



Provincia di Biella

Assessorato alla
Pianificazione Territoriale

Piano Territoriale Provinciale - Variante n°1

(L. R. 5 dicembre 1977 n. 56 e ss.mm. e ii. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267)
Approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 90-34130 del 17.10.2006

Approvato con deliberazione
del Consiglio Regionale
n. 60-51347 del 1.12.2010

Relazione illustrativa

PRESIDENTE
Sergio Scaramal

**VICE SEGRETARIO
GENERALE REGGENTE**
dott. Davide Zanino

**RESPONSABILE UNICO
DEL PROCEDIMENTO**
Dirigente del Settore
Pianificazione e Sicurezza del Territorio
dott. arch. Maria Luisa Conti

ELABORAZIONE
Ufficio di Piano della
Provincia di Biella

Data redazione: Aprile 2009

I. PRESENTAZIONE	2
LA DIFFICILE AFFERMAZIONE DI UN RUOLO INTERMEDIO.	2
II. POLITICHE TERRITORIALI RINNOVATE ENTRO UN NUOVO SCENARIO ECONOMICO E SOCIALE.....	6
LE IMPLICAZIONI DELLO SCENARIO ECONOMICO E SOCIALE PER LE POLITICHE TERRITORIALI	6
LA SCOMMESSA DELL'INNOVAZIONE.	7
L'INNOVAZIONE TERRITORIALE NELLE POLITICHE DEL PIANO.	8
NUOVI SCENARI E NUOVI POSIZIONAMENTI.	11
III. POLITICHE PER L'INTEGRAZIONE DEL BIELLESE NEL SISTEMA DEI CORRIDOI E DELLE PIATTAFORME INTERREGIONALI IN UNO SCENARIO DI MOBILITA' SOSTENIBILE.....	13
IL BIELLESE NELLE RELAZIONI REGIONALI ED EUROPEE	13
QUADRI, CORRIDOI E PIATTAFORME.	14
LE CARATTERISTICHE SALIENTI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ.....	15
LE CRITICITÀ DEL SISTEMA DI OFFERTA.....	17
SCENARI DI PROGETTO DELLA RETE E INDICATORI DI EFFICACIA DELLE POLITICHE INFRASTRUTTURALI.....	19
IV. LE NUOVE POLITICHE PER LA SICUREZZA DEL TERRITORIO	22
V. I NUOVI CONTENUTI PROGRAMMATICI E NORMATIVI DEL PTP....	26
LA DIMENSIONE PROGRAMMATICA DEL PIANO: GLI OBIETTIVI RINNOVATI.....	26
LA DIMENSIONE REGOLATIVA DEL PIANO: L'INNOVAZIONE NORMATIVA	27
ALLEGATO I - LA DIMENSIONE STRATEGICA DEL PIANO: LA BANCA PROGETTI	30
IL PRUIS DEL RICETTO DI CANDELO	31
IL NUOVO PRUIS DEL COLLEGAMENTO PEDEMONTANO	31
IL PRUIS DELLA VALLEDORA	35
IL PROGRAMMA TERRITORIALE INTEGRATO "BIELLA LABORATORIO TESSILE".	36
IL PROGRAMMA TERRITORIALE INTEGRATO "TERRA DI MEZZO"	39
ALLEGATO II – IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE	41

LA SECONDA STAGIONE DEL PTCP DELLA PROVINCIA DI BIELLA: POLITICHE TERRITORIALI, MANOVRA NORMATIVA, STRATEGIE DI SVILUPPO LOCALE E INNOVAZIONE INFRASTRUTTURALE.

I. PRESENTAZIONE

La difficile affermazione di un ruolo intermedio.

Con l'approvazione del suo primo Piano Territoriale Provinciale da parte della Regione Piemonte, approvazione che è intervenuta nell'ottobre 2006, la Provincia di Biella ha portato a compimento una prima stagione di pianificazione; stagione che si è sostanzialmente sovrapposta alla fase "pioniera" di costruzione e affermazione del ruolo istituzionale della nuova Provincia.

A partire da quel momento, la Provincia di Biella, pur operando in un quadro istituzionale e normativo regionale che la vede come tutte le Province piemontesi ancora relegata ad un ruolo un po' marginale nella gestione delle politiche urbanistiche, ha potuto rafforzare la sua presenza, già sperimentata sul fronte delle politiche per il governo del territorio, estendendola e consolidandola e cominciando ad esercitare una funzione di indirizzo nei confronti della formazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali. con l' avvio della procedura per la costruzione del "Certificato di Piano" (art. 1.9 delle NdA), un avvio naturalmente complesso e non privo di difficoltà, come quello di ogni pratica realmente innovativa.

Con il Certificato di Piano, infatti la Provincia fornisce distintamente a ciascun Comune in modo puntuale e "personalizzato", il quadro degli intenti, delle vocazioni e delle problematiche riconosciute dal PTP e affidate al PRG, accompagnando questa indicazione con la trasmissione delle informazioni e delle conoscenze che la Provincia, sulla scorta del proprio percorso di pianificazione, può mettere a disposizione del Piano Comunale.

Questo modo di intendere il Piano Territoriale come uno strumento vicino e presente alle esigenze del territorio, concorre a promuovere la Provincia come interlocutore autorevole ed affidabile per il sistema delle Autonomie Locali ed in particolare per i Comuni, fornendo un concreto supporto e sostegno alla istituzione più direttamente impegnata a dare risposta, con la propria azione di pianificazione urbanistica, alla domanda insediativa delle

famiglie e delle imprese oggi presenti nel territorio biellese ma anche a quelle che in questo territorio si vorrebbero attrarre, facendo leva sulla sua qualità ambientale e sociale.

La risposta "urbanistica" dei sistemi locali deve sempre più essere in grado di assicurare quelle condizioni di sicurezza, salubrità, qualità e identità paesistica, vivibilità, che segnano ormai la domanda presente e futura della società europea.

In questa direzione, l'attività di supporto e coordinamento della pianificazione urbanistica, esercitata dalla Provincia a partire dagli obiettivi e dalle politiche territoriali messe in campo dal PTP vigente e oggi aggiornati e rivisitati, contribuisce a dare importanti argomenti e rende riconoscibile una funzione di animazione e garanzia della *governance* dei sistemi locali, che sempre più vuole assumere la Provincia di Biella.

Già con il Piano adottato nel 2004 dopo una fase di elaborazione e confronto con le istituzioni locali che si era sviluppata a partire dalla fine degli anni '90, la Provincia di Biella aveva intrapreso il suo percorso di pianificazione avendo piena consapevolezza della vastità dell'orizzonte tematico e problematico con cui era chiamata a misurarsi e della necessità di intraprenderlo con approcci progressivi ed incrementali.

Approcci che le consentissero di commisurare obiettivi ed ambizioni con la concreta praticabilità operativa delle politiche e con un accreditamento da conquistare progressivamente assieme alle risorse necessarie per esercitare il proprio ruolo con efficacia.

Anche per questa ragione non è stato difficile, una volta ottenuta l'approvazione da parte della Regione Piemonte del Primo Piano Territoriale Provinciale mettere in cantiere una rivisitazione dello strumento di pianificazione territoriale della Provincia

Questa intenzione politico-amministrativa ha dato luogo ad un impegno di elaborazione tecnica che per un verso ha inteso aggiornare l'orizzonte programmatico del Piano e per l'altro verso ha posto mano agli approfondimenti tematici più impellenti.

Sul primo fronte, quello programmatico, l'esito dell'aggiornamento prodotto è leggibile innanzitutto nel nuovo documento programmatico, significativamente rivisto nella sua articolazione e nella sua struttura, oltre che implementato nei suoi contenuti tenuto anche conto delle esperienze di programmazione

integrata cui gli enti locali hanno dato vita in occasione della formazione dei Programmi Territoriali Integrati (Biella Laboratorio Tessile, Terra di Mezzo).

Sul secondo versante, diagnostico e interpretativo, le novità di maggior rilievo sono costituite in prima istanza dall'importante contributo della ricerca IRES sulla situazione socio-economica del Biellese, che viene a colmare una lacuna della fase di impianto del PTP.

Per altro verso un contributo rilevante alla verifica e alla messa a punto dell'assetto territoriale e infrastrutturale provinciale viene dall'approfondimento sui temi della mobilità che è stato appositamente condotto nel 2006-2007 completando così una dotazione logistica del Piano che contribuisce ad arricchire il sistema informativo territoriale ambientale (SITA) attrezzando l'ambito tematico della mobilità con strumenti di analisi e di simulazione innovativi.

L'altro importante ambito di indagine ulteriormente sviluppato ha riguardato il tema della sicurezza territoriale lungo l'asta del Torrente Strona, a cui si è dedicato un dettagliato studio i cui esiti sono propedeutici alla sottoscrizione dell'intesa con l'Autorità di Bacino del Po e la Regione Piemonte per modificare e integrare il Piano di Assetto Idrogeologico.

Di questi contributi si dà più ampiamente conto nel seguito di questa relazione illustrativa.

Nell'occasione di questa generale rivisitazione del Piano ci si è naturalmente dovuti misurare con l'innovazione del quadro legislativo e degli strumenti di programmazione e di pianificazione generale e settoriale che nel frattempo è venuta maturando.

L'innovazione del quadro normativo si riflette in particolare sulla disciplina delle trasformazioni territoriali e implica un contestuale orientamento alla conservazione delle risorse primarie a partire dalla risorsa suolo unitamente al tema del paesaggio nella definizione data dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP).

Di particolare rilievo risulta inoltre il tema degli insediamenti commerciali, per la sistematicità dei riferimenti alla pianificazione urbanistica con cui il PTP si deve misurare.

Non trascurabile neppure il tema degli impianti per lo smaltimento dei rifiuti e dell'attribuzione al piano territoriale del compito di definizione dei criteri per l'individuazione dei siti e delle aree non idonee ad ospitare gli impianti.

Relativamente alla sicurezza del territorio vengono introdotte le integrazioni riguardanti la pericolosità idraulica (laddove l'apparato conoscitivo del PTP ha sviluppato le specificazioni di dettaglio richieste dal P.A.I.), le conseguenti misure di mitigazione del rischio e le possibili innovazioni perequative che la disciplina urbanistica potrà assumere.

Questa riedizione del PTP si è misurata con le innovazioni normative in materia ambientale prodotte dal decreto legislativo 152/2006 aprendo a tal fine un confronto con l'autorità ambientale regionale per coniugare e conciliare i due livelli normativi (nazionale e regionale) attualmente operanti e tradurre le linee guida regionali nel Rapporto Ambientale che accompagna la presente variante.

L'occasione della stesura del Rapporto Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica della Variante ha sicuramente prodotto una maggiore consapevolezza e convinzione di quanto e come il P.T.P. e la sua logistica possano concorrere significativamente a coniugare il governo del territorio con gli obiettivi di sostenibilità e a predisporre strumenti affidabili per il monitoraggio delle politiche urbanistiche.

Dopo la fase di impianto che ha accreditato la Provincia come partner autorevole della Regione nelle questioni dell'area vasta è cominciata la "parte più difficile dell'impresa". Che è quella di misurarsi con le politiche per l'innovazione territoriale e lo sviluppo sostenibile e con le esigenze di una loro regolazione sempre più sofisticata.

Il ruolo della Provincia si gioca così nella dimostrazione della capacità di produrre valore aggiunto nei confronti dei sistemi locali.

II. POLITICHE TERRITORIALI RINNOVATE ENTRO UN NUOVO SCENARIO ECONOMICO E SOCIALE

Le implicazioni dello scenario economico e sociale per le politiche territoriali

Una nuova lettura dello scenario economico e sociale della Provincia come quella che è stata operata dall'I.R.E.S. Piemonte porta nuovi argomenti al tavolo della pianificazione territoriale provinciale e suggerisce riflessioni importanti per il piano e per la sua dimensione strategica.

Una maggiore consapevolezza delle tendenze e delle criticità presenti nello scenario socio-economico locale costituisce infatti la premessa per delineare una strategia attraverso la quale rileggere e rinnovare i contenuti del Piano. Una strategia che parte dalla constatazione che il Biellese è un territorio che ha scritto pagine importanti della storia industriale d'Italia ma che da tempo è investito da una transizione onerosa che sta selezionando i settori di punta del comparto produttivo della tradizione tessile e che lascia scoperte parte delle risorse umane e strumentali che questa ha sin qui mobilitato, risorse che faticano a ri-orientarsi e a rendersi disponibili per nuovi cicli e su nuove traiettorie di sviluppo.

Interpretare la congiuntura attuale con ottimismo e determinazione significa comprendere come possa giocare al meglio le sue carte la parte "vincente" del settore tessile, quali sono le sue esigenze, quale è la sua portata e quale il contributo che può portare al successo del territorio biellese nel suo insieme. Un territorio di consolidata civiltà urbana e manifatturiera come quello biellese può sicuramente candidarsi a rappresentare una economia importante per nuove culture industriali, tanto più quanto le politiche di intervento, quelle regionali non meno di quelle "distrettuali", siano ben consapevoli di come vada ormai restringendosi lo spazio per una crescita terziaria "senza industria", sostanzialmente trainata dai consumi interni; tanto più ora che è passata la stagione della crescita tumultuosa dei centri commerciali ed è ormai giunto a termine il più lungo ed intenso ciclo immobiliare che il nostro paese (in linea e sulla scorta della congiuntura internazionale) ha conosciuto nell'arco della sua storia moderna.

Al tempo stesso la comunità biellese deve interrogarsi con tempestività ed efficacia su come è possibile impegnare le riserve di capacità professionale che non si riconoscono più nel sistema della produzione tessile, per quanto

estesi siano i limiti entro i quali lo si sappia descrivere, dovendo per di più registrare la condizione, tutt'altro che tranquillizzante, di un forte invecchiamento della popolazione presente.

