



Oggetto: D.G.R. n. 55-4877 del 11 dicembre 2006

BANDO REGIONALE

“PROGRAMMI TERRITORIALI INTEGRATI” – per gli anni 2006-2007

II° fase – PROGRAMMA OPERATIVO

Oggetto: D.G.R. n. 4-7522 del 20 novembre 2007

D.D. n. 133 del 12 dicembre 2007

D.D. n. 134 del 11 aprile 2008



STUDIO DI FATTIBILITÀ SINTETICO

A.I.R. P.L.U.S._2.1.3_OP

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'EX SEDIME FERROVIARIO AIRASCA-MORETTA

INDICE GENERALE

1	QUADRO CONOSCITIVO.....	5
1.1	Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento	5
1.1.1	Contesto territoriale.....	7
1.1.2	Contesto socio-economico.....	7
1.1.3	Contesto istituzionale.....	7
1.1.4	Contesto normativo	7
1.1.5	Contesto programmatico.....	8
1.1.6	Inquadramento complessivo dell'opera.....	8
1.1.7	Modello di gestione e manutenzione dell'opera	8
1.1.8	Alternative progettuali di maggiore rilevanza	9
1.2	Eventuali alternative progettuali.....	10
A.	REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE SUL SEDIME FERROVIARIO	10
1.2.1	Proponente	10
1.2.2	Promotore.....	10
1.2.3	Finanziatore	10
1.2.4	Realizzatore	10
1.2.5	Proprietario	10
1.2.6	Gestore	10
1.2.7	Profilo tecnico-funzionale.....	11
1.2.8	Profilo localizzativo	11
1.2.9	Profilo gestionale	12
1.2.10	Matrice valutativa sintetica.....	12
B.	REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE SUL SEDIME E RISTRUTTURAZIONE DI ALCUNI FABBRICATI FERROVIARI	13
1.2.11	Proponente.....	16
1.2.12	Promotore.....	16
1.2.13	Finanziatore.....	16
1.2.14	Realizzatore.....	16
1.2.15	Proprietario	16
1.2.16	Gestore.....	16
1.2.17	Profilo tecnico-funzionale.....	16
1.2.18	Profilo localizzativo	16
1.2.19	Profilo gestionale	17
1.2.20	Matrice valutativa sintetica.....	17

C.	RECUPERO DEL SEDIME FERROVIARIO ISTITUENDO UN NUOVO SISTEMA DI TRASPORTO (TIPO METROPOLITANA LEGGERA) UNITAMENTE ALLA REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE CON IL RECUPERO DEI FABBRICATI FERROVIARI	18
1.2.21	Proponente	18
1.2.22	Promotore.....	18
1.2.23	Finanziatore.....	18
1.2.24	Realizzatore.....	18
1.2.25	Proprietario.....	18
1.2.26	Gestore.....	18
1.2.27	Profilo tecnico-funzionale.....	18
1.2.28	Profilo localizzativo	19
1.2.29	Profilo gestionale.....	19
1.2.30	Matrice valutativa sintetica.....	20
1.2.31	Matrice riepilogativa di valutazione.....	20
1.2.32	Conclusioni.....	21
1.3	Modalità di gestione dell'opera.....	22
1.3.1	Modello di gestione previsto	22
1.3.2	Aspetti normativi	22
1.3.3	Indicazioni specifiche.....	23
2	FATTIBILITA' TECNICA	24
2.1	Indicazioni tecniche “di base” ed esplorazioni preprogettuali.....	25
2.1.1	Identificazione delle funzioni da insediare.....	25
2.1.2	Caratteristiche tecnico-funzionali e dimensionali	28
2.1.3	Localizzazione	43
2.1.4	Output previsti.....	47
2.2	Stima parametrica del costo di costruzione e di realizzazione	49
2.3	Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale	51
3	COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA.....	52
3.1	Compatibilità urbanistica.....	52
3.2	Descrizione sintetica di eventuali impatti ambientali dovuti all'opera e misure compensative da prendere.....	58
3.2.1	Macro localizzazione dell'opera	58
3.2.2	Tipologia progettuale dell'opera pubblica e tecnologie adottate.....	58
a.	Verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione.....	58
b.	Descrizione dettagliata dello stato dell'ambiente.....	58
c.	Descrizione sintetica delle principali modificazioni previste	59

3.2.3	Indicazione delle principali misure previste per eliminare o mitigare gli effetti negativi sull'ambiente.....	67
3.3	Descrizione dettagliata di eventuali impatti paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi.....	71
3.3.1	Verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione in materia paesaggistica	71
3.3.2	Analisi delle principali componenti ambientali.....	71
3.3.3	Documentazione fotografica del sito.....	72
4	SOSTENIBILITA' FINANZIARIA	76
4.1	Definizione del bacino d'utenza dell'opera, analisi della domanda potenziale e dei competitori presenti	76
4.2	Stima di massima dei potenziali utenti	80
4.3	Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi	81
4.4	Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria	85
4.4.1	Schemi di copertura finanziaria.....	86
5	CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE.....	92
5.1	Analisi aggregata di carattere sostanziale descrittivo dei benefici e dei costi “esterni o indiretti” per la collettività	92
6	PROCEDURE	94
6.1	Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera	94
6.1.1	Gli adempimenti tecnici, amministrativi e procedurali	94
6.1.2	Interferenze con altri enti	95
6.1.3	Competenze tecniche e gestionali	95
6.2	Descrizione puntuale dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli e previsione temporale.....	96
6.3	Cronoprogramma delle scadenze temporali	97
7	ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO	99
7.1	Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera.....	99
7.2	Descrizione sintetica dei fattori di rischio	101
8	BIBLIOGRAFIA	102
	TESTI.....	102
	RIVISTE.....	102
	TESI.....	102
	SITI INTERNET.....	102

A.I.R. P.L.U.S. 2.1.3_OP

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'EX SEDIME FERROVIARIO AIRASCA-MORETTA

1 QUADRO CONOSCITIVO

1.1 *Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento*

La linea ferroviaria Airasca-Moretta-Saluzzo, attivata nel 1885, dal 1985 è disattiva e dal 1995, nel tratto Airasca-Moretta, sono stati rimossi i binari.

A tutto gli effetti il tracciato e la massicciata sono pressoché inalterati e, non essendo sopraggiunto un decreto di sdemanializzazione, non si sono ancora verificati fenomeni di appropriamento più o meno indebito.

In virtù della legislazione nazionale e regionale che, da un lato mirano ad incentivare la realizzazione di nuove piste ciclabili¹, e dall'altro intendono valorizzare i tracciati ferroviari abbandonati² da Trenitalia (o Ferrovie dello Stato – RFI).

Il progetto di riqualificazione del sedime ferroviario della linea ferroviaria Airasca-Moretta si prefigge proprio l'obiettivo di realizzare una pista ciclabile coronata da “episodi-stazioni” che consentano da un lato di riqualificare i contesti urbani in cui sono inserite; dall'altro creano occasione di attrattiva per cicloturisti e turisti in genere.

Si segnala come la Provincia di Torino, già dal 1995, si stia adoperando per provvedere ad una riqualificazione dei sedimi ferroviari delle linee abbandonate Bricherasio-Barge e Airasca-Moretta per il tratto che ricade nel territorio di competenza provinciale.

