIA | | LAUREATI | % NELLA CLASSE DI ETÀ | | POSIZ. IN GRADUATORIA | |
|-------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|-------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|
| | 25-34 | 35-44 | 25-34 | 35-44 | | 25-34 | 35-44 | 25-34 | 35-44 |
| Torino | 12,1 | 10,6 | 17 | 17 | Torino | 58,6 | 46,9 | 52 | 26 |
| Vercelli | 9,1 | 7,0 | 70 | 96 | Vercelli | 52,2 | 39,1 | 87 | 77 |
| Novara | 10,4 | 8,5 | 44 | 63 | Novara | 54,5 | 42,4 | 73 | 58 |
| Cuneo | 8,3 | 6,6 | 91 | 99 | Cuneo | 54,2 | 37,1 | 78 | 88 |
| Asti | 8,5 | 7,1 | 82 | 92 | Asti | 53,7 | 40,3 | 81 | 68 |
| Alessandria | 10,8 | 8,8 | 38 | 54 | Alessandria | 59,3 | 45,7 | 47 | 30 |
| Biella | 8,6 | 6,5 | 77 | 101 | Biella | 51,3 | 36,8 | 93 | 90 |
| V.C.O. | 7,7 | 7,2 | 98 | 91 | V.C.O. | 51,1 | 38,1 | 95 | 84 |

| LAUREATI E DIPLOMATI | % NELLA CLASSE DI ETÀ | | POSIZ. IN GRADUATORIA | | LAUREATI E DIPLOMATI | % NELLA CLASSE DI ETÀ | | POSIZ. IN GRADUATORIA | |
|----------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|----------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|
| | 20-29 | 30-39 | 20-29 | 30-39 | | 20-29 | 30-39 | 20-29 | 30-39 |
| Torino | 58,6 | 46,9 | 52 | 26 | Torino | 58,6 | 46,9 | 52 | 26 |
| Vercelli | 52,2 | 39,1 | 87 | 77 | Genova | 66,5 | 53,9 | 8 | 4 |
| Novara | 54,5 | 42,4 | 73 | 58 | Milano | 63,3 | 53,3 | 27 | 5 |
| Cuneo | 54,2 | 37,1 | 78 | 88 | Venezia | 58,7 | 42,2 | 50 | 59 |
| Asti | 53,7 | 40,3 | 81 | 68 | Padova | 59,7 | 42,8 | 44 | 56 |
| Alessandria | 59,3 | 45,7 | 47 | 30 | Bologna | 65,8 | 54,3 | 11 | 3 |
| Biella | 51,3 | 36,8 | 93 | 90 | Firenze | 63,7 | 49,2 | 22 | 15 |
| V.C.O. | 51,1 | 38,1 | 95 | 84 | Roma | 68,9 | 59,4 | 2 | 1 |

Fonte: ISTAT

nei decenni centrali dello scorso secolo dalle forti onde di immigrati: esse hanno sostenuto la crescita urbana del Novecento, e ancor oggi lasciano in eredità alla provincia una struttura di popolazione leggermente più robusta della media regionale. Il nodo prospettico di maggior rilievo è però rappresentato dal transito delle coorti della grande immigrazione nelle fasce di età corrispondenti all'entrata nella terza età, che già attualmente produce un volume di uscite dalla vita lavorativa meno compensato che altrove dall'ingresso in età di lavoro da parte di giovani "autoctoni".

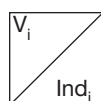
L'abbondanza dei 50-60enni per ora costituisce comunque una grossa risorsa per la cura alla generazione dei grandi anziani loro padri: una situazione che però potrebbe rovesciarsi nel corso di 10-20 anni, quando i contingenti espansi dall'immigrazione arriveranno a un'età bisognevole di cura, e la dimensione della generazione dei loro figli inizierà a restringersi per effetto ritardato dell'esaurirsi del baby boom avvenuto alcuni decenni prima.

In una situazione evolutiva di questo genere, **l'attenzione alle dinamiche della popolazione** diventa una componente essenziale di qualsiasi disegno strategico, **con riferimento alla sostenibilità economica e sociale** delle diverse società locali. L'analisi delle prospettive demografiche consentita dal modello proiettivo "Strudel" elaborato dall'IRES offre indicazioni utili a un simile approfondimento. Tra i sistemi locali del Torinese, **gli elementi di debolezza** appaiono emergere soprattutto nell'Eporediese, mentre l'alta Valle di Susa risulta caratterizzata da indicatori più favo-

Tab. 5 – Piemonte Nord-ovest: le risorse umane

| | Nord-ovest | Torino | Ivrea | Pinerolo | Ciriè | Susa | Rivarolo | Bardonecchia | Piemonte |
|--|------------|--------|-------|----------|-------|------|----------|--------------|----------|
| Incidenza popolazione in età di lavoro (% persone in età 45-64 / totale popolazione) | 66,0 | 66,3 | 64,2 | 63,9 | 66,2 | 64,9 | 64,8 | 70,1 | 65,1 |
| | 0,94 | 0,94 | 0,96 | 0,98 | 0,97 | 0,97 | 0,98 | 0,94 | 0,96 |
| Anzianità forza-lavoro (% persone in età 45-64 / persone in età 25-44) | 89,8 | 88,9 | 97,8 | 93,7 | 90,0 | 90,2 | 92,6 | 88,5 | 90,2 |
| | 1,25 | 1,28 | 1,14 | 1,13 | 1,18 | 1,17 | 1,16 | 1,24 | 1,22 |
| Ricambio popolazione in età attiva (% persone in età 15-24 / persone in età 55-64) | 65,1 | 64,8 | 60,2 | 64,8 | 67,8 | 70,2 | 71,6 | 64,2 | 66,3 |
| | 1,10 | 1,10 | 1,13 | 1,11 | 1,07 | 1,07 | 1,00 | 1,08 | 1,08 |
| Dipendenza (persone in età 0-14 o 65-... / persone in età 15-64) | 51,6 | 50,9 | 55,7 | 56,5 | 51,2 | 54,2 | 54,2 | 42,7 | 53,5 |
| | 1,17 | 1,20 | 1,11 | 1,06 | 1,10 | 1,09 | 1,06 | 1,22 | 1,12 |
| Carico sociale grandi anziani (% persone in età 80-... / persone in età 45-64) | 19,0 | 18,2 | 22,4 | 23,6 | 18,4 | 21,3 | 22,8 | 13,9 | 21,4 |
| | 1,43 | 1,50 | 1,29 | 1,20 | 1,27 | 1,18 | 1,15 | 1,42 | 1,30 |
| Dinamica complessiva della popolazione prevista (var.%) 2006-2016 (modello demografico Ires) | 3,6 | 2,8 | 3,7 | 7,1 | 8,7 | 9,2 | 4,3 | 11,6 | 4,2 |

Legenda:



V_i Valore della variabile nel territorio i
 Ind_i Valore previsto della variabile nel territorio i al 2016, fatto 100 il valore al 2006

Colore rosso: Valori o variazioni sfavorevoli rispetto al contesto regionale

Colore azzurro: Valori o variazioni favorevoli rispetto al contesto regionale

Colore nero: Valori o variazioni non molto dissimili rispetto al contesto regionale

Fonte: elaborazioni su dati IRES - modello demografico IRES "STRUDEL"

1. INDICATORI DI COMPETITIVITÀ DEL QUADRANTE TORINESE

revoli rispetto al resto del territorio provinciale. Tuttavia, i cambiamenti prevedibili entro l'arco del prossimo decennio potranno vedere **un aumento di criticità proprio nelle aree attualmente più dinamiche, come l'area metropolitana e l'alta valle di Susa**, dove peggioreranno gli indicatori di dipendenza (persone in età non lavorativa rapportate alle persone in età attiva) e di carico sociale (grandi anziani rapportati agli adulti maturi). Ciò potrà comportare modificazioni nelle scelte di localizzazione residenziale, flussi migratori differenziati, e in parte una redistribuzione territoriale delle opportunità di crescita economica.



2. LE PROGETTUALITÀ

La fase “diagnostica” del quadrante torinese, condotta attraverso una lettura critica di recenti ricerche e la raccolta di opinioni e percezioni di testimoni qualificati, è riassunta nello schema di sintesi allegato in cui si richiamano risorse, criticità e opportunità del territorio.

➔ Data la complessità del sistema provinciale se ne è semplificata la descrizione operando una scelta di rappresentazione per **ambiti mesoterritoriali** aggiungendo alla descrizione dell’area metropolitana torinese per **settori**² quella di **ambiti geograficamente più periferici** posti a corona dell’area metropolitana stessa, per i quali è più blanda l’influenza del capoluogo e per una loro parziale proiezione in un dimensione interprovinciale.

La scelta di rappresentare per settori il sistema metropolitano è stata oggetto di riflessioni da parte di alcuni intervistati che ne hanno sottolineato la debole marcatura dei confini e l’incerta attribuzione di alcune centralità all’uno o all’altro ambito, rilevando inoltre che proprio sui confini i macrosettori mostrano delle sovrapposizioni caratterizzate dalla presenza di grandi direttrici radiali considerate elementi di innervamento del policentrismo.

➔ L’articolazione del territorio in sistemi mesoterritoriali sufficientemente omogenei non può non includere **elementi di arbitrarietà**, e certo presenta **confini sfumati** e **significative intersezioni nelle aree-cerniera**. Tuttavia, le ricerche condotte dall’IRES negli anni passati, che hanno suggerito una suddivisione per “settori” anche per l’area metropolitana torinese, trovano fondamento nella storia dei processi insediativi e sono rispecchiati oggi in scelte aggregative e alleanze territoriali di progetto (Patti Territoriali, PRUST) che hanno trovato nei Programmi Territoriali Integrati l’espressione più recente.

➔ I processi di decentramento di funzioni e strutture avvenuto negli ultimi due decenni ci consegnano **un complesso metropolitano non più riconducibile all’interno del tradizionale schema centro-periferia, ma non ancora compiutamente policentrico**. La moltiplicazione di polarità, anche fuori Torino, raramente contrassegnata da caratteri diffusivi e generatori di centralità, non ha consentito il superamento di **fenomeni di periferizzazione, ravvisabili non soltanto nel capoluogo ma anche nei comuni limitrofi**; anzi, per contiguità territoriale, spesso la periferia torinese si estende in quella degli altri comuni, ed è lì che si addensano i più preoccupanti fenomeni di degrado fisico e sociale.

➔ Tutti i territori sentono di far parte della conurbazione torinese, rivendicandone, nei diversi punti cardinali, il ruolo di “Porta” per la presenza di nodalità o progettualità di ambito, ma frequentemente vengono sottolineati elementi di conflittualità con la città centrale, accusata di considerare la sua strategia di sviluppo in un’ottica meramente municipale. **Rispetto ai comuni circostanti Torino appare più attenta alla costruzione di reti internazionali piuttosto che di reti locali**, indifferente alle azioni di promozione attivate dai territori, quando la capitalizzazione di queste favorirebbe la costruzione di una più efficace “massa critica” di supporto al posizionamento internazionale della Città. L’accusa di “colonialismo metropolitano” rivolta a Torino viene, però, ribaltata da **alcuni interlocutori che riconoscono il ruolo indispensabile della città nelle azioni di promozione** (“Le Olimpiadi sono state Torino-centriche, ma ci sarebbe stato l’evento senza Torino?”)

➔ Emblematica appare per molti **la stagione dei Patti Territoriali** (richiamata non solo dai portavoce dei territori ma anche da rappresentanti delle categorie produttive e sindacali) che ha investi-

² Rimandiamo alla descrizione dei territori dei settori metropolitani contenuta in altro quaderno del Rapporto Triennale di Scenario n. 16/2008 (Mela, Davico, Crivello, Staricco). In tale studio i “settori” della corona sono definiti essi stessi “quadranti”; nel presente contributo si è preferito utilizzare il termine di “settore” per evitare possibili confusioni con la macropartizione del Piemonte assunta come base di studio.

to l'intero territorio provinciale, a eccezione di Torino. Al di là di una valutazione di effettiva efficacia dello strumento nell'innescare processi di sviluppo, se ne sottolinea l'importanza per l'avvio di **processi di governance che hanno consentito di sperimentare una modalità di cooperazione tra territori**, un'abitudine al confronto con enti sovraordinati, l'opportunità di presentarsi come territorio e non come singolo comune, consentendo di razionalizzare le risorse e migliorare la qualità dei servizi ("Con i Patti nasce la cultura dello sviluppo anche nei piccoli comuni [...] non è solo Torino che pensa allo sviluppo")³.

Più difficile che in passato individuare una peculiarità o vocazione dei singoli territori: tutti aspirano a modelli di *mixité* (produttiva, turistica, terziaria, residenziale, di alta formazione e ricerca) e questa vocazione non univoca trova espressione nella progettualità più recente, descritta nei paragrafi successivi a cui rimandiamo.

Pur rivendicando tutti, con orgoglio, un patrimonio e una cultura industriale, è latente **una perdita di identità produttiva** dei territori la cui responsabilità è in parte **ascrivibile al mutato atteggiamento localizzativo delle imprese** sempre meno distrettualizzato o di appartenenza a filiere produttive. Il periodo di crisi del settore *automotive*, con conseguente ricerca di nuovi mercati in cui poter riconvertire la produzione, ha generato una diffusione su tutto il territorio di imprese appartenenti a settori produttivi tradizionalmente collocati in poli specifici, per cui, ad esempio, si sottolinea che non esiste più una specificità canavesana nello stampaggio, mentre il settore della plastica interessa tutto l'arco nord-ovest-sud, andando da Settimo a Moncalieri ed entrando in competizione con il polo di Alessandria. I rappresentanti di categoria sottolineano che gli imprenditori sono mossi da una convenienza nell'investimento e da buone opportunità logistiche (le aree di allocazione preferite sono in prossimità di Collegno e di Moncalieri, nonostante i valori fondiari mediamente più elevati); un amministratore locale particolarmente dinamico nell'attivare reti di interessi sottolinea, invece, che l'attrazione di investimenti non si gioca più su fattori endogeni del territorio ma sulla costruzione di business, in cui il soggetto pubblico può avere un ruolo attivo.

Ad un indebolimento della identità produttiva si contrappone **una ricerca di identità territoriali che si declina nel recupero della qualità** (della vita, del paesaggio, del recupero della memoria storica) oscurata dal sistema produttivo fordista. La ricerca dell'identità locale postfordista è messa in opera come risorsa, come politica, espressa attraverso le recenti proposte progettuali.

