

Comune di Settimo Torinese (TO) – Urbana Srl

Programmi complessi: Prusst 2010plan e Urban Italia S+3

Il riferimento territoriale dei due programmi è costituito da un'ampia porzione a nord-est dell'area metropolitana torinese compresa tra il torrente Stura, il fiume Po, il torrente Malone ed il torrente Bendola, nella quale sono localizzati i Comuni proponenti: Settimo T.se, Borgaro T.se e Torino per il Prusst 2010plan e Settimo T.se, Borgaro T.se, Leini e Volpiano per Urban Italia S+3.

I due programmi si collocano nella stessa area di attenzione e sono tra loro complementari, pertanto gli esiti di ciascun programma possono essere considerati come ricaduta positiva per l'altro.

Sotto il profilo urbanistico, l'area di intervento è caratterizzata da un accentuato sviluppo insediativo, sia residenziale che produttivo-industriale e la stretta vicinanza con il capoluogo piemontese, accentuata dalla struttura radiocentrica delle infrastrutture di collegamento, ha contribuito alla crescita dei Comuni contermini sia per numero d'abitanti, che per l'elevata quantità d'attività economiche localizzate.

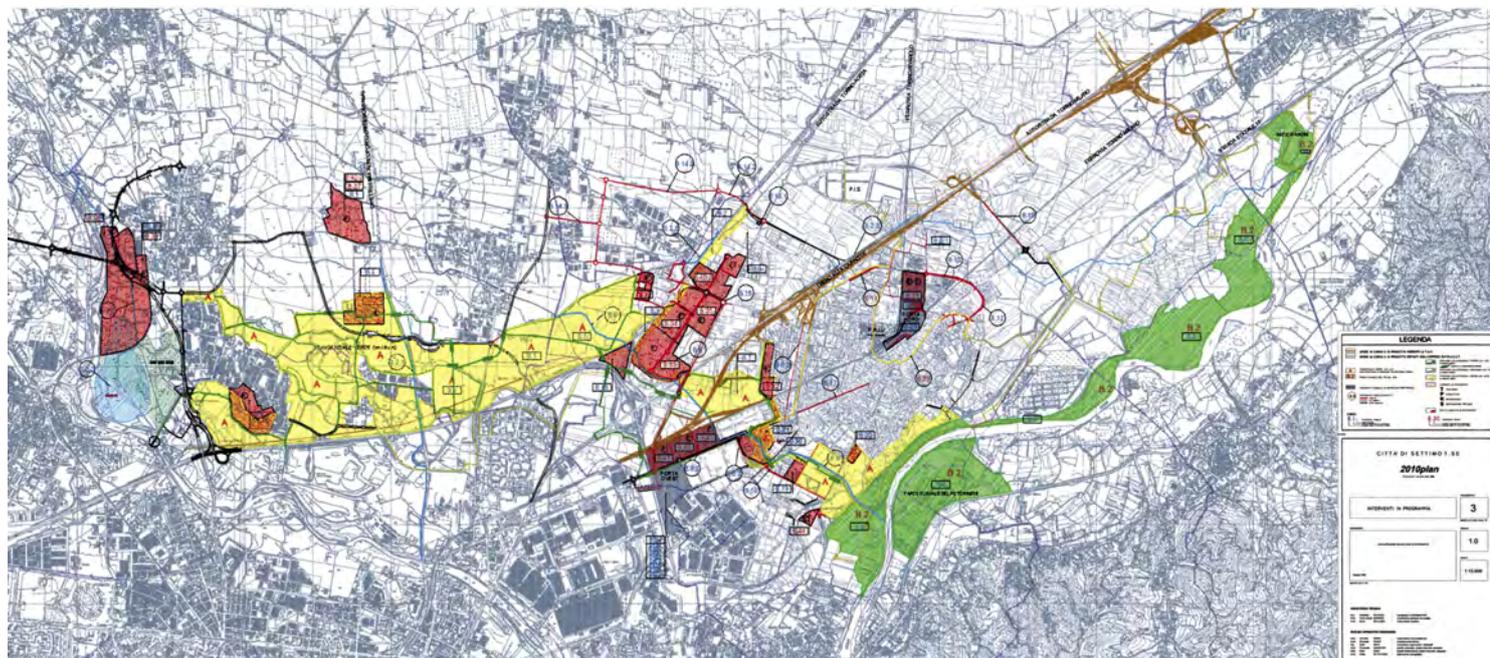
Negli ultimi trent'anni il territorio ha subito una repentina trasformazione: in pochi decenni il carattere prevalentemente agricolo d'origine è stato sostituito con un'antropizzazione che, in taluni casi, ha assunto connotazioni dirimpanti sugli equilibri socio economici ed ambientali.

