

Servizi intercomunali di valle - SiVal

*Original*

Servizi intercomunali di valle - SiVal / Di Gioia, A., Durbiano, E.. - In: DISLIVELLI. - ISSN 2039-5442. - ELETTRONICO. - allegato agli "Studi di fattibilità del Bando di ricerca applicata per lo sviluppo economico e sociale dei territori alpini di Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta"(2017), pp. 1-85.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2906592 since: 2021-06-14T16:15:21Z

*Publisher:*

Dislivelli.eu

*Published*

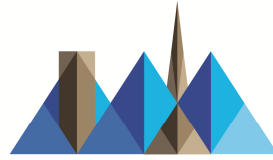
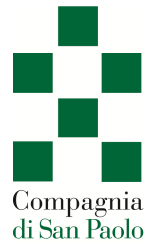
DOI:

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)



Torino e le Alpi

# *Servizi Intercomunali di valle - SIVal*

*Alberto Di Gioia, Erwin Durbiano*

*Bando per progetti di ricerca applicata in ambito economico, sociale e sanitario nei  
territori montani di Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta*

## Indice

Introduzione	p. 4
Contesto	" 5
<b>Valutazione di fattibilità</b>	
PARTE PRIMA: INQUADRAMENTO E ANALISI SWOT	
1. Inquadramento territoriale e socio-economico dello stato di fatto	" 6
2. Analisi SWOT	" 20
3. Rilevanza dei servizi per gli insediamenti nelle aree alpine	" 25
4. Buona pratica: la Francia ed i servizi montani della Provence-Alpes-Côte-d'Azur	" 30
PARTE SECONDA: RELAZIONE TECNICO FUNZIONALE DI FATTIBILITA'	
1. Partecipazione locale e definizione del tavolo intercomunale	" 35
2. Linee d'azione specifiche del progetto SIVal	" 36
→ Cittadinanza e governance	
C1. Tavolo intercomunale permanente e definizione del piano strategico	" 38
C2. Geoportale di valle	" 41
→ Mobilità	
M1. Bikenischia	" 45
→ Sanità	
S1. Maison santé. Assistenza ambulatoriale di valle e analisi diagnostiche di base	" 50
S2. Sana mobilità. Collegamento e mobilità capillare di valle per servizio sanitario	" 54
→ Scuola	
SF1. Scuola montana. Riformulazione dell'offerta scolastica e della formazione di valle	" 57
→ Turismo	
T1. Land Manager	" 60
T2. Basse, alte, antiche vie	" 63
PARTE TERZA: RELAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA	
1. Valutazione della fattibilità finanziaria	" 72

## **Conclusioni**

- |   |       |
|---|-------|
| 1. Descrizione del risultato delle valutazioni condotte | p. 79 |
| 2. Descrizione di indicatori di valutazione generale    | " 81  |
| 3. Esame delle eventuali criticità                      | " 83  |

## **Bibliografia**

" 84

## *Introduzione*

Il punto di partenza della ricerca SIVal (Servizi Intercomunali di valle) si basa sul trasferimento e l'ideazione di buone pratiche nel campo dei servizi in area alpina per la loro realizzazione e gestione a livello intercomunale nell'ottica della riduzione della marginalità e della definizione di servizi specifici in risposta alle esigenze delle realtà di montagna. La sperimentazione verrà condotta nei Comuni della Val Cenischia (Mompantero, Moncenisio, Novalesa e Venaus) ed il Comune di Susa, centro di riferimento funzionale per servizi superiori.

Da recenti studi ed analisi (Corrado, Dematteis, Di Gioia, 2014) è dimostrato come il livello di attrattività dei territori alpini per la residenza e il lavoro degli abitanti non possa prescindere dai livelli di dotazione urbana, ovvero presenza o accessibilità ai servizi (da quelli di base a quelli più avanzati). Le aree con più servizi e con servizi di migliore qualità (tra cui soprattutto quelli di tipo telematico) rendono più appetibili questi territori per le persone che decidono di stanziarvi. Su questo aspetto si sovrappongono le trasformazioni vissute negli ultimi anni dalle Amministrazioni locali, dalla riformulazione delle Comunità Montane in agenzie e la loro cancellazione, alla promozione delle unioni o le fusioni di Comuni, alle quali le strategie avviate sulle Aree interne a livello nazionale ha cercato di dare risposta.

L'idea innovativa è quindi il cercare di dimostrare che la programmazione territoriale locale che parta da una dimensione intercomunale e un'innovazione dei processi di erogazione dei servizi possano essere un utile argomento di sviluppo dell'attrattività territoriale. Miglioramenti dei servizi in relazione al turismo di qualità possono anche potenziare la promozione del territorio, con nuove forme di attività collegate alle risorse locali.

In particolare le tematiche di analisi e progetto saranno articolate su 4 assi inizialmente individuati, a cui si aggiungerà il tema della mobilità:

- formazione, innovazione del servizio scolastico anche attraverso un processo policentrico;
- sanità e servizi socio-sanitari. Trasferimento di buone pratiche legate alla cooperazione territoriale anche di tipo transfrontaliero (scala importante nelle aree alpine) per una offerta capillare del servizio sanitario, in un'ottica di sostenibilità economica e sociale;
- servizi telematici per i cittadini, e-government, dati informativi e informazione di valle (geoportale);

- servizi per il turismo e promozione del territorio, in relazione alle risorse culturali ed ambientali.

Un aspetto importante sarà caratterizzato dal considerare questi assi in modo trasversale, date le molteplici complementarietà che possono sussistere, soprattutto in relazione ai servizi telematici.

### *Contesto*

L'area di riferimento analitico e progettuale sarà focalizzata sui Comuni di Venaus, Mompantero, Novalesa e Moncenisio costituenti la Val Cenischia (porzione della Valle di Susa) ed il Comune di Susa, centro di riferimento funzionale per servizi di medio rango di quest'area. Questi Comuni, oltre a possedere contiguità spaziale, costituiscono un micro sistema locale che, sia per gli aspetti legati alle dimensioni, che alle relazioni tra gli attori locali, può costituire un utile modello per la formazione di un sistema integrato di servizi collegati alla definizione di pratiche gestionali intercomunali. Ulteriori aspetti di interesse sono focalizzati sull'eterogeneità dei casi applicativi: l'area di progetto infatti comprende situazioni di montagna diverse, da Susa (centro funzionale) a Moncenisio, Comune molto piccolo e piuttosto periferico. Inoltre l'intera area si colloca in una posizione di confine con la Francia e le relazioni transfrontaliere creano un ulteriore punto di interesse per le tematiche proposte e le buone pratiche.

In relazione agli assi citati nella parte precedente del documento, azioni di rafforzamento policentrico dei servizi potranno costituire un'utile sperimentazione verso la riduzione della marginalità delle aree più periferiche ed il miglioramento dell'attrattività territoriale nel suo complesso.



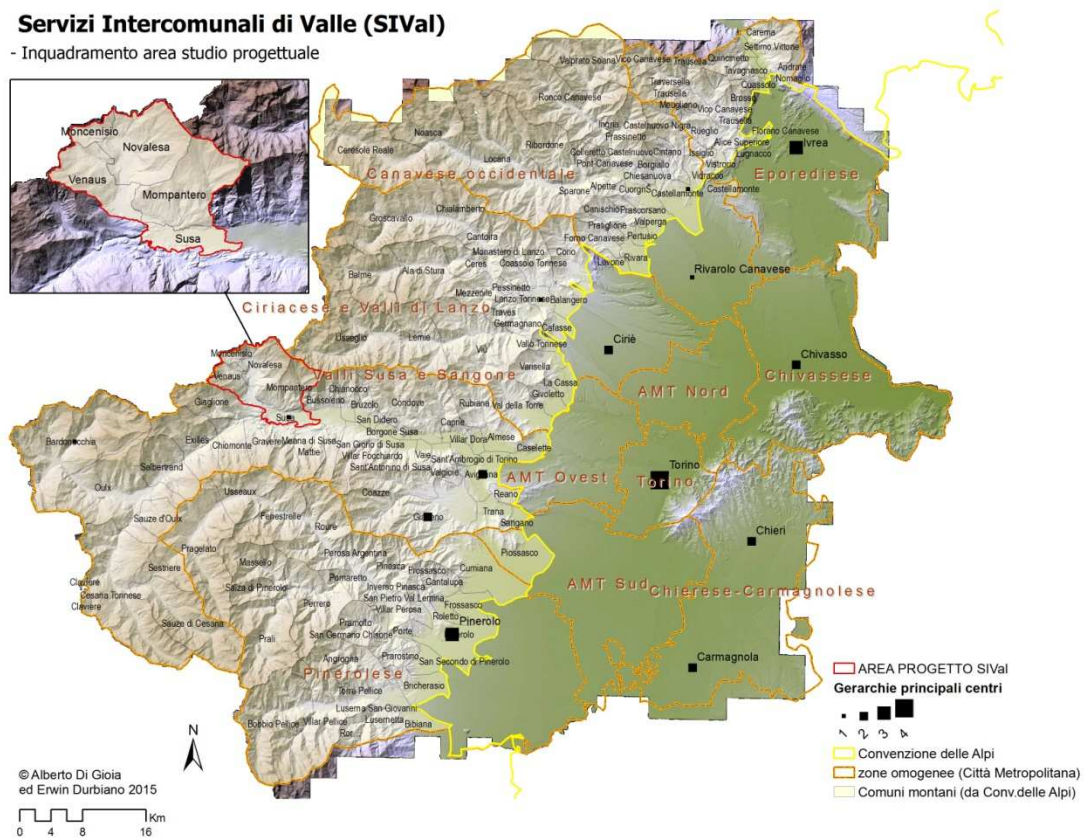
# Valutazione di fattibilità

## PARTE PRIMA: INQUADRAMENTO E ANALISI SWOT

### 1. Inquadramento territoriale e socio-economico dello stato di fatto

La Val Cenischia è una piccola valle laterale della Valle di Susa, composta dai Comuni di Venaus, Mompantero, Noalesa e confluisce a sud, nell'area di fondovalle, sulla città di Susa. A nord è confinante con la Maurienne francese, accessibile attraverso il valico del Moncenisio, che crea una connessione diretta con la cittadina di Lanslebourg, primo Comune francese raggiungibile.

Figura 1. Area di studio del progetto SIVal e inquadramento



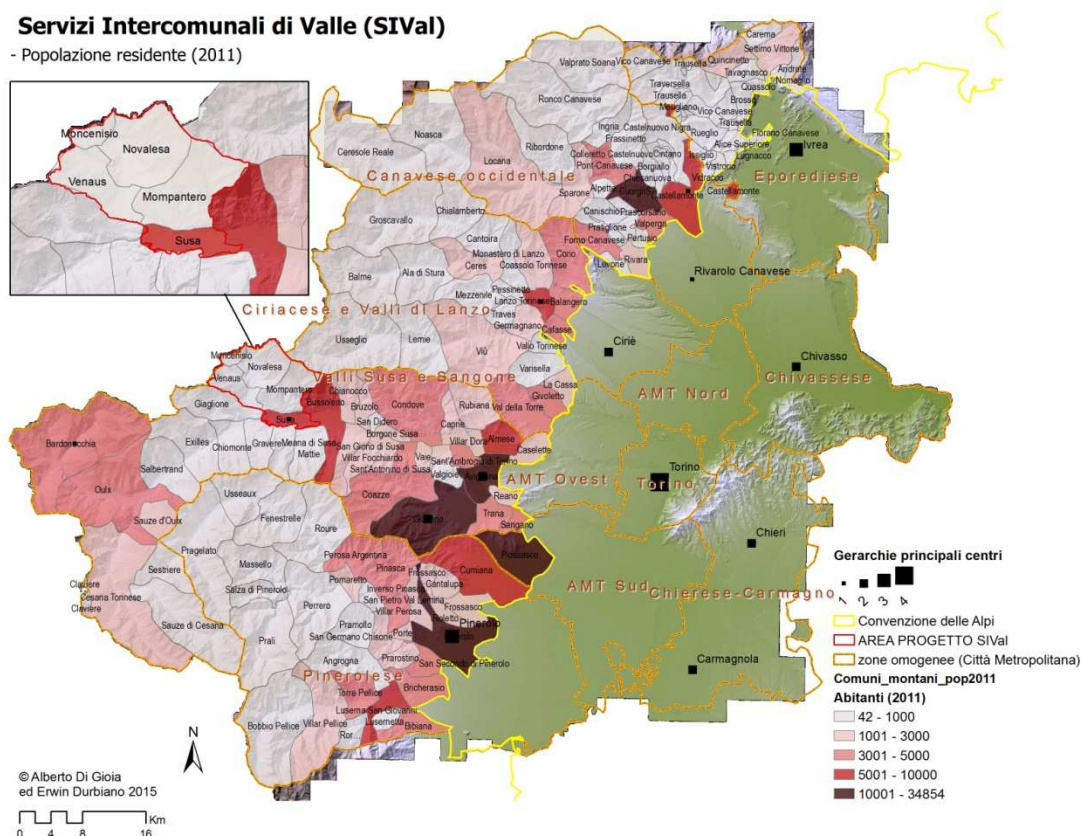
I quattro Comuni della Val Cenischia possiedono tutti (al 2011) una popolazione inferiore ai 1000 abitanti, in cui possiamo classificare Venaus come il Comune più popoloso (959 abitanti), Mompantero e Noalesa di rango localmente intermedio (rispettivamente 651 e 560 abitanti), infine il Comune di Moncenisio che con soli 42 abitanti è uno dei Comuni meno popolosi d'Italia.

Tutti i Comuni confluiscono sul Comune di Susa (6629 abitanti) che costituisce il polo funzionale di riferimento per servizi di rango superiore a quelli localmente disponibili, soprattutto per quanto riguarda i trasporti (ferrovia e autostrada), il sistema sanitario, le attività di commercio specializzate (attività diverse dagli alimentari di vicinato, le farmacia, i primi disponibili a Venaus, Mompantero e Novalesa, le seconde a Venaus e Mompantero).

Tabella 1. Popolazione dei Comuni della Val Cenischia e Susa (2011)

Comuni progetto SIVal	Popolazione residente (2011)
Susa	6.629
Venaus	959
Mompantero	651
Novalesa	560
Moncenisio	42

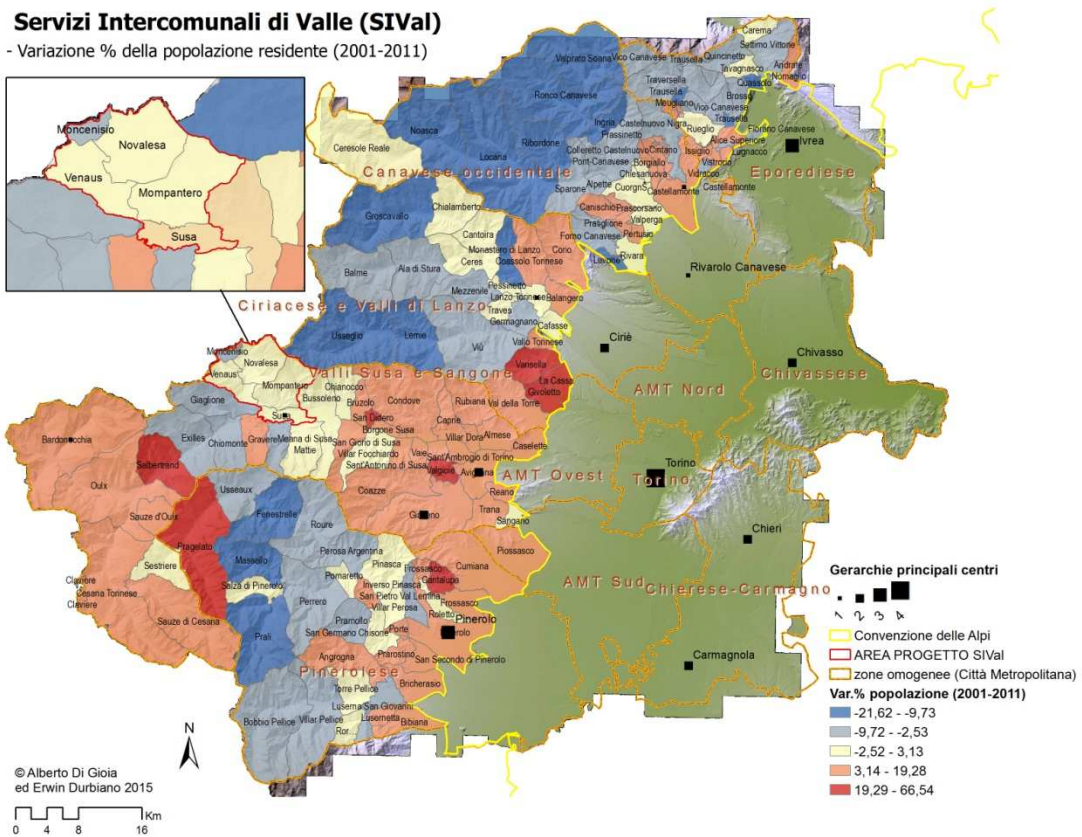
Figura 2. Popolazione residente all'interno dei Comuni montani (2011)



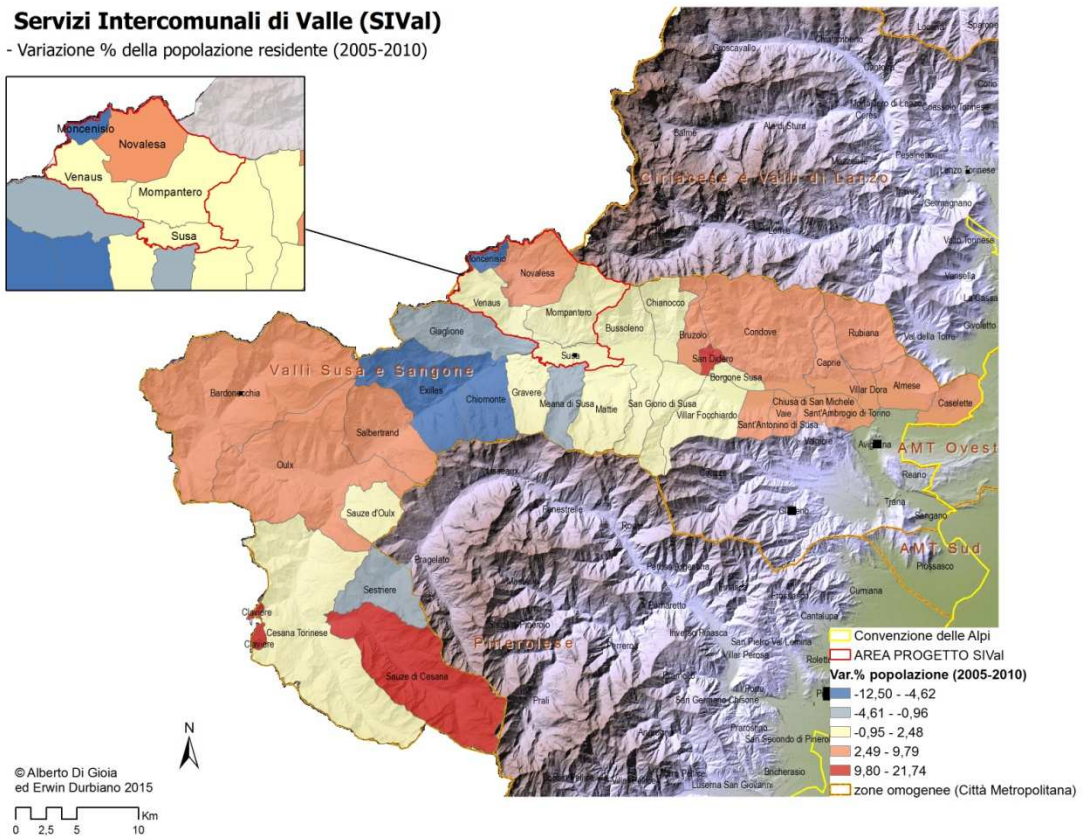
Considerando le variazioni demografiche dell'ultimo decennio censuario la Val Cenischia è stata caratterizzata da una sostanziale stabilità demografica (Figura 3.), dopo periodi di spopolamento. Il solo Comune con segno sostanzialmente negativo è Moncenisio, come si osserverà il più marginale del contesto di riferimento. Questi aspetti emergono anche considerando la fase

intercensuaria 2005-2010, in cui la variazione complessiva della Val Cenischia diventa positiva, Novalesa acquista sostanzialmente popolazione residente, mentre Moncenisio continua a decrescere (Figura 4.). Sostanzialmente è in miglioramento l'attrattività territoriale, aspetto leggibile dal rapporto tra immigrati/emigrati (Figura 5.), favorevole rispetto ai primi ad eccezione del Comune di Moncenisio (i valori superiori a 1 indicano la preponderanza di persone che si spostano all'interno dei Comuni prendendo residenza, rispetto a coloro che invece si spostano altrove).

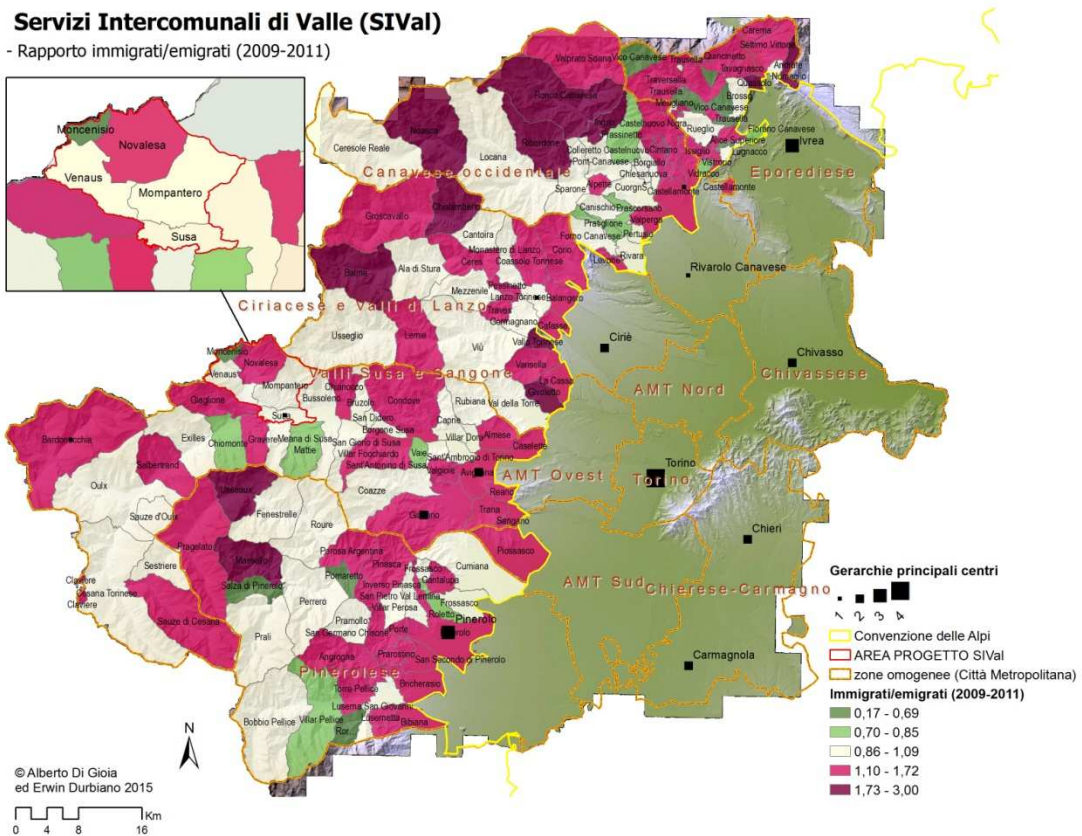
**Figura 3. Variazioni demografiche dei Comuni montani (2001-2011)**



**Figura 4. Variazioni demografiche dei Comuni della Valle di Susa (2005-2010)**



**Figura 5. Rapporto immigrati/emigrati dei Comuni montani (2008-2010)**



I Comuni di Venaus, Mompantero e Novalesa hanno una superficie territoriale prevalentemente composta da versanti montani, con i centri abitati principali localizzati nella striscia di fondovalle, ed interconnessi da percorsi locali, soprattutto la SP210, e dalla statale SS25, che consente il collegamento con gli altri Comuni valsusini e con Torino. Il Comune di Moncenisio invece è l'unico Comune interamente di alta montagna, con il centro abitato principale posizionato sul Colle del Moncenisio a circa 1400 m, costituito dalla frazione di Ferrera e direttamente collegabile con la zona di fondovalle attraverso la SS25 ed il Comune di Venaus.

In base a questi aspetti principali, il territorio dell'area di indagine costituisce un sistema montano interconnesso al suo interno, ma altamente diversificato. Il Comune di Moncenisio è il più isolato del sistema e caratterizzato da una bassa densità abitativa ed edilizia. I Comuni di Venaus, Mompantero e Novalesa sono mediamente interconnessi e possono essere caratterizzati come centri della montagna interna resiliente, costituita da Comuni caratterizzati da basse densità demografiche, con vaste superfici di territorio disabitato poste al di sopra dei 1500 m. Tutti i Comuni sono accessibili da Torino in circa un'ora (Figura 6.), e in circa mezz'ora dai centri urbani di riferimento provinciale per servizi più prossimi (nel nostro caso Avigliana, Figura 7.) e il centro di servizi locale, Susa (Figura 8.). Tale accessibilità è favorita da una ramificazione infrastrutturale locale piuttosto buona, e per i percorsi di più lunga percorrenza dall'autostrada del Frejus e dalla linea ferroviaria, accessibile in circa 10 minuti con l'automobile.

Pur non ospitando grandi stazioni invernali al suo interno, l'area beneficia del transito transalpino e di un'economia locale diversificata da vari settori.

La ferrovia è un'infrastruttura di riferimento per la Valle Cenischia, la stazione principale utilizzata dagli utenti della Val Cenischia è Susa, collegata alla linea internazionale esistente Torino Modane. In secondo luogo la stazione di Bussoleno, che rappresenta la stazione di riferimento per i pendolari che gravitano su Torino.