Non a caso l'esplorazione strategica e operativa della programmazione territoriale integrata coordinata dal comune capoluogo ha iscritto nella propria insegna la vocazione tessile di Biella e l'esigenza di misurarsi con la frontiera della sperimentazione: "Biella laboratorio tessile". Una scelta che da continuità e propone nuovi orizzonti ad una attenzione già molto presente nelle istituzioni locali, oltre che tra i soggetti imprenditoriali. Un'attenzione ben rappresentata dalle iniziative formative di Città degli Studi e da quelle di certificazione che hanno in Tessile & Salute il proprio riferimento, iniziative proiettate ormai in un orizzonte di piena internazionalizzazione.

La conferma della vocazione manifatturiera del biellese attraversa dunque il percorso del Piano Territoriale Provinciale in questa sua prima variante di aggiornamento e adeguamento, e si riflette nella consapevolezza del piano tanto per ciò che attiene le condizioni infrastrutturali che per la più ampia ricerca di costruire condizioni di ambiente favorevoli allo sviluppo, declinato nelle sue chiavi di sostenibilità.

Sul fronte delle condizioni infrastrutturali il Piano Territoriale promuove la ricerca di un maggior grado di apertura del territorio provinciale nella rete delle relazioni di area vasta del contesto padano e nei corridoi transnazionali attorno a cui si va agglutinando la politica comunitaria dei trasporti, facendo leva tanto sul vettore autostradale come su quello ferroviario. Di non minor rilievo la conferma di una strategia insediativa che per le attività produttive punta alla stagione delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA), in una fase in cui, in tutto il paese, si sta cercando di passare dalla proposizione di un modello alla sperimentazione delle sue concrete declinazioni.

La scommessa dell'innovazione.

Una scommessa sull'aumento di competitività e produttività del sistema non può che essere una scommessa sulla innovazione.

Sulla innovazione dei prodotti e dei processi di produzione, innanzitutto, fronte sul quale le energie imprenditoriali del sistema biellese sembrerebbero poter ancora dare buona prova di sé, anche nei settori più maturi come è per l'appunto quello tessile. Ma anche sul fronte di una più generale "innovazione

territoriale", ovvero di un processo più esteso e sistematico, non confinato entro gli spazi della produzione e dell'economia ma portatore di una sua pervasività, capace di rendere visibile, anche nella produzione di valori culturali condivisi, l'azione di una comunità verso un progetto di futuro percepito come opportunità e non più come minaccia.

L'innovazione territoriale proposta dalla revisione del Piano Territoriale si pone dunque come elemento trasversale rispetto a tutte le politiche che introduce, esplorando e facendo proprie diverse dimensioni dell'istanza innovativa:

- l'innovazione territoriale come innovazione del panorama di funzioni presenti in un determinato territorio (in questa direzione può essere letto, ad esempio l'insediamento di funzioni formative universitarie, di ricerca, etc);
- l'innovazione territoriale come innovazione del panorama di soggetti presenti in un determinato territorio (in questa direzione possono essere letti processi di attrazione di imprese, di talenti e di istituzioni internazionali, quelli di internazionalizzazione delle imprese, la crescita di ruolo del terzo settore ma anche l'immigrazione come riserva potenziale di nuovi attori innovativi);
- l'innovazione territoriale come innovazione delle tecnologie operanti in un determinato territorio (in questa direzione possono essere letti i processi di innovazione delle tecnologie per le produzioni, l'ecologia, l'energia);
- l'innovazione territoriale come innovazione dell'immagine di un determinato territorio (in questa direzione possono essere letti in particolare processi di riqualificazione urbana, di valorizzazione del paesaggio, di riorganizzazione dell'offerta culturale, etc.);
- l'innovazione territoriale come innovazione organizzativa nei soggetti e nelle reti operanti in un determinato territorio (in questa direzione possono essere letti processi di formazione di reti, di ascolto e partecipazione, le modifiche del modello di welfare, etc.).

L'innovazione territoriale nelle politiche del piano.

La stagione della economia della conoscenza, assunta come riferimento comunitario dalla Strategia di Lisbona e proposta come scenario principe di

riferimento dalla pianificazione regionale, è lo sfondo entro cui ha preso corpo la strategia territoriale di riposizionamento competitivo del sistema produttivo. Strategia che trova espressione nel polo dell'innovazione, ovvero in un'iniziativa di rafforzamento del ruolo competitivo del biellese nello scenario evolutivo internazionale, adeguando in modo rapido e innovativo gli elementi del sistema (le imprese, la ricerca e l'università, le connessioni) alle nuove esigenze dettate dalla concorrenza dei paesi emergenti.

Un polo per promuovere la cooperazione tra imprese, favorire il trasferimento tecnologico delle conoscenze e la creazione di rapporti di collaborazione con i migliori centri di ricerca mondiali specializzati nel tessile e nei settori collegati attraverso una struttura operativa che consenta di fornire alle imprese il supporto allo sviluppo di nuove strategie di ricerca e di innovazione e che sia un presidio della qualità, del controllo e della tutela dei prodotti, anche per ciò che concerne la qualità dei processi di trasformazione.

In questo contesto, aspetto non secondario è il potenziamento dell'offerta formativa di Città degli Studi, attraverso un progetto di internazionalizzazione dei servizi offerti e l'organizzazione di un sistema integrato di iniziative a supporto delle imprese e delle risorse umane che partecipano ai processi ideativi, produttivi e commerciali. Obiettivo di questa strategia è quella di rafforzare l'offerta formativa locale al fine di creare figure professionali atte a coniugare componenti culturali e creative con quelle più marcatamente legate alla produzione che costituiscano una nuova classe dirigente capace di favorire la transizione delle imprese locali ad una nuova dimensione nella competizione globale. Integrato in questa strategia innovativa è l'obiettivo di rafforzare il sistema delle reti di comunicazione immateriale attraverso la realizzazione di reti di comunicazione terrestri e wireless finalizzate ad adeguare il territorio a nuove esigenze e modalità comunicative.

Altra politica sui cui fa riferimento la strategia di innovazione territoriale è il Distretto Culturale, che si propone di rendere visibile la scelta di "accompagnare la transizione verso una nuova economia" e un rinnovato ciclo di sviluppo territoriale, con una manovra - condivisa socialmente - che agisca sulla formazione, sulla ricerca della qualità, sulla creatività, sul paesaggio, con la selezione e il consolidamento di nuove reti, corte e lunghe, che esaltino le attitudini creative e le presentino come il nuovo grande progetto del "mondo" biellese, in grado di dare un senso nuovo (e una nuova attrattività) all'abitare, al lavorare, al frequentare le terre padane in questa parte sub-alpina di antica

tradizione manifatturiera. Nuove traiettorie di sviluppo, nuove leadership, nuovi patti, patti chiari e misurabili.

Il Distretto Culturale può essere una metafora forte del progetto di futuro che sta cercando di prendere forma nel Biellese (anche, ma non solo) con il contributo della Provincia, esplorando le nuove frontiere dell'economia della conoscenza. Può esserlo perché interpreta lo sforzo in atto da tempo di "mettere in rete" quanto già si muove sui fronti dell'innovazione e soddisfa l'esigenza di "dare senso e misura" al progetto di futuro.

Individuare gli obiettivi del Distretto Culturale vuol dire esplicitare le attese e condividerle: il cambiamento della struttura economica che ci si attende e le trasformazioni sociali di non minor peso che debbono essere strettamente legate ad essa, come i livelli di scolarizzazione, la "qualità della vita" e la stessa speranza di vita, la capacità di trattenere o addirittura attrarre una nuova "classe creativa".

Si vuole operare in definitiva per un cambiamento di struttura che potrebbe assumere almeno tre connotati principali:

- a) un aumento dei consumi interni determinato dalla capacità di attrarre visitatori e fruitori, quindi di una crescita di peso dell'economia turistica e dei servizi, a partire dal sistema di risorse che il biellese offre in termini di fruizione storico-culturale e ambientale, innanzitutto a partire dalla nuova stagione di valorizzazione paesistica che sembra profilarsi nella programmazione regionale a partire dalla Convenzione Europea e dal nuovo Codice dei beni culturali;
- b) un miglioramento del valore aggiunto delle produzioni (industriali) tradizionali determinato dagli investimenti in immagine/creatività e dunque dal successo del miglior posizionamento dei prodotti della filiera tessile biellese e nella invenzione di nuovi prodotti;
- c) il consolidamento di un insieme di attività a base creativa orientate ad offrire servizi alle imprese, trainata dalla domanda industriale locale, ma poi autonomamente capace di collocare la propria offerta in un mercato ancora più vasto di quello locale.

Nuovi scenari e nuovi posizionamenti.

La stagione della economia della conoscenza costituisce dunque la cornice entro la quale si debbono riconsiderare le condizioni della competizione tra territori e del posizionamento di questi in quadri di relazioni territoriali sempre più vasti.

Tema rilevante per il Biellese che si è in più di una circostanza interrogato sulla sua rappresentazione migliore nella scena delle relazioni di rango regionale: essere l'estremo orientale della piccola metropoli torinese o invece l'estremo occidentale della grande metropoli milanese? o, piuttosto, leggersi e proporsi come nodo (tutt'altro che marginale) di una metropoli super-regionale che deve sapersi muovere in un ambiente competitivo davvero.

Un tema rilevante non solo per le scelte logistiche ed infrastrutturali ma anche per le politiche che agiscono sui fattori più critici della competitività, a partire dalla ricerca e dal capitale umano, consapevoli che per una stagione competitiva e selettiva come questa non ci si può affidare a una formazione di routine o di "seconda fascia".

Un tema ed una attenzione da avere ben presente, anche per saper generare quelle "economie urbanistiche" che devono essere pronte a garantire condizioni di accoglienza apprezzabili per uno standard europeo, condizioni locali che la cooperazione tra Provincia e Comuni deve sapere garantire per affermarsi e contare di più nelle partite da giocare tra la Regione del Po e l'Europa.

In gioco è dunque il tema della qualità urbana, che è riconoscibile nelle condizioni di accoglienza, accessibilità, formazione, cultura, diffuse nel territorio e nella sua gente; misurandola in termini di fungibilità, ricchezza e articolazione delle dotazioni di servizi, con una componente, quella organizzativa, che è arbitra dell'equilibrio tra qualità e prezzo e che risulterà quindi determinante nell'orientare la scelta localizzativa delle famiglie e delle imprese alla scala padana ed europea.

Essere competitivi non si può se il sistema economico, produttivo, finanziario non è sicuro ed efficiente e se affidabili ed efficienti non sono le sue istituzioni, se non si recupera seriamente in produttività.

Ne si può essere equi, in termini sociali e spaziali, se si è perduta la capacità di generare stabilmente risorse che possano essere redistribuite senza

intaccare il capitale sociale ed ambientale; ne si può, senza essere efficienti ed equi, essere in ultima istanza, sostenibili.

La esplorazione recente e la messa in valore di tutto ciò che punta su un recupero di produttività del sistema biellese agendo sulla creatività, la cultura e la innovazione “dentro la tradizione manifatturiera”, sembra dunque proprio la via più convincente per aprire una stagione nuova.

La manovra per rafforzare le reti lunghe che consentono di scambiare “da e per il mondo” informazioni, persone, merci (nell’ordine), come la manovra sulle reti corte per creare economie e sinergie “di piattaforma” e inframetropolitane, vedono Biella (e il Piano Territoriale Provinciale per la sua parte) impegnata nello sforzo di definire politiche infrastrutturali efficaci assieme alle Province contermini (dalle ferrovie minori in qua), per accrescere il proprio potenziale di dotazioni e innalzare lo standard di accessibilità di cui fruire, per mettere in gioco al meglio i propri fattori localizzativi e per generare una progettualità nuova e più efficace.

III. POLITICHE PER L'INTEGRAZIONE DEL BIELLESE NEL SISTEMA DEI CORRIDOI E DELLE PIATTAFORME INTERREGIONALI IN UNO SCENARIO DI MOBILITA' SOSTENIBILE.

La volontà di prefigurare i possibili scenari del sistema infrastrutturale a partire da una puntuale ricostruzione del quadro attuale della mobilità e delle sue prevedibili evoluzioni si prefigge l'obiettivo di affrontare il tema delle connessioni alle reti infrastrutturali in un'ottica di strategia territoriale complessiva .

Il tema delle connessioni alle reti infrastrutturali è affrontato considerando le relazioni economiche e territoriali del Biellese nello scenario europeo dei corridoi transnazionali (nel più ampio significato che ad essi è stato attribuito dallo SDEC rispetto alla originaria configurazione solo trasportistica e nella prospettiva delle piattaforme territoriali individuate dal Disegno Strategico Nazionale).

La variante al PTP assume pertanto per il tema infrastrutturale il risultato dell'esplorazione degli scenari conseguenti alle politiche già attivate e alle ulteriori opzioni programmatiche indagate alla luce di una strategia territoriale che considera il Biellese parte di un sistema territoriale esteso (il quadrante nord-occidentale), invece che circoscritto ai soli confini provinciali.

II Biellese nelle relazioni regionali ed europee

In questo primo scorcio del XXI secolo si sta verificando una profonda evoluzione degli scenari territoriali in relazione alle nuove configurazioni della divisione internazionale del lavoro e della riorganizzazione dei flussi commerciali a lungo raggio (in particolare in relazione alla crescita dell'est asiatico e alla nuova centralità del mediterraneo) ma anche in funzione di una cospicua accelerazione dei processi di riorganizzazione metropolitana delle relazioni di breve medio raggio (in particolare in ambiti come la megalopoli padana particolarmente sollecitati dalle dinamiche insediative).