In questo ultimo anno, grazie agli sforzi compiuti dall'ufficio tecnico provinciale, è in corso di redazione il progetto definitivo per il recupero del sedime ferroviario, convertendolo in una pista ciclabile.

L'intervento di recupero e rifunionalizzazione dell'area ferroviaria e delle stazioni fa parte di un programma avviato già da diversi anni che vede coinvolti, in modo diverso, tutte

¹ L. 19 ottobre 1998, n° 366 – Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica (d'ora in poi semplicemente L. 366/98);
D.M. 30 novembre 1999, n° 557 – Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (d'ora in poi semplicemente DM 557/99);
L.R. 17 aprile 1990, n° 33 inerente gli interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto (d'ora in poi semplicemente LR. 33/90);
D.G.R. 10 aprile 2006, n° 33-2569 – Aggiornamento dei criteri per l'erogazione, la revoca e il recupero dei contributi ed individuazione di nuovi costi chilometrici (d'ora in poi semplicemente DGR. 33-2569/2006).

² L.R. 1 febbraio 2006, n° 5 – Conservazione e valorizzazione sociale delle linee e degli immobili ferroviari dismessi o inutilizzati e D.P.G.R. 18 giugno 2007, n° 6/R – Regolamento regionale recante “Attuazione della Legge Regionale 1 febbraio 2006, n° 5.

le amministrazioni dei comuni toccati dall'ex linea ferroviaria, in sinergia con le Province di Cuneo e Torino.

Inoltre, in modo più o meno assiduo, i Sindaci hanno più volte contattato Trenitalia per verificare la disponibilità a venire incontro ai progetti e alle iniziative intraprese ed eventualmente trovare un accordo per l'eventuale vendita o cessione ai Comuni di aree e fabbricati.

Le Amministrazioni comunali sono profondamente convinte del valore culturale di questo progetto di riqualificazione e intendono proporre un intervento architettonico di pregevole fattura e di utilità sociale. Gli interventi previsti dal presente studio di fattibilità mirano soprattutto ad un recupero e ad un restauro degli edifici e delle aree verdi dell'ex stazione sinergicamente con quanto viene portato avanti dalla Provincia di Torino..

L'area interessata dall'intervento ha uno sviluppo di circa Km 20,00 per una larghezza media di circa m 3,50, per una superficie complessiva di mq 70.000,00.

I fabbricati interessati invece hanno sinteticamente le seguenti caratteristiche:

- Fabbricato viaggiatori del Comune di Cercenasco, con 2 piani fuori terra ed una superficie di piano di circa mq 67,00 per una superficie complessiva di mq 134,00 ;
- Fabbricato viaggiatori del Comune di Vigone, con 1 piano interrato e 2 piani fuori terra con superficie di piano di circa mq 235,00 per una superficie complessiva di mq 1.050,00;
- Tettoia-deposito di Vigone con superficie di circa mq 100,00;
- Fabbricato viaggiatori del Comune di Villafranca Piemonte, con 1 piano interrato e 2 piani fuori terra con superficie di piano di circa mq 235,00 per una superficie complessiva di mq 1.050,00;
- Tettoia-deposito di Villafranca Piemonte con superficie di circa mq 100,00.

Lo scopo principale dell'intervento è quello di recuperare e rifunzionalizzare l'intera area e gli edifici che insistono lungo il tracciato dell'ex ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo: recupero che in parte riporta a nuova vita luoghi nati per essere vissuti e utilizzati da molta gente, quasi dei "filtri osmotici" per le persone che, varcando la soglia subivano una sorta di mutazione passando dal camminare allo spostarsi seduti ad "alta" velocità.

Il restauro e la rifunzionalizzazione dei fabbricati e del sedime consentirà inoltre di conservare un luoghi fisici testimonianza di un passaggio epocale legato al progresso, in particolar modo per le aree rurali come quelle del basso pinerolese e saluzzese in cui l'arrivo del treno era sinonimo di un maggiore scambio culturale ed economico.

A tal proposito si segnala un'iniziativa che è partita a livello nazionale quest'anno, organizzata dall'associazione Co.Mo.Do, la Conferenza per la Mobilità Dolce. Si tratta di una giornata dedicata alla valorizzazione del patrimonio ferroviario abbandonato "...tra escursioni a piedi o su due ruote e su treni storici speciali"³.

³ Si veda l'articolo comparso su "La Stampa" di domenica 2 marzo 2008.

1.1.1 Contesto territoriale

La linea ferroviaria Airasca-Moretta-Saluzzo, lungo tutto il suo sviluppo, corre nella pianura del basso pinerolese, fino a Saluzzo.

Questo territorio, caratterizzato soprattutto da colture agricole (in particolare mais, frutteti e grano) e allevamento, ha sempre giovato della presenza del treno sia per quanto riguarda lo sviluppo economico che per il pendolarismo. Negli anni molto sono stati gli studenti e lavoratori che hanno beneficiato del trasporto ferroviario creando scambi fra la provincia di Torino e quella di Cuneo.

1.1.2 Contesto socio-economico

Il territorio del basso pinerolese, così come avviene per quasi tutto il contesto nazionale, sta subendo una graduale trasformazione che vede aumentare sempre più la percentuale di presenze di etnie extra comunitarie. Ciò sta generando un fenomeno, a volte difficile e non privo di attriti, di integrazione e scambio culturale. Tutto ciò senza creare modificazione nelle abitudini delle persone. Questo territorio è fortemente influenzato dal polo di Torino, sia per quanto riguarda il lavoro (banalmente il polo metalmeccanico del torinese assorbe molte maestranze locali) e dalle proprie radici legate alla terra.

1.1.3 Contesto istituzionale

Questo progetto, considerato il contesto territoriale in cui è inserito, e vista la portata, coinvolgerà diversi soggetti istituzionali.

In primis si ritiene che la Regione Piemonte, in virtù dell'interesse espresso per le piste ciclabili e per il recupero delle linee ferroviarie abbandonate, addirittura anticipando l'emanazione di leggi nazionali, sia il primo soggetto ad essere coinvolto nella realizzazione.

In seconda battuta, ma non meno importanti, avranno sicuramente un ruolo fondamentale le due province coinvolte. Certamente, poiché la maggior parte del sedime privo di materiale rotabile ricade nel territorio della provincia di Torino, questa sarà coinvolta in modo diretto nella realizzazione dell'intervento. Inoltre è la provincia che ha da tempo stanziato fondi per intervenire e da molti anni si è attivata per ottenere il beneplacito da parte di Trenitalia.

In ultimo, ma probabilmente più importante, è il ruolo svolto dai comuni toccati dalla linea ferroviaria: Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta e Torre San Giorgio. Questi comuni infatti, oltre ad avere sedime e fabbricati sul proprio territorio, potrebbero essere gli Enti beneficiari in modo diretto dell'esecuzione dell'intero intervento, sia dal punto di vista degli spazi di cui la comunità si può riappropriare e sia in termini di ricadute economiche per il territorio.

1.1.4 Contesto normativo

Per la realizzazione dell'intervento sarà indispensabile ottenere il benessere di Trenitalia, o, eventualmente, la sdemanalizzazione dei beni (sedime e fabbricati).

Qualora le due alternative si rivelassero impercorribili, si potrebbe prendere in considerazione la possibilità di procedere con lo strumento dell'esproprio, previa valutazione delle motivazioni poste alla base dello stesso.

