

**PIANO
STRATEGICO
METROPOLITANO
TORINO 2024|2026**

**EVENTO DI
COPIANIFICAZIONE:
DALLE STRATEGIE
ALLE AZIONI
REPORT**

20.12.2023

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. OBIETTIVI E STRUTTURA DELL'EVENTO	3
3. PROGRAMMA DELLA GIORNATA	4
4. GLI INTERVENTI IN PILLOLE	5
5. LE DECLINAZIONI NELLE 11 ZONE OMOGENEE	6
ZONA 1 – TORINO CITTÀ	7
ZONA 1 – TAVOLO A	7
ZONA 1 – TAVOLO B	11
ZONA 1 – TAVOLO C ZONA 3 – AREA METROPOLITANA TORINO SUD	14
ZONA 2 – AREA METROPOLITANA TORINO OVEST	20
ZONA 4 – AREA METROPOLITANA TORINO NORD	23
ZONA 5 – PINEROLESE	28
ZONA 6 – VALLI DI SUSÀ E SANGONE	32
ZONA 7 – CIRIACESE E VALLI DI LANZO ZONA 8 – CANAVESE OCCIDENTALE	37
ZONA 9 – EPOREDIESE	41
ZONA 10 – CHIVASSESE	44
ZONA 11 – CHIERESE E CARMAGNOLESE	49
6. CONCLUSIONI	54
ALLEGATO 1: SINTESI GRAFICA	55

1. PREMESSA

Il processo di coinvolgimento del territorio finalizzato alla definizione del Piano Strategico Metropolitan (PSM) 2024-2026 prende avvio da una fase di ascolto e consultazione territoriale, orientata alla costruzione di aggregazioni di interesse e convergenze tematiche. A tal fine, è stata avviata una **prima indagine preliminare** volta ad aggiornare il quadro di monitoraggio sul PSM 2021-23¹ e raccogliere alcune valutazioni e prospettive di sviluppo territoriale. La fase di ascolto territoriale si è conclusa con l'evento "Forum Metropolitan" che ha portato ad ampliare il quadro di esigenze e criticità che la prossima pianificazione strategica dovrà affrontare. I risultati dell'incontro e dell'indagine preliminare sono stati integrati con il lavoro di Ires Piemonte - circa l'analisi socioeconomica e l'indagine finalizzata a consolidare l'orientamento verso lo sviluppo sostenibile del PSM (in coerenza con le missioni delineate dall'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile) - e confrontati con i contenuti degli altri strumenti pianificatori di Città Metropolitana di Torino (anche abbreviato in CMT) - in particolare PTGM e PUMS - andando a confluire in un **position paper**.

Con l'evento "**Dalle strategie alle azioni**" del **5 dicembre 2023** ha preso avvio la **fase di co-pianificazione** con l'obiettivo di avviare un confronto con ciascuna delle 11 Zone omogenee circa le strategie (e relative azioni) considerate prioritarie e la declinazione territoriale delle stesse.

2. OBIETTIVI E STRUTTURA DELL'EVENTO

La discussione ha preso avvio dalla presentazione delle strategie riviste da Città Metropolitana alla luce dell'analisi di IRES Piemonte - circa il riorientamento del PSM verso lo sviluppo sostenibile (in coerenza con le missioni delineate dall'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile) - e del quadro condiviso delle nuove esigenze emerso dalle interviste alle principali categorie di attori territoriali e dall'evento di ascolto "Forum metropolitano" del 10 novembre. Il pubblico è stato poi invitato a riflettere su quali strategie e azioni siano prioritarie per il proprio territorio e come queste si declinino a livello locale, tenendo in considerazione anche gli altri progetti o programmi in essere, le reti di soggetti già attivi o potenzialmente attivabili e segnalando eventuali fattori abilitanti e precondizioni necessarie per la loro implementazione. Per poter lavorare a livello territoriale, l'incontro è stato strutturato dividendo il pubblico in tavoli di lavoro, ciascuno dei quali corrispondente ad una delle 11 Zone omogenee dell'area metropolitana. I tavoli si sono svolti **simultaneamente** e **in presenza** in diverse sedi dislocate sul territorio, secondo la seguente suddivisione:

