



REGIONE PIEMONTE - PROVINCIA DI TORINO
COMUNE DI BARDONECCHIA
COMUNITA' MONTANA ALTA VAL SUSA

P.R.G.C.

DOCUMENTO PROGRAMMATICO

marzo 2011

Consulenti tecnici

StudioAF
arch. Giovanni Alifredi
arch. Alessandro Fubini

**Resp. del Procedimento
del Servizio E.P. e Urbanistica**
ing. Francesco Cecchini

Il Sindaco

Il Segretario Comunale

Indice generale

Premessa.....	2
Il quadro socio economico e le dinamiche in corso.....	5
Scenari di sviluppo considerati ancora attuali	8
La città delle Alpi.....	8
Ambiente alpino e attività motrici urbane.....	8
Potenzialità del sistema Bardonecchia.....	10
Le mutate condizioni esterne e i riflessi sulle previsioni di sviluppo.....	13
I principali temi progettuali	15
I temi di trasformazione urbana.....	15
I temi di consolidamento e valorizzazione dei servizi della città abitata e turistica.....	20
I temi di valorizzazione e salvaguardia del patrimonio naturale e storico culturale di Bardonecchia	24

Premessa

Il Documento Programmatico a suo tempo approvato dal Consiglio Comunale (cit. Deliberazione n. 5 del 15.02.2001 - Deliberazione Programmatica - Quadro strategico di sviluppo della Città) rispondeva non solo a una indicazione di legge, ma soprattutto alla volontà dell'Amministrazione di definire uno scenario strategico di medio - lungo periodo e conseguenti linee guida e indirizzi di trasformazione e sviluppo per la Città cui ricondurre le principali politiche comunali e soprattutto le decisioni di carattere territoriale.

A partire da quel documento si è progressivamente consolidata una strategia urbanistica che ha permesso di gestire in modo coerente non solo il grande evento olimpico e i suoi variegati effetti territoriali, ma anche una serie di interventi che hanno contribuito a migliorare la qualità del contesto sociale e ambientale.

L'idea, tuttora realistica, era quella di puntare alla costruzione di uno scenario, di innovazione e di cambiamento, sebbene non immediato né automatico, rappresentabile attraverso la significativa immagine di Bardonecchia Città delle Alpi: un nuovo modello di sviluppo che del vecchio conservi le componenti, modificandone però il ruolo.

Il passaggio chiave è dal binomio secondecase- edilizia a una diversificazione delle attività economiche, e soprattutto della funzione turistica, attraverso un uso diverso dei fattori favorevoli esistenti, quali l'ambiente alpino, le infrastrutture di trasporto, la posizione di frontiera, le attrezzature sciistiche, il patrimonio edilizio e infrastrutturale, le aree urbane centrali sottoutilizzate, la dotazione di servizi e la capacità ricettiva. In sostanza lo scenario prefigurato presupponeva un non facile, ma senza dubbio necessario, passaggio da semplice stazione sciistica e di villeggiatura a una vera e propria città di montagna da attuarsi mediante un'inversione dei tradizionali ruoli funzionali che avevano a suo tempo determinato sviluppo e benessere economico e che ora potrebbero trasformarsi in altrettanti fattori di ripiegamento e declino.

Nonostante le procedure del nuovo piano regolatore abbiano fatto registrare un forzato rallentamento dovuto al completamento della delicata concertazione sull'assetto idrogeologico, questo scenario di sviluppo e cambiamento ha fatto da sfondo alle politiche degli ultimi anni:

- ha permesso di gestire con successo e lungimiranza l'evento olimpico,
- ha impedito un ulteriore sviluppo delle edilizia secondaria,
- aiutato anche dalla mutata situazione dei vincoli idrogeologici, ha di fatto attenuato la pressione dello sviluppo edilizio, rallentandone l'espansione,
- ha portato a un significativo incremento dell'offerta ricettiva temporanea,
- ha portato alla creazione di nuovi servizi alle famiglie e al turismo (per esempio la nuova casa medica),
- ha aiutato la realizzazione (per ora parziale) di un più funzionale svincolo autostradale, concepito come vera e propria Porta di accesso al territorio e alla Città,
- ha promosso l'avvio della riqualificazione del grande comparto Stazione e aree finitime (es. ristrutturazione della cosiddetta "Casa bianca", parziale riqualificazione degli accessi al Paese).

Le prospettive di cambiamento si sono riflesse anche nei provvedimenti urbanistici adottati nel periodo più recente, consistenti nella cosiddetta Variante anticipativa nonché nell'adeguamento del piano vigente all'attuale disciplina commerciale in ottemperanza alla legge regionale 28/99, con particolare attenzione al controllo e alla limitazione delle grandi superfici.

La presenza di vantaggi territoriali competitivi, consistenti (i) nella posizione geografica nel contesto transfrontaliero europeo, (ii) nelle infrastrutture nel settore delle comunicazioni (rete autostradale e ferroviaria), (iii) nelle condizioni ambientali e paesaggistiche, (iv) nell'offerta turistica differenziata, (v) nel carattere urbano del comune, (vi) nella presenza di ormai numerose strutture (quali il Palazzo delle Feste, la Piscina Comunale ed il Palazzo dello Sport),

(vii) una rete di moderni impianti di risalita, (viii) una dotazione alberghiera e para-alberghiera di accresciuta capacità, rende tuttora realistici gli obiettivi programmatici che l'Amministrazione riconferma quali traguardi da conseguire con il nuovo Piano Regolatore:

- sviluppo della ricettività alberghiera, anche attraverso una normativa che incentivi e incrementi la conversione di seconde case e individui aree particolarmente destinate allo sviluppo alberghiero ed extralberghiero, e che affianchi le iniziative già in atto a partire dalla fine degli anni '90 (quali la deliberazione consiliare n. 74 del 16 dicembre 1998, relativa a interventi di natura urbanistica e promozionale per incentivare la rinascita della cultura della ricettività alberghiera in Bardonecchia), successivamente rinforzate da un'apposita variante urbanistica a favore non solo della realizzazione di nuove strutture alberghiere, ma anche dell'ampliamento di quelle esistenti;
- potenziamento del comprensorio sciistico, con particolare riferimento al versante dello Jafferau;
- diversificazione e strutturazione offerta turistica di tipo naturalistico;
- potenziamento dell'offerta di abitazioni per la prima casa;
- tutela e valorizzazione delle risorse naturali;
- tutela risorse antropiche, in particolare per quanto riguarda il recupero del patrimonio edilizio storico;
- valorizzazione delle infrastrutture di comunicazione (completamento della riforma dello svincolo autostradale, riorganizzazione dello scalo ferroviario e riqualificazione dell'ambito circostante la ferrovia, recupero di volumi dismessi o in via di dismissione, miglioramento della viabilità locale);
- ottimizzazione delle infrastrutture energetiche, con riferimento all'iniziativa di cogenerazione e riscaldamento in corso di attuazione;
- nuova offerta di spazi pubblici;
- valorizzazione, recupero e riconversione del patrimonio edilizio esistente;
- riqualificazione di spazi urbani;
- individuazione aree a specifica destinazione artigianale, localizzazione in posizione congrua di attività che richiedono ampi spazi di parcheggio (sosta camper, discoteche e locali di pubblico spettacolo), concentrandone la localizzazione ove possibile con i grandi parcheggi di interscambio da realizzarsi ai margini dell'abitato ed in corrispondenza degli impianti di risalita.

Il rafforzamento della capacità alberghiera, il rilancio del comprensorio sciistico attraverso un'accorta gestione dell'evento olimpico, il rallentamento dello sviluppo di seconde case, l'avvio di progetti di riqualificazione urbana, sono solo alcuni degli effetti di un'inversione di tendenza significativa, che l'Amministrazione ha saputo imporre nel corso degli ultimi anni (e progressivamente con sempre maggiore determinazione a partire dallo stesso evento olimpico). E' evidente che tutto questo non può essere considerato sufficiente per l'affermazione di un mutamento irreversibile di fenomeni che hanno la loro origine stratificata e consolidata nell'arco di circa mezzo secolo all'insegna dello sviluppo edilizio. E' altrettanto certo che il nuovo piano potrà contribuirvi in modo significativo.

La formazione di un nuovo piano regolatore (al di là degli obblighi di legge) è una buona occasione per la costruzione - in questo caso si tratta di un rafforzamento e di una conferma - di un progetto collettivo per la Città su cui aggregare consenso e definire strategie in grado di suscitare collaborazione e cooperazione di soggetti pubblici e operatori privati.

Come noto, sono più numerosi e più complicati i problemi cui un piano regolatore da solo non può far fronte rispetto a quelli affrontabili unicamente in sede urbanistica.

Scelte economiche, decisioni di livello sovracomunale, accesso a risorse, linee di finanziamento, sviluppo di attività, localizzazione di funzioni sono altrettanti aspetti che non dipendono di per sé dal piano.

Sarebbe illusorio pensarlo.

Tuttavia è altrettanto vero che la redazione di un nuovo strumento urbanistico generale può rappresentare per l'Amministrazione Comunale l'occasione opportuna per interagire con i soggetti più direttamente interessati su quegli aspetti, agendo non in maniera passiva (come in genere avviene nelle situazioni di routine), ma assumendo essa stessa l'iniziativa, sollecitando, proponendo, chiedendo, cercando alleanze, promuovendo accordi. Basti pensare a due temi aperti di importanza strategica per la località, quali gli interventi autostradali considerati nel loro rapporto con la Città e la trasformazione del comparto stazione, due ambiti che non a caso riguardano il futuro delle grandi infrastrutture e i loro effetti sulle dinamiche di sviluppo dell'intero contesto urbano.