In generale l'intervento sarà inquadrato secondo quanto previsto dal contesto normativo vigente (L. 366/98, DM 557/99, LR. 33/90, DGR. 33-2569/2006).

Inoltre, trattandosi di beni realizzati più di cinquant'anni fa (la realizzazione della linea risale al 1899) sarà necessario, prima dell'intervento, avviare la procedura di verifica dell'interesse culturale presso il Ministero per i Beni e le Attività culturali, per tramite del Settore Regionale competente, ai sensi dell'art. 12 e seguenti del D.Lgs. 22 gennaio 2004, 42.

1.1.5 Contesto programmatico

Alla luce degli indirizzi che anche a livello europeo ormai consolidati nei confronti dell'incentivazione della mobilità sostenibile (si vedano gli esempi della Spagna con le "Vias Verde", l'Inghilterra con le iniziative perseguite dall'associazione "Sustrans", ecc), e del recupero del territorio, l'intervento di realizzazione di una nuova pista ciclabile, ippovia e rifunzionalizzazione di alcuni fabbricati ferroviari pare assolutamente coerente con gli indirizzi sia nazionali (si veda il paragrafo 6.1.2 – Promuovere la mobilità urbana sostenibile e logistica urbana in un'ottica di sistema, del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013) che Regionali (in particolare si pensi alla L.R. 1 febbraio 2006, n° 5) e a quanto contenuto in merito nell'Allegato A al Documento Strategico Preliminare in materia di mobilità sostenibile).

1.1.6 Inquadramento complessivo dell'opera

Considerati gli obiettivi di recupero del sedime e dei fabbricati posti lungo il tracciato ferroviario sopra esposti, si ritiene che l'intervento possa trovare applicazione pratica dividendo le competenze. Nello specifico, visto l'impegno della Provincia di Torino in merito al sedime, gli Enti territoriali potrebbero occuparsi invece del recupero dei fabbricati. Ciò soprattutto pensando che saranno proprio gli Enti territoriali locali a beneficiare degli spazi che potrebbero essere recuperati.

L'ambizioso ed innovativo progetto prevede, anche sulla falsa riga di significativi progetti pilota europei (si veda quanto realizzato in Spagna con le "vias verdes" o gli interventi seguiti dall'associazione inglese "Sustrans" volti, più in generale, alla realizzazione di una mobilità sostenibile, sfruttando anche sistemi di finanziamento come lotterie con sottoscrizione che hanno coinvolto direttamente gli utilizzatori finali), il recupero del vecchio sedime e di parte dei fabbricati collocati lungo l'ex tracciato ferroviario che congiungeva le due Province di Torino e Cuneo, da Airasca a Saluzzo, passando per Moretta.

1.1.7 Modello di gestione e manutenzione dell'opera

Il tipo di progetto, se si considera l'insieme del sedime e dei fabbricati, è un'opera che assume le caratteristiche di infrastruttura lineare (riprendendo esattamente la caratteristica che contraddistingue una ferroviaria). La gestione di un'infrastruttura lineare di queste dimensioni risulta sicuramente complessa. Pare utile e funzionale mantenere l'ipotetica ripartizione di competenze fra Provincia di Torino e Comuni, lasciando la gestione-manutenzione del sedime alla Provincia di Torino, mentre i fabbricati sarebbero gestiti e curati dai Comuni. L'eventuale coinvolgimenti di altri soggetti (ad esempio soggetti privati) verrà presa in considerazione soprattutto per la fase di gestione pratica.

1.1.8 Alternative progettuali di maggiore rilevanza

Nell'ambito della valorizzazione delle linee ferroviarie abbandonate e l'incentivazione all'impiego della bicicletta come mezzo di locomozione sostenibile, ed anche in considerazione del programma degli interventi previsti dalla Provincia di Torino e dalla Regione Piemonte è possibile individuare le seguenti alternative progettuali:

- A. Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario;
- B. Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario e il recupero di alcuni fabbricati ferroviari;
- C. Recupero del sedime ferroviario istituendo un nuovo sistema di trasporto (tipo metropolitana leggera) unitamente alla realizzazione di una pista ciclabile con il recupero dei fabbricati ferroviari.

Per poter affrontare in modo obiettivo e scientifico l'analisi delle alternative e giungere al momento della decisione con un quadro generale esaustivo ed individuare la miglior soluzione in riferimento alle esigenze e agli obiettivi prefissati dalle Amministrazioni coinvolte, sono stati individuati alcuni criteri comuni di valutazione. Ogni criterio verrà indicativamente classificato in base al tipo di ricadute o effetto presunti (positivo, negativo o nullo). A questo effetto verrà poi assegnato un punteggio sulla base del peso che tale effetto si ritiene che abbia, come meglio dettagliato di seguito:

1 - Effetti positivi e miglioramento dei servizi esistenti:

Notevole miglioramento dello stato di fatto _____punti 3

Discreto miglioramento dello stato di fatto _____punti 2

Ridotto miglioramento dello stato di fatto _____punti 1

2 - Effetti nulli o impercettibili sul miglioramento dei servizi esistenti:

Nessun miglioramento dello stato di fatto _____punti 0

3 - Effetti negativi e di peggioramento dei servizi esistenti⁴:

Ridotto impatto sul sistema _____punti -1

Discreto impatto sul sistema _____punti -2

Notevole impatto sul sistema _____punti -3

Dopo aver analizzato e descritto le singole alternative d'intervento, le tabelle delle relative analisi sono state raggruppate in una matrice riepilogativa che, con l'impiego di indicazioni cromatiche che differenziano le tre ipotesi di intervento, consentirà quello

⁴ Per peggioramento dei servizi esistenti si intendono anche le eventuali ricadute sull'ambiente, sui bilanci degli Enti Locali, sulla popolazione, sull'economia locale, ecc..

“migliore”, in termini di efficacia, efficienza ed economicità.

I criteri individuati per la valutazione delle tre alternative sono:

1. *disponibilità delle aree ed eventuale onerosità per l'acquisto;*
2. *costo dell'intervento;*
3. *costo di gestione;*
4. *ricadute ambientali;*
5. *ricadute sociali;*
6. *ricadute architettoniche;*
7. *ricadute culturali;*
8. *rispondenza ad esigenze locali;*
9. *rispondenza ad indirizzi provinciali;*
10. *rispondenza ad indirizzi regionali;*
11. *rispondenza ad indirizzi nazionali ed europei.*

1.2 Eventuali alternative progettuali

Di seguito si presenta una sintesi dell'analisi effettuata in merito alle alternative progettuali individuate nel paragrafo precedente. L'esame delle alternative è stata propedeutica e finalizzata all'individuazione della soluzione che meglio rispondeva alle esigenze ad agli obiettivi degli Enti pubblici coinvolti nel recupero del sedime ferroviario.

A. REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE SUL SEDIME FERROVIARIO

1.2.1 Proponente

Provincia di Torino.

1.2.2 Promotore

Provincia di Torino.

1.2.3 Finanziatore

Provincia di Torino.

1.2.4 Realizzatore

Provincia di Torino.

1.2.5 Proprietario

Provincia di Torino.

1.2.6 Gestore

Provincia di Torino.