Come recentemente evidenziato a proposito di Torino (ma possiamo estendere il concetto al restante territorio) "La materia sociale è [...] più ibrida e meticcica di ieri"⁴, un'ibridazione caratterizzata dalla presenza di un mix produttivo e di competenze, spinta dal desiderio e dalle aspettative dei giovani, con un bagaglio di immaginario e di cultura, attraverso cui si deve ricercare un equilibrio tra manifattura e nuove vocazioni.

2.1 IL SISTEMA METROPOLITANO

2.1.1 IL POLO METROPOLITANO NELLE STRATEGIE REGIONALI

Il quadrante nord-occidentale della regione, nonostante la rilevanza di alcune polarità periferiche quali il territorio canavesano, le valli olimpiche e la giunzione interprovinciale al confine con il Cuneese, **appare naturalmente incentrato sulla polarità metropolitana**. Anzi, nel Documento programmatico "Per un nuovo Piano Territoriale Regionale" (Regione Piemonte, dicembre 2005) il sistema metropolitano torinese, "quale polo di interazione di rango elevato con

³ Aldo Bonomi, *Quel funerale prematuro del post-fordismo*, in "Sole 24 ore" del 30 novembre 2007.

⁴ Aldo Bonomi, *Ibidem*.

il sistema policentrico padano, transalpino ed europeo” veniva individuato come **“una componente strategica per la riqualificazione economica, tecnologica, culturale, produttiva dell’intero sistema regionale”: necessaria al successo economico dell’intera regione, e suo motore principale.** Un ruolo destinato ad accentuarsi nella prospettiva di un’ulteriore integrazione sovranazionale dell’economia e con l’ammodernamento delle comunicazioni che connettono il sistema economico centropadano al Sud della Francia, a iniziare dall’interconnessione Milano-Torino-Lione.

Nello stesso documento, valutando l’irrazionalità economica e ambientale del modello di crescita spaziale prevalso nel passato, fondato su un’urbanizzazione variamente disseminata, con elevato consumo di suolo, distruzione del patrimonio naturale, dominio del veicolo privato quale mezzo per gli spostamenti quotidiani, si raccomandava **uno sviluppo territoriale strutturato secondo uno schema reticolare, policentrico e multipolare**, in conformità alle più avanzate esperienze europee. Si delineava una prospettiva orientata al “consolidamento di nodi urbani relativamente compatti, di non eccessiva dimensione, ben collegati tra loro da sistemi di trasporto su ferro: in altre parole reti di città che realizzano sinergie, le quali discendono dalle complementarità, si fondano sulla divisione del lavoro, interpretano la giustapposizione di identità diverse e compresenti nella metropoli policentrica”. “Un modello di aree compatte e un insieme di reti che facilitino la coesione sociale e la sostenibilità ambientale”, rappresentando “altresì lo spazio in cui le attività economiche (in particolare modo il terziario) devono svilupparsi agendo come fattori di strutturazione urbana”. **Lo stesso sistema manifatturiero, deve essere coinvolto nel ridisegno territoriale e funzionale dell’area.** Esso appare tuttora segnato dal modello gerarchico prevalso nella seconda metà dello scorso secolo, che organizzava lo spazio economico mediante “la scansione fra centri direzionali e periferie di esecuzione” nella formazione di direttrici di espansione sub-metropolitana a impianto radiale: un assetto che sacrificava le potenzialità di autorganizzazione delle componenti territoriali periferiche e al tempo stesso determinava un sovraccarico logistico e funzionale dell’area centrale, generando disconomie e disutilità nella gestione stessa della produzione. Tuttavia, **è possibile riconoscere nelle più recenti dinamiche di innovazione e riorganizzazione produttiva**, accanto alla crisi di parecchie funzioni manifatturiere tradizionali o a rischi di delocalizzazione da parte di settori di imprese multinazionali, **anche l’estrinsecarsi di nuovi processi di agglomerazione lineare di natura non gerarchica o segnali di tenuta e rafforzamento di specializzazioni produttive nei territori in vari punti della corona metropolitana.** Su tale base appare realistica l’ipotesi – indicata nel documento citato – di perseguire non “un generico rafforzamento dell’area, ma quello delle sue risorse e dei suoi caratteri specifici, mediante forme di valorizzazione dei nodi (sistemi locali) entro una logica schiettamente reticolare”. In una simile prospettiva le attività manifatturiere rinnovate e le funzioni di servizio starebbero già configurando **un “bacino delle intelligenze” che si è progressivamente addensato entro e attorno all’area metropolitana**, il cui ruolo non è stato sinora sufficientemente enucleato, al pari dei possibili vantaggi competitivi che potranno scendere in campo”.

2.1.2 LE DINAMICHE IN ATTO

Il “territorio di progetto” del sistema metropolitano oggi si caratterizza per tre fondamentali passaggi strutturali ben documentati dalle recenti analisi socioeconomiche:

1) Il salto di qualità. È rapidamente maturato **un sensibile riposizionamento del sistema metropolitano nel suo complesso rispetto alla funzione di una metropoli post-manifatturiera**, e quindi al rango e alla presenza internazionale del polo metropolitano nel suo insieme. Alcuni passaggi importanti sono stati: **la risistemazione urbana avviata dal Piano Regolatore e proseguita con i passaggi segnati dal Primo e dal Secondo Piano Strategico; la ridislocazione della funzione manifatturiera nella cintura e la concentrazione nel centro di**

funzioni direzionali, terziarie, di ricerca, di innovazione e di cultura; l'occasione olimpica che ha rilanciato l'immagine della città. Una trasformazione che ha conosciuto uno straordinario pendant anche sul versante manifatturiero con il rilancio della Fiat e della sua presenza a Torino, sulla base di una cultura organizzativa che rompe i ponti con ogni residuo di provincialismo e di burocratizzazione fordista. Attraverso questa serie di passaggi si sta ridefinendo una più significativa presenza internazionale del polo torinese, del resto rimarcata dalle già ricordate ricerche sul benchmarking internazionale della città e sull'immagine di questo sistema territoriale curate recentemente da EUPolis-Politecnico di Torino. Da tali indagini sono emersi parecchi riscontri di questo riposizionamento nel confronto con una serie di interlocutori privilegiati, che testimoniano il fatto che questo processo è in atto ed è stato percepito almeno presso una audience selezionata, mentre le dotazioni tecnologiche della città sono finalmente individuate come un importante fattore di localizzazione da parte delle imprese multinazionali.

Torino presenta inoltre tutta una serie di opportunità culturali, ambientali, museali degne di nota, che testimoniano che anche in questo ambito l'immagine internazionale di Torino è in forte ascesa. Negli anni più recenti la città ha sviluppato una serie di iniziative nel campo culturale che hanno saputo utilizzare l'occasione olimpica per lanciarne una immagine cruciale di moderna metropoli. **Torino 2006 è stato del resto solo l'evento culmine** di una serie di opere di rinnovo fisico dell'assetto urbano della città che hanno fatto leva su una forte accelerazione impressa dal Piano Regolatore e puntato su progetti (come Spina Centrale, Cittadella Politecnico, ecc.) capaci di trasmettere il volto nuovo della Città di Torino. L'immediato lancio di altre importanti iniziative di forte richiamo testimoniano il fatto che l'evento olimpico **non si è configurato come un "intermezzo", ma come l'innescò di un impegnativo upgrading della presenza culturale della metropoli piemontese.** Una immediata ripercussione di questo cambiamento può essere colta nell'importante sinergia posta in essere con la città di Milano nell'organizzazione di un'iniziativa culturale lanciata da tempo quale Settembre Musica.

- 2) **L'espansione.** L'area metropolitana torinese negli ultimi vent'anni ha **esteso il suo raggio d'influenza fino a occupare tutto il territorio piano-collinare dell'area centrale della regione**, toccando i rilievi collinari e i bordi delle città circostanti. Tale articolazione territoriale veniva così a comprendere già al 2001 un vasto ambito che è legato al suo nucleo metropolitano da flussi di pendolarità per servizi e per lavoro e da legami di filiera.

In questa dinamica di oggettiva inclusione, il territorio dell'hinterland è stato progressivamente soggetto a processi di **decentramento di funzioni produttive e residenziali** verso i comuni della prima cintura e oltre. Ciò ha significato, da un lato, la drastica ricollocazione dell'industria manifatturiera e, dall'altro, lo spostamento di popolazione, verso comuni via via più esterni. Le trasformazioni funzionali e fisiche del sistema metropolitano, nel contempo soggetto alla transizione verso un'economia postfordista, si sono quindi tradotte in **un fenomeno di urban sprawl ad alto consumo di risorse territoriali** (suolo, equilibri idrografici e geologici, sistemi ecologici) e dal forte impatto infrastrutturale. In assenza di una salda logica di governo a livello sovralocale, tale processo ha avuto considerevoli ricadute in termini di rottura del *continuum* naturalistico e ambientale e di effetti insoddisfacenti per l'equilibrio economico e sociale che esso ha finito per determinare.

- 3) **Le potenzialità policentriche.** Questo allargamento del raggio della metropoli **potrebbe dare luogo, e ci sono indizi in tale senso, a una effettiva organizzazione multipolare** che veda ricollocato in alcuni centri della cintura – o meglio ancora in sistemi complessi che legano le periferie urbane in via di riqualificazione, i centri della prima cintura con una funzione di snodo e di cerniera, e alcune aperture proiettive sul territorio circostante – un sistema di effettiva integrazione multipolare a più motori che concentra funzioni di livello e rango metropolitano sovralocale e prospettive di specializzazione integrata di risorse e funzioni. **Si sta forse affermando**

una rappresentazione per settori o “quadranti”⁵ dello stesso territorio metropolitano, strutturata attorno alle principali direttrici di collegamento del nodo torinese: essa trova riscontro sia nelle analisi dell’IRES in preparazione del Piano Territoriale regionale, sia nell’idea di “Città di città” proposta dal Secondo Piano Strategico dell’area metropolitana di Torino e che, pur nell’inevitabile variabilità delle geometrie di coalizione, appare sufficientemente rispecchiata nell’organizzazione territoriale dei Programmi Territoriali Integrati.

Su questo sfondo, le linee proponibili per un riassetto del territorio muovono verso una sua riconfigurazione multipolare, **uno scenario di multipolarismo integrato e diffuso, in cui ai principali nodi vengono conferite funzioni particolari, tali da affidare a ciascun punto un ruolo strategico in un ambito metropolitano più ampio**: la “Città di città”. Esempi di questo assetto sono i centri di eccellenza ravvisabili in diversi ambiti, come le strutture sanitarie di Orbassano e Candiolo, il polo universitario di Grugliasco, la piattaforma logistica SITO-CAAT di Orbassano, il nodo aeronautico di Caselle, il nuovo polo di Mirafiori, e da ultimo la Reggia di Venaria. La sfida è dunque quella di valorizzare e mettere a sistema il policentrismo emergente, attivando le reti degli attori locali, governando i processi transscalari, ricercando un coinvolgimento progettuale delle Istituzioni locali e impostando le opportune forme di governance cooperativa.

2.1.3 LE PROGETTUALITÀ STRATEGICHE

Il sistema della mobilità. L’ossatura del sistema metropolitano, cioè il suo sistema di connessioni interne, è oggetto di **importanti progetti di riorganizzazione, che fanno perno sul rilancio del trasporto su ferro, sulla realizzazione di alcune importanti connessioni stradali, e soprattutto sulla stretta integrazione modale dei sistemi di trasporto**. Un disegno coerente del sistema ferroviario metropolitano è stato proposto recentemente dall’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, in accordo con Trenitalia, GTT, RFI. Esso prevede, con il completamento del

Passante ferroviario, l’ammodernamento delle connessioni tra Torino e il suo hinterland nello spazio di un quinquennio attraverso cinque linee “passanti” che si sovrappongono e intersecano sul tratto Lingotto – Porta Susa - Stura: le linee FM1 Chieri-Torino-Rivarolo, FM2 Pinerolo-Torino-Germagnano, FM3 Avigliana-Torino Stura, FM4 Carmagnola-Torino Stura (di cui si rafforza la connessione con la linea Chivasso-Ivrea) e la nuova linea FM5 Stura-Orbassano. Sicuramente il sistema dei centri che ospitano una stazione porta del Sistema Ferroviario Metropolitano (Chieri, Cirié, Carmagnola, Pinerolo, Avigliana, Chiasso, ecc.) rafforza il disegno di costruzione di polarità metropolitane, dato il suo forte impatto sul trasporto di massa ma anche le sue forti ricadute a livello immateriale. In una prospettiva meno ravvicinata, al rilancio del trasporto su ferro si affiancano le **due linee di metropolitana che penetrano nei comuni della cintura**⁶ e le ipotesi di ridisegno della viabilità maggiore. Queste ultime comprendono il **progetto plurimodale di Corso Marche** (un asse collocato in posizione baricentrica nell’ambito del sistema metropolitano), **la tangenziale Est** (che potrebbe alleggerire il sovraccarico di traffico sulla tangenziale Ovest e all’interno del Chierese), **il possibile tunnel lungo il Po** (che alleggerirebbe il traffico di attraversamento superficiale, diventato insostenibile a seguito degli interventi sulla parte centrale della città).

⁵ Cfr. nota 1 del primo capitolo.

⁶ Per la linea 2 sono allo studio quattro possibili tracciati: in tutti i casi uno dei capolinea ipotizzati è sempre localizzato presso il Comune di Orbassano; poi il tracciato prosegue verso la stazione di Porta Nuova – già progettata e realizzata per raccogliere l’interscambio con la linea 2 – differenziando da questo punto i percorsi verso i Comuni di San Mauro T.se e Venaria Reale oppure verso i quartieri di Falchera e Madonna Campagna di Torino.