La forte espansione industriale, principalmente imperniata sulla Fiat, ma relativa anche ad altri settori, come quello chimico, tessile, siderurgico e della gomma, ha determinato la formazione di un indotto industriale da essa dipendente, che si è sviluppato nelle immediate vicinanze del capoluogo e soprattutto lungo le principali direttrici di collegamento; inoltre si sono consolidate le infrastrutture viarie, funzionali allo sviluppo industriale ed alla diffusione del mezzo di trasporto privato, con particolare riferimento alle direttrici per Milano ed Aosta. L'ambito territoriale in esame assume quindi le caratteristiche di nodo infrastrutturale, crocevia di collegamento nazionale e internazionale con Torino, formando così da grande piattaforma industriale dell'area nord torinese, paragonabile per dimensione solo al polo di Mirafiori. Gli spazi liberi sono stati consumati progressivamente fino a determinare una saldatura con la città capoluogo che si configura come *continuum* urbano, costituito da grandi insediamenti industriali, residenziali e infrastrutturali.

Sono passati poco più di due anni (20 maggio 2002) dalla sottoscrizione con il Ministero Infrastrutture e Trasporti dell'Accordo quadro per il Prusst 2010plan e pochi mesi dalla sottoscrizione (23 aprile 2004) dell'Accordo quadro per Urban Italia *Set and Three (S+3)*: nonostante i due programmi comprendano una serie di azioni ed interventi la cui realizzazione è prevista su un arco temporale di circa 10 anni - entro il 2008 per Urban ed entro il 2010 per Prusst - e il processo di realizzazione di tali interventi sia piuttosto difficile ed impegnativo, ci troviamo già di fronte a risultati positivi a conferma degli obiettivi prefissati.

Il successo di Prusst *2010 plan* e Urban Italia *S+3*, poggia sulla copianificazione, sulla cooperazione e collaborazione fra enti pubblici ai vari livelli, operatori pubblici e operatori privati. Il Comune di Settimo T.se in qualità di soggetto proponente, si è assunto la responsabilità di un'impegnativa regia condivisa, mettendo in luce obiettivi, ottiche e progetti di tutti i Comuni coinvolti, collocandoli all'interno di un percorso che acquisisce particolare valore proprio perché condiviso ed integrato.

Da questo punto di vista gli amministratori, fautori di una gestione del territorio a livello sovracomunale e



sostenitori di una politica di sviluppo del territorio concertata, che permetta di raggiungere risultati ambiziosi diversamente non realizzabili, hanno colto appieno le opportunità offerte dai bandi ministeriali.

Il Prusst *2010plan*, promosso nel 1999 da Settimo T.se con l'adesione di Borgaro T.se e Torino, si è classificato secondo nella graduatoria nazionale e primo tra quelli piemontesi, accedendo così ai finanziamenti previsti. Il progetto per la candidatura è stato predisposto, in collaborazione con gli uffici tecnici dei Comuni coinvolti, dalla società ASM Spa (Azienda Sviluppo Multiservizi) di Settimo T.se, la stessa incaricata dal Comitato Prusst *2010plan* di svolgere le attività di assistenza tecnica al programma.