Questo scenario conferma con immediata evidenza l'importanza che può assumere il sistema delle comunicazioni nella competitività economica dei sistemi locali. Nell'attuale sistema economico, infatti, il fare rete e l'essere connessi alle reti di comunicazione, materiali e immateriali, rappresenta un

elemento fondamentale per la crescita del sistema oltre che per il mantenimento dei livelli di sviluppo raggiunti.

Questo è tanto più vero in una realtà come quella biellese, sede di un importante distretto manifatturiero, potenziale crocevia di importanti relazioni transnazionali (tra Italia, Svizzera e Francia con i valichi del Sempione e del Monte Bianco), a fronte di progetti di infrastrutturazione di rilevanza europea (corridoio n°5 e itinerario pedemontano; corridoio dei due mari – Genova Rotterdam - con i nuovi collegamenti ferroviari del Loetchnberg e del Gottardo di imminente entrata in esercizio).

Quadri, Corridoi e Piattaforme.

La necessaria ricerca di un posizionamento strategico del biellese parte dunque dal nuovo quadro di riferimento territoriale rappresentato dal Disegno Strategico Nazionale e dal suo stretto e delicato intreccio con il Quadro Strategico Nazionale.

Quadro Strategico che, con gli strumenti regionali per la programmazione dei fondi strutturali comunitari per il periodo 2007-2013, costituirà il più rilevante riferimento finanziario dei prossimi anni.

Il dato che emerge, entro questo nuovo quadro di riferimento è quello rappresentato dal riorientamento dei flussi di scambio globali sull'asse Europa-Asia; flussi che, attraversando Suez, pongono in una posizione privilegiata i porti dell'arco settentrionale del mediterraneo rispetto ai loro competitori del Nord Europa.

Il Disegno strategico nazionale rimette in gioco, nel solo quadrante nord occidentale del paese tre piattaforme territoriali transnazionali: il Corridoio V – Ovest, il Corridoio dei due mari e l'asse Tevere, due delle quali interessano direttamente il sistema territoriale biellese.

In particolare il corridoio V Ovest, nella sua formulazione di Piattaforma Transnazionale Strategica, interessa tanto la direttrice Milano-Torino-Lione quanto la connessione costiera ligure-provenzale (avendo specifica considerazione della prospettata integrazione delle Autostrade del mare) e ripropone l'ambiente geopolitico più tradizionale entro il quale si sono sempre collocate le riflessioni sulle politiche infrastrutturali di rango elevato del Biellese.

Il Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam può rappresentare peraltro un elemento di nuova attenzione per la politica territoriale biellese.

Il Corridoio dei due mari si inserisce pienamente nel nuovo quadro delle relazioni commerciali transcontinentali e potrà contare già nel breve periodo sul significativo rafforzamento conseguente alla entrata in esercizio dei nuovi tunnel ferroviari del Loetschberg e del Gottardo.

Esso si propone come una opportunità di tutto rilievo per l'area biellese che con il completamento del suo asse pedemontano in direzione di Romagnano Sesia, intercetterebbe l'Autostrada Voltri Sempione.

Questa nuova attenzione alle piattaforme territoriali conferma su un altro versante l'esigenza di considerare in modo sempre più integrato il sistema di mobilità all'interno dei corridoi e delle piattaforme, avendo in questo una specifica attenzione al significato e al ruolo delle relazioni ferroviarie, in particolare sull'asse della linea ad Alta Capacità Torino - Trieste.

In questa situazione pare quanto mai opportuno mantenere alta l'attenzione sui possibili ruoli territoriali di un nodo come quello di Santhià per il quale si era avanzata da parte biellese la proposta di una sua organizzazione come stazione "in linea" dell'Alta Capacità stessa a servizio, oltre che del Biellese, del Canavese e della Valle d'Aosta.

Al tempo stesso la questione delle piattaforme territoriali propone l'esigenza di ridiscutere e verificare la articolazione dei nodi intermodali del sistema regionale e le sue diverse configurazioni avendo particolare attenzione alle esigenze dei porti liguri, nodi critici di ogni possibile rilancio di un ruolo logistico primario della valle padana.

Un pieno apprezzamento dello scenario nazionale e interregionale, delle opzioni aperte e delle poste in gioco a questo livello, pare dunque essere una condizione necessaria per ridurre incertezze e criticità nella definizione del sistema di connessione ai corridoi autostradali.

Le caratteristiche salienti della domanda di mobilità.

Il quadro della domanda di mobilità provinciale è fortemente orientato verso il mezzo automobilistico privato principalmente a causa di un sistema insediativo fortemente dispersivo, frammentato e rarefatto.

Secondo le statistiche Istat sugli spostamenti pendolari dei residenti che hanno come origine e/o destinazione il territorio biellese, nel 2001 l'automobile, assorbe quasi l'80 per cento del totale degli spostamenti per raggiungere il luogo di studio e lavoro. L'impiego del mezzo pubblico, appare sostanzialmente limitato agli studenti, che lo utilizzano ancora in quasi il 25% dei casi, mentre appare pressoché nullo l'impiego del trasporto pubblico da parte dei lavoratori (complessivamente il 2,5%).

Una specifica indagine rivolta agli automobilisti effettuata nel 2005 ha fatto emergere che le ragioni del mancato impiego del mezzo pubblico sono principalmente ascrivibili, per quasi un terzo delle persone (32%), al giudizio di scarso comfort del servizio, seguito dalla lontananza delle fermate (15%) e alla lunga attesa alle stesse (9%).

Una consistente percentuale di persone (16%) non utilizza il mezzo pubblico per la reale impossibilità ad usufruirne "per motivi di lavoro" (spostamenti tra più clienti, merce o attrezzi in auto, ecc.).

Se si considera che la mobilità pendolare (tendenzialmente più adatta ad essere assorbita da servizi con percorsi costanti e cadenzati quali quelli del trasporto di linea) costituisce ormai una quota circa pari a non più della metà della domanda totale di mobilità, è quindi evidente che per il territorio biellese, anche all'interno di una strategia di riequilibrio modale dei trasporti e di attenzione prioritaria ai temi della sostenibilità, la gestione e la pianificazione della rete viabilistica rimane una questione centrale, se non altro come prospettiva di breve - medio termine, con un'attenzione particolarmente necessaria alle sue potenziali conseguenze ambientali.

La mobilità motorizzata privata si caratterizza, quanto a origini/destinazioni degli spostamenti, essenzialmente come una domanda che ha le proprie ragioni all'interno del territorio provinciale: la mobilità interna (che ha origine e destinazione nella provincia) rappresenta quasi i due terzi del totale, mentre quella che esce o entra dal confine provinciale rappresenta un terzo; di questa il traffico di puro attraversamento è il 12% ed è in larga parte (70%) concentrato sul nastro autostradale.

Completamente diverso il discorso per quanto riguarda il traffico pesante (il cui peso è circa l'8% della mobilità complessiva), dove lo scambio con l'esterno ed il traffico che si sviluppa completamente all'interno della Provincia risultano equivalenti. Il trasporto merci su gomma all'interno del territorio

viene esercito in quasi quattro casi su dieci con furgoni e autocarri di peso non superiore a 35 quintali, in analogia percentuale con autotreni e autoarticolati con peso superiore a 12 tonnellate e in misura inferiore con altre tipologie di mezzi, con una portata media complessiva su tutti i mezzi di 13 tonnellate.

Non tutti i viaggi avvengono però a pieno carico, gli spostamenti di mezzi pieni o quasi pieni riguardano solo il 14% del totale, contro una percentuale doppia (29%) di viaggi compiuti con mezzo completamente scarico; la percentuale media di carico si attesta sul 33%.

Le criticità del sistema di offerta

La rete viaria nella Provincia di Biella, che come visto è chiamata a soddisfare una parte consistente della domanda di mobilità, si presenta con una conformazione fortemente radiocentrica sul capoluogo e con una polarizzazione secondaria attorno a Cossato, su cui converge la principale relazione con il territorio montano, rappresentato dalla Valle Mosso.

I flussi di traffico più consistenti nell'ora di punta del mattino sono diretti verso le zone industriali di Vigliano Biellese e Cossato (nuova variante alla ex. S.S. 142); sulla direttrice che collega Biella a Verrone (ex S.S. 230); sulla strada limitrofa che collega Sandigliano al capoluogo (ex S.S. 143); nell'asse stradale che proviene dalla zona di Vernato; nella provenienza che da ovest (Muzzano, Occhieppo) entra nel capoluogo (ex S.S. 338); sulla direttrice da Pavignano.

Questa concentrazione di flussi veicolari comporta alcune situazioni di congestione della circolazione.

In corrispondenza del capoluogo vi sono numerosi casi in cui l'arco stradale al mattino si presenta congestionato: nelle direzioni sud (da Verrone e da Sandigliano), est (raccordo tra la ex S.S. 142 e la nuova variante, ma anche la ex S.S. 142 in corrispondenza di Vigliano Biellese), nord (Chiavazza e Biella centro) e ovest (ex S.S. 338), in alcuni tratti della strada da Biella a Sandigliano (ex S.S. 143), in corrispondenza dell'abitato di Gaglianico.

Anche sul resto del territorio provinciale sono presenti situazioni locali di criticità: in corrispondenza di Mongrando, ancora sulla ex S.S. 338; in uscita da Vallemosso, sulla strada in direzione di Crevacuore (S.P. 235); in

corrispondenza di Crevacuore, su tutto il tratto di S.P. 235 prossimo al confine provinciale verso Borgosesia.

Per quanto riguarda le intersezioni, i maggior problemi di fluidità della circolazione si presentano sempre attorno al capoluogo, all'interno dell'area urbana di Cossato e in corrispondenza di Vallemosso.

Per quanto riguarda la città di Biella, le intersezioni con maggiori problemi appaiono quelle poste ad ovest del centro, sulla ex S.S. 338, mentre a Cossato la criticità dei nodi è presente negli snodi della S.P. 232 e della ex S.S. 142.

In sintesi sono presenti sul territorio provinciale otto ambiti critici sotto il profilo della funzionalità della rete:

1. l'accesso a Biella da ovest;
2. l'accesso a Biella dalla Valle Cervo;
3. l'accesso a Biella da sud sul quale le criticità sono diffuse su ampi tratti;
4. l'attraversamento del centro urbano di Candelo;
5. l'attraversamento di Mongrando (ex S.S. 338);
6. l'ambito urbano di Cossato;
7. l'ambito di Vallemosso;
8. l'ambito di Cavaglià, dove forte è la presenza di flussi destinati all'autostrada.

Sotto il profilo della sicurezza della circolazione, come evidenziato dalla distribuzione degli incidenti stradali, emergono come critici i medesimi ambiti.

Per quanto riguarda la componente ambientale, i principali ambiti critici riguardano l'attraversamento da parte delle infrastrutture stradali esistenti di aree sensibili meritevoli di particolare tutela. Volumi di traffico sostanziosi sono presenti in alcuni attraversamenti di centri abitati, in particolare di Biella, Cossato, Occhieppo Inferiore, Candelo, Gaglianico, Ponderano, Mongrando, Salussola e Cavaglià.

In generale tutte le criticità presenti nello stato attuale sono destinate ad acuirsi e nuove criticità potranno manifestarsi in prospettiva futura per l'incremento della mobilità.

Scenari di progetto della rete e indicatori di efficacia delle politiche infrastrutturali

Le conclusioni cui si è approdati, attraverso una valutazione sistemica e integrata delle condizioni della domanda e delle caratteristiche e criticità dell'offerta, riguardano principalmente l'esigenza di realizzare una rete primaria di connessioni interurbane con caratteri di efficienza e continuità, obiettivo conseguibile attraverso alcuni interventi mirati di potenziamento della maglia viaria realizzabili nel medio periodo.

Le valutazioni sono state condotte attraverso la comparazione di scenari modellizzati che consentono di misurare le performance complessive del sistema della mobilità veicolare nelle diverse configurazioni di rete considerate.

La situazione attuale (scenario 0) è caratterizzata da un costo sociale della mobilità relativamente contenuto, con un *tempo medio di spostamento* di circa 18 minuti.

Gli interventi programmati tendono a completare il sistema tangenziale della città di Biella e a risolvere il problema del suo attraversamento in direzione est – ovest, migliorando l'accessibilità ai nuovi poli urbani di rilevanza territoriale (ospedale, centro commerciale), a migliorare l'accessibilità al territorio montano (in particolare con il completamento della variante alla Statale di Valle Mosso), oltre ad intervenire su criticità puntuali esterne all'area urbana centrale con effetti più limitati sulle condizioni generali della circolazione.

Il completamento delle opere in corso e di quelle già programmate e finanziate (scenari 1 e 2), migliorerebbero leggermente le performance della rete, con un tempo medio di spostamento che passerebbe dagli attuali dai 18,1 minuti dello scenario 0 a 17,8 dello scenario 1 e 17,5 dello scenario 2.

Questa situazione è però destinata ad entrare rapidamente in crisi per effetto della generale crescente domanda di mobilità per un aumento del numero di spostamenti sulla rete stimato al 2015 nell'ordine del 30%.

Al 2015, in assenza di nuovi interventi infrastrutturali e regolativi sulla rete (scenario 00a), il tempo medio di spostamento peggiorerebbe di oltre il 30%. Anche le opere realizzate ed in corso di realizzazione non appaiono sufficienti a contenere gli effetti negativi imposti alla rete dall'aumento della domanda di

mobilità: se attualmente bastano in media 18 minuti per spostarsi, tale tempo sale a circa 20 minuti nella prospettiva di un aumento tendenziale della domanda.