L'integrazione dei diversi sistemi modali dovrebbe realizzarsi – oltre che a livello organizzativo e tariffario – attraverso **una serie di stazioni di interscambio** (i movicentri recentemente realizzati ne costituiscono l'avvio effettivo) **capaci di organizzare un sistema di coincidenze efficiente, un contesto di servizi appropriati, il complemento di altre funzioni di larga attrattività** in grado di convogliare flussi di mobilità gestibili con mezzo pubblico, e di riagglutinare attraverso questi fenomeni di **ripolarizzazione le stesse dinamiche insediative in direzione della ricomposizione della città compatta organizzata in un insieme di nuclei complessi**. Questo scenario suggerisce l'immagine della "città intermedia", che non vede più l'area metropolitana come somma di piccole città, ma come un'area fatta di più centri, che stanno in rete innervati dal Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il sistema delle competenze. L'evoluzione tecnologica e post-manifatturiera – non post-industriale – del polo torinese sta dipanandosi attraverso una serie di trasformazioni capillari, che trovano però straordinari punti di take-off in iniziative di eccellenza. Il nucleo centrale di questa accelerazione innovativa può essere individuato nel **progetto di Cittadella Politecnica** sulle aree lasciate libere dall'interramento della ferrovia: si sta realizzando un'area dotata di spazi dedicati ad attività produttive, direzionali e di servizio alle imprese, agli studenti e ai cittadini, collegati alla ricerca e alla didattica, in stretta sinergia con le istituzioni locali, i soggetti economici orientati all'innovazione, le forze culturali e sociali della città e della regione, per dare vita a una azione collettiva di impulso allo sviluppo. Il progetto si connette al più vasto ridisegno localizzativo e funzionale del sistema universitario: al completamento del programma, **l'Università avrà più polarità nel territorio metropolitano, integrate con le trasformazioni in atto nelle diverse aree secondo un modello di ateneo a rete**. Sono previsti: il Polo delle facoltà scientifiche, il Polo della facoltà umanistiche, il Polo delle scienze economiche, il Polo delle facoltà sanitarie; entrano inoltre a far parte del sistema delle strutture universitarie nell'area metropolitana altri elementi come il Centro per la Conservazione e il Restauro con sede alla Reggia di Venaria, l'ex Certosa di Collegno, il Real Collegio di Moncalieri. Sotto tali aspetti, **il progetto di Città della Salute** combina le esigenze di radicale rinnovamento strutturale del più importante presidio clinico della regione (Molinette) entro nuovi paradigmi di organizzazione del servizio con la scommessa di investire sulla filiera *health and care* come una della più promettenti in termini di crescita, configurando un nodo di coordinamento dell'offerta terapeutica messa a disposizione del sistema sanitario regionale accompagnato da **una sorta di science park sulle competenze biomedicali**⁷. Altri parchi tecnologici sono in procinto di decollare, dal **progetto TNE-Mirafiori dedicato al design** e alle tecnologie dell'automotive al **rilancio dell'Envipark in rapporto all'impegnativo programma di sostenibilità energetica** che le amministrazioni pubbliche stanno attualmente elaborando.

Una terza dimensione strategica del rilancio dell'area come metropoli post-fordista riguarda **la presenza culturale della città e del suo contesto metropolitano**. In tale campo si è saputo negli anni recenti costruire una serie di iniziative di elevatissima qualità (dall'ambito museale a quello delle manifestazioni artistiche e culturali) che grazie al plusvalore di immagine offerto dall'evento olimpico appaiono ora in grado di conquistare livelli di popolarità sovralocale e inserimenti di rete in ambito internazionale fino a ieri insperati. **Il recente lancio della Reggia di Venaria** imprime ulteriore impulso al processo, attraverso la proposta culturalmente convincente di una delle capitali storiche dell'età moderna quale grande attrattore che **attende una connessione sistemica con l'insieme dei valori storico-architettonici, culturali e ambientali della "Corona delle delizie"**. In questo campo rimane peraltro ancora molto da fare perché l'offerta culturale, sia delle aree periferiche sia del nucleo centrale, superi i suoi caratteri di capillarità e venga contestualizzata entro un quadro di offer-

⁷ Potrebbero essere trasferiti nella sede della Città della Salute anche il Sant'Anna e il Regina Margherita, destinati nella complessiva riorganizzazione della rete ospedaliera metropolitana ad essere ridimensionati come posti letto e riconvertiti in termini di maggiore specializzazione.

Fig. 3 – “Territori di progetto”: l’area metropolitana – Il disegno

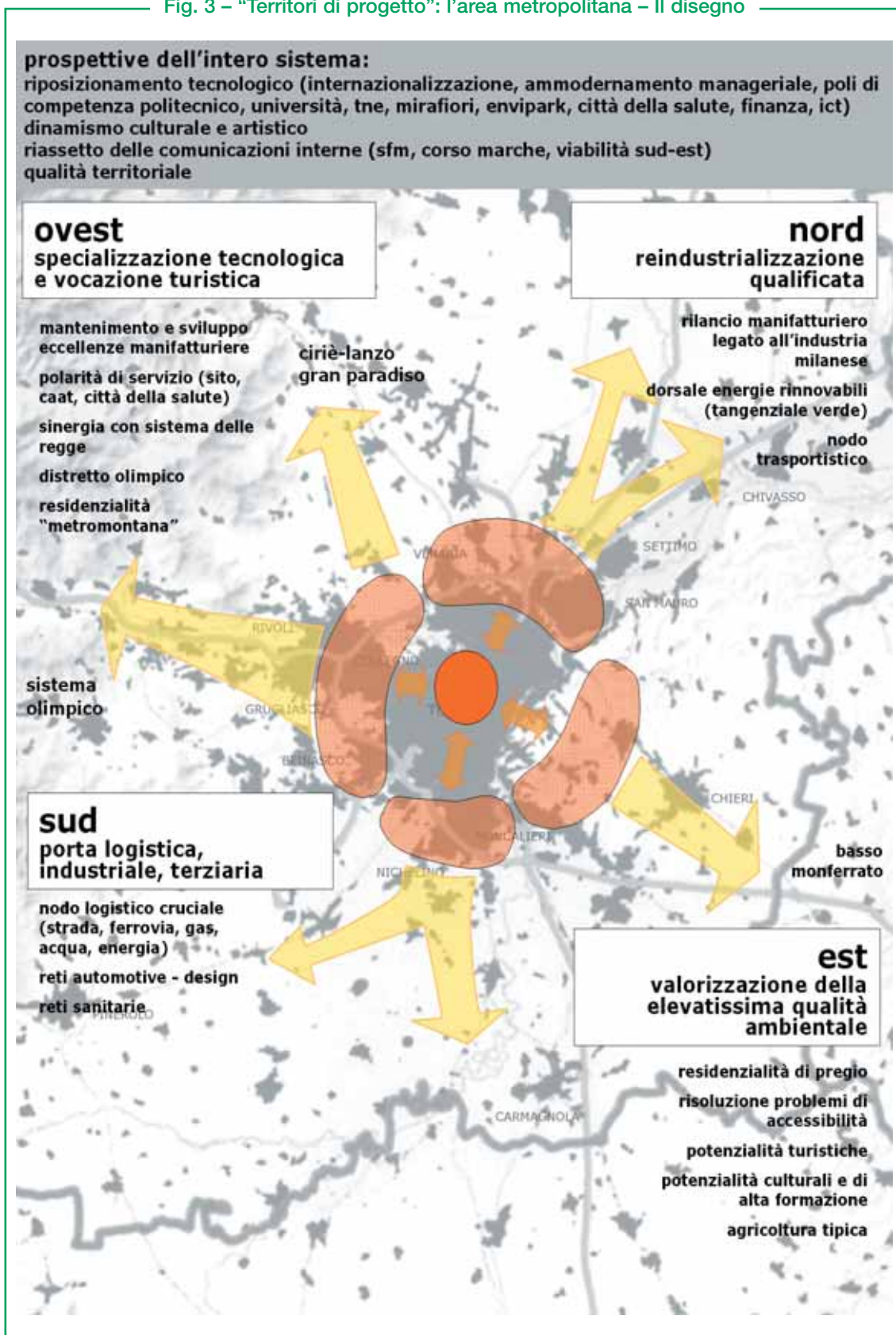
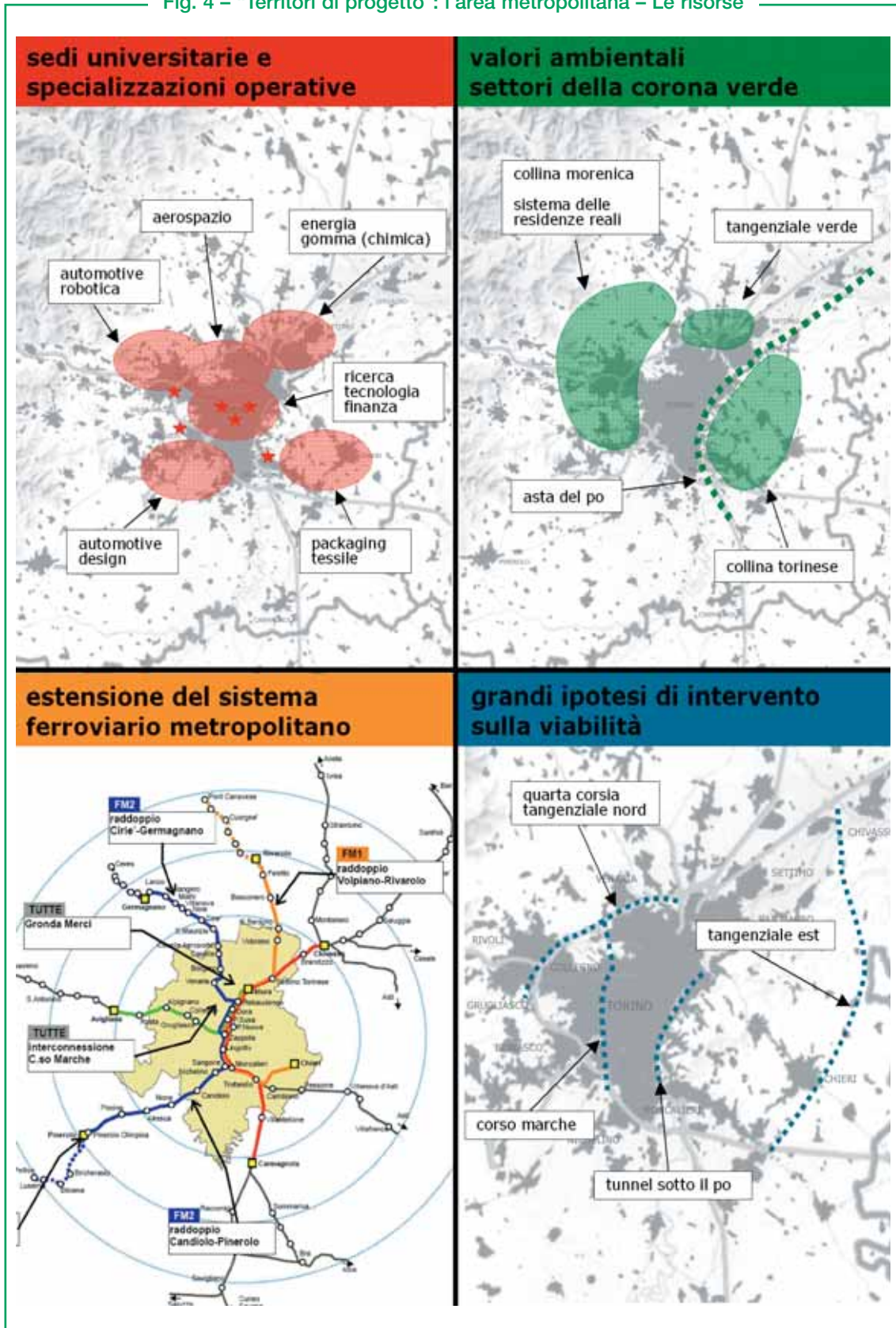


Fig. 4 – “Territori di progetto”: l’area metropolitana – Le risorse



ta di tempo libero più complesso e al contempo attento al contesto urbano-strutturale delle iniziative intraprese, affinché i centri culturali possano in effetti avere delle potenzialità polarizzatrici (ad esempio la scarsa accessibilità di Apriti Cielo di Pino Torinese, il Museo dell'Astronomia e dello Spazio Planetario di Torino, o ancora la – per ora insufficiente integrazione con il territorio in termini di accessibilità, recettività e accoglienza della Reggia di Venaria). Uno studio recente (Re, 2007) conferma comunque che **negli ultimi anni Torino ha progressivamente visto crescere l'interesse e la partecipazione dei soggetti pubblici e privati per il settore culturale**, considerato non solo più come settore di allocazione obbligatoria di risorse, ma settore capace di originare attività economica e creare ricchezza privata, di produrre e distribuire reddito. In altre parole, è il momento di sfatare il mito secondo cui le risorse in cultura siano un investimento a perdere, senza ritorno per il territorio.

2.1.4 L'OCCASIONE DEI PROGRAMMI TERRITORIALI INTEGRATI

Una ulteriore accelerazione della riqualificazione complessiva della metropoli torinese dovrà discendere dalle elaborazioni progettuali comprese nei Programmi Territoriali Integrati, e dagli interventi che successivamente potranno essere **finanziati attraverso i Fondi strutturali nazionali ed europei** che concorrono alla "Politica di Coesione". Essi presentano già alla lettura delle idee guida e di una parte significativa degli interventi proposti una serie di iniziative strategiche che mirano alla concreta promozione di uno sviluppo multipolare dell'area o, quanto meno, ne pongono le premesse attraverso misure organiche volte al riassetto territoriale e ambientale.

Di sicuro impatto strategico appare **il Pti orientato alla sostenibilità energetica presentato dalla città di Torino**. Esso affronta il tema in oggetto con un approccio sistemico che interviene su tutti i fronti della questione, dalle tecnologie di produzione, riscaldamento, distribuzione, efficienza energetica degli edifici, fino alle pratiche comunicative volte all'educazione della cittadinanza. Al suo interno si possono anche riconoscere le **prospettive di specializzazione produttiva nelle tecnologie ambientali** di cui si parlava da anni, che ora possono trovare un impulso rilevante nel grande impegno orientato alle energie rinnovabili che la regione dovrà assumere, a supporto di un'economia pulita e di un ampliamento del portafoglio di competenze dell'area.

Il secondo programma presentato dalla città di Torino è orientato alla **riqualificazione di un'area ancora pesantemente segnata da caratteri di marginalità**, nonostante gli sforzi profusi anche in quell'area dai programmi di recupero delle periferie che però qui non hanno avuto risvolti di sistematicità. In effetti i processi di trasformazione urbana hanno avuto maggiore successo nella parte meridionale della città, e gli investimenti destinati alle opere olimpiche hanno completato il rinnovamento della polarità del Lingotto. L'attenzione delle autorità cittadine si sposta ora sull'area nord-occidentale, con programmi che includono **un ulteriore impulso alla spina 3** e la costruzione del **Parco 2011 sulla Dora**, il **polo delle facoltà umanistiche nell'area Italgas**, e – nell'ambito dei programmi territoriali integrati – la ristrutturazione di strutture importanti di quel territorio, tra le quali **gli edifici della Manifattura Tabacchi che ospiteranno le scienze motorie, la cui importanza economica e sociale in una fase di riscoperta del wellness e del fitness non ha bisogno di essere argomentata**. Il programma mira a ripolarizzare e dinamizzare l'antica "barriera" operaia e significativamente si incentra sull'idea-forza di una "Barriera mobile", che si rapporta in modo proattivo ai *cleavage* sociali che ancora gravano sull'area. Lo stesso **programma energetico** appena delineato, attraverso il **nuovo ruolo-guida assegnato al parco tecnologico Envipark**, potrebbe determinare **un'importante polarità nella zona, potenzialmente sinergica alle specializzazioni nel campo energetico localizzate nei prospicienti comuni di Settimo e Borgaro**, e inserite nel progetto denominato "Tangenziale Verde".