Il quadro socio economico e le dinamiche in corso

La struttura socio-economica, territoriale e insediativa di Bardonecchia riflette la pluridecennale evoluzione di una società locale che si è andata strutturando in modo sempre più consolidato attorno una base economica dominata da specifiche funzioni turistiche.

Rispetto alle analoghe stazioni turistiche alpine bi-stagionali, specializzate nello sci alpino invernale e nelle attività ricreative e di villeggiatura estive, quella di Bardonecchia presenta la peculiarità di essere sempre stata accessibile in giornata da un grande bacino d'utenza urbana. Rispetto all'area torinese - specie dopo l'apertura dell'autostrada - essa si configura infatti come un insediamento tendenzialmente suburbano, specializzato, grazie alla sua localizzazione alpina, in funzioni ricreative, sportive e di villeggiatura.

Quest'ultima caratteristica spiega sia la precocità del suo sviluppo turistico, già nei primi anni del secolo, sia la notevole dimensione insediativa raggiunta negli ultimi decenni, sia ancora i conseguenti caratteri di maturità dello sviluppo raggiunto.

E' un carattere che può essere considerato allo stesso tempo fattore di forza e fattore di debolezza.

La struttura urbana dell'insediamento, con le sue dotazioni di servizi e di infrastrutture, che fa di Bardonecchia un caso atipico di stazione invernale, è certamente un elemento di forza, soprattutto in una prospettiva di riqualificazione e conversione funzionale della località.

Ma, in assenza di interventi correttivi, questo patrimonio urbano rischia di consolidarsi come un enorme contenitore vuoto, un fattore di debolezza, produttore di costi privati e pubblici, destinato a un possibile tendenziale degrado.

Le analisi di diversa natura condotte sui caratteri economici e sociali della località inquadrano Bardonecchia come una stazione, dove la specializzazione funzionale e l'equilibrio tra domanda e offerta hanno raggiunto un livello maturo e in qualche modo stazionario, interno a un sistema sub territoriale locale tuttora in evoluzione. Ciò significa che il modello di sviluppo seguito fino alla fine degli anni '90, che ha assicurato alla comunità locale benessere e sicurezza, non è automaticamente garantito per il futuro. Anzi, c'è il rischio concreto che la monoculturalità turistica, che ha improntato lo sviluppo del passato, possa costituire un fattore di progressiva perdita di competitività non solo sul mercato dell'offerta turistica legata allo sci invernale, ma più in generale nel panorama di valle e di comunità, con il conseguente aprirsi di una preoccupante fase di declino generale, socio-economico, urbanistico, territoriale.

Esistono cause molteplici della situazione che si era creata.

In primo luogo il tipo di offerta ricettiva, dominato dal mercato delle seconde case, rivolto al bacino di utenza dell'area urbana torinese lega inevitabilmente Bardonecchia all'andamento fluttuante non solo dello sviluppo della città capoluogo ma anche al più generale andamento del settore turistico. E ciò rappresenta comunque un fattore di grande debolezza.

In secondo luogo era aumentata, non sempre a favore di Bardonecchia, la competitività con il territorio di Comunità (con Sestriere-Via Lattea per quanto riguarda l'offerta di attrezzature sciistiche e con Oulx per quanto riguarda l'articolazione delle funzioni urbane e dei servizi territoriali). In entrambi i casi Bardonecchia aveva debolezze rispetto alle sue concorrenti.

A questa situazione si aggiungevano due ulteriori fattori di debolezza storici di Bardonecchia: (i) la debolezza del settore alberghiero rispetto alla forza delle seconde case; (ii) la poca specializzazione e la scarsa competitività rispetto alle altre stazioni dei singoli settori di offerta. Sebbene Bardonecchia avesse una buona dotazione di piste rimaneva una certa condizione di subordinazione rispetto al complesso della Via Lattea, sia per l'offerta alberghiera non competitiva con Sestriere o Sauze d'Oulx, sia nel settore dei campeggi nel confronto con la specializzazione di Oulx.

Questi fattori di debolezza avevano a loro volta un effetto limitante sul settore degli impianti sciistici, in quanto senza un incremento nella ricettività a rotazione è difficile ipotizzare un maggiore utilizzo degli impianti di risalita e viceversa. A questa carenza, solo in parte possono supplire gli utenti di seconde case e i flussi pendolari giornalieri, in quanto questi tendono a concentrarsi essenzialmente nei fine settimana e nei pochi giorni infrasettimanali delle grandi

vacanze invernali e primaverili, con ripercussioni nella quantità e nella qualità degli investimenti sugli impianti di risalita. Questi infatti, per quanto non trascurabili nell'ultimo periodo, anche grazie all'evento olimpico, si erano a lungo tenuti su livelli medi al di sotto dello sviluppo quantitativo e qualitativo che avrebbero potuto raggiungere se avessero potuto disporre di flussi di utenza più regolari nel corso della stagione. A ciò si aggiungeva anche il fatto che la dimensione spaziale, tecnica e finanziaria degli impianti più direttamente concorrenti - quelli della - Via Lattea - era ormai tale da relegare quelli di Bardonecchia in una posizione subordinata, in cui essi si limitavano a sfruttare una propria nicchia ancora profittevole ma circoscritta. Mentre il rapporto tra ricettività in rotazione e impianti di risalita è circolare (più ricettività, più clienti e più investimenti negli impianti, più attrattività della stazione sciistica, più domanda di ricettività), quello tra le seconde case e gli impianti è assai più debole e asimmetrico in quanto gli investimenti si rivolgono a un utenza elevata nei fine settimana, mentre le strutture continuano a essere poco utilizzate negli altri giorni, con una sensibile riduzione di redditività.

E' fin troppo chiaro che l'affermarsi di questo scenario aprirebbe una fase di preoccupante involuzione socio-economica e territoriale per la comunità, in grado di mettere in ombra i fattori di forza e le potenzialità di sviluppo che invece esistono, e che lo Studio mette in luce con molta chiarezza.

In definitiva si può concludere che il modo secondo cui Bardonecchia si era sviluppata e i caratteri del suo contesto socio-territoriale abbiano contribuito a determinare una situazione molto dipendente dai fattori esterni, poco in grado di valorizzare i fattori positivi interni (che come abbiamo visto esistono), incapace di creare di per sé nuova domanda.

Era in sostanza richiesto un vero e proprio cambiamento di prospettive e di intendimenti locali, in grado di rovesciare il ruolo della località nell'ambito del contesto locale e di richiamare attori esterni con forti capacità di investimento. E così è stato.

E' infatti apparso chiaro all'Amministrazione, all'inizio del decennio in corso, che per poter modificare, necessariamente nel medio-lungo periodo, la tendenza fin qui descritta avrebbe potuto contribuire una serie di interventi nei vari campi sopraccennati, non ultimo quello della pianificazione urbanistica, che presupponessero una forte volontà da parte dell'intera collettività di Bardonecchia e soprattutto della sua guida politica.

Un progetto di cambiamento urbano non può che essere un progetto collettivo di una comunità e di tutte le sue parti più vitali e dinamiche. Senza partecipazione e consenso, qualsiasi ipotesi di trasformazione e di perseguimento di scenari nuovi è vanificata prima ancora di nascere: è per questa ragione che il progetto di cambiamento ha senso ed efficacia soltanto se sostenuto dalla partecipazione e dall'accettazione attiva dei soggetti più interessati.

Uno scenario di innovazione presuppone volontà individuali e collettive rivolte a una graduale ma profonda modifica dei modi dello sviluppo economico fin qui perseguito, e raggiunto.

Di fronte a questa situazione, così come veniva prospettata all'inizio dell'attuale decennio, l'Amministrazione, seppure in assenza del nuovo strumento urbanistico, ma con opportune politiche urbanistiche, ha saputo determinare l'auspicata inversione di tendenza, la quale ora va assecondata e sostenuta, anche con i contenuti del nuovo piano in formazione. E' stata rafforzata la dotazione alberghiera e paraalberghiera, è stato sensibilmente rallentato lo sviluppo di nuova edilizia secondaria, sono stati creati nuovi servizi alle persone, gli impianti sciistici sono stati potenziati e diversificati, l'infrastruttura di trasporto è in corso di miglioramento.

Le Olimpiadi hanno certamente giocato a favore, in termini di mobilitazione di risorse pubbliche e private, di opportunità di intervento migliorativo e di potenziamento dell'offerta, di rinnovo dell'immagine interna ed esterna della località soprattutto nei confronti della domanda esistente e potenziale.

Un'accorta gestione dell'evento e soprattutto della fase successiva, ha permesso all'Amministrazione di impostare politiche e interventi orientati verso quello scenario di cambiamento e soprattutto di conversione socio economica auspicato già all'inizio degli anni 2000.

Il nuovo piano potrà fornire il necessario supporto di regolazione di uso dei suoli, in armonia non solo con gli indirizzi strategici ma anche con gli interventi di trasformazione in via di realizzazione.

Scenari di sviluppo considerati ancora attuali

La città delle Alpi

Un nuovo scenario di innovazione e di cambiamento appare possibile e realistico, anche se non immediato né automatico. Un'immagine significativa e convincente: Bardonecchia *Città delle Alpi* potrebbe rappresentarlo.

E' però un'immagine la cui capacità di presa passa in primo luogo all'interno della località, un'immagine nuova che deve essere dapprima condivisa dalla cittadinanza e dai suoi interessi, per poter poi essere veicolata all'esterno. Al centro di questa immagine non ci sono più i tradizionali fattori che hanno determinato la crescita del passato, ma nuove realtà, nuove potenzialità innovative, quelle che lo sviluppo precedente ha consentito di creare e consolidare e che oggi possono rappresentare un capitale di risorse su cui puntare per un rinnovo dello sviluppo.