Il sistema territoriale richiede quindi una risposta più articolata con interventi strutturali che integrino il quadro attuale delle previsioni, migliorando in particolare la connessione del capoluogo con i principali recapiti urbani extraprovinciali e con la rete autostradale, oltre a rendere evidente l'esigenza di una integrazione delle strategie per la mobilità di livello urbano e provinciale.

Il disegno infrastrutturale delineato a livello provinciale prevede la riqualificazione del collegamento con Vercelli attraverso la "Trossi"; il potenziamento del sistema delle connessioni ad est con la A26 e a sud-ovest con la A4 attraverso il completamento del collegamento pedemontano piemontese

La sistemazione parziale della "Trossi", attraverso la realizzazione di opere di traffic calming (scenario 3), non comporta effetti quantitativi rilevanti nel bilancio della mobilità provinciale, dal momento che il tempo medio di spostamento subisce addirittura un leggero aumento, soprattutto per quanto riguarda il traffico merci.

La situazione migliora invece considerevolmente con la rifunzionalizzazione completa della "Trossi" (scenario 4), dove si assiste ad una diminuzione del tempo medio di spostamento da 20 a 19,5 minuti per il trasporto persone e di oltre 1 minuto per il trasporto merci.

Il prolungamento della ex SS 142 a Ghemme (scenario 5), comporta qualche altro beneficio sull'intera rete, più evidente però sugli spostamenti adibiti al trasporto delle merci, con miglioramenti dell'ordine dell'1% sul tempo medio di spostamento.

Ma gli interventi che più sono destinati a rafforzare la struttura della mobilità provinciale sono quelli che prevedono il collegamento alla rete autostradale con un'infrastruttura di rango.

Uno dei grandi temi del Biellese è rappresentato dal collegamento della città di Biella alla rete autostradale.

Il collegamento autostradale tra la A26 e la A4 corrisponde alla strategia del rafforzamento delle rete interregionale che la Regione Piemonte ha impostato

fin dagli anni 70 e che ha consolidato negli anni seguenti in raccordo con analoghe politiche promosse dalla regione Lombardia.

Si è venuta così delineando una configurazione di "asse pedemontano" che intende coniugare e conciliare in un'unica soluzione la originaria funzione territoriale di sostegno alle economie vallive e pedemontane con la strategia di integrazione del sistema biellese ai corridoi di rilevanza internazionale.

Il raccordo tra lo svincolo di Romagnano/Ghemme sulla A26 e quello di Santhià sulla A4, oltre a consentire migliori prestazioni al sistema infrastrutturale locale, si avvicina al concetto di "pedemontana" e favorisce il legame più diretto con i trafori diretti alla Francia e alla Svizzera, le aree metropolitana di Torino e di Milano, il sistema dei porti liguri.

IV. LE NUOVE POLITICHE PER LA SICUREZZA DEL TERRITORIO

Il panorama normativo nazionale e regionale riconosce nel Piano Territoriale Provinciale (PTP) lo strumento per determinare gli indirizzi generali di assetto del territorio a livello provinciale, indicare le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in generale per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque.

L'occasione storica della formazione del Piano di Assetto Idrogeologico dell'intero bacino del Fiume Po da parte dell'Autorità di Bacino istituita dalla legge 183/89, ha dato vita ad una esperienza di pianificazione, il PTP vigente, riguardevole tanto per l'intensità e la partecipazione della comunità e delle istituzioni che per le risorse che la Provincia ha reso disponibili.

Infatti il PTP ha rivolto grande attenzione ai temi della difesa del suolo considerato che in più occasioni, nel corso della seconda metà del secolo scorso, gli eventi alluvionali hanno imposto alla comunità biellese costi umani e materiali di ingentissima entità.

Le strategie proposte dal piano e il percorso stesso della sua implementazione hanno messo al centro dell'attenzione il tema della cooperazione istituzionale con i Comuni, soggetti comunque protagonisti delle azioni per la sicurezza, che devono tuttavia trovare la forma del coordinamento e dell'accordo per governare sistemi fortemente interconnessi come quelli idraulici: le aste fluviali devono essere trattate come ambito unitario di studio e di intervento.

Tali forme di coordinamento trovano nei Progetti Integrati per la Sicurezza (PIS), introdotti dal PTP, il proprio fermento normativo.

Le finalità dei PIS, descritti nel PTP vigente erano quelle di:

1. ricercare e garantire la coerenza tra interventi di difesa idraulica e incremento della sicurezza nel bacino idrografico di competenza, attraverso la realizzazione di progettazioni unitarie per l'intera asta fluviale;
2. coinvolgere i soggetti sociali (volontariato, associazioni dei lavoratori e degli imprenditori) e tecnico - istituzionali;

3. attivare e programmare i finanziamenti necessari alla manutenzione del territorio, nonché alla progettazione ed esecuzione delle opere idrauliche e di difesa, in modo che gli interventi, ancorché realizzati dai singoli Comuni, siano in accordo con l'esito di simulazioni idrauliche e verifichino gli effetti delle opere di progetto sull'intera asta ed il suo fondovalle, in modo unitario.

Le strategie promosse dalla Provincia di Biella con la predisposizione della Variante di PTP sono rivolte prioritariamente a sviluppare gli approfondimenti settoriali e le procedure previste dal PAI per sostenere la vocazione tessile della Valle di Mosso, garantire le condizioni per la permanenza delle attività produttive, fortemente condizionate dalla prossimità con il Torrente Strona laddove gli insediamenti industriali si trovano in aree subordinate al regime necessariamente restrittivo dei vincoli imposti dalla normativa e dagli strumenti di pianificazione per la difesa del suolo.

La definizione dell'assetto idrogeologico dell'asta del Torrente Strona si rende quindi necessaria per:

- confermare la stategicità del contributo all'economia e alla competitività regionale della Valle di Mosso;
- garantire il mantenimento e favorire la crescita e l'innovazione delle attività produttive insediate;
- non vanificare l'efficacia degli investimenti già destinati a questa Valle;
- creare i presupposti per una azione di prospettiva coordinata e coerente tra gli strumenti di pianificazione e i programmi di intervento attivabili a tutti i livelli.

Lo specifico approfondimento che la variante predispone per l'assetto idrogeologico del torrente Strona assume i requisiti del Progetto Integrato Sicurezza (PIS) della Valle di Mosso.

Gli obiettivi del progetto sono quelli di prefigurare soluzioni progettuali e interventi di mitigazione e di regimazione idraulica relativi alle difese o ai recuperi naturali del fiume, definire le priorità di intervento per l'innalzamento del grado di sicurezza del fondovalle, delineare il futuro assetto dell'asta dello Strona dal punto

di vista naturalistico ed ambientale, indicare le politiche di gestione territoriale che ogni Comune applicherà con i propri strumenti urbanistici.

Il raggiungimento di questo risultato ha visto l'Amministrazione provinciale impegnata fin dal 2001 in un processo di condivisione delle strategie con il sistema locale, dal momento della sottoscrizione di un accordo volontario tra la Provincia gli Enti locali rivieraschi e l'Unione Industriale Biellese. L'accordo ha permesso il coordinamento di azioni e la realizzazione di uno studio finalizzato all'analisi idraulica dell'intera asta e alla programmazione degli interventi di messa in sicurezza.

Tale lavoro denominato "Studio di fattibilità finalizzato alla programmazione degli interventi di messa in sicurezza del T. Strona di Mosso – tratto dalla diga di Camandona alla confluenza in T. Cervo", costituisce un approfondimento dello stato delle conoscenze del Piano, ed è stato dichiarato dall'Amministrazione provinciale documento di riferimento per il raggiungimento dell'Intesa, prevista dall'Accordo preliminare sottoscritto con la Regione Piemonte e l'Autorità di Bacino del fiume Po.

Lo studio va ad arricchire la Matrice Ambientale del PTP, aggiorna lo stato delle conoscenze sull'asta del torrente Strona e propone nuove metodologie di calcolo basate su approfondite analisi topografiche, che hanno permesso un grado di dettaglio superiore e la ridefinizione delle piene, pur mantenendo gli assunti idrologici consolidati.

Le simulazioni sono state condotte per eventi di piena con tempo di ritorno di 30, 200 e 500 anni, in conformità alle indicazioni contenute nella D.G.R. n° 45-6656 del 15/07/2002, "Indirizzi per l'attuazione del P.A.I. nel settore urbanistico", per la definizione delle aree nelle tre classi di pericolosità idraulica:

- pericolosità molto elevata (Ee), associata ad aree ad alta probabilità di inondazione indicativamente con tempo di ritorno TR = 20-50 anni;
- pericolosità elevata (Eb), associata ad aree a moderata probabilità di inondazione indicativamente con tempo di ritorno TR = 100-200 anni;
- pericolosità media/moderata (Em), associata ad aree a bassa probabilità di inondazione indicativamente con tempo di ritorno TR = 300-500 anni.

Sulla base delle analisi effettuate, la Variante di PTP propone una nuova perimetrazione dello stato del dissesto lungo l'asta del Torrente Strona, individuate nelle tavole IGT-S Strona, rispetto alle quali trovano applicazione le norme di cui all'art.9 del PAI.

Il PTP propone inoltre la ridefinizione delle aree a rischio molto elevato (RME) di Vallemosso, individuate nelle tavole IGT-S Strona come Zona 1 e Zona I. Tali aree coincidono con la piena con tempo di ritorno di 200 anni, relativamente all'attuale assetto idrogeologico del torrente.

Sulle aree RME (aree perimetrare come Zone 1 e Zone I) trovano applicazione le norme di cui agli artt. 50 e 51 del PAI anche relativamente al centro edificato di Vallemosso.

Per quanto attiene all'assetto di progetto il PTP propone una modifica normativa introducendo con l'art. 4.Ter inserire il titolo dell'art. una metodologia che consente ai Comuni di aggiornare il quadro del dissesto ; tale facoltà è subordinata alla avvenuta realizzazione e alla positiva conclusione del collaudo degli interventi previsti nello "Studio di fattibilità finalizzato alla programmazione degli interventi di messa in sicurezza del T. Strona di Mosso – tratto dalla diga di Camandona alla confluenza in T. Cervo". La norma predispone contestualmente gli indirizzi affidati ai Comuni per favorire l'attuazione degli interventi di mitigazione della pericolosità e propone, a tal fine, l'utilizzo di pratiche di perequazione urbanistica.

V. I NUOVI CONTENUTI PROGRAMMATICI E NORMATIVI DEL PTP

Questa prima variante del PTP, nella sua applicazione strategica, si è misurata con le sollecitazioni prodotte dalle configurazioni di scenario applicate ai temi della situazione economica e sociale e dell'assetto infrastrutturale; gli spunti derivati da questi scenari hanno prodotto la revisione del Documento Programmatico e la specificazione dei suoi contenuti nella riedizione della cartografia e delle norme di attuazione.

La disciplina normativa del Piano, coerentemente con gli intenti espressi nel Documento Programmatico, è stata specificata, arricchita e ulteriormente orientata agli obiettivi di governo del territorio espressi nei documenti di programmazione e di pianificazione regionale.

L'impostazione dell'apparato normativo ha conservato la sua ispirazione originaria in coerenza con il ruolo istituzionale dell'ente intermedio e delle sue funzioni di coordinamento e di supporto al sistema degli enti locali.

Le innovazioni introdotte negli elaborati del Piano hanno attinto principalmente dagli osservatori e dal patrimonio informativo incrementatisi nel tempo all'interno del Sistema Informativo Territoriale della Provincia. Questo permette di arricchire i contenuti della Matrice Ambientale e di offrire ai Comuni una base conoscitiva certa e un quadro di riferimento territoriale strutturato e affidabile per prefigurare e valutare la fattibilità e la compatibilità delle proprie politiche urbanistiche.

La dimensione programmatica del Piano: gli obiettivi rinnovati.

Il Documento Programmatico si presenta in una struttura profondamente modificata con una composizione che sintetizza l'orientamento delle politiche territoriali in cinque filoni tematici: competitività e innovazione, qualità e sicurezza, accessibilità, sostenibilità, equità ed efficienza.

L'apporto strumentale del Documento degli Obiettivi è arricchito di espliciti riferimenti alla disciplina normativa del Piano Territoriale, ai temi affidati al Certificato di Piano, alla progettualità attivata, all'integrazione e al rapporto di coerenza con la programmazione regionale e agli strumenti di programmazione accessibili per l'attuazione delle politiche.

Sul piano delle politiche le innovazioni più significative sono innanzitutto riferite:

- a) alle prospettive della economia della conoscenza, valutata come opportunità per confermare rinnovandola la centralità della vocazione manifatturiera della Provincia entro un quadro di maggiore integrazione e apertura, non solo nelle reti lunghe di un'internazionalizzazione già avanzata, ma anche nelle reti regionali dell'arco padano;
- b) alle integrazioni con le strategie infrastrutturali di rilievo transregionale, con particolare riguardo alla piattaforma territoriale nord-occidentale e all'incrocio tra il corridoio V e il corridoio dei due mari;
- c) alla qualificazione delle valenze paesaggistiche, ambientali e culturali, finalizzate sia al miglioramento del benessere sociale del territorio che alla promozione dei suoi fattori di attrazione; d) alla accentuazione degli obiettivi e delle azioni riferibili al tema della sostenibilità e in particolare alla manutenzione territoriale, alla tutela delle risorse primarie e al miglioramento della qualità ambientale;
- e) ad una visione integrata delle relazioni tra qualità territoriale e benessere sociale con la definizione di obiettivi e azioni orientate alla qualificazione del lavoro ed al rafforzamento del sistema di welfare locale;
- f) al rafforzamento dell'efficacia del sistema di governance locale.