I vantaggi di prossimità, per quanto evidentemente attenuati nell'attuale fase competitiva, potrebbero ancora giocare un ruolo significativo sullo scacchiere metropolitano, favorendo migliori livel-

li di accessibilità, contenendo e aggregando i flussi di mobilità, promovendo la riconoscibilità dei luoghi e la specializzazione funzionale dei comparti del sistema metropolitano. La stessa idea di **una possibile riagglomerazione per “settori” della corona metropolitana, attraverso la costituzione di reti o direttrici capaci di connettere i quartieri periferici del capoluogo agli adiacenti centri di prima cintura**, genera nodi di interscambio e potenziali polarità funzionali in grado di proiettare la propria influenza sulle corrispondenti porzioni territoriali di seconda e terza corona. Una simile rappresentazione attende ancora conferma dall’evoluzione concreta della geografia metropolitana: tuttavia, un primo segnale della sua praticabilità può essere individuata nella **spon-tanea aggregazione cooperativa adottata dai comuni perimetropolitani nella proposizione dei programmi territoriali integrati**, che seppure a confini sfumati e a reti funzionali parzialmente sovrapposte hanno composto alleanze di progetto strutturate sui quattro punti cardinali, o – se si preferisce –, **sui grandi assi di uscita dalla conglomerazione torinese**. Si possono così riconoscere dei macro settori suscettibili di sviluppo coordinato, strutturati intorno alle grandi direttrici radiali che convergono su Torino, nei quali spesso si colgono **vocazioni di interfaccia in rapporto alle grandi polarità metropolitane che circondano la regione piemontese**. Si tratta certo di delimitazioni a geometria variabile declinata rispetto alle differenti specificità funzionali che le caratterizzano. In altre parole, i settori possono funzionare come metafora e come sfondo, senza dimenticare che a volte sono proprio gli “spicchi” di confine/ intersezione le zone che racchiudono gli spazi con le maggiori potenzialità in termini di innervamento del policentrismo.

Va inoltre detto che non sempre le aggregazioni di settore appaiono guidate da “vocazioni” od opportunità di crescita condivise. Nella formazione delle alleanze intercomunali possono giocare banali motivi di contiguità o sedimentate abitudini cooperative (fattori significativi di coevoluzione, ma non necessariamente generatori di apprezzabili focalizzazioni strategiche). I materiali progettuali proposti dai territori nell’ambito dei PTI riguardano in parte non piccola **obiettivi di riassetto ambientale, a ricucitura delle ferite inferte alle fasce periurbane dalla precedente espansione incontrollata degli insediamenti infrastrutturali, residenziali, produttivi**, o misure finalizzate alla coesione sociale in aree tuttora investite da processi di riduzione dell’importante base manifatturiera. Non sempre la presenza di importanti localizzazioni pur presenti sembra alla portata delle politiche locali e delle risorse decisionali dei Comuni della cintura: investimenti “catalpanti” sull’hinterland metropolitano per pura esigenza di decentramento mantengono spesso una logica “capsulare”, caratterizzata da limitati e opportunistici rapporti di interscambio con il territorio di insediamento. Tuttavia, **momenti di apertura strategica nelle comunità della corona torinese non mancano** e si affacciano in misura consistente anche nei contenuti dei Programmi Territoriali Integrati, che – va ricordato – non esauriscono l’ambito di iniziativa progettuale dei sistemi locali proponenti, anche se hanno inteso offrir loro una notevole occasione di coagulo nella prospettiva di un impiego efficace dei fondi strutturali.

Il settore Nord, che può essere individuato nell’arco compreso tra Chivasso, Settimo e Borgaro, detiene un insieme ragguardevole di potenzialità evolutive: **tra i suoi punti di forza può essere segnalata la collocazione geografica alla porta torinese che guarda verso il sistema economico centro-padano**, a cui si connette una straordinaria densità di connessioni infrastrutturali ferroviarie e stradali, destinate ad accrescersi con la ventilata eventualità di completamento a est dell’anello tangenziale. La presenza nell’area dell’**aeroporto di Caselle** e le opportunità di localizzazione per **servizi logistici** potrebbe assegnare a quest’area (forse in condivisione con i quartieri settentrionali di Torino) un’importante ruolo di polarità per servizi di intermodalità. Già ora, in ogni caso, **la presenza del capitale milanese attraverso gli insediamenti della Pirelli**, che progetta in loco una riorganizzazione aziendale orientata a produzioni di qualità, technology intensive, **in collegamento alle strutture di ricerca del Politecnico di Torino**, potrebbe dare fiato a un **progetto di reindustrializzazione qualificata** in un’area nella quale la traiettoria evolutiva, la composizione sociale e la cultura locale attribuiscono un ruolo di primo piano al comparto mani-



Tab. 6 – Il settore Nord dell'Area Metropolitana: un'analisi Swot

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|---|--|--|---|
| Nodo infrastrutturale di rilevanza regionale, forti connessioni al sistema Torino-Milano, elevata accessibilità | Diffuso carico ambientale, elevato impatto infrastrutturale, <i>urban sprawl</i> , forte congestione da traffico, compromissione degli agro-ecosistemi, fragilità del sistema idraulico | Aumento della competitività del settore in relazione con l'area milanese (ampliamento autostrada, TAV To-Mi, rafforzamento di attività legate alla logistica) | Asistemicità degli interventi (quartieri settentrionali di Torino), carenza di coordinamento delle azioni di riqualificazione territoriale |
| Presenza di aree produttive strutturate con insediamenti di imprese medio-grandi (Settimo, Chivasso) e di specializzazioni produttive consolidate (gomma, chimica, penne, ecc.) | Grande e media impresa in crisi o in forte ristrutturazione, ancora debole il tessuto imprenditoriale innovativo | Razionalizzazione e riequilibrio della mobilità collettiva e innalzamento della sua sostenibilità (realizzazione del SFM), creazione di scambio intermodale e potenziamento delle linee su ferro, connessione al sistema metropolitano torinese con il prolungamento a nord della linea 2 e legame al nodo intermodale di scalo Vanchiglia | Rarefazione del tessuto manifatturiero tradizionale, delocalizzazione, riduzione degli occupati nei settori di eccellenza, perdita dei "saperi" produttivi |
| | | Presenza di due stazioni-porta del SFM: Cirié e Chivasso come snodo di connessione tra i territori esterni e l'area metropolitana, possibili aree di attestamento di nuove centralità | Carenza di partecipazione e di ruolo nella governance territoriale degli enti (Torino), con conseguente perdita di efficacia ed efficienza dei processi di trasformazione |
| Presenza di un "bene faro" di rilevante attrazione turistica: La Reggia di Venaria | Eccessivo disordine insediativo attorno alle Reggia di Venaria, difficile accessibilità con qualsiasi mezzo di trasporto pubblico o privato e carenti i parcheggi, estrema periferizzazione dell'intorno | Possibilità di costruire filiere produttive incentrate sulla Reggia di Venaria orientate sia al settore turistico (ricettività, altri luoghi e attività di attrazione) sia al settore formativo (scuola di restauro, connessione con artigianato artistico, produzione materiali ecologicamente sostenibili - riconversione IPCA) | |
| Attitudini a sperimentare processi innovativi di <i>governance</i> (Settimo) | Forte presenza di immigrati, gruppi etnici e minoranze non ancora inseriti nel mondo del lavoro e nel tessuto sociale | Processi di reindustrializzazione e innovazione nell'apparato produttivo (nuovo insediamento Pirelli Tire) e valorizzazione della ricerca e del trasferimento tecnologico (Centro di competenza in sensoristica e microsistemi del Politecnico a Chivasso) | |
| Attivazione di specifiche politiche di riqualificazione ambientale e territoriale attraverso programmi speciali (PRUSST, Tangenziale verde, Urban, Contratti di Quartiere, PRU) | Debole connessione con Torino nei processi di <i>governance</i> | Progetto di Tangenziale Verde, che coinvolge un'area ambientale di 7kmq, anche come vetrina di soluzioni tecnologiche nel campo delle energie rinnovabili, progetto di riqualificazione dell'area Bor.Set.To | |

Tab. 7 – Il settore Ovest dell'Area Metropolitana: un'analisi Swot

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|--|---|--|--|
| Solida configurazione industriale, fondata sulla robotica e sulla componentistica auto, distretto industriale della meccanica | Estrema fragilità del sistema ambientale, forte compromissione del paesaggio rurale periurbano, carico infrastrutturale, fenomeni di congestione e inquinamento | Progettata localizzazione della Città della Salute, con connessioni al polo medicale di Orbassano-Candiolo e al sistema produttivo in ambito biomedicale; costruzione di una filiera della sanità | Rischio di marginale efficacia di effetti polarizzanti di alcuni progetti (ad esempio: città della salute) in assenza di un progetto di città e di un raccordo adeguato tra lo sviluppo delle polarità e il sistema dell'accessibilità |
| Polo della formazione scientifica dell'Università del Piemonte a Grugliasco, connessione con il sistema produttivo anche con la costruzione di un incubatore, sinergie con il polo ospedaliero di Orbassano e con la futura Città della Salute | | Rafforzamento del polo scientifico di Grugliasco con il trasferimento dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale di Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, possibile sinergia con il CAAT di Orbassano | |
| Buon livello di infrastrutturazione e dotazione di servizi alle persone e alle imprese, processi di terziarizzazione diffusa | Crisi irreversibile del settore carrozzerie, con ripercussioni occupazionali di manodopera adulta, non facilmente reintegrabile nei cicli lavorativi più avanzati (crisi Bertone) | Completamento di corso Marche attraverso cui saranno messe in asse alcune importanti nodalità: Reggia di Venaria, Città della Salute, polo universitario scientifico, centro logistico e intermodale di Orbassano | Rarefazione del tessuto manifatturiero tradizionale, delocalizzazione, riduzione degli occupati nei settori di eccellenza, perdita dei "saperi" produttivi |
| Presenza di centri di ricerca privati (Prima Industrie, PiniFarina, Sea-Marconi, Tai-Capitalia, Plast-Lab) | Progressiva delocalizzazione delle tradizionali specializzazioni manifatturiere | Rilancio della piattaforma logistica di Orbassano (SITO) | Tempi lunghi per la realizzazione delle infrastrutture, a fronte delle esigenze imprenditive che vivono su cicli brevi |
| Polarità commerciale e della formazione scientifica a Grugliasco, culturale a Rivoli, polarità logistica ad Orbassano per la presenza di CIM-CAAT-SITO, rafforzabile con la seconda ipotesi di tracciato della TAV | Indeterminatezza sulla destinazione d'uso di ampie aree industriali dismesse o sottoutilizzate (ad esempio: insediamenti Fiat a Rivalta) | Potenziamento del sistema trasportistico pubblico con la riqualificazione della linea ferroviaria storica Torino-Bardonecchia, il prolungamento della linea metropolitana 1 e progetto della linea 2 fino ad Orbassano, realizzazione della fermata ferroviaria a Grugliasco in prossimità del polo universitario, potenziamento della centralità di Avigliana come stazione-porta del SFM | Impatto ambientale TAV e contrasto all'opera da parte delle comunità locali, indebolimento del Piemonte nel contesto internazionale in caso di mancata realizzazione dell'infrastruttura |
| Componente sociale omogenea e con bassi livelli di conflittualità, costante immissione di nuovi abitanti, attrattività residenziale | | Patto di governance sottoscritto da un'ampia compagine di amministratori dell'area Ovest, da Venaria a Pinerolo | |
| Presenza di edifici storici di pregio diffusi (Castello di Rivoli, Sacra di s. Michele, sistema abbaziale) | Isolamento infrastrutturale di nodi culturali di valenza internazionale (Castello di Rivoli) che ne limita l'accessibilità | Sperimentazione, da parte di Evipark, di un'area APEA a Rivoli, considerato un progetto pilota per aree produttive ambientalmente ed energeticamente sostenibili | |

Tab. 8 – Il settore Sud dell’Area Metropolitana: un’analisi SWOT

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|---|--|---|--|
| Concentrazione di polarità nel quartiere sud di Torino (direzionale-sanitaria, fieristico-espositivo, produttivo e di ricerca, ambientale e paesaggistico) favorito nell’accessibilità e porta d’ingresso prestigiosa alla città | | Realizzazione del Polo Tecnologico di Mirafiori (progetto TNE-Mirafiori) in collaborazione con il Politecnico che insedierà un Centro del design e un corso di ingegneria dell’auto con l’intento di creare sinergie tra le attività di ricerca e quelle produttive | Mancanza di riverbero in area vasta degli effetti positivi delle centralità in assenza di attivazione di processi di governance tra la città capoluogo e area metropolitana |
| Concentrazione di polarità nel settore sud metropolitano (commercial-produttiva di Sanda Vadò, commercial-sportiva di Mondo juve e ippodromo, culturale delle Fonderie Limone, produttiva di qualità nel polo integrato di sviluppo di MontePo, polo produttivo del design) | Scarsa integrazione tra le diverse polarità che il settore esprime | Potenziamento del sistema trasportistico pubblico con il prolungamento della linea metropolitana 1, realizzazione del SFM, riqualificazione delle stazioni di Nichelino e Trofarello (Movicentro) | Asistemicità degli interventi, incertezza nella definizione della destinazione di contenitori di pregio (Castello di Moncalieri), incompleta offerta di servizi urbani in prossimità di poli attrattori (Fonderie Limone), asfissia dell’effetto-città |
| Vocazione ad ospitare infrastrutture di portata metropolitana (impianto di cogenerazione per rete di teleriscaldamento, bacino di lagunaggio della SMAT a La Loggia, sistema infrastrutturale della mobilità) | Infrastrutture della mobilità essenzialmente di natura radiale in direzione del centro città | Attuazione dei programmi a Regia regionale Corona Verde e sistema delle Residenze Sabaude | |
| Polo formativo orientato in campo economico-finanziario ed economico-giuridico presso il Real collegio di Moncalieri | Criticità ambientali determinate dall’eccessivo carico urbano e congestione della mobilità, rischi idraulici ed idrogeologici del sistema fluviale (Po, Sangone, Chisola, Oitana) | Rafforzamento dell’offerta sanitaria con la realizzazione del nuovo ospedale di zona | |
| Porta Sud dell’area metropolitana | Estrema frammentazione del tessuto edilizio e commistione di destinazioni d’uso | | |
| Presenza di beni rilevanti appartenenti al sistema delle residenze sabaude (Castello di Stupinigi e parco, castello di Moncalieri) | Mancata realizzazione di un polo culturale metropolitano attorno alle Fonderie Limone, inserite in un contesto urbano dequalificato e in assenza di strutture integrate e accessibilità con mezzi pubblici | | |