¹ <http://www.torinometropoli.it/cms/sviluppo-economico/piano-strategico/psm21-23>

- **Zona 1** (Torino Città), **Zona 2** (Area Metropolitana Torino Ovest), **Zona 3** (Area Metropolitana Torino Sud) e **Zona 4** (Area Metropolitana Torino Nord) - Sede: Città Metropolitana di Torino
- **Zona 5** (Pinerolese) - Sede: Comune di Pinerolo
- **Zona 6** (Valli di Susa e Sangone) - Sede: Comune di Condove
- **Zona 7** (Ciriacese-Valli di Lanzo) e **Zona 8** (Canavese occidentale) - Sede: Comune di Ciriè
- **Zona 9** (Eporediese) e **Zona 10** (Chivassese) - Sede: Comune di Strambino
- **Zona 11** (Chierese-Carmagnolese) - Sede: Comune di Riva presso Chieri

Ciascun tavolo ha previsto **due sessioni di discussione**: la prima volta a individuare le strategie del PSM maggiormente rilevanti per ogni Zona omogenea, la seconda volta a riflettere su come le strategie individuate si possano declinare sul territorio e su cosa sia necessario per la loro implementazione. Le sessioni di discussione sono state facilitate da figure esperte, che hanno riportato quanto emerso ad una regia centrale, incaricata di sistematizzare i risultati in un'unica sintesi trasversale, presentata nella sessione plenaria conclusiva. Nell'**Allegato 1** è possibile prendere visione della sintesi grafica dei risultati.

Inoltre, è stata garantita la possibilità di ascoltare da remoto la plenaria iniziale (di introduzione ai lavori e di presentazione delle strategie) e la plenaria conclusiva (di illustrazione dei risultati).² All'incontro hanno preso parte **120 persone** in presenza (suddivise nelle varie sedi), mentre si sono collegate online per ascoltare le plenarie **84 persone**. In ciascuna sede è stato/a presente un/a referente di CMT che ha seguito i lavori ed è stato a disposizione per fornire eventuali informazioni utili alla discussione.

3. PROGRAMMA DELLA GIORNATA

9:15	9:30	Accesso e registrazione presenze
9:30	9:40	PLENARIA: Saluti istituzionali e introduzione ai lavori
9:40	10:00	LE STRATEGIE E LE AZIONI PER IL PSM 2024-2026
10:00	10:10	SUDDIVISIONE IN TAVOLI / SPOSTAMENTO AI TAVOLI
10:10	10:30	SESSIONE 1. Quali tra queste strategie sono prioritarie per la vostra Zona?
10:30	11:20	SESSIONE 2 (1° parte). Concentrandosi sulle strategie (e relative azioni) prioritarie, come si declinano e come possono essere implementate nei singoli territori?
11:20	11:25	PAUSA
11:25	12:10	SESSIONE 2 (2° parte)
12:10	12:20	PAUSA
12:20	13:00	PLENARIA: Restituzione dei temi emersi e conclusione dei lavori

² La **registrazione** integrale dell'evento è disponibile al seguente link: <https://youtu.be/CV2BGRTotC8>

4. GLI INTERVENTI IN PILLOLE

SONIA CAMBURSANO | Consigliera metropolitana delegata a Sviluppo economico, Attività produttive, Turismo e Pianificazione strategica

La Consigliera ha introdotto la giornata presentando il ruolo del PSM come strumento volto ad elaborare un progetto di sviluppo del territorio metropolitano ed assicurarne l'attuazione, attraverso l'individuazione di strategie ed azioni concrete ed effettivamente realizzabili. Successivamente, ha ribadito come, secondo quanto previsto dalle Linee di indirizzo approvate dal Consiglio metropolitano a maggio 2023, il documento di pianificazione 2024-2026 riproporrà la medesima macrostruttura dell'attuale in quanto coerente con la struttura del PNRR, che rappresenterà fino al 2026 la principale fonte di finanziamento per i progetti di sviluppo locale. Al contempo, è stato chiarito come il nuovo processo di pianificazione strategica sarà finalizzato ad integrarne e svilupparne i contenuti, costruendo la convergenza rispetto agli obiettivi dell'Agenda per lo sviluppo sostenibile di CMT e aggiornando le strategie e le azioni in funzione delle nuove sfide territoriali.