La dimensione regolativa del Piano: l'innovazione normativa

Coerentemente con quanto ridefinito a livello programmatico la presente variante comporta una innovazione normativa che si traduce nella introduzione di alcuni articoli che affrontano nuove questioni, nell'aggiornamento derivante dalle innovazioni intervenute nel quadro di riferimento legislativo, nell'integrazione e/o specificazione di alcuni temi in adeguamento a strumenti di pianificazione sovraordinati e in modifiche di contenuto correlate alla revisione degli scenari di assetto territoriale.

Le novità significative, anche in virtù degli effetti prodotti, riguardano la disciplina delle trasformazioni territoriali e gli interventi per la sicurezza, alla cui centralità, come rinforzo agli obiettivi perseguiti, si affiancano le integrazioni normative sulle componenti paesistiche e ambientali del territorio.

Il presupposto assunto intende confermare, rafforzare e dotare di una più strutturata competenza il ruolo orientativo del PTP nei confronti delle politiche comunali.

L'istituzione dello sportello provinciale per la pianificazione urbanistica comunale rende operativa la funzione di assistenza e di coordinamento affidata al Piano Territoriale e alla sua dotazione strumentale e conoscitiva incentrata nell'osservatorio urbanistico.

Tale servizio si rende quanto mai necessario nel momento in cui vengono inserite nella variante le specificazioni richieste dal livello regionale a quello provinciale per governare i processi di trasformazione del sistema insediativo.

La condivisione degli obiettivi regionali di contenimento dell'ulteriore consumo di suolo, in particolare nei contesti agrari di forte valore paesistico, e la contestuale esigenza di definire criteri più certi per la valutazione delle iniziative comunali hanno prodotto un significativo aggiornamento degli articoli inclusi nel titolo III.

La delimitazione delle aree a dominante costruita viene assunta come quadro di riferimento per la valutazione di compatibilità delle ulteriori espansioni urbanistiche.

Vengono specificati i criteri per la valutazione delle localizzazioni di nuove aree produttive, di insediamenti commerciali e di impianti per lo smaltimento dei rifiuti e viene disciplinata la presenza di impianti produttivi a rischio di incidente rilevante.

Viene suggerito ai comuni lo strumento della compensazione per incentivare il ripristino degli elementi storici strutturanti del paesaggio rurale con l'intento di conciliare la disciplina delle trasformazioni territoriali con quella della tutela del paesaggio non solo in un'ottica di conservazione ma anche in una dimensione di qualificazione e di ricostituzione dell'identità dei luoghi.

A questo si riconducono l'introduzione di ulteriori tipologie dei paesaggi colturali a forte dominanza paesistica e l'estensione del concetto di paesaggio con il recepimento della Convenzione Europea anche a livello normativo nella definizione dei progetti di valorizzazione.

La disciplina della sicurezza e dell'assetto idrogeologico, in conformità alla disciplina del PAI, si arricchisce di possibili procedure e misure di perequazione pensate per consentire ai comuni la programmazione di interventi di mitigazione del rischio in funzione di una ridefinizione del quadro dei dissesti che renda praticabile e compatibile il ripristino delle condizioni di

sicurezza con il mantenimento delle attività produttive insediate lungo le aste fluviali.

In particolare per il torrente Strona, nella prospettiva di sottoscrizione dell'intesa con Autorità di Bacino del fiume Po e Regione Piemonte per dare al PTP l'efficacia del PAI, viene introdotta una specifica norma che disciplina le zone interessate da elevati livelli di rischio; tale norma è correlata all'aggiornamento del quadro conoscitivo documentato nella specifica cartografia di piano IGT-S Strona sviluppata alla scala 1:5.000 e nel relativo studio di fattibilità inserito all'interno della Matrice Ambientale.

ALLEGATO I - LA DIMENSIONE STRATEGICA DEL PIANO: LA BANCA PROGETTI

Il PTP conferma un suo forte orientamento strategico e progettuale, anche sulla scorta dell'esperienza che la Provincia ha in qualche modo potuto percorrere attingendo alla sua Banca Progetti imperniata sulle tre tipologie dei progetti di Valorizzazione Ambientale (PVA), dei Progetti di Riqualificazione Urbana (PRUIS), e dei Progetti per la Sicurezza Territoriale (PIS).

Di questi, in particolare, il progetto per il Torrente Strona (vedi delibere Giunta Provinciale n° 438 del 22/12/2006) e quello per la riqualificazione della Trossi sono stati avviati o stanno per esserlo anche con la partecipazione della Regione Piemonte.

La variante propone nell'occasione l'inserimento di due nuovi PRUIS. Il primo va ad interessare uno degli epicentri storico-culturali, campione delle emergenze "non urbane" del Biellese, vale a dire il Ricetto di Candelo, mentre il secondo sostituisce il precedente PRUIS del raccordo autostradale, recependo la nuova dimensione di collegamento pedemontano introdotta con la variante.

La variante amplia inoltre la dotazione progettuale del piano con il recepimento delle strategie territoriali delineate dal sistema locale in occasione dell'importante esperienza, promossa dalla Regione, dei Programmi Territoriali Integrati. In quest'ottica "Biella Laboratorio Tessile" e "Terre di Mezzo" oltre ad aver rappresentato un importante contributo per la costruzione del nuovo documento programmatico, costituiscono punti di riferimento imprescindibili per orientare gli investimenti e le politiche presenti e future del territorio.

Inoltre, la strategia di innovazione e rilancio del sistema locale proposta dal programma "Biella Laboratorio Tessile" ha di fatto rappresentato un superamento del precedente PRUIS "Polo di innovazione territoriale", che è stato quindi aggiornato e incluso all'interno del Programma .

II PRUIS del Ricetto di Candelo

Nel sistema di offerta turistico culturale della Provincia di Biella assume un rilievo crescente, a fianco dei segmenti più consolidati del turismo religioso e di quello escursionistico, la proposta di eventi e servizi rivolti alla crescente domanda di fruizione in ambiente rurale, fortemente improntata ad una connotazione culturale oltre che ambientale ed enogastronomia.

La valorizzazione del Ricetto di Candelo, testimonianza quanto mai singolare e rappresentativa di una infrastrutturazione storica dell'ambiente rurale, in qualche misura antipolare alla struttura urbana della città di Biella, rappresenta un importante riferimento di questa strategia ed una occasione di promozione di particolare risalto.

Il Progetto si dovrà fare carico di identificare le possibilità di valorizzazione degli spazi pubblici presenti nel Ricetto e dei suoi margini, in particolare in relazione all'ambiente fluviale del Cervo, e di verificare la possibilità di inserire funzioni di ospitalità e accoglienza all'interno al tessuto storico, verificandone la fattibilità sotto il profilo tecnico, giuridico istituzionale ed economico finanziario.

Il Progetto dovrà altresì farsi carico di individuare le forme organizzative più idonee per integrare all'offerta di fruizione del Ricetto le opportunità di valorizzazione dello spazio rurale biellese, facendo leva sulle funzioni di eccellenza e gli eventi di spicco per garantire una maggiore e più qualificata visibilità e accessibilità ai diversi momenti di rural accommodation presenti nel territorio provinciale.

II nuovo PRUIS del collegamento pedemontano

Il progetto del collegamento pedemontano assume innanzitutto la missione di completare un arco pedemontano nazionale che trova riferimenti importanti nelle politiche lombarde e venete e a cui affidato un ruolo non esclusivamente infrastrutturale .

In secondo luogo al progetto è affidato il compito di integrare efficacemente il sistema urbano di Biella nella rete padana delle piattaforme transnazionali, assicurando la necessaria coerenza nell'integrazione e nello scambio tra reti ed archi di diverso livello gerarchico e il loro miglior funzionamento nel

rapporto con i nodi rappresentati dalle principali polarità urbane, vecchie e nuove.

In terzo luogo il progetto deve assumere compiutamente i caratteri di un vero e proprio progetto di territorio capace di portare a sistema le esigenze logistiche e il potenziale produttivo del Distretto e di realizzare, assieme con l'infrastruttura, un progetto di paesaggio, sostenibile ed apprezzabile, intervenendo con le necessarie cautele progettuali e con le opportune misure compensative.

Il progetto nell'incorporare una buona capacità di interpretazione del territorio e di prefigurazione delle trasformazioni dello spazio provinciale non si può limitare ad una azione di inserimento funzionale e fisico.

Si tratta di un'occasione per ridisegnare lo scenario territoriale obiettivo, a partire dal Capoluogo e dal suo ruolo nella rete urbana regionale, per andare a connotare le vocazioni riconosciute dal PTP ai diversi ambiti del territorio e alle relazioni che le rafforzano

Una interpretazione e prefigurazione del territorio provinciale che deve saper valutare criticità e potenzialità del vettore ferroviario assumendo una prospettiva di messa in efficienza della rete e di valorizzazione delle interconnessioni con i nodi del sistema sovraregionale.

L'obiettivo che ci si prefigge con il PRUIS del collegamento pedemontano è dunque quello di affrontare i temi della sua collocazione nelle politiche di corridoio e nei riguardi delle piattaforme territoriali transnazionali .

Un obiettivo che trova espressione nella esplorazione delle relazioni territoriali da rafforzare entro un itinerario pedemontano che è oggi ben definito ad est nel suo aggancio con la Voltri-Sempione e la prosecuzione verso l'Area Metropolitana Milanese e che, a ovest, può trovare soluzioni apprezzabili, sia nella sua configurazione veloce "verso l'autostrada", al servizio specialmente delle relazioni commerciali e industriali, sia in un suo corso più leggero (da strada parco?) a servire importanti relazioni turistiche ma, non meno, uno scambio interurbano di breve raggio.

L'obiettivo strategico di realizzazione del collegamento pedemontano, condiviso negli atti di programmazione, nelle intese e negli accordi di livello nazionale e regionale, è inserito nell'elenco degli interventi sottoposti alle procedure di Legge Obiettivo ai sensi della deliberazione CIPE del 21.12.2001.

La normativa che disciplina la progettazione e le procedure di approvazione degli interventi inseriti in Legge Obiettivo impone la redazione degli studi per la Valutazione di Impatto Ambientale nella fase di progettazione preliminare.

Nella descrizione del presente PRUIS è quindi opportuno indicare gli elementi ambientali sensibili che la progettazione dell'intervento dovrà considerare per minimizzare e mitigare gli impatti negativi prodotti dalla realizzazione dell'opera .

Per l'individuazione degli elementi sensibili si fa riferimento all'analisi del contesto effettuata per la stesura del Rapporto Ambientale e alle prescrizioni e indicazioni contenute nel parere ambientale espresso dalla Regione (autorità competente in materia di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Territoriale Provinciale).

Il Rapporto Ambientale ha individuato puntualmente gli elementi sensibili intercettati e impattati dalla previsione dell'infrastruttura autostradale che all'interno del Piano Territoriale si configura come "corridoio" di riferimento per la definizione del tracciato, definizione demandata alla fase di progettazione.

I principali elementi sensibili individuati dal Rapporto Ambientale sono:

- **Paesaggio e beni culturali:** il contesto paesaggistico interessato dal corridoio autostradale A4-Santhià-Biella-Romagnano Sesia-A26 si configura come ambito di fondovalle pedemontano caratterizzato dalla fascia prevalentemente pianeggiante al cui interno si riconoscono alcuni elementi di elevata valenza paesaggistica e/o con caratteri di spiccata naturalità. Fra i principali si evidenziano le aree collinari situate nei territori di Salussola e Dorzano , gli ambiti fluviali costituiti dai torrenti Elvo e Cervo, il territorio incluso nella Riserva Naturale Orientata delle Baragge, il Ricetto di Candelo e altri beni di valore storico-documentario;
- **Biodiversità e natura:** per quanto riguarda la componente biodiversità uno degli aspetti di maggior criticità è legato all'interferenza con l'attuale assetto ecosistemico e all'accentuazione del fenomeno della frammentazione degli habitat naturali che può incidere significativamente sulla connettività ecologica determinando una recisione sull'attuale assetto. Il tratto Santhià-Biella attraversa aree caratterizzate da numerosi insediamenti agricoli intensivi e un'urbanizzazione diffusa con un livello di frammentazione molto elevato. In questo contesto sono comunque ancora

presenti delle porzioni di territorio con caratteristiche di naturalità e importanti elementi della Rete ecologica. Si tratta dei rilievi collinari a sud di Dorzano, la fascia fluviale dell'Elvo, le aree confinanti con il Parco della Baraggia di Candelo ed i piccoli lembi boscati e baraggivi ancora presenti nella piana agricola tra Massazza e Salussola che rappresentano stepping stones, piccole aree naturali, punti "d'appoggio" per trasferimenti della fauna tra aree naturali laddove non esistono corridoi ecologici. Il tratto di connessione Masserano-Romagnano Sesia, seppure sia di lunghezza ridotta, interferisce direttamente con ambiti territoriali di buon livello di naturalità che rappresentano un importante corridoio ecologico;

- **Acqua:** l'infrastruttura autostradale interferisce con i principali corsi d'acqua (Elvo e Cervo) e con la rete idrografica minore oltre che con il sistema irriguo per le aree coltivate della pianura;
- **Suolo:** il consumo di suolo inevitabile per la realizzazione dell'infrastruttura intercetta, soprattutto nel tratto Biella-Santhià, aree caratterizzate da una buona fertilità, da produzioni agricole di qualità e da una organizzazione fondiaria e irrigua consolidata;
- **Rumore:** le più significative interferenze del corridoio, oltre che con le aree di pregio naturalistico, riguardano gli abitati di Salussola, Benna e Candelo.

