

## Capitolo 1 - Premessa

Il presente programma, riferito al periodo 1/1/2007-31/12/2009, rappresenta il riferimento per la definizione degli accordi di programma di cui all'art. 9 della l.r. 1/2000 e costituisce il Programma di Attuazione Provinciale.

### **1.1 Il quadro legislativo di riferimento, i compiti in capo alle Province e la metodologia di lavoro della Provincia di Torino**

Sono delegate alla Provincia di Torino, ai sensi della l.r. 1/2000 le seguenti funzioni e compiti:

- a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di turismo e transfrontalieri;
- b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;
- c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;
- d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;
- e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;
- f) la definizione, sulla base di parametri socioeconomici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedersi nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio;
- g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

La Provincia svolge le proprie funzioni nel periodo 2007-2009 attraverso l'elaborazione del Programma di Attuazione dei servizi di trasporto pubblico, che determina:

- a) gli obiettivi da raggiungere in termini di efficienza ed efficacia;
- b) i bacini e l'eventuale loro ripartizione in aree omogenee;
- c) la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali;
- d) le aree a domanda debole ed i comuni nei quali è finanziato il servizio urbano;
- e) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle proprie e la ripartizione tra i servizi urbani nei comuni inferiori a trentamila abitanti, extraurbani ed in aree a domanda debole;
- f) gli indirizzi per l'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali.

La metodologia di lavoro utilizzata per l'elaborazione del presente Programma di Attuazione Provinciale può essere sintetizzata così come sotto riportato:

- a) Recepimento delle indicazioni del documento di Programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte per il periodo 2007-2009:

- integrazione modale dei servizi provinciali con il servizio regionale con finalità di adduzione, distribuzione e completamento;
  - individuazione delle linee di interesse provinciale, caratterizzate principalmente per il fatto di servire un'utenza locale, le cui interrelazioni con gli altri servizi sono nelle stazioni ferroviarie;
  - mantenimento e finanziamento dei servizi sostitutivi e suppletivi nelle ore di morbida o nei periodi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria ad integrazione dei servizi ferroviari;
  - individuazione dei comuni con popolazione minore di trentamila abitanti in cui prevedere e finanziare il trasporto urbano;
  - individuazione delle aree a domanda debole e rarefatta.
- b) Analisi dell'esistente servizio del trasporto pubblico locale su gomma e suddivisione del territorio provinciale in aree omogenee/bacini di trasporto, definendo:
- la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali (extraurbano e urbano),
  - la rete e i servizi a domanda debole nelle Comunità Montane,
  - la rete e i servizi nelle conurbazioni.
- c) Programmazione del servizio del trasporto pubblico locale:
- progettazione del servizio da affidare,
  - integrazione dei servizi,
  - politica tariffaria,
  - rapporto ricavi/costi operativi per contratto di servizio,
  - risorse da destinare al servizio.
- d) Consultazione e dialogo con:
- Comuni,
  - Comunità Montane,
  - organizzazioni sindacali articolate a livello provinciale,
  - associazioni delle aziende di trasporto e dei consumatori.
- e) Procedure di affidamento.

## **1.2 Le relazioni con gli altri strumenti di pianificazione**

### *1.2.1 Il 2° Piano Regionale dei Trasporti*

La politica regionale dei trasporti e della viabilità trova una sua configurazione generale nella proposta di 2° Piano Regionale dei Trasporti (il 1° Piano Regionale dei Trasporti venne approvato oltre venti anni fa, nel 1979) predisposto tecnicamente già alla fine del 1995, adottato dalla Giunta Regionale nel Settembre 1997.

Più recentemente, tale politica ha, peraltro, trovato un sostegno nel nuovo quadro di competenze ed una parziale esplicitazione nell'azione legislativa della Regione; azione consistente nell'approvazione della legge regionale sui trasporti (l.r. 1/2000) volta sia al pieno recepimento della legge nazionale di riforma della pubblica amministrazione n. 59 del 1997 e del Decreto legislativo attuativo in materia di trasporto pubblico locale n. 422 del 17 novembre 1997, sia alla sostituzione della legge regionale sui trasporti n. 1 del 1986.

Tuttavia la l.r. 1/2000 è una legge settoriale (sui trasporti) e realizza solo in parte una delle azioni principali individuate come indispensabili dallo stesso 2° Piano Regionale dei Trasporti: l'emanazione di una nuova organica legge regionale relativa alla “mobilità” e non solo ai “trasporti”.

Il 2° Piano Regionale dei Trasporti (2° PRT) si assegna come finalità generale quella di trasferire il sistema dei trasporti da una situazione di obsolescenza e stagnazione ad una innovazione che costituisca generale e specifico fattore di sviluppo per il Piemonte, attraverso il perseguimento di tre obiettivi strategici.

- Il primo obiettivo è il potenziamento delle reti sovraregionali di trasporto: il Piemonte rappresenta una regione economicamente sviluppata ed un'area strategica nell'ambito dei collegamenti europei, finora inadeguati e penalizzati da una posizione geografica marginale (rispetto ai “corridoi” forti europei e nazionali) e dalla particolare conformazione orografica del territorio, ma anche dalle scelte nazionali ed internazionali che hanno nettamente privilegiato l'asse nord-sud europeo incardinato su Milano, asse fortemente congestionato e non più corrispondente alle politiche di sviluppo-riequilibrio europee; il potenziamento delle reti nazionali ed il collegamento con quelle internazionali rappresenta, dunque, l'obiettivo strategico prioritario sia per lo sviluppo del Piemonte in ambito europeo, sia come condizione per un ampio processo di regionalizzazione dei trasporti locali.
- Il secondo obiettivo è la regionalizzazione del sistema dei trasporti: dal progressivo ampliarsi della mobilità locale sul territorio, emerge una nuova dimensione regionale della mobilità a cui devono adeguarsi sia i sistemi di trasporto, sia nuovi assetti delle competenze per il governo del processo di regionalizzazione del sistema sulla base dell'acquisizione di nuove e precise competenze in materia di trasporto ferroviario locale e di strade (ciò si è già verificato a seguito dei D.lgs 422/97 e 112/98).
- Il terzo obiettivo è il perseguimento di un sistema di valori e l'applicazione di criteri progettuali incentrati: sull'equità nella distribuzione dei benefici indotti dal sistema dei trasporti attraverso l'accessibilità e nella ripartizione dei costi tra i beneficiari; sull'efficienza-efficacia trovando un punto di equilibrio da ritenersi accettabile fra il bilancio economico della produzione del servizio di trasporto (efficienza) ed il grado di soddisfazione della domanda di mobilità (efficacia); sulla sostenibilità con cui ogni progetto e la politica dei trasporti nel suo insieme deve essere valutata per la sua compatibilità con le risorse ambientali e territoriali coinvolte; su criteri progettuali di gerarchizzazione e specializzazione (condizioni di risorse limitate ed aumento quantitativo e qualitativo della domanda richiedono un uso selettivo delle reti cui devono essere attribuite caratteristiche funzionali che ne definiscono la gerarchia), di prestazione (che ne definiscono la specializzazione), di complementarietà (le diverse reti nella linea della specializzazione e gerarchizzazione devono essere progettate prefigurandone un uso complementare e non alternativo), di integrazione (progettando ed investendo con forte impegno sui nodi di interscambio sia tra modi di trasporto che tra diversi livelli gerarchici).