1.2.7 Profilo tecnico-funzionale

L'intervento si presenta come una rifunzionalizzazione e conversione del tracciato ferroviario (limitatamente al sedime per una larghezza non di circa m 3,50) in pista ciclabile. Il nuovo percorso ciclabile avrebbe le caratteristiche di tipo "protetto" perché in sede propria e separata dalla viabilità automobilistica.



Figura 1 - Tratto del sedime ferroviario abbandonato

Questo intervento richiede un impegno relativamente modesto in termini economici e di opere da eseguire. Stanti le condizioni di abbandono del sedime, esso si presenta infestato da arbusti e piccoli alberi piuttosto fitti e rigogliosi. E' quindi necessario, prima di qualsiasi altra opera, effettuare un lavoro di rimozione degli arbusti e di diserbo per evitare che questi riprendano possesso del sedime.

Poiché la massicciata si è conservata sostanzialmente integra, si prevede di recuperarla come sottofondo dello strato bituminoso viabile. La nuova pista ciclabile verrà ultimata con un tappetino bitumato d'usura.

Ai lati della pista ciclabile verranno realizzate due aiuole verdi di delimitazione.

Ad ultimazione dell'intervento si provvederà al tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale, in particolare per gli attraversamenti stradali che dovranno essere debitamente evidenziati.

1.2.8 Profilo localizzativo

L'ex ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo si snoda lungo la pianura del basso pinerolese fino a raggiungere la cittadina di Saluzzo.

Lungo il suo percorso, procedendo da Airasca, tocca gli abitati di Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta, Torre San Giorgio per giungere infine a Saluzzo.

I territori attraversati sono a prevalente vocazione agricola ed un tempo il treno rappresentava un importante mezzo di collegamento anche per i pendolari che svolgevano il proprio lavoro a Torino.

1.2.9 Profilo gestionale

Dal punto di vista gestionale, la realizzazione della pista ciclabile, richiede una periodica manutenzione del verde e una verifica dello stato del tappetino d'usura e della segnaletica, al fine di evitare possibili incidenti.

Questi interventi potranno essere effettuati dalla stessa Provincia di Torino ed eventualmente con la collaborazione delle singole Amministrazioni comunali.

1.2.10 Matrice valutativa sintetica

Di seguito si riporta una matrice valutativa sintetica che individua i pesi associati ai singoli aspetti caratterizzanti l'ipotesi di progetto **A**.

CRITERIO	GIUDIZIO	INTENSITA'
<i>Disponibilità delle aree</i>	<i>Negativo</i>	-2
<i>Costo di intervento</i>	<i>Nullo</i>	0
<i>Costo di gestione/manutenzione</i>	<i>Positivo</i>	1
<i>Ricadute ambientali</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Ricadute sociali</i>	<i>Positive</i>	1
<i>Ricadute architettoniche</i>	<i>Nulle</i>	0
<i>Ricadute culturali</i>	<i>Positive</i>	1
<i>Rispondenza ad esigenze locali</i>	<i>Positivi</i>	2
<i>Rispondenza ad indirizzi Provinciali</i>	<i>Positivi</i>	3
<i>Rispondenza ad indirizzi regionali</i>	<i>Positivi</i>	1
<i>Rispondenza ad indirizzi nazionali ed europei</i>	<i>Positivi</i>	1
TOTALE INTENSITA'		11

B. REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE SUL SEDIME E RISTRUTTURAZIONE DI ALCUNI FABBRICATI FERROVIARI

I lavori prevedono il recupero dell'intero tratto di sedime ferroviario ricadente sul territorio della Provincia di Torino. Questa parte di intervento verrebbe attuato dall'Ufficio Provinciale competente che si sta attualmente occupando della progettazione definitiva.

Le opere in progetto prevedono esclusivamente il recupero di una fascia di sedime della larghezza media di m 3,50. Dall'esame delle particelle catastali emerge che spesso il terreno di proprietà di Trenitalia si incunea far proprietà private, o comunque è di dimensioni maggiori rispetto al solo sedime. In questi casi la Provincia non intende procedere all'acquisto del terreno in eccedenza.

La realizzazione della nuova pista ciclabile richiederà un notevole impegno già in fase di rimozione della vegetazione esistente che, dopo anni di incuria, presenta arbusti e infestanti di dimensioni notevoli. I problemi maggiori sono legati alla ricrescita frequente di questi infestanti.

Provvisto alla rimozione della vegetazione si procederà con la stabilizzazione dell'attuale massicciata con un parziale allargamento per portare la sezione media alla larghezza prevista di m 3,50. Quindi verrà posato un manto bituminoso della larghezza media di m 2,50 delimitato da 2 aiuole verdi della larghezza di circa m 0,50 e successivo manto d'usura.

In corrispondenza degli attraversamenti stradali si procederà con la tracciatura di idonea segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale e dissuasori di velocità.

Contestualmente alle opere necessarie alla realizzazione della pista ciclabile, i Comuni coinvolti si occuperanno delle opere necessarie alla realizzazione di un'ippovia. Per la realizzazione dell'ippovia non sono previste opere di particolare impegno. Si tratterà soprattutto di sistemare il fondo del tracciato per consentire di essere percorso dai cavalli in totale sicurezza. Sarà necessario eliminare la vegetazione infestante e posare uno strato di terreno vegetale naturale.

Gli interventi sui fabbricati invece prevedono il recupero globale, in termini strutturale ed architettonico-compositivo e la messa a norma secondo la normativa vigente (sia per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche, che per quanto riguarda il contenimento energetico e l'utilizzo di fonti energetiche alternative).

Di seguito verranno descritti i singoli interventi previsti nei comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, e Moretta.

AIRASCA

La stazione di Airasca è attualmente attiva sulla linea ferroviaria Torino-Pinerolo. Non sarà interessata ad interventi specifici, che si concentreranno invece a valle del fabbricato viaggiatori, in prossimità della piattaforma giratrice, testimone di un tempo in cui i treni procedevano solamente in marcia avanti!

Qui si realizzerà una struttura leggera che fungerà da deposito-noleggio biciclette e punto di riparazione.

L'obiettivo è quello di creare continuità fra i futuri fruitori che, giungendo con il treno o

attraverso mezzi propri, ma senza bicicletta, potranno noleggiarne una.

SCALENGHE

In questa stazione, già utilizzata da una cooperativa che si occupa del recupero di ex tossicodipendenti, non verrà realizzato alcun intervento diretto. Il progetto si concentra invece su di un ex casello, a sud della stazione, e dell'area circostante.

In tale area si prevede di realizzare una piccola pista di pattinaggio a rotelle ed un 'area attrezzata per il gioco dei bambini.

CERCENASCO

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Cercenasco verrà invece recuperato insediando un piccolo punto di esposizione e promozione dei prodotti del paniere della Provincia di Torino. All'interno della struttura si prevederà di attrezzare un locale per offrire agli eventuali turisti un punto di ristoro "non presidiato" con distributori automatici di bevande e alimenti preconfezionati.

VIGONE

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Vigone e la vicina tettoia-deposito, verranno utilizzati per ospitare il "Museo dello spettacolo viaggiante", di proprietà di una delle più importanti famiglie di giostrai italiani: i Piccaluga.

In questo momento la raccolta di organi meccanici, considerata la più importante d'Italia, se non d'Europa, ha sede in locali molto angusti, vicino all'ottocentesco Teatro Selve, che non ne consentono un'adeguata esposizione e valorizzazione.