Gli impatti negativi individuati per gli elementi ambientali sopra indicati dovranno essere assunti come dati di partenza per la ricerca delle soluzioni progettuali atte a garantire il rispetto dei requisiti di compatibilità ambientale desunti dalla procedura di Valutazione del Piano .

Pertanto con riferimento ai singoli elementi indicati la progettazione dovrà prestare un'attenzione puntuale ai seguenti obiettivi:

- garantire la salvaguardia delle visuali sui versanti collinari e gli ambiti di maggior pregio quali ad esempio il nucleo storico del Ricetto di Candelo e la riserva naturale delle Baragge;
- minimizzare l'interferenza del tracciato con le aree di valore naturalistico, in particolare i SIC della Baraggia di Rovasenda e di Candelo; laddove l'interferenza non sia evitabile prevedere le opportune opere di mitigazione;
- ridurre l'interferenza diretta con i corridoi ecologici;

- mitigare l'effetto di frammentazione mediante la creazione di passaggi per la fauna;
- prevedere idonee forme di compensazione per la perdita di superfici connotate da elevata naturalità;
- minimizzare la frammentazione dei fondi agricoli tenendo conto della organizzazione fondiaria in essere e della rete irrigua dedicata;
- mitigare l'impatto acustico in prossimità delle aree sensibili.

II PRUIS della Valledora

La località denominata "Valle Dora" è sita tra le Province di Biella e Vercelli. Interessa il comune di Cavaglià per la Provincia di Biella ed i comuni di Alice Castello, Santhià e Tronzano per quella di Vercelli.

L'area è stata riconosciuta dal DPAE della regione Piemonte (documento di programmazione dell'attività estrattiva (DPAE) della Regione Piemonte, con DGR n. 27-1247 del 6.11.2000, art.14.2.1), quale polo estrattivo di particolare interesse giacimentologico, per l'elevata potenza dei depositi (oltre 50 m) e per l'elevata soggiacenza della falda freatica, generalmente superiore 30-40 m.

Nell'area denominata Valledora, oltre alle attività estrattive, sono localizzati il Polo Tecnologico per lo smaltimento degli RSU della Provincia di Biella, le discariche controllate di tipo industriale e di rifiuti solidi urbani, nonché gli insediamenti produttivi afferenti alle previsioni urbanistiche del Comune di Cavaglià.

L'area è inoltre individuata dal PTA (Piano di tutela delle acque) della Regione Piemonte, quale zona di ricarica delle falde profonde (allegato 9 e tavola n. 8).

Il PRUIS della Valledora si pone l'obiettivo prioritario di riconciliare la compresenza delle molteplici attività insediate nell'area con la tutela della salute umana e la salvaguardia delle risorse naturali, mitigando gli impatti negativi già prodotti, eliminando le condizioni di degrado esistenti e risolvendo l'evidente compromissione del paesaggio.

Per il raggiungimento dell'obiettivo si prefigura:

- un processo di riqualificazione urbanistica e ambientale orientato a perseguire il riequilibrio tra tutela delle risorse naturali e ambientali, qualità del paesaggio antropizzato, attività economiche e salute umana,
- la pianificazione delle attività estrattive (PAEP) nell'ottica della sostenibilità, del riuso compatibile del territorio e dell'effettivo ripristino ambientale;
- l'utilizzo razionale della risorsa mineraria in quanto bene primario "non rinnovabile" ed esclusivamente per usi "nobili";
- la verifica delle condizioni di sostenibilità ambientale e sociale degli usi in atto e degli interventi programmati all'interno dell'area;
- la valutazione degli impatti positivi e negativi e delle ricadute delle attività aventi rilevanza economica anche al fine di determinare le opportune forme e misure di mitigazione, compensazione e perequazione;
- l'individuazione degli indicatori di monitoraggio degli effetti prodotti sul contesto territoriale, ambientale e paesistico dell'area interessata;
- la salvaguardia dell'equilibrio idrogeologico e le misure per la tutela della risorsa idrica sotterranea;
- le modalità e le forme istituzionali e organizzative necessarie alla realizzazione e gestione delle azioni programmate, alla conduzione delle attività di monitoraggio e del processo di valutazione degli effetti determinati dall'attuazione del Progetto .

II Programma Territoriale integrato "Biella Laboratorio Tessile"

L'economia provinciale è caratterizzata da una marcata vocazione manifatturiera tessile: la presenza di un forte distretto specializzato nel settore tessile-abbigliamento ha segnato storicamente il territorio e rappresenta ancora oggi un elemento importante della sua economia.

Il settore tessile si trova da qualche anno ad affrontare una situazione di difficoltà, sia per la pressione competitiva da parte di nuovi concorrenti internazionali che per il progressivo ridursi della domanda internazionale di

tessuti in lana, specializzazione principale del distretto. Maggiormente esposte a questa difficile congiuntura risultano le imprese impegnate in produzioni a basso valore aggiunto, maggiormente esposte alla price competition dei paesi emergenti. Al contrario, le aziende di punta del distretto, che hanno investito per tempo nell'affermazione di un proprio marchio o che si sono specializzate in nicchie di mercato altamente qualificate, non hanno mostrato segnali di particolare difficoltà.

Il programma territoriale integrato "Biella Laboratorio Tessile", rappresenta una strategia territoriale di riposizionamento competitivo del sistema produttivo, e nasce dal confronto tra i principali attori pubblici e privati locali: comune capoluogo, comuni della prima cintura metropolitana, comunità montane, istituti di ricerca, università, società a partecipazione pubblica e associazioni di categoria.

Questo programma nasce dall'idea guida di fare del Biellese il centro dell'eccellenza tecnologica e manageriale per l'industria del tessile /abbigliamento della regione con capacità di attrazione a livello nazionale e internazionale, secondo logiche di qualità, avanguardia tecnologica, di tutela e di rispetto dell'ambiente, riconducibile all'evoluzione del distretto da centro di produzione tessile a centro di competenza, conoscenza e innovazione.

Muovendo da questa visione, il programma si articola su tre assi strategici principali, che esplorano e sviluppano il tema dell'innovazione in una dimensione più ampia.

1- Innovazione e transizione produttiva: il polo dell'innovazione

In coerenza con le strategie espresse dalla regione, questo asse programmatico propone di qualificare il sistema biellese come polo dell'innovazione, attraverso la definizione di una struttura di coordinamento sinergico tra i diversi attori del processo innovativo, in grado di coinvolgere ed offrire al sistema produttivo servizi ad alto valore aggiunto, idee innovative, infrastrutture per l'innovazione e attività formative di respiro internazionale.

Sulla scorta delle esperienze maturate negli anni sul territorio, questa strategia propone iniziative orientate:

- all'offerta di servizi avanzati alle imprese;
- all'internazionalizzazione delle attività formative;

- alla realizzazione di reti di informazione;
- alla valorizzazione dell'elemento creativo delle produzioni;
- l'esplorazione delle opportunità produttive e commerciali legate a nuove applicazioni;
- alla realizzazione e diffusione di una rete di comunicazione di larga banda attraverso tecnologie wireless o l'utilizzo di fibra ottica.

2- Sostenibilità ambientale, efficienza energetica e sicurezza idrogeologica.

Sostenibilità ambientale e sicurezza idrogeologica costituiscono obiettivi strategici di qualificazione del territorio e del sistema produttivo.

Su questo fronte vengono proposte iniziative volte ad incrementare la produzione energetica da fonti rinnovabili e interventi sul patrimonio edilizio ed impiantistico pubblico, orientati a migliorarne l'efficienza energetica. Il programma fa altresì proprio il progetto integrato per la sicurezza del torrente Strona, contemplato nell'ambito dei progetti del P.T.P.

3- Valorizzazione del patrimonio culturale, naturale e paesistico.

La nascita e l'evoluzione del sistema produttivo ha inciso profondamente sulla morfologia e sull'identità del paesaggio biellese. Il patrimonio industriale oggi in tutto o in parte dismesso, dai primi opifici sorti in prossimità dei corsi d'acqua ai siti industriali più recenti oggi inutilizzati, rappresenta un potenziale quasi esclusivo per la riqualificazione del territorio, in chiave storica, culturale, paesaggistica ed economica. A questo proposito il programma propone iniziative private di riqualificazione degli spazi aziendali, di realizzazione di musei e archivi aziendali e la costruzione di un sistema informativo sull'offerta di aree per l'insediamento di attività produttive, al fine di riqualificare i molti e recenti stabilimenti industriali dismessi e promuovere le opportunità insediative.

Sul fronte della promozione delle valenze paesistiche e ambientali del territorio, il programma individua interventi orientati alla qualità della fruizione ambientale, con particolare riguardo alla dimensione del tempo libero e delle pratiche sportive all'aria aperta, proponendo:

- il rafforzamento del sistema delle valenze paesaggistiche e delle aree protette;

- la valorizzazione delle reti naturalistiche a supporto del sistema dei parchi e delle aree protette attraverso il potenziamento dell'offerta escursionistica e sportiva.

II Programma Territoriale integrato "Terra di mezzo"

La porzione di territorio provinciale posta a sud della conurbazione pedemontana principale e delimitata a ovest dai centri di Borriana, Cerrione e Viverone, a nord dai comuni di Sandigliano, Candelo, Mottalciata e Castelletto, ed estesa a est sino a lambire i confini con la provincia di Vercelli ha contribuito alla definizione del programma territoriale integrato "Terra di Mezzo", il cui ambito territoriale complessivo ricomprende ampi territori delle province di Vercelli e Novara.

Questa parte di territorio provinciale si contraddistingue per la presenza di poli funzionali significativi (stabilimento Fiat di Verrone, polo tecnologico di Cavaglià, Aeroporto di Cerrione) per la diffusione di colture agricole di qualità e per elementi di attrattività turistica e culturale di rilievo. Gli attori locali di quest'area hanno pertanto definito una strategia di rilancio coerente con le vocazioni espresse da questo territorio, strategia che si fonda prioritariamente sulla definizione di prodotti turistici orientati alle peculiarità del territorio, sulla valorizzazione delle eccellenze delle produzioni locali e sulla promozione delle risorse energetiche da fonti rinnovabili.

1- Definizione di prodotti turistici incentrati sulle peculiarità del territorio.

La definizione di un'offerta turistica qualificata costituisce un obiettivo strategico del programma, che propone interventi di recupero e valorizzazione di ricetti e di altri luoghi di valenza storica e naturalistica, anche con l'obiettivo di farne luoghi di promozione del territorio e di commercializzazione dei suoi prodotti di qualità.

In questo contesto le principali azioni proposte sono orientate a qualificare i due poli turistici principali dell'area: Candelo e Viverone. A Candelo puntando sul recupero e valorizzazione del ricetto e sul potenziamento dell'offerta ricettiva, a Viverone attraverso il recupero del ricetto e la riqualificazione ambientale delle acque del lago con la riattivazione della centrale elettrica di Bertignano.

Il programma individua inoltre tra gli elementi attrattivi del territorio i punti vendita di tessuti e abbigliamento di qualità. Al fine di qualificare questo elemento attrattivo del territorio sono previsti interventi di riordino della viabilità lungo quella che viene considerata la strada degli outlet tessili, ovvero la s.p. 230, e l'ampliamento di un importante centro commerciale specializzato nelle grandi firme della moda.

2- Valorizzazione delle eccellenze delle produzioni locali.

Il recente riconoscimento da parte della Comunità Europea della Denominazione di Origine Protetta (D.O.P) per il Riso di Baraggia Biellese e Vercellese rappresenta traguardo importante, che testimonia dell'eccellenza e dell'unicità di questo prodotto. A questo proposito il programma prevede la costruzione di un vero e proprio centro di eccellenza agro-energetica della Baraggia Biellese e Vercellese. La realizzazione di questo centro è prevista a Buronzo (Vc), ma la prossimità ai confini provinciali e gli stretti legami con la Baraggia biellese e la sua economia agricola, rendono questa iniziativa particolarmente rilevante per il territorio provinciale. Questo centro infatti si propone di incrementare notevolmente le possibilità di lavorazione del riso entro l'ambito della D.O.P., di accorciare la filiera agricola e di produrre energia rinnovabile utilizzando principalmente gli scarti di lavorazione e di coltivazione del riso.

ALLEGATO II – IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

Ai sensi del regolamento per il concorso alla formazione del Piano Territoriale Provinciale approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 53 del 27 giugno 1997, l'amministrazione provinciale ha coinvolto nella predisposizione della variante al Piano Territoriale Vigente gli enti locali e i principali attori pubblici e privati del territorio.

Il 21 febbraio 2008 si è svolto presso il Consorzio dei Comuni della Zona Biellese un incontro con gli enti locali del territorio, cui è stata illustrata una prima bozza del nuovo documento programmatico. In tale occasione hanno partecipato i rappresentanti di 29 comuni e di 3 comunità montane. L'amministrazione provinciale ha successivamente invitato tutti gli enti locali del territorio ad esaminare il documento presentato (messo a disposizione attraverso il sito web) e a formulare eventuali osservazioni. Sono pervenuti i contributi dei comuni di Mottalciata e Candelo.

Il successivo 11 marzo 2008 l'amministrazione provinciale ha illustrato e discusso i medesimi documenti con i principali attori locali, pubblici e privati. Gli interventi registrati in quell'occasione sono stati un utile spunto per la stesura definitiva del documento programmatico

Di seguito viene riportata la documentazione relativa al coinvolgimento del sistema locale.