Gli obiettivi di efficacia a breve e medio termine sono stati indicati dal 2° PRT con realismo, in misura da ottenere benefici per il trasporto pubblico (diminuzione dei tempi medi di viaggio di almeno il 5%, riconquista di almeno il 10% di utenza, riduzione del 5% del traffico privato), per il trasporto individuale (riduzione del 15% della criticità della rete regionale) e per il trasporto merci (incremento del 16% del trasporto su ferro mediante il potenziamento dell'offerta, il completamento dei tre centri intermodali di livello nazionale del Piemonte, la realizzazione e consolidamento di “poli logistici integrati” di livello regionale come centri di servizio alle merci ed alle aziende, il potenziamento della rete viaria specializzata per il trasporto pesante).

Gli obiettivi di efficienza sono basati sul perseguimento sia di maggiori elementi di concorrenzialità nella gestione dei servizi, sia di politiche di riequilibrio economico e finanziario

(con l'obiettivo minimale di raggiungere per il trasporto pubblico un valore del rapporto tra ricavi e costi di 0,35, al netto dei costi di infrastruttura).

Per quanto riguarda i progetti strategici, essi sono stati indicati:

a) nel potenziamento del corridoio est-ovest, fondamentale per il collegamento fra l'est europeo, Parigi-Londra e Lione-Barcellona, attraverso la pianura Padana ed il Piemonte; il suo sviluppo nel territorio piemontese è costituito dalle direttrici autostradali e ferroviarie che, da Milano e da Bologna e Genova, convergono ad "Y" su Torino e da qui proseguono per Modane-Lione, nonché dal già progettato collegamento autostradale Asti-Cuneo-Nizza attraverso il previsto traforo del Mercantour;

b) nel potenziamento del corridoio nord-sud, rappresentato dall'autostrada da Genova-Voltri al Sempione, interessante la fascia orientale del Piemonte da sud a nord che, collocato non distante da Milano, in posizione tangenziale all'area milanese, costituisce, in prospettiva anche di breve periodo, la direttrice naturale per il nord Europa più breve ed in grado di decongestionare dal traffico di attraversamento nord-sud l'area milanese<sup>1</sup>;

c) nel potenziamento delle reti ferroviarie sovra-regionali con riguardo: all'arco ferroviario Lione-Modane-Torino (potenziamento a breve termine della linea storica e realizzazione a medio termine di una nuova linea di Alta Capacità); all'arco ferroviario Torino-Milano (nuova linea di AC affiancata all'autostrada Torino-Milano); all'arco ferroviario Torino-Alessandria (con un suo forte potenziamento per superarne il già raggiunto limite di saturazione); all'arco ferroviario Genova-Sempione (con la realizzazione di un terzo valico ferroviario fra Liguria ed entroterra alessandrino, il collegamento AC Genova-Alessandria e la sua tripartizione precedentemente accennata, il forte potenziamento della linea Novara-Sempione);

d) nel potenziamento dei nodi delle reti sovraregionali riguardanti: Torino e l'area metropolitana, i cui elementi trasportistici fondamentali sono il Passante ferroviario, due centri intermodali merci ad ovest (l'esistente SITO di Orbassano) ed a nord (previsto presso Stura), l'aeroporto di Caselle, per il quale vanno sfruttate tutte le potenzialità trasformandolo in un nodo integrato intermodale di transito e centro di servizi di livello regionale e sovraregionale; il nodo di Novara con il potenziamento delle relazioni nord-sud, il collegamento con l'aeroporto Malpensa, il completamento e sviluppo del centro intermodale Novara-Boschetto; il nodo di Alessandria quale secondo nodo strategico del Piemonte per il sistema ferroviario, punto di convergenza delle linee sovraregionali da sud (Genova), da est (Milano), da nord (Sempione e Novara); il nodo di Cuneo da rilanciare nell'ambito del corridoio est-ovest con il previsto raddoppio della linea per Torino ed il potenziamento di quella per Ventimiglia, ricercando l'integrazione con il "polo logistico integrato" di Cuneo-Levaldigi (integrazione fra ferrovia, autostrada ed il secondo aeroporto commerciale del Piemonte);

e) nel potenziamento, adeguamento funzionale, modernizzazione ed integrazione del trasporto regionale e locale (pubblico, privato, delle persone e delle merci);

f) sul governo della mobilità nell'area metropolitana torinese e nelle aree urbane, potenziando ed integrando i servizi e le diverse modalità ed aspetti della mobilità.

---

<sup>1</sup> A questo proposito va sottolineato come la posizione che emerge dal 2° PRT sia, giustamente, di forte perplessità sul mantenimento della convergenza sul nodo di Milano di tutte (o quasi tutte) le linee dell'Alta Velocità italiana (AV), con pericoli di strozzature nello sviluppo delle rete ferroviaria nazionale ed internazionale che non valorizzano le strutture reticolari già esistenti e potenziali ed impongono percorsi più lunghi e congestionanti i nodi già carichi di traffico (in particolare queste perplessità riguardano il progetto FS di collegamento AV tra Genova e Milano che non coglie, invece, la potenzialità di un collegamento Genova-Alessandria e da lì la diramazione dell'AV anche verso il Sempione e Torino e non soltanto verso Milano).