A corollario del museo, si prevede di insediare alcune attività a carattere ludico ricreativo rivolto soprattutto ai bambini. In particolare, sfruttando l'ampia area libera della stazione e la tettoia-deposito, verranno istituite alcune iniziative legate al tema dello spettacolo viaggiante, delle marionette e del teatro di strada.

VILAFRANCA PIEMONTE

L'intervento di riqualificazione della stazione di Villafranca Piemonte è strettamente connesso con l'intervento privato su di un'area adiacente (intervento A.I.R.P.L.U.S._rim02_PMI).

Nei locali del fabbricato viaggiatori verrà realizzato un ristorante che offrirà piatti della cucina locale, legati alla tradizione contadina e rurale.

La tettoia-deposito verrà invece utilizzata per un'attività ricettiva a servizio degli utenti della pista ciclabile: un chiosco bar in cui sarà possibile consumare pasti veloci e bevande.

L'ampia area a disposizione verrà attrezzata anche per dare la possibilità ai ciclisti di consumare pasti al sacco e sostare in tranquillità per rigenerarsi e godersi i paesaggi e la tranquillità della campagna del basso pinerolese e saluzzese.

MORETTA

La stazione di Moretta verrebbe recuperata per realizzare una zona di interscambio legata all'utilizzo della pista ciclabile e del sedime ferroviario, anche nel tratto in cui sono ancora presenti i binari.

Infatti, nel tratto fra Moretta e Saluzzo, i binari sono ancora in opera e vengono saltuariamente utilizzati dalle Ferrovie per portare il materiale rotabile necessario di interventi di manutenzione, presso le Officine Ferroviarie Milanesio che hanno sede a Moretto. Presso quest'azienda vengono anche restaurati vagoni e locomotive d'epoca (alcuni di questi si possono vedere sul piazzale antistante l'azienda) per venire poi reimpiegati soprattutto in occasione delle numerose rievocazioni storiche.

Presso la stazione troveranno sede un noleggio di biciclette (collegato al quello che si troverà ad Airasca) ed un servizio di noleggio di draisine ferroviari (una sorta di biciclette ferroviarie in uso al personale delle Ferrovie dello Stato nei primi anni del Novecento) che consentirà di raggiungere Saluzzo, senza l'impiego di macchine.

1.2.11 Proponente

Provincia di Torino e amministrazioni comunali toccate dal tracciato del sedime della ex ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo, nel tratto Airasca-Moretta.

1.2.12 Promotore

Provincia di Torino e amministrazioni comunali toccate dal tracciato del sedime della ex ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo, nel tratto Airasca-Moretta.

1.2.13 Finanziatore

L'opera verrebbe realizzata con il contributo congiunto della Provincia di Torino e delle amministrazioni comunali toccate dal tracciato del sedime della ex ferrovia Airasca-Moretta-Saluzzo, nel tratto Airasca-Moretta.

1.2.14 Realizzatore

Attraverso l'istituzione di un "Comitato di regia" congiunto fra Provincia e Comuni, si provvederà alla realizzazione dell'opera seguendo un progetto globale unitario. Considerata la mole dell'intervento, si può prevedere che lo stesso venga realizzato in più lotti funzionali, eventualmente separando la pista ciclabile dal recupero dei fabbricati.

1.2.15 Proprietario

Nel caso in cui sia possibile, per le Amministrazioni comunali, attingere ai fondi stanziati a valere sulla L.R. 1 febbraio 2006, n° 5, la proprietà del sedime e dei fabbricati potrebbe essere Regionale, concessa in uso gratuito o comodato ai singoli Comuni.

Qualora invece non sia possibile utilizzare i benefici della succitata L.R., si provvederà, attraverso fondi propri o mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti (o analogo soggetto) rimanendo i beni in proprietà delle singole amministrazioni.

1.2.16 Gestore

La gestione delle opere realizzate, qualsiasi ipotesi trovasse realizzazione in merito all'acquisto, la gestione sarà effettuata congiuntamente dalla Provincia di Torino e dai Comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte e Moretta.

1.2.17 Profilo tecnico-funzionale

L'intervento nel suo complesso, sia relativamente alla pista ciclabile e sia in merito al recupero e alla rifunionalizzazione dei fabbricati, non presenta particolari difficoltà dal punto di vista operativo.

Tutti gli interventi relativi agli edifici saranno attuati dando particolare rilievo agli aspetti legati all'accessibilità da parte di persone con ridotte o impedito capacità motorie, nonché agli aspetti legati al contenimento energetico ed all'utilizzo di fonti energetiche alternative.

1.2.18 Profilo localizzativo

Si veda quanto già riportato nel paragrafo 1.2.8 Profilo localizzativo.

1.2.19 Profilo gestionale

La gestione sarà demandata ai singoli Comuni per quanto riguarda gli aspetti amministrativi. Poiché in ognuno dei fabbricati verranno insediate attività gestite da soggetti privati, saranno questi ultimi, previa convenzione stipulata con il Comune di riferimento, ad occuparsi delle opere di manutenzione ordinaria. Soltanto per quanto attiene ad eventuali interventi di manutenzione straordinaria si prevede un intervento diretto del o dei Comuni.

1.2.20 Matrice valutativa sintetica

Di seguito si riporta una matrice valutativa sintetica che individua i pesi associati ai singoli aspetti caratterizzanti l'ipotesi di progetto **B**.

CRITERIO	GIUDIZIO	INTENSITA'
<i>Disponibilità delle aree</i>	<i>Negativo</i>	-2
<i>Costo di intervento</i>	<i>Negativo</i>	-1
<i>Costo di gestione/manutenzione</i>	<i>Negativo</i>	-1
<i>Ricadute ambientali</i>	<i>Positive</i>	3
<i>Ricadute sociali</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Ricadute architettoniche</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Ricadute culturali</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Rispondenza ad esigenze locali</i>	<i>Positivi</i>	2
<i>Rispondenza ad indirizzi Provinciali</i>	<i>Positivi</i>	3
<i>Rispondenza ad indirizzi regionali</i>	<i>Positivi</i>	2
<i>Rispondenza ad indirizzi nazionali ed europei</i>	<i>Positivi</i>	1
TOTALE INTENSITA'		13

C. RECUPERO DEL SEDIME FERROVIARIO ISTITUENDO UN NUOVO SISTEMA DI TRASPORTO (TIPO METROPOLITANA LEGGERA) UNITAMENTE ALLA REALIZZAZIONE DI UNA PISTA CICLABILE CON IL RECUPERO DEI FABBRICATI FERROVIARI

1.2.21 Proponente

Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comuni toccati dalla tratta dell'ex linea ferroviaria Airasca-Moretta-Saluzzo.

1.2.22 Promotore

Regione Piemonte.

1.2.23 Finanziatore

Stato, Trenitalia, Regione Piemonte, Provincia di Torino e Cuneo, Comuni toccati dalla tratta dell'ex linea ferroviaria Airasca-Moretta-Saluzzo.

1.2.24 Realizzatore

Considerata la rilevanza territoriale che avrebbe il ripristino di un collegamento su rotaia per il territorio, ma anche con un contesto più ampio nell'ambito del sistema dei trasporti, si ritiene che l'intervento debba essere realizzata attraverso un protocollo di intesa fra Stato e Regione Piemonte e Trenitalia o G.T.T. (Gruppo Trasporti Torinesi).