Nel caso di Bardonecchia ciò che va messo in primo piano è la sua natura di città nel cuore delle Alpi e la possibilità di farne una *città delle Alpi*. Questa è la premessa per passare gradualmente da un modello di sviluppo come quello prima descritto a uno nuovo, che del vecchio conservi le componenti modificandone tuttavia il ruolo. Il binomio seconde case edilizia cede la sua posizione centrale ad attività terziarie specializzate che diventano il nuovo motore dello sviluppo e che utilizzano fattori preesistenti quali l'ambiente alpino, le infrastrutture di trasporto, la posizione di frontiera, le attrezzature sciistiche, il patrimonio edilizio e infrastrutturale, la dotazione di servizi e la capacità ricettiva, con effetti di ritorno positivi su di essi e di induzione sulle attività connesse.

Il passaggio da semplice stazione sciistica e di villeggiatura a *città* comporta dunque un'inversione dei ruoli funzionali: quando il modello sarà a regime, in un futuro ipotizzato, non sarà più solo lo sviluppo turistico a trascinare gli altri settori; ma un complesso di funzioni terziarie urbane.

Bardonecchia si sposterebbe dall'attuale poco promettente competizione con le altre stazioni sciistiche concorrenti, all'arena della competizione urbana, dove la sua posizione alpina offre ciò che altre città non hanno. Questo scenario mette in evidenza il fatto che il comparto turistico con le attività connesse, che oggi ha poche probabilità di svilupparsi ulteriormente come motore del sistema locale, potrà invece avere un ulteriore sviluppo come indotto di un complesso di nuove attività motrici urbane, che esso stesso può contribuire a far decollare. Nello stesso tempo gli altri impianti sciistici dell'alta Valle, oggi visti come concorrenti, diventerebbero esternalità a livello comprensoriale, capaci di contribuire per la loro vicinanza alla nuova fase di sviluppo urbano di Bardonecchia.

Ambiente alpino e attività motrici urbane

I punti critici e qualificanti di questo modello sono essenzialmente due: la natura delle nuove funzioni urbane motrici e la sostenibilità dello sviluppo in un ambiente molto specifico come quello di un'alta valle alpina. Queste due istanze possono essere utilmente combinate, ottenendo dalla loro intersezione la formula della *città delle Alpi*, di un centro cioè specializzato in attività non solo compatibili con l'ambiente alpino, ma funzionali alla sua valorizzazione-fruizione- conservazione.

Tali funzioni possono essere individuate in un campo promettente di attività innovative appartenente ai settori della ricerca, della formazione fino a livello universitario e post-universitario, della salute, delle tecnologie ambientali e insediative, dell'editoria multimediale, delle manifestazioni fieristiche, congressuali e culturali. Si tratta essenzialmente di attività

terziarie, ma con un contorno di applicazioni e di sperimentazioni pratiche capaci di indurre anche lo sviluppo di piccole e medie imprese operanti in settori a tecnologia avanzata, quali la conservazione dei suoli e delle acque, le tecnologie edilizie e impiantistiche montane, le attrezzature sportive ecc.

In questo ampio ventaglio di possibili attività le scelte dovranno ispirarsi a due criteri fondamentali:

(a) la connessione a rete con attività complementari e servizi specializzati già presenti nei sistemi metropolitani dell'area vasta frontaliera facenti capo a Milano, Torino, Lione, Grenoble, Ginevra;

(b) la formazione di un nucleo di funzioni e attività con forti connessioni reciproche, capaci cioè di fare massa per sinergia e di avviare processi autocumulativi locali. Si tratta soprattutto di attrarre e di connettere attività di ricerca, formazione, sperimentazione, applicazioni tecnologiche, congressi e manifestazioni culturali ecc. appartenenti a una stessa "filiera" tematica e merceologica e a sue eventuali ramificazioni, come per esempio l'edilizia alpina, la conservazione e il ripristino del paesaggio alpino, le terapie associate al soggiorno alpino, il telelavoro ecc.

Ovviamente le fasi iniziali comporteranno l'avvio di più iniziative anche molto diverse tra loro, tra le quali l'evoluzione successiva selezionerà la più adatte.

La realizzazione di questo scenario comporta un forte impegno organizzativo e finanziario da parte della pubblica amministrazione e della società civile locale, che potrà promuovere il progetto *Bardonecchia Città delle Alpi* come progetto di portata regionale e di interesse europeo, onde raccogliere il massimo appoggio politico e di finanziamento pubblico. Va infatti tenuto conto che Bardonecchia, pur possedendo indubbi vantaggi ambientali, si trova in concorrenza con altri centri alpini. Perciò occorrerà in una prima fase valorizzare al massimo la vicinanza e i forti collegamenti già esistenti con la metropoli torinese, vantaggi di cui non godono in egual misura altri concorrenti.

Per contro va osservato che questo modello ha il vantaggio della gradualità e della flessibilità. Infatti in questo scenario il sistema locale può continuare in una prima fase a funzionare col modello precedente, arricchendosi progressivamente di componenti del nuovo modello.

Per quanto riguarda la sostenibilità il nuovo modello di sviluppo contiene alcuni elementi intrinseci positivi. e in particolare:

(a) l'orientamento delle nuove funzioni verso la ricerca e la formazione ambientale con ovvie ricadute locali positive;

(b) il fatto ormai largamente riconosciuto che la qualità ambientale è un fattore determinante per lo sviluppo di attività terziarie e innovative, in quanto capace di attrarre investimenti e personale qualificato (quindi migliore sarà la qualità ambientale di Bardonecchia e maggiori saranno le probabilità di realizzare questo scenario di sviluppo);

(c) l'assorbimento graduale di una parte delle residenze secondarie nello stock abitativo urbano, con riduzione quindi delle fluttuazioni demografiche stagionali.

Ovviamente queste tendenze spontanee non assicureranno da sole la sostenibilità dello sviluppo, che dovrà essere garantita da una politica locale e regionale di gestione oculata del capitale naturale, paesaggistico e storico-culturale.

Ciò è tanto più importante in quanto la ripresa di un nuovo ciclo di sviluppo come quello qui delineato potrà portare nel lungo periodo anche al raddoppio della popolazione residente

attuale anche senza un aumento proporzionale delle abitazioni, in quanto l'incremento della domanda di residenze potrà essere soddisfatto anche attraverso forme di recupero e di riuso dell'edilizia esistente. Un processo analogo di ricupero di grandi contenitori, già in parte in atto, può essere ipotizzato per le sedi di nuove attività terziarie e a tecnologia avanzata.

L'incremento del settore commerciale e dei servizi paracommerciali sarà invece più che proporzionale rispetto a quello della popolazione residente, in quanto ad essa e alla popolazione fluttuante turistica verranno ad aggiungersi i visitatori per affari e per congressi, i partecipanti a corsi, stages ecc. Si realizzeranno così soglie di domanda locale capaci di sostenere una gamma di offerta sempre più qualificata e varia, con un rafforzamento della gravitazione esterna su Bardonecchia. In particolare si potranno superare le soglie di domanda minime per rendere profittevole la gestione di servizi importanti per elevare gli standard della vita urbana, servizi che ora sono carenti o del tutto assenti, come ad esempio i servizi sanitari di livello intermedio e i locali di divertimento e spettacolo.

Un discorso analogo può essere fatto per il settore alberghiero e para-alberghiero, che, in previsione di un aumento della domanda di visitatori esterni, potrebbe essere rivitalizzato con un nuovo impegno finanziario e imprenditoriale degli operatori locali e, in loro assenza, anche dall'intervento di società specializzate già presenti sul mercato nazionale e internazionale.

Potenzialità del sistema Bardonecchia

I principali vantaggi competitivi di Bardonecchia, ovvero i punti di forza su cui può far leva per uscire dalla situazione di ristagno attuale, sono i seguenti:

Posizione geografica nel contesto transfrontaliero europeo. Qui si sommano due effetti. Il primo più generale, deriva dal processo di unificazione ed integrazione europea, in cui la regione alpina da margine-barriera diventa cuore cerniera del sistema geopolitico Europa centrale - Mediterraneo. Il secondo è la posizione di Bardonecchia lungo uno dei maggiori assi infrastrutturali N-S di questo sistema continentale, posizione baricentrica tra gli avamposti fortemente urbanizzati dei due versanti alpini.

Infrastrutture nel settore delle comunicazioni. La compresenza delle due reti di trasporto, su rotaia e su gomma, è un fattore di estrema importanza in grado di moltiplicare le potenzialità degli altri punti di forza con dei riflessi diretti su a) dimensione territorio di riferimento del bacino di utenza; b) aumentare la capacità di accesso a Bardonecchia e da Bardonecchia anche ad attività diverse da quelle turistiche.

L'eccellenza del contesto territoriale dell'Alta Val Susa, sia per quanto riguarda le condizioni ambientali e paesaggistiche, sia per l'offerta turistica, assai differenziata, anche se principalmente incentrata sullo sci da discesa.

La vocazione urbana del comune. Espressa in diverse forme e aspetti: a) l'eredità di un passato che non è mai stato soltanto rurale; b) la dimensione demografica residenziale e la capacità abitativa potenziale, nettamente superiore a quelle degli altri centri dell'alta valle; c) la conseguente dotazione quantitativa e qualitativa di servizi alle famiglie e paracommerciali che ne hanno fatto un centro di attrazione per l'intero comprensorio transfrontaliero; d) la presenza di servizi specializzati e delle relative strutture (palazzo delle feste, Forte Bramafam, Tur d'Amun, centri sportivi, ...); e) la composizione socio economica e il livello di istruzione dei residenti; f) la ormai secolare integrazione con la metropoli torinese, grazie alla quale Bardonecchia anticipa molte tendenze che investono successivamente il territorio dell'alta valle, ponendosi quindi localmente come "cinghia di trasmissione" delle innovazioni metropolitane.