MATTEO BARBERO | Dirigente del Dipartimento di Sviluppo Economico

Dopo aver delineato gli obiettivi e le macro-fasi del processo di coinvolgimento del territorio, con i relativi esiti, Matteo Barbero ha presentato il *position paper* come documento che **integra ed aggiorna le strategie e le azioni** del PSM vigente alla luce di: a) **interviste in profondità**, condotte a Portavoce e Vice Portavoce delle Zone Omogenee e a stakeholder locali; b) evento di ascolto "Forum metropolitano" del 10 novembre 2023; c) **contributi spontanei** inviati tramite modulo online/via mail; d) **analisi circa il riorientamento del Piano verso lo sviluppo sostenibile** (in coerenza con le missioni delineate dall'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile).

Si è passati poi ad illustrare le finalità e l'organizzazione dell'evento di ascolto, i criteri di scelta delle sedi e la metodologia, presentandone i quesiti di ciascuna sessione di discussione:

SESSIONE 1. Quali tra queste strategie sono prioritarie per la vostra Zona?

SESSIONE 2. Concentrandosi sulle strategie (e relative azioni) prioritarie, come si declinano e come possono essere implementate nei singoli territori?

È stato poi spiegato come per tutte le strategie che, per ragioni di tempo, non hanno potuto essere approfondite, sarà possibile comunque inviare i propri suggerimenti attraverso il modulo online disponibile sul sito di Città Metropolitana.³ Infine, passando a presentare le strategie per il PSM 2024-2026 riviste da CMT, è stato illustrato come le principali modifiche riguardassero il riorientamento delle

³ <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/sviluppo-economico/piano-strategico/verso-nuovo-psm>

strategie e delle azioni verso obiettivi di sviluppo sostenibile e verso modelli di produzione e consumo circolari. È stata inoltre posta una maggior attenzione al tema delle governance (multilivello e orizzontale) e alla necessità, trasversale agli Assi del Piano, di prevedere processi più inclusivi e un maggiore coinvolgimento degli stakeholder e della cittadinanza in tutte le fasi di definizione degli interventi e delle politiche. Sono state inoltre inserite nuove strategie relative ad ambiti non presenti o non sufficientemente trattati dal vigente PSM (ad esempio, il tema della cultura o dello sport) e sono state spostate o condensate alcune azioni al fine di renderle maggiormente coerenti con le linee di finanziamento PNRR (ad esempio le azioni riguardanti la qualità dell'aria).

5. LE DECLINAZIONI NELLE 11 ZONE OMOGENEE

La presente restituzione, ai fini dell'utilizzo che ne viene proposto – indagare la declinazione territoriale delle strategie ed azioni riviste da CMT alla luce degli esiti delle fasi precedenti del processo - si focalizza su quanto emerso da ciascun tavolo di discussione. Per ciascuno, si evidenziano le strategie votate come maggiormente rilevanti ai fini della discussione, così come quelle votate come rilevanti ma che si è scelto di non approfondire (per ragioni di tempo). In generale, le discussioni ai tavoli si sono svolte in un clima disteso e costruttivo di partecipazione attiva e vivace interazione tra i/le partecipanti in cui tutti/e hanno potuto portare il proprio punto di vista confrontandosi su diverse posizioni, condividendo istanze e osservazioni circa le domande di discussione proposte. Come previsto dalla metodologia adottata per la facilitazione del gruppo, prima di aprire al dibattito, sono state divulgate le modalità e le regole di ingaggio per il dibattito, ponendo particolare attenzione alla descrizione delle finalità delle due sessioni, alla lettura dei materiali grafici a disposizione (riportanti le strategie e le azioni riviste da CMT), e lasciando poi ai/alle partecipanti la possibilità di votare le strategie più rilevanti (sessione 1) e di scegliere quelle su cui discutere (sessione 2).

La presente restituzione è stata inoltre integrata con tutti i suggerimenti e **contributi spontanei pervenuti dopo l'evento** del 5 dicembre attraverso l'apposito modulo online disponibile sul sito di CMT.