Figura 6. Isocrone di accessibilità a 30, 60, 75 e 90 minuti rispetto a Torino

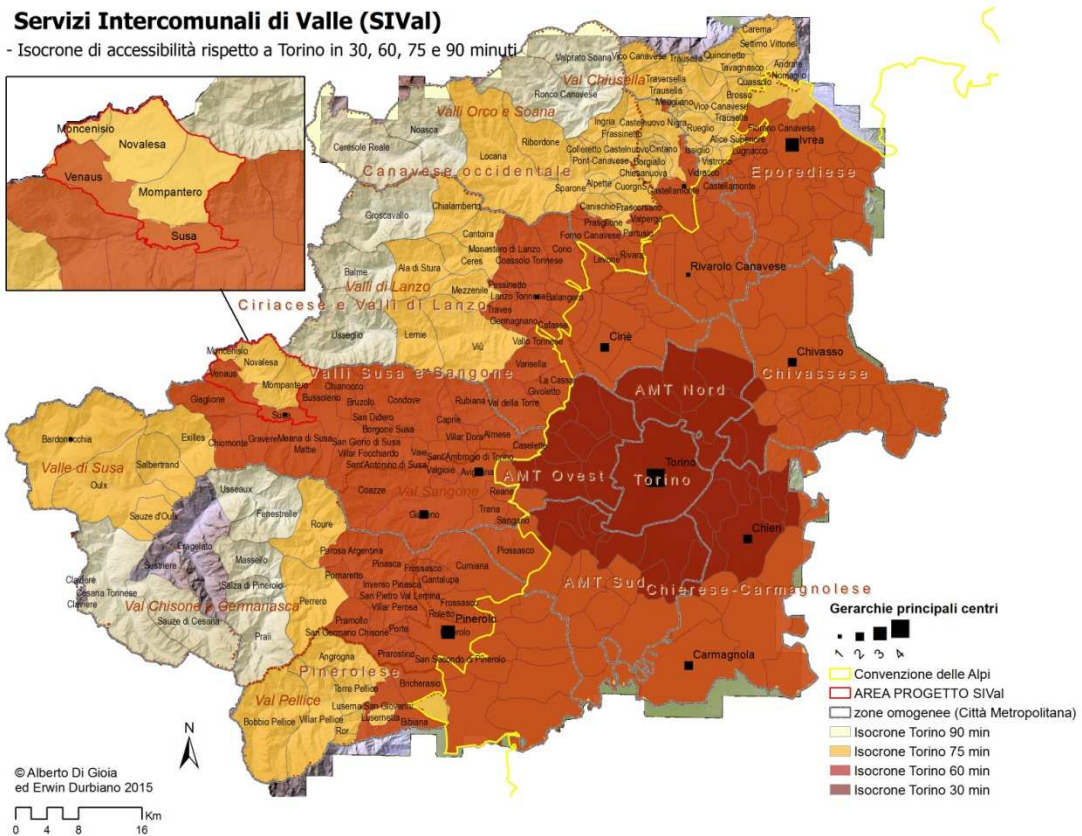
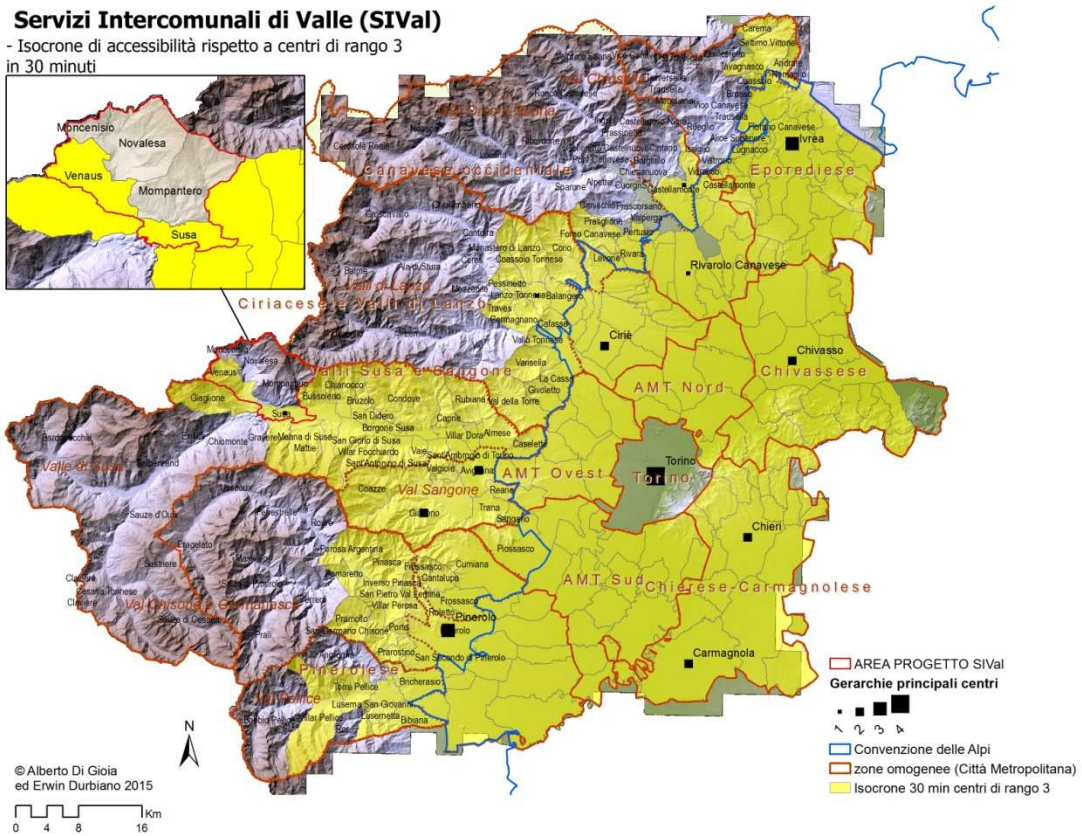
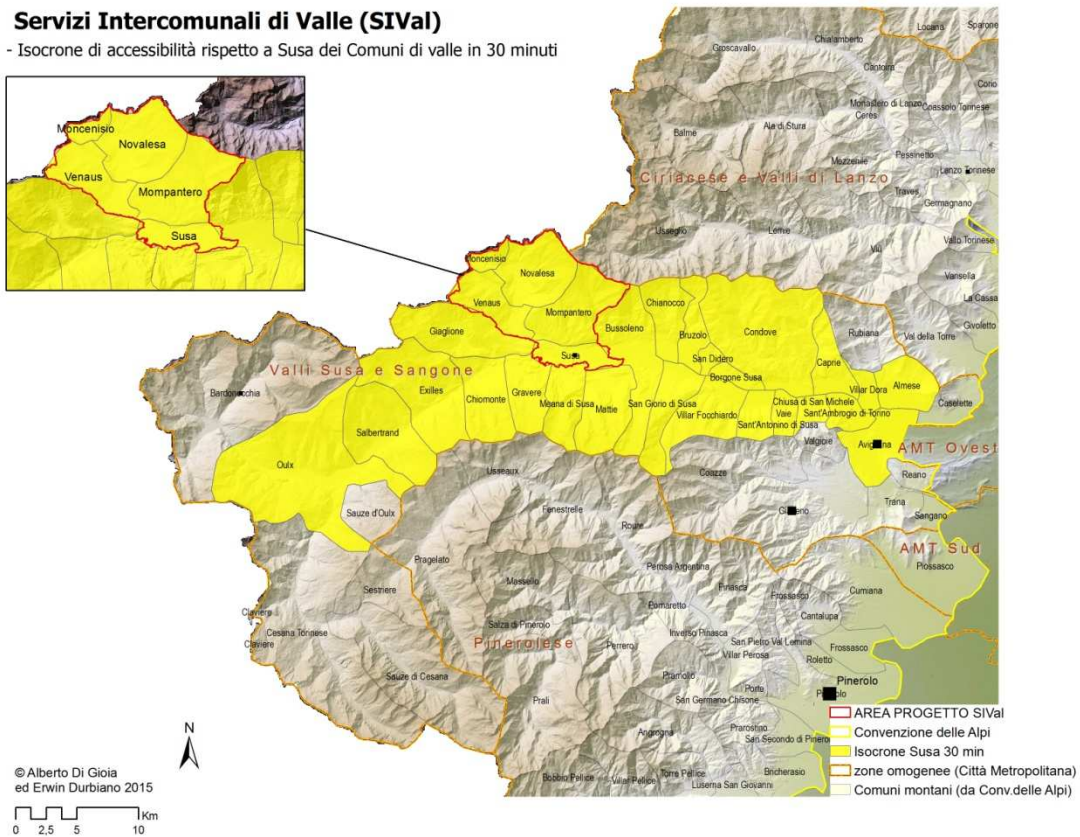


Figura 7. Isocrone di accessibilità a 30 minuti rispetto a centri di rango 3



**Figura 8. Isocrone di accessibilità a 30 minuti rispetto al Comune di Susa - centro di riferimento locale per servizi**



Considerando l'integrazione territoriale, da una valutazione della marginalità locale per servizi e accessibilità la situazione complessiva è migliore di altre aree montane della Città metropolitana torinese. Tutti i Comuni, ad eccezione di Moncenisio, risultano integrati con le attività di servizio di cui l'area di riferimento è dotata (Figura 9.) o comunque con le aree più prossime (calcolabili in termini di 15 minuti di accessibilità, stimata su Venaus il centro principale della Val Cenischia, Figura 9.). Il Comune di Moncenisio risulta ai margini di questi fattori, aspetto che lo rende uno dei più isolati della Valle di Susa, anche se comunque meno marginale rispetto ad aree montane interne paragonabili. Questi aspetti presuppongono che con miglioramenti sistemici a livello locale, soprattutto in relazione alla dotazione di servizi locali, le problematiche legate alla marginalità siano riducibili attraverso una progettualità mirata.

Figura 9. Marginalità dei Comuni montani (da Di Gioia, 2012)

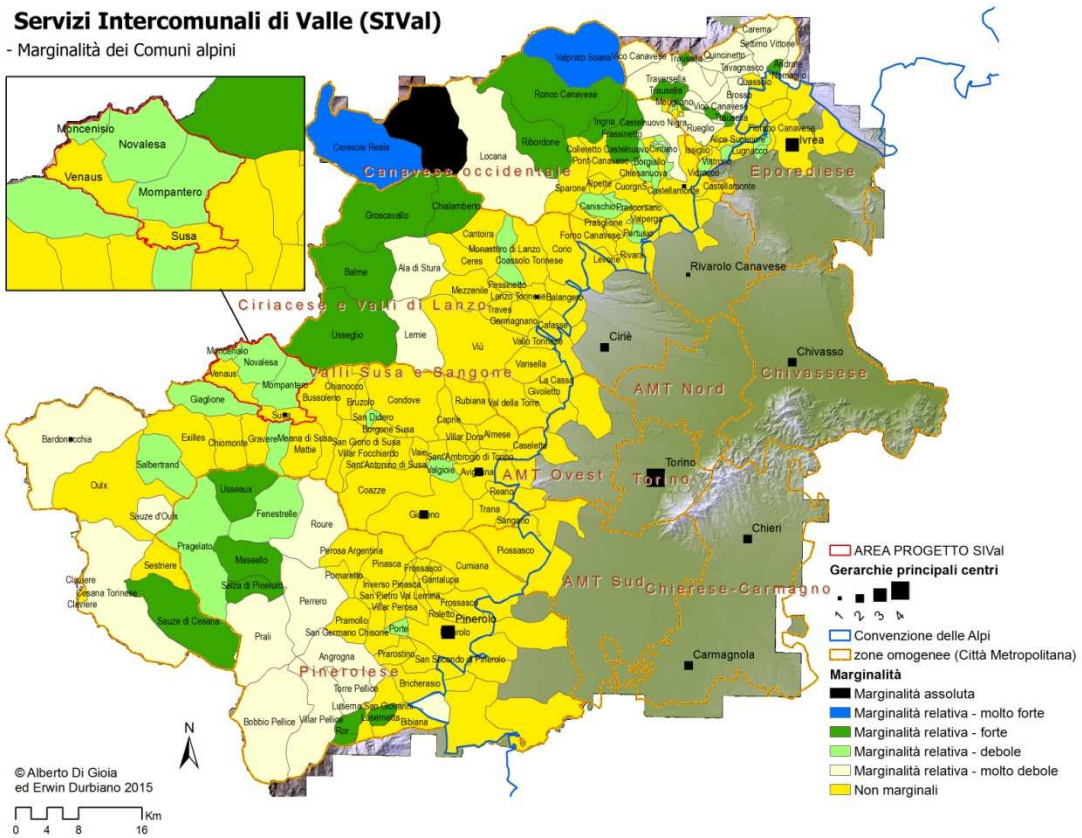
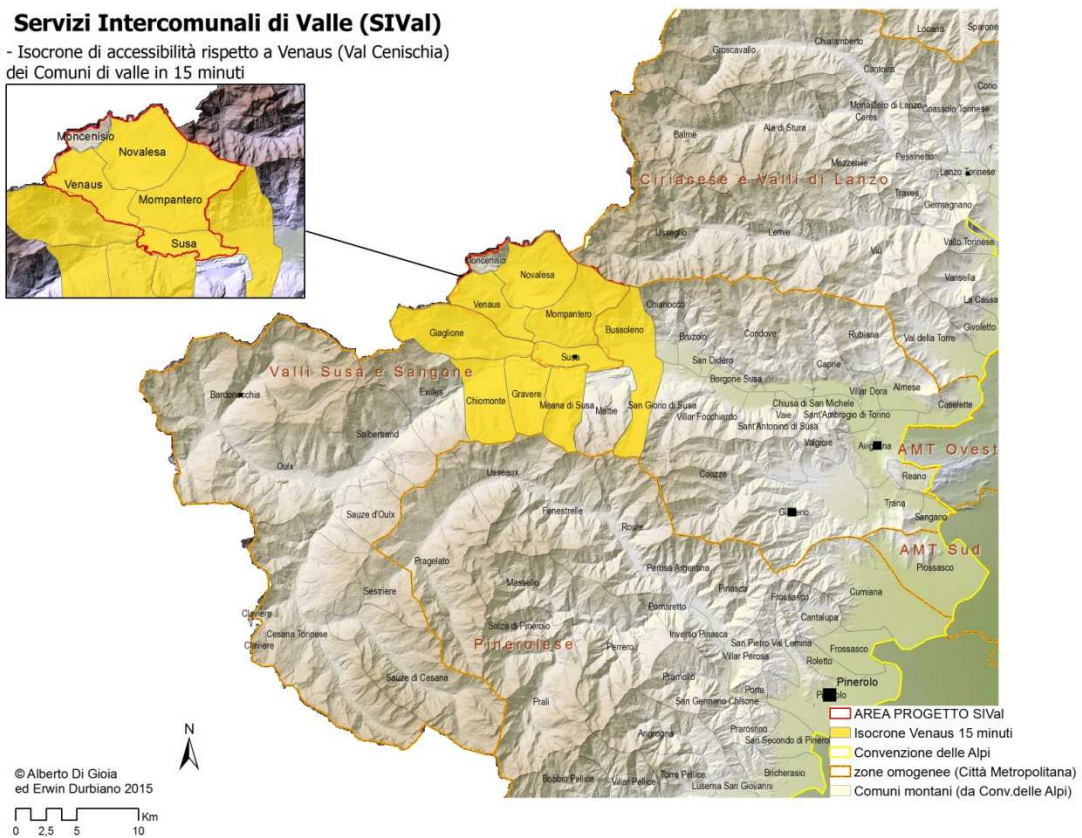


Figura 10. Isocrone di accessibilità a 15 minuti rispetto alla Val Cenischia (riferimento spaziale Comune di Venaus)



Se Susa rappresenta il polo di servizi di media valle, la Val Cenischia grazie al capitale storico naturalistico vanta la presenza di una serie di attività ricettive e ristorative. Nei 4 Comuni sono presenti attività ristorative e ricettive sia nei centri abitati di fondovalle, che nelle zone di alta quota. Strutture diversificate tra di loro, come bed and breakfast, affittacamere, piccoli alberghi, rifugi, colonie alpine. L'insieme di queste attività crea un'offerta diversificata permettendo di fornire servizio a diversi tipi di utenti, dagli abitanti ai turisti stagionali.

Si può dire che l'offerta turistica estiva nella zona è più consolidata, soprattutto dovuta alla presenza di seconde case, primariamente nelle frazioni più alte, mentre la stagione invernale è a oggi caratterizzata da flussi poco significativi. Nel complesso è presente un forte attaccamento alle tradizioni locali, rappresentate da una serie di attività e manifestazioni a cadenza annuale, alla quale si affiancano l'attrattiva dell'abbazia medievale della Novalesa, polo storico di rilevanza internazionale, con circa 20.000 presenze annuali, e l'ampio patrimonio naturalistico delle montagne, con i due riferimenti principali rappresentati dal Colle del Moncenisio e dal Rocciamelone.

Sempre riferendoci alle montagne è presente un'importante dotazione di percorsi di alta quota (presenza del GTA del Rocciamelone), percorsi escursionistici a medio livello frequentabili da tutte le categorie di turisti e con la possibilità di spostarsi ad ampio raggio fino alla dimensione transnazionale, collegandosi con il tessuto escursionistico francese della Maurienne. L'escursione altimetrica è notevole, dai 600 ai 3500 m, per questo motivo si svolgono anche importanti eventi sportivi internazionali (Challenge Stellina, corsa di rilevanza internazionale sui sentieri partigiani lungo le pendici del Rocciamelone, oltre il più recente Red Bull K3, gara di alto livello agonistico di ultra running, condotta su 3000 m di dislivello, oltre ai mondiali di corsa in montagna organizzati per il 2016).

Nonostante questi aspetti l'offerta turistica si può considerare frammentata, in quanto gli eventi e le attrattive non sono attualmente calendarizzate e riconoscibili in una forma unitaria, ma organizzati e gestiti individualmente dai Comuni o dai singoli attori locali.

Giungendo al tema dei servizi (Figura 11.), il servizio scolastico ha l'offerta formativa garantita per la scuola dell'infanzia e la scuola primaria all'interno della Val Cenischia, anche se distribuita in modo diverso: Venaus e Novalesa hanno un'offerta scolastica completa dalla scuola dell'infanzia alla scuola primaria a Ferrera (Moncenisio) non sono presenti servizi scolastici, e a Mompantero è garantita solo la scuola dell'infanzia.

Nel Comune di Susa troviamo invece tre scuole primarie, tra cui una paritaria e due scuole pubbliche, le cui strutture sono attualmente piuttosto saturate di alunni (Tabella 2.), con le dovute conseguenze nella qualità del servizio didattico. Considerando la disponibilità potenziale di spazi offerte dalle scuole della Val Cenischia, questa criticità è una degli esempi che SIVal cercherà di riprogettare in chiave policentrica, relazionando congiuntamente risorse e abitanti del sistema Susa + Val Cenischia.

I servizi della scuola secondaria di primo grado invece sono disponibili esternamente, in primo luogo a Susa e a Bussoleno (anche se Susa è di maggior riferimento territoriale) mentre l'offerta della scuola secondaria di secondo grado è ampia e ancorata su Susa (Istituti tecnici e licei, scientifico,

classico e psicopedagogico), Oulx (Istituto linguistico, Formont alberghiero e istituto sportivo) e Avigliana (istituto tecnico per geometri).

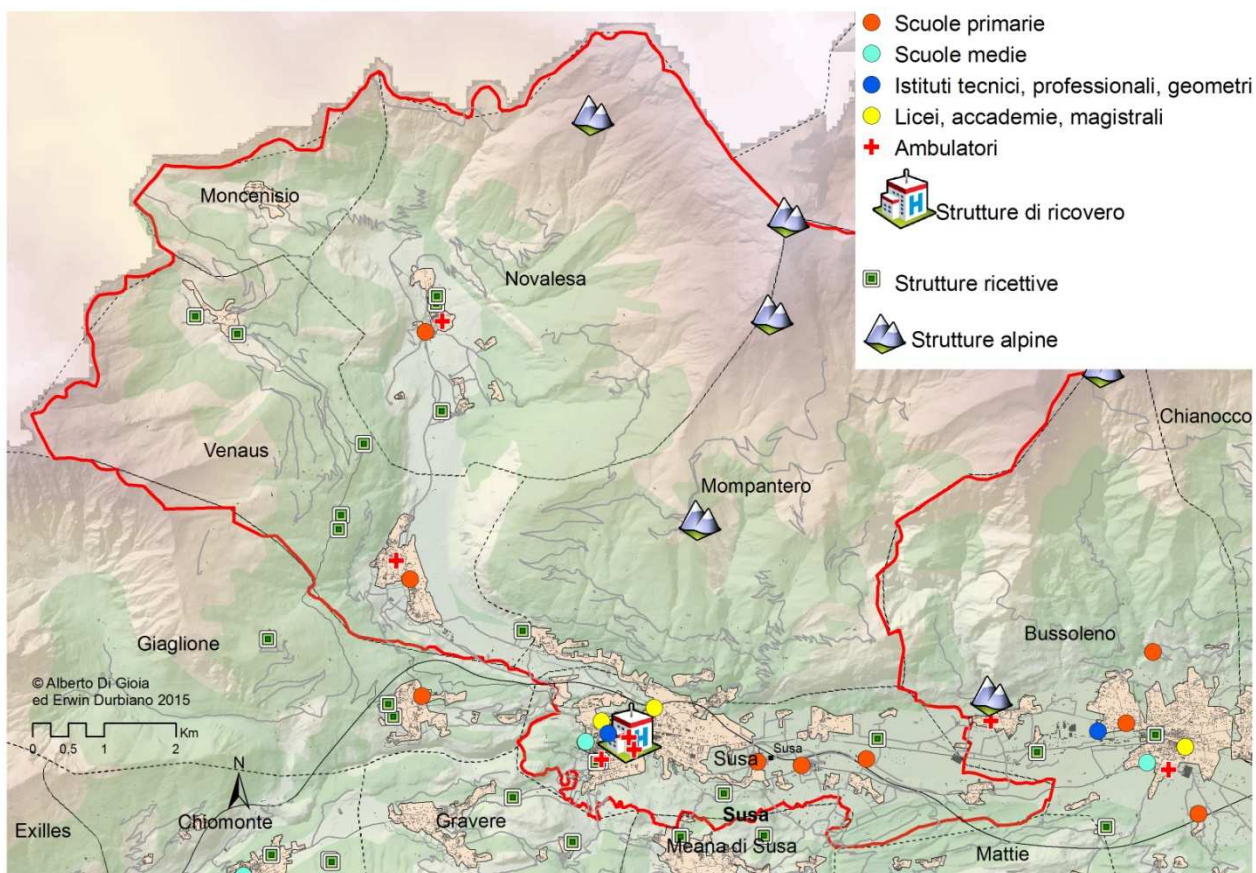
**Tabella 2. Alunni, classi e affollamento delle scuole primarie di riferimento**

Comune	Indirizzo Scuola	Civico	Alunni	Classi	Alunni/classi
<b>GIAGLIONE</b>	<b>FRAZ. SAN GIUSEPPE</b>	<b>116</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>16,00</b>
BUSSOLENO	PIAZZA CADUTI LIBERTA	9	49	3	16,33
BUSSOLENO	VIA M. D AZEGLIO	18	83	4	20,75
BUSSOLENO	PIAZZA CAVOUR	4	100	6	20,00
<b>tot. Bussoleno</b>		<b>31</b>	<b>232</b>	<b>13</b>	<b>17,85</b>
<b>CHIOMONTE</b>	<b>VIA ASILO</b>	<b>5</b>	<b>47</b>	<b>4</b>	<b>11,75</b>
<b>NOVALESA</b>	<b>VIA SUSA</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>11,50</b>
SUSA	CORSO TRIESTE	17	109	5	21,80
SUSA	CORSO L. COUVERT		151	11	18,88
SUSA	PIAZZA EUROPA	24	26	3	13,00
<b>tot. Susa</b>		<b>41</b>	<b>286</b>	<b>19</b>	<b>15,05</b>
<b>VENAUS</b>	<b>VIA ANTICA REALE</b>		<b>38</b>	<b>3</b>	<b>12,67</b>
<b>Totale gravitazione Val Cenischia</b>			<b>1176</b>	<b>75</b>	<b>15,68</b>

**Figura 11. Offerta attuale di servizi e attività di interesse progettuale**

### Servizi Intercomunali di Valle (SIVal)

- Offerta attuale di servizi e attività di interesse progettuale



I servizi sanitari sono prevalentemente disponibili all'esterno della Val Cenischia. Il servizio ospedaliero è attestato su Susa con il servizio ospedaliero di primo livello: pronto soccorso, chirurgia, medicina generale e ortopedia e traumatologia, laboratorio analisi, radiodiagnostica, centro assistenza limitata dialisi, mentre è in chiusura il reparto di ginecologia e ostetricia. Questo ospedale è di servizio anche per le zone di alta valle (soprattutto un riferimento per gli ingenti flussi turistici invernali) e per la media valle.

Per i servizi ospedalieri di livello superiore il riferimento di zona è sugli ospedali di Rivoli e gli altri centri specializzati di Torino, con la problematica della relativa distanza per questo tipo di servizio (l'accessibilità attestata su un'ora di percorrenza, leggibile dalle analisi precedenti, fa sì che per determinate urgenze sia superata la soglia ottimale di soddisfacimento del servizio).

Le attività ambulatoriali invece sono disponibili all'interno della Val Cenischia, Venaus, Novalesa possiedono ambulatori per offrire il servizio di medicina generale capillare. Mompantero e Moncenisio sono quindi dipendenti da questi Comuni per i servizi sanitari, con la particolare posizione di Moncenisio, piuttosto isolato per questo tipo di attività.