Il 2° PRT, nell'ambito di quest'ultimo progetto strategico, tratta con specifica attenzione l'Area torinese. Per essa è infatti prevista la predisposizione, da parte della Regione, di un successivo “Schema direttore della mobilità nell'area metropolitana torinese” rispetto al quale il 2° PRT delinea tre progetti:

- l'istituzione di una *Authority* di governo del trasporto metropolitano e la formazione di un Piano generale del traffico urbano (PGTU) della conurbazione torinese;
- il riassetto del sistema viario metropolitano;
- il potenziamento del trasporto pubblico ed in particolare l'istituzione di un “Servizio Ferroviario Metropolitano”.

Con riferimento allo “Schema direttore” sopra richiamato e per quanto riguarda il suo primo progetto, va sottolineato come l'indicazione della opportunità di una *Authority* di governo della mobilità in ambiente metropolitano, abbia sostanzialmente costituito un concreto terreno di studio e valutazioni circa la natura, l'utilità, la fattibilità di una *Authority* o di una Agenzia per governare il complesso campo della mobilità in ambiente metropolitano fra competenze istituzionali concorrenti di Regione, Provincia e Comuni e fra molteplici soggetti operativi pubblici e privati in un quadro sempre più aperto ad una reale concorrenza di mercato (questo indirizzo del 2° PRT ha poi trovato sviluppo normativo nella l.r. 1/2000), sfociato nella costituzione dell'Agenzia per la mobilità metropolitana avvenuta con modalità descritte nel seguito.

Con il riferimento al secondo progetto per l'area torinese, il 2° PRT individua tre azioni principali riferite:

a) ad una “Gronda viabile” esterna alla Tangenziale di Torino con la funzione di razionalizzare e potenziare l'armatura infrastrutturale della seconda corona metropolitana ed a meglio relazionare fra loro i centri urbani dislocati lungo tale corona territoriale;

b) al Sistema Tangenziale di Torino (SATT) per il quale il 2° PRT prevede, oltre al completamento di alcuni elementi infrastrutturali, il perseguimento della massima circolazione tangenziale all'area urbana di Torino, con la selezione dei traffici in ingresso alla città e favorendo l'utilizzo del trasporto pubblico in alternativa alla penetrazione veicolare privata verso il capoluogo. Il 2° PRT indica un proprio modello di organizzazione della Tangenziale coerente con tale progetto e consistente non solo nel mantenimento delle attuali barriere di pedaggio ma anche in un ulteriore loro avvicinamento agli ingressi dell'area urbana e conurbata di Torino; ciò allo scopo, da un lato, di pedaggiare più intensamente gli ingressi all'area urbana che non scelgono lo scambio (attraverso sistemi *park and ride*) con le linee di forza del trasporto pubblico urbano e suburbano e, dall'altro, sostanzialmente di liberalizzare i flussi in uscita dall'area urbana per portarli il più possibile sulla Tangenziale, alleggerendo così i carichi sulle reti ordinarie della conurbazione;

c) ad un “progetto di riassetto viario minore” per il quale il 2° PRT assegna al Piano del Traffico della conurbazione (PGTU), la cui predisposizione è stata successivamente affidata al Comune di Torino nel 1997 e completata con la sottoscrizione di A.d.P. in data 10/11/2000, il compito di completare ed integrare a scala sovracomunale i Piani Urbani del Traffico di Torino e degli altri Comuni già dotati di questo strumento o che se ne dovranno dotare; il 2° PRT, inoltre, individua la necessità di potenziare i collegamenti viari nella conurbazione basati sia sul completamento del corso Marche (che collega gli svincoli della tangenziale di corso Regina Margherita e del Drosso) sia sulla cosiddetta “Spina centrale”, prevista dal PRG di Torino sulla copertura dell'interramento del Passante ferroviario, alla quale il 2° PRT attribuisce una funzione di penetrazione nord-sud nella Città.

Infine e più in particolare, per quanto riguarda l'importante progetto di potenziamento di trasporto pubblico il 2°PRT punta:

- sul “Servizio ferroviario metropolitano”, una precisa tipologia di servizio del sistema ferroviario piemontese con caratteri di omogeneità e integrazione con le altre modalità di trasporto pubbliche e private e costituente l'ossatura principale della mobilità metropolitana; un servizio basato sull'uso integrato e multifunzionale del Passante ferroviario (la radicale riorganizzazione e trasformazione del nodo di Torino): Alta Capacità, sistema ferroviario regionale e interregionale, sistema ferroviario locale metropolitano secondo il modello di esercizio ad attestamenti incrociati (alleggerito dal traffico merci che verrebbe dirottato su un tracciato ferroviario esterno alla città di Torino e sostanzialmente parallelo ad un tratto della tangenziale torinese da ovest a nord);

- sul potenziamento e miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano, basati sulla realizzazione della linea di metropolitana Rivoli-Collegno-Torino, sul potenziamento delle linee di forza di superficie (tranviaria ad alta capacità ed elevato standard funzionale) e su parcheggi di interscambio nei nodi di attestamento delle linee di forza del trasporto pubblico urbano-suburbano in prossimità degli svincoli del sistema Tangenziale torinese e della viabilità di penetrazione nell'area urbana di Torino.

Il quadro degli obiettivi, delle scelte e degli indirizzi che il 2° PRT esplicita per l'area torinese, oltre che attuale e confermato dal nuovo quadro normativo e dalle sue prime fasi operative, appare in generale coerente con gli atti di pianificazione e programmazione della Provincia di Torino (PTC) e del Comune di Torino e degli altri Comuni metropolitani.

Positivo è inoltre il fatto che alcune azioni strategiche quali l'Authority metropolitana della mobilità, la predisposizione di un Servizio Ferroviario Metropolitano (SFR), la promozione ed il sostegno di alcuni nodi di interscambio strategici, siano stati rispettivamente: normati dalla l.r. 1/2000 (art. 8), avviati con atti regionali (SFR) e promossi con stanziamenti ed attribuzioni di risorse a favore dei Comuni (Programma per i nodi di interscambio “Movicentro”), anticipando l'efficacia del 2° PRT .