ZONA 1 – Torino Città

Nel caso della Zona 1, hanno partecipato in totale **31 persone**, che sono state suddivise in tre diversi tavoli di lavoro (A, B e C): si è scelto di riportare quanto emerso in forma disaggregata per valorizzare l'eterogeneità dei contributi. Inoltre, per ragioni numeriche, la Zona 3 (avente solo 2 persone in rappresentanza) è stata accorpata durante l'evento ad uno dei tavoli di Zona 1 (tavolo C): in questo caso, la restituzione vedrà restituiti insieme i risultati della discussione, con differenziazioni tra le due Zone qualora esse siano state evidenziate come significative.

Inoltre, si riporta per la Zona 1 un contributo spontaneo di un privato cittadino riguardante la proposta di un progetto per la valorizzazione del territorio legato allo sviluppo della tradizione enogastronomica e agroalimentare, al fine di consolidare e strutturare ancora di più questa vocazione in modo che Torino, e il Piemonte, siano riconosciute come “patria del gusto” a livello mondiale. Legato alla Zona 1 ma trasversale a tutte le altre Zone omogenee, un secondo contributo della Direzione Affari Istituzionali [A02], inteso a fornire suggestioni e spunti di riflessione circa il tema della messa in rete di risorse per lo sport.

ZONA 1 – Tavolo A

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 1 (Tavolo A) ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.4 – Rendere semplice e accessibile la pubblica amministrazione grazie al digitale (4 voti); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.5 – Diventare metropoli circolare (5 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (4 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (4 voti); per l'Asse 5 (inclusione, coesione e attrattività) la 5.4 - Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale (4 voti), per l'Asse 6 (Salute) la 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (4 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (3 voti); 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (2 voti); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (2 voti); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (2 voti); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (3 voti); 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' (3 voto); 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (alta velocità ferroviaria, trasporto aereo, trasporto marittimo) (1 voto); 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che

integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (3 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (2 voti); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (3 voti); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (1 voto); 5.5 – Sostenere l'economia a impatto sociale e l'innovazione sociale (1 voto); 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (2 voti).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.4 – Rendere semplice e accessibile la pubblica amministrazione grazie al digitale

Sul punto 1.4.1 e 1.4.2 – concernenti l'esigenza di semplificare, digitalizzare e innovare i processi e i procedimenti amministrativi nonché di promuovere la creazione di sportelli digitali rivolti al cittadino e lo sviluppo dei servizi pubblici erogati online - Città di Torino ha segnalato come nel 2024 verranno aperti circa 42 sportelli in città atti a supportare le persone con difficoltà digitali. A tal riguardo, **UICI** (Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti A.p.s.) insieme all'**INVAT** (Istituto Nazionale Valutazione Ausili e Tecnologie), si è proposta di supportare, da un punto di vista tecnico, la creazione di **sportelli digitali accessibili**, anche alle persone non vedenti/ipovedenti. Inoltre, al tavolo è emersa la necessità di un rafforzamento del principio "una tantum" (**OOTS – once only technical system**, più semplicemente "once only")⁴ basato sul fatto che i vari uffici pubblici amministrativi possano accedere ad un database condiviso in modo da non dover chiedere sempre gli stessi dati/informazioni all'utente (cittadino/a o impresa) che vi accede (es. indirizzo, codice fiscale, ecc.), riducendo i tempi e snellendo le procedure burocratiche. In termini di connessioni con programmi/progetti, rispetto a ciò, si segnala come a livello nazionale risulterà possibile per il cittadino comune "dialogare" con le cancellerie dei Tribunali attraverso una **piattaforma digitale del Ministero di Grazia e Giustizia**. Rispetto al punto specifico 4.1.4 (Creare una piattaforma di *public procurement* unificata che raccolga la domanda di beni e servizi delle PA metropolitane, al fine di integrare i servizi per i piccoli Comuni) e alla sinergia con progetti territoriali, si segnala come CMT abbia già un ruolo di soggetto "aggregatore" per soddisfare la domanda di alcuni beni e servizi del territorio, che espleta attraverso diversi progetti in essere.