Considerando la caratterizzazione policentrica del progetto SIVaI, che sarà desunta dalle linee d'azione progettuale, dal punto di vista analitico è calcolabile la dimensione dei bacini di utenza a cui un rafforzamento dei servizi scolastici e sanitari della Val Cenischia e della città di Susa potrà far riferimento.

Considerando il tipo di servizio, sulla base delle analisi precedenti sono stati considerate due dimensioni ottimali di riferimento per bacini di servizio locale: bacini a 15 minuti (ottimali soprattutto per il raggiungimento delle scuole primarie in contesti periferici) e bacini a 30 minuti (considerata la soglia massima di soddisfacimento di servizi scolastici e sanitari di livello locale). Su questi parametri sono stati incrociati i valori assoluti di residenti delle varie categorie di utenze, partendo dal servizio scolastico la popolazione in età di scuola primaria (6-10 anni), in età di scuola primaria di I grado (11-13 anni), e i potenziali studenti delle scuole secondarie (14-18 anni). Per quanto concerne il servizio sanitario si è utilizzato come riferimento la categoria delle persone non attive con più di 65 anni di età, un parametro per stimare il grado di raggiungibilità delle utenze maggiormente legate all'uso del settore sanitario. Per completezza sono stati anche calcolate le dimensioni dei bacini sulla popolazione totale coinvolgibile in un progetto di rafforzamento, che rappresenta a livello di stima massimizzata la dimensione più grande raggiungibile dai bacini locali.

**Tabella 3. Dimensione stimata dei bacini di riferimento per i servizi scolastici e sanitari sulla base delle categorie di persone coinvolte** (in corsivo le soglie ottimali, da cui si potranno estrapolare le proporzioni di utenti giornalieri e mensili in fase di progettazione attuativa)

Persone collegabili con i servizi della Val Cenischia		
Categorie di persone	15 minuti	30 minuti
alunni scuole primarie	<i>791</i>	3275
alunni scuole secondarie (I grado)	<i>454</i>	1901
studenti scuole secondarie (II grado)	<i>866</i>	<i>3243</i>
popolazione >65 anni	<i>4470</i>	<i>14841</i>
<b>popolazione totale</b>	<b><i>18973</i></b>	<b><i>73593</i></b>

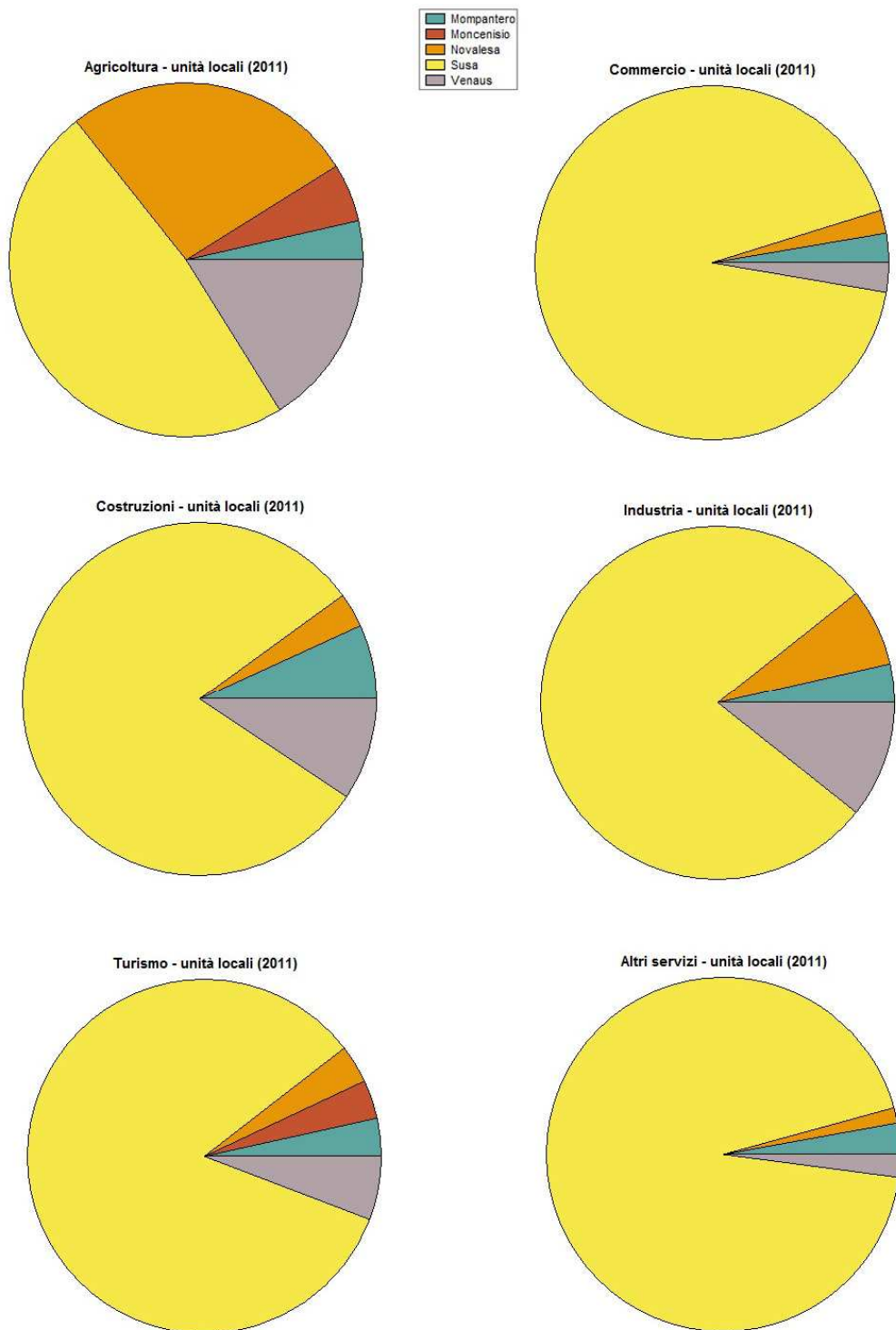
Considerando i settori economici, la struttura delle imprese nella Val Cenischia è fondata su piccole attività diversificate in vari settori, in cui prevalgono i settori delle costruzioni (27,1%) e dell'agricoltura (25,4%), seguite da commercio e turismo (entrambe 12,2%), industria (10,52%), e altri servizi (7,8%). Le proporzioni cambiano notevolmente sommando ai dati le unità locali della città di Susa, a causa di una maggior presenza di unità industriali, commerciali e di altri servizi.

Accanto a questi dati possiamo considerare che la progettualità locale è particolarmente innovativa per i settori agricoli e turistici, in cui si sono sviluppate negli ultimi anni numerose reti ed attività, caratterizzate da forme cooperative legate a settore primario, come la Cooperativa "Dalla Terra Nativa", ed i prodotti di eccellenza, tra cui spiccano la patata di Novalesa ed il mais antica varietà pignoletto rosso, a cui si sovrappone l'offerta turistica specializzata nel turismo lento, legato all'utilizzazione sostenibile delle risorse locali e le tradizioni, con attività a basso impatto ambientale non di massa.

**Tabella 4. Struttura delle unità locali per settore dei Comuni del progetto SIVaI (2011)**

Comune	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Commercio	Turismo	Altro	nc	Totale
<b>Susa</b>	27	44	129	174	72	133	32	611
<b>Venaus</b>	9	6	15	5	5	3	2	45
<b>Novalesa</b>	15	4	5	4	3	2	1	34
<b>Mompantero</b>	2	2	11	5	3	4	2	29
<b>Moncenisio</b>	3	0	0	0	3	0	0	6
<b>Tot. senza Susa</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>114</b>
<b>Tot. con Susa</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>160</b>	<b>188</b>	<b>86</b>	<b>142</b>	<b>37</b>	<b>725</b>

**Figura 12. Ripartizione comunale delle unità locali per principali tipi di attività (2011)**



Rimane tuttavia evidente la dipendenza esogena soprattutto per servizi specializzati dei Comuni della Val Cenischia rispetto a Susa, per questo motivo è possibile considerare un rafforzamento territoriale in ottica policentrica verso i Comuni del Cenisio, considerando che le risorse e gli utenti sono piuttosto diffusi. Dal punto di vista delle risorse infatti molte possibilità sono offerte da una ristrutturazione in chiave intercomunale e policentrica dei servizi, al fine di garantire sia un'ottimizzazione dei servizi esistenti, sia la garanzia la loro garanzia anche per i territori più marginali.

## 2. *Analisi SWOT*

Si procederà ora ad un'analisi SWOT di sintesi dei principali elementi caratterizzanti il territorio di indagine del progetto SIVaI.

Per condurla verranno interrelate in matrice le componenti di sostenibilità progettuale, relazionate alle singole voci analitiche, e i punti di forza, debolezza, opportunità e minacce.

Le componenti di sostenibilità corrispondono a 3 temi, delineati da 8 fattori analitici preponderanti. In particolare:

- **Risorse umane e sociali**
  - Popolazione
  - Variazioni demografiche
  - Progettualità locale e governance
  
- **Risorse economiche e territoriali**
  - Risorse primarie utilizzabili
  - Dotazioni infrastrutturali
  - Imprenditorialità e settori economici
  
- **Risorse paesaggistiche e ambientali**
  - Risorse naturali
  - Risorse paesaggistiche e storico-culturali

Dalle analisi delle singole componenti saranno dedotte le principali caratterizzazioni territoriali utili alla contestualizzazione progettuale.

**Tabella 5. Analisi SWOT del progetto SIVaI**

Temi	Fattori	Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Risorse umane e sociali	Popolazione	La popolazione residente si attesta su densità medio basse che rendono ancora sostenibili i servizi. L'accessibilità compensa i problemi di scarsa dotazione verso determinati settori consentendo alle persone di spostarsi nelle aree limitrofe.	Aree maggiormente isolate (borgate e Comune di Moncenisio) determinano problemi di bassissima densità abitativa e necessità di pensare ipotesi specifiche per la riduzione della marginalità.	La creazione di bacini di utenza per servizi numericamente sostenibili, grazie alle dotazioni infrastrutturali e alla sufficiente densità abitativa, rendono sensata la programmazione intercomunale per il rafforzamento territoriale.	Il perdurare di fasi di spopolamento nel corso del tempo ha causato l'innalzamento dell'indice di vecchiaia e l'instaurarsi di processi di dipendenza esogena degli abitanti per studio e lavoro. La minaccia consiste nelle difficoltà poste dal ricambio generazionale, attualmente contrastato dalla presenza di nuovi abitanti esterni e dal saldo naturale più alto rispetto ad altre zone similari.
	Variazioni demografiche	Il cambiamento di tendenza dell'ultima fase storica denota l'avviamento di nuovi processi di attrattività verso outsiders.	Il perpetuarsi di valori demografici negativi e la più bassa attrattività delle aree più isolate costituiscono una debolezza nel tentativo di rafforzare i territori in modo sistemico. Tuttavia questo aspetto può essere sfruttato in senso progettuale, sfruttando proprio il carattere di isolamento.	L'aumentare dell'attrattività di zone di montagna (media e alta) consente di avviare processi di rivitalizzazione su basi concrete. La presenza di nuovi residenti più giovani, nuovi lavoratori e outsiders consente inoltre di innovare l'offerta di beni e servizi creando un valore aggiunto a dinamiche già in parte presenti.	La minaccia principale posta dalle variazioni demografiche è costituita dalle cancellazioni per necessità, ovvero le persone che per motivi di lavoro, studio o anche di residenza sono costrette a spostarsi. Nel nostro contesto territoriale queste dinamiche possono essere arginate per quanto riguarda le problematiche legate ai servizi di base ed i servizi territoriali di primissima necessità.
	Progettualità locale e governance	La progettualità locale è particolarmente attiva sia per quanto riguarda i settori economici, sia per quanto concerne la vita pubblica e la programmazione locale -	Il principale punto di debolezza è posto dalla chiusura di alcune reti sociali o dalla debolezza della governance locale di carattere intercomunale	Le relazioni a scale diverse (locale e sovralocale) dei residenti e le varie categorie sociali determinano buoni livelli di progettualità locale e di innovazione	Alcune dimensioni di chiusura, di possibile campanilismo, o di ostacolo all'innovazione possono determinare un freno alla rivitalizzazione,

		<p>associazionismo, intraprendenza giovanile, progetti di carattere identitario</p>	<p>(anche laddove sussiste potrebbe essere rafforzata). Anche le diversità poste da categorie diverse di popolazione, sia per fasce di età che per provenienza, possono costituire una debolezza sul lungo periodo, dal punto di vista della programmazione locale</p>	<p>programmatica, sia di quella locale (dal carattere identitario alla programmazione locale) sia di quella sovralocale (dimensione sistemica riferita alla Valle di Susa)</p>	<p>quindi favorire lo spopolamento a causa delle mancate opportunità, anziché difendere i caratteri identitari.</p>
<b>Risorse economiche e territoriali</b>	Risorse primarie utilizzabili	<p>La ricchezza delle risorse territoriali primarie (sostanzialmente naturali ed agricole) costituisce un ponte di connessione con la dimensione economica in quanto sfruttabili per scopi molteplici, dall'innovazione del comparto agricolo (soprattutto qualitativa), all'energia e il turismo sostenibile</p>	<p>Difficoltà legate all'uso di determinate risorse e la loro monetizzazione (boschi e foreste, acqua), dal punto di vista dei servizi locali</p>	<p>Possibili rafforzamenti intersettoriali e di miglioramento qualitativo legati all'uso delle risorse, in parte in corso nella progettualità locale</p>	<p>La dipendenza di fattori esogeni problematici, sostanzialmente del mondo economico (investimenti e progettualità) possono interferire nella sostenibilità economica dello sviluppo locale. Per questo motivo è importante puntare sullo sviluppo di settori legati alla produzione di prodotti di qualità, di natura anticiclica, che consentano una sostenibilità di lungo periodo soprattutto legata ai fattori endogeni</p>
	Dotazioni infrastrutturali	<p>L'area montana di riferimento possiede buone interconnessioni sia di carattere locale che sovralocale. L'accessibilità diretta favorisce l'interscalarità delle dinamiche locali, sia in relazione agli ambiti intercomunali di valle, sia in modo più ampio con i contesti sovralocali di ambito provinciale e regionale</p>	<p>Il mantenimento di caratteri di isolamento di parti del territorio pone problemi di accessibilità materiale diretta difficilmente risolvibili senza soluzioni mirate o innovazioni determinate dall'accessibilità telematica</p>	<p>La principale opportunità si pone in termini di innovazione dei processi di carattere sistemico: il supporto delle reti tecnologiche e nuovi tipi di servizio possono determinare miglioramenti della qualità dell'abitare e dei parametri di attrattività anche delle zone più periferiche</p>	<p>Una sicura minaccia è posta nel carattere di incertezza delle programmazioni di medio lungo periodo verso l'innovazione territoriale. Per arginare questo aspetto servono progetti concreti che portino a risultati anche nel breve-medio termine</p>

<b>Risorse paesaggistiche e ambientali</b>	Imprenditorialità e settori economici	La diversificazione delle imprese sui diversi settori economici, con l'impatto meno preponderante di quello industriale, costituisce un punto di forza da considerare. La dotazione di attività ricettive e di attività legate alle produzioni locali (imprese e cooperative) permette connessioni con il settore turistico o la promozione territoriale, senza tralasciare la produzione diretta.	La dimensione imprenditoriale legata soprattutto alla microimpresa-piccola impresa fa sì che l'innovazione diretta dei settori economici già presenti, o la promozione e l'internazionalizzazione, sia rallentata rispetto ad altri contesti.	Attraverso una maggiore diffusione e riconoscibilità dei prodotti di qualità, anche tra settori diversi, può offrire l'opportunità di uno sviluppo locale integrato.	La microimprenditorialità può rappresentare un carattere di rallentamento nei processi di innovazione territoriale, soprattutto se legati a settori economici di dipendenza esogena.
	Risorse naturali	Ampie dotazioni naturali di qualità, con particolari specificità sia per quanto riguarda la biodiversità vegetale che animale, caratterizzano l'area di indagine, dal fondovalle alle media e alta montagna.	Principali problematiche da ravvisarsi in relazione alla manutenzione ambientale e le caratteristiche degradanti delle aree abbandonate o non mantenute, che causano un deterioramento della biodiversità.	Alle specificità endogene possono legarsi attività mirate legate al turismo tecnico e didattico, oltre che allo sfruttamento diretto delle risorse per produzioni locali. Relazioni dirette si instaurano con l'utilizzazione paesaggistica.	Il perpetuarsi del degrado e dell'abbandono delle aree montane può determinare una riduzione strutturale dei valori di naturalità, oltre che determinare sul lungo periodo problematiche di tipo idrogeologico ed ambientali.
	Risorse paesaggistiche e storico-culturali	Il carattere di valore paesaggistico è determinato da un'ampia diversità e l'integrazione della componente umana e naturale, dai centri storici e l'abbazia della Novalesa delle zone maggiormente antropizzate di fondovalle (a cui sono direttamente legate attività di valorizzazione e diffusione) alle aree naturali di alta montagna.	Caratteri di debolezza sono ravvisabili nella riconoscibilità, la fruizione e la promozione delle componenti paesaggistiche, da quelle dei centri abitati alle risorse accessibili dai percorsi di montagna.	Le opportunità hanno ampi margini di miglioramento in relazione a progetti che permettano di valorizzare e promuovere le ricchezze locali di tipo culturale ed ambientale. Necessaria la messa a sistema di queste componenti, in modo da migliorare la riconoscibilità e la comunicazione verso l'esterno.	La principale minaccia è rappresentata dal fatto che sul medio-lungo periodo la ricchezza paesaggistica non venga adeguatamente riconosciuta e che, con il perdurare delle problematiche ambientali e di mantenimento delle risorse, si riduca sempre più il margine della loro utilizzazione ottimale.

Da una lettura sintetica della matrice SWOT ora condotta emerge che l'area di applicazione del progetto SIVaI possiede come principali *punti di forza*: la dotazione apprezzabile di risorse locali utilizzabili a scopi progettuali, sostanzialmente legate nella caratterizzazione della popolazione residente e le dinamiche in atto (densità abitative, presenza di reti progettuali, aumento dell'attrattività per nuovi abitanti dei centri abitati montani, ad esclusione dei più isolati), le risorse economico territoriali (imprenditorialità, dotazioni infrastrutturali superiori ad altre aree montane) e le risorse paesaggistico ambientali (legate a ricche dotazioni di servizi ecosistemici e di componenti storico culturale apprezzabili).

Come principali *punti di debolezza* si possono invece individuare i caratteri di isolamento territoriale di alcune aree, associate ad alcune debolezze del sistema economico (piccole imprese, difficoltà a monetizzare e promuovere determinate risorse territoriali) e direttamente connesse alle problematiche delle risorse ambientali (abbandono delle aree rurali e progressivo degrado paesaggistico ambientale, ad oggi percepibile ma non ancora legato ad un degrado strutturale delle risorse).

A questi aspetti le principali *opportunità* coglibili sono riferite all'aumento dell'attrattività territoriale per nuovi residenti e lavoratori, rispetto ai decenni precedenti, e alle concrete possibilità di creare interconnessioni tra le diverse economie, sostanzialmente il turismo, la produzione primaria ed il terziario. Le aree isolate sono attualmente meno attrattive delle altre, proprio a causa del divario della qualità abitativa, ma come hanno dimostrato altre esperienze attraverso misure specifiche di supporto, facendo interagire anche in questo caso componenti economiche diverse e sfruttando l'isolamento come carattere di amenità (come dimostrato da altre ricerche l'amenità e il rapporto diretto con l'ambiente sono fattori di attrazione che accomunano la maggior parte dei nuovi abitanti montani), anziché di semplice marginalità, è possibile invertire la tendenza. Certo le componenti di isolamento vanno ridotte, facendo interagire le innovazioni dei processi territoriali ed i supporti tecnologici.

Poste le opportunità, i fattori di *minaccia* preponderanti fanno soprattutto riferimento al carattere inerziale di determinati processi, in riferimento al mancato supporto di attività progettuale mirate. I principali rischi sono legati al ritorno delle dinamiche di spopolamento (soprattutto in relazione agli emigrazioni per necessità, in relazione a trovare esternamente opportunità più solide), alla crisi dei diversi settori economici in mancanza di innovazioni sistemiche (ma esperienze territoriali dirette mostrano già che la situazione imprenditoriale delle economie più legate alle risorse locali ha in parte colto questi aspetti, con azioni dirette al miglioramento della qualità produttiva e la promozione) e la crescita delle situazioni di degrado ambientale poste sostanzialmente dall'isolamento e l'arretramento delle attività di cura del territorio.

### *3. Rilevanza dei servizi per gli insediamenti nelle aree alpine*

I servizi si pongono alla base delle possibilità insediative delle aree urbane; i territori montani non sono da meno, ed anzi spesso si rendono necessari servizi aggiuntivi, o specifiche tipologie, laddove i caratteri geografici pongono condizioni di isolamento. Questo aspetto, inserito solitamente all'interno della voce dei "costi" per quanto concerne gli investimenti pubblici, può al contrario essere considerato esso stesso una dimensione di innovazione (Boesch, 2005); naturalmente è una dimensione piuttosto ampia che va meglio definita per molti aspetti, ma si è comunque molto discusso negli ultimi anni, in concomitanza di alcuni eventi come la proposta di un partito politico del Cantone dei Grigioni di non investire più in aree montane "svantaggiate", sui parametri che rendono effettivamente innovative le politiche pubbliche per le aree "periferiche". Progetti che rendono vive le possibilità di lavorare, di collegarsi secondo modalità emission free (sia attraverso la connessione fisica, che la connessione immateriale determinata dai new multimedia), di sviluppare in concreto idee progettuali, emergono come chiari esempi di innovazione alpina (esempi di questo tipo, di "innovazione progettuale", sono stati raccolti dalla CIPRA, Banca dati del sapere). Sulla base di ciò i servizi sono spesso oggetto di innovazione progettuale, effettuata non solamente su base tecnologica (per un servizio di base i treni che offrono servizio di metropolitana di valle possono essere considerati un esempio di questo tipo; oppure, citando le reti infrastrutturali, i collegamenti su banda larga senza cavo rispetto al telefono, o a mezzi ancora più tradizionali), ma anche sulla base di innovazione dei processi, che da un lato rendano utile e diffuso il servizio, dall'altro lo rendano attuabile sulla base del raffronto con il mercato, sulla base di parametri di sostenibilità socio-economica e ambientale.

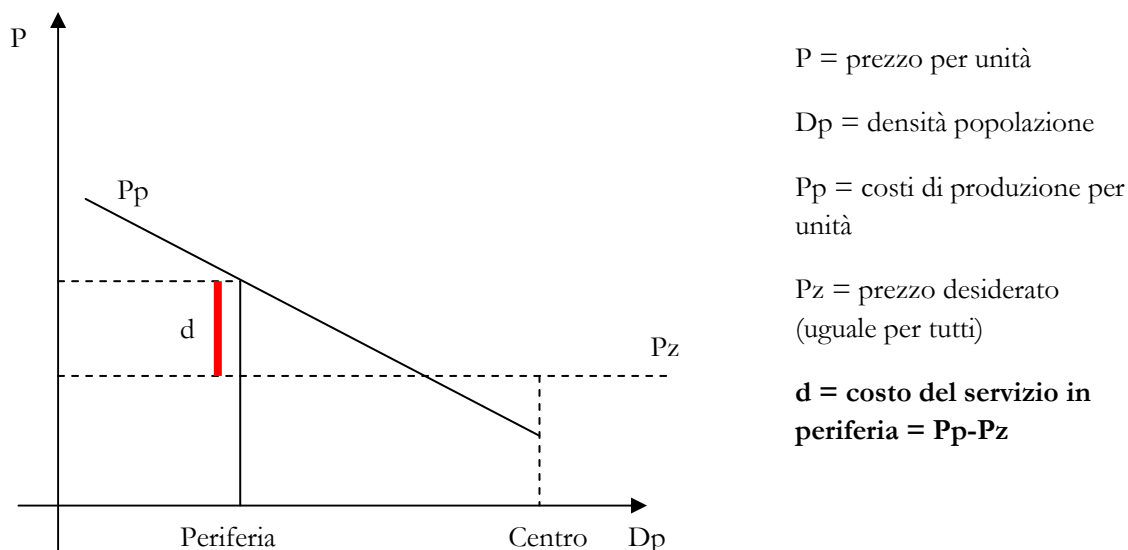
L'importanza dei servizi innovativi per le aree alpine si pone, in base a ciò, su più prospettive:

- la prospettiva dello sviluppo sostenibile: "The development of high quality services consuming few resources should therefore be encouraged. Local communities should foster an awareness of their endogenous resources and promote ways of preserving and using these in a sustainable manner" (recommendation CIPRA, Q1Alpknowhow);
- la necessità di integrazione di funzioni differenti (diversificazione delle aree turistiche, in primo luogo) nei territori promuovendo la sostenibilità di quelle attuali;
- il rafforzamento delle reti locali e di vicinato.

#### *Relazione tra popolazione e costi dei servizi*

Questo senza lasciare in secondo piano il collegamento diretto dello spopolamento delle aree montane con un aumento generalizzato dei costi per il mantenimento dei presidi abitativi. Precisamente, come è stato illustrato in altre ricerche, i servizi sono molto sensibili a questi aspetti, e la correlazione tra spopolamento e costi aggiuntivi dei servizi è collegata linearmente dalla curva dei costi di produzione per unità: meno persone utilizzano il servizio, maggiori sono i costi di mantenimento (Figura 13., Stalder, 2006).