Tale quadro del 2° PRT, qualora approvato, avrebbe efficacia normativa indirettamente vincolante proprio nei confronti dei piani e della pianificazione dei trasporti e del territorio esistenti od in formazione nell'area torinese.

Qualche perplessità desta tuttavia la capacità finanziaria che il 2° PRT avrebbe nel sostenere i tre impegnativi obiettivi strategici che lo contraddistinguono ed i relativi numerosi progetti volti a perseguirli.

Il “costo” globale è infatti valutato (a costi 1996) dal 2° PRT in circa 14.800 milioni di euro (quasi 10.300 solo per il primo obiettivo relativo al potenziamento delle reti sovraregionali, 3.300 per la regionalizzazione del sistema di trasporti e poco più di 1.200 per il governo della mobilità delle aree urbane) a fronte dei circa 200-250 milioni di euro all'anno realisticamente impegnabili dalla Regione Piemonte nel decennio che costituisce lo scenario temporale cui è sostanzialmente riferito il Piano Regionale dei Trasporti (alla luce del nuovo quadro delle competenze regionali e delle relative risorse finanziarie conseguente alla attuazione della legge 59/1997, tali risorse economiche sono tuttavia destinate ad un sensibile incremento).

### *1.2.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino*

La Provincia di Torino, dopo una fase compresa fra il 1992 e 1995, nella quale ha avviato i primi studi per il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), ai sensi dell'art. 15 della legge n. 142/1990, dal 1996 ha ripreso con vigore tale attività, secondo un approccio volto a valorizzare la

pianificazione del territorio già disponibile od in fase di predisposizione da parte degli Enti locali (i Piani regolatori dei Comuni).

Nel 1996 la Provincia, pur tenendo conto delle elaborazioni già prodotte (1994), con la strutturazione del Servizio di Pianificazione territoriale, ha avviato un nuovo processo di formazione del Piano. Alla fine del mese di gennaio 1999 la Giunta Provinciale ha deliberato e pubblicato gli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento. Il suddetto Piano, adottato con deliberazione del Consiglio Provinciale in data 28 aprile 1999 ed approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 291-26243 in data 1 agosto 2003, è attualmente vigente.

Il metodo adottato per la predisposizione del PTC ha inteso superare la logica delle competenze settoriali separate e gerarchicamente ordinate in una struttura di tipo "verticale", optando per un'impostazione che consideri l'attività di pianificazione come processo continuo, di tipo "orizzontale", per la costruzione del quale i vari livelli di governo sono chiamati a contribuire in forma collaborativa e partecipata. Un piano concepito come programma-processo, opportunamente articolato nel tempo e nello spazio, di coordinamento delle politiche settoriali, costruito sulla ricerca di congruenza tra gli obiettivi spaziali delle singole politiche e gli obiettivi generali orientativi del funzionamento del sistema socio-economico e territoriale nel suo complesso.

Le principali tematiche affrontate dal PTC sono:

- le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione e di trasporto;
- le linee di intervento per la sistemazione idraulica, idrogeologica ed idraulico-forestale e per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

L'elaborazione del PTC si è strutturata per riconoscere le caratteristiche e le situazioni delle varie parti del territorio, che possono costituire ragioni concrete e determinanti per indicare le diverse sue destinazioni, nella finalità generale del PTC che è quella di provvedere e sostenere la compatibilità tra l'ecosistema ambientale e naturale e il sistema antropico, armonizzando la reciproca salvaguardia della tutela e valorizzazione del primo e di evoluzione del secondo, attraverso la corretta gestione delle risorse.

Articolando l'analisi in sistema ambientale e naturale e sistema antropico, sono stati evidenziati alcuni elementi strutturali sulla base dei quali sono stati definiti gli indirizzi di assetto del territorio.

Un primo elemento rivela che in una parte del territorio emergono caratteristiche e situazioni di sufficiente ampiezza e compattezza propriamente riconducibili alle componenti ambientali e naturali: in questo ambito il suolo è il fattore dirimente. In questo senso il PTC opera la scelta generale del contenimento dei consumi di suolo per usi urbani, insediativi e infrastrutturali. Particolarmente determinata è la destinazione agraria dei territori che appartengono alle classi di più elevata potenzialità d'uso agricolo, tanto più che essendo territori di pianura, consentono il conseguimento dei necessari risultati economici di impresa.

Un secondo elemento strutturale rivela che in altre parti del territorio le caratteristiche e le situazioni riconducibili alle componenti ambientali e naturali sono state fortemente compromesse dai processi insediativi, dalla costituzione di conurbazioni, dalla crescita delle città, dei centri abitati minori e nuclei sparsi, e di altre loro nuove appendici espansive, residenziali, industriali e terziarie.

Questo processo continua tuttora attraverso la pianificazione comunale tendente sia a trasformare gran parte della compromissione del territorio in "completamento urbanistico", sia ad individuare nuove zone di espansione; tutto ciò in una fase socio-economica in cui è elevato il

divario tra negative dinamiche demografiche e produttive e la disponibilità di un consistente patrimonio edilizio abbandonato e dismesso (in particolare quello industriale) e l'elevata offerta di aree di nuovo impianto e completamento già previste nei PRG vigenti. La conseguente necessità di commisurare la trasformazione urbanistico-edilizia con le dinamiche socio-economiche recenti, regolando le indicazioni espansive che presentano inadatte caratteristiche insediative, fornendo eventuali indirizzi alternativi o di modifica, sono obiettivi perseguiti dal PTC attraverso la individuazione, in particolare tra i territori già destinati a residenza ed industria, di quelli che presentano migliori potenzialità e coerenze insediative, sia per la residenza che per l'industria.