Quanto alla posizione geografica nel contesto transfrontaliero, va sottolineato il fatto che esiste l'opportunità di aprire alla domanda esterna (attività economiche e produttive) un'offerta insediativa locale. I fattori localizzativi presenti in Bardonecchia, possono essere valorizzati per andare incontro alle strategie localizzative di investimenti esteri

Studi condotti a più riprese dall'Ires sottolineano l'importanza nell'economia piemontese, e in particolare nella stessa provincia di Torino (che ne ospita quasi il 60%, soprattutto nel settore dei servizi e in gran parte provenienti dalla Francia oltre che dagli altri Stati dell'Unione) di insediamenti produttivi esteri, particolarmente sensibili a fattori localizzativi quali l'orientamento al mercato (accesso ai mercati) la possibilità di sviluppare relazioni di prossimità con la clientela, e soprattutto l'accessibilità (sia stradale sia di infrastrutture di comunicazione). Al di là di facili ottimismo, lo studio Ires mette in luce come esistano possibilità di richiamo di attività economiche che sono incentivate da fattori di localizzazione che si ritrovano anche in Bardonecchia. Andrebbero pertanto più attentamente vagliate le politiche di attrattività che la località potrebbe perseguire, pur nei limiti delle iniziative praticabili a livello locale, alla luce delle opportunità di sviluppo e di trasformazione auspiccate per la città.

Esistono poi fattori di opportunità urbanistica, aspetti spaziali e occasioni contingenti importanti che possono giocare un ruolo significativo.

I **fattori di opportunità urbanistica** sono rappresentati in primo luogo da un piano da formare (che è anche, soprattutto in questa fase, un'occasione per discutere, per ricercare, per creare e diffondere un'immagine nuova della città).

La fase formativa del piano è la più favorevole perché le scelte di cambiamento possano essere meglio delineate e collocate in un quadro di possibile sviluppo futuro.

La fase formativa del piano è infatti quella in cui le opzioni di cambiamento possono (e devono) esprimersi in maniera più libera e più proiettata verso il futuro.

Si tratta del momento in cui è bene che i soggetti manifestino intenzioni, propositi, programmi, progetti. Nella discussione e nel confronto fra interessi che ne consegue, la componente progettuale e trasformativa del piano acquista peso e visibilità rispetto agli aspetti più specificatamente regolativi e sottolinea la proiezione verso il futuro della comunità.

Questa è la fase in cui si producono le condizioni più favorevoli affinché i percorsi e le dinamiche dello sviluppo locale possano guardare al piano come strumento per agevolare e veicolare la definizione dei progetti di trasformazione.

La fase formativa è importante per diverse ragioni.

Perché suscita nuove idee di cambiamento e allo stesso tempo ne richiama e fa rivivere di vecchie ancora attuali. Le idee tendono a confrontarsi. I soggetti che ne sono portatori sono indotti a interagire, in cooperazione, in competizione o in conflitto fra loro. Anche gli interessi che in genere sono restii a palesarsi esplicitamente sono in qualche modo costretti a posizionarsi e a manifestarsi. Le disponibilità ad agire si misurano reciprocamente e si collocano sulla scena urbana.

Le opportunità **spaziali** che possono giocare un ruolo determinante sono rappresentate sia da aspetti **infrastrutturali** sia da un **patrimonio immobiliare** (aree ed edifici) che è suscettibile o che necessita di essere trasformato.

Gli aspetti **infrastrutturali** riguardano le principali reti di collegamento della località, vale a dire l'autostrada (per quanto concerne la sistemazione dell'ultimo tratto e le vie di accesso), la ferrovia (per quanto riguarda il miglioramento del nodo ivi compresa la stazione), e la stessa statale per quanto riguarda l'accesso sicuro alla località (tenendo conto dei vincoli e delle criticità idrogeologiche oggi esistenti).

Quanto al **patrimonio immobiliare**, essendo oggi il complesso edilizio costituente l'ex-colonia Medail felicemente convertito in funzioni paraalberghiere e attività complementari, esistono due principali configurazioni che presentano opportunità di intervento trasformativo, una puntuale e una molto distribuita sul territorio.

La prima è data dal demanio immobiliare facente parte del complesso delle aree che gravitano sull'asse ferroviario e che comprende una serie di edifici e di spazi di sedime....

La seconda è data dal patrimonio distribuito rappresentato da una parte non indifferente, ma di dimensione ancora da definire, dello stock residenziale delle seconde case, soprattutto la parte che sta giungendo a una fase critica del proprio ciclo di vita (per necessità di rinnovo, di manutenzioni straordinarie, di interventi impiantistici, di adeguamento alla nuova normativa, ecc...).

Si tratta di una serie di occasioni di trasformazione ormai mature (come è stato nel caso dell'ex Colonia) che possono costituire un buon avvio di politiche urbanistiche di rinnovo a supporto dello scenario delineato in precedenza.

Le mutate condizioni esterne e i riflessi sulle previsioni di sviluppo

Il sistema dei vincoli di natura idrogeologica, su cui era basata la proposta della prima Delibera Programmatica, imponeva una forte riduzione delle aree disponibili per un'utilizzazione insediativa e suggeriva di utilizzare tale bene scarso (terra libera e non vincolata) in modo parsimonioso e per attività strategiche.

Il quadro dei dissesti oggi condiviso con gli enti competenti a seguito dell'adeguamento del piano vigente al Piano di Assetto Idrogeologico conferma il precedente, ma un sistema di vincoli di maggiore cautela determina di fatto un'ulteriore diminuzione delle aree libere e disponibili all'insediamento di attività urbane.

La tabella riporta la situazione definita dalla variante di adeguamento al PAI, rispetto alle superfici territoriali e alle capacità insediative previste dal piano vigente.

U.U.I.	SUP. TERR. Piano vigente	CAP. INSEDIATIVA Piano vigente	SUP. EDIFICABILI Variante PAI	SUP. NON EDIFICABILI Variante PAI	CAP. INSEDIATIVA Variante PAI
N°	MQ	MC	MQ	MQ	MC
1-C	56.800	30.800	0	56.800	0
2-C	23.100	12.700	0	23.100	0
3-C	45.000	24.500	0	45.000	0
4-A1	9.800	14.400	9.800*	0	14.400*
6b	26.016	26.016	13.224	12.792	13.224
8-A1	3.700	6.100	3.525	175	5.250
12-A1	7.300	10.900	7.300	0	10.900
13-A1	4.000	5.900	4.000	0	5.900
15-A1	4.400	6.100	4.400	0	6.100
18-A1	3.400	4.200	0	3.400	0
19-A1	11.200	16.700	0	11.200	0
20-C	34.500	15.100	34.500		15.100
21-C	18.200	8.640	0	18.200	0
24-ZIST	70.800	70.800	70.675	125	70.675
25-C	21.600	9.700	21.600		9.700
26-A1	3.200	4.900	0	3.200	0
TOTALI	343.016	267.456	169024	177192	151249
	aree a edificazione non attuabile				
	aree a edificazione ridotta				
	aree non soggette a vincoli di natura idrologica				
	aree interne alle zone perimetrate ai sensi della L. 267/1998				

* l'attuazione dell'UI 4 è condizionata alle risultanze delle analisi e delle opere di riassetto relative alla frana di Melezet

Se nel totale delle superfici ancora disponibili non consideriamo:

- i due Piani Esecutivi in corso di approvazione (UUI 20 e UUI 25, circa 56.000 mq);
- i 84.000 mq delle zone di Horres e San Sisto per la loro specificità (ambientale e di destinazione d'uso),

risulta che le superfici libere, localizzate nel contesto del centro urbano di Bardonecchia - Melezet, non vincolate per motivi idrogeologici e previste dall'attuale strumento urbanistico, ammontano a circa 29.000 mq.

Sono inoltre da considerare: le parti libere da vincoli delle unità intervento congelate dalla variante di adeguamento al PAI, aree del piano particolareggiato non ancora attuate, e aree eventualmente ancora disponibili su cui il piano vigente non aveva previsioni di sviluppo urbanistico.

Si tratta comunque di superfici modeste su cui è necessario riflettere sull'opportunità e funzionalità della loro trasformazione in termini urbanistici.

I principali temi progettuali

I principali temi progettuali del nuovo Piano possono essere raggruppati in tre piani di lavoro:

- i temi di trasformazione urbana, principali strumenti per rafforzare la struttura della città;
- i temi di consolidamento e valorizzazione dei servizi della città abitata e turistica
- i temi di valorizzazione e salvaguardia del patrimonio naturale e storico culturale di Bardonecchia

I temi di trasformazione urbana

I temi di trasformazione urbana sono quelle iniziative volte dare una struttura di città a Bardonecchia, attraverso profondi cambiamenti fisici della città costruita. Poiché non è possibile rivolgersi all'esterno del territorio urbano consolidato è necessario che il *sistema città*, servizi, infrastrutture, nuovi luoghi del lavoro, sia costruito ripensando e ristrutturando il tessuto esistente. Puntare a Bardonecchia come città delle Alpi significa infatti dotarla di nuovi spazi di qualità urbana, di infrastrutture e accessibilità e di spazi per attività economiche. Molte di queste iniziative interessano il centro della città che vede l'area della stazione come fulcro delle trasformazioni che riguardano: lo svincolo, l'area della centrale elettrica, l'area della casa medica, il municipio.