**Figura 13. Dimensione dei costi aggiuntivi al mantenimento dei servizi nelle aree periferiche piuttosto che in un luogo centrale**  
(Stalder, 2006)



L'innovazione sia delle attrezzature che dei processi può tuttavia portare alla riduzione di questa disparità, portando tendenzialmente ad ammorbidire la curva dei costi di produzione per unità. Ma prima di considerare l'innovazione dei servizi, è necessario considerare cosa si intenda definire con questa categoria. È stato osservato come siano presenti definizioni di servizio in chiave tecnica ed economica, ovvero il servizio come entità materiale, oppure il servizio come entità economica, in generale contraddistinto dal settore terziario. Inoltre le attività del terziario hanno, più degli altri settori economici, delle relazioni molto strette con il territorio, dal punto di vista della qualità della vita e dell'attrattività. Non esistono versioni univoche né per la prima categorizzazione (il servizio come entità tecnico operativa), né soprattutto per la seconda (il servizio come entità economica), per la quale una prima macro-distinzione è da operarsi tra i sostenitori delle teorie neoindustriali rispetto a quelli delle teorie postindustriali, fino alle più recenti evoluzioni delle teorie della terziarizzazione economica e la gestione dei beni collettivi.

La dimensione che interessa questa ricerca, oltre il qualificare il servizio come attività umana, che quindi può permettere il sostentamento sia per chi si occupa della sua produzione (service producer) sia per chi dei servizi ne gode i benefici (popolazione ed imprese) è quella della qualità operativa dei servizi in rapporto agli attori territoriali, in relazione al sostegno dei presidi insediativi e alla qualità della vita degli abitanti.

#### *Classificazione dei servizi*

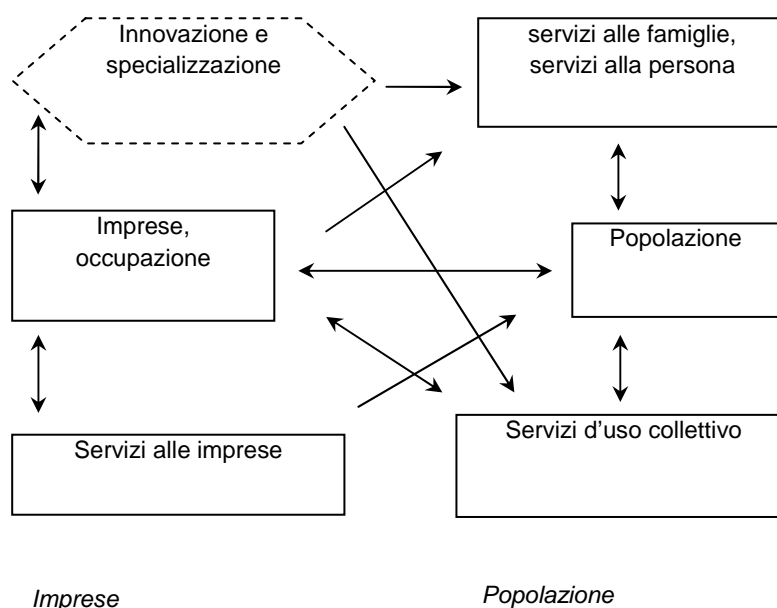
In una prima categorizzazione è possibile individuare 3 tipi di servizio, ognuno con sue proprie caratteristiche:

- servizi alle famiglie e servizi alla persona, direttamente legati alla domanda espressa dalla popolazione residente e fluttuante;

- servizi alle imprese, che si trovano nella condizione di poter regolare domanda-offerta, sulla base duplice rappresentata, da un lato, dalla capacità di attrazione di nuove imprese ed investimenti, dall'altro lato dal sostegno alle attività presenti;
- servizi di consumo collettivo, di base, nella maggior parte dei casi pubblici (es. istruzione e sanità).

Queste categorie hanno interrelazioni con l'intero sistema socio-tecnico, rappresentato da una doppia catena comprensiva della popolazione e delle imprese, a cui si aggiungono fattori di innovazione e specializzazione.

**Figura 14. Le relazioni tra le diverse classi di servizio ed il sistema socio-tecnico**  
(Di Gioia, 2012)



### *Distribuzione spaziale dei servizi*

Dal punto di vista di questa classificazione è importante considerare il fatto che ogni tipologia di servizio possiede caratteri di distribuzione spaziale differenti, determinati dalla tipologia di servizio, dai caratteri posti alle sue possibilità di mantenimento e dalle relazioni con gli attori territoriali .

In primo luogo i servizi alle famiglie e alla persona sono caratterizzati come servizi soprattutto destinati alla vendita (Conti, Dematteis, Lanza, Nano, 2006), quindi strettamente correlati alla distribuzione della popolazione e ai caratteri di centralità degli insediamenti. Possiedono, per questi motivi, caratteri di specializzazione direttamente proporzionali alla gerarchia degli insediamenti e, per le aree periferiche, sono un indicatore ottimale per l'individuazione delle aree "vive" e le aree desertificate (si parlerà più approfonditamente di ciò nei paragrafi successivi). In relazione alle tipologie di servizi alle famiglie e alla persona si deve però effettuare una distinzione, utile per le analisi che seguiranno, caratterizzata dalla distribuzione delle attività per popolazione residente e fluttuante (turisti). Mentre la distribuzione delle attività del primo tipo

è puramente descritta dal livello di centralità, quindi dal rango urbano, la distribuzione del secondo tipo di attività dipende sì dal rango (soprattutto per i centri urbani principali) ma anche da altri aspetti, quali ad esempio la presenza di certi tipi di economie (il turismo in primo luogo), le condizioni poste dall'accessibilità, scelte di marketing determinate da esigenze dei produttori o rivenditori dei beni voluttuari. Per questi motivi uniti tra loro ad esempio la celebre catena Cartier ha interesse a posizionare due boutique a Cortina d'Ampezzo e Tolmezzo così come a Milano e a Torino.

I servizi d'uso collettivo, invece, non si caratterizzano come destinati alla vendita e attengono a dimensioni che dotano di qualità un sistema territoriale, nel suo insieme. Il sistema scolastico e sanitario ad esempio migliorano il territorio sotto il profilo di una maggior qualità di vita (in termini di istruzione della popolazione e possibilità di assistenza sanitaria), mentre servizi di trasporto e centri logistici possono migliorare la qualità dell'accessibilità sia delle persone che delle imprese. In questo senso i servizi d'uso collettivo, in senso lato, non sono destinati al beneficio di un solo individuo o di gruppi di individui, ma alla collettività nel suo insieme. Questo vale anche per i servizi apparentemente destinati solo ad alcune categorie, come reti di trasporto per lo scambio di merci o le scuole: nel primo e nel secondo caso infatti, pur essendo gli utenti diretti solamente rappresentati da determinati gruppi di persone (le imprese di un determinato settore interessato allo scambio ad esempio, o bambini e ragazzi nel secondo) il beneficio generato dal servizio si ripercuote in realtà sull'intera collettività, rendendola più ricca in termini di risorse e potenzialità: ricchezza pro capite e disponibilità di beni nel primo caso, miglior istruzione e, potenzialmente, maggiori possibilità occupazionali nel secondo caso.

Contrariamente ai beni alle famiglie e alla persona quindi questo tipo di beni non sono sempre strettamente proporzionali alla densità abitativa o alla specializzazione dei centri abitati. Possono essere presenti indipendentemente da questi fattori in seguito a scelte politiche, processi di pianificazione territoriale strutturale o di settore, presenza di particolari problematiche o caratteristiche territoriali (in questi ultimi casi può anche avvenire che anziché un solo tipo di servizio collettivo siano necessarie più forme di servizio per adeguarsi alle condizioni territoriali, come nel caso dell'elisoccorso, necessario nelle aree periferiche come servizio interdipendente alle strutture sanitarie più che nelle aree urbane non periferiche). Bisogna però considerare che la loro pianificazione e distribuzione nel territorio, nella maggior parte dei casi, segue criteri di ottimizzazione delle risorse investite, quindi di solito si seguono criteri ben precisi definiti dai bacini d'utenza servibile e dai costi di mantenimento del servizio. Secondo questi aspetti i servizi d'uso collettivo risultano, in generale, maggiormente concentrati tra loro nei ranghi urbani centrali e distribuiti piuttosto omogeneamente per i centri di rango inferiore in cui vengono mantenuti presidi abitativi in base a determinate politiche. Le scuole elementari, ad esempio, al di sotto di un certo rango gerarchico assumono la funzione di mantenimento dei presidi insediativi e pertanto sfuggono dalla correlazione con i livelli economici e di densità dei centri del sistema dei luoghi centrali. Analogamente per i presidi sanitari e le strutture di comunicazione. Il caso delle infrastrutture telematiche, in base a determinate politiche, è forse il più emblematico di questo aspetto: infatti, perlomeno in determinate regioni, la copertura telematica rimane la medesima alle differenti soglie urbane, sulla base del principio di investimento

per la riduzione della marginalità delle aree periferiche ed il risparmio, conseguente, della spesa per altre politiche di servizio (come nel caso dell'e-government e la teledidattica).

Ancora differenti i servizi alle imprese, riferiti ad imprese private o ad attività pubbliche di supporto alle imprese nei processi tecnici, finanziari, organizzativi e commerciali. Come evidenziato in letteratura essi possono essere espliciti od impliciti, in relazione al fatto che siano forniti esternamente, o siano interni alle imprese produttive (Barcacci, Cappellin, 1990). Rispetto al più recente passato, questa distinzione è oggi quanto mai cruciale per distinguere le imprese in base ai servizi e alla struttura territoriale. Mentre infatti i servizi classici alle imprese si relazionano a imprese tradizionali radicate a processi tradizionali di agglomerazione, che ne definiscono la diffusione e la concentrazione, le nuove forme di impresa digitale consentono di avviare nuovi processi di rete e di localizzazione.

Considerati questi aspetti, nel carattere di sperimentazione del progetto SIVaI e le sue linee d'azione, ci si concentrerà pertanto su misure integrate di rafforzamento, che si relazionino soprattutto:

- sulla riduzione dei parametri di isolamento attraverso innovazioni di processo delle reti come supporto alla persona e alle imprese (geoportale di valle, attivazione telematica di determinati servizi, miglioramento dei servizi di mobilità capillare);
- sul rafforzamento dei servizi collettivi, soprattutto scolastici e sanitari, indicatori piuttosto importanti dei parametri di abitabilità delle aree montane direttamente collegati ai processi di spopolamento. Si cercherà di adottare soluzioni innovative di policentrismo intercomunale, in relazione al rafforzamento del rapporto tra i Comuni della Val Cenischia e tra questi Comuni e Susa, il centro di riferimento principale per attività superiori. Per le aree interne gli indicatori legati alla densità abitativa della parte analitica hanno mostrato che i limiti di inefficienza dei servizi (secondo la curva della Figura 13.) non sono raggiunti e ci sono margini per proporre un rafforzamento strutturale che consenta di ridurre il prezzo per unità dei servizi agendo tramite l'innovazione di processi delle reti di cui al primo punto (da questo punto di vista anche la determinazione di un ambito intercomunale, che aumenti l'efficienza prestazionale della programmazione, potrà agire positivamente);
- sull'integrazione ed il supporto alle attività specializzate di tipo turistico, in relazione alle altre economie locali e alle risorse territoriali (produzione primaria, servizi, beni ambientali e paesaggistici). Il rafforzamento di questo aspetto è importante in quanto, se fondato su una dimensione di qualità, determina effetti spill-over positivi di riconoscibilità territoriale ed anche di performance economiche, in quanto determina un allargamento dei bacini della domanda di risorse ed attività. Perché ciò sia determinabile positivamente questi aspetti vanno direttamente collegati all'uso e la promozione delle risorse locali, attraverso il coinvolgimento diretto degli attori e delle reti, riducendo i fattori di dipendenza esogena (le economie e i fattori della domanda determinati esclusivamente all'esterno del territorio interessato) ed evitando quindi i meccanismi di predazione territoriale (tipici dei territori legati a forme di turismo di massa).

#### 4. Buona pratica: la Francia ed i servizi montani della Provence-Alpes-Côte-d'Azur

In Francia la politica regionale affronta la tematica della pianificazione dei servizi, ed in particolar modo dei servizi delle zone periferiche, con una particolare attenzione alla montagna.

La Provenza-Alpi-Costa-Azzurra ed in particolare il Queyras forniscono un esempio di attuazione di politiche dei servizi diffusamente strutturato, trasversale e innovativo, proponibile come best practice per il progetto SIVaI come fonte di ispirazione. Le dovute differenze saranno da porre nei termini dei differenti contesti, considerando che nella best practice francese il carattere di alta efficienza ed economicità progettuale è determinato dal risultato di una politica attiva ventennale per la montagna, e da economie di scala determinate dalle relazioni di governance tra la programmazione locale e sovralocale.

Il principio di base della best practice è per l'appunto l'attuazione delle pratiche di sostenibilità ambientale, sociale, economica attraverso una pianificazione territoriale attuata attraverso una governance tra il livello dipartimentale e regionale.

L'approccio della pianificazione dei servizi è centrato sulle persone, quindi riflesso in una politica di accompagnamento sociale, mirata al sostegno di caratteri ottimali di abitabilità in ogni contesto.

Perché ciò abbia successo la centralità e riconoscibilità di queste politiche è alla portata delle persone, in particolare:

- le *Maison de service public* come punti di accesso per il servizio diretto alla persona e il coordinamento dei servizi locali;
- label standardizzato per la riconoscibilità a livello regionale.

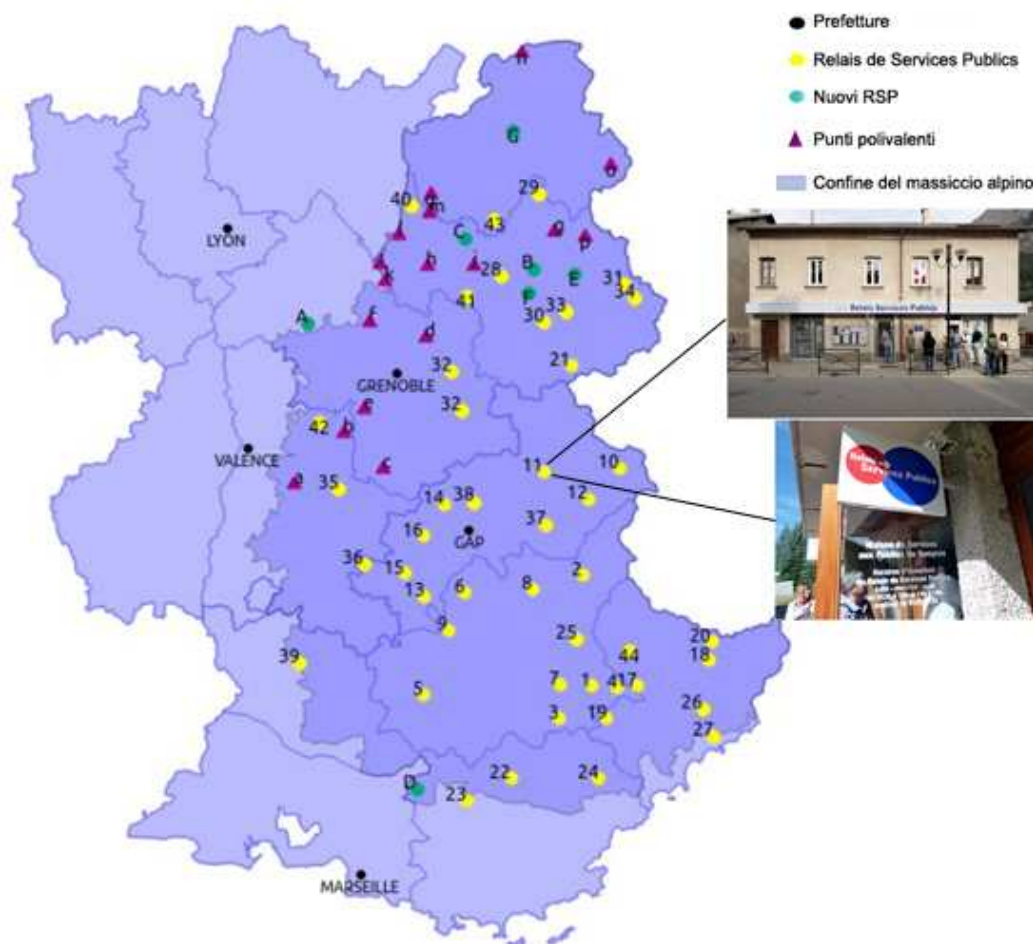
Tutto ciò strutturato su una politica parallela, legata all'innovazione delle pratiche e delle reti di innovazione: ciò determina la presenza di strutture all'avanguardia ma di semplice uso.

A livello regionale la proposizione e l'organizzazione dei servizi si attua attraverso strutture ben precise, di livello intercomunale:

- strutturazione regionale *dei Relais de Services Publics*, strutture riflesse nei servizi alle imprese, l'analisi delle politiche pubbliche di intervento, come ad esempio la gestione della mobilità territoriale, politiche di attrazione del personale medico, etc. Si tratta di strutture con un label ben riconoscibile, in modo che un unico label renda riconoscibili i servizi che rispettano lo standard regionale, quindi indice di qualità per imprese, datori di lavoro, occupati, investitori e altri soggetti. Sono collocate nei centri principali di servizio di zona (es. Argentière-La-Bessée, 2400 abitanti);
- strutturazione locale delle *Maison de Service Publics*, si tratta di collettori centralizzati di servizi intercomunali, strutture sempre aperte per le persone, in grado di fornire assistenza diretta e informazioni per l'uso di servizi specifici da trovare esternamente, in modo trasversale alle varie

tematiche (dai servizi di base e le pratiche amministrative o procedurali, alle attività socio-assistenziali, sanitarie e scolastiche). Giovani qualificati con tecnologie che consentono di ridurre le problematiche del maggior isolamento territoriale consentono un'offerta di qualità delle Maison de Service Publics al territorio.

Figura 15. Relais des Services Publics nella Provence-Alpes-Côte-d'Azur



In queste strutture lo standard del servizio offerto attiene il rispetto di vari assi, oltre al principio dell'adattamento territoriale (pianificazione dipartimentale delle aree più marginali per le strutture delocalizzate):

- Pratiche amministrative, a tutti i livelli geografici (dal locale alle Prefetture);
- Accompagnamento all'impiego e formazione professionale;
- Accompagnamento al TIC – teleservizi (libero e gratuito + personale specifico per chi non è in grado di utilizzare direttamente la tecnologia);
- Accoglienza in strutture delocalizzate.
- 

Le Maison de Service Publics sono le strutture che consentono l'accesso diretto ai servizi alle persone, anche per le zone più isolate. Nella Maison de Service del Comune di Aiguilles (434 abitanti) ad esempio possiamo trovare:

- 16 addetti, personale fisso di supporto alle persone

- struttura centrale sempre aperta di servizio intercomunale: preferita questa soluzione rispetto ad avere varie strutture decentrate ad orari differenziati che confondono le persone;
- assistenza polivalente su servizi alla persona (servizi di base ed anche per alcuni servizi rari) per impiego, Formazione, creazione d'impresa, trasporti e mobilità, sanità e servizi alla persona, servizi per l'infanzia, servizi per l'abitare e la residenzialità, cultura, commercio al dettaglio, sviluppo locale rurale, supporto agli anziani e servizi sanitari, servizi telematici.

I servizi telematici sono fondamentali in quanto consentono un collegamento diretto con i servizi di altre strutture, permettendo di abbattere drasticamente la problematica dell'accessibilità spaziale rispetto ai centri principali con le principali sedi istituzionali (ad es. la Prefettura del Comune di Gap, che si trova a 84 km di distanza). All'interno di queste strutture i cittadini possono quindi non solo trovare assistenza diretta per i servizi locali, ma anche possibilità di utilizzare servizi territoriali non disponibili localmente (grazie ai supporti telematici, Figura 11.). Inoltre, relativamente ai servizi locali, la possibilità di avere assistenza all'interno di un'unica struttura, semplicemente rivolgendosi ad uffici diversi, incide alquanto positivamente sulla qualità di vita. È possibile ad esempio, con una simulazione pratica condotta nella struttura del Comune di Aiguilles, utilizzare il TIC per svolgere una pratica burocratica per la compravendita di un autoveicolo (compito per il quale bisognerebbe rivolgersi alla Prefettura di GAP, invece collegata per via telematica), quindi rivolgendosi ad un altro ufficio iscrivere il proprio figlio a scuola e richiedere assistenza socio-sanitaria per un parente anziano con problemi di salute.

Il mantenimento di strutture di questo tipo in aree a bassa densità abitativa è considerato necessario per un supporto adeguato alla qualità dell'abitare in tutti i territori del Paese. In queste aree comunque, pur a bassa densità abitativa, il livello di attività per attività commerciali, servizi ed attività primarie è molto più alto rispetto ad altri territori paragonabili per struttura geografica (come ad esempio i vicini Comuni della Val Varaita, al di là del confine di Stato). Questo permette quindi di garantire bacini di utenza molto più solidi, proprio perché basati su una dinamicità locale più estesa rispetto ad aree desertificate. La sostenibilità economica e finanziaria è comunque mantenuta dalle attività di supporto alle imprese e partenariati condotte dalle RSP, con sistemi di cooperazione pubblico/privata, soprattutto per quanto attiene il finanziamento degli aspetti innovativi e tecnologici (divisi in specifici progetti):

- Comunità Montana (di Massiccio): si occupa della gestione del servizio <http://www.escartonduqueyras.com/>;
- ADRETS: Associazione locale che si occupa della consulenza in materia di trasferibilità dei servizi e del sistema prestazionale <http://adrets-asso.fr/>;

- iMDEO e altre società: consulenza in materia di forniture tecnologiche, reti TIC etc. <http://www.imdeo.com/>;

Per fornire una quantificazione, l'area di 338 Comuni e 86.768 abitanti (al 2009) della Provence-Alpes-Côte-d'Azur (paragonabile per numero di Comuni alla Città Metropolitana di Torino, per abitanti alla Valle di Susa) ha avuto finanziamenti per 1.642.649€ per il mantenimento dell'intera rete organizzativa dei servizi locali e territoriali. Un costo di circa 5.000 € a Comune.

**Figura 11. Maison de Services Publics del Comune di Aiguilles**

(sopra) centro abitato di Aiguilles (*centro*) Maison de Services di Aiguilles (*sotto*) collegamento telematico con la prefettura di Gap simulando la pratica di compravendita di un autoveicolo: l'addetto compila a video la pratica, il risultato è analogo al servizio offerto da uno sportello. Negli altri uffici è possibile utilizzare servizi di altre tematiche.



## PARTE SECONDA: RELAZIONE TECNICO FUNZIONALE DI FATTIBILITA'

### *1. Partecipazione locale e definizione del tavolo intercomunale*

Delineate le ipotesi progettuali e le caratterizzazioni territoriali, le linee d'azione preliminari sono state sostanziate da specifiche linee d'azione, concertate direttamente con gli amministratori locali. Dato il carattere multiprogettuale e intercomunale della ricerca azione di SIVaI, questo passaggio è stato fondamentale sia per definire concretamente le linee d'azione con le esigenze del territorio, in relazione ai progetti già in corso di definizione e di realizzazione, sia per avviare in modo sperimentale un tavolo intercomunale di concertazione. L'avviamento del tavolo intercomunale rappresenta un passaggio molto importante non solo in relazione alle attuazioni delle proposte del progetto SIVaI, ma in relazione alla modalità di partecipazione diretta di tutti i Comuni su tutti i temi attinenti la politica e la programmazione locale. Per questo motivo nelle linee d'azione che verranno proposte di seguito il tavolo intercomunale rappresenterà una misura trasversale di applicazione programmatica di tutti i progetti in una scala intercomunale, un ambito di concertazione pubblica in cui definire in modo coordinato le prospettive e le modalità di trasformazione territoriale.

Durante la predisposizione del progetto SIVaI il tavolo è stato avviato, come si diceva, in una misura sperimentale con una concertazione avviata tra i promotori del progetto e i Sindaci locali, in modo da definire le delineazioni strategiche comuni e sondare le proposte attuabili.

Nel corso del tempo sarà possibile formalizzare questo tipo di attività, rendendola una parte strutturale per il funzionamento intercomunale delle decisioni politiche e delle scelte strategiche ed allargandone la partecipazione, in base alle diverse tematiche coinvolte nelle agende, ad altri Assessori, specifici esperti, stakeholders locali, soggetti economici.

L'obbiettivo è quello di rendere il più possibile trasversali e integrate le agende politiche dei diversi Comuni, in modo da aumentare l'efficienza della programmazione locale per progetti di trasformazione condivisa a livello territoriale ed aumentare il rapporto di fiducia tra i diversi soggetti che operano sul territorio. Un aspetto importante non solamente per ottimizzare le attività e le decisioni collettive, ma anche per aumentare il peso specifico dei valori territoriali e attrarre più agevolmente investimenti mirati per le diverse progettualità.

## 2. Linee d'azione specifiche del progetto SIVaI

Sulla base delle ipotesi preliminari del progetto e gli incontri pubblici, sono state definite specifiche linee d'azione legate ai quattro assi iniziali, riprendendoli:

- **formazione**, innovazione del servizio scolastico anche attraverso un processo policentrico;
- **sanità e servizi socio-sanitari**. Trasferimento di buone pratiche legate alla cooperazione territoriale anche di tipo transfrontaliero (scala importante nelle aree alpine) per una offerta capillare del servizio sanitario, in un'ottica di sostenibilità economica e sociale;
- **servizi telematici** per i cittadini, e-government, dati informativi e informazione di valle (geoportale);
- **servizi per il turismo e promozione del territorio**, in relazione alle risorse culturali ed ambientali.

A questi assi è stato aggiunto il tema della **mobilità**, riconosciuto da tutti gli attori locali come aspetto fondamentale da considerare in chiave progettuale. Bisogna comunque considerare che questo tema si relazionerà in modo trasversale con le altre linee d'azione, per cui alcuni progetti, ad esempio il progetto "Sana mobilità", saranno direttamente collegati a questo aspetto.