Nel mese di novembre 2000 è stato siglato il Protocollo di intesa con il Ministero Infrastrutture e dei Trasporti; a un anno di distanza, nel novembre 2001, la convocazione del Tavolo di concertazione fra il Ministero ed il Comitato Prusst ha preceduto e preparato il definitivo Accordo quadro, sottoscritto nel maggio 2002 da Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Piemonte, Provincia di Torino, i Comuni di Settimo T.se, Borgaro T.se e Torino e dai privati.

Il programma consta di 45 interventi, progetti ed azioni di cui 30 di iniziativa pubblica e 15 di iniziativa privata e sviluppa investimenti per un totale di 632 milioni di Euro, di cui 169 milioni di Euro pubblici (circa 7 dei quali finanziati dallo Stato mediante il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed oltre 13 con fondi europei tramite la Regione Piemonte) e 463 milioni di Euro privati nel decennio 2000-2010¹.

Il Prusst *2010plan* si pone l'obiettivo di avviare, su una vasta zona del quadrante nord-est dell'area metropolitana torinese compresa fra il torrente Stura ed il fiume Po, politiche complesse dirette:

- alla riqualificazione dell'ambiente, con particolare riferimento alla mitigazione e compensazione ecologica dell'impatto delle grandi infrastrutture, riqualificazione naturalistica delle aree non ancora urbanizzate e degli spazi interstiziali, bonifica delle aree degradate;
- alla prevenzione dal rischio idrogeologico;
- alla razionalizzazione della mobilità territoriale ed urbana, riferita alla necessità di individuare sistemi di reti alternative per il collegamento tra bacini di traffico, potenziando la rete delle mobilità intercomunale e creando nodi di integrazione intermodale con sistemi di attestamento;
- alla diffusione territoriale dei servizi e delle centralità, definendo politiche di livello intercomunale per l'insediamento di Pmi ed attività terziarie in luoghi strategici del sistema della mobilità.

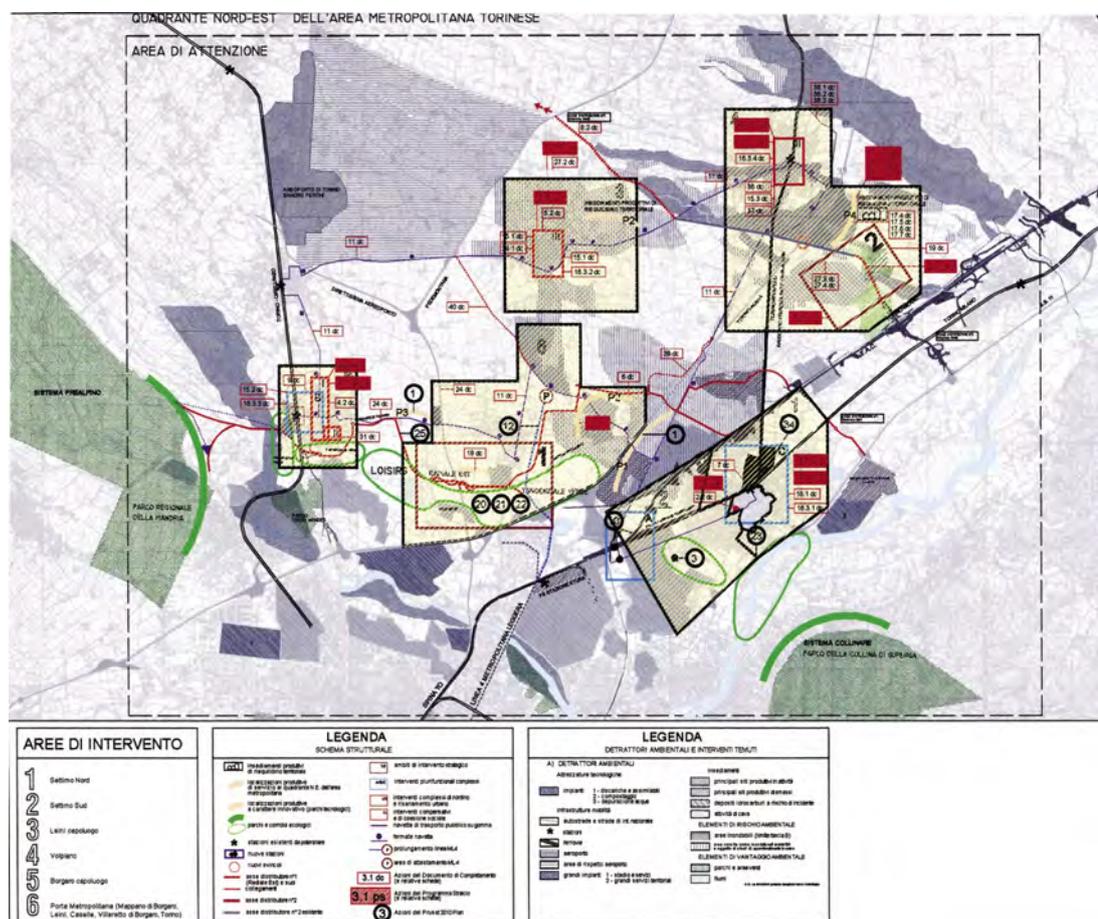
Prusst *2010plan* – Estratto da Planimetria generale.