1.2.25 Proprietario

L'infrastruttura potrebbe rimanere di proprietà pubblica, affidata in gestione con una convenzione a Trenitalia o, eventualmente, a G.T.T. (Gruppo Trasporti Torinesi)

1.2.26 Gestore

Viste le competenze specifiche e la tipologia di opera che si andrebbe a realizzare i soggetti gestori potrebbero essere Trenitalia o G.T.T.

1.2.27 Profilo tecnico-funzionale

La realizzazione di un nuovo collegamento ferrotranviario (tipo metropolitana di superficie) trova sicuramente molteplici positivi, sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista dei collegamenti per le persone.

Quando le Ferrovie dello Stato (non ancora trasformate in Trenitalia) cessò il servizio ferroviario, sostituendolo con un collegamento su gomma, pendolari studenti e abitanti manifestarono il loro disappunto, ma nulla poterono contro la decisione ferma delle Ferrovie dello Stato. La Airasca-Moretta-Saluzzo era stata individuata fra i "rami secchi" da chiudere perché troppo costosi nella gestione.

Oggi, ipotizzando un nuovo collegamento simile al treno non farebbe che trovare consensi nei cittadini che ancora portano il ricordo del treno.

La realizzabilità di tale intervento è da valutare con gli uffici competenti sia nazionali, e regionali che di Trenitalia a G.T.T.

Infatti dal punto di vista economico l'impegno risulta essere piuttosto ingente, a partire dal recupero, verifica, ripristino della massicciata ferroviaria e quindi la nuova posa integrale dell'armamento (presente solo nel tratto fra Moretta e Saluzzo).

Non va dimenticata la necessita di risolvere il problema degli attraversamenti stradali: con la rimozione dell'armamento, Trenitalia ha rimosso anche tutti i sistemi di regolazione del transito in corrispondenza degli attraversamenti stradali. Si tratta di verificare, a seconda del tipo di mezzi che transiteranno sul nuovo collegamento, se sarà sufficiente regolare il transito con dei semafori o se sarà necessario posare nuovi sistemi di regolazione.

La riattivazione del collegamento dovrà necessariamente prevedere il recupero di almeno parte dei fabbricati viaggiatori per offrire ai passeggeri una sala d'attesa protetta. Questo intervento potrà essere effettuato di concerto fra Trenitalia e i singoli Comuni interessati che potrebbero beneficiare di nuovi spazi da destinare a servizi o per insediarvi attività e/o uffici comunali.

Un esempio interessante di collaborazione fra Trenitalia e Comuni si può verificare sulla linea ferroviaria Chivasso-Asti in cui nessuna delle stazioni è presidiata. I Comuni hanno provveduto a recuperare a spese proprie i fabbricati viaggiatori e, all'interno, una sala è stata destinata ai viaggiatori. Il resto del fabbricato è utilizzato dal comune per altre attività.

Fra le ipotesi possibili è da prevedere che anche soggetti privati, intenzionati a svolgere attività economiche attinenti o a servizio del nuovo collegamento ferrotranviario, si possano insediare attraverso apposite convenzioni che ne regolino i rapporti.

E' possibile prevedere biglietterie automatiche (già in uso da tempo nella maggior parte delle stazioni ferroviarie) che consentono di non avere personale stabile. Si dovrà invece prevedere del personale che ispezioni periodicamente lo stato dell'infrastruttura e degli impianti.

1.2.28 Profilo localizzativo

Si veda quanto già riportato nel paragrafo 1.2.8 1.2.8 Profilo localizzativo.

1.2.29 Profilo gestionale

Per la gestione dell'intero collegamento sono da prevedersi più soggetti che si occupano di aspetti diversi.

Il servizio di trasporto, i mezzi e l'armamento potranno essere gestiti direttamente da Trenitalia o G.T.T., vista la specificità dell'infrastruttura.

I fabbricati viaggiatori saranno gestiti e mantenuti dai Comuni, fatta salva la possibilità che eventuali soggetti privati che vi si insedino per svolgere attività economiche, attraverso apposite convenzioni, si prendano in carico le spese di manutenzione dei fabbricati viaggiatori.

1.2.30 Matrice valutativa sintetica

Di seguito si riporta una matrice valutativa sintetica che individua i pesi associati ai singoli aspetti caratterizzanti l'ipotesi di progetto **C**.

CRITERIO	GIUDIZIO	INTENSITA'
<i>Disponibilità delle aree</i>	<i>Negativo</i>	-2
<i>Costo di intervento</i>	<i>Negativo</i>	-3
<i>Costo di gestione/manutenzione</i>	<i>Negativo</i>	-2
<i>Ricadute ambientali</i>	<i>Positive</i>	3
<i>Ricadute sociali</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Ricadute architettoniche</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Ricadute culturali</i>	<i>Positive</i>	2
<i>Rispondenza ad esigenze locali</i>	<i>Positivi</i>	2
<i>Rispondenza ad indirizzi Provinciali</i>	<i>Positivi</i>	1
<i>Rispondenza ad indirizzi regionali</i>	<i>Positivi</i>	1
<i>Rispondenza ad indirizzi nazionali ed europei</i>	<i>Positivi</i>	1
TOTALE INTENSITA'		7

1.2.31 Matrice riepilogativa di valutazione

A conclusione e completamento di questa prima fase valutativa sono state accorpate le singole tabelle di valutazione riportando esclusivamente i punteggi numerici assegnati.

Nell'ultima colonna di destra è stato riportato il cromatismo che identifica le tre alternative al fine di rendere immediatamente percepibile quale delle tre alternative comparisse più spesso, determinando anche quale fosse l'alternativa migliore.

Nella tabella in calce sono stati invece riassunti i singoli punteggi complessivi che è possibile comparare con estrema semplicità.

- D. Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario;
- E. Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario e il recupero di alcuni fabbricati ferroviari;
- F. Recupero del sedime ferroviario istituendo un nuovo sistema di trasporto (tipo metropolitana leggera) unitamente alla realizzazione di una pista ciclabile con il recupero dei fabbricati ferroviari.

CRITERI	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3	VALUTAZIONE CROMATICA PER SINGOLO CRITERIO		
	<i>Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario</i>	<i>Realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario e il recupero di alcuni fabbricati ferroviari</i>	<i>Recupero del sedime ferroviario istituendo un nuovo sistema di trasporto</i>			
<i>Disponibilità delle aree</i>	-2	-2	-2			
<i>Costo di intervento</i>	0	-1	-3			
<i>Costo di gestione/manutenzione</i>	1	-1	-2			
<i>Ricadute ambientali</i>	2	3	3			
<i>Ricadute sociali</i>	1	2	2			
<i>Ricadute architettoniche</i>	0	2	2			
<i>Ricadute culturali</i>	1	2	2			
<i>Rispondenza ad esigenze locali</i>	2	2	2			
<i>Rispondenza ad indirizzi Provinciali</i>	3	3	1			
<i>Rispondenza ad indirizzi regionali</i>	1	2	1			
<i>Rispondenza ad indirizzi nazionali ed europei</i>	1	1	1			
RISULTATO COMPLESSIVO	11	13	7			

1.2.32 Conclusioni

Dall'analisi della matrice riepilogativa emerge come l'alternativa "B" che prevede la realizzazione di una pista ciclabile sul sedime ferroviario abbandonato, la realizzazione di

un'ippovia e il recupero di alcuni fabbricati ferroviari esistenti abbia notevoli aspetti positivi, sia in termini di ricadute ambientali che culturali, ma soprattutto è in grado di coniugare coerenza con gli indirizzi sovra locali (provinciali, regionali, nazionali ed europei)

Si ritiene che il recupero dei fabbricati ferroviari presenti aspetti di notevole valenza culturale, storica e sociale, proprio perché testimoniano un preciso periodo storico che, per molti versi, è stato rivoluzionario. L'avvento del treno come mezzo di trasporto soprattutto di persone, ma anche delle merci, ha segnato il momento in cui le popolazioni rurali, impiegate prevalentemente nell'agricoltura e con un basso grado di istruzione, sono passate ad ambire ad un lavoro da operaio o comunque un lavoro in città (a Torino) "avvicinata" dal mezzo di trasporto ferroviario. Prima dell'avvento del treno il mezzo di trasporto più diffuso assieme al carro agricolo trainato da cavalli o da buoi era la bicicletta.