Con riferimento all'industria, in considerazione della relativa dispersione degli insediamenti produttivi esistenti, il PTC fornisce indirizzi per la loro qualificazione attraverso una connessione di tipo reticolare nell'ambito della quale conseguire maggiori potenzialità per la costruzione di "sistemi locali del valore" rappresentati dagli effetti sinergici tra un territorio e le attività produttive in esso insediate. Ciò è coerente con uno degli obiettivi di fondo del PTC e cioè quello di determinare, nella provincia, una situazione normativa e urbanistica atta a creare un ambiente favorevole al miglioramento delle condizioni insediative ed ai dinamismi delle attività produttive ed economiche fornendo le indicazioni delle esternalità necessarie al rafforzamento del vantaggio competitivo in primo luogo del sistema manifatturiero. Le ipotesi di assetto strategico del sistema manifatturiero assunte dal PTC si muovono nella prospettiva di cogliere le tendenze spontanee in atto e di rafforzare alcuni contesti di interconnessione, valorizzando specificità e identità.

Il PTC propone, in modo parallelo e integrato alle principali destinazioni d'uso del territorio (agricoltura, attività produttive, insediamenti residenziali), altri elementi vocazionali che caratterizzano e qualificano parti del territorio della provincia: gli ambiti di tutela e di valorizzazione ambientale (aree protette, biotopi, aree di particolare pregio ambientale e paesistico) costituiscono, insieme alla rete delle presenze storiche e culturali, punti di eccellenza per una vocazione turistica del territorio, le aree ad elevata sensibilità e criticità ambientale, connotate da fattori limitanti all'uso (aree a bassa capacità protettiva del suolo) o dalla presenza di infrastrutture e impianti di elevato rischio ambientale.

Con riferimento alla viabilità, la Provincia di Torino persegue con convinzione un progetto con caratteristiche strutturali di "Gronda esterna" alla Tangenziale ed alla conurbazione torinese, volta sia a meglio collegare fra loro gli sbocchi vallivi con la pianura fino ad aggirare, ad est, la Collina torinese, sia ad offrire un sistema di collegamenti viabili ai centri collocati nella seconda cintura di Torino, sia infine ad alleggerire lo stesso sistema autostradale tangenziale torinese che ha ormai raggiunto livelli d'uso prossimi alla saturazione.

La Provincia persegue altresì un obiettivo di rafforzamento della viabilità radiale "storica", che converge verso l'area torinese e che appare congestionata ed inadeguata ad assolvere la domanda di mobilità, mediante alternative viabili affiancate a tali radiali ed in grado così di evitare gli attraversamenti di tessuti edificati consolidati e recuperarne una funzione soltanto locale. Questo progetto riguarda, in particolare, il territorio compreso fra la "Gronda esterna" e la tangenziale, ma anche tratti radiali esterni alla Gronda e risalenti le vallate.

La Provincia è anche impegnata nella definizione di un realizzabile tracciato della "dorsale Pedemontana" nel suo tratto ancora del tutto mancante compreso fra Salassa-Rivarolo e il Pinerolese, tenendo conto sia della opportunità di integrarla con il progetto strutturale della "Gronda esterna", sia di mantenere il più possibile la valenza originaria della Pedemontana e dunque collocandola ad una certa distanza dalla conurbazione torinese.

Infine, per quanto concerne il territorio interno alla tangenziale di Torino, il PTC consente un più organico inquadramento delle politiche ed iniziative della Provincia, impegnata a risolvere le

situazioni infrastrutturali più critiche rispetto al rafforzamento di funzioni territoriali od all'insediamento di nuove funzioni recentemente avvenuto od in corso: nella zona della Società Interporto di Torino (SITO) e del Centro Agroalimentare (CAAT) nell'area sud-ovest; nell'ambito interessato dagli effetti della realizzazione di un nuovo casello per il pedaggiamento dell'autostrada Torino-Pinerolo (entrato in esercizio a gennaio 2006), collocato nel territorio di Beinasco; nell'area urbana del capoluogo per i cui problemi di mobilità è confermata la valenza strategica del corso Marche e del suo urgente completamento e viene ipotizzato per il lungo periodo anche un nuovo "asse di distribuzione del traffico" (prevalentemente in galleria) sulla sponda sinistra del Po (a collegare il Ponte-diga e la grande viabilità nord con il corso Unità d'Italia ed il sistema autostradale sud).

Inoltre il PTC indica sia la necessità del potenziamento e razionalizzazione del sistema tangenziale, sia l'opportunità di una sua gestione telematica (in parziale differenza con quanto proposto dal secondo PRT - vedi il precedente paragrafo 1.2.1-) che potrà consentire il mantenimento del pedaggiamento (garantendo una sua più equa ripartizione sugli utenti e le risorse economiche necessarie agli interventi infrastrutturali previsti per l'area torinese) e l'eliminazione delle barriere di esazione che ostacolano la mobilità metropolitana e che producono disparità di trattamento nei confronti dei fruitori della Tangenziale.

Per quanto riguarda i trasporti, il PTC individua prioritariamente la necessità di intervenire sulle infrastrutture e sui collegamenti ferroviari e nella realizzazione di centri e nodi di interscambio modale del trasporto pubblico, privato, collettivo ed individuale, soprattutto con riferimento ad alcune stazioni e fermate ferroviarie.

Il PTC, con riferimento alla scelta strategica dell'Alta Capacità ferroviaria, oltre al recepimento del tracciato Torino-Milano, affronta il collegamento Torino-Lione. A questo proposito la Provincia di Torino ha effettuato studi preliminari per verificare l'esistenza di un'alternativa di tracciato al corridoio della Bassa Valle di Susa, dall'uscita del "tunnel di base" (tra Venasus e Susa) fino all'area metropolitana torinese ed al capoluogo. Tale tracciato è stato indicativamente individuato in riva sinistra della Dora, fino all'altezza di Mattie, per poi puntare verso Giaveno e la Val Sangone, raggiungere il Centro Intermodale delle Merci e lo scalo ferroviario di Orbassano e da lì entrare nel Passante ferroviario del nodo di Torino. Si tratta di un'ipotesi che, oltre ad un minore impatto, presenta alcune interessanti relazioni per le merci con il SITO di Orbassano, ed è stata assunta dalla CIG come soluzione di riserva.