L'area centrale

L'area centrale urbana situata a cavallo del demanio ferroviario (stazione, scalo, edifici di pertinenza, sede dell'ex passaggio a livello, sottopassaggi, presenza di fabbricati già destinati all'industria idroelettrica e dismissioni di relativi immobili ormai abbandonati o in procinto di esserlo, edifici già usati come residenza temporanea) è individuabile dal piano come un'area di possibile grande trasformazione, soprattutto per i principali caratteri che la contraddistinguono:

- massima accessibilità su ferro e gomma
- posizione centrale e appetibile per il mercato immobiliare
- presenza di edifici obsoleti o poco utilizzati
- sedimi trascurati, disordinati o male organizzati, trasformabili e destinabili a funzioni diverse soprattutto di interesse generale per la Città
- presenza di grandi proprietà di enti pubblici (FS, ENEL, Demanio, Comune).

L'obiettivo degli interventi di trasformazione è molteplice: recuperare spazi e contenitori oggi sottoutilizzati, affrontare il problema della separatezza fisica e funzionale prodotta dalla sede della ferrovia, migliorare l'impianto di stazione passeggeri (edilizio, di connessione con la Città, di integrazione con il trasporto locale), riconnettere alla Città e riqualificare l'ambito urbano situato oltre ferrovia.

L'area è riconoscibile come possibile strumento di promozione del rilancio urbanistico di Bardonecchia che si poggia su due aspetti: (i) la volontà di ripensare la struttura urbanistica del Comune senza dover mettere mano a un'ulteriore compromissione di aree, oggi libere, che fanno parte del patrimonio ambientale locale (alcune con gravi condizionamenti di tipo idrogeologico) e (ii) la contemporanea necessità di puntare verso un nuovo ruolo territoriale che dia a Bardonecchia valore e ruolo effettivi di città. Tutto ciò, si sostiene - è innegabile - anche e soprattutto sulle grandi capacità e potenzialità del comparto in questione: sono capacità

importanti per l'entità delle volumetrie e delle superfici non utilizzate esistenti, sono potenzialità strategiche per la localizzazione di nuove funzioni di traino economico proprio nel cuore vitale del centro urbano, per la prossimità alla stazione, e per i caratteri di accessibilità multimodale (esistente e migliorabile).

Potrebbe avere ancora un senso l'immagine di *Città delle Alpi* senza la possibilità di creare un nuovo polo centrale con una qualità di spazi e funzioni che possano elevare Bardonecchia a rango di città?

Certo ciò non è sufficiente a innescare tale processo, ma forse è un passaggio necessario.

D'altra parte riconoscere nelle potenzialità trasformative di questo cruciale e strategico comparto urbano come uno dei più importanti motori di rilancio e di sviluppo urbano, nella sostanza significherebbe agire in modo coerente con la storia dei luoghi, oltretutto con le politiche fin qui auspicate. Infatti, così come nella seconda metà dell'ottocento quest'area ha rappresentato l'avvio dello sviluppo industriale della località, cui ha poi fatto seguito la grande crescita turistica del novecento, così oggi, venuti meno molti dei presupposti di quel tipo di crescita, questa stessa area può ritornare a svolgere un ruolo di rilancio per gli sviluppi che la Città auspica per il XXI secolo,

Si intende affrontare tali temi, che necessariamente devono avere una visione unitaria, attraverso strumenti che rendano l'attuazione più semplificata: iniziative che possono avvenire per parti e con tempi diversi a seconda delle opportunità e della disponibilità di risorse. Le unità di intervento sono definite e regolate in base a un'attenta analisi fisica e patrimoniale che ha individuato il grado di trasformabilità delle aree, i caratteri e le condizioni di conservazione degli edifici nonché le potenzialità di sviluppo.

Il Programma dell'area CENTRALE ha questi principali temi urbanistici: (i) la rivitalizzazione dell'area oltre la ferrovia che non può avvenire senza un intervento che ripristini la continuità fisica e funzionale con la parte alta di via Medail; (ii) la trasformazione dell'area di produzione di energia elettrica con l'insediamento di attività economiche e servizi, allo scopo di creare un nuovo centro vitale sfruttando la centralità di tale vuoto urbano e la sua contiguità con la stazione; (iii) la riqualificazione urbana dell'intera area con interventi di qualità sugli spazi e sedimi pubblici indispensabile per l'immagine di Bardonecchia e per la fruibilità del suo centro; (iv) dare una nuova accessibilità e un sistema dei parcheggi in modo che le nuove attività non interferiscano, anzi potenziano la funzione di area pedonale e centro commerciale naturale.

Per attuare tale programma si propongono tali azioni:

A.01 Riqualificazione dello spazio e sedime pubblico dell'ambito urbano nell'intorno della stazione ferroviaria che comprende piazza Europa, via della stazione, via Medail. Quest'area rappresenta il centro vitale di Bardonecchia dove sono concentrati gli esercizi commerciali, la stazione, gli esercizi pubblici. E' necessario un attento studio di riqualificazione dei sedimi pubblici e degli arredi urbani, anche in coerenza con la limitazione del traffico durante i periodi di maggior affluenza turistica, allo scopo di creare un tessuto connettivo che valorizzi le varie attività esistenti e previste.

A.02 Intervento di ristrutturazione urbanistica e riqualificazione ambientale della via Torino. L'obiettivo è di trasformare l'intera area compresa tra la ferrovia, il torrente Rochemolles, via Medail e Via Torino che attualmente non solo rappresenta un vuoto urbano con caratteri di scarso utilizzo, ma fornisce una pessima immagine per la città di Bardonecchia essendo posta sull'accesso storico. Interventi volti a riqualificare l'area attraverso l'insediamento di attività economiche, commerciali e residenziali (prima casa) che possano contribuire alla rivitalizzazione di tutto il comparto urbano posto oltre la ferrovia. Per quanto attiene al sistema immobiliare lungo la via Torino ed in vicinanza al torrente Rochemolles, tale obiettivo dovrà comunque

dimensionarsi e confrontarsi con riferimento alle attuali limitazioni di carattere idrogeologico che limitano notevolmente le possibilità di riconversione degli edifici esistenti, ciò comportando una minore “propensione” da parte dei privati nel procedere con tali trasformazioni.

A.03 Trasformazione aree e fabbricati industriali della centrale idroelettrica dell'Enel e dell'alimentazione elettrica della rete delle Ferrovie dello Stato. I volumi e le aree libere destinati alla produzione e trasformazione dell'energia elettrica presenti nel comparto della stazione rappresentano oggi un'opportunità urbana fondamentale localizzazione e dimensione. Potrebbero essere il vero motore della trasformazione urbana. Anche in tale ambito le potenzialità di trasformazione dovranno confrontarsi e possibilmente reindirizzare gli interventi, attualmente interessanti tale comparto, per quanto attiene alla realizzazione delle infrastrutture di servizio all'Acquedotto di Valle.

A.04 Riqualficazione dello spazio e sedime pubblico dell'ambito urbano nell'intorno della piazza Statuto sede del mercato e delle vie Medail e via Sommeiller fino all'imbocco del traforo ferroviario del Frejus. La rivitalizzazione dell'area oltre ferrovia parte anche da una riqualficazione dei sedimi pubblici e in particolare della piazza Statuto che dovrebbe diventare il nodo di aggregazione delle attività di quest'area.

A.05 Interventi infrastrutturali finalizzati a ripristinare una connessione funzionale e commerciale dei due tratti di via Medail, a monte e valle dell'asse ferroviario. L'idea potrebbe essere quella di ripristinare la continuità fisica e funzionale tra le due parti di via Medail con ad esempio la realizzazione di un fabbricato/infrastruttura a ponte che diventi eventualmente anche sede di attività, percorso attrezzato, elemento di ridisegno della piazza Statuto e della piazza Medail.

A.06 Nuovo accesso alla città alta con viadotto di collegamento alla rete autostradale e trasformazione delle aree delle Ferrovie dello Stato ex stazioni di pompaggio aria compressa. Il nuovo accesso stradale, previsto dal vigente piano regolatore, permette un alleggerimento della viabilità della parte nord della città, importante con le limitazioni al traffico di via Medail. Il Piano deve verificare quale soluzione di tracciato risponde meglio alle nuove esigenze del comparto centrale in coerenza con il nuovo disegno dello svincolo autostradale.

A.07 Riqualficazione ambientale degli argini e delle aree relative ai torrenti Rochemolles e Frejus (Mardouvine) Tali interventi hanno l'obiettivo di una riqualficazione ambientale degli argini per contribuire alla riqualficazione dell'accesso alla città.

A.08 Connessione di tale ambito al centro funzionale che gravita attorno al Municipio. Potrà valutarsi l'occasione data dalla vecchia sede delle condotte forzate che attraversano diagonalmente tutta Bardonecchia, attrezzando tale asse (parcheggi sotterranei, percorsi pedonali,..) al fine di congiungere la sede Comunale con l'area della ex centrale idroelettrica.

Il terzo accesso alla città

Come dianzi anticipato, uno dei temi, da un punto di vista infrastrutturale e funzionale, è il sistema degli accessi alla città. La linea ferroviaria Torino - Modane ed il torrente Rochemolles risultano essere due elementi lineari che separano in maniera importante l'urbanizzato di Bardonecchia dalle due principali vie di comunicazione: l'autostrada e la strada statale. La connessione tra città e viabilità extraurbana è garantita da due vie che presentano alcune problematiche di difficile soluzione (sezioni geometriche minime di un sottopasso, sensibilità agli eventi idrogeologici dell'accesso principale) e non garantiscono la piena funzionalità della mobilità locale.

Affrontare il tema del terzo accesso per il nuovo piano regolatore è necessario benché delicato per la complessità del contesto. Si tratta infatti di agire su un fronte urbanizzato e compromesso, di superare vincoli determinati da elementi dell'ambiente naturale e da elementi dell'ambiente urbano, di prevedere infrastrutture che porteranno inevitabilmente un significativo impatto sul paesaggio.