1.3 Modalità di gestione dell'opera

1.3.1 Modello di gestione previsto

L'intervento di recupero presenta aspetti di notevole complessità ed articolazione, soprattutto per quanto riguarda la fase successiva a quella di realizzazione: la gestione.

Poiché le singole amministrazioni comunali non dispongono di personale sufficiente per poter garantire una gestione dell'intero intervento efficiente ed efficace. Pertanto si ritiene opportuno prevedere un sistema di gestione coordinato che veda la partecipazione di soggetti diversi con competenze specifiche:

- la Provincia di Torino potrebbe occuparsi della gestione e manutenzione della pista ciclabile;
- i Comuni potrebbero occuparsi, direttamente o attraverso concessioni di gestione, dell'utilizzo e della manutenzione dei fabbricati esistenti e delle attività interne;
- eventuali soggetti privati potrebbero occuparsi di singole attività affidate in concessione;
- associazioni di volontariato o di categoria (associazione di ciclisti) potrebbero occuparsi di singoli interventi specifici e saltuari, che non possono essere assunti fra quelli "strutturali".

La suddivisione delle competenze dovrebbe garantire una ripartizione sostenibile per tutti i soggetti intervenuti, senza gravare esclusivamente su di un unico soggetto. Sarà da valutare, con incontri fra i rappresentanti di tutti gli Enti coinvolti, la possibilità di creare un soggetto unico che rappresenti sia la Regione Piemonte che i singoli Comuni, che garantisca una regia unitaria anche nella gestione dell'opera.

1.3.2 Aspetti normativi

La realizzazione del recupero del sedime e dei fabbricati ferroviari presenta alcuni aspetti delicati, a partire dalla disponibilità delle aree.

La Provincia di Torino è stato forse il primo soggetto ad interessarsi nei confronti di Trenitalia (attraverso la società che si occupa della gestione del patrimonio edilizio) per l'acquisizione del sedime. A ruota, dopo alcuni anni, anche i Comuni si sono "scontrati" contro l'inerzia delle "Ferrovie": spesso a richieste di quantificazione e/o riunioni di

concertazione, gli Enti non ricevevano risposta e tantomeno avevano modo di incontrare i dirigenti preposti di Trenitalia.

Le trattative spesso non potevano avanzare perché mancava la controparte direttamente interessata.

Difficile capire quali fossero (e a quanto pare siano tutt'ora) i motivi di un apparente totale disinteresse alle richieste avanzate dagli Enti territoriali.

Per contro gli stessi Enti territoriali, spinti da una forte convinzione all'attuazione del recupero del sedime dell'ex ferrovia, hanno adeguato i propri strumenti urbanistici al fine di attuare procedure più decise e giungere ad ottenere la proprietà delle aree e dei fabbricati: destinando le aree della ferrovia a servizi, è possibile, qualora non si concluda l'iter per l'acquisizione bonaria, attuare la procedura di esproprio per pubblica utilità (procedura già realizzata dal Comune di Cercenasco per far fronte ad emergenze legate all'assetto idrogeologico del territorio).

Nel momento in cui gli Enti territoriali avranno la disponibilità delle aree, non sussistono vincoli particolare a carattere locale, regionale o nazionale. Si tratta di interventi compatibili con gli strumenti urbanistici e non trovano alcun contrasto con quanto previsto dal PTC della Provincia di Torino e con il PTR della Regione Piemonte.

Al contrario trovano coerenza con gli aspetti legati alla mobilità sostenibile e allo sviluppo e valorizzazione del territorio.

1.3.3 Indicazioni specifiche

Per una sinergia più efficace e con maggiori ricadute sociali, si prevede di ricorrere a bandi pubblici per la selezione di soggetti che intendono insediare attività commerciali coerenti con la tipologia di infrastruttura (attività ricettive, attività culturali, noleggio e riparazione biciclette, noleggio cavalli, guide turistiche, ecc). In questo modo sarà possibile dare corso a un partenariato pubblico-privato che vedrà il soggetto privato, coinvolto direttamente anche nella gestione dell'edificio e degli spazi che lo ospiteranno.

Non si esclude la possibilità che soggetti privati, interessati al recupero dei caselli ferroviari, possano unirsi all'azione delle Amministrazioni Locali e ottenere in proprietà o in comodato d'uso gli stessi allo scopo di avviare attività commerciali sempre coerenti con la pista ciclabile e l'ippovia in progetto.

Le amministrazioni pubbliche coinvolte ritengono che un partenariato pubblico privato possa dare maggiori garanzie di buona riuscita dell'intervento, dal punto di vista gestionale.

2 FATTIBILITA' TECNICA

Com'è possibile evincere dalla descrizione d'inquadramento del contesto e dell'intervento in progetto, è possibile suddividere i lavori da eseguire in categorie omogenee, di seguito sommariamente elencate:

- recupero del sedime ferroviario e realizzazione della pista ciclabile;
- restauro e recupero dei fabbricati ferroviari;
- sistemazione delle aree verdi;
- allestimento dei locali per accogliere le attività previste in progetto;;
- eventuale spostamento e ricollocazione di arredi o oggetti ora localizzati altrove.

Fra i lavori previsti verrà posta ovviamente attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche e al contenimento energetico ed all'impiego di fonti energetiche alternative.

Tutti i lavori saranno condotti rispettando la tipologia architettonica, compositiva e tecnologica degli edifici esistenti.

Allo stato attuale non si prevede la realizzazione di nuovi volumi o di nuovi edifici. Si ritiene però che i soggetti privati che si occuperanno della gestione delle attività commerciali possano proporre la realizzazione di nuovi volumi, che dovranno comunque avere carattere provvisorio e non deturpare il contesto ambientale e compositivo architettonico delle stazioni e senza intaccare gli edifici esistenti.. Le eventuali nuove opere. Non saranno ammessi interventi che modifichino sagoma, volume e caratteristiche architettoniche, compositive e tecnologiche dei manufatti esistenti.

Le aree verdi potranno subire sensibili modificazioni allo scopo di organizzare in modo più funzionale i percorsi di collegamento, le attività che vi verranno insediate.

Andrà tenuto in particolare considerazione il rapporto paese-stazione e stazione-area ferroviaria.