Le linee pratiche d'azione individuate sono pertanto le seguenti:

### → Cittadinanza e governance

- **C1. Tavolo intercomunale permanente e definizione del piano strategico**
- **C2. Geoportale di valle**

### → Mobilità

- **M1. Bikenischia**

### → Sanità

- **S1. Maison santé. Assistenza ambulatoriale di valle e analisi diagnostiche di base**
- **S2. Sana mobilità. Collegamento e mobilità capillare di valle per servizio sanitario**

### → Scuola

- **SF1. Scuola montana. Riformulazione dell'offerta scolastica e della formazione di valle**

### → Turismo

- **T1. Land Manager**
- **T2. Basse, alte, antiche vie**

La relazione tecnico funzionale sarà pertanto realizzata a seguire attraverso una configurazione a scheda di ogni singola linea progettuale.

Bisogna considerare che queste linee d'azione, pur essendo ipotizzate in sinergia le une con le altre, potranno essere considerate come progetti individuabili realizzati separatamente fra loro. Un aspetto rilevante è quello della relazione delle azioni SIVaI con progetti già avviati o in corso di definizione nel territorio: in ogni scheda/azione verrà pertanto indicata, nella valutazione economico/sociale, la relazione delle azioni SIVaI con questi progetti, esplicitandone le caratteristiche, l'impatto economico e l'utilità. Conseguentemente verranno indicate le caratteristiche dell'azione all'interno della proposta progettuale SIVaI, dettagliando i costi di intervento e le caratteristiche interne a questo progetto.

Ogni scheda, a seguire, sarà pertanto dettagliata in:

- **Il progetto:** sintesi dell'idea chiave alla base della linea d'azione;
- **Localizzazioni:** aree specifiche di intervento all'interno del contesto di riferimento;
- **Impatto territoriale:** relazione che la singola linea d'azione ha con gli aspetti materiali o immateriali del territorio;
- **Tempo di realizzabilità:** contestualizzazione temporale della linea d'azione in relazione agli aspetti procedurali necessari;
- **Principi di sostenibilità:** individuazione delle principali connessioni della linea d'azione con le dimensioni sociali, economiche ed ambientali;
- **Relazioni con altri progetti:** principali collegamenti trasversali con altre linee d'azione del progetto SIVaI;
- **Soggetti beneficiati dal servizio:** esplicitazione dei singoli attori stakeholders locali interessati positivamente dagli effetti della linea d'azione;
- **Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione:** esplicitazione dei soggetti che si faranno sostanzialmente carico delle attività previste dalla linea d'azione;
- **Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto:** indicazione di misure, interventi o azioni collaterali alla specifica linea d'azione, ma importanti per la sua realizzabilità o efficacia;

- **Sostenibilità amministrativo-procedurale:** descrizione degli aspetti formali, posti in termini legali-normativi od altro, posti alla realizzabilità della linea d'azione;
- **Valutazione economico/sociale:** quantificazione del rapporto costi benefici e definizione dell'impatto economico. Per ogni singola azione questo punto sarà scorporato in due parti:
  - **Il contesto di riferimento:** legato alla contestualizzazione d'ambito della linea d'azione e, quando presenti, alla relazione con altri progetti locali avviati o in corso di definizione;
  - **La proposta progettuale SIVal:** contenente la valutazione economico/sociale specifica della singola linea d'azione, con le rispettive quantificazioni e caratterizzazioni.

→ Cittadinanza e governance

**C1. Tavolo intercomunale permanente e definizione del piano strategico**

<b>Tema</b>	<b>Descrizione</b>
<b>Il progetto</b>	Il progetto mira al mantenimento di un tavolo permanente di concertazione tra i Comuni compresi nel progetto verso la realizzazione di un piano strategico. Questo deve portare, nel medio-lungo termine, ad un accrescimento dei parametri di efficienza delle politiche locali, primariamente quelle dedicate ai servizi, e alla costituzione di politiche integrate e dedicate ai cittadini dell'intera area (non solo alla popolazione del confine comunale di ciascuna amministrazione). Importante anche la possibilità di creare relazioni più forti con i livelli sovraordinati di governo del territorio.
<b>Localizzazioni</b>	Questo progetto è prevalentemente di natura immateriale. Il tavolo, come testato all'interno di questo progetto, dovrebbe funzionare coinvolgendo con una certa cadenza i Sindaci e (in base le tematiche) gli Assessori/consiglieri competenti nelle diverse materie, localizzandosi a rotazione nelle diverse sedi comunali.
<b>Impatto territoriale</b>	L'impatto territoriale del progetto, prettamente immateriale, è direttamente riflesso nel miglioramento delle performance di sistema delle politiche locali (dal punto di vista amministrativo), delle relazioni con i cittadini (di varia natura socio-economica) e delle attività presenti sul territorio. In definitiva si pone come elemento sistemico di miglioramento dei rapporti di governance e government, con relazioni importanti (per quanto attiene le modalità di svolgimento dei tavoli, le decisioni prese, i cittadini coinvolti) con il progetto portale.
<b>Tempo di realizzabilità</b>	Il tavolo è già stato avviato come test nella fase di screening del progetto SIVa. Lo sforzo è quello di mantenere questa dimensione istituzionale di concertazione sul lungo periodo e portare alla realizzazione di un piano strategico di valle.
<b>Principi di sostenibilità</b>	L'impatto sociale di questo progetto è evidenziato dalla sua natura prettamente cooperativa, dedita al miglioramento delle performance di sistema - delle politiche, delle misure operative e del rapporto con i cittadini. L'impatto economico è altrettanto stimabile attraverso la lettura dei miglioramenti delle performance delle politiche locali nel tempo, altresì monetizzabile dalle letture dei bilanci e dei consuntivi delle singole attività. Dal punto di vista ambientale, infine, una delle tematiche di sistema per eccellenza, la miglior coordinazione delle politiche locali e l'uso delle risorse spaziali può riflettersi

	<p>direttamente in impatti positivi, dal punto di vista dell'ottimizzazione dell'uso delle risorse ed il loro raggiungimento.</p> <p>Si deve considerare che, in base alla diversa natura dei territori dei singoli Comuni coinvolti nel progetto, la sostenibilità complessiva deve essere analizzata considerando la natura sistemica delle dimensioni operative più che quella individuale, della singola amministrazione.</p>
<b>Relazioni con altri progetti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progetto C2-Geoportale di Valle, per il rapporto con il pubblico</li> <li>- tutti i progetti presenti in SIVAl sono potenzialmente adatti per essere dei perni di riflessione del tavolo</li> </ul>
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amministratori locali, per un miglioramento delle forze spese sul territorio determinato da migliori sinergie;</li> <li>- Popolazione locale attiva e non attiva: in particolare un miglioramento sinergico della gestione e l'offerta dei servizi si riflette certo direttamente verso la popolazione nel suo complesso, in particolare il miglioramento delle performance di sistema e di riconoscibilità del territorio può avere ripercussioni ancora maggiori sulle attività economiche.</li> </ul>
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	<p>Il tavolo di concertazione è rivolto ai Sindaci, ma sostanzialmente esteso ad Assessori e Consiglieri in base alle tematiche trattate per ogni sessione.</p> <p>La definizione del piano strategico come esito delle esperienze di concertazione dovrà coinvolgere un planner per gli aspetti di pianificazione locale e la partecipazione locale.</p>
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- iniziativa di comunicazione con il pubblico;</li> <li>- momenti di approfondimento su specifiche tematiche con l'invito di esperti di settore;</li> <li>- produzione di materiale divulgativo sulle iniziative intraprese;</li> <li>- analisi specifiche di settore (spostamenti quotidiani, abitudini della cittadinanza, definizione di esigenze sottotraccia) facilitate per la bassa densità..</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Il tavolo intracomunale con finalità di piano strategico non inficia in alcun atto amministrativo particolare se non nel momento dell'adozione del piano strategico; la snellezza e la flessibilità dello strumento intercomunale di fronte alle procedure amministrative favorisce i momenti di crescita nella direzione dello sviluppo locale.</p>
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u></p> <p>Forte volontà degli amministratori di favorire un tavolo di discussione di valle per affrontare le questioni di territorio a carattere intercomunale e di sviluppo locale. Disponibilità di sale attrezzate per organizzare le riunioni e le attività propedeutiche al tavolo.</p>

**La proposta progettuale SIVal:**

Coordinamento e gestione del tavolo, alimentazione con figure professionali in base alle tematiche del coordinamento (comprensivi di studi di fattibilità e/o relazioni, attività di sensibilizzazione di operatori pubblici e privato presenti sul territorio, reperimento finanziamenti): 15.000€ annue

**Cronoprogramma**

Attività	2016	2017	2018	2019	2020
Formalizzazione della nascita del tavolo	■				
Processo di concertazione tra le amministrazioni		■			
Processo di concertazione tra i soggetti territoriali allargati		■			
Attivazione delle progettualità		■	■	■	■

**Trasferibilità**

BASSA

MEDIO

ALTA

→ Cittadinanza e governance

**C2. Geoportale di valle**

Tema	Descrizione
<b>Il progetto</b>	<p>Il progetto mira alla costruzione di un geoportale di valle che consenta in modo combinato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alla popolazione locale di accedere direttamente a servizi distribuibili online offerti dal proprio territorio;</li> <li>- al settore pubblico, ed in particolare ai funzionari comunali, al fine di individuare pratiche procedurali automatizzate così da definire situazioni di economicità e sburocratizzare procedurale;</li> <li>- ai tecnici per facilitare operazioni complesse, quali ad esempio l'attività di ricomposizione fondiaria delle particelle catastali dei versanti di montagna;</li> <li>- agli esperti di settore per ottenere una descrizione dettagliata dei dati territoriali dei temi socio-economici ed ambientali, attraverso diverse possibilità di interrogazione e una completa restituzione cartografica (esempio questioni di protezione civile e/o rischio idrogeologico);</li> <li>- all'utenza generica interessata ai dati informativi, per conoscere i luoghi (utili ai visitatori, escursionisti ed outsiders in genere) restituiti attraverso percorsi tematici georiferiti e scaricabili, comprendenti quelli dei progetti presentati nelle altre schede.</li> </ul> <p>Questi pacchetti tematici andranno progettati in differenti settori del portale, comunque interoperabili tra loro, in modo da interessare fasce differenti di persone, dai temi culturali e didattici, a quelli più tecnici e amministrativi.</p>
<b>Localizzazioni</b>	<p>Il geoportale sarà in rete quindi di natura immateriale. Supporti tecnologici ad hoc, un eventuale server; saranno collocati in adeguati spazi.</p>
<b>Impatto territoriale</b>	<p>L'impatto territoriale è elevato, sia per quanto riguarda l'importanza per la popolazione locale dell'accessibilità di rete verso determinati servizi (interventi che di per sé avvicinano il cittadino all'istituzione e riducono la marginalità territoriale per le zone più isolate) sia per quanto riguarda gli outsiders, sulla base di basi dati utilizzabili per scopi differenziati.</p> <p>La parte progettuale legata alla digitalizzazione dei percorsi tematici per escursionisti, visitatori, scolari ed altre categorie di persone è strettamente interdipendente con i progetti materiali di mappatura e sistemazione dei sentieri del progetto T1.Turismo-Basse, alte, antiche vie. Le possibilità di successo per questi progetti sono quindi da considerarsi in modo integrato, aspetto comunque descritto dalla natura di per sé sistemica di questo lavoro.</p>
<b>Tempo di</b>	<p>Complessivamente il tempo di realizzabilità del geoportale</p>

<b>realizzabilità</b>	<p>è di medio-lungo periodo. Si possono individuare fasi differenziate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- costruzione del portale di base, con le informazioni principali e le possibilità di accesso ai principali servizi (e-government, gestione del rapporto tra PA e cittadinanza per le pratiche comuni e la tariffazione, dati inerenti le diverse tematiche socio-economiche)</li> <li>- organizzazione e gestione della componente web-gis del portale, comprensiva della cartografia statica e del materiale informativo georiferito</li> <li>- creazione dei database funzionali al portale (espercorsi tematici digitalizzati, con descrizione online delle caratteristiche di ogni percorso tematico, gli spunti di viaggio, e i punti di interesse interrogabili direttamente sul luogo attraverso l'uso dei pannelli informativi attraverso un cellulare-gps e l'uso di QRcode. Questi pannelli (aspetto complementare rispetto alla progettazione del geoportale) sono altresì da predisporre, realizzare e installare direttamente nei singoli luoghi.</li> </ul>
<b>Principi di sostenibilità</b>	<p>Il progetto ha prettamente un alto impatto sociale, determinato dal miglioramento della territorialità attiva sia dei cittadini e la popolazione locale, che gli outsiders in genere. In modo complementare la miglior gestione dei servizi, attraverso un aumento dell'offerta, agisce direttamente riducendo l'isolamento, quindi la componente economica (sul lungo periodo) è stimabile nei termini di miglioramento della qualità della vita in termini di tempo e miglioramento delle performance. La riduzione dell'isolamento tramite pratiche digitali inoltre può avere impatti positivi sull'ambiente nei termini in cui questo tipo di attività riduce gli spostamenti fisici prettamente e migliora la comprensione del proprio territorio.</p>
<b>Relazioni con altri progetti</b>	<p>Sostanzialmente il progetto di Geoportale si lega a tutti gli altri progetti di SIVal</p>
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<p>Il target degli utenti è così definito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la popolazione locale soprattutto per quanto attiene la gestione dei servizi di e-government e l'acquisizione di dati spaziali;</li> <li>- gli outsiders tecnici per i dati tecnici inerenti il territorio;</li> <li>- gli outsiders qualificati come visitatori, escursionisti, scolari, etc. per la componente progettata per il turismo, l'interazione con il digitale ed i racconti territoriali</li> </ul>
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	<p>Per questo progetto sarà importante il contributo delle amministrazioni locali per gli aspetti inerenti i temi di e-government.</p> <p>Per la progettazione fisica del geoportale sarà indispensabile un lavoro di equipe che coinvolga esperti di pianificazione e informatici.</p>

<p><b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b></p>	<p>Le attività propedeutiche al geoportale riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- raccolta e costruzione del geodatabase opportunamente costruito per le specifiche finalità preposte (es. interazione con il catasto);</li> <li>- una campagna di informazione verso la cittadinanza delle nuove opportunità per i cittadini e l'uso dei servizi;</li> <li>- interventi ad hoc quali ad esempio la predisposizione dei racconti territoriali da trasferire fisicamente sul portale e studio e mappatura dei punti di interesse coinvolti nei racconti territoriali, per giungere infine all'installazione del materiale informativo;</li> <li>- promozione territoriale verso l'esterno che consenta di far conoscere il sistema di valle in relazione alle risorse che offre, alle componenti progettuali delle azioni precedenti, e alle possibilità informative di questo progetto.</li> </ul>
<p><b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- attività di formazione rivolta ai tecnici comunali per la navigazione e l'utilizzo del portale, oltre che di interazione (caricamento e gestione di database);</li> <li>- verifica e accertamento dell'inserimento di dati (questione privacy e sensibilità del dato)</li> </ul>
<p><b>Valutazione economico/sociale</b></p>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u>  Si evidenziano le potenzialità latenti rilevate da una prima indagine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il patrimonio di dati esistente, ampio e frammentato, è spesso sottoutilizzato nelle attività delle amministrazioni così come le attività di consultazione incrociata per l'ottenimento di informazioni.</li> <li>- i risparmi per interventi di e-government e di servizi alla persona sono da tarare in base alle specifiche richieste del territorio;</li> </ul> <p>Disponibilità delle Amministrazioni a partecipare e ad attivarsi per i supporti informatici fisici necessari (server dedicato)</p> <hr/> <p><b><u>La proposta progettuale SIVal:</u></b></p> <p>Costruzione e avvio del Geoportale e dei suoi contenuti, comprendente i relativi geodatabase e i servizi formulati nella fase di concertazione tra tecnici, popolazione e amministrazioni: 15.000€</p> <p>Spese tecniche, hardware, server e costi manutenzione, strutture fisiche: 30.000€</p>

## Cronoprogramma

Attività (n° riferito ai punti precedenti)	2016			2017			2018			2019			2020	
Definizione della struttura del portale (funzioni e interfaccia)	■													
Costruzione e caricamento dati del portale		■	■											
Collaudo con simulazione delle attività procedurali			■											
Attivazione del portale			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

### Trasferibilità

BASSA

MEDIO

ALTA

→ Mobilità

**M1. Bikenischia**

Tema	Descrizione
<b>Il progetto</b>	Realizzazione di un sistema per l'offerta di biciclette elettriche in montagna, attraverso la messa in valore del sistema viabile esistente (quite lane, mulattiere e strade bianche) per la mobilità sostenibile locale ad uso dei residenti e per scopi escursionistici. Il progetto è da intendersi all'interno di una visione più sostenibile della mobilità, soprattutto per gli spostamenti quotidiani di breve raggio (lavoro, tempo libero).
<b>Localizzazioni</b>	Postazioni diffuse in tutti i Comuni, prevalentemente nei centri abitati di fondovalle. Centrale operativa per la gestione da decidersi in base alla continuazione del progetto.
<b>Impatto territoriale</b>	<p>L'impatto principale è determinato da un miglioramento sostanziale della mobilità locale dolce, ad uso sia dei residenti che dei visitatori. Le distanze ravvicinate dei principali centri abitati offrono la possibilità di muoversi attraverso mezzi sostenibili con ripercussioni sulla salute pubblica; l'uso del sistema bici-motore elettrico rende molto versatile l'uso di questo mezzo anche nei percorsi non asfaltati.</p> <p>Dal punto di vista dell'originalità del progetto, il sistema Val Cenischia può porsi come punto di contatto con realtà esterne interessate a trasferire questa buona pratica, una volta avviata con successo. In altre zone montane in cui questo sistema è stato sperimentato (Trentino Alto Adige) il progetto era specificatamente rivolto al turista. Viceversa in zone urbane più popolate (Genova) esclusivamente rivolto al residente. La particolarità del caso Val Cenischia può porsi in un tentativo di cogliere le possibilità sinergiche tra le due funzioni.</p> <p>Il carattere territoriale deriva dalla scelta di identificare e coinvolgere realtà ristorative e ricettive quali punti per la ricarica dei mezzi elettrici così da garantire un servizio diffuso e capillare.</p>
<b>Tempo di realizzabilità</b>	Medio termine per rendere sostenibile economicamente il progetto ed acquisire il parco veicoli
<b>Principi di sostenibilità</b>	<p>Il miglioramento dei parametri di mobilità in termini sostenibili è direttamente collegato ad impatti positivi in termini ambientali. In più la possibilità di fruire qualitativamente delle risorse naturali in modo ecosostenibile può determinare un miglioramento della qualità di vita, di conseguenza riflessi diretti nella sostenibilità sociale.</p> <p>Dal punto di vista economico il progetto può essere riflesso in una differenziazione temporale, considerando</p>

	che in un primo tempo si dovrà far fronte a un investimento economico per l'infrastrutturazione e l'acquisizione del parco veicoli, da inquadrare quindi in un piano di medio lungo termine che consenta il ritorno economico e la produzione di una performance positiva
<b>Relazioni con altri progetti</b>	- Progetto 3. Percorsi tematici a fini turistici
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	- Popolazione locale, legata all'utilizzabilità diretti dei mezzi per scopi differenziati (spostamenti per lavoro, scuola, tempo libero) - Utenti occasionali e visitatori in genere, legata all'utilizzabilità per loisir sostanzialmente nei percorsi di prima montagna e all'uso di alcuni dei percorsi del progetto T1-Turismo-Basse, alte, antiche vie
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	I principali soggetti coinvolti sono: - enti pubblici locali per la ricerca del soggetto e la predisposizione della rete iniziale (fase di startup); - animatori per la sensibilizzazione all'uso della bicicletta; - piccola impresa gestore del servizio.
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	- attività di sensibilizzazione e informazione; - miglioramento della segnaletica stradale; - interventi sui nodi stradali ad altro rischio di sicurezza (da individuare); - collegamento con il progetto T1-Turismo-Basse, alte, antiche vie e C2-Geoportale di Valle per l'implementazione del materiale conoscitivo e la cartografia;
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	Le fasi procedurali più rilevanti per il progetto sono: - definizione dello standard qualitativo delle strade esistenti individuate per il progetto; - individuazione dei punti nodali su cui intervenire per garantire continuità e sicurezza all'utenza; - definizione del protocollo per la gestione dei percorsi selezionati e dei punti di ricarica;
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<u>Il contesto di riferimento</u>  Le amministrazioni locali sono coinvolte in un progetto volto alla valorizzazione della vocazione cicloturistica del territorio (progetto a cura dell'Unione dei Comuni Bassa Valle Susa). Sono allo studio soluzioni volte a favorire l'utenza debole e in particolare gli utenti della bicicletta nell'ottica di una riconversione degli spostamenti locali e di quelli sporadici, prevalentemente a carattere turistico. Gli interventi per la messa in sicurezza dei percorsi sono a cura delle amministrazioni locali.

**La proposta progettuale SIVal:**

I costi per la realizzazione del progetto sono ripartiti oltre che per voci di costo anche per fasi, la prima legata alla progettazione e avviamento all'attività e la seconda alla gestione e manutenzione del sistema. I costi riportati sono previsti per una prima fase di attuazione del progetto a cui può seguire una seconda fase in cui si prevede l'ampliamento del servizio attraverso il coinvolgimento degli esercizi economici locali.

**Costi di progettazione: 30.000€**

ripartiti in:

- mappatura percorsi e materiale informativo: 15.000€
- promozione delle attività: 5.000 €
- costi di progettazione interventi: 15.000 €

**Costi per le infrastrutture: 155.000€**

ripartiti in:

- rastrelliere delle biciclette elettriche: 40.000 €, disaggregate in 4.000 per rastrelliera. Nei punti tappa gestiti da esercizi ricettivi e ristorativi locali sarà ubicata al posto della rastrelliera un'unità centrale di ricarica più rispettiva colonnina così da ricaricare la batteria della bici elettrica e al tempo stesso avere un gestore locale per la custodia del mezzo;
- centrali di ricarica: 20.000 €, disaggregate in 2500€ per centrale, su 8 postazioni (fornitura e posa);
- biciclette a pedalata assistiva: 50.000 €, disaggregate per 1000€ per mezzo e un numero di 50 mezzi, di cui 40 di postazioni e 10 in magazzino;
- totem e segnaletica: 25.000 €, disaggregati in 2.000 € per postazione (comprensivi della segnaletica da apporre lungo il percorso)
- segnaletica e adeguata cartellonistica: 20.000€

**Costi di gestione:20.000€:**

- manutenzione e gestione del servizio (bando): 20.000€

## Cronoprogramma

Attività	2016		2017		2018		2019		2020	
Verifica dello standard dei percorsi	■	■								
Progettazione (di interventi su tratti stradali e dei punti e-bike)			■	■						
Gara d'appalto e infrastrutturazione del sistema bike-sharing				■						
Animazione territoriale					■	■	■	■	■	■
Avvio del servizio e della fase gestionale					■	■	■	■	■	■

### Trasferibilità

BASSA

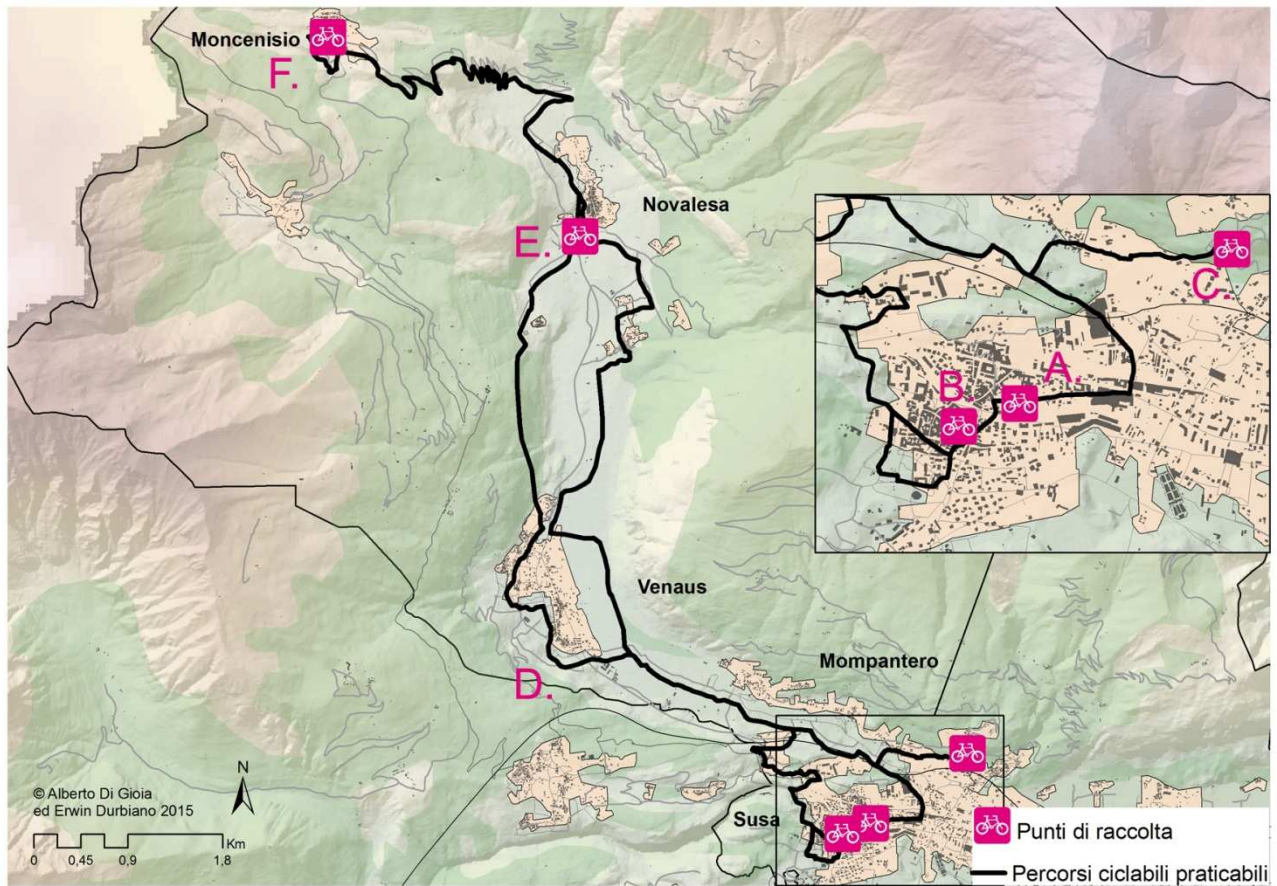
MEDIO

ALTA

(segue allegato cartografico)

## Bikenischia - Servizi Intercomunali di Valle (SIVaI)

- punti di raccolta delle biciclette elettriche e percorsi di raggiungibilità



 Siti dei punti di raccolta previsti (la freccia indica la posizione):

A.