Tab. 9 – Il settore Est dell'Area Metropolitana: un'analisi SWOT

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|--|--|--|---|
| Qualità e unicità dei paesaggi collinari, la qualità del territorio come centralità caratterizzante il settore e la collina come patrimonio metropolitano, area di elezione di residenzialità medio-alta | Inadeguata accessibilità al sistema metropolitano, per insufficienza delle connessioni con i nodi della mobilità (casello, gronda est, metro/stazione) e debolezza del trasporto pubblico. Il deficit infrastrutturale inibisce la costruzione di qualsiasi polarità (culturale, produttiva, terziaria,..) | Miglioramento dell'accessibilità attraverso il progetto dell'arco della tangenziale Est di connessione al sistema metropolitano, nazionale e internazionale e il potenziamento del sistema trasportistico pubblico con valorizzazione della polarità di Chieri come stazione-porta del SFM (Movicentro) | Ruolo subalterno di periferia metropolitana marginale anche come banalizzazione della residenza "di qualità" |
| Tradizione industriale tessile, attualmente rivolta all'arredamento e al settore automobilistico, significativa presenza di imprese eccellenti e internazionali (Martini e Rossi), con un discreto indotto (Cartotecnica chierese) | Debolezza del ruolo centrale di Chieri penalizzato dall'accessibilità (la popolazione del settore gravita a nord su Settimo, a sud su Moncalieri) | Possibile costituzione di un centro formativo di eccellenza attraverso la messa in rete della Scuola Internazionale, del recupero dell'area di Marentino e ripristino dell'attività di formazione quadri, valorizzazione della scuola nazionale del cinema di animazione. collaborazioni con Politecnico e IED | Deindustrializzazione a causa della crisi dei settori tradizionali e per la paventata delocalizzazione dei centri direzionali di grandi imprese (Martini e Rossi) |
| Attrattività turistica trainata da un sistema di centri storici (Chieri) di qualità, dall'itinerario dei Santi Sociali | Crisi dell'Embraco, con risvolti occupazionali negativi e incertezza nella riconversione dell'area | Costruzione di un processo di <i>governance</i> (Agenda strategica) che coinvolge alcuni comuni del Monferrato, al fine di attivare azioni comuni di sviluppo di tutta la collina centrale piemontese. Possibile triangolazione Chieri, Asti, Alba imperniata sulla valorizzazione dell'enogastronomia | Atterraggio di funzioni a scarsa desiderabilità (ad alto consumo di suolo e scarso valore aggiunto) |
| Asta del Po e distretto museale scientifico (Centro della Scienza, museo dell'uomo, museo dell'automobile, museo regionale delle scienze naturali, orto botanico, museo della Montagna, osservatorio astronomico di Pino e planetario) | Riduzione delle pratiche manutentive del paesaggio rurale con abbandono/inselvaticamento degli spazi marginali (bosco) | Domanda metropolitana di qualità ambientale insediativa (residenze + servizi). Creazione di sistema tra province | Processo di riorganizzazione metropolitana verso altri settori per la localizzazione di funzioni di rango |

fatturiero. Le proposte progettuali enucleate nel recente Programma Territoriale Integrato si inseriscono in questa prospettiva strategica, seppure – parrebbe di poter dire – prevalentemente nella predisposizione di alcuni importanti prerequisiti ambientali. Come altre aree, e forse in misura più accentuata, il settore subisce i colpi di una rarefazione del tessuto manifatturiero tradizionale e richiede interventi sociali orientati alla coesione e alla promozione del tessuto civile: di qui l'attenzione alle reti culturali diffuse e alle strutture per l'interculturalità. Più di ogni altro settore della corona metropolitana, esso ha dovuto ospitare nei decenni trascorsi un insieme di infrastrutture connettive ferroviarie e stradali (ultima delle quali, le opere per la ferrovia ad alta capacità) che hanno profondamente inciso il territorio rurale e l'assetto idrografico dell'area, richiedendo urgenti operazioni di risistemazione. Non a caso una delle prime iniziative di governance intercomunale avviate da ormai un decennio ha cementato la sua identità progettuale sull'**idea di una "Tangenziale verde"**, che prevede un complesso programma di tutela e risanamento ambientale lungo una fascia risparmiata dai processi insediativi, che costeggia l'arco autostradale tra Settimo e Borgaro, congiungendo la risistemazione di aree destinate a parco con interventi di natura sia tecnologica che culturale-espositiva rivolte alla **sostenibilità energetica**. Quest'ultima ipotesi costituisce un'altra delle specializzazioni innovative su cui potrebbe poggiare la reindustrializzazione dell'area, in relazioni di rete con le attività riservate a Envipark dal programma di efficienza energetica promosso da Torino, e in giustapposizione alle attività di ricerca e trasferimento tecnologico sviluppatesi nel periodo recente nel Laboratorio Chilab-Politecnico – Centro di Competenza in microsistemi e sensoristica – di Chivasso. Un altro progetto correlato è quello del "Clean Tech Park" (collocato sull'asse Torino-Milano), che punta a riunire una trentina di casi di aziende impegnate nella tecnologia per le energie rinnovabili applicate, facendo dell'area non solo un sito produttivo ma anche una sorta di "vetrina permanente" di richiamo internazionale. Sotto il profilo urbanistico, le riorganizzazioni previste individuano **un'area a forte potenziale di trasformazione sull'asse che congiunge il centro di Settimo al confine con Torino: un ideale prolungamento della "Spina" torinese**, che potrebbe ospitare funzioni di servizio a elevate qualificazioni, e per la quale si renderebbe opportuno il ridisegno funzionale della stazione Stura e un possibile prolungamento della linea 2 della metropolitana torinese con lo scopo di servire l'asse viario metropolitano nord-sud fino a Porta Nuova e nord-est e sud-ovest, fino a Orbassano. Come in altri ambiti della corona metropolitana, questa possibile polarizzazione richiederebbe l'attivazione di una intelligente cooperazione con la città di Torino, le cui propaggini periferiche avrebbero solo da guadagnare dallo sviluppo di un disegno condiviso con i centri della cintura, anziché da una sterile competizione municipalistica.

Il settore Sud dell'area metropolitana, pur provenendo da un'analoga specializzazione manifatturiera legata all'automotive e in particolare al polo industriale di Mirafiori, ha potuto conoscere negli anni passati più significativi **processi di qualificazione produttiva**, in concomitanza con i processi di innovazione e autonomizzazione di mercato conosciuti dalla componentistica, e alla maturazione di importanti capacità innovative nell'ambito del design industriale. Processi che in prospettiva **possono incernierarsi con il progetto TNE-Mirafiori e con la formazione ingegneristica legata alle tecnologie dell'auto**, rafforzando quelle reti di innovazione e di conoscenza che già negli anni trascorsi hanno guadagnato l'apprezzamento di importanti operatori internazionali. Una seconda importante rete della conoscenza, che attraversa il settore sud-occidentale della cintura torinese, riguarda **le competenze sanitarie, che dal polo Molinette-Sant'Anna-Cro perviene al centro di ricerca sui tumori di Candiolo, connettendosi al contiguo Ospedale Universitario di Orbassano e – in prospettiva – attraverso il futuro asse di Corso Marche, alla ipotizzata Cittadella della Salute di Grugliasco**. Tra i punti di eccellenza del territorio non va dimenticato il **Collegio Carlo Alberto**, un istituto costituito nel 2004 presso il prestigioso Castello di Moncalieri per iniziativa della Compagnia di San Paolo e dell'Università degli Studi di Torino, con l'obiettivo di "promuovere, gestire e potenziare la ricerca e l'alta formazione in campo

economico, finanziario ed economico-giuridico” quale istituzione europea di didattica post-graduate e di ricerca anche in un’ottica interdisciplinare e policy-oriented. A fronte di questa dotazione di strutture e di potenzialità connesse all’economia della conoscenza, anche l’area sud presenta un insieme di **carichi infrastrutturali a servizio del polo torinese che segano il tessuto urbano e territoriale**, e reca i segni di una urbanizzazione sregolata durata per decenni: situazioni di dissesto che invocano progetti di risanamento, in funzione di una possibile messa in rete e di una valorizzazione delle opportunità strategiche endogene su una prospettiva più ampia. È su questo necessario prerequisite che si misura la progettualità raccolta nella proposta di PTI, oltre che su un innervamento di milieu delle dotazioni competitive ospitate.

L’attiguo **settore sud-orientale** della cintura metropolitana, che comprende il versante esterno della collina torinese e il suo declinare verso la valle del Tanaro, pur mantenendo alcune specialità produttive di alto prestigio – dalla Martini e Rossi al caffè Vergnano – presenta **una densità produttiva e competitiva nettamente inferiore: è il segmento della “Corona Verde” che circonda Torino che più merita questa denotazione, uno squarcio di natura che penetra nella conurbazione**, e al contempo una finestra attraverso la quale la città si apre a uno scenario rurale di estrema seduzione. Non a caso il territorio si è arricchito nel tempo di una **residenzialità estremamente qualificata**, che costituisce una notevole matrice di **vantaggi localizzati** (ad esempio con riferimento alla conservazione dei valori di paesaggio, o alla consistenza dell’apporto fiscale), ma non è forse scevra di **ripercussioni negative**, per il modesto coinvolgimento nelle comunità di appartenenza, lo scarso interesse alle dinamiche dello sviluppo economico locale, e le conseguenze che questo atteggiamento può determinare sul resto della popolazione residente. Per una più armonica e coinvolgente dinamica di evoluzione del territorio **si impone l’esigenza di individuare linee di ripolarizzazione, certo rispettose della qualità ambientale** e anzi fondate su tale preziosa prerogativa, ma capaci di far vivere il territorio nel flusso delle moderne dinamiche metropolitane. L’idea guida proposta dal PTI della coalizione di Comuni raccolta intorno alla città di Chieri interpreta bene questa esigenza con l’immagine evocativa del **“rurale-metropolitano”**, nella quale la manutenzione dell’ambiente poggia sulla rivitalizzazione di specialità agricole e gastronomiche locali, sull’offerta di un polmone naturalistico alla popolazione urbana, sulla costruzione di una vasta rete ecologica che specchia il chierese sull’Astigiano e le aree di Langa, sulle possibilità di ospitare – grazie agli elevati valori estetici del luogo – strutture culturali e formative di eccellenza, a iniziare dal rilancio del centro di formazione manageriale localizzato a Marentino. Iniziative che **potrebbero estendere l’area di valorizzazione residenziale perimetropolitana alle colline del basso Monferrato** – ora affette da rischi di spopolamento – anche attraverso l’ammodernamento delle ferrovie locali che ne potrebbero potenziare l’accessibilità.

Il settore occidentale della corona metropolitana è caratterizzato da **una storia industriale di lunga durata che ha visto la formazione di successive ondate di specializzazione**, le ultime delle quali fondate sul settore della robotica e della componentistica auto, di notevole qualificazione. **Sebbene non esente da drammatici e ricorrenti episodi di crisi industriale, l’attuale configurazione produttiva di questo territorio appare un punto di forza** non trascurabile. A questo si aggiungono almeno tre altri *atout* di grande valore, **l’attrazione recente di polarità della conoscenza**: il polo delle facoltà scientifiche di Grugliasco e la progettata localizzazione della Città della Salute, connessa al polo di medicina di Orbassano; la presenza del **nodo logistico di Orbassano**, destinato verosimilmente a potenziarsi nell’ipotesi di tracciato della ferrovia ad alta capacità sulla sponda destra della Dora; **il sistema delle residenze reali** che si dispone ad arco su tutto il fronte occidentale del sistema metropolitano, ora estremamente arricchito dal restauro della Venaria Reale, che potrebbe istituire relazioni sinergiche con gli attrattori turistici delle prospicienti valli olimpiche. Proprio quest’ultima prospettiva strategica, che si colloca nell’alveo dell’intelligente proposta avanzata durante il varo dell’evento olimpico con lo slogan di “Torino città delle Alpi”, viene ora raccolta dal PTI della zona Ovest con **l’idea-guida del territorio “metromonta-**



no”: una fascia di elevato valore paesaggistico e di solide specializzazioni produttive attraversata da infrastrutture che garantiscono una elevatissima accessibilità al centro torinese. Il settore ovest, già allacciato al *core* urbano da una veloce linea metropolitana, sarà dotato di un asse di collegamento strategico con la realizzazione del **progetto di Corso Marche**, e potrebbe assurgere, per dotazioni strutturali e per posizionamento geografico, a una posizione baricentrica e a una condizione di centralità funzionale rispetto all’intero sistema metropolitano.

Nei confronti di una riorganizzazione multipolare del sistema metropolitano quale ora delineata, **il sistema ferroviario metropolitano già citato all’inizio del ragionamento si configurerà come una solida struttura portante**: consentirà un interscambio massiccio e sostenibile tra le specializzazioni funzionali delle diverse parti dello scacchiere, e contemporaneamente guiderà la ricompattazione degli assetti insediativi intorno ai nodi chiave delle connessioni radiali che lo compongono, agglomerando e disciplinando (ma anche contenendo, in presenza di politiche localizzative razionali) i flussi di mobilità.

2.2 I TERRITORI A CORONA

Il settore torinese è, ovviamente, condizionato dai caratteri e dalle dinamiche strategiche dell’area metropolitana, ma sono riscontrabili **ambiti posti ai margini geografici** che si presentano come sistemi territoriali che, pur interagendo con quella, esprimono **caratteri e potenzialità di sviluppo endogeni e distinti**.

2.2.1 LE POLARITÀ TECNOLOGICHE DEL CANAVESE

Il Canavese è percepito (e si percepisce) come **un territorio a se stante** nella configurazione provinciale, sia per la collocazione e conformazione geografica, sia per la sua storia anche recente. Il passaggio, burrascoso, **da territorio con una leadership economica e morale** rappresentata da Olivetti che garantiva una visibilità internazionale indipendentemente da Torino, **a territorio a rischio di una debole identità e alla ricerca di un ruolo** nel sistema piemontese, ha innescato un processo reattivo che ha portato alla **costruzione di un sistema produttivo diversificato** che alcuni hanno definito come una “piattaforma multifunzionale, caratterizzata da un capitalismo molecolare” (CENSIS, 2001).