Gli obiettivi e gli indirizzi favoriscono un processo di riordino fondato sulla creazione di una rete ferroviaria regionale cadenzata, struttura portante di tutto il sistema di trasporto pubblico con la conseguente prospettiva di una forte razionalizzazione del sistema delle autolinee in concessione. Ai vettori su gomma è infatti assegnato il compito di addurre utenza ai nodi di interscambio gomma-ferro senza tuttavia perdere di vista la natura flessibile e capillare che il servizio su gomma può garantire al territorio (in particolare in quelle zone dove la distribuzione dell'utenza esprime una domanda debole cui assolvere mediante modelli integrati e sistemi alternativi di trasporto).

Un importante indirizzo è proprio quello dell'eliminazione delle sovrapposizioni sia del servizio su gomma extraurbano e suburbano (localizzando i possibili nodi di interscambio), sia delle sovrapposizioni fra autolinee e servizio ferroviario (avendo verificato per quest'ultimo lo sfruttamento razionale delle sue capacità attuali, con una valutazione rigorosa della residua offerta di servizio) e tenendo conto del potenziamento che lo interesserà nel breve e medio periodo. In particolare, in una prima fase si intende operare per la non sovrapposizione fra linee extraurbane e suburbane limitatamente alle fasce orarie di "morbida" aprendo così una sperimentazione anche per i punti di interscambio che, in prospettiva, potrebbero consentire l'arretramento degli attuali capolinea dal centro del capoluogo al margine urbano o nella prima cintura.

La razionalizzazione delle autolinee dovrà passare anche attraverso l'integrazione fra le Aziende concessionarie in modo da favorire la formazione di aziende di dimensioni e struttura organizzativa, tali da consentire efficienza ed efficacia al servizio, applicando i nuovi strumenti (costituiti dai “contratti di servizio” del Decreto legge 422/1997 a cui dà attuazione operativa la l.r. 1/2000) nell'attribuzione delle linee alle diverse Aziende.

Gli interventi previsti e localizzati dal PTC riguardano, tra l'altro:

- il raddoppio delle linee ferroviarie nelle tratte Torino-Pinerolo (parte) e Settimo-Volpiano;
- l'elettrificazione delle linee ferroviarie nelle tratte: Settimo-Rivarolo, Chivasso-Ivrea-Aosta (che sarà completata nei primi mesi del 2007) con la realizzazione, in quest'ultimo caso, di un nuovo raccordo diretto per Torino sulla linea Torino-Milano;
- la realizzazione del collegamento ferroviario passeggeri Torino-SITO-Orbassano;
- la trasformazione in senso tranviario delle linee Pinerolo-Torre Pellice, Rivarolo-Pont, Bussoleno-Susa;
- la realizzazione delle nuove stazioni ferroviarie di Torino Zappata, Torino S. Paolo, Torino Rebaudengo, Caselle Aereoporto, Orbassano e le fermate Grugliasco Università e Vinovo Ippodromo.

Per quanto riguarda i Centri di interscambio, il PTC ne classifica tipologia funzionale e gerarchia e li localizza sul territorio.

I Centri di interscambio di tipo A, localizzati nell'area metropolitana torinese, sono considerati come “porte internazionali” per le caratteristiche intermodali presenti e previste.

I Centri di tipologia B sono localizzati nel resto del territorio provinciale e per le caratteristiche di intermodalità tra ferrovia, autolinee extraurbane e trasporto individuale, sono considerati come “porte regionali” (tipologia B1), “porte provinciali” (tipologia B2), “porte sub-provinciali” (tipologia B3).

I Centri di interscambio di tipologia C, considerati come “porte del sistema metropolitano”, sono localizzati nell'area torinese e la loro caratteristica (articolata in tre tipi a seconda della completezza delle funzioni cui possono assolvere) è quella di una intermodalità anche con il servizio pubblico urbano e sub-urbano.

Il PTC propone politiche ed interventi per un'organizzazione del territorio (funzionale ed infrastrutturale), una tutela e valorizzazione ambientale e paesistica, il coordinamento delle politiche locali aventi rilievo sovracomunale, avvalendosi di un'articolazione territoriale sub-provinciale istituzionale come quella dei Circondari e delle Comunità montane ma anche proponendo ulteriori aree di approfondimento e di coordinamento urbanistico. Rispetto ai 5 Circondari (Torino, Ivrea, Lanzo, Susa, Pinerolo) istituiti nel 1994, il PTC avanza inoltre una proposta di una loro ridelimitazione che, nella formazione del piano, è emersa come più adeguata alle finalità di programmazione e pianificazione del territorio su base sub-provinciale.

Per il coordinamento della pianificazione urbanistica e delle politiche locali, nonché per l'approfondimento dei contenuti del PTC, oltre agli ambiti territoriali costituiti dalle 13 Comunità montane della Provincia, vengono delimitate altre 10 aree (Sub-ambiti di coordinamento comunale di Volvera, Vigone, Ciriè, Rivarolo, Ivrea, Caluso, Chivasso, Chieri, Carmagnola, oltre al sub-ambito di Torino).

A questo proposito va considerato come la pianificazione e programmazione dei trasporti sia, a sua volta, organizzata secondo le delimitazioni territoriali recentemente stabilite dalla l.r. 1/2000: le Conurbazioni di Torino e di Ivrea ed i Bacini dei trasporti eventualmente suddivisi in aree

omogenee; le aree a domanda debole di trasporto; l'area territoriale nella quale opera l'Agenzia della mobilità metropolitana costituitasi in data 9 maggio 2003.

La Provincia di Torino, nella sua attività di programmazione dei trasporti (sviluppata durante la formazione del PTC e successivamente ad essa), ha recepito la delimitazione delle Conurbazioni indicate dalla Regione Piemonte con delibera G.R. 98/2000 ed ha ritenuto di operare articolando il territorio provinciale (di fatto un unico Bacino di trasporto) in Aree omogenee.

Va sottolineato come significativa debba essere l'opportuna integrazione tra indirizzi e politiche di organizzazione del territorio da parte del PTC e programmazione e gestione del trasporto pubblico locale (ma più in generale ciò vale per il più ampio concetto di mobilità) sul territorio provinciale.