B.



C.



D.



E.



F.



→ Sanità

**S1. Maison santé**

**Assistenza ambulatoriale di valle e analisi diagnostiche di base**

<b>Tema</b>	<b>Descrizione</b>
<b>Il progetto</b>	La Maison Santé risponde alla definizione europea di Social Housing: “alloggi e servizi con forte connotazione sociale, per coloro che non riescono a soddisfare il proprio bisogno abitativo sul mercato (per ragioni economiche o per assenza di un’offerta adeguata) cercando di rafforzare la loro condizione”; si tratta di un centro di servizi per l’assistenza ambulatoriale integrato a residenze destinate alla locazione permanente con particolare attenzione nel garantire il mix funzionale e sociale. Il centro ambulatoriale, con presenza di personale infermieristico (1 responsabile in partenza), propone un’offerta a livello intercomunale del primo livello di analisi diagnostiche e assistenza sanitaria. Il centro di assistenza è dotato di: sala di aspetto, infermeria e strumentazioni infermieristiche, ecodoppler per ecografie, strumentazione per la rilevazione di elettrocardiogrammi, servizio di accompagnamento di tipo oncologico, medici di base (geriatra, otorino, pediatra, cardiologo), dentista di base (convenzione ASL), farmacia privata. La restante parte dell’edificio ha destinazioni commerciali e residenziali (intervento per social housing).
<b>Localizzazioni</b>	- Centro con strutture sanitarie: Venaus - in relazione al progetto S2: tutte le sedi comunali con modalità di raggiungimento capillare a chiamata
<b>Impatto territoriale</b>	In relazione al progetto S2: intercomunale, a impatto capillare
<b>Tempo di realizzabilità</b>	Medio termine
<b>Principi di sostenibilità</b>	Il progetto mira ad avere un alto impatto sociale, sin dal breve termine, capace di offrire al paziente diagnosi in tempi ridotti rispetto all’ordinario e di rispondere efficacemente, implementando, l’offerta territoriale locale date le esigenze più richieste e presenti sul territorio con maggiore frequenza. L’impatto economico è compatibile con le risorse del sistema vallivo e determina una soluzione positiva per il rapporto costi-benefici

	<p>in relazione ad un complessivo miglioramento dell'offerta locale di un servizio strettamente legato alla qualità della vita. L'assetto attuale del servizio al presente, per alcune problematiche legate alla necessità di dover coprire grandi distanze, porta le persone ad ottenere una performance qualitativamente inferiore (per isolamento e in alcuni casi scarsa propensione alla mobilità) rispetto ai cittadini di aree geografiche di altre porzioni dell'area metropolitana.</p> <p>Considerando un bacino d'utenza della popolazione over 65 sono previsti potenziali usufruttori del servizio calcolati in 5000 persone in un bacino ristretto, tempo di percorrenza per raggiungere il servizio 15 minuti, e di oltre il triplo dell'utenza se si raddoppiano i minuti di spostamento. Diventa strettamente necessario considerare l'indice di utilizzazione dei servizi sanitari in una fase di analisi del servizio.</p> <p>L'impatto ambientale è descritto positivamente da una soluzione che riduce la necessità di spostamento degli abitanti verso la bassa valle e i Comuni della cintura torinese; inoltre la gestione intercomunale del trasporto (progetto S2) determina un uso efficiente della mobilità locale.</p>
<b>Relazioni con altri progetti</b>	- Progetto S2. Collegamento intercomunale per servizi locali
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenzialmente tutti i cittadini</li> <li>- Benefici particolari possono essere ravvisati nelle persone in età superiore a 65 anni (in quanto mediamente più interessate all'uso delle pratiche sopra descritte) e i residenti con un'occupazione locale, che hanno meno disponibilità allo spostamento</li> </ul>
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione del servizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ente Pubblico (Comune, soggetto promotore) per l'avviamento del servizio, la sistemazione della struttura e l'acquisizione delle apparecchiature;</li> <li>b. ASL TO3 e personale sanitario (soggetti specialisti di appoggio nelle varie fasi di avanzamento del progetto);</li> <li>c. Medici di base (attuatori nella fase di gestione) attraverso i quali si prevede l'ottimizzazione del servizio con la possibilità di avere più prestazioni nello stesso ambito per il paziente;</li> <li>d. farmacisti locali, soggetti territoriali che</li> </ul> </li> </ul>

	<p>intendono contribuire nella fase di costruzione del plesso sanitario quale centro di riferimento per la popolazione locale;</p> <p>-Gestione e offerta del servizio: personale specializzato del settore sanitario/infermieristico</p>
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Struttura costruita con intervento in social housing per garantire il mix funzionale (sostenibilità sociale di impatto locale) e la sostenibilità economica (valutazione dei canoni d'affitto agevolati per il riscatto del mutuo da part dei residenti)</li> <li>- Diffusione di materiale conoscitivo per l'uso del servizio alla popolazione</li> <li>- Preparazione specifica del personale per la costruzione del rapporto con determinate fasce della popolazione (formazione proponibile verso altri progetti analoghi realizzati altrove, rif. Queyras, Saluzzo)</li> <li>- Relazioni e coordinamento con altre strutture sanitarie dell'area metropolitana e francese</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Il Comune di Venaus è dotato di progetto preliminare dell'intervento nonché risulta proprietario dell'area di futuro intervento. La sovrapposizione con il progetto SIVal permette di ottenere un progetto attivo nel medio termine. L'integrazione con i soggetti sanitari locali è indispensabile per la riuscita del progetto (impiego dei medici di base locali con specializzazioni differenti) e eventuali altre specializzazioni per future esigenze. Il plesso sarà costruito tramite gara d'appalto e gestito tramite canoni di locazione o convenzioni.</p>
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u></p> <p>I costi delle realizzazione del plesso sono a carico del Comune di Venaus, con il sopra specificato progetto preliminare per una cifra pari a 3,2 milioni per la realizzazione del plesso e l'installazione dei macchinari necessari allo svolgimento delle attività.</p> <p>Parte dei locali si autofinanziamo previo mutuo: euro 2,8 milioni per residenza social housing, locali farmacia euro 150 mila, euro 250 mila per il poliambulatorio. E' previsto per l'affitto degli spazi da parte degli operatori sanitari un bando con gestione del personale è previsto</p>

**La proposta progettuale SIVal:**

Costi per la realizzazione e il funzionamento della Maison Santé riguardano:

- progettazione definitiva ed esecutiva e la messa a bando di gara delle opere (edificio a funzione social housing e ambulatoriale): 250.000 €
- gestione del progetto in tutte le sue fasi: 15.000€
- macchinari tecnici: 100.000€

Sono previste, durante la fase di attività, entrate pari a euro 20.000€ (annui) date dall'affitto dei locali a destinazione commerciale.

**Cronoprogramma**

Attività	2016			2017			2018			2019		2020
Attività di progettazione della struttura Maison Santé				■	■							
Predisposizione e indizione della gara d'appalto						■						
Costruzione e collaudo delle strutture							■	■	■	■		
Installazione e collaudo dei macchinari tecnici											■	
Inizio attività e fase di gestione												■

**Trasferibilità**

BASSA

MEDIO

ALTA

→ Sanità

## S2. Sana mobilità

### Collegamento e mobilità capillare di valle per servizio sanitario

<b>Tema</b>	<b>Descrizione</b>
<b>Il progetto</b>	Realizzazione di un collegamento con mezzo predisposto e prenotabile a chiamata per usufruire dei servizi sanitari non disponibili in loco. Sulla base delle esigenze individuali il collegamento può rendersi elastico e relazionabile alle strutture sanitarie esistenti di Susa o in casi particolari Rivoli.
<b>Localizzazioni</b>	- Tutti i Comuni - Raggiungibilità capillare degli abitati in base alle esigenze individuali
<b>Impatto territoriale</b>	Intercomunale a impatto capillare
<b>Tempo di realizzabilità</b>	- breve termine la predisposizione del servizio - medio termine l'integrazione a livello di popolazione
<b>Principi di sostenibilità</b>	L'impatto sociale, al primo posto, è fondamentalmente descritto dal miglioramento della qualità della vita legata alla riduzione dell'isolamento di determinate fasce di popolazione, reso dalla complicata accessibilità verso servizi rari. L'impatto ambientale è descritto facilmente da una riduzione degli spostamenti individuali di lungo raggio, anche se in prospettiva bisognerà analizzare quanto una maggiore accessibilità del servizio potrà determinare una maggior propensione al suo uso. Ad ogni modo l'impatto potenziale è razionalizzato dalle possibilità di effettuare la mobilità in modo organizzato. L'impatto economico è il punto su cui riflettere maggiormente: in parte il costo del servizio dovrà essere scaricato sugli utenti (configurazione del costo con i criteri di agevolazione già predisposti per altri temi) e rappresenterà in ogni caso la conseguenza monetizzata dell'impatto sociale positivo sopra descritto.
<b>Relazioni con altri progetti</b>	- Progetto S1. Maison Santé - Progetto SF1 Scuola montana - Progetto C2 Geoportale di valle
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	- Soprattutto fasce di popolazione in età >65 anni e con scarsa propensione alla mobilità personale - Cittadini risiedenti in località isolate
<b>Soggetti coinvolti e tipologia gestionale</b>	- Predisposizione del servizio: Ente Pubblico (Comuni) per l'avviamento del servizio e la dotazione del mezzo - Gestione e offerta del servizio: conducente abilitato per la guida del mezzo, interazione con gli uffici comunali e con la struttura sanitaria per l'organizzazione delle chiamate.

<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione di materiale informativo per le modalità organizzative</li> <li>- Preparazione di una specifica linea telefonica</li> <li>- Integrazione con il portale di valle (progetto C2)</li> <li>- Possibile stipula di convenzione per la gestione del servizio con sezione locale AVIS Valcenischia.</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Il servizio proposto è di tipo intercomunale, per cui l'avviamento da cronoprogramma dovrà essere pianificato attraverso l'uso del tavolo intercomunale (C1), procedendo attraverso l'acquisto congiunto di due mezzi per gli spostamenti sanitari e la predisposizione di un bando per il personale addetto al trasporto, la gestione del mezzo e del servizio (organizzazione degli spostamenti). Le specifiche dettagliate del servizio dovranno essere specificate da un ulteriore approfondimento analitico preliminare, definito sulla base di una valutazione del profilo di salute della popolazione e un sondaggio complessivo sulla potenziale domanda.</p>
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u></p> <p>La dotazione del mezzo per il trasporto è da considerarsi un'attività per la quale i Comuni interessati si rendono disponibili a partecipare congiuntamente alla spesa, stimabile intorno alla soglia dei 18.000 €.</p> <p>Anche il costo della manutenzione e del carburante dei mezzi, oltre che quelli di bollo e assicurazione, sono a carico dei Comuni aderenti.</p> <p><b><u>La proposta progettuale SIVal:</u></b></p> <p>I costi della realizzazione del progetto SIVal S2 sono scorporati in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valutazione specifica dei profili di salute locale (di dettaglio rispetto al calcolo complessivo dei bacini di utenza del servizio e gli aspetti organizzativi): 15.000 €;</li> <li>- costo della formazione del conducente, variabile a seconda dell'abilitazione alla guida per trasporto collettivo: 5.000 €;</li> <li>- sperimentazione (consigliata di 2 anni) e accompagnamento del servizio con messa a bando per il conducente del servizio, comprensivi della patente specializzata per il trasporto collettivo (n.1 operatore part time): 13.000 € lordi annuali;</li> </ul> <p>E' previsto durante la fase di attività un contributo a tratta (a/r) da parte dell'utente pari ad un importo di 20 euro a cui si aggiunge una quota di contributo comunale.</p>

### Cronoprogramma

Attività	2016	2017	2018	2019	2020
Analisi dei profili di salute e della domanda, stesura regolamentazione del servizio	■				
Acquisto mezzo per il trasporto		■			
Predisposizione e pubblicazione del bando per la gestione del servizio			■		
Inizio del servizio e della fase di gestione			■	■	■
Analisi dei profili di salute e della domanda, stesura regolamentazione del servizio			■	■	■

### Trasferibilità

BASSA

MEDIO

ALTA

→ Scuola

### SF1. Scuola montana

#### Riformulazione dell'offerta scolastica e della formazione di valle

Tema	Descrizione
<b>Il progetto</b>	Una nuova scuola di carattere territoriale, in un plesso di nuova edificazione, capace di rispondere alle esigenze e al contesto locale oltre che di risolvere la saturazione dell'offerta didattica di Susa, in un'ottica di uso policentrico del servizio (aspetto innovativo); il nuovo centro scolastico, avente centro principale in Venaus, con succursale in Novalesa, prevede la proposta di un centro sinergico capace di catturare, e di proporre, modalità qualitative per garantire alti livelli di formazione e servizi, attraverso una gestione condivisa intercomunale. La nuova organizzazione del servizio scolastico si contraddistingue per la volontà di ampliare e strutturare servizi a corredo dell'offerta formativa innovativa (scuola a carattere internazionale) e di rispondere alle esigenze delle famiglie. I servizi, rivolti non solo ai locali, riguardano il prescuola, il tempo prolungato (insegnamenti di inglese, agricoltura, musica e informatica), e lo scuolabus. Il carattere diffuso e policentrico è garantito dalla presenza di laboratori, succursali, sul territorio nei plessi scolastici esistenti (ad esempio laboratorio del legno).
<b>Localizzazioni</b>	- Venaus (riferimento principale per la scuola di primo livello) e sedi succursali con laboratori nelle sedi diffuse negli altri centri urbani
<b>Impatto territoriale</b>	Intercomunale (offerta ampliata all'intera valle di Susa)
<b>Tempo di realizzabilità</b>	Medio termine
<b>Principi di sostenibilità</b>	Il progetto mira ad avere un alto impatto sociale, sin dal breve termine, capace di rilanciare, anche in una zona a bassa densità di montagna un sistema scolastico completo e propositivo. La costruzione di una nuova strutturazione dell'offerta scolastica vuole essere l'occasione per rilanciare i servizi correlati e ampliarli in un'ottica incrementale tarata sulle esigenze della cittadinanza e delle caratteristiche del territorio. Il servizio si doterà di un sistema di trasporto locale e capillare capace di rispondere alle esigenze degli studenti e dei genitori, di attrezzature adatte alla logistica e di servizi (ad esempio un servizio parking attrezzato per gli studenti per il prescuola, così da ampliare gli orari di arrivo e partenza). L'impatto ambientale è ritenuto marginale.
<b>Relazioni con altri</b>	- Progetto C1. Tavolo intercomunale permanente e

<b>progetti</b>	definizione del piano strategico
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studenti e genitori</li> <li>- Insegnanti e operatori del settore scolastico</li> </ul>
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione delle strutture e del servizio: Ente Pubblico (Comuni) e polo didattico scolastico di Susa</li> <li>- Direzione didattica di Susa (già direttamente coinvolta)</li> <li>- Amministrazioni locali</li> <li>- MIUR (esempio valido per le scuole di montagna)</li> <li>- Regione Piemonte, in qualità di sostenitore dell'iniziativa</li> </ul>
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definizione di attività e laboratori innovativi rivolti agli studenti</li> <li>- Costruzione di un'offerta di formazione locale improntata all'aggiornamento delle professionalità locali (settore primario e terziario)</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Il servizio proposto è di tipo intercomunale, per cui l'avviamento da cronoprogramma dovrà essere pianificato attraverso l'uso del tavolo intercomunale (C1), un protocollo d'intesa tra i soggetti coinvolti (vedi sopra) è oggi in fase avanzata ed è volta a garantire i servizi scolastici nel periodo di realizzazione delle strutture per il progetto, le procedure e la costituzione del nuovo plesso scolastico sono a carico del Comune di Venaus. L'offerta formativa è costruita congiuntamente tra le realtà scolastiche competenti e le amministrazioni aderenti.</p>
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Costi per la realizzazione del plesso scolastico: 2,1 milioni €, ripartiti per 1,6 a carico del Comune di Venaus e 500.000 € contributo stanziato da fondi statali.</li> <li>- Doposcuola e assistenza mensa: 22.000€/anno (costo a carico delle amministrazioni locali e delle famiglie)</li> <li>- Trasporto scolastico: 30.000€/anno per le tratte Susa-Venaus e Novalesa-Venaus (costo a carico delle amministrazioni locali e delle famiglie)</li> <li>- Costi attivazione attività didattiche: da definire con la Direzione scolastica di Susa, prevedibilmente non dovrebbe incidere in termini di costi ulteriori in quanto direttamente collegato alle attività didattiche attive.</li> </ul> <p><b><u>La proposta progettuale SIVal:</u></b></p> <p>I costi relativi al contributo di SIVal riguardano congiuntamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organizzazione e intermediazione tra soggetti scolastici, popolazione locale per la costruzione della scuola di territorio (es.divulgazione</li> </ul>

	<p>dell'offerta formativa, gestione punti di raccolta per il trasporto degli alunni, cura dell'offerta formativa di corsi di approfondimento, individuazione delle linee di finanziamento per supporti complementari): 15.000€</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arredo laboratori periferici innovativi nei locali delle ex-scuole (laboratorio di informatica, di intaglio del legno, di agricoltura sperimentale) per attività di formazione legate al territorio e rivolte all'intera popolazione locale: 40.000€</li> </ul>
--	---

**Cronoprogramma**

Attività (n° riferito ai punti precedenti)	2016	2017	2018	2019	2020
Progettazione esecutiva					
Indizione gara d'appalto					
Realizzazione plesso scolastico e collaudo					
Collaudo e definizione dei contenuti qualitativi dell'offerta formativa					
Inizio attività scolastica nel nuovo plesso					

**Trasferibilità**

**BASSA**

**MEDIO**

**ALTA**

→ Turismo

**T1. Land manager**

<b>Tema</b>	<b>Descrizione</b>
<b>Il progetto</b>	Uno o più esperti di turismo e sviluppo locale (idealmente un destination manager e un pianificatore urbanista) che favoriscano la nascita di una rete di imprese che si costituisce in soggetto promo-commerciale atto a valorizzare il territorio, la storia, la natura e le attività artigianali esistenti; l'obiettivo è di creare sinergie territoriali tra gli attori locali (interessato quindi da aspetti organizzativi, cooperativi, gestionali, informativi, promozionali di valorizzazione e messa in rete) e soprattutto utilizzare queste sinergie per promuovere il territorio verso l'esterno e attrarre visitatori (possibilmente legati a tempi medi di permanenza superiori a un giorno). La rete di imprese è volta ad esplorare le possibilità di crescita e di messa in valore delle risorse locali (ad esempio la promozione delle filiere agricole e artigianali, l'individuazione di modalità inclusive della risorsa legno all'interno delle attività locali).
<b>Localizzazioni</b>	La componente immateriale del progetto è prevalente, quindi la localizzazione fisica del Land manager è ininfluente. Disponibilità da parte del Comune di Venaus di struttura ricettiva- convegnistica, didattica, e funzionale (sede e uffici) quale polo di riferimento per la promozione e la gestione della rete di impresa. Interesse nel favorire strutture mobili al fine di rispondere alle esigenze extraterritoriali (es partecipazione a congressi e fiere e attività di formazione).
<b>Impatto territoriale</b>	L'impatto principale è rivolto verso la valle come intero sistema. Nelle azioni procedurali (contatti con i singoli attori locali) gli impatti sono riflessi nel riposizionamento qualitativo dei soggetti e, in ultima analisi verso la loro capacità di interazione.
<b>Tempo di realizzabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Breve termine: l'identificazione del Land manager e l'inserimento in un'equipe locale</li> <li>- Medio-lungo termine: costituzione di una rete consolidata e riconoscibile che sia efficace</li> </ul>
<b>Principi di sostenibilità</b>	L'impatto prevalente è di tipo economico, con importanti riflessi di tipo sociale (riconoscibilità dei soggetti locali che si occupano di promozione ed ospitalità). Nel medio lungo termine la creazione di sinergie territoriali possono creare impatti positivi rilevanti, anche monetizzabili, sul sistema locale. Gli impatti ambientali possono essere considerati per via indiretta, considerabili sul fatto che migliorando la

	consapevolezza dei soggetti locali all'interno del proprio territorio possa migliorare, di conseguenza, l'uso delle risorse e la cura del territorio
<b>Relazioni con altri progetti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progetto T1. Bassa, alta, antiche vie</li> <li>- Progetto C2 Geoportale di valle</li> </ul>
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stakeholders locali, imprenditori in genere, soggetti economici che si interessano della promozione, la valorizzazione locale</li> <li>- Outsiders, per le possibilità offerte da una migliore riconoscibilità del sistema di valle</li> </ul>
<b>Soggetti coinvolti nella predisposizione e gestione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soggetti pubblici per la identificazione del profilo della rete di imprese</li> <li>- soggetti privati per l'accompagnamento nella fase di startup</li> <li>- Stakeholders locali, interessati direttamente nella fase di costituzione e rafforzamento della rete (realità economiche e commerciali locali, esistenti e in fase di costituzione)</li> </ul>
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costruzione di rete interna tra i soggetti del territorio</li> <li>- costruzione rete esterna al territorio con soggetti propedeutici agli obiettivi preposti alla rete di impresa</li> <li>- definizione di protocolli, convenzioni e standard qualitativi di riferimento per i soggetti aderenti alla rete</li> <li>- formazione del personale per la costituzione e l'avviamento della rete di imprese e cura dei livelli di standard</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Sono passaggi chiave nelle procedere per la rete di imprese a carattere territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la definizione della forma giuridica più adatta agli obiettivi preposti;</li> <li>- la definizione di criteri e modalità per l'adesione delle realtà territoriali alla rete di imprese;</li> <li>- le modalità di gestione (economico/funzionali) della rete di imprese;</li> </ul>
<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u></p> <p>La volontà delle amministrazioni e delle realtà locali di intraprendere un percorso qualitativo che coordini e metta a valore le risorse locali ha definito una consolidata rete tra i soggetti del territorio. Il Comune di Venaus mette a disposizione del progetto strutture per la ricettività e attività di rappresentanza e uffici (concesse tramite bando), pari ad investimenti di circa 900 mila euro in larga parte già a regime.</p>

**La proposta progettuale SIVal:**

Accompagnamento alla nascita e gestione per i primi 3 anni delle attività della rete di imprese con attività di: accompagnamento nella costruzione della rete di imprese, management e animazione territoriale e culturale, supporto all'organizzazione degli eventi, destination manager, individuazione dei canali di finanziamento: 36.000 €;

**Cronoprogramma**

Attività	2016	2017	2018	2019	2020
Costruzione della rete dei soggetti territoriali	■				
Raccolta delle esigenze e proposte da parte dei soggetti della rete	■				
Definizione delle modalità di intervento gestionali del Land Manager e della rete di imprese	■				
Costituzione e attivazione del soggetto gestore della rete	■	■	■	■	■

**Trasferibilità**

BASSA

MEDIO

ALTA

→ Turismo

T2. *Basse, alte, antiche vie*

Tema	Descrizione
<p><b>Il progetto</b></p>	<p>Costruzione di itinerari turistici pensati per ogni Comune per valorizzare la valle promuovendo le risorse locali; intrinsecamente agli itinerari il progetto mira a valorizzazione gli aspetti alpini e naturali, storico e culturali, paesaggistici trasformandoli in caratteri identitari. Itinerari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>1- Antica via reale di Francia</b></li> <li><b>2- Alto sentiero dei Monaci</b></li> <li><b>3- BiodiversaMente</b></li> <li><b>4- Bassa via</b></li> </ul> <p>L'innovazione della proposta è mirata a mettere al centro del progetto i fruitori, le loro attese ed esperienze, aggiungendo un valore aggiunto all'utilizzo diretto sul campo attraverso un semplice cellulare dotato di GPS e l'interazione con pannelli informativi appositamente collocati sul territorio e dotati di Qrcode e elementi didattici interattivi inseriti in alcuni tratti di elevata rilevanza nel contesto della Val Censichia.</p>
<p><b>Localizzazioni</b></p>	<p>- I Comuni sono tutti interessati dai diversi itinerari proposti, ma in modo differente:</p> <p><b>1-Antica via reale di Francia:</b> Ripercorre la via di accesso per la Francia prenapoleonica, raggiungendo il passo del Moncenisio, utilizzabile da escursionisti di tutte le età, mountain bike e bici elettrica; da Susa a Moncenisio (Ferrera) continuando poi in versante francese passando per i centri e le realtà storiche più connotanti.</p> <p><b>2- Alto sentiero dei Monaci:</b> Ricomposizione degli itinerari dei due versanti del sentiero dei Monaci e del sentiero dei 2000, percorribile sull'intera corona alpina del Cenisio. da Mompantero, Novalesa, Venaus, Ferrera;</p> <p><b>3-BiodiversaMente:</b> da Mompantero a Ferrera (Moncenisio) tra sentieri e mulattiere immersi nella natura e nelle realtà rurali più autentiche, tratti didattici ed esperienziali (sentiero dei gufi e percorso xerothermico); Un percorso per tutti di collegamento delle vecchie borgate della Val Cenischia, scoprendo le caratteristiche xerothermiche della biodiversità vegetale e della fauna autoctona, in particolare strigidi (gufi, civette e allocchi) nella tratta Venaus-Ferrera. Sarebbe il primo percorso progettato per birdwatching per gufi, civette e allocchi nel mondo, ha suscitato interesse del Global Owl Project (GLOW) al punto che nel 2016 la World Owl</p>