Il tema è correlato all'idea di sviluppo del comparto centrale e in particolare con l'esigenza delle nuove attività di un'accessibilità che non interferisca con la rete stradale del centro cittadino. Infatti, la proposta di incrementare il ruolo di centro urbano dell'area stazione centrale - Enel si basa anche sulla possibilità di accedervi in modo diretto dal sistema autostradale senza interessare la viabilità esistente. Il tema del terzo accesso è in sintesi correlato con le seguenti strategie:

- dotare la città di un ulteriore accesso veicolare che non presenti le criticità di quelli esistenti
- connettere direttamente la parte alta della città con le principali vie di comunicazione extraurbane
- dare una buona accessibilità alle nuove funzioni urbane.

Il piano dovrà definire la soluzione migliore verificandola comunque dal punto di vista della fattibilità paesaggistico-ambientale.

Area dello vincolo - da corridoio a porta

L'asse autostradale Italia-Francia (che equivale a dire Italia-Europa) nel territorio di Bardonecchia è stata oggetto recentemente di importanti interventi di miglioramento infrastrutturale (realizzazione della quarta corsia e del nuovo svincolo, per altro ancora da completare) e ulteriori importanti investimenti sono previsti (completamento svincolo, seconda canna di sicurezza del tunnel).

Il rapporto tra città e infrastruttura è stato fino ad oggi di conflittualità, per le ferite impresse all'ambiente (viadotti, alti muri di contenimento), per l'intenso traffico di passaggio, per la scarsa permeabilità e interscambio tra due sistemi. L'autostrada è un corridoio dove solo una piccola parte del movimento interessa la Città.

I nuovi investimenti devono anche affrontare tale tema e riconoscere le potenzialità e opportunità per il territorio, cogliere l'occasione per realizzare una completa, anche se progressiva, riforma dell'ingresso automobilistico in Italia dall'Europa nordoccidentale, trasformandolo in una vera e propria "Porta d'Italia". Gli obiettivi sono: (i) migliorare l'immagine e valorizzare l'offerta (non solo turistica) di Bardonecchia, (ii) rinfunzionalizzare un nodo infrastrutturale integrando una serie di opere connesse e complementari, (iii) migliorare la qualità ambientale con interventi di mitigazione del rumore, dell'inquinamento, degli impatti sul paesaggio.

Gli interventi relativi allo svincolo autostradale possono diventare la linea guida delle trasformazioni infrastrutturali, non solo viabilistiche (ma su ferro e su fune) in corso e programmate.

Si tratta infatti di pensare al punto singolare che interessa il fascio infrastrutturale (ferro e gomma) in corrispondenza di Bardonecchia in modo innovativo e vantaggioso, non solo per la località, ma per l'intera Alta Valle.

Nel caso di Bardonecchia, l'autostrada ha finora svolto una semplice funzione di transito, senza alcuna mediazione rispetto ai luoghi attraversati, senza fornire a chi transita nessun messaggio utile a trasmettere anche soltanto una superficiale conoscenza dei luoghi. Finora l'autostrada ha rappresentato per Bardonecchia un mero corridoio, dagli effetti non sempre desiderabili, di forte impatto sui caratteri dell'ambiente naturale (atmosfera, acqua, suolo) e costruito (paesaggio, centri abitati, viabilità locale).

L'ambito stradale di cerniera fra il Traforo e la A32, se adeguatamente completato, riorganizzato e arricchito di nuove funzioni, potrebbe diventare una vera e propria porta di accesso, non solo agli stessi eventi (alla città e alla Valle di Susa), ma alla Regione e al Paese. L'ambito interessato è un luogo finora trattato come una zona di banale transito, alla stregua di altri canali autostradali, e che invece potrebbe costituire un vero elemento di attrazione transfrontaliera in grado di valorizzare le sinergie costituite da uno dei più importanti valichi alpini per consistenza di transiti e dal maggiore polo urbano dell'Alta Valle Susa.

Attrezzare il punto di accesso

L'idea è di attrezzare questo luogo di accesso in modo da esporre all'ospite che lo attraversi un primo spaccato dell'offerta che la località è oggi in grado di proporre a chi intenda visitarla.

È un'offerta fatta di una numerosità di componenti: l'ambiente naturale, la storia e le tecniche delle opere infrastrutturali, il turismo e il tempo libero, lo sport, il divertimento.

L'ambiente naturale è dato dal paesaggio montano, dalle sue risorse e dal particolare panorama offerto.

La storia si intreccia con lo sviluppo delle tecniche del trasporto, di cui l'autostrada e il traforo sono un emblema, ed è fatta sia dalle vestigia tuttora presenti (alcune create in secoli passati) sia dagli impianti in funzione e in corso di costruzione, a testimonianza di almeno tre fasi dello sviluppo di moderne infrastrutture (dall'ingegneria ferroviaria di metà ottocento, e alla connessa produzione idroelettrica con le infrastrutture di servizio e di trasporto, al primo tunnel, al traforo autostradale, alla nuova canna di sicurezza), che comprendono sia installazioni del passato ancora presenti (come gli impianti connessi con la produzione di energia elettrica, o le opere di difesa militare della ferrovia) sia le più recenti opere per la sicurezza dell'autostrada, l'impiantistica a fune, le strade di montagna.

Il turismo è legato agli sport invernali, all'escursionismo estivo, ai servizi complementari che già oggi integrano e valorizzano l'offerta complessiva e ancora di più in un futuro assai prossimo. Turismo, sport, tempo libero e divertimento rappresentano un intreccio di fattori già oggi presenti nell'offerta di Bardonecchia, in grado di essere potenziati e valorizzati non solo nei confronti della domanda locale e di prossimità, ma con una nuova attenzione ai bacini di domanda europei e intercontinentali.

E' quindi necessario che il nodo rappresentato dallo svincolo sia attrezzato con dei spazi per la sosta, con dei servizi all'utenza autostradale che sia attratta a fermarsi, con una vetrina delle offerte del territorio vallivo e con una possibilità di semplice interscambio con il sistema viario locale.

I temi di consolidamento e valorizzazione dei servizi della città abitata e turistica

L'altro ambito di azione del Piano, strettamente collegato al precedente, è rivolto al consolidamento della vocazione turistica di Bardonecchia e dei servizi ai residenti. L'obiettivo generale è la qualità della vita attraverso la qualità dell'ambiente urbano e la dotazione di servizi al cittadino: il potenziamento della dotazione di alloggi rivolti ai residenti, il consolidamento dell'area commerciale centrale, gli interventi sulla qualità ambientale urbana, la revisione della dotazione dei servizi, il potenziamento dell'offerta ricettiva e dei servizi e infrastrutture rivolte al turismo. Di seguito si approfondiscono alcuni dei principali temi che il piano deve affrontare.

Aree Sciabili (Comprensori sciistici)

I comprensori sciistici (sostanzialmente due) sono considerati dal piano una risorsa primaria ed essenziale per lo sviluppo economico e sociale della Città. L'intenzione è di dare la possibilità di trasformazione dei luoghi legate alle necessità di sviluppo e potenziamento dell'offerta, compatibilmente con le esigenze di tutela ambientale, affinché gli ambiti possano svilupparsi e ove necessario essere potenziati.

Attualmente la cartografia di Piano non individua nessuno dei due comparti del domaine skiable, né per quanto riguarda le strutture al loro servizio, né per le aree utilizzate come piste di discesa, né per le attività correlate e di supporto. Tali aree appartengono al territorio agricolo e come tali sono normate.

La prima semplice operazione, in linea con le attuali normative di settore, consiste nel circoscrivere il territorio in cui si svolgono tali attività, censire e localizzare le strutture esistenti, perimetrare e regolare le zone dove possono insediarsi le attività di servizio (bar, tavole calde, scuole sci,...). In tale modo si può intervenire sia per razionalizzare e potenziare, sia per regolare e controllare l'impatto e la compatibilità con il territorio naturale circostante. Il Piano si deve confrontare con le seguenti tematiche:

- potenziare ed integrare collegamenti delle due stazioni con la città e reciprocamente;
- potenziare l'accessibilità alle due stazioni
- potenziare infrastrutture del domaine skiable

Strumenti di attuazione

Ogni intervento di trasformazione sulle aree sciabili ha ripercussioni sull'intero sistema territoriale comunale, e produce effetti urbanistici rilevanti, specie per quanto riguarda la mobilità interna e di accesso, la viabilità, il trasporto urbano, la sosta.

E' per queste ragioni che ai fini di un migliore coordinamento e integrazione delle possibili trasformazioni, e nel solo caso di opere di una certa consistenza che eccedano la manutenzione e la conservazione migliorativa della situazione esistente andando in ogni caso ad intervenire sull'assetto urbanistico, gli interventi relativi allo sviluppo impiantistico e alle attrezzature tecniche complementari dovrebbero essere compresi all'interno di un programma pluriennale degli interventi che interessi l'intero comprensorio.

Questa impostazione, che dovrà riflettersi anche a livello normativo, è giustificata dal fatto che un programma complessivo ed esteso a tutto il comprensorio rappresenta per l'Amministrazione lo strumento per meglio valutare le necessità reali, la portata e la successione temporale degli interventi, la qualità e la quantità degli effetti ambientali. Nello stesso tempo, il fatto che il programma sia sempre aggiornabile e modificabile (potremmo considerarlo una sorta di *calendario scorrevole* degli interventi programmati) unisce alla possibilità di controllo pubblico della trasformazione una grande flessibilità gestionale, in grado di affrontare con tempestività e immediatezza necessità contingenti senza trascurare obiettivi strategici e scenari di più lungo periodo.