Da questo punto di vista sembra da ricercare, ove possibile, un buon livello di coerenza-compatibilità fra le delimitazioni territoriali individuate dal PTC al fine della pianificazione territoriale ed urbanistica e le delimitazioni del territorio ai fini della programmazione-gestione del trasporto pubblico e della mobilità.

Esiste una coincidenza (vedi il successivo cap. 3) tra il territorio della Comunità montane e quello individuato come "aree a domanda debole del trasporto", così come le Aree omogenee per la programmazione e l'amministrazione del trasporto attraverso i contratti di servizio possono facilmente costituire sottoinsiemi dei Circondari (potendosi tenere conto di questo aspetto nella ridelimitazione degli stessi da parte della Provincia).

Per quanto riguarda infine i Sub-ambiti del PTC per il coordinamento dei piani e delle politiche urbanistiche locali (al di là della loro configurazione territoriale operata dal PTC), essi possono essere opportuni ambiti nei quali ricercare una maggiore integrazione fra:

- gli indirizzi di assetto territoriale ed i progetti di intervento di livello sovralocale del PTC;
- le proposte inerenti la riorganizzazione e sviluppo del trasporto pubblico, la localizzazione dei nodi e centri di interscambio, gli interventi riguardanti la viabilità.

Avendo, rispetto a tale esigenza, particolare attenzione nel garantire il più possibile l'accessibilità proprio all'intorno dei nodi e centri di interscambio che costituiscono il luogo di massima integrazione e relazione fra mobilità, funzioni territoriali ed uso del suolo coerente al condivisibile obiettivo generale del PTC di sostenere con i sistemi di trasporto collettivo sia l'accessibilità agli usi del suolo che la mobilità.

Un obiettivo che richiede una integrazione fra il modello spaziale del trasporto collettivo (per direttrici quello ferroviario, ancora per direttrici quello extraurbano su gomma, più capillare quello nelle aree a domanda debole, per linee di forza e reticolo capillare di adduzione quello urbano) ed il modello spaziale di organizzazione territoriale proposto dal PTC laddove il Piano ricerca una non sempre facile sintesi fra "aree di diffusione urbana", forte contenimento dell'uso di territori non urbanizzati e la promozione e sostegno di un assetto multipolare e tendenzialmente più reticolare del sistema insediativo.

### *1.2.3 I Piani Regolatori Generali Comunali*

Nel territorio della Provincia, gli usi del suolo, la dislocazione spaziale delle funzioni urbane e delle infrastrutture, la localizzazione delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie, sono riconosciute come consolidate, sono confermate e da completare, sono oggetto di previsioni di nuovo impianto o di riuso e sono comunque regolamentate dai Piani urbanistici dei Comuni (PRGC) all'interno dei rispettivi confini amministrativi.

Il rapporto che mette in relazione usi del suolo e domanda di trasporto (e più in generale di mobilità) è noto quanto sia importante (anche se non esaustivo, essendo in particolare la mobilità

sempre più un fenomeno espressione di complessi e rapidi processi di cambiamento economico e socio-culturale in particolare nella società urbana). Così come, viceversa, assai importante è l'influenza del sistema dei trasporti e delle comunicazioni (nonostante i grandi cambiamenti in atto e tendenziali conseguenti all'espandersi delle tecnologie info-telematiche nella società) sull'assetto spaziale e sulla localizzazione degli usi del suolo e delle funzioni urbane ed attività economiche.

E' tuttavia la pianificazione territoriale e d'area vasta, come quella che sta praticando la Provincia di Torino, la sede più corretta per descrivere e valutare il modello di assetto spaziale in atto ed esplicitare obiettivi e perseguire azioni per una sua razionalizzazione o modifica (anche parziale) pur dovendo attribuire la giusta importanza al territorio già pianificato singolarmente da ogni Comune della Provincia con il proprio PRG.

E' stata infatti la prima lettura di insieme che il PTC ha fatto del territorio pianificato dai Comuni ad indicare come opportuno e necessario un approfondimento del PTC stesso per Sub-Ambiti (vedi il precedente par.1.2.2), individuati come il luogo dove, con i Comuni, svolgere utilmente e secondo un metodo di cooperazione con le autonomie locali il coordinamento urbanistico che la legge 142/90 assegna alla pianificazione provinciale.

Il fenomeno storico contraddistinto dalla crescita dell'uso del suolo residenziale ed industriale per addizioni lungo le direttrici radiali della viabilità e successivi riempimenti delle porosità e degli spazi fra gli sviluppi radiali, che ha dato luogo ad una configurazione spaziale di conurbazione per Torino ed i Comuni contermini (a partire dagli anni '60), con il netto prevalere di una forma quasi compatta (areale o lungo le direttrici) rispetto alla dispersione e diffusione degli insediamenti, presenta qualche diversità nel territorio dei Comuni della seconda cintura metropolitana e del resto della Provincia.

Al di fuori dell'area torinese, lo sviluppo (anche per la morfologia geografica ed orografica) non ha presentato caratteri di conurbazione ma quasi esclusivamente (fa in parte eccezione l'Eporediese) di sviluppo lineare lungo direttrici del sistema viabile (prevalentemente) e del trasporto collettivo (ferrovia ove esistente); in esso si è manifestato un modello di uso del suolo che, nel periodo più recente, da una lato conferma ulteriormente lo sviluppo lineare, dall'altro presenta anche connotati più diffusi (una sorta di "armatura" del territorio). Si tratta di un fenomeno di insediamento diffuso che, tuttavia, riguarda quantità di aree residenziali e terziario-produttive (e relativa capacità insediativa) non particolarmente rilevanti, se confrontate con gli usi del suolo di tipo più compatto lungo le direttrici.

In realtà una certa diffusione nell'uso del suolo è più riscontrabile nei Comuni del Circondario di Torino e della Provincia esterni all'area metropolitana; in questi territori, contraddistinti da quantità di popolazione e di posti di lavoro industriali peraltro nettamente inferiori a quelli dell'area torinese, il modello insediativo parzialmente diffuso può essere interessante più per una valutazione del consumo del suolo agricolo o naturale piuttosto che, ad esempio, per la sua incidenza sulla mobilità e sulla domanda e offerta di infrastrutture viabili e soprattutto di sistemi di trasporto collettivo.