Le aree verdi avranno una destinazione d'uso pubblica e saranno fruibili sempre da parte dei cittadini. Per questo motivo si dovranno dotare di fontane di acqua potabile, panchine e sedute e tutti gli elementi di arredo urbano necessari a offrire i servizi necessari alla fruizione degli spazi stessi.

2.1 *Indicazioni tecniche “di base” ed esplorazioni preprogettuali*

2.1.1 Identificazione delle funzioni da insediare

PISTA CICLABILE

Lungo il tracciato del sedime ferroviario verrà realizzata una nuova pista ciclabile costituita dalla pista vera e propria, realizzata con un manto bituminoso della larghezza media di 3,50 metri delimitata da due aiuole verdi laterali di circa 50 centimetri.

Sul territorio vi sono numerose ciclo strade ed alcune piste ciclabili in sede propria. Quella che si propone di realizzare recuperando il sedime dell'ex ferrovia Airasca-Moretta. Saluzzo ha caratteristiche uniche: è l'unica pista ciclabile in sede propria raggiungibile con il treno (o treno+bici) ad Airasca, consentendo ai fruitori di potersi spostare senza l'utilizzo della macchina.

Ad aumentare l'attrattività della pista ciclabile ci sarà eventualmente la possibilità di utilizzare delle draisine per percorrere il tratto da Moretta a Saluzzo, ancora servito dai binari. Questo mezzo di trasporto utilizzato dal personale ferroviario all'inizio del Novecento, non è



Figura 2 - Esempio di draisina francese di recente realizzazione

altro che una sorta di bicicletta a 2 o 4 posti, con quattro ruote sagomate in grado di percorrere i binari. Interessanti esempi di impiego di questi mezzi ferroviari si trovano in Francia in cui la richiesta ha superato le iniziali aspettative da parte dei gestori.

Il recupero dell'ex sedime ferroviario dell'Airasca-Moretta-Saluzzo segna un momento di congiunzione con altre iniziative in ambito europeo. Si pensi all'attività dell'associazione inglese Sustrans o alle ferrovie abbandonate spagnole, convertite in piste ciclabili con la realizzazione delle "Vias Verdes".

IPPOVIA

Accanto al sedime ferroviario, ai piedi della massicciata, verrà tracciato un percorso da adibire ad ippovia.

I fruitori avranno la possibilità di usufruire dei servizi legati anche alla pista ciclabile e ciò consentirà di prevedere gite anche con persone diversamente abili che necessitano della presenza costante di servizi di supporto.

NOLEGGIO E RIPARAZIONE BICICLETTE

L'attività di noleggio e riparazione biciclette è strettamente legata alla pista ciclabile. Si prevede di localizzare in due punti questa attività: uno ad Airasca ed uno a Moretta. I due comuni sono posti alle due estremità della pista ciclabile. Ad Airasca c'è il punto di interscambio treno-bicicletta, mentre a Moretta sarà possibile effettuare lo scambio bicicletta-draisina.

Nel caso di Airasca è difficile ipotizzare che l'attività possa essere svolta durante tutto l'anno vista la localizzazione poco favorevole (la stazione ferroviaria è ubicata ai margini dell'abitato, in posizione isolata a circa un chilometro di distanza).

Diversamente dicasi per il caso di Moretta in cui, essendo il fabbricato, seppure in posizione periferica, raggiungibile da un percorso ciclabile urbano protetto, avrebbe sicuramente maggiori margini di guadagno.

NOLEGGIO E VISITE GUIDATE CON CAVALLI

Connessa all'ippovia e alle aziende di addestramento di cavalli da corsa presenti sul territorio, si prevede che, attraverso convenzioni fra i Comuni e gli operatori privati, si possa istituire un servizio di noleggio e visite guidate lungo l'ippovia.

La spessa potrebbe essere utilizzata anche per l'ippoterapia considerate le caratteristiche di pista protetta.

Considerato il bacino d'utenza delle aziende che supera il livello regionale per arrivare tranquillamente a livello nazionale, si prevede che possa esserci anche una ricaduta per quanto riguarda l'utilizzo dell'ippovia.

ATTIVITÀ RICETTIVE LEGATE ALLA PISTA CICLABILE (RISTORANTE)

Nella stazione di Villafranca Piemonte verrà realizzato un ristorante che offra ai clienti i piatti e i prodotti tipici della Provincia di Torino ed in particolare i piatti poveri legati al passato contadino che caratterizza la pianura del basso pinerolese.

L'attività utilizzerà l'intero fabbricato viaggiatori dell'ex stazione di Villafranca Piemonte. Questo fabbricato si sviluppa su due piani fuori terra ed uno interrato della superficie di mq 350,00, per complessivi mq 1.040,00.

La sala del ristorante, in cui sono previsti circa 50 coperti, verrà collocata al secondo piano fuori terra; al primo piano fuori terra si troveranno la cucina e i locali di servizio, mentre al piano interrato ci saranno la dispensa e il deposito alimentare.

PISTA DI PATTINAGGIO

Nel comune di Scalenghe, nell'area adiacente ad una casa cantoniera posta in abito urbano in corrispondenza di un attraversamento stradale, si prevede di realizzare un'area attrezzata per il tempo libero dotata di una nuova pista di pattinaggio a rotelle. L'area su cui si attuerà questo specifico intervento e di circa mq 300,00.

Oltre alla pista ciclabile si prevede di posare alcune attrezzature per il gioco ed il tempo libero al fine di fornire ai residenti e non un luogo in cui svolgere attività fisica divertendosi ed all'aria aperta, in mezzo alla natura pur essendo nel centro abitato.

SPORTELLO DI PROMOZIONE DEI PRODOTTI DEL PANIERE DELLA PROVINCIA DI TORINO

Questa attività verrà ubicata all'interno del fabbricato viaggiatori dell'ex stazione di Cerenasco.

Questo fabbricato si sviluppa su due piani fuori terra aventi una superficie di piano di circa mq 67,00 per piano per un totale di mq 134,00.

Al piano terreno verrà allestita l'esposizione vera e propria, mentre al primo piano verrà allestito il deposito e i frigoriferi necessari a conservare eventuali campioni di prodotti alimentari per eventuali manifestazioni.

MUSEO DEL LUNA PARK E DELLO SPETTACOLO VIAGGIANTE (COLLEZIONE "PICCALUGA")

Il Museo dello Spettacolo Viaggiante, poco conosciuto e ancora troppo poco pubblicizzato, è uno dei pochi musei che raccoglie oggetti legati allo spettacolo viaggiante e all'intrattenimento che potremmo definire "da strada". Si tratta di organetti meccanici, elementi di antiche giostre ed altro, oggi superati da più tecnologici e moderni giochi ed intrattenimenti.

Questi oggetti, spesso di esecuzione artigianale, finemente decorati, sono testimonianza di importanti valori spesso oggi dimenticati: da un lato la finissima e raffinata manualità degli artigiani che li hanno realizzati; dall'altra la possibilità di dispensare al "volgo" cultura e divertimenti insieme.

L'ipotesi progettuale prevede di collocare la nuova sede della raccolta dello spettacolo viaggiante nel piano terreno e primo del fabbricato viaggiatori, occupando una superficie complessiva di mq 470.

Al piano interrato dello stesso fabbricato vi sarà il deposito di eventuali pezzi che necessitano di interventi di restauro o semplicemente in fase di catalogazione, per una superficie di circa 235 mq.