Il programma pluriennale degli interventi dovrebbe permettere la cooperazione fra i soggetti direttamente interessati e l'Amministrazione comunale e la migliore integrazione fra gli interventi relativi al comprensorio e le conseguenti e necessarie misure di accompagnamento sull'assetto urbanistico locale.

Le vigenti *Zone attrezzate per lo sci*, non più adeguate a rappresentare le possibilità di incremento dell'offerta ricettiva, saranno pertanto eliminate, sostituite ed integrate con nuovi criteri di azionamento urbanistico che dovranno forzatamente prendere in considerazione anche le limitazioni di carattere idrogeologico definite dal quadro dei dissesti concertato con gli enti sovracomunali competenti

Quanto alle *Zone integrate di sviluppo turistico* (Zist) previste dal piano vigente, il nuovo piano indicherà le modalità di riordino e di completamento degli interventi già attuati, ne confermerà le previsioni per quanto attiene le aree compatibili dal punto di vista idrogeologico (es. zona S. Sisto), ne rivaluterà la compatibilità con riferimento ad alcune zone di evidente valore paesaggistico e storico, valutando anche gli elementi e le problematiche di natura infrastrutturale conseguente alla loro attuazione.

In particolare, per quanto attiene alla zona di Horres, gli indirizzi di salvaguardia ambientale e di riduzione del consumo di suolo per attività non strategiche, contribuiscono fortemente a riconsiderare le previsioni edificatorie del piano vigente.

Riqualficazione e ottimizzazione degli spazi e dei percorsi urbani

Un aspetto importante per la riaffermazione di un'immagine di prestigio è la qualità degli spazi urbani. I luoghi di accesso alla città (stazione, svincolo autostradale, statale, accessi), i luoghi centrali o strategici (area fronte stazione, via Medail, piazzale fronteggiante il Palazzo delle Feste), le aree e attrezzature per il tempo libero e lo sport (area fronte ex-colonia, area polisportiva lungo il torrente Rho), i percorsi pedonali e ciclabili urbani, rappresentano un sistema importante e vitale della città. E' necessario che tali infrastrutture siano valorizzate e potenziate attraverso progetti di sistemazione, di arredo urbano, di riqualficazione e recupero aree (e fabbricati) dismesse, in parte sotto utilizzate, in parte in stato di degrado.

Tale percorso di riqualficazione dell'ambiente urbano è in corso da alcuni anni e deve proseguire in modo pervasivo in tutti gli ambiti della città con i seguenti obiettivi: costruire un tessuto connettivo, fisico (attraverso percorsi di collegamento non solo veicolare, nuovi attraversamenti pedonali dei corsi d'acqua) e di immagine (attraverso disegno unitario degli elementi architettonici e di arredo, utilizzo degli stessi materiali, rappresentazione iconografica unitaria dei percorsi e dei luoghi, ecc.) che renda la città nel complesso maggiormente fruibile e vivibile.

Il piano avrà il compito di individuare i percorsi pedonali riservati di collegamento dei luoghi significativi, di valorizzare quelli esistenti o potenziali (per esempio viale Roma, viale Capuccio, via Papa Giovanni XXIII, percorso lungo la sponda sx del torrente Frejus, via Ceresa ...), di indicare quali percorsi necessitano di una riprogettazione e rifunzionalizzazione a favore della pedonalizzazione (esempio Via Medail, viale S. Francesco, discenderie e collegamenti fra le parti alte della città e via Medail ...).

A seguito dell'evento olimpico la città ha sicuramente colto l'occasione per migliorare alcuni importanti aspetti legati alla viabilità cittadina (si considerino le trasformazioni su viale Vittoria, viale Roma, via Einaudi). Rimangono in ogni caso da valutare, studiare, recepire soluzioni riguardanti alcuni fondamentali criticità fra cui:

- la definizione di cortocircuiti veicolari finalizzati a sgravare dal traffico tratti di strada maggiormente isolati e decentrati (es. v. P. Micca, V. Montello);
- l'ottimizzazione, compatibilmente con l'edificazione esistente, dei percorsi nei centri e nuclei storici;

- il collegamento stradale con le frazioni a monte di Millaures, Gleise e le diverse borgate attraverso lo stesso abitato di Millaures.

Pur auspicando e puntando verso una politica di trasporto che veda l'auto come mezzo sempre meno utilizzato per la mobilità cittadina, sarà comunque necessario procedere con un'attenta analisi delle esigenze in ordine alla capacità di parcheggio degli autoveicoli soprattutto in corrispondenza delle aree di attestamento degli impianti di risalita, dei centri storici, individuando, ove possibile, soluzioni di ottimizzazione degli spazi pubblici esistenti (piazze, parcheggi).

Tutti i progetti che in qualche modo interessano spazi pubblici, aree di libero accesso, aperte e chiuse, vanno formulati secondo criteri omogenei: (i) disegno unitario degli elementi di arredo urbano; (ii) attenzione all'accessibilità pedonale; (iii) attenzione all'accessibilità ciclabile; (iv) attenzione all'accessibilità di persone portatrici di handicap; (v) funzionalità anche in presenza di neve; (vi) attenzione agli spazi di aggregazione sociale; (vii) facilità di collegamento e accessibilità.

Attività ricettive

Il settore della ricettività turistica alberghiera e para-alberghiera è uno degli aspetti delicati dell'offerta turistica e allo stesso tempo uno dei punti deboli di Bardonecchia in un campo dove la vocazione per le seconde case ha sempre prevalso e in parte oscurato le potenzialità di altre forme di ricettività turistica. In questi anni vi è stato un netto cambio di tendenza con un grande aumento dei posti letto disponibili in strutture ricettive; è necessario consolidare tale dinamica con più strumenti. Sarà inoltre opportuno, anche a seguito dell'esperienza maturata in questi anni dal settore, favorire le forme di ricettività che maggiormente si adattano al sistema Bardonecchia e che hanno migliori iterazioni con la città.

L'intenzione del piano è di agire su due strade: da una parte verificare la possibilità di reperire aree libere da destinare esclusivamente alla ricettività alberghiera e para-alberghiera, dall'altra incentivare la conversione fisica e funzionale di aree e immobili esistenti e finora utilizzati per altri scopi.

Le agevolazioni attuate sinora sono sicuramente uno strumento che può favorire l'insediamento di nuove attività ricettive, ma non rappresentano la condizione sufficiente e probabilmente adeguata, con particolare riferimento alla capacità di programmazione urbanistico-edilizia ed ubicazione degli insediamenti. E' necessario pertanto compiere una verifica degli aspetti normativi sinora utilizzati e coordinarne eventualmente l'attuazione anche con altre forme di incentivo (fiscale, finanziario, creditizio, fondiario, contributivo in termini di oneri urbanizzativi, ecc...).

Progetto pilota per conversione edifici residenziali in strutture per la ricettività

-
Si tratta di un settore di intervento particolarmente importante non solo per Bardonecchia ma per tutte le località turistiche che hanno avuto un grande sviluppo edilizio negli scorsi decenni. Il potenziamento del settore turistico ricettivo avvenuto in questi anni anche grazie agli eventi olimpici e la necessità di realizzare nuove tipologie di strutture ricettive (unita all'opportunità di disporre di aiuti anche finanziari) rappresentano fattori favorevoli per affrontare, anche in maniera esemplare e con iniziative pilota, il fenomeno (peraltro complicato e difficile, non fosse che per la dimensione del problema) della conversione del patrimonio edilizio secondario.

Si tratterà dunque di concordare con i rappresentanti delle proprietà interessate modalità di conversione di alcune seconde case in strutture ricettive di diversa natura (alberghiera, para-

alberghiera e simili). Il Comune potrebbe essere il promotore di tale iniziativa, sviluppata di concerto con gli amministratori degli stabili, attraverso una selezione dei casi disponibili, e una serie di incentivi pubblici destinati alle prime iniziative pilota che gli operatori interessati decideranno di intraprendere.

Aree per attività economiche

L'attuale piano regolatore non prevede aree per le attività economiche del settore produttivo, fatto salvo che per l'area artigianale in ingresso alla città. Da parte degli addetti del settore, soprattutto edile, è possibile prendere atto di una esigenza di lotti o di immobili da destinare ad attività di carattere artigianale (es. depositi). E' necessario quindi verificare l'effettiva domanda in maniera tale da configurare un'offerta adeguata alle esigenze effettive, localizzare idoneamente le aree sul territorio comunale anche in funzione delle infrastrutture di comunicazione e dei possibili impatti paesaggistici, già in parte compromessi proprio a causa degli insediamenti artigianali esistenti

E' necessario quindi evitare la creazione di situazioni di degrado fisico e paesistico con interventi di forte impatto visivo, anche attraverso un'oculata scelta delle aree e con l'ausilio di una normativa che controlli i caratteri delle architetture edificabili e delle mitigazioni visive ed ambientali.

Attività residenziali

Dagli scenari descritti risulta che il quadro di sviluppo di Bardonecchia difficilmente potrà puntare su un ulteriore aumento della capacità insediativa residenziale (che sarebbe destinata inevitabilmente a fornire seconde case sottoutilizzate e antieconomiche), quanto piuttosto si tratterà di ottimizzare il patrimonio immobiliare esistente. Questo aspetto è anche condizionato dalla carenza di aree libere con caratteristiche idonee all'edificabilità e non vulnerabili dal punto di vista idrogeologico. Appare infatti opportuno preservare le poche risorse territoriali esistenti dotate di tali caratteri per future attività e funzioni strategiche.

Per quanto riguarda la capacità insediativa residenziale si intende quindi procedere valorizzando, recuperando e riconvertendo il patrimonio immobiliare esistente, consentendo lo sviluppo di lotti liberi situati in ambiti in già compromessi, con azioni di completamento e di ristrutturazione urbanistica.