Nell'affermarsi di un sostanzialmente consolidato modello di uso del suolo prevalentemente compatto (soprattutto nell'area metropolitana) e lineare, non marginale è stato proprio il ruolo dei molti Piani Regolatori redatti, per la maggioranza dei Comuni della Provincia, per la prima volta dopo l'approvazione della legge urbanistica regionale 56 nel 1977; piani che sono stati esito di un indirizzo regionale (in particolare nel periodo 1975-1985), volto a perseguire la forma compatta dell'espansione urbana, il riempimento delle "porosità" nel suolo urbanizzato o edificato, la tutela del territorio agricolo e naturale, lo scoraggiamento alla formazione di nuovi nuclei o di insediamenti diffusi, la chiusura delle "frange" edificate.

La variazione o la sostituzione di tali piani a partire dalla fine degli anni '80, se da un lato non ha più confermato l'omogeneità di un tale impianto urbanistico, dall'altro non ha neanche presentato radicali inversioni di impostazione (nell'ambito comunque di capacità insediative quantitativamente sufficientemente controllate).

Una configurazione dell'uso del suolo residenziale ed industriale sostanzialmente compatta, ma anche una configurazione simile per altri usi del suolo (centri commerciali, grandi servizi pubblici, altri insediamenti terziari) meno rilevanti in termini di consumo di territorio ma sicuramente significativi per la mobilità delle persone, presenta indubbiamente positive potenzialità per l'organizzazione del trasporto pubblico quale risposta strutturale ad una crescente domanda di mobilità nel territorio metropolitano e del resto della Provincia.

Una domanda di mobilità che, pur registrando in particolare negli ultimi 10 anni una relativa perdita di peso della mobilità per gli "spostamenti sistematici" (lavoratori e studenti), rispetto a quella per "spostamenti asistematici", chiede di essere affrontata in misura ancora rilevante con un'offerta di trasporto pubblico in grado di ridurre la quota sempre più crescente di spostamenti basati sul mezzo privato (soprattutto nell'area esterna a Torino ed alla sua conurbazione più stretta).

Una tendenza, quella dell'incremento ed uso del mezzo privato, che sembra possibile attenuare e razionalizzare più che tentare di comprimere fino ad invertire il segno della tendenza stessa; in altri termini, appare da perseguire una razionalizzazione che può essere realisticamente basata su di una efficace offerta di integrazione fra mezzo privato ed individuale e mezzo pubblico e collettivo piuttosto che su una poco probabile (e forse anche economicamente non più sostenibile) generalizzata sostituzione radicale del mezzo pubblico al mezzo privato.

E' una strategia questa, che appare anche perseguibile a partire dal breve periodo e che può essere in particolare incentrata sull'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico; una strategia il cui successo è legato all'efficace complementarietà fra spostamenti col mezzo individuale o mezzi collettivi alternativi ed innovativi rispetto ai "servizi di linea" (nel territorio dell'uso del suolo meno "compatto" o di quello non servito e servibile con linee di forza del trasporto pubblico) e spostamenti con il mezzo pubblico su linee di forza (soprattutto ferroviarie) precocemente (rispetto al loro avvicinarsi all'area urbana metropolitana) "caricate", attraverso i nodi d'interscambio di una quota non marginale della domanda di spostamento motorizzato non solo privato ma anche pubblico.

Va tuttavia sottolineato come, attualmente, proprio l'interscambio sia molto debole o assente sia nell'area torinese che nel resto del territorio provinciale; o comunque come esso risulti oggi inefficiente o marginale come strumento di razionalizzazione della mobilità ed innalzamento dell'efficienza ed efficacia del sistema del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda l'interscambio fra i diversi tipi di trasporto pubblico, esso è del tutto marginale sia con riferimento allo scambio fra le autolinee e il treno (prevale infatti più la sovrapposizione che l'integrazione), sia per quanto riguarda lo stesso scambio fra treno e treno (cioè tra ferro locale e ferro interregionale ed oltre); praticamente assente è anche l'interscambio tra trasporto extraurbano e trasporto urbano, se non limitatamente ad alcuni capolinea, peraltro centrali, meglio serviti dalle linee tranviarie ed automobilistiche di Torino.

Altrettanto debole o assente risulta a tutt'oggi l'interscambio modale fra trasporto privato-individuale e trasporto pubblico o collettivo. Nell'area della conurbazione torinese e nel capoluogo sono poco diffusi i parcheggi di interscambio per la non sussistenza delle condizioni stesse del cambio di modo: il passaggio dalla gomma privata al trasporto pubblico non può infatti che essere basato su di un'offerta di linee di forza urbane o metropolitane (linea di metro, trasporto ferroviario locale, linee di forza tranviaria ad elevata prestazione che, pur programmate, sono sostanzialmente

oggi ancora assenti), le cui prestazioni in termini di velocità, frequenza, area servita, comfort, siano tali da consentire la scelta dell'abbandono del mezzo privato per proseguire lo spostamento sul mezzo pubblico (ciò è vero pur in presenza di recenti politiche volte a disincentivare anche non marginalmente l'uso del vettore privato nell'area urbana di Torino e di alcuni Comuni metropolitani). Un deciso passo in questa direzione è rappresentato dalla recente entrata in esercizio della tratta Collegno-Porta Susa della linea 1 di metropolitana.

Non è la pianificazione urbanistica comunale (PRG) la sede dove può essere affrontato adeguatamente questo rilevante aspetto fra quelli della più ampia problematica dei trasporti e della mobilità (del loro rapporto con l'uso del suolo e l'organizzazione dei sistemi insediativi); esso infatti può e deve trovare trattazione e definizione di indirizzi e azioni concrete nella pianificazione territoriale d'area vasta (PTC) e nella pianificazione e programmazione dei trasporti (e della mobilità) della Provincia.

Già è stato detto come, in concreto, il tema qui in ultimo evidenziato debba poter costituire un campo di "co-pianificazione" e cooperazione decisionale fra, da un lato, l'attività di pianificazione territoriale (a partire dagli approfondimenti del PTC nei Sub-Ambiti) e l'azione di programmazione dei trasporti della Provincia e, dall'altro, il governo e la pianificazione locale del territorio da parte dei Comuni interessati.