2.5 – Diventare metropoli circolare

Rispetto al tema della circolarità, emerge la necessità di avere un sistema di raccolta dei rifiuti in grado di traguardare gli obiettivi regionali e nazionali. In particolare, rispetto all'azione 2.5.2, volta a rendere il

⁴ Il principio, secondo il quale i cittadini e le imprese forniranno soltanto una volta i propri dati alle autorità pubbliche e queste ultime potranno dialogare, scambiandosi, su richiesta dell'utente, dati e documenti ufficiali, è previsto dal regolamento di esecuzione 2022/1463 della Commissione Europea: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R1463>

sistema di raccolta rifiuti maggiormente omogeneo a livello metropolitano, si propone di attivare i consueti soggetti pubblici al fine creare un **Piano di gestione dei rifiuti**, attualmente mancante, in raccordo tra Città di Torino e Città Metropolitana. Si segnala, inoltre, come i Consorzi di Bacino oggi non esistano più, sostituiti dai **Consorzi di Area Vasta**, termine dunque da aggiornare nel Piano. Sul tema rifiuti, UICI ha segnalato una collaborazione esistente con **Amiat Gruppo Iren** - potenzialmente scalabile sul territorio metropolitano - circa l'**accessibilità delle ecoisole** per persone non vedenti e ipovedenti: trattasi di una sperimentazione che prevede l'applicazione ai cassonetti elettronici di **apposite etichette** con caratteri in rilievo e ad elevato contrasto cromatico.

Infine, rispetto all'azione 2.5.4. (Sostenere il *green public procurement* come strumento di innovazione territoriale per promuovere la formazione di un mercato di beni e servizi ambientalmente sostenibile), CMT ha segnalato come già l'ente coordini una rete di 51 soggetti con l'obiettivo di attuare più efficacemente gli "acquisti verdi".

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Rispetto al punto 3.1.2, legato alla promozione di una connettività reticolare multimodale del TPL, integrando il TPL su ferro e il TPL su gomma, risulta opportuno completare la connettività rendendo **accessibili** tutte le aree per le diverse tipologie di **disabilità**. Questo è uno spunto di riflessione/proposta portata sul tavolo in particolare dall'UICI.

4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio

Rispetto all'azione 4.3.1, riguardante la promozione di una maggiore integrazione di IFP, ITS e lauree professionalizzanti, è emerso come risulti necessario prevedere **attività di formazione flessibili** legate ai bisogni dell'impresa, unendo attività di formazione all'inserimento lavorativo ad attività maggiormente mirate alla formazione rispetto ai bisogni dell'impresa. Rispetto all'azione 4.3.2, che si propone di valorizzare il ruolo dei Poli di innovazione e le collaborazioni tra questi ultimi e gli atenei universitari e gli ITS, si conferma la necessità di rafforzare le collaborazioni tra università e ITS, soprattutto migliorando la comunicazione tra i soggetti. Risulta necessario, a tal fine, facilitare le **visite degli ITS ai laboratori universitari** in un'ottica di maggiore scambio. Rispetto a potenziali progetti con cui attivare sinergie, è emerso come esista da parte di alcuni importanti soggetti territoriali - tra cui Atenei e Bioindustry Park - l'idea di rimettere in funzione lo spazio "**Experimenta**"⁵, nato nel 1985 con l'obiettivo di promuovere la diffusione della cultura scientifica in modo ludico e coinvolgente (oggi non più attivo). Tale programma

⁵ <http://www.mrsntorino.it/cms/il-museo/experimenta.html>

non avrebbe soltanto funzione di formazione bensì rilevanti ricadute anche sull'Asse 5), in termini di inclusione. Inoltre, un'ultima considerazione emersa da **Città di Torino** circa l'impegno a lavorare – nel corso del 2024 – per rafforzare l'avvicinamento delle **persone disoccupate** alle aziende e agli enti preposti alla ricerca del lavoro. A tal riguardo, ha fatto seguito UICI affermando la necessità di avere particolare attenzione anche nei confronti delle **categorie fragili**, sensibilizzando le imprese a tenerne conto come risorse e non come “peso”.