Investire maggiori risorse sull'esistente e quindi indirizzare il mercato immobiliare nei settori urbani consolidati oltre che promuovere il riuso di immobili oggi in parte obsoleti, ha ricadute positive anche sulla riqualificazione urbana di alcune parti di città.

Le operazioni da compiere sono:

- (i) analisi e verifica della capacità insediativa residua (analisi delle singole aree normative per comprendere la capacità insediativa teorica e quella effettivamente recuperabile; analisi dei piani esecutivi, sia già approvati e non attuati, sia non ancora approvati);
- (ii) confronto con la possibilità di uso del territorio dettata dai vincoli idrogeologici;
- (iii) allestimento di nuova normativa che faciliti l'utilizzazione della capacità insediativa residua (predisposizione di norme che abbiano la finalità di ottimizzare gli spazi interni all'edificato urbano, sia in funzione di una nuova edificazione sia per agevolare una maggiore dotazione di servizi), eliminando e scongiurando le cogenti difficoltà attuative causate dalla complessità e equivocità normativa relativamente ad alcune zone urbanistiche comunali (vedasi per esempio le unità di completamento inserite nella area del vigente Piano Particolareggiato delle zone B del capoluogo); dove non sono previste opere di urbanizzazione che necessitano la compartecipazione di più soggetti attuatori e non vi siano particolari esigenze di un disegno urbano complessivo, l'intenzione è di limitare il ricorso alla strumentazione urbanistica esecutiva al fine di semplificare le procedure di attuazione del piano;

- (iv) allestimento di norme per l'utilizzo e la trasformazione di spazi edificati che consentano di addivenire alla conformazione degli immobili con le attuali disposizioni legislative di settore (es. prescrizioni strutturali, energetiche). Può essere opportuno valutare la possibilità di recepire lo spirito delle nuove legislazioni nazionali e regionali volte al rinnovo del patrimonio immobiliare esistente (Piano Casa). Significherebbe contestualizzare alla struttura insediativa di Bardonecchia gli incentivi, sia quelli proposti dalla legge sia altri, renderli vigenti per tutto il periodo di durata del Piano, ponendo un controllo ai possibili effetti negativi.

Un discorso a parte deve essere dedicato all'esigenza abitazioni destinate alla prima casa. Il mercato immobiliare dominato dalla forte richiesta di alloggi per turisti ha creato un offerta che poco si adatta alla domanda di alloggi destinati alla residenza, sia per le tipologie abitative prevalenti, sia per i prezzi molto alti. E' necessario quindi fare una valutazione della domanda potenziale di alloggi per la prima casa e preservare aree sufficienti da destinare in modo esclusivo a questa tipologia residenziale, cercando insieme di trovare strumenti che ne facilitino l'attuazione. La scelta, contenuta nel PRGC vigente, di legare la realizzazione di residenze vincolate con quelle di libero mercato dovrà essere opportunamente rivalutata e convertita. La proposta potrà portare ad individuare possibili soluzioni finalizzate a localizzare ed incentivare la realizzazione di residenza abitativa primaria (prima casa) in modo che sia subordinata ad una effettiva domanda e a strumenti che impediscano un uso strumentale delle capacità insediative.

I temi di valorizzazione e salvaguardia del patrimonio naturale e storico culturale di Bardonecchia

E' sottinteso che in via preliminare saranno assunte le risultanze delle indagini di **carattere ambientale**, che accompagnano il percorso di Valutazione ambientale Strategica (VAS), rivolte ad accertare lo stato idrogeologico e geomorfologico dei suoli, la distribuzione e i caratteri delle aree in cui sussistono rischi di varia natura, l'esistenza di condizionamenti particolari, la qualità ambientale e paesistica dei luoghi, nonché l'esistenza di vincoli preordinati di varia natura.

Tali risultanze saranno considerate non solo come vincoli ma anche come strumento per ideare, di comune accordo con le autorità di tutela, le migliori soluzioni per non penalizzare le esigenze dell'economia locale nel rispetto delle condizioni ambientali.

Le stesse analisi saranno utili per stabilire le condizioni di ammissibilità di determinati usi del suolo soprattutto nel territorio non urbano e montano, specie nel caso dei comprensori sciistici, e delle aree in cui si stanno sviluppando progetti di valorizzazione escursionistica, nonché di aree urbane particolarmente sensibili.

La salvaguardia dell'ambiente naturale è conseguenza di due aspetti fondamentali. Da una parte c'è la necessità di preservare, e dove possibile intervenire in maniera migliorativa, l'assetto idrogeologico di particolare delicatezza del territorio. D'altra parte l'ambiente naturale in cui è inserita Bardonecchia rappresenta la risorsa principale e qualificativa della città, e non solo per le attività turistiche. (A questi aspetti di carattere particolare si aggiungono poi le motivazioni generali che spingono la salvaguardia dell'ambiente naturale come bene non sostituibile né ricostituibile e da conservare per le generazioni future).

La Valutazione Ambientale Strategica è di supporto a questi temi. La VAS, applicata alla Pianificazione Urbanistica Generale, può diventare lo strumento di connessione delle molteplici componenti del sistema ambientale e socio-economico del territorio e di integrazione delle discipline e tecniche, finalizzato alla valutazione delle strategie e politiche. Oltre ad essere una tecnica di verifica di compatibilità e sostenibilità ambientale dei Piani / Programmi di fatto può contenere le strategie ambientali per lo sviluppo territoriale locale.

La verifica di compatibilità ambientale di un'azione con effetti territoriali può essere condotta con efficacia se si ha uno scenario ambientale strategico di riferimento che la comunità

costruisce come scenario di sviluppo e miglioramento dei caratteri eco-sistemici specifici e complessivi. La VAS di un nuovo strumento di pianificazione può diventare un primo passaggio verso tale obiettivo.

Parallelamente alla costruzione degli scenari di sviluppo socio- economico si può arrivare alla definizione di un quadro strategico ambientale (QSA) di riferimento alla valutazione ambientale delle scelte.

Il Quadro definisce il quadro dei caratteri ambientali esistenti nonché lo scenario desiderato verso cui tendere. In questo modo il *tema ambiente* introdotto nella fase iniziale del processo di pianificazione.

Un altro strumento che può essere messo in campo con la VAS, e che è direttamente conseguente al quadro strategico ambientale proposto, è *La Carta degli interventi ambientali*. Cioè un programma di opere di miglioramento dei caratteri naturali, dove possono trovare luogo le opere di compensazione ambientale dovute alle trasformazioni del territorio che hanno interferenze con l'ambiente naturale.

Diversificazione e strutturazione offerta turistica di tipo naturalistico

Considerata l'importante posizione di Bardonecchia nel contesto transfrontaliero, vanno valorizzati gli interventi infrastrutturali leggeri (quali sentieri, piste, posti tappa, percorsi tematici, ecc...) atti a favorire lo sviluppo e l'integrazione dei circuiti escursionistici, ciclistici, podistici, equitabili e di sci nordico. Il piano regolatore potrà pertanto integrare e ricomprendere le opere già programmate e in corso di attuazione che l'Amministrazione sta perseguendo, anche in accordo con le comunità finitime al di qua e al di là della frontiera, nell'ambito di programmi di cooperazione presenti e futuri.

Valorizzazione strade e manufatti militari

All'interno del patrimonio edilizio in disuso e sparso nel vasto territorio comunale, le opere di architettura ed ingegneria militare sono un elemento significativo che merita di essere riscoperto e valorizzato, sia attribuendo nuove funzioni, sia per il valore storico testimoniale.

Valorizzazione patrimonio architetture tradizionali

La redazione del piano consentirà il censimento delle principali risorse di carattere architettonico, storico e culturale presenti nel territorio comunale, e la loro valorizzazione anche attraverso una adatta regolamentazione d'uso e trasformazione (da operarsi di concerto con i soggetti di tutela). In particolare l'attenzione sarà rivolta ai centri storici, con un lavoro specifico su ogni edificio (classificazione e norme di recupero) e ai nuclei rurali di antica formazione. Inoltre il Piano porrà attenzione al riconoscimento delle numerose borgate alpine al fine di valorizzare tale patrimonio storico architettonico, facilitandone un riutilizzo per funzioni attuali che non porti alla perdita dei valori storico, culturali, architettonici caratterizzanti tali insediamenti.

Percorsi urbani

Fra le cosiddette risorse antropiche va considerata anche la rete (da completare, potenziare e valorizzare) dei percorsi urbani non veicolari, che il Piano considererà con attenzione, distinguendo fra percorsi verdi (anche di supporto e valorizzazione delle vie d'acqua) e percorsi pedonali su sedime. Entrambi questi tipi di percorsi interni alla città svolgono funzioni di collegamento alternativo non veicolare fra le principali strutture e poli di attrazione urbani e di connessione con la rete dei percorsi extra urbani (transfrontalieri, tematici, escursionistici, ecc....). Un recupero ed integrazione di questi percorsi è particolarmente importante per realizzare una rete di itinerari non veicolari che unisca i principali poli strategici della città:

- - l'asse costituito da Viale della Vittoria tra la Stazione e Campo Smith;
- - i tre luoghi che ospitano le principali attrezzature per il tempo libero (l'area che circonda il Palazzo delle Feste, l'area che comprende la struttura ricettiva dell'ex Villaggio Olimpico, l'area della Piscina);
- il collegamento tra la struttura ricettiva dell'ex Villaggio Olimpico e l'area congressuale costituita dal Palazzo delle Feste e dalle strutture complementari che potranno essere realizzate nelle vicinanze del palazzo stesso, anche oltre torrente (anche mediante il ripristino del vecchio ponte).
- la linea costituita dalla vecchia condotta forzata che taglia diagonalmente la città e potrebbe diventare un nuovo asse pedonale.