1. Dei Prusst è interessante sottolineare anche il ruolo che il Ministero ha affidato alle esigue risorse finanziarie di propria competenza le quali non sono state devolute per finanziare la realizzazione di pochi interventi, quanto per sviluppare nuove forme di progettualità fondate sulla possibilità di promuovere, grazie al contributo pubblico, studi di fattibilità urbanistica, economica e finanziaria in base ai quali avviare la progettazione delle azioni previste nei Prusst stessi. Al contributo dello Stato quindi è attribuito il compito di produrre una sorta di amplificazione finanziaria in grado di fare affluire investimenti privati (almeno il 30% del totale) ed altre risorse pubbliche già assegnate, entro un quadro coerente di azioni indirizzate alla riqualificazione della città e del territorio.

Il programma Urban² Italia S+3 nasce come evoluzione dell'originario progetto Pic Urban II S+3 promosso dalla Città di Settimo Torinese che coinvolse nel processo, in qualità di soggetti proponenti, i Comuni limitrofi di Borgaro Torinese, Leini e Volpiano. Lo stesso acronimo S+3, scelto quale nome del progetto, significa appunto "Settimo più tre".

Il programma Pic Urban II S+3 è stato redatto per la partecipazione al bando allegato al Dm 19 luglio 2000 con il quale venivano avviati i programmi promossi dalla Comunità europea e finalizzati alla rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone urbane adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile; la domanda è stata inoltrata al Ministero dei Lpp in data 18/9/2000. Anche la redazione del programma originario e le sue successive evoluzioni è stata realizzata, in collaborazione con gli uffici tecnici dei Comuni coinvolti, dalla società ASM Spa che oggi, a seguito della firma dell'Accordo quadro con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, ha ricevuto l'incarico dai Comuni proponenti per lo svolgimento delle attività di assistenza tecnica e monitoraggio del programma (vedi il caso di Urbana_A_1).

Il progetto Pic Urban II S+3 risultava essere il secondo escluso dai finanziamenti comunitari e quindi il secondo nella graduatoria utile dei programmi che da allora in avanti hanno assunto la denominazione "Urban Italia", con finanziamento del Governo italiano.



Urban Italia S+3 – Estratto da Planimetria generale.

Con Decreto interministeriale del 27 maggio 2002 venivano definite le procedure e le modalità attuative del programma Urban Italia. In esso si disponeva che, per l'utilizzo delle risorse, le Amministrazioni comunali dovessero individuare un "insieme di azioni e di risorse" che costituissero uno stralcio significativo del programma iniziale, tali da mantenere per quanto possibile inalterato l'obiettivo generale del programma.