Consorzio dei Comuni
della Zona Biellese

Il Presidente

Biella, 13 febbraio 2008

- Sigg.ri Sindaci dei Comuni aderenti al Consorzio
- Sig. Segretario-Direttore
- e p.c. - Presidente della Provincia di Biella
- Sigg.ri Presidenti Comunità Montane
- Comuni non Consorziati

OGGETTO: CONVOCAZIONE INCONTRO 21 FEBBRAIO

Egregi Signori, cari colleghi,

A seguito della predisposizione da parte della Giunta Provinciale della bozza di revisione del Documento Programmatico del Piano Territoriale Provinciale, denominato "Sistema degli obiettivi e delle politiche", la Provincia di Biella ha chiesto al Consorzio di organizzare un confronto con gli Enti Locali sulle scelte di governo del territorio orientate a favorire il sostegno allo sviluppo del Biellese.

La Presentazione e la discussione del "Sistema degli obiettivi e delle politiche" avverrà **giovedì 21 febbraio 2008** alle ore **17.30** nella Sala Consigliare di Palazzo Oropa, Comune di Biella

Data l'importanza del tema Vi sarei particolarmente grato della **personale partecipazione** anche se nella circostanza è consentita la delega ad un componente del Consiglio Comunale.

Vi ringrazio fin d'ora per la cortese puntualità.

Cordiali saluti.



(Dott. Vittorio Barazzotto)

Consorzio dei Comuni della Zona Biellese – Palazzo Oropa – 13900 Biella
tel.: 015/35071 - 312 – fax.: 015/3507508 – e mail.: consorziocomuni@comune.biella.it



Consorzio dei Comuni
della Zona Biellese

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BIELLA	
Cod. Am.ne P-bi	Cod. AOO P_bi
29 FEB. 2008	
Prof. n. <u>9892</u>	
Tit. <u>2</u>	Classe <u>1</u> SC. <u>SSC</u>

c.a. Arch. Isa Conti

Putignano
PTP revisione
consultazione

Biella, 27 Febbraio 2008

[Signature]



All'Amministrazione Provinciale
di Biella
Via Q. Sella, 12
13900 BIELLA

OGGETTO: Incontro del 21 Febbraio 2008 – “Sistema degli obiettivi e delle politiche”.

Si comunica che alla riunione in oggetto erano presenti i seguenti comuni: Andorno Micca – Benna – Biella – Camandona – Camburzano – Campiglia Cervo – Candelo – Castelletto Cervo – Cerrione – Cossato – Crosa - Dorzano – Lessona – Mongrando – Muzzano – Occhieppo Inferiore – Pettinengo – Pollone – Quaregna – Ronco Biellese – Sagliano Micca – Salussola – Torrazzo – Trivero – Veglio – Verrone – Vigliano Biellese – Villa del Bosco – Mottalciata

e le seguenti Comunità Montane: Valle Cervo La Bursch – Valle di Mosso – Bassa Valle Elvo.

All'Assemblea del Consorzio del giorno 25 febbraio u.s. erano presenti i seguenti comuni: Bioglio – Callabiana - Casapinta – Cavaglia – Coggiola – Donato – Gaglianico – Graglia – Masserano – Mosso – Netro – Piatto – Ponderano – Portula – Sala Biellese – San Paolo Cervo – Selve Marcone – Sordevolo – Sostegno – Tollegno – Villanova Biellese.

Il “Documento degli obiettivi e delle politiche” deve pertanto essere trasmesso ai seguenti comuni: Ailoche – Borriana – Brusnengo – Caprile – Cerreto Castello – Crevacuore – Curino – Giffenga – Magnano – Massazza – Mezzana Mortigliengo – Miagliano – Piedicavallo – Pralungo – Pray Biellese – Quittengo – Roppolo – Rosazza – Sandigliano – Soprana – Strona – Tavigliano – Ternengo – Vallanzengo – Valle Mosso – Valle San Nicolao – Viverone – Zimone – Zubiena – Zumaglia – Occhieppo Superiore - Valdenigo

ed alle seguenti Comunità Montane: Alta Valle Elvo – Valle Sessera – Prealpi.

Cordiali saluti.



[Signature]
Dott. Giuseppe Rasolo

Sede Presso Municipio di Biella – Via Battistero, 4 – 13900 Biella
tel. 015-35071 – 312 – Fax 015-3507508 –
Codice Fiscale 81020300026
COD. IBAN.: IT58 0060 9022 3110 0000 8599 995



MINUTA

Provincia di Biella

Assessorato Pianificazione Territoriale

Settore: PIANIFICAZIONE E SICUREZZA DEL TERRITORIO
Servizio: Governo del Territorio

Prot. n. 9884 SS/MLC/mp.

Biella, 29 FEB. 2008

Rif. Nota	del
-----------	-----

Agli Enti Locali della
Provincia di Biella
LORO SEDI

OGGETTO: il Piano Territoriale Provinciale tra processo di revisione e strumenti per la copianificazione

A seguito della predisposizione della bozza di revisione del Documento Programmatico del Piano Territoriale Provinciale, denominato "Sistema degli obiettivi e delle politiche", la Provincia di Biella si propone il coinvolgimento degli Enti locali per un confronto sulle scelte di governo del territorio orientate a favorire il sostegno allo sviluppo del Biellese.

La Presentazione del "Sistema degli obiettivi e delle politiche" svoltasi giovedì 21 febbraio u.s. presso il Consorzio dei Comuni Biellesi è stata un punto di partenza per favorire la partecipazione degli enti locali al processo di pianificazione.

Invitiamo pertanto gli enti che lo ritengono opportuno ad inviare il loro contributo propositivo sui contenuti del documento presentato.

La Giunta Provinciale intende approvare il testo definitivo del documento programmatico entro la fine di marzo, sarebbe quindi necessario ricevere eventuali contributi e proposte entro il prossimo 20 marzo.

Il testo del documento presentato è disponibile sul sito della provincia di Biella all'indirizzo www.provincia.biella.it nella sezione Pianificazione Territoriale – Governo del Territorio – Piano Territoriale Provinciale in revisione.

Per gli enti che non sono intervenuti alla presentazione si allega copia del documento consegnato.

Ringraziando per l'attenzione si porgono cordiali saluti

Il Presidente
(Sergio Scaramal)



T:\PTP_REVISIONE\CONSULTAZIONI\POLITICHEEObIETTIVI\INVIO_bozza_ENTILOCALI.doc

REGIONE PIEMONTE



Città di Candelo

PROVINCIA DI BIELLA

Città di Candelo

Gemellata con *La Roche sur Foron*

RACCOMANDATA *r/r*
Candelo, 20.03.2008
Prot. 4869/MB/sf

PROT. N. 14042
DEL 21-03-08



Al Presidente della Provincia Sergio Scaramal

Provincia di Biella
Via Q. Sella n. 12
13900- BIELLA

Oggetto: Osservazioni al piano territoriale provinciale elaborato dalla Provincia di Biella e presentato ai sindaci.

L'Amministrazione Comunale di Candelo, presa visione del documento degli obiettivi e delle politiche territoriali, esprime alcune osservazioni finalizzate a un dialogo costruttivo con la Provincia di Biella.

Prima di fare specifiche osservazioni e/o commenti al piano stesso, si evidenzia l'assoluta assenza di politiche a sostegno della **famiglia**, base della società, che in questo periodo versa in condizioni difficilissime. Non si parla poi di politiche sociali con particolare riguardo ai **due Consorzi socioassistenziali**, molto diversi sia nell'organizzazione sia nei costi, con l'obiettivo fondamentale di unirli.

Non si fa cenno nemmeno alle problematiche della **sanità e al ruolo del nuovo ospedale**

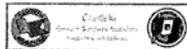
Quanto alle acque, si parla solo di politiche per ridurre il rischio di inquinamento, non di politiche per contenere i **costi dell'acqua** (oro blu), collegate anche ai costi elevatissimi del CORDAR (la tariffa più alta dell'ATO è quella del Cordar biellese, suddiviso in una miriade di società). Non viene considerato il problema della carenza d'acqua in agricoltura.

Non si fa cenno alcuno, per quanto riguarda i collegamenti, all'**aeroporto di Cerrione** (che è stato invece inserito dal comune di Vercelli nel suo P.T.I. in cui è presente anche Candelo.) e al raccordo con la Torino-Aosta.

1.1 Politiche per favorire l'innovazione del sistema produttivo del Biellese (pag.7).

Mentre continua a crescere la produzione industriale piemontese, il Biellese segna ancora il passo, anzi è fanalino di coda della regione.

Vista la difficile situazione di crisi strutturale del tessile occorre creare **posti di lavoro diversificando le attività**, favorendo in tutti i modi possibili le attività che portano avanti progetti di diversificazione in altri settori.



Candelo - Comune Bandiera Arancione
Touring Club Italiano



Ricetto di Candelo
Uno dei borghi più belli d'Italia ANCI

Città di Candelo - Piazza Castello, 29 - 13878 Candelo (BI) - www.comune.candelo.bi.it
Ufficio Cultura - e-mail uftec.candelo@ptb.provincia.biella.it - tel. 015.2534126 - fax 015.2534112

A tal riguardo, è fondamentale creare le basi per un **“patto sviluppo”** tra tutti i potenziali attori biellesi (UIB, C.C.I.A.A., associazioni di categoria, sindaci, Provincia...), con apertura verso l'Europa e il mondo.

1.2 Politiche per innalzare i livelli formativi...

1.2.1 – pag. 8- Fondamentale il consolidamento dei servizi formativi a livello universitario. Occorre però **un ventaglio di offerte non solo legate al tessile, ma alle nuove tecnologie ambientali ecc.**

1.3 Politiche per favorire la costruzione nel sistema locale di un'atmosfera orientata alla creatività.....(pag.9)

1.3.2 **IL distretto culturale** è ancora molto teorico e troppo frammentato per poter ottenere risultati concreti. Non c'è alcuna rete vera in atto. Anche quella degli ecomusei è tutta da rivedere. Tutto dovrebbe essere maggiormente calato nella realtà del territorio in un'interazione continua con i comuni. Troppi sono i tasselli. Occorrono scelte mirate.

Questo Distretto culturale, così come è impostato, non ha certo la forza di stimolare un aumento dei consumi attraendo visitatori (come invece sta facendo Vercelli)

Da aggiungere anche una variabile collegata alla **costituzione del Museo interattivo delle Ferrovie Biellesi (MIFeB)** con **tre siti** di interesse generale che consentano di distribuire il progetto secondo la logica ferroviaria dell'unione di città diverse con il binario, elemento caratterizzante di ogni singolo lotto:

- stralcio Biella) ex magazzini Avandero, all'interno della **Stazione Biella San Paolo,**
- stralcio Candelo) fabbricato viaggiatori e aree pertinenziali della **Stazione Ferroviaria di Candelo,**
- stralcio Cossato) fascio binari merci dismessi nella **Stazione Ferroviaria di Cossato,**

In questa ipotesi museale si farà riferimento anche a tutte le reti ferroviarie del territorio biellese, che hanno collegato le principali valli della Provincia.

2.2 Politiche per lo spazio rurale (pag.13)

Non si fa alcun riferimento alla valorizzazione della risaia (riconoscimento della DOP alla produzione risicola)

2.3 Politiche per il consolidamento dell'offerta di prodotti turistici.- pag.15

Concordo sul fatto che lo sviluppo turistico del territorio e il potenziamento dell'offerta turistica con individuazione di settori di nicchia possano, in una certa qual misura e in stretta connessione con il comparto produttivo (tessile, alimentare....)sviluppare l'economia del territorio.

A questo proposito però si evidenzia il fatto che non possono essere solo due i “prodotti turistici “ del Biellese (turismo religioso e turismo escursionistico.)

Si richiede un più stretto legame tra pianura e montagna, oltre che nel settore ambientale proprio mediante il filone del “Medioevo”, presente sia nel borgo di Candelo, sia nel Pizzo, sia a Magnano, Masserano..... In considerazione dell'alto interesse che il Medio Evo sta

suscitando a livello nazionale con itinerari specifici e editoria specializzata, si propone di aggiungere un altro obiettivo specifico legato alla **“Valorizzazione turistica e ambientale dei borghi medioevali e degli itinerari collegati” (Sulla via del medio Evo)**.

Tale “patrimonio” proprio perché qualificante per tutto il territorio della Provincia deve essere messo in un settore a sé ed essere maggiormente correlato con altre realtà e itinerari finora portati avanti (Le vie della fede, sport e parchi, ambiente) come già fatto osservare all’ATL a partire dal dicembre 2003 al fine di offrire nuove valenze e attrattive ai turisti e alle scolaresche.

Il ricetto non deve essere considerato solo un “contenitore” per eventi, ma un **“punto d’eccellenza” per gli itinerari “Sulla via del Medio Evo”**, in stretta correlazione con altre realtà al fine di giocare un ruolo propositivo e tale da sviluppare e promuovere anche altre realtà (Masserano, Magnano, ...) favorendo la creazione di una rete dei piccoli “Borghi” nel Biellese con legami alla rete nazionale (Club dei borghi più belli d’Italia) . Candelo in questo caso, essendo l’unico finora inserito tra 100 borghi a livello nazionale, può fare da “punto” di riferimento con uno specifico sportello comunale già attivo presso la torre porta del Ricetto.

2.5 Politiche per assicurare il concorso del settore commerciale nelle sue diverse componenti. Pag. 17.

2.5.2 Occorre coniugare percorsi commerciali (per acquisti) con percorsi turistico-culturali al fine di aumentare la coerenza dei singoli progetti e delle singole iniziative, diffondendo la cultura del *fare insieme*.

Occorre sfruttare il know-how (punto di forza) di ogni singola area, collegandola con altre .