5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale, sostenendo i partenariati pubblico-privati e prevedendo un maggior coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders locali nelle fasi di definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi

Rispetto alla strategia, è stato segnalato come già esistano Tavoli di coordinamento tra CMT e servizi presenti sul territorio (Sociali e ASL) per la promozione dei diritti di soggetti fragili, anche in relazione all'autorità giudiziaria, esiste un ufficio di pubblica tutela di CMT. Tra le reti di soggetti attive con cui fare maggiore sinergia è stata evidenziata: a) la Rete di servizi “contro il debito” per promuovere la lotta alla povertà, con uno sportello attivo sul sovra indebitamento; b) la Rete DAFNE per la promozione e la tutela dei diritti, l'informazione ed il supporto delle vittime di reato. Emerge la necessità di prestare nella stesura del nuovo PSM un'attenzione specifica circa il tema dell'**accessibilità**, come cappello trasversale a tutti gli Assi. Per aiutare CMT in questo lavoro di prossima integrazione delle strategie e azioni alla luce di quanto emerso dall'evento di co-pianificazione, si propone di prendere in considerazione come materiale utile la pubblicazione **“La città del presente. Linee guida per la progettazione delle città “anche” per cittadini e cittadine con disabilità visiva**⁶ a cura di UICI, che affronta in modo trasversale i temi dell'accessibilità in relazione allo sviluppo urbano.

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

Rispetto alla specifica azione 6.1.3, concernente la necessità di superare/integrare il modello di presa in carico della terza età delle RSA per andare verso modelli di housing sociale, un intervento ha tenuto a sottolineare come le RSA rispondano a bisogni diversi da quelli cui rispondono gli housing sociali e, dunque, come tali modelli non siano sovrapponibili. Espressa in questo modo, l'azione è stata percepita come sbagliata e, talvolta, pericolosa dal/dalla partecipante. La necessità è quella di creare più livelli differenziati di strutture sanitarie, così da rispondere in maniera puntuale a un'eterogeneità di bisogni reali.

⁶ Un progetto del Gruppo di lavoro 4 - Vita indipendente: Accessibilità, Mobilità, Autonomia, Cani Guida, Turismo Sociale, Sport, Tempo libero, scaricabile da: https://www.uiciechi.it/citta_accessible/manuale.pdf

ZONA 1 – Tavolo B

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 1 (Tavolo B) ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (6 voti); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.6 – Migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente (4 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (4 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (5 voti) e 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (5 voti); per l'Asse 5 (inclusione, coesione e attrattività) la 5.4 - Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale (7 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma non discusse sono: 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività (1 voto); 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (4 voti); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (3 voti); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (1 voto); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (3 voti); 2.4 - Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (3 voti); 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (2 voti); 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (alta velocità ferroviaria, trasporto aereo, trasporto marittimo) (4 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (2 voti); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (4 voti); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (3 voti); 5.3 – Costruire un insieme integrato di azioni che producano inclusione sociale e qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani (2 voti); 5.5 – Sostenere l'economia a impatto sociale e l'innovazione sociale (1 voto); 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (4 voti); 6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile (3 voti); 6.3 - (Sostenere lo sport e l'attività fisica all'aria aperta (3 voti); 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (2 voti).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.2 – Stimolare l’innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese

Questa strategia è stata scelta come prioritaria da molti perché si ritiene sia formulata in modo ampio. Andando nello specifico delle azioni, rispetto al punto 1.2.3, è stata sollevata la questione della difficoltà nella generazione di dati sul territorio utilizzabili da una potenziale Intelligenza Artificiale. Riguardo al punto 1.2.4 (inerente la cooperazione in reti di impresa e la creazione di cluster collaborativi territoriali di impresa delle MPMI), si ritiene che l’innovazione vada stimolata anche tramite infrastrutture fisiche adeguate. La sola digitalizzazione non basta, bensì deve essere eseguita con un obiettivo chiaro affinché sia efficiente (sia esso quello di migliorare la competitività delle MPMI o quello stimolare il turismo). L’azione 1.2.5 (Promuovere la ricerca e il trasferimento tecnologico e l’innovazione tecnologica mirata alle aziende agricole, forestali e montane) è stata individuata come particolarmente prioritaria. La proposta emersa è quella che Città Metropolitana ponga alle aziende del territorio delle “challenge” per soddisfare questi obiettivi. Potenziali sinergie, a livello di progetti e partenariati, si rilevano con **SocialFare** (Centro per l’Innovazione Sociale)⁷; **Punto Impresa Digitale-PID**⁸ e **Digitalesottocasa**⁹ di Camera di Commercio; i progetti di **Fondazione Piemonte Innova** (soggetto che supporta Regione Piemonte nel processo di digitalizzazione delle imprese); **Metrodigital**¹⁰ di CMT (per sostenere la digitalizzazione dei Comuni); le attività dei **Polì di innovazione** e del **Politecnico di Torino** (già attivo in tal senso).