Il nuovo programma denominato, Programma stralcio, è stato finanziato, oltre che dal contributo ministeriale, da un pari cofinanziamento locale, nonché da risorse private, in percentuale almeno pari a quella prevista dal programma iniziale. Le restanti azioni, non contenute nel Programma stralcio, costituiscono contenuto del Documento di completamento approvato dal Ministero, in sede di Accordo quadro.

Il Programma stralcio di Urban Italia S+3 è stato approvato dai Comuni e trasmesso al Ministero Infrastrutture e Trasporti il 9 dicembre 2002 e da questo approvato con Dm 7 agosto 2003.

2. Anche la composizione delle risorse dei Programmi Urban poggia sul partenariato istituzionale e pubblico-privato: ai finanziamenti comunitari si affiancano altre risorse pubbliche messe a disposizione dai Comuni e risorse private, nonché la compartecipazione pubblico-privata attivata dai Comuni stessi. I Programmi Urban promuovono il coordinamento tra i Fondi strutturali, gli altri strumenti della Comunità riguardanti le aree urbane e le loro politiche, i rapporti fra questi e i programmi generali.

Lo stesso Decreto definiva i successivi passi procedurali necessari per giungere alla firma dell'Accordo quadro sottoscritto nel mese di aprile del 2004 tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti, i Comuni proponenti, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e dai privati mediante delega al Sindaco di Settimo T.se.

Urban Italia S+3 nasce, da un lato, come un primo momento di integrazione ed attuazione del Prusst 2010 plan, dall'altro quale programma di iniziativa dei Comuni inserito nella pianificazione territoriale di area vasta della quale fa propri ed attua gli indirizzi strategici individuati dagli strumenti di programmazione territoriale regionale, provinciale e di livello locale, attraverso l'assunzione delle previsioni degli strumenti di programmazione negoziata (i Patti territoriali del Po e della Stura).

Il programma, comprensivo del Programma stralcio (da attuarsi entro il 2006) e del Documento di completamento (da attuarsi entro il 2008), è costituito complessivamente da 44 interventi, progetti e azioni, di cui 15 inseriti nel programma stralcio e 29 nel Documento di completamento.

Esso prevede un impegno finanziario totale di 341 milioni di Euro, di cui 43 circa di finanziamento pubblico (fra i quali 5 messi a disposizione dallo Stato attraverso la Legge Finanziaria del 2000, e circa 3 erogati con Fondi europei dalla Regione Piemonte).

Urban Italia S+3, ha come obiettivo l'avvio di politiche operative complesse e l'attuazione di strategie particolarmente innovative finalizzate alla rivitalizzazione economica e sociale sostenibile dei centri urbani e dei quartieri degradati delle città proponenti.

Coerentemente sono stati definiti alcuni assi di intervento prioritari:

Asse 1 - riurbanizzazione plurifunzionale ed ecocompatibile degli spazi urbani

Asse 2 - imprenditorialità e patti occupazionali

Asse 3 - integrazione degli emarginati e offerta di servizi base economicamente accessibili

Asse 4 - mobilità e trasporti pubblici integrati

Asse 5 - gestione efficiente delle risorse per ridurre l'inquinamento

Asse 6 - sviluppo delle potenzialità tecnologiche della società dell'informazione

Asse 7- miglioramento della gestione.

Nel Programma stralcio sono riproposti tutti gli Assi prioritari previsti dal programma iniziale complessivo fatta eccezione per l'Asse 6 che è stato inserito nel Documento di completamento.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Settimo Torinese
Urbana srl - Settimo Torinese

IL CASO

Programmi complessi: Prusst 2010plan e Urban Italia S+3

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Territorio intercomunale
Città/territorio storico / aree urbanizzate / aree dismesse / aree non urbanizzate / ambiente naturale / rete infrastrutturale

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Programmi e progetti urbani

RIFERIMENTI

<http://www.asm-torino.it>
Urbanistica Informazioni n.176 / 01