2.5.3 Importante anche la valorizzazione del **piccolo commercio di vicinato anche nelle aree di pianura** limitrofe ai grandi centri commerciali (non solo nelle aree montane, come indicato al punto 2.5.3).

Non si fa riferimento alle botteghe scuola dell’artigianato e ai laboratori artigianali di qualità.

2.6 Politiche per la valorizzazione e conservazione dei beni...(pag. 18)

2.6.3 Il ruolo del ricetto, riconosciuto come bene da tutelare e valorizzare, deve essere maggiormente inserito tra gli itinerari e tra i “prodotti” del Biellese.

Il riconoscimento del Touring e dell’Anci, unica realtà della provincia di Biella, dovrebbero far sì che fosse considerato “un fiore all’occhiello” per tutto il territorio provinciale.

2.6.4 la valorizzazione dell’immagine di distretto della cultura tessile deve coniugare la parte culturale con la parte commerciale

2.9 Politiche per la promozione di una strategia di riqualificazione fluviale...(pag. 22)

Non c’è riferimento alcuno al percorso fossilifero lungo il tratto del torrente Cervo tra Candelo e Cossato per la sua alta valenza culturale e geologica.

3.2 Politiche per il completamento della rete di viabilità...(pag.29)

Si sottolinea fortemente il fatto che il territorio del comune di Candelo, accerchiato dai centri commerciali e attraversato giornalmente da un notevole numero di auto (via Cerventi...) necessita della tangenziale sud – est .

Il progetto autostradale sul territorio di Candelo trova una sua ragion d'essere solo se collegato alla contestuale progettazione e realizzazione della tangenziale sud-est, già individuata nel piano di fabbricazione degli anni sessanta.

In estrema sintesi:

- Il raccordo autostradale ha una sua ragion d'essere solo se coincide, almeno nella sua parte iniziale, con la prima metà del percorso della tangenziale sud – est di Candelo (intesa come collegamento tra la superstrada Biella-Cossato e la Trossi
- contestualmente deve essere finanziato e realizzato, nell'ambito del progetto di collegamento autostradale, il tratto rimanente di tangenziale dalla uscita di via Castellengo sino alla strada Trossi
- L'intervento dovrà essere realizzato in un'unica soluzione e, se ciò non fosse possibile, il primo lotto funzionale dovrà avere come riferimento la tangenziale Sud-est di Candelo .
- Il tutto dovrà essere attentamente vagliato sotto il profilo dell'impatto ambientale. A tale riguardo già erano state avanzate precise richieste nel 2002 dall'Amministrazione.
- La galleria di via Castellengo dovrà essere ampliata
- il piano di scorrimento del progettato raccordo autostradale deve svilupparsi a raso, in trincea e in galleria.



CITTA' DI CANDELO
IL SINDACO
(Martella Biollino)
(BIELLA)

17-MAR-2008 16:30 DA: COMUNE DI MOTTALCIAT 0161 857612

A: 00158480741

P: 1



Formis
indicare copie a CAIRE
fare copia per Presidente / Pelosi / Maranfon

Comune di Mottalciata
Provincia di Biella
Regione Piemonte



via Martiri della Libertà 16 - C.A.P. 13874 Mottalciata (BI) - Cod. Fisc. 00374120020
Tel. 0161.857112 Fax 0161.857612 email : mottalciata@ptb.provincia.biella.it - sito web www.comune.mottalciata.bi.it

IL SINDACO

Prot. n. 1637

17 MAR. 2008

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BIELLA	
Cod. Am.ne P-bi	Cod. AOO P_bi
18 MAR. 2008	
Prot. n. <u>13217</u>	
Tit. <u>2</u>	Classe <u>A</u> SC. SSC

Spett./le
PROVINCIA DI BIELLA
Assessorato Pianificazione Territoriale
Via Q. Sella, 12
BIELLA

015/8480741

OGGETTO : Piano Territoriale Provinciale tra processo di revisione e strumenti per la copianificazione - Vs./prot. n. 9884/SS/MLC/mp

Con riferimento all'oggetto, mi permetto di sottoporre alcune osservazioni in parte già espresse durante la seduta del 21 febbraio u.s.

- ✓ Durante la presentazione della bozza di Piano i tecnici, con l'ausilio di slides, dissero che avevano considerato il PTi avente per capo fila il Comune di Biella: sarebbe bene, per quanto possibile, si considerasse anche quello denominato "Terra di mezzo" con capo fila il Comune di Vercelli dato che ad esso partecipano non pochi Comuni del Basso biellese.
- ✓ Importante sottolineare il decongestionamento del traffico attraverso la SR 232, che dalla documentazione a disposizione non pare sufficientemente rilevato o rilevabile.
- ✓ Manca qualunque riferimento all'aeroporto di Biella - Cerrione, infrastruttura esistente.
- ✓ Non si comprende perchè sia stata inserita come "obiettivo" la fusione dei due consorzi socio-assistenziali che operano nell'ambito dell'ASL BI, uno sul distretto di Biella e l'altro sul distretto di Cossato, dal momento che la legge 18 del 06/08/2007, all'art. 22, così stabilisce: "1. La coincidenza fra gli ambiti territoriali dei distretti di cui all'articolo 19 e quelli degli enti gestori dei servizi socio-assistenziali costituisce la forma idonea per la gestione ottimale delle funzioni socio-sanitarie e rappresenta l'obiettivo di piano da raggiungere. 2. La Regione promuove ed incentiva, anche finanziariamente, il raggiungimento di tale coincidenza, a seguito di presentazione, da parte del Comitato dei sindaci di cui all'articolo 8, di apposita proposta, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge".

17-MAR-2008 16:30 DA: COMUNE DI MOTTALCIAT 0161 857612

A: 00158480741

P:2

- ✓ Manca, con riferimento alle politiche rurali per una produzione agricola sostenibile, qualunque accenno ai tipi di intervento che si intendono adottare per tutelare gli agricoltori dagli ingenti danni causati dalla fauna locale (penso, in particolare, ai porcastri, ma anche alle nutrie, ai caprioli, ecc.).
- ✓ Si ritiene di difficile interpretazione, al 3.3.2 del documento consegnatoci, il capoverso "la concertazione a livello dell'intera conurbazione metropolitana..." ed al successivo punto 3.3.5 "la promozione di politiche di mobility management ... del car sharing e del car pooling, ecc.": meglio sarebbe, seppur questa sia una sintesi, spiegare quale è la conurbazione metropolitana (Torino? Milano?) ed in che cosa consistono queste politiche.
- ✓ Si ritiene, inoltre, che, evitando di utilizzare termini come "reverse mortgage" o "mixité sociale" o "stakeholders" e finanche "partnership" e "governance", benché di uso giornalistico comune, adottando vocaboli italiani, il documento migliorerebbe la sua accessibilità a chiunque voglia prenderne visione, tanto più che il malcostume nell'uso di termini stranieri impoverisce sempre più l'uso della lingua ufficiale nazionale che è, e per ora resta, l'Italiano.
- ✓ Con difficoltà si comprende il significato dei "servizi di conciliazione" che, si presume, si riferiscano all'equo riparto dei compiti tra genitori in ambito familiare.
- ✓ Si presume che le iniziative "per l'allestimento di reti di sicurezza..." vengano introdotte con l'ausilio degli operatori del settore, meglio sarebbe, se fosse specificato.
- ✓ Non si è stati in grado di individuare alcun riferimento ai consumatori ed allo sviluppo di politiche volte a migliorare la tutela, la formazione e l'informazione di tale categoria che sempre più, come suggeriscono le direttive europee, acquisisce rilievo nelle politiche economiche, commerciali e sociali.
- ✓ Si richiede, se possibile, l'utilizzo di un linguaggio più fluente nella descrizione degli interventi, in modo che anche chi non è tecnico possa meglio comprendere il significato del Piano.

Nel ringraziare per aver dato l'opportunità ai Sindaci della Provincia di Biella di intervenire ed esprimere un loro parere sul Piano Territoriale Provinciale in revisione ed auspicando che questo sia il primo passo verso l'istituzione della conferenza delle autonomie locali prevista dallo Statuto provinciale, cordialmente saluto.

Dr.ssa Emanuela Cattaneo



COPIA



Provincia di Biella

Settore: PIANIFICAZIONE E SICUREZZA DEL TERRITORIO
Servizio: Sviluppo Locale

Prot. n. 10267 SS/mr.

Biella, 03/MAR. 2008

Rif. Nota	del
-----------	-----

OGGETTO: il Piano Territoriale Provinciale tra processo di revisione e strumenti per la copianificazione.

A seguito della predisposizione della bozza di revisione del Documento Programmatico del Piano Territoriale Provinciale, denominato, la Provincia di Biella si propone il coinvolgimento degli attori locali per un confronto preliminare sulle scelte di governo del territorio orientate a favorire il sostegno allo sviluppo del Biellese.

Al fine di illustrare e valutare i contenuti del "Sistema degli obiettivi e delle politiche" del Piano Territoriale Provinciale si propone un incontro il giorno

**11 marzo 2008 alle ore 14,30
presso la Provincia di Biella**

Il testo del documento in bozza è disponibile sul sito della provincia di Biella all'indirizzo www.provincia.biella.it nella sezione Pianificazione Territoriale – Governo del Territorio – Piano Territoriale Provinciale in revisione.

Certo della sua partecipazione, Le porgo cordiali saluti.

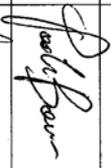


Presidente
(Sergio Sgarantini)

Incontro del 11/03/2008

NOME COGNOME	ENTE	FIRMA	TELEFONO	INDIRIZZO POSTA ELETTRONICA	DOCUMENTAZIONE
GERARDO LEONE	BIRIA JEUT		015 3501057	GERARDO.LEONE@JEUT.IT	
Roberto RAVELLO	Pro. U.S. Ima Rivedere		3338645599	Roberto.Ravello@Hotmail.com	
Roberto VANA	WVF Biella		-	Roberto.vana@libero.it	
u	LIPU u		-	u	
u	CONSULT'ESPE CON STRUT POTENTIALI		-	u	
MASSIMO CURTARELL	E. ZECINA		015 759116	massimo.curtarell@regno.com	
DIOMANO LACCHIA	UNIONS INSTRUT BISTASSE		015 1841324	lacchia@uni.biella.it	
Franco VOCCÈ	CONFRATRIANAS		015/8557711	franco@biella.confratris.it	
BARBARA CANEPARO	NATURE ARTE GUIDE TURISTICHE		015 8528529	barbarac@naturearte.net	5-

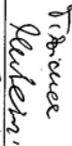
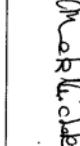
Incontro del 11/03/2008

NOME COGNOME	ENTE	FIRMA	TELEFONO	INDIRIZZO POSTA ELETTRONICA	DOCUMENTAZIONE
PAOLO BOSIA	ATI VA SpA		011 3814100	paolo.bosia@ati.va.it info@ati.va.it	SI
LORENA RISACCHETTO R	CONFESSENCEATI P. S E		015 35 4768 35 2720	conf@formm.it	SI
MARCO NOVARETTI	ASCOM BIELLA		3355247303	presidente@ascombiella.it	SI
FZANO FASANA	REGIONE PIEMONTE		015/8551510		SI
GROSSO ZHIND	CCIAA Biella		3358592622		SI
GIUSSO CORNO	CNA. ASS PRTTIGIANI			maider@cnabiella.it	SI
BIRICCA RIZZO	LEFACCOF		335-838445	servizi.lunig@ epacoop-piemonte.coop	SI
GIULIA ROSSINI	CLM B1			promozionale@cnabial.it	SI
VERONICA RIZZO	Co di Biella		347.835575	baor@coadi.biella.it	SI

Incontro del 11/03/2008

NOME COGNOME	ENTE	FIRMA	TELEFONO	INDIRIZZO POSTA ELETTRONICA	DOCUMENTAZIONE
MARCO PADOVILLA	CELU		3355691992	marco.padovilla@celu.it	A
LILIANA ROSAZZA PARIW	CISL		0153599101	rosazza.liliana@cisli.it	SA
MARTINER S.	COLLEGIO COSTRUTTORI		015/8494932	info@caucebelle.it	
SCHANZIO ORAZIO	" "		" "	" "	
RENZO BERGOME	ORDINE INGEGNERI		01533669	renzobergome@tin.it	SJ
ERMANNO BERTRANDINO	EGAD. ASSISA BANCAEGIA ARIZH		3291104188	BE.ERNDT@GMAIL.IT	SJ
SBARRALIN MARI	LIBERA CACCIA		348305157X		
CAMPERO MARIAPANTE	SACI SPA		33546688	g-mariapante@comuni.biella.it	SI

Incontro del 11/03/2008

NOME COGNOME	ENTE	FIRMA	TELEFONO	INDIRIZZO POSTA ELETTRONICA	DOCUMENTAZIONE
TITIANA MONTERRI	CITTADELLARTE		015.28400	Titiana.m. E cittadellarte.it	n
EMMANUELE BOTTIGELLA	CITTADELLARTE		015.28400	emanuele.bottigella@ cittadellarte.it	h
MARIA FERRETO	Vallebellina				
PORTA MARI	COMUNE VALLEBELLETTA BIELLA				m
BACCINI MAURIZIO	OFFICINA SANNAZZARO DI CERCHIARA		015.442209	BACCINI@ LIBERO.IT	h
GIUSEPPE PENNA	Acqui Biellese		340 6746384	acqui.biellese@libero.it	h
MARCO ZUCCA	LEGATOINOMIE PIEMONTE		015.422357		h
Manuela Michela	Fondo Seb Terpina		335/3386722	fondofovaco@tempna.it	h