	<p>Conference verrà organizzata in Venaus;</p> <p><b>4-Bassa via:</b> un semplice itinerario circolare tra Venaus e Novalesa pensato per le famiglie, attività di escursionismo leggero da affrontare a piedi o in bicicletta .</p>
<b>Impatto territoriale</b>	Intercomunale, promozione della valle come sistema volto all'ottenimento di ricadute territoriali, identitarie ed economiche dei Comuni partecipanti
<b>Tempo di realizzabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- breve termine per l'uso dei tratti già praticabili attualmente (si tratta di effettuare attività promozionali)</li> <li>- medio termine per una mappatura (rilievo su campo, considerazione dello stato di fatto dei percorsi, tracciamento dell'itinerario definitivo) e l'offerta dell'intera rete al turista</li> <li>- lungo termine infrastrutturazione materiale e immateriale dell'offerta per il turista (punti sosta e tappa, interazione digitale QRcode GPS, allestimento qualitativo in risposta alle diverse esigenze)</li> </ul>
<b>Principi di sostenibilità</b>	<p>Il progetto ha come prima importante ricaduta quella a carattere sociale sia verso insider che verso gli outsider: l'obiettivo è di creare una rete sinergica dei primi verso i secondi e promuove il "sistema di valle" attraverso le persone e le attività; questo primo tipo di impatto può avere una immediata ricaduta nelle azioni locali attraverso un miglioramento della riconoscibilità locale. Su lungo periodo questo aspetto è in grado di fare leva sul senso di appartenenza/carattere identitario locale.</p> <p>Gli impatti ambientali sul progetto sono prevalentemente indiretti, legati all'apporto di una maggiore/migliore conoscenza del territorio e la possibilità che possa incidere sul prendersi cura di esso.</p> <p>Gli impatti diretti possono essere soprattutto negativi, determinato dal fatto che se il progetto avrà successo, aumenteranno i flussi e di conseguenza l'impatto antropico; per questo motivo sarà importante pianificare il processo.</p>
<b>Relazioni con altri progetti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progetto C2 Geoportale di valle</li> <li>- Progetto M1, Bikenischia</li> </ul>
<b>Soggetti beneficiati dal servizio</b>	<p>Per questo progetto si individuano due distinte categorie: turista/visitatore e residenti/occupati locali.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Turista/visitatore: utilizzazione diretta dei percorsi, possibilità di conoscere le attrazioni locali, godere degli aspetti legati all'amenity locale</li> <li>- Residenti/occupati locali: gestione delle risorse territoriali sia verso la produzione di nuove risorse economiche sia il rafforzamento delle identità</li> </ul>

<b>Soggetti coinvolti e tipologia gestionale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione del servizio: Ente Pubblico (Comune) per la costruzione di itinerari, Protezione Civile e Regione Piemonte per la costruzione della rete attraverso i dati disponibili, Protezione Civile per la manutenzione ordinaria dei sentieri, forestali per le attività di controllo.</li> <li>- Imprenditori locali ad impronta turistica (rifugisti, guide alpine, agriturismi, operatori culturali, ecc) per la promozione e il miglioramento dell'ospitalità</li> <li>- Implementazione qualitativa, mappatura dei percorsi: tecnici specialisti incaricati, planner, progettisti</li> </ul>
<b>Iniziative collaterali per l'efficacia del progetto</b>	<p>In evidenza le iniziative propedeutiche alla costruzione del progetto, a cui seguiranno mirate attività di animazione e promozione degli itinerari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Materiale informativo per la conoscenza del territorio</li> <li>- Implementazione e mappatura delle risorse del territorio</li> <li>- Coinvolgimento degli imprenditori locali</li> <li>- Rafforzamento delle reti territoriali alla scala sovralocale (dall'ATL locale fino alle reti turistiche internazionali)</li> </ul>
<b>Sostenibilità amministrativo-procedurale</b>	<p>Le fasi procedurali più rilevanti per il progetto sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- analisi dello stato di fatto delle tratte selezionate;</li> <li>- individuazione dei punti critici al fine di garantire per la messa in sicurezza della tratta;</li> <li>- interventi per integrare segnalazioni e cartellonistica;</li> <li>- definizione del piano di manutenzione e gestione degli itinerari;</li> <li>- azioni di animazione e promozione degli itinerari.</li> </ul>

<b>Valutazione economico/sociale</b>	<p><u>Il contesto di riferimento:</u>  La maggior parte dei percorsi proposti sono attualmente percorribili e accessibili, ma frammentati e poco riconoscibili nel territorio da chi proviene dall'esterno. La valorizzazione delle risorse passa inevitabilmente per la conoscenza del territorio, la volontà delle amministrazioni locali di far emergere le specificità locali è data dagli investimenti in tale direzione. In particolare l'oasi xeroterma in sinistra orografica è stata oggetto di progettazione europea (progetto life) e sono previsti investimenti (circa 100.000 euro) per la tematizzazione di alcune tratte individuate dai percorsi (Venaus):  Antica via reale di Francia:  - studio preliminare percorso (tratto urbano), progettazione preliminare (tratto antica mulattiera);  - predisposizione variante piano del colore contestuale alle variazioni delle NTA del PRG e regolamento edilizio per valorizzazione contesto architettonico locale;  - valorizzazione dell'ambiente urbano storico con allestimento su spazi pubblici di affreschi sui personaggi storici transitati lungo il percorso (studio di fattibilità);  Sentiero dei gufi e degli allocchi:  - progetto a carattere scientifico-divulgativo che prevede l'arredo di spazi pubblici (installazioni esterne interattive con funzioni didattiche, conoscitive ed esperienziali) e specifica segnaletica sul tema dei gufi;  - lancio del sentiero a livello internazionale, con visita guidata per i partecipanti al wold owl conference Venaus 2016.</p>
	<p><b><u>La proposta progettuale SIVal:</u></b></p> <p>I costi relativi al contributo di SIVal riguardano congiuntamente:  - Mappatura dei percorsi e rilievo per ottenimento di percorso GPS utilizzabile per opere pubbliche e per la disseminazione turistica: 15.000 €;</p>

## Cronoprogramma

Attività	2016		2017		2018		2019		2020	
Mappatura con sistema GPS dei percorsi e definizione dello stato di fatto dei sentieri			■	■						
Individuazione modalità di intervento per eventuali tratti non in sicurezza				■	■					
Progettazione e realizzazione interventi (cartellonistica, arredo, materiale informativo)					■					
Inaugurazione tratti di sentieri didattici (sentiero dei gufi) e promozione degli itinerari						■	■	■	■	■

### Trasferibilità

BASSA

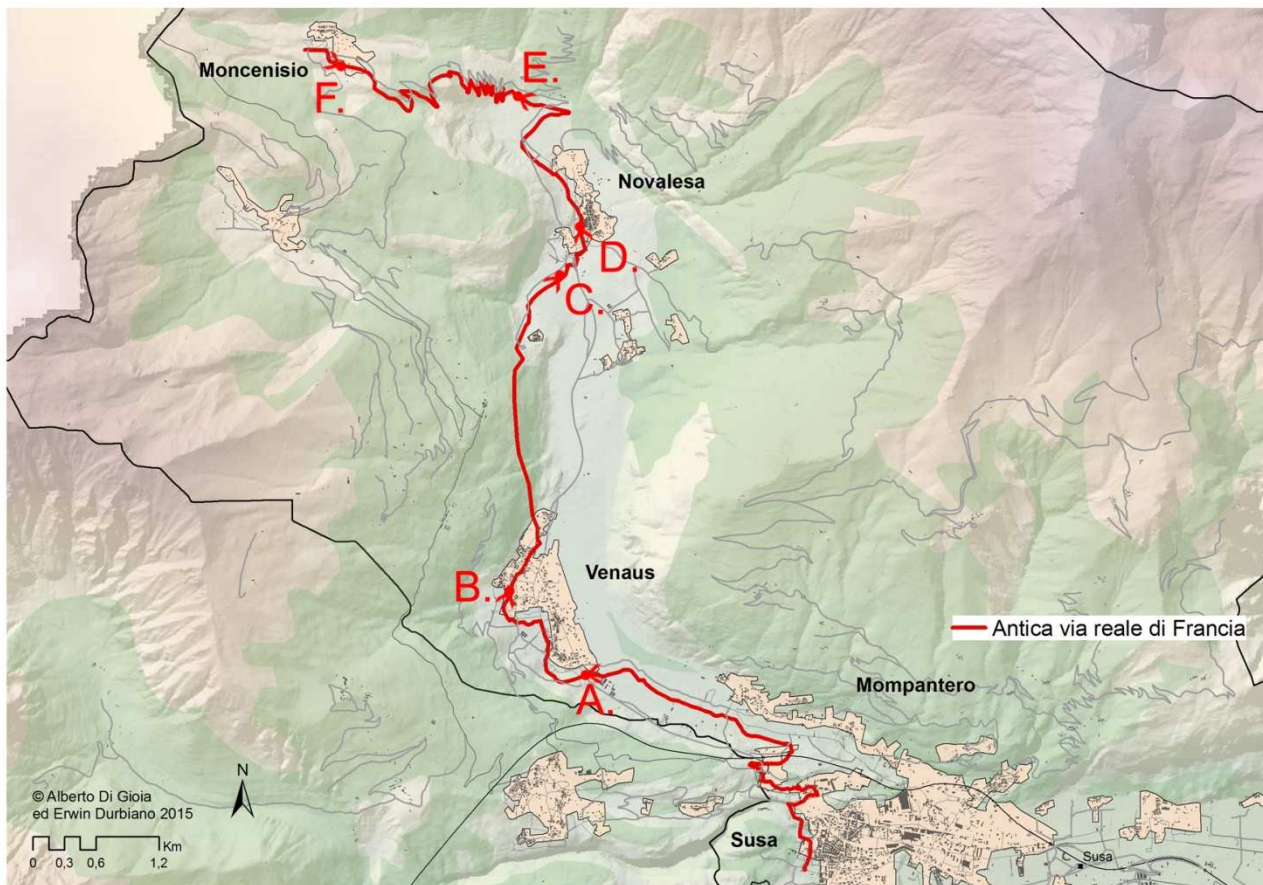
MEDIO

ALTA

*(seguono allegati cartografici)*

# Antica via reale di Francia - Servizi Intercomunali di Valle (SIVaI)

- percorso di progetto



**A.**



**D.**



**B.**



**E.**



**C.**

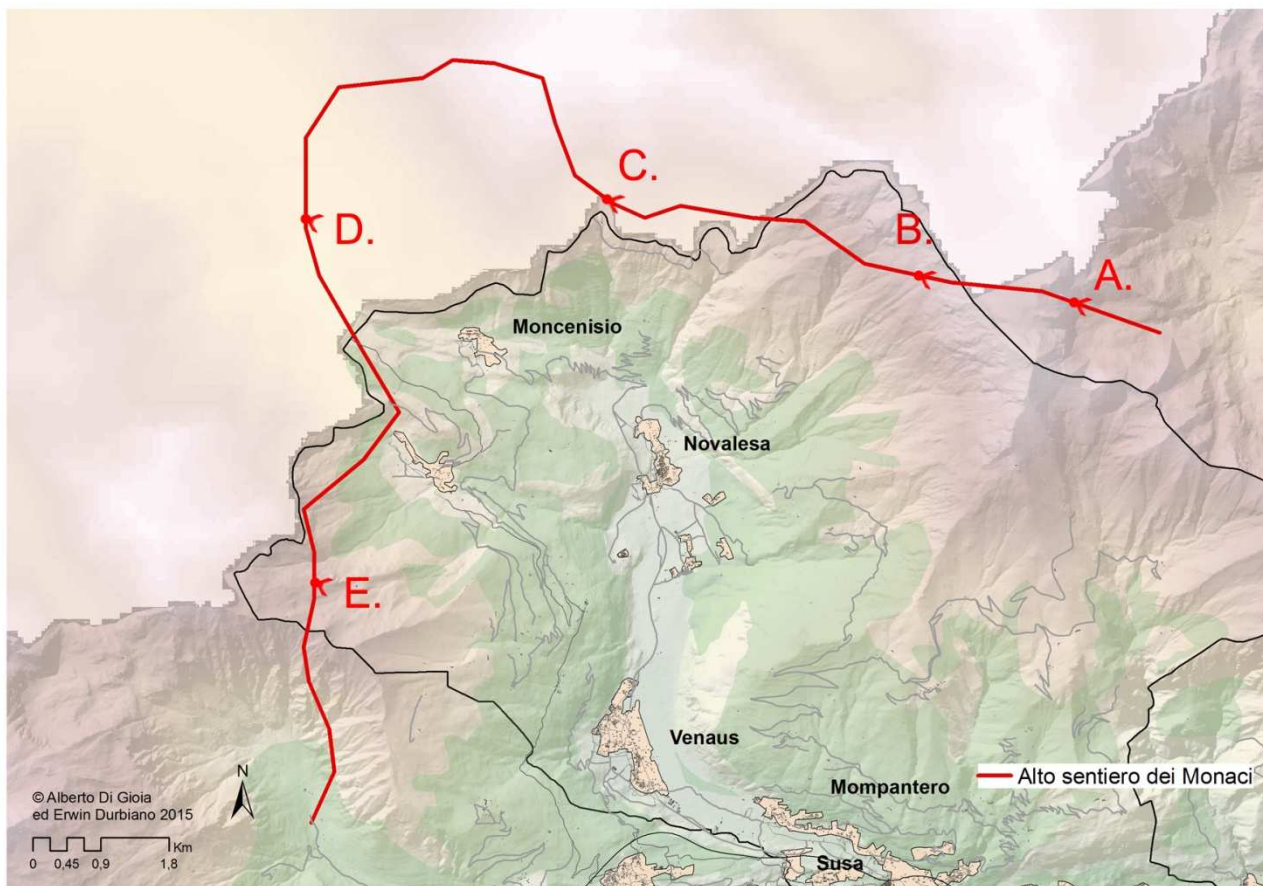


**F.**



# Alto sentiero dei Monaci - Servizi Intercomunali di Valle (SIVaI)

- percorso di progetto



A.



B.



C.



D.

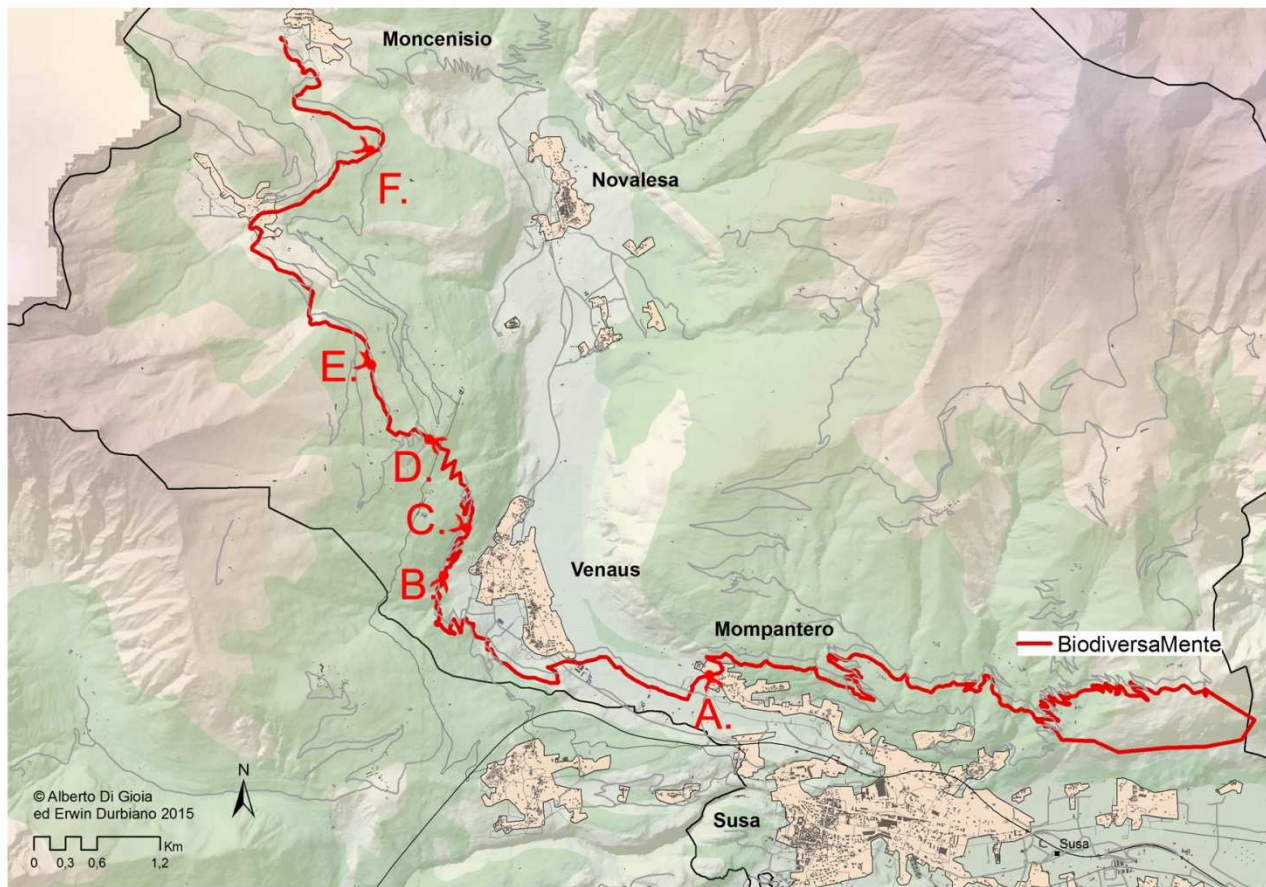


E.



# BiodiversaMente - Servizi Intercomunali di Valle (SIVaI)

- percorso di progetto



A.



D.



B.



E.



C.

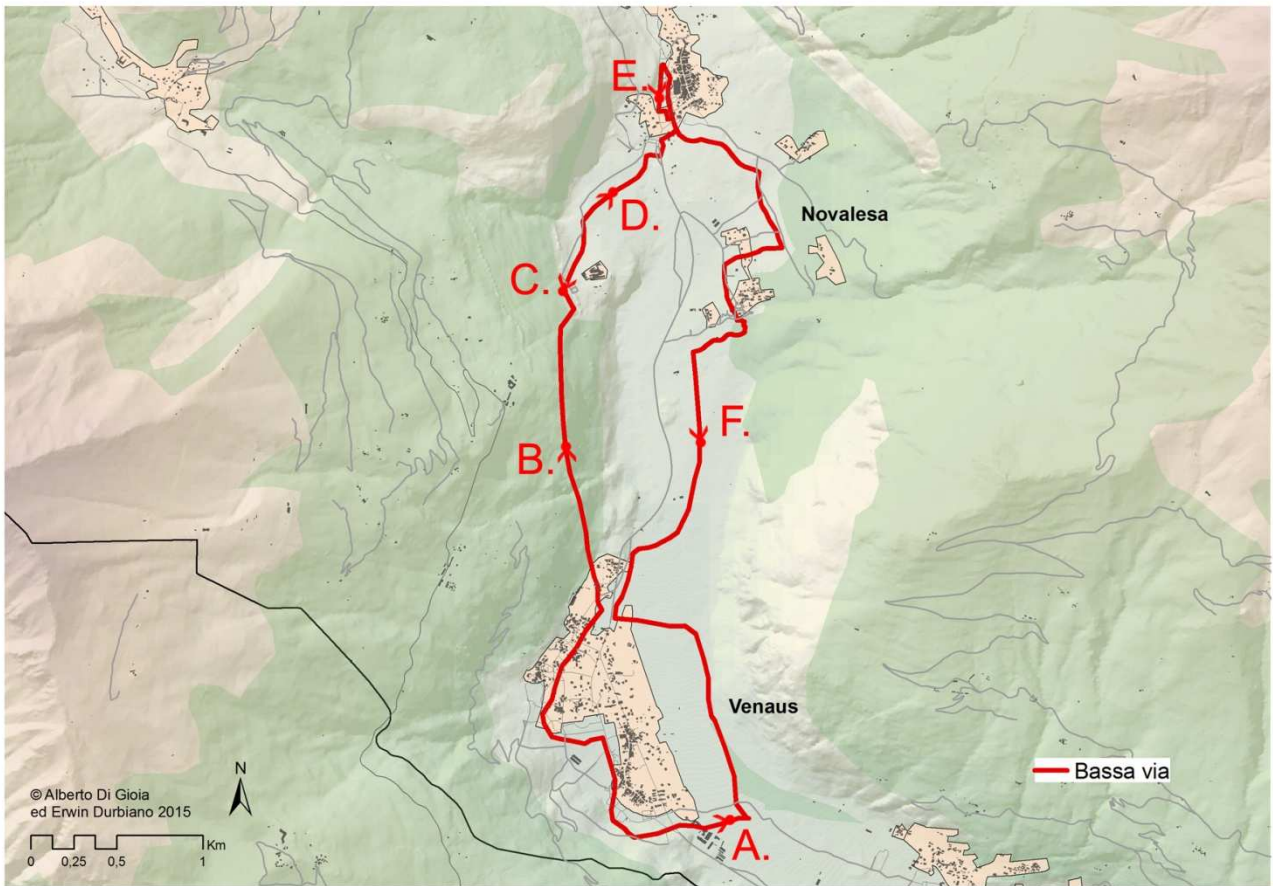


F.



# Bassa via - Servizi Intercomunali di Valle (SIVaI)

- percorso di progetto



A.



B.



C.



D.



E.



F.



## PARTE TERZA: RELAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA

### 1. Valutazione della fattibilità finanziaria

Dal punto di vista finanziario lo studio di fattibilità presentato nelle precedenti sezioni si presta ad una lettura incrociata di progettualità correlate tra di loro e capaci di mettere a sistema risorse, anche molto differenti, ma in grado di restituire una visione d'insieme completa e a forte carattere innovativo. Come considerato nelle altre parti le linee d'azione sono state progettate in modo integrato, ma anche in modo che possano apportare benefici al territorio già fin dalla loro realizzazione individuale. Pertanto il progetto SiVal si presta ad una lettura finanziaria che può definirsi disaggregata per proposta progettuale, in cui si rende comunque utile valutare le relazioni con gli investimenti del territorio in progetti trasversali, direttamente collegati alle proposte di SiVal. Questi aspetti sono sintetizzati, dal punto di vista economico, nella Tabella 1. e dal punto di vista cronologico (cronoprogramma di sintesi) nella Tabella 2.

La fattibilità progettuale si presta anche ad una lettura finanziaria articolata nelle varie componenti di costo e in particolare per tipologie (strutture, strumenti, immateriale) mentre la sezione dei ricavi, data la natura fortemente pubblica del progetto, è costituita dall'integrazione e/o nuova definizione dei servizi alla popolazione e alle amministrazioni locali coinvolte.

**Tabella 1. Piano economico finanziario di sintesi delle linee d'azione SiVal e relazioni con i progetti trasversali del territorio direttamente collegati**

PROGETTUALITA'		CONTRIBUTO DA PROGETTO SIVAL	INVESTIMENTI DAL TERRITORIO	% CONTRIBUTO SIVAL	TOTALE INVESTIMENTI
C1	Cittadinanza e governance - Tavolo intercomunale	€ 15.000,00	Non monetizzabile	100,00%	€ 15.000,00
C2	Cittadinanza e governance - Geoportale di valle	€ 45.000,00	Non monetizzabile	100,00%	€ 45.000,00
M1	Mobilità – Bikecenischia	€ 210.000,00	Non monetizzabile	100,00%	€ 210.000,00
S1	Sanità – Maison santé	€ 365.000,00	€ 3.200.000,00	10,24%	€ 3.565.000,00
S2	Sanità – Sana mobilità	€ 33.000,00	€ 18.000,00	64,71%	€ 51.000,00
SF1	Scuola - Scuola montana	€ 55.000,00	€ 2.152.000,00	2,49%	€ 2.207.000,00
T1	Turismo - Land Manager	€ 36.000,00	€ 900.000,00	3,85%	€ 936.000,00
T2	Turismo - Alte, basse e antiche vie	€ 15.000,00	€ 100.000,00	13,04%	€ 115.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 774.000,00</b>	<b>€ 6.370.000,00</b>	<b>10,85%</b>	<b>€ 7.134.000,00</b>

**Tabella 2. Cronoprogramma quinquennale di sintesi delle linee d'azione del progetto SIVaI**

	Attività (n° riferito ai punti precedenti)	2016		2017		2018		2019		2020	
C1 Tavolo intercomunale permanente	Formalizzazione della nascita del tavolo	■									
	Processo di concertazione tra le amministrazioni		■	■							
	Processo di concertazione tra soggetti territoriali allargati			■	■	■	■	■	■	■	■
	Attivazione delle progettualità			■	■	■	■	■	■	■	■
C2 Geoportale di valle	Definizione della struttura del portale (funzioni e interfaccia)	■									
	Costruzione e caricamento dati del portale		■	■							
	Collaudo con simulazione delle attività procedurali			■	■	■	■	■	■	■	■
	Attivazione del portale			■	■	■	■	■	■	■	■
M1 Bikenischia	Verifica dello standard dei percorsi	■									
	Progettazione (di interventi su tratti stradali e dei punti e-bike)		■	■							
	Gara d'appalto e infrastrutturazione del sistema bike-sharing			■	■						
	Animazione territoriale				■	■					
	Avvio del servizio e della fase gestionale				■	■	■	■	■	■	■
S1 Maison santé	Attività di progettazione della struttura Maison Santé			■	■						
	Predisposizione e indizione della gara d'appalto					■					
	Costruzione e collaudo delle strutture					■	■	■	■		
	Installazione e collaudo dei macchinari tecnici									■	
	Inizio attività e fase di gestione									■	■
S2 Sana mobilità	Analisi dei profili di salute e della domanda, stesura regolamentazione del servizio	■	■								

Attività (n° riferito ai punti precedenti)	2016		2017		2018		2019		2020	
Acquisto mezzo per il trasporto										
Predisposizione e pubblicazione del bando per la gestione del servizio										
Inizio del servizio e della fase di gestione										
SF1 Scuola montana										
Progettazione esecutiva										
Indizione gara d'appalto										
Realizzazione plesso scolastico e collaudo										
Collaudo e definizione dei contenuti qualitativi dell'offerta formativa										
Inizio attività scolastica nel nuovo plesso										
T1 Land Manager										
Costruzione della rete dei soggetti territoriali										
Raccolta delle esigenze e proposte da parte dei soggetti della rete										
Definizione delle modalità di intervento gestionali del Land Manager e della rete di imprese										
Costituzione e attivazione del soggetto gestore della rete										
T2 Alte, basse e antiche vie										
Mappatura con sistema GPS dei percorsi e definizione dello stato di fatto dei sentieri										
Individuazione modalità di intervento per eventuali tratti non in sicurezza										
Progettazione e realizzazione interventi (cartellonistica, arredo, materiale informativo)										
Inaugurazione tratti di sentieri didattici (sentiero dei gufi) e promozione degli itinerari										

La realizzazione delle progettualità strategiche per i servizi individuate da SiVal è subordinata dalla compartecipazione di un duplice apporto in termini di contributi: la componente territoriale disponibile e presente nelle singole proposte progettuali con differenti apporti riconducibili principalmente a strutture (disponibili, in fase di realizzazione o in progetto) e al capitale strumentale e immateriale, con particolare riguardo alle reti già presenti sul territorio, a cui si aggiunge l'apporto di una seconda e decisiva componente (nella tabella: contributo da progetto SiVal) a carattere economico, tecnico e scientifico volta a supportare e garantire la riuscita delle iniziative proposte.