2.6 – Migliorare la qualità dell’aria e dell’ambiente

Si è scelto di discutere circa questa strategia perché legata anche alle strategie 1.3, 6.1 e 6.2. A tal riguardo, è stato sottolineato come l’incidenza di CMT su questo punto sia limitata, nonostante si tratti di una tematica fondamentale per gli abitanti del territorio. In generale, è stato riportato come questa strategia, così come quelle dell’Asse 6 (Salute) non tengano in conto del potere limitato di CMT di intervenire realmente su questi obiettivi.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Il ragionamento si è legato alla strategia 1.2 (vedi sopra). In generale, occorrerebbe fare benchmark con altre città (nazionali e internazionali) in cui questi aspetti funzionano bene: si propone la creazione di una

⁷ <https://socialfare.org/>

⁸ <https://www.puntoimpresadigitale.camcom.it/>

⁹ <https://www.to.camcom.it/digitalesottocasa>

¹⁰ <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/comunicati/e-government/metrodigital-sostenere-la-digitalizzazione-dei-comuni>

vetrina di *best practice* per prendere ispirazione da realtà straniere che gestiscono meglio la mobilità. Il punto 3.1.4 (legato al potenziare e mettere in sicurezza la rete ciclabile metropolitana) è stato sottolineato come prioritario da molte persone. Inoltre, è emersa la questione del controllo e della gestione dei **monopattini**, per cui si propone la realizzazione di zone di **parcheggio** obbligatorie per questi veicoli, unitamente a corsi di educazione stradale per promuoverne un uso più consapevole anche nel rispetto delle biciclette. Si ritiene poi vada incentivato il **carpooling**. Un'altra criticità specifica per la Zona 1 riguarda il fatto che, in alcune zone periferiche, le fermate degli autobus non sono segnalate sufficientemente. In generale, per questa strategia, si pensa si dovrebbero attivare collaborazioni con gli **incubatori universitari (I3P e 2i3T)** e cercare strategie innovative con gli/le stessi/e studenti/esse universitari/e.

4.1 – Migliorare ed innovare l’infrastruttura e l’offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on

La sicurezza degli istituti è emersa come assoluta priorità. Inoltre, si sottolinea la necessità di una maggiore attenzione alla mobilità degli studenti: alcune scuole, anche di recente costruzione, non sono collegate al sistema di trasporti pubblici in modo adeguato. Rispetto all’azione 4.1.5, oltre alla questione dell'alimentazione sana si ritiene vada prioritizzata l'emergenza della **povertà alimentare** e dell'**accesso al cibo**.

4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l’offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio

Si ritiene si debba promuovere il dialogo tra aziende e scuole professionali per fare in modo che l'offerta formativa sia in linea con l'offerta lavorativa. A tal proposito, occorrerebbe attivare delle iniziative per interrogare le aziende circa le reali competenze necessarie da loro richieste e, sulla base di queste interlocuzioni, aggiornare i programmi scolastici e le competenze del corpo docente. Possibili connessioni a progetti e programmi vengono segnalate con Patrizia Pavarozzi (Registro Nazionale Alternanza Scuola lavoro e vademecum on line - Camera di commercio di Torino); Excelsiorienta di Union Camere¹¹; Scuolab, Comau¹²; unitamente alla necessità di rafforzare le reti tra università, imprese e istituti scolastici.

¹¹

<https://www.unioncamere.gov.it/comunicazione/primo-piano/excelsiorienta-un-