Allo stato attuale si individuano precisi motori di sviluppo organizzati, anche geograficamente, in cluster produttivi localizzati, in cui alcune imprese hanno raggiunto, in maniera autonoma, una certa visibilità anche internazionale:

- **il Canavese centrale**, coagulato intorno a Ivrea, che mantiene un nocciolo duro nel comparto elettronico, in costante dialogo con il comparto della meccanica (meccatronica), e conosce attualmente lo **sviluppo di piattaforme produttive innovative** incentrate sulle biotecnologie e nanotecnologie che fanno riferimento al Bioindustry Park di Colletterto Giacosa, oltre al polo di competenze sulla pubblica amministrazione in fase di decollo;
- **il Canavese occidentale**, caratterizzato dal **distretto della meccanica** e dal polo dello **stam-paggio a caldo**, settori maturi che affrontano la sfida della transizione produttiva attivando integrazioni con i settori innovativi della elettronica;
- **il Canavese meridionale e orientale**, che sta sviluppando nuovi settori legati alla produzione dei contenuti per l’**industria dell’intrattenimento** intorno ai fuochi di Telecittà, a San Giusto Canavese, e Mediapolis ad Albiano, iniziativa progettata da tempo ma ancora da realizzare attorno a un progetto di parco “tematizzato” sul tempo libero e lo sport.

Ciò che caratterizza l'attuale fase evolutiva del modello di sviluppo del territorio è la valorizzazione dei diversi cluster produttivi di cui si vuole rafforzare la complementarità attraverso la **costruzione di un distretto multivocazionale** che favorisca la ricerca di attivazione di processi innovativi pur nella valorizzazione di settori consolidati.

Al momento della promozione dei Programmi Integrati Territoriali il Canavese possedeva già *in nuce* un progetto di territorio, che in questo strumento ha trovato maggiore concretezza. Il proposito progettuale espresso nel PTI canavesano è quello di costruire un **"Business Park" plurilocalizzato**, un'organizzazione territoriale che metta a disposizione tutte le risorse materiali e immateriali, in una logica reticolare, in maniera da sostenere il rafforzarsi di processi di innovazione e trasformazione pubblica e privata.

L'operazione va nella direzione di rafforzare esempi di polarizzazione di successo (stampaggio, Bioindustry, industria dell'intrattenimento) e favorirne la creazione di altri in settori ancora poco caratterizzati come la meccatronica, in cui non è ancora consolidato il rapporto produttivo tra meccanica ed elettronica, e il polo della pubblica amministrazione, appena attivato, ma che può fungere da coagulo trasversale ai diversi settori. Le azioni proposte dal Programma hanno anche, come obiettivo quello di rendere il territorio *Business friendly* attraverso l'implementazione di servizi pubblici e di riqualificazione ambientale tali da migliorarne l'attrattività.

Anche in funzione attrattiva, il Canavese esprime una forte potenzialità legata alla valorizzazione di **un patrimonio paesaggistico, storico e architettonico ancora poco conosciuto** (il circuito dei castelli, di cui quello di Aglié può costituire il volano, la stessa Ivrea che, oltre alla città storica, possiede un patrimonio, unico in Italia, dell'architettura moderna legata al periodo olivettiano e valorizzato dal MAAM, Museo a cielo aperto dell'architettura moderna), puntando a superare il confinamento a territorio di semplice transito dei flussi turistici in direzione della Valle d'Aosta e a innescare relazioni di rete con altri poli turistici regionali.

La peculiarità del Canavese è quella di avere **una rete consolidata di soggetti che hanno costruito nel tempo un'abitudine e un'attitudine a dialogare, comportandosi come un "attore collettivo"**. Si tratta di un limitato numero di attori forti che, però, costituisce una rete reale (rappresentanti dell'associazionismo industriale e sindacale, soggetti consortili, mondo della ricerca universitaria e produttiva, alcuni sindaci dei comuni maggiori capaci di rappresentare le istanze dei numerosissimi enti locali minori). La rete contribuisce alla costruzione di una lettura critica del territorio affinché possa misurarsi in modo efficace con le nuove sfide competitive.

2.2.2 POLARITÀ TURISTICHE E PATRIMONIO NATURALISTICO DELLA MONTAGNA TORINESE

I territori dell'arco montano della provincia di Torino sono accomunati dalla disponibilità di **grandi risorse ambientali e turistiche, ma anche da notevoli difficoltà strutturali** che impattano in modo particolare sui territori meno attrattivi per il turismo invernale. Disponibilità di **risorse idriche**, ampiezza del **capitale boschivo** ed **eccellenza ambientale e paesistica** sono gli elementi di ricchezza; una **trama insediativa debole** determinata da condizioni morfologiche, climatiche e pedologiche particolarmente difficili sono i caratteri negativi che influiscono sulla **composizione demografica**, sulla **dotazione di infrastrutture di comunicazione** e sul conseguente difficoltoso accesso ai servizi.

Il progetto di sviluppo dei territori montani non può prescindere dal miglioramento della qualità della vita dei residenti e dalla salvaguardia del patrimonio ambientale, al fine di contrastare i rischi dell'abbandono dei presidi abitati e i processi di degrado e di criticità ambientali. A partire da questo **la strategia evolutiva per questi territori deve essere improntata su processi di sviluppo sostenibile che facciano leva sul potenziale locale: utilizzo di risorse ambientali a fini**

Fig. 5 – “Territori di progetto” all’interno del quadrante - Il disegno

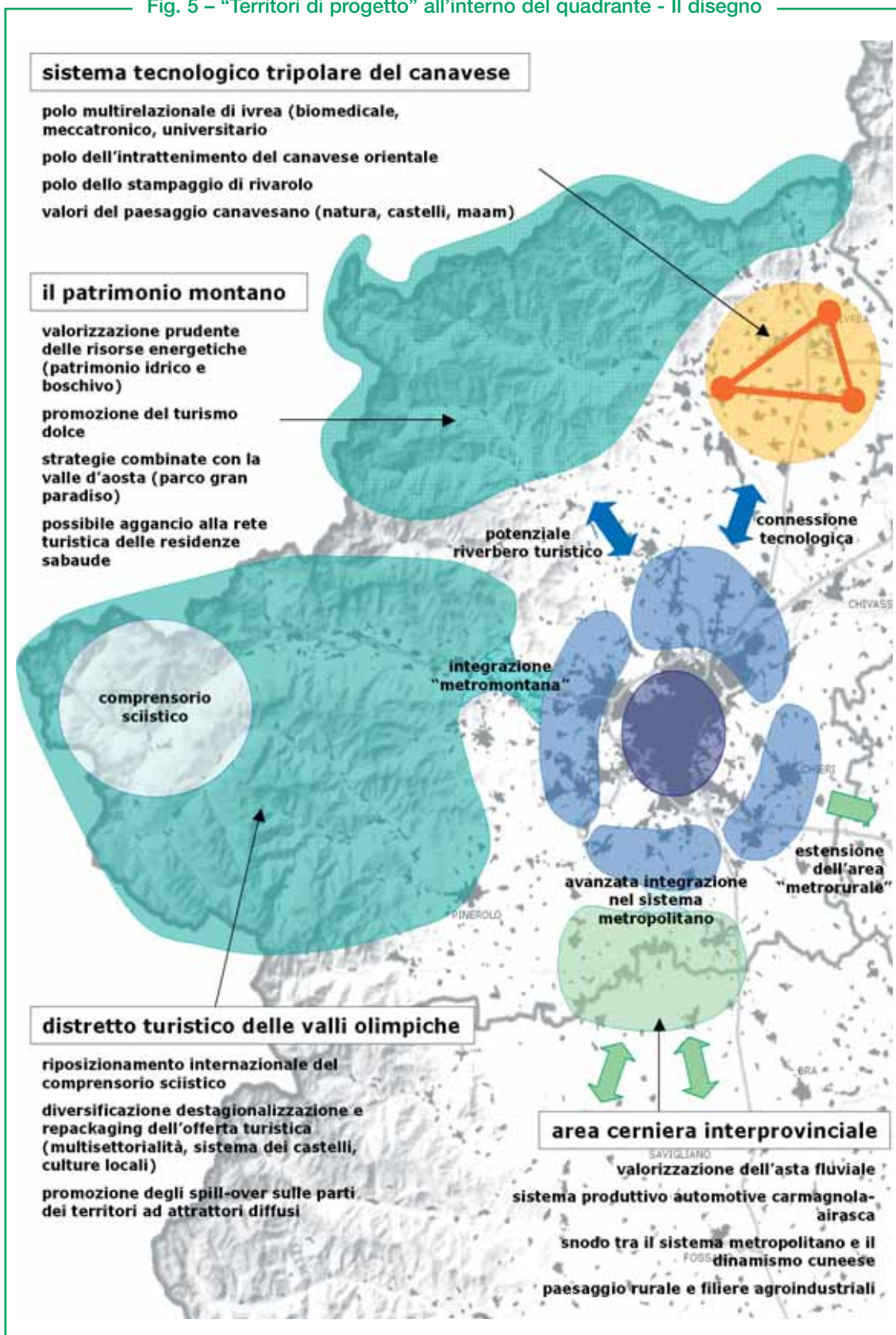
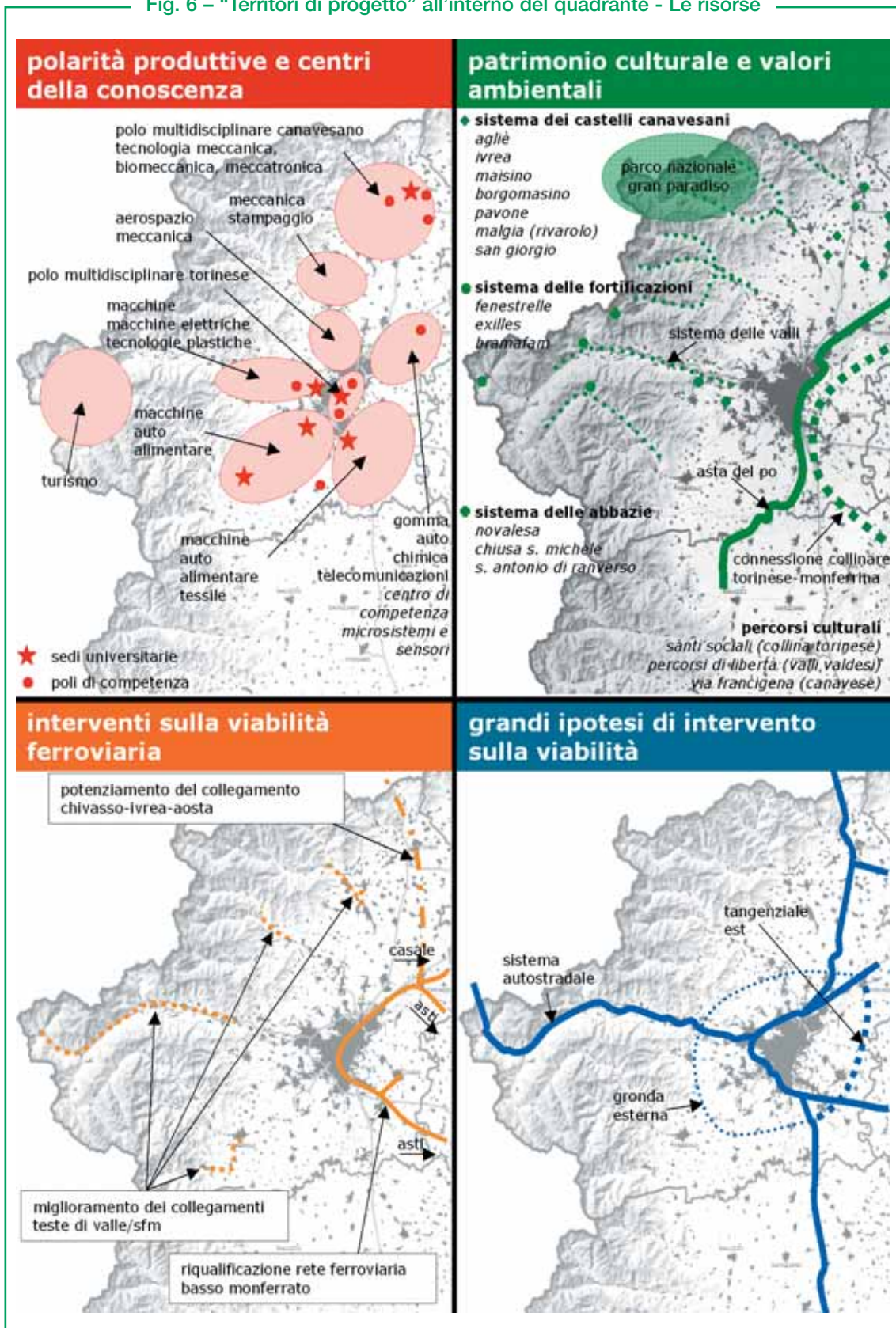


Fig. 6 – “Territori di progetto” all’interno del quadrante - Le risorse



Tab. 10 – Il sistema del Canavese: un’analisi Swot

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|---|---|--|--|
| Presenza di precisi motori di sviluppo produttivo organizzati in polarità (polo di Ivrea: comparto elettronico e meccanico, biomedicale e polo della pubblica amministrazione; polo dello stampaggio a caldo; polo dell’industria dell’intrattenimento) | Ridotta dimensione della maggior parte delle aziende, risultato della polverizzazione del sistema olivettiano | Realizzazione del progetto di “Business Park” prospettato nel PTI | Maggiore aggressività di competitori internazionali, difficoltà nell’export |
| Sistema formativo imperniato su Politecnico e Università, livelli di istruzione medio-alta, elevata qualità professionale della manodopera | Lontananza dei centri di potere e di decisione (a Milano o multinazionali) | Progetto della “Cittadella politecnica”, una piattaforma di ricerca tecnologica, trasferimento e centro servizi per le imprese | Aumento della dipendenza da aree limitrofe più forti (Torino e Milano), ridimensionamento dell’immagine internazionale di Ivrea e del Canavese |
| Sistema di ricerca caratterizzato da una rete di centri di competenza e trasferimento tecnologico alle imprese (Politecnico, Bioindustry Park, RTM) | Si pone con preoccupazione il problema del cambio generazionale: l’attuale classe dirigente (di formazione olivettiana) è al limite del pensionamento, l’assenza di opportunità professionali genera una fuga delle nuove generazioni | Progetto di ampliamento del Polo dello Stampaggio a Caldo di Busano-Favria e sperimentazione, da parte di Environment Park, di un Polo energetico sostenibile di eccellenza (APEA), come esperienza pilota | Insufficiente apporto di risorse umane giovani e qualificate a supporto delle prospettive di sviluppo economico |
| Qualità paesistica e ambientale di pregio, sistema dei castelli canavesani, patrimonio dell’architettura moderna d’Ivrea (MAAM) | Eccessiva debolezza del sistema infrastrutturale, l’accessibilità non è omogenea sul territorio | Potenziamento del sistema trasportistico pubblico attraverso l’elettrificazione della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea e valorizzazione della centralità di Ivrea come stazione-porta del S _{FM} (Movicentro) | Riduzione della presenza della grande impresa |
| Forte presenza di imprese innovative e investimento in ricerca ed innovazione | Fragilità del sistema idrico e criticità idrogeologica (alluvione 2000) | | Esposizione a rischio di calamità naturali |
| Rete consolidata di soggetti che hanno sviluppato un’abitudine e attitudine a dialogare, avanzata sperimentazione di processi di <i>governance</i> | Dal punto di vista turistico è considerato solo un luogo di transito per chi si reca in siti più conosciuti (valle d’Aosta) | | |

Tab. 11 – Il sistema della montagna torinese: un’analisi SWOT

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|--|--|---|--|
| Disponibilità di grandi risorse ambientali (capitale boschivo, idrico), naturalistiche e paesaggistiche | Fragilità ambientale, condizioni morfologiche che influiscono sulla dotazione di infrastrutture di comunicazione e sul conseguente difficoltoso accesso ai servizi, trama insediativa debole | Aumento dell’attenzione da parte di un’utenza ampia a pratiche turistiche diversificate incentrate sulla montagna (multistagionale, naturalistico/escursionistico, sport estremo, dolce, ecc. | Impatto negativo sull’ambiente di una pratica turistica estrema e di un carico insostenibile |
| Vicinanza all’area metropolitana torinese (accessibilità di breve e medio raggio), inserimento in una macroregione con popolazione ad elevato reddito e abitudini al consumo turistico (accessibilità ad ampio raggio) | Fragile composizione demografica, particolarmente gravi in alcuni comparti della montagna debole, spopolamento | Capitalizzazione dell’effetto olimpico attraverso la costruzione di un Parco Olimpico costituito da un complesso d’avanguardia per la qualità delle strutture e la gamma di attività offerte | Eccessiva aggressività di altri <i>competitor</i> alpini |
| Comprensorio olimpico; concentrazione di dotazione infrastrutturale (di comunicazione e sportiva) e insediativa | Marcata monocultura turistica e monostagionalità incentrata sugli sport invernali | Valorizzazione del riverbero olimpico per la costituzione di un Distretto turistico, a integrazione del Parco Olimpico, che entri in sintonia e ottimizzi il ricco patrimonio materiale e immateriale esistente nelle valli | Ritardo nell’attivazione di misure di mantenimento dell’attenzione sull’opportunità olimpica. Esaurimento dell’effetto trainante dell’evento |
| Marchio dei Giochi Olimpici; immagine positiva internazionale della montagna piemontese | Debole offerta ricettiva, inibita da elevata presenza di seconde case | Progetto acqua ed energia nelle valli olimpiche, finalizzato alla razionalizzazione delle risorse | |
| Fondazione XX marzo 2006/Torino Olympic Park | | Progetti di attrezzature sportive e di attrezzature complementari (<i>Bike Park</i> e <i>Ski Jumping Simulator</i>) | |
| Attrattività culturale con testimonianze architettoniche (sistema delle fortificazioni) e della memoria (“Percorsi di Libertà” delle Valli Valdesi) | | Potenziamento del sistema trasportistico pubblico e valorizzazione della centralità di Pinerolo come stazione-porta del Sfm | |

energetici, sviluppo di filiere agroalimentari e forestali, promozione di turismo sostenibile, creazione d'impresa e formazione del capitale umano per contrastare lo spopolamento, riqualificazione di aree dismesse.

Dal punto di vista turistico la montagna torinese manifesta un potenziale attrattivo di breve, medio e ampio raggio rappresentato, oltre che da un'offerta tradizionale e consolidata, come può essere quella degli sport invernali (rinnovabile e implementabile), anche da una proposta innovativa rispondente a emergenti esigenze di turismo sia estremo che "dolce" e multistagionale. Un tale potenziale è esprimibile sia per la naturale connessione con il territorio urbano dell'area metropolitana torinese sia con riferimento a un contesto più ampio, anche in considerazione del fatto che il Piemonte è inserito in una macroregione con una popolazione a elevato reddito e con abitudini di consumo portati a generare forti flussi turistici, caratterizzati da una frammentazione dei periodi di vacanza che predispone a una pratica turistica distribuita in tutto l'arco dell'anno.

Il comprensorio olimpico rappresenta il settore territoriale più competitivo, recentemente potenziato dagli ingenti investimenti infrastrutturali e insediativi realizzati in occasione dell'evento del 2006. **L'incertezza nella capitalizzazione delle economie esterne generate dai Giochi sollecita una più incisiva strategia di marketing**, necessaria a mantenere viva l'attenzione sul territorio e ad affrontare con maggiore efficacia la concorrenza con altri *competitor* alpini. Lo scenario proposto alla vigilia dei Giochi dal gruppo OMERO dell'Università e del Politecnico di Torino (Arresta, Rossetto, 2005) suggerisce la costruzione di **un moderno Parco Olimpico** costituito da un complesso all'avanguardia per la qualità delle strutture e per la gamma di attività offerte sia per gli sport invernali classici e/o estremi, che per quelli estivi emergenti che richiedono l'impiego di strutture adeguate. La proposta è volta a sfruttare, come risorsa per uno sviluppo non alternativo ma complementare, anche il ricco patrimonio storico, artistico e culturale presente nei territori in un'offerta ricreativa più ampia in grado di imporsi in ambito nazionale e internazionale "con il marchio dei Giochi e in virtù della qualità delle infrastrutture e iniziative, capace di attirare investimenti privati in ambito sia sportivo che turistico, tecnologico, scientifico e commerciale".

L'obiettivo di consolidare il comprensorio come meta di eccellenza del turismo invernale, ma anche di recuperare un nuovo equilibrio tra territorio e ambiente incontra i *desiderata* dei territori delle Valli che, attraverso la proposta di Programma Integrato Territoriale, avanzano **l'ipotesi di costruzione di un Distretto turistico di qualità** che, a partire dalla valorizzazione dell'eredità olimpica, ottimizzi il ricco patrimonio di cultura materiale e immateriale esistente.

A distanza dai Giochi permane la necessità di favorire e coltivare un positivo riverbero dell'effetto olimpico finora poco avvertito da territori anche prossimi. La necessità di mantenere viva la visibilità internazionale che il Piemonte ha conquistato con i Giochi impone un'attenzione particolare sul comprensorio olimpico e sulle tante **sinergie che questo può innescare con altri prodotti turistici di eccellenza della regione** (il sistema museale metropolitano, il circuito delle Residenze sabaude e il sistema dei parchi e delle aree protette, il distretto dei Laghi, le Langhe), ma anche la necessità di favorire in tutti i territori regionali la costruzione di un complesso di adeguati prodotti turistici capaci di offrire opportunità di valorizzazione all'insieme del patrimonio esistente.

2.2.3 RUOLO PRODUTTIVO E VALORI AMBIENTALI DELLA PIANURA CARMAGNOLESE

A sud del sistema metropolitano si apre l'ampio territorio della pianura che abbraccia il basso Pinerolese e la piana del Carmagnolese. L'ambito ha caratteri di **cerniera tra la conurbazione torinese e il paesaggio rurale, con strette interazioni con il Nord Cuneese**, in ciò supportata da un sistema infrastrutturale, sia ferroviario che viario, che garantisce il collegamento Nord-sud.

Il carattere di progressiva transizione da un sistema all'altro è evidenziato dalla contaminazione di elementi, produttivi e insediativi, sia industriali che agricoli.

Nel Carmagnolese l'apparato produttivo industriale si presenta come propaggine meridionale del sistema automotive metropolitano soprattutto a Carmagnola e Villastellone in cui la specializzazione nel comparto veicolare è sviluppato tanto nella componentistica quanto nella progettazione. Il basso Pinerolese è caratterizzato dal sistema industriale metalmeccanico incentrato sul polo di Airasca. **L'apparato industriale è rappresentato da un "nocciolo duro" di poche imprese di dimensioni medio-grandi** che assicurano alti livelli di occupazione, come la SKF, e imprese internazionali come la Merloni, ma si sta allargando il fronte delle piccole e medie. Ci si trova di fronte a un apparato industriale capace di assicurare al territorio una dinamica di crescita sia economica che demografica, ma deboli appaiono le "prese" territoriali delle grandi imprese e ancora fragile è il dialogo tra le reti di attori.



Tab. 12 – La pianura interprovinciale: un'analisi Swot

| PUNTI DI FORZA | PUNTI DI DEBOLEZZA | OPPORTUNITÀ | MINACCE |
|---|---|---|--|
| Area di cerniera tra la conurbazione torinese e la pianura cuneese | Accessibilità disomogenea | Territorio "ponte" tra due province, possibile costruzione di processi di <i>governance</i> sulla base di caratteri morfologici e produttivi comuni | Rischio di frattura del territorio a causa di processi attrattivi da parte di polarità più forti (Torino a nord e Cuneo/Saluzzo a sud), perdita di identità |
| Propaggine meridionale del sistema industriale automotive (Carmagnola e Villastellone) e metalmeccanico (polo di Airasca). Presenza di imprese medio grandi internazionali (SKF, Merloni) | Scarsa attenzione da parte delle grandi imprese al territorio (assenza di "prese" territoriali) | Realizzazione del centro agroalimentare di Cuneo | |
| Produzione agricola avanzata in aziende di dimensione medio-grande su suoli in prima classe di fertilità, avanzata attività consortile | Scarsa visibilità esterna del territorio come produttore agroalimentare | Progetto di costruzione di filiere agroalimentari (la filiera del cioccolato, casearia) | Accelerazione del processo di trasformazione del paesaggio rurale verso una banalizzazione e omogeneizzazione a causa della diffusione di pratiche monoculturali |
| Prossimità al bacino di consumo agroalimentare metropolitano e al sistema produttivo agricolo cuneese | Rischi ambientali connessi a pratiche agricole industrializzate | | Perdita di biodiversità |
| Presenza di industrie agroalimentari affermate (Domori, Raspini, Streglio) | | Potenziamento del sistema trasportistico pubblico e valorizzazione della centralità di Carmagnola come stazione-porta del SFM | |



La produzione agricola si concentra in aziende di dimensione medio-grande e aree a forte specializzazione produttiva su suoli particolarmente fertili.

Rilevante è la produzione cerealicola soprattutto nel Vigonese che può contare sull'impianto di stoccaggio ed essiccazione del mais più grande d'Italia. La produzione di ortaggi e frutta è in costante crescita, collegata a quella più rilevante del Saluzzese; il peperone di Carmagnola è un presidio Slow Food e il Consorzio di Tutela e Valorizzazione del prodotto ha chiesto l'assegnazione del marchio IGP, così come il Consorzio di Valorizzazione e Tutela Frutta del Pinerolese per la mela di Cavour. Il territorio esprime una notevole capacità di attenzione all'introduzione **di processi innovativi nelle aziende agricole** (coltivazioni biologiche, forme di terziarizzazione dell'impresa agricola che dialoga con il turismo, l'ambiente e la didattica) tale da suscitare un rinnovato interesse anche tra i più giovani.



Il dialogo tra agricoltura e industria si esprime attraverso **una buona rappresentanza di industrie agroalimentari** e interessanti sono le potenzialità di promozione di filiere incentrate su imprese consolidate: filiera del cioccolato (Domori, Streglio), casearia (Inalpi spa, ex Invernizzi), dei salumi (Raspini), su cui è necessario puntare per **promuovere canali di produzione e vendita a più elevato valore aggiunto**, stabilendo importanti sinergie con il polo di competenza agroalimentare del cuneese.



Il settore agricolo rappresenta un fondamentale asse strategico non solo come comparto produttivo ma, anche, **se adeguatamente indirizzato e controllato, come supporto all'ambiente naturale e al sistema del paesaggio**, contribuendo ad esempio a contrastare la crescente erosione del suolo urbanizzato e al mantenimento della ricchezza dell'assetto vegetazionale.


3. GLI SCENARI DI TRASFORMAZIONE

Com'è stato ampiamente sottolineato nei paragrafi precedenti, **gli ultimi due decenni sono stati per il Piemonte e per la provincia di Torino un periodo di particolare tensione** in cui si sono dovute affrontare numerose e gravose sfide riconducibili alla **ricostruzione di un riposizionamento internazionale del territorio necessario a scongiurare la prospettiva di declino** delineatasi con la crisi organizzativa del sistema manifatturiero tradizionale e a superare lo smarrimento di fronte all'intensificarsi delle sfide competitive.



Emblematicamente si possono richiamare due processi di costruzione di percorsi di sviluppo che vedono come protagonisti il primo prioritariamente la Città di Torino, il secondo le municipalità locali. **Torino ha avuto un ruolo centrale nel superamento della crisi produttiva della Fiat e nel successo delle Olimpiadi invernali**, i cui esiti positivi sono ascrivibili a un processo di forte coinvolgimento di attori che ha portato alla costruzione di buone **alleanze istituzionali**. Contemporaneamente, sulla spinta delle stesse motivazioni, i territori locali hanno sperimentato processi di governance che hanno consolidato in alcuni casi dinamiche cooperative e, anche grazie all'apporto di risorse finanziarie comunitarie, realizzato o facilitato la costruzione di "nodalità" territoriali. Questi due processi teoricamente analoghi, hanno spesso viaggiato su binari paralleli anche se con condizionamenti reciproci: il secondo ha potuto realizzarsi nelle more dell'incertezza o nell'attesa del risultato positivo del primo; questo ha potuto avere il respiro necessario alla costruzione del processo senza sentire una eccessiva pressione dai sistemi locali.

Sulla qualità e durata dei risultati ottenuti in entrambe le situazioni considerate e sul valore ad essi attribuito è possibile che si giochino le traiettorie evolutive del territorio torinese, su cui oggi grava il timore che la stagione di sperimentazione innovativa del periodo 1990-2005 regredisca con un ritorno alle difficoltà degli anni novanta, a causa sia di un allentamento di tensione per il superamento delle condizioni di emergenza sia per la incombente e difficile congiuntura internazionale. **L'attuale fase di sviluppo, pur a fronte dei numerosi e apprezzabili risultati, presenta molte ombre**, stigmatizzate, da una parte, nella **bassa qualità complessiva della edificazione della città** in attuazione del Piano Regolatore Generale e, dall'altra, nei **modesti risultati progettuali dei territori** nonostante la sperimentazione di forme coalizionali. Di fronte ai rischi del presente (ad esempio la caduta dei caratteri di innovatività raggiunti dal comparto dell'indotto automotive a fronte della ripresa Fiat, la non perfetta valorizzazione dell'eredità olimpica, il mantenimento di logiche municipalistiche, con conseguente alto livello di conflittualità fra Torino e il resto del territorio) **è possibile che si ricomponga una struttura di comando accentrata**, costituita da pochi attori collocati nei luoghi chiave di potere che decidono sulle cose rilevanti: una tendenza fortemente radicata nella storia e nella cultura della città.

Questa possibile evoluzione tendenziale recupera i caratteri tradizionali di governo delle decisioni, con **un ritorno a un ruolo fortemente egemonico di Torino sul restante territorio**. Un tale esito può trovare giustificazione nella teoria, riaffiorante spesso nei programmi di rilancio urbano, secondo cui la metropoli torinese ha caratteri dimensionali troppo ridotti per consentire lo sviluppo di una struttura policentrica. Se il panorama torinese può apparire sempre più ammodernato, con una grossa coesione interna alla classe dirigenziale cittadina e relativa chiusura o indifferenza al restante territorio, **l'incapacità di fare gioco di squadra in senso territoriale e senza un vero ricambio dei gruppi dirigenti** può condizionare negativamente il processo di trasformazione neindustriale del sistema manifatturiero, in cui la prevalenza di un decisionismo verticale assume caratteri di esclusività e non prevede la valorizzazione dell'apporto di altri attori o di altri territori. **La fase di entusiasmo iniziale nei territori locali**, pur con risultati discontinui e a volte ridotte risorse finanziarie, **rischia di essere completamente vanificata, lasciando soltanto forme**



estreme di competitività/conflittualità tra territori con una conseguente diaspora di identità e forme di ghettizzazione, con attori privati che operano autonomamente le proprie scelte mentre i soggetti pubblici ritornano a un ruolo di semplici mediatori che cercano di attenuare gli impatti negativi che questo tipo di sviluppo comporta. La stessa recente esperienza dei PTI dimostra la perdurante difficoltà dei territori a far emergere progetti originali che possano essere espressione di diverse esigenze, mettendo in evidenza la **ancora debole struttura delle relazioni coalizionali e la necessità di adeguate competenze amministrative** atte a stimolare i territori a progettare in una prospettiva strategica. La stessa idea di “Città di Città”, proclamata nel Piano Strategico, al di là di decisioni ormai condivise anche da parte della città, non sempre è presente nelle scelte e nelle pratiche allocative del comune centrale, la cui realizzazione richiederebbe invece un radicale cambiamento di mentalità da parte dei diversi attori e un maggiore sforzo di adeguamento culturale. Come ricordato all’inizio del presente quaderno, il documento programmatico “Per un nuovo Piano Territoriale Regionale” delineava un auspicabile sviluppo secondo uno schema policentrico e multipolare. Una tale organizzazione appare ancora più nel campo della progettualità che in quello della realizzazione a causa di un’ancora latente fragilità del sistema per un difetto di integrazione e di identità dei territori. La ricerca condotta dall’IRES fa emergere come le risorse siano ancora incapsulate: lo stesso risultato della riqualificazione del polo urbano di Torino è considerato come bastante a se stesso per raggiungimento di un accettabile posizionamento internazionale e che non sia ritenuto necessario il supporto del territorio.



Questo tipo di prospettiva non fa i conti con la scala del territorio metropolitano, sempre più oggetto di interdipendenze funzionali che devono essere invece gestite. È a partire da queste considerazioni che si sono ipotizzati **due possibili scenari reattivi**, conseguenti a scelte comportamentali degli attori e a decisioni di governo del territorio:

- **Policentrismo destrutturato.** Da studi recenti, confermati dalla ricerca condotta per la redazione di questo contributo di scenario, emerge la presenza sul territorio della provincia torinese di **caratteri multipolari di sviluppo**, a maggiore o minore intensità manifatturiera e distribuiti su area vasta. Si tratta di **una pluralità di nodi ben individuabili geograficamente** (il comprensorio sciistico, il polo scientifico-sanitario di Grugliasco, il polo produttivo eporediese, il nucleo di Settimo, il sistema multipolare torinese, ecc.) **accompagnati da numerosi punti di eccellenza**, più o meno connessi a queste nodalità (il Centro di ricerca di Candiolo, il Sito di Orbassano, il distretto aeronautico, il Bioindustry Park nel Canavese, ecc.)

La presenza di questa molteplice polarità **è il segnale che se opportunamente sollecitato, il territorio può partecipare allo sviluppo attraverso progetti endogeni capaci di “interpretare” in modo innovativo le sollecitazioni provenienti dalla riorganizzazione mondiale dell’economia.** Esempi in tal senso possono essere rappresentati da:

- la **polarizzazione intorno al nodo di Settimo e Borgaro**, attivata attraverso strumenti programmatori (PRUST, PISL, PTI), caratterizzata da interventi di trasformazione e riqualificazione del territorio, unita alla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale e supportata da accordi con operatori privati (Pirelli); una costruzione di nodalità che deve affrontare molte criticità endogene e che appare più proiettata verso la conurbazione milanese che a connessioni locali;
- gli **insediamenti universitari** o i **centri di ricerca** di rilievo anche nazionale, che però hanno caratteri di esclusivo decentramento localizzativo (come può essere la seconda Facoltà di Medicina a Orbassano o L’IRCCS di Candiolo) senza che interagiscano con le risorse territoriali circostanti ne inducono processi di riverbero e di stimolo alla crescita della struttura urbana e culturale di supporto;
- la **nodalità di Grugliasco**, area in cui si prevede una concentrazione di centralità (Corso Marche, Polo della scienza, Città della Salute) destinata a diventare un nucleo in cui si addenseranno in futuro opportunità di crescita, deve essere inserita in un designo complessivo che interessi l’intero sistema metropolitano;

- la **Reggia di Venaria** che mostra una rilevante potenzialità turistico-culturale, ma che è collocata in un contesto edilizio con caratteri di estrema periferizzazione metropolitana; per la quale è necessario progettare una buona accessibilità e attivare la costruzione di una filiera produttivo-turistica.

L'evoluzione in senso multipolare può tuttavia prodursi entro **uno scenario relativamente riduttivo perché rappresentato da iniziative spesso isolate sorte in realtà decentrate che costruiscono attivamente e rivendicano, spesso in modo conflittuale, un loro ruolo specifico**. Può essere configurato come un sistema di monadi in cui ciascuno mette in evidenza se stesso, ma risente dell'inconsistenza del sistema in cui è inserito.

Una tale ipotesi evolutiva comporta dei rischi legati alla fragilità del sistema complessivo. Infatti tali polarità si presentano come potenzialità, importanti anche a scala regionale, ma si leggono come nodi tendenzialmente monofunzionali entro realtà frazionate, incapsulate, incapaci di creare sistema, con **sensibili effetti sulla dimensione e l'ampiezza di orizzonte delle strategie impostate**.

La configurazione che può emergere è quella di **un sistema policentrico ma insufficientemente strutturato**. Infatti alcune nodalità che potrebbero evolvere in nuclei di eccellenza sono in ciò limitati dal fatto di essere nati per dare soluzione a bisogni o problemi interni a singoli ambiti o sistemi funzionali, ma non danno risposta alle esigenze del territorio perché nascono al di fuori di qualsiasi razionalità di sistema.

Ciò comporta anche una forte conflittualità tra i poli che non sempre competono per crescere, ma in una configurazione multipolare non sistemica si pongono come alternativi.

- **Sistema multipolare integrato**. Questa ipotesi di scenario può configurarsi come una evoluzione del precedente, letto positivamente in forma di **ricomposizione sistemica**, in una prospettiva di condivisione di risorse legate al cambiamento. In altri termini, si prefigura **uno scenario in cui si affermano alcuni sistemi organizzati in una coerenza territoriale che consente di mettere in linea le eccellenze già espresse dai territori**. Anche dal nostro studio emergono prospettive di sviluppo abbastanza coerenti con reti di opportunità condivisibili in ambiti spaziali sovrapposti:
 - **l'occasione olimpica può avere risvolti positivi se gestita a livello più ampio** con riverberi tali da generare un distretto turistico-produttivo di sviluppo metro-montano;
 - **l'intero sistema metropolitano potrebbe organizzarsi secondo un sistema di specializzazioni economiche e tecnologiche interdipendenti; il Chierese può evolvere in un distretto metro-rurale** grazie alla riscoperta di un circuito residenzialità-cultura-turismo;
 - **il Canavese può mettere a sistema l'organizzazione multipolare diffusa** che già lo caratterizza.

L'importante è che **l'emersione e il funzionamento di eccellenze siano organiche al disegno generale**. per citare un ulteriore esempio, la discussione sulla localizzazione del polo logistico torinese ha messo in competizione il sito di Orbassano, già attrezzato e con possibilità di ampliamento ma congelato dalle decisioni sul tracciato della linea ad alta capacità, e una possibile localizzazione in prossimità di Settimo Torinese anche in considerazione della presenza di molti operatori del settore nell'area Pescarito. La scelta localizzativa della funzione logistica torinese deve trovare una originale collocazione **nel disegno dell'intera intermodalità metropolitana in coerenza con la definizione del ruolo di Caselle e la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano** in cui i due siti ipotizzati possono operare in una logica di sistema dando origine a una struttura bipolare e complementare, la cui progettazione deve avvenire in maniera congiunta consentendo in un primo tempo di affrontare la discrasia temporale legata all'incertezza o all'allungamento nei tempi

di soluzione della linea ad alta capacità con polarità su Orbassano, in un secondo tempo di espletare ciascuno proprie specificità in un assetto complessivo delle funzioni logistiche.

Una simile configurazione di messa a rete di progetti congruenti può favorire **una diversificazione del sistema torinese nel suo complesso creando una nuova distrettualità con caratteri fortemente innovativi** (ad esempio attraverso una riorganizzazione del sistema universitario metropolitano che asseconi i legami con l'economia e con il territorio), senza trascurare il fatto che per diffondere innovazione tra le strutture del territorio è necessario creare reti più diffuse, mettere in moto relazioni tra conoscenza tacita e mondo delle imprese, creare reti di relazioni formali (ad esempio Poli di competenza) e informali.

La ricomposizione sistemica multipolare può **rafforzare il ridisegno metropolitano in atto, ancora troppo fragile perché eccessivamente parcellizzato**. Essa può essere ottenuta attraverso una progettazione dove a prevalere è lo strumento concertativo e la cooperazione tra soggetti e territori; in tal senso il territorio nel suo complesso potrebbe alimentare una progettualità molto più coinvolgente ma mirata alla realizzazione del disegno generale.

Nel quadro di un lavoro di ripensamento e di rilancio strategico della provincia torinese, il tipo di riflessione presente in questo rapporto può offrire qualche spunto consuntivo utile per la costruzione di linee strategiche e di attività di coordinamento delle progettualità espresse dai territori, emerse in particolare dai Programmi Territoriali Integrati, affinché ciascuna di esse si possa alimentare di una visione strategica complessiva più strutturata e promettente.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Arresta D., Rossetto A. (2005), *Per un distretto degli sport e del loisir e delle culture nelle valli olimpiche*, Omero WP n. 3.
- Assessorato Politiche Territoriali (2005), *Per un nuovo piano territoriale regionale. Documento programmatico*, Torino, Regione Piemonte.
- Assessorato Politiche Territoriali (2007), *Piano territoriale regionale. Quadro di riferimento strutturale*, Torino, Regione Piemonte.
- Associazione Torino Internazionale (2006), *Secondo Piano strategico dell'area metropolitana di Torino*, Torino.
- Buran P., Mela A., Piperno S. (a cura di) (2006), *La questione metropolitana nel Piemonte del duemila. Una prima ricognizione analitica*, Torino, Regione Piemonte e IRES Piemonte
- Buran P., Davico L., Mela A. (a cura di) (2008), *Le polarità dell'area metropolitana torinese*, Torino, Regione Piemonte, in corso di pubblicazione.
- Buran P. (a cura di) (2007), *Quaderno Preparatorio per il Quadro Strategico Regionale*, Regione Piemonte, <http://www.regione.piemonte.it/programmazione/accordi/dwd/quaderno07.pdf>
- CENSIS (2001), "Reinventare il Canavese", Franco Angeli, Milano.
- Comitato Giorgio Rota (2007), *Senza rete. 2007 Ottavo rapporto annuale su Torino*, Torino.
- Consiglio Italiano per le Scienze Sociali (2007), *Libro bianco per il Nord Ovest, Dall'economia della manifattura all'economia della conoscenza*, Marsilio Editori, Venezia.
- Consorzio AASTER (2007), *Torino. Da One-Company Town a città regione*, Milano.
- Conti S. (2002), *Torino nella competizione europea. Un esercizio di benchmarking territoriale*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- EU-polis (2006), *Torino a confronto. Benchmarking della competitività e della coesione urbana in Europa*, Rapporto di ricerca Eu-polis/Siti, Torino.
- Re P. (a cura di) (2007), *Progetto capitale culturale. Cultura motore di sviluppo per Torino 2007-2009*, Rapporto 2007, Fondazione CRT, Torino.
- Regione Piemonte (2007), *Verso il programma strategico regionale*, Torino, Documento di lavoro.
- Rota F., Vaiolo A. (2007), *Sguardi su Torino: la città negli occhi degli investitori stranieri*, in EU-polis, *Competitività e coesione a Torino e in Piemonte. Riflessioni a partire da 4 percorsi di ricerca*, Rapporto di Ricerca Eu-Polis/Siti, Torino, pp. 16-26.
- Ufficio Studi Economici dell'Unione Industriale di Torino (2007), *Assemblea generale del 2007*, Torino.

SITI WEB

<http://www.provincia.torino.it/sviluppolocale/pti/utilita/documenti> per la documentazione relativa ai Programmi Territoriali Integrati.