Le singole progettualità considerate (Tabella 1. e Tabella 2.) in modo disaggregato presentano tutte una loro autonomia attuativa, capace di garantire la fattibilità e l'efficacia della singola misura o di un gruppo di queste.

Per considerare l'attuabilità dei singoli progetti proposti si è provato a incrociare la lettura della Tabella 1., inerente il piano economico, con la Tabella 2., legata al cronoprogramma temporale. Sono emersi come fattori di lettura delle azioni:

- il periodo di attuabilità del progetto
- la complessità del progetto,
- la dipendenza da dinamiche esterne
- i costi del progetto.

In base a questi criteri di valutazione è possibile suddividere i progetti in tre differenti gruppi:

- il primo presenta tempi di attuazione contenuti ed un livello misurato di complessità del progetto;
- il secondo si connota per tempi di attuazione più lunghi (superiore all'anno) e il grado di gestione delle fasi del progetto è superiore rispetto al primo gruppo;
- il terzo gruppo ha tempi di attuazione lunghi, prevede investimenti di grande rilevanza e le variabili per la realizzazione del progetto sono molteplici.

### **Gruppo 1: tempi di attuazione contenuti e livello misurato di complessità del progetto**

Appartengono a questo primo gruppo i progetti legati ai temi della governance e del turismo; i progetti di questo gruppo possono essere attuabili in tempi brevi e riguardano risorse immateriali e digitali, con un uso importante delle informazioni e del ruolo che ricopre la gestione delle risorse esistenti e latenti.

#### **→ C1 Cittadinanza e governance - Tavolo intercomunale**

#### **(Contributo da progetto SiVal 15.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Formalizzazione della nascita del tavolo, Processo di concertazione tra le amministrazioni, Processo di concertazione tra i soggetti territoriali allargati, Attivazione delle progettualità

Il tavolo intercomunale garantisce la possibilità di avere una cabina di regia per la serie delle altre progettualità indicate (per ulteriori approfondimenti vedasi parte seconda, paragrafo 1.), diventa pertanto basilare la definizione e la relativa gestione di uno strumento stabile con obiettivi e modalità operative chiare, capace di affiancare le amministrazioni sui molteplici aspetti che gli enti locali intendono affrontare.

### **→ C2 Cittadinanza e governance - Geoportale di valle**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 15.000 + 30.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: definizione della struttura del portale (funzioni e interfaccia), costruzione e caricamento dati del portale, collaudo con simulazione delle attività procedurali e attivazione del portale.

La realizzazione del geoportale di valle è un investimento il cui ammortamento deve essere idealmente ripartito tra tutti i soggetti che partecipano alla fase di definizione della struttura (amministratori, dipendenti pubblici, associazioni, associazioni di categoria). L'investimento deve pertanto essere considerato

### **→ T1 Turismo - Land Manager**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 36.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Costruzione della rete dei soggetti territoriali, Raccolta delle esigenze e proposte da parte dei soggetti della rete, Definizione delle modalità di intervento gestionali del Land Manager e della rete di imprese, Costituzione e attivazione del soggetto gestore della rete.

La figura del Land Manager prevista dal progetto T1 si avvale dell'appoggio di strutture esistenti destinati alla ricezione e all'animazione culturale locale. Il percorso individuato dal progetto prevede l'accompagnamento per più anni alle realtà territoriali al fine di implementare e consolidare segmenti economici sottoutilizzati (per ulteriori approfondimenti vedasi parte prima, paragrafi 1. e 2.); lo scenario turistico attuale (uno tra i pochi settori in crescita) sia a livello nazionale che regionale e locale consolida il carattere strategico del progetto.

### **→ T2 Turismo - Alte, basse e antiche vie**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 15.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Mappatura con sistema GPS dei percorsi e definizione dello stato di fatto dei sentieri, Individuazione delle modalità di intervento per eventuali tratti non in sicurezza, Progettazione e realizzazione interventi (cartellonistica, arredo, materiale informativo), Inaugurazione tratti di sentieri didattici (sentiero dei gufi) e promozione degli itinerari.

Il progetto T2- alte, basse e antiche vie, determina situazioni sinergiche tra sistema escursionistico, realtà economiche locali, patrimonio storico e naturalistico; le amministrazioni stanno investendo in nuovi modi per far dialogare il capitale storico e naturalistico con i percorsi didattici/tematici (valorizzazione del tratto originale della via antica reale di Francia e del sentiero dei gufi) promuovendosi in campo internazionale su specifici settori turistici (naturalistico e scolastico).

## **Gruppo 2: tempi di attuazione e grado della complessità progettuale medi**

Il gruppo ricomprende le proposte progettuali legate a differenti aspetti della mobilità; si tratta di servizi avviabili in tempi a medio termine connotati da fasi per la realizzazione degli interventi di non immediata attuazione. I costi del progetto presentano una certa rilevanza. Il livello di trasferibilità è alto.

### **→ M1 Mobilità - Bikenischia**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 210.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Verifica dello standard dei percorsi, Progettazione (di interventi su tratti stradali e dei punti e-bike), Gara d'appalto e infrastrutturazione del sistema bike-sharing, Animazione territoriale, Avvio del servizio e della fase gestionale.

Il progetto è candidabile per un cofinanziamento legato ai progetti Alcotra-Interreg; attualmente l'Unione dei Comuni Bassa Valle Susa sta predisponendo un progetto per il cicloturismo in Valle di Susa.

### **→ S2 Sanità – Sana mobilità**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 15.000 +5.000 +13.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Analisi dei profili di salute e della domanda, stesura regolamentazione del servizio, Acquisto mezzo per il trasporto, Predisposizione e pubblicazione del bando per la gestione del servizio, Inizio del servizio e della fase di gestione.

Nella fase di attività del servizio è prevista una co-partecipazione economica da parte dell'utente così da rendere fattibile nei costi la gestione del servizio. I costi per la gestione risultano comunque contenuti.

## **Gruppo 3: tempi di attuazione lunghi o alti costi**

Il terzo gruppo di progetti prevede tempi di attuazione lunghi, alti costi per la realizzazione, livello della trasferibilità media e alta specificità degli interventi.

### **→ S1 Sanità – Maison Santé**

#### **(Contributo da progetto SIVaI 365.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: attività di progettazione della struttura Maison Santé, predisposizione e indizione della gara d'appalto, costruzione e collaudo delle strutture, installazione e collaudo dei macchinari tecnici, inizio attività e fase di gestione.

Il progetto è dipendente dall'erogazione di un mutuo necessario per la costruzione dell'edificio destinato ad ospitare residenze social housing, servizi (poliambulatorio) e attività commerciali al dettaglio; oltre al mutuo richiesto

dall'amministrazione locale sono previsti investimenti di soggetti economici locali per attività commerciali.

→ **SM1 Scuola – scuola montana**

**(Contributo da progetto SIVaI scuola 15.000 + 40.000 euro)**

Principali fasi di attuazione: Progettazione esecutiva, Indizione gara d'appalto, Realizzazione plesso scolastico e collaudo, Collaudo e definizione dei contenuti qualitativi dell'offerta formativa, Inizio attività scolastica nel nuovo plesso.

Il contributo garantisce un'offerta di qualità per una scuola "territorializzata" capace di coinvolgere le sedi decentrate delle altre realtà comunali, oltre a quella che ospita la sede centrale del nuovo plesso scolastico, attraverso laboratori finalizzati ad attività scolastiche e a momenti di formazione per la collettività (esempio laboratorio di agricoltura e di intaglio del legno).

## Conclusioni

### *1. Descrizione del risultato delle valutazioni condotte*

Le linee d'azione intraprese dal progetto SIVal hanno tentato di integrare tra loro aspetti importanti su cui puntare per uno sviluppo locale integrato e sostenibile nel tempo.

In particolare nelle azioni legate alla cittadinanza e la governance, il tavolo intercomunale permanente determina la costituzione di un ambito intercomunale in cui collaborare per la programmazione e la politica locale, creando un valore aggiunto locale sia per quanto riguarda l'efficienza territoriale, sia per migliorare la promozione territoriale e l'attrattività. Il rafforzamento della dimensione intercomunale è un primo livello di innovazione procedurale, ed è inoltre alla base delle successive delineazioni progettuali, nonché obiettivo principale del progetto per quanto concerne l'uso e la programmazione ottimale dei servizi in ambito montano, riducendo il costo marginale dell'offerta e aumentandone i caratteri di efficacia.

La costituzione di un geoportale di valle, articolato su una serie di funzioni, dal supporto tecnico, all'offerta online di servizi per i cittadini, alla distribuzione dati per i soggetti locali od i turisti, utilizzabili trasversalmente per varie esigenze, rafforza attraverso la telematica la coesione territoriale, riducendo (in parte) i caratteri di isolamento e al contempo permettendo la promozione territoriale. Così come nel progetto della Maison santé, anche il progetto del geoportale di valle tenta di trasferire parte dell'esperienza francese delle Maison de Services Publics nel contesto della Val Cenischia, in un progetto che tenti già nel breve-medio periodo di ottenere risultati. Il caso francese certamente possiede una strutturazione articolata del sistema territoriale, dal livello regionale al livello locale, associata a politiche ventennali di lungo periodo, che permette una certa efficacia determinata da economie di scala e replicabilità. Nel nostro contesto il tentare di replicare l'esperienza dal basso portando questo tipo di innovazione dovrà essere progettato e seguito adeguatamente, considerando l'assenza di una strutturazione territoriale e di attori coinvolti come nel caso francese.

A seguire il tema della mobilità si pone in modo trasversale alle varie pratiche, dalla modalità di spostamento dei soggetti locali alla mobilità applicata per gli outsiders (sostanzialmente turisti), esplicitato dal progetto Bikenischia ma collegato anche al progetto Sana mobilità del tema sanità e alla scuola montana. Le principali innovazioni sono di due tipi:

- offrire una mobilità alternativa (sostanzialmente Bikenischia) utile sia alla popolazione residente che ai visitatori e gli escursionisti, progettata attraverso biciclette elettriche diffuse nell'ambito di progetto e percorsi ciclabili;

- consentire un rafforzamento della mobilità verso servizi sensibili, quali quello scolastico e sanitario, riducendo quindi i caratteri di isolamento verso questi.

Accanto a questi progetti, i due progetti della Maison santé e della scuola montana si relazionano direttamente a progetti già avviati dal territorio, legati alla predisposizione di strutture ad hoc per rafforzare l'offerta di zona. Nel caso di SIVal si è tentato di portare innovazione diretta in termini di organizzazione spaziale del servizio (organizzazione in una struttura policentrica, da Susa o gli altri territori limitrofi verso gli altri Comuni della Val Cenischia, e non necessariamente viceversa) e di caratterizzazione qualitativa, per quanto attiene la tipologia di servizi sanitari direttamente offribili in loco e la tipologia di offerta scolastica, in grado di attrarre alunni dai Comuni delle porzioni più prossime della Valle di Susa, in relazione ai bacini di utenza ottimali considerati nella sezione analitica.

Relativamente al turismo, come individuato nell'analisi SWOT, le problematiche principali sono legati alla promozione territoriale e la possibilità di rendere attrattive le risorse territoriali, motivo per cui la costituzione di un Land Manager, ovvero un esperto in grado di consolidare le reti locali permettendo di valorizzare il territorio attraverso misure di promozione e commercializzazione, è una prima azione utile. Questo sempre in un'ottica di promozione sistemica, coordinata in un'ottica intercomunale e definita sulla base della valorizzazione delle risorse locali endogene.

Dal punto di vista del patrimonio montano, un primo passo (direttamente relazionato alla costituzione della sezione cartografica e di dati spaziali del geoportale) è quello della progettazione di sentieri che consentano la frequentazione della montagna, sia per la popolazione locale o dei Comuni limitrofi, sia dei turisti in visita per escursionismo o altro. Considerando la ricca dotazione di risorse naturali, attraverso un supporto promozionale adeguato la proposizione di percorsi differenziati per le varie esigenze, dalla fruizione dell'alta montagna ai percorsi per la conoscenza delle specie endemiche floristiche e faunistiche può costituire un utile gradino di lancio dell'ambito intercomunale verso il pubblico, così come trasferibile da altre esperienze (riscoperta di sentieri tipici di nuove forme di turismo in aree rivitalizzate in Valle Po, o in valli trentine come la Val di Cembra). Relazioni dirette sono rinvenibili con i progetti di mobilità di Bikenischia e la possibilità di ottenere (tramite il geoportale) materiale informativo utilizzabile direttamente sul campo tramite GPS e strumentazione digitale, da sistemare fisicamente sui tracciati in modo da consentire (tramite segnaletica con Qrcode) di seguire percorsi ad hoc con uso di "racconti territoriali".

## 2. Descrizione di indicatori di valutazione generale

Come considerato nella sezione di fattibilità, le varie linee d'azione del progetto SIVal sono state ipotizzate considerando sia l'efficacia derivata dalla loro integrazione nel territorio, sia la possibilità di progettarle e realizzarle individualmente, aspetti per i quali si rendono utili le considerazioni della parte 3. Certo alcune linee d'azione sono legate (da cronoprogramma e in relazione ai costi) a tempi di realizzabilità diverse, ma considerando la proposizione di alcune linee già nel breve termine è possibile investire sull'applicabilità del progetto SIVal a partire da esse. Per la realizzabilità delle singole linee d'azione ci si può certamente riferire a indicatori di performance specifici, ipotizzabili di caso in caso, delineati di seguito.

Indicatori di valutazione ipotizzabili per ogni linea d'azione del progetto SIVal:

→ **indicatori complessivi:** due indicatori sono utilizzabili per determinare il grado di prestazionalità dei servizi offerti, indipendentemente dalla linea d'azione: possibilità di interagire con servizi diversi nell'arco dello stesso spostamento (per ottenere informazioni sulla raggiungibilità dei servizi materiali), livello di soddisfacimento dei diversi tipi di servizio (per ottenere un indice di gradimento sia legato alla qualità della prestazione che alla comodità e la velocità), entrambi monitorabili tramite sondaggio a campione.

Per ogni singola azione invece:

### → Cittadinanza e governance

- **C1. Tavolo intercomunale permanente e definizione del piano strategico:** quantità media mensile degli incontri del tavolo, efficacia decisionale degli incontri (decisioni operative intraprese a livello intercomunale), risparmio economico rispetto ai periodi precedenti, numero di stakeholders e soggetti tecnici coinvolti nei tavoli, efficacia del coinvolgimento degli esperti nelle decisioni di tipo tecnico (quantificabile al termine delle fasi decisionali).
- **C2. Geoportale di valle:** numero di servizi online utilizzati da cittadini, riduzione del tempo medio di accesso all'ottenimento di servizio, quantità di download di dati e geodati, indice di frequentazione del sito web da parte di popolazione esterna (verificabile tramite Alexa), tipologie di utenti connesse al servizio.

### → Mobilità

- **M1. Bikenischia:** numero di utenti medi giornalieri, settimanali e mensili (in modo da computare i picchi di sovrautilizzo e le fasi di sottoutilizzo), percorsi di maggiore frequentazione (monitorabile tramite punti GPS rilevabili, a campione o tramite proposta all'utente), livello di soddisfacimento medio del servizio da parte degli utenti,

quantità di emissioni inquinanti evitate dall'utilizzazione del mezzo alternativo.

#### → Sanità

- **S1. *Maison santé. Assistenza ambulatoriale di valle e analisi diagnostiche di base***: quantità di utenti giornalieri, settimanali e mensili, tipologia di utenti per sesso e fascia di età, servizi sanitari richiesti (grado e tipologia), risparmio (monetario e temporale) rispetto all'utilizzazione dei servizi di altri Comuni.
- **S2. *Sana mobilità. Collegamento e mobilità capillare di valle per servizio sanitario***: quantità di passaggi giornalieri, settimanali e mensili (utili in questo caso per ricostruire anche un valore stagionale), km medi percorsi per ogni viaggio (indice del grado di dispersione dell'utenza), indice di affollamento di utenti delle corse (per fasce orarie e giornaliero).

#### → Scuola

- **SF1. *Scuola montana. Riformulazione dell'offerta scolastica e della formazione di valle***: numero di studenti iscritti, provenienza degli iscritti (indice di attrattività del servizio), qualità dell'offerta formativa (espressa nelle specificità di corsi di approfondimento ed extra curricolari), qualità dei servizi di prescuola (tramite sondaggio diretto), quantità di studenti collegati tramite scuolabus, km giornalieri percorsi, livello di efficienza economica (calcolabile tramite confronti con altre strutture e considerando la situazione pregressa).

#### → Turismo

- **T1. *Land Manager***: quantità di reti attivate o consolidate, numero di soggetti coinvolti in progetti, numero di progetti attivati, qualità dei progetti attivati (per tipologie ed impatto economico), relazioni con le risorse locali (numero di stakeholders coinvolti e remunerazione diretta e indiretta derivata dall'uso delle risorse locali), sostenibilità temporale delle azioni intraprese (durata media), quantità e tipologia delle relazioni con il tavolo intercomunale, aumento dell'attrattività territoriale derivata dalle attività del Land Manager (calcolabile attraverso i flussi, materiali e immateriali, legati a progetti per il quale si è reso significativo).
- **T2. *Basse, alte, antiche vie***: livello di fruizione dei percorsi (calcolabile sia in modo diretto, tramite monitoraggio stagionale, che indiretto, tramite indicatori di utilizzazione delle strutture e dei servizi locali), quantità e fonte delle citazioni dei percorsi in quotidiani, riviste e siti online, numero di attività organizzate sui percorsi da associazioni e gruppi di interesse.

### 3. *Esame delle eventuali criticità*

La complessità dei progetti presentati in SIVal determina un'articolazione delle potenziali criticità, riconducibili a fattori esterni alle dinamiche previste dal progetto:

- Nuovi riferimenti normativi capaci di incidere, soprattutto sulla disponibilità e sulle modalità di gestione delle risorse, nelle fasi progettuali a carico delle realtà pubbliche locali (es. bandi, gare d'appalto e incarichi)
- Il modificarsi degli scenari esterni di riferimento con le conseguenti alterazioni dei rapporti e della disponibilità delle risorse attualmente reperibili esternamente rispetto l'area e preventivati per i singoli progetto (es. cofinanziamenti, disponibilità di enti/soggetti). Rientra in questo specifica situazione il caso della Maison Santé per la quale è prevista la costruzione di un nuovo edificio destinato a servizi e a residenze per il social housing; l'attuabilità del progetto è direttamente dipende dalla disponibilità del soggetto erogatore del mutuo con il quale si andrebbe a ripagare il costo che riguarda la costruzione del nuovo edificio;

A queste condizioni si aggiungono le criticità generate dall'alterarsi delle dinamiche interne così come previste. Queste criticità possono essere ricondotte a:

- Il cambio delle istanze politiche, ed in particolare degli amministratori locali che rappresentano all'interno del progetto SIVal il principale cardine per l'attuazione delle iniziative intraprese per la realizzazione di servizi per le realtà di montagna;
- Il rispetto delle tempistiche dovuto dall'adempimento delle procedure burocratico- amministrative così come previste nelle specifiche fasi progettuali, soprattutto nei casi in cui sono coinvolti i soggetti pubblici;
- La non più utilizzabilità di risorse attualmente messe a disposizione dalle realtà locali per via dell'alterarsi delle condizioni interne (necessità di una immediata disponibilità di risorse quali ad esempio risorse economiche, locali, attrezzature).

## Bibliografia

- Barcacci F., Cappellin F. (a cura di), *Le imprese di servizi alla produzione*, IRER, Franco Angeli, Milano, 1990.
- Bätzing W., *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Bollati-Boringhieri, Torino, 2005.
- Cannata G., Folloni G., Gorla G. (a cura di), *Lavorare e vivere in montagna. Svantaggi strutturali e costi aggiuntivi*, Istituto Nazionale della Montagna, Bologna, 2007.
- Cavenago D., Mezzanzanica M., *Scienza dei servizi. Un percorso tra metodologie e applicazioni*, Springer-Verlag, Milano, 2010.
- CENSIS, *Produrre in Montagna: il ruolo delle filiere nella nuova economia montana*, 2007, <http://www.enricoborghi.it/gems/RappFinCENSIS.pdf> (ultimo accesso il 31/10/2015).
- Centro Italiano Studi Superiori sul Turismo (CST), *Sviluppo turistico e territori lenti*, Franco Angeli, Milano, 2009.
- Coe C. K., *Handbook of Urban Services: A Basic Guide for Local Governments*, M.E. Sharpe Publisher, Armonk (NY), 2009.
- Conti G., Fagarazzi L., "Sustainable Mountain Development and the key – issue of Abandonment of Marginal Rural Areas", in *The European Journal of Planning*, 2004, <http://www.planum.net/sustainable-mountain-development-and-the-key-issue-of-abandonment-of-marginal-rural-areas> (ultimo accesso il 31/10/2015).
- Conti S., Dematteis G., Lanza C., Nano F., *Geografia dell'economia mondiale*, Libreria Utet, Novara, 2006.
- Corrado F., Dematteis G., Di Gioia A. (a cura di), *Nuovi montanari. Abitare le Alpi nel XXI secolo*, Franco Angeli, Milano, 2014.
- Dematteis G., "Polycentric urban regions in the Alpine Space", in *Urban Research and Practice*, n.2 (1), 2009.
- Dematteis G., "Città delle Alpi: distinte e connesse. Apertura responsabile per un'evoluzione autonoma e sostenibile dei sistemi alpini", in *Economia trentina*, Dossier supplemento al n.2/3 "Ripensare la montagna", 2010, pp. 56-62.
- Dematteis G. (a cura di), *Montanari per scelta. Indizi di rinascita nella montagna piemontese*, Franco Angeli, Milano, 2011.
- Di Gioia A., *Prospettive di sviluppo dei sistemi urbani delle Alpi. Analisi spaziale del ruolo dei servizi*, Politecnico di Torino, Tesi di dottorato, Torino, 2012.
- Di Gioia A. (2013), "Integrare le Alpi sulla base del rafforzamento dei servizi, dell'occupazione e di nuove forme dell'abitare – Integrating the Alps through the improvement of services, employment, and new forms of living", in

- Varotto M., Castiglioni B. (Eds.), *Di chi sono le Alpi? / Whose Alps are these*, Padova University Press, Padova, 142-154.
- Favry E., Pfefferkorn W., "The Alps in 2020: Cultural landscapes between the growth of urban agglomerations and the spread of wilderness areas", in *Révue de Géographie Alpine*, 93, 2005 (n°2), pp. 47-54.
- Jodha N.S., "L'attività Agricola nelle aree montane", in Messerli B., Ives D. (a cura di), *Mountains of the world. A global priority*, Edizioni Tararà, Verbania, 2000b, pp. 307-331.
- Martinelli F., Gadrey J., *L'economia dei servizi*, Il Mulino, Bologna, 2000.
- Perlik M., "The Specific of Amenity Migration in the European Alps", in Moss L.A.G (a cura di), *Amenity Migrants. Seeking and Sustaining Mountains and Their Cultures*, CABI Publishing, Wallingford (UK), 2006, pp. 215-231.
- Pumain D., "Quel role pour les villes petites et moyennes des regions périphériques?", in *Révue de Géographie Alpine*, n.2 (speciale), 1999 (in coedizione con «Geographica Bernensia» per la Conferenza internazionale «Die Zukunft der Alpenstädte in Europa» di Villach, Grenoble), pp. 167-184.
- PUSEMOR, *Rapporto finale del progetto Interreg III B PUSEMOR*, 2007, <http://www.alpine-space.org/temp-results136.html> (ultimo accesso il 31/10/2015).
- Raffestin C., "Un enjeu européen: vivre, penser, imaginer les Alpes", *Revue de Géographie Alpine*, 87 (1), 1999, pp. 21-30.
- Ruffini F., "Proposte di sviluppo sostenibile per le Alpi", in Uncem Piemonte, +*Su montagna. Per un futuro all'altezza*, Atti del convegno tenutosi dal 6 all'8 dicembre 2008 a Torino, Torino, 2009, pp. 85-104.
- Stalder U., "Service Public im Berggebiet Verbessern", in *Montagna*, 1, 2, 2006a, pp. 26-27.
- Stalder U., "Public Services in Mountain Regions", paper presentato al convegno *Montespon. Seminar for transnational exchange and networking on mountain topics*, Lucerna, 5-6 settembre, 2006b.
- Zanon B., "Percorsi di sviluppo sostenibile nel territorio alpino", in *Territorio*, 17, 2001, pp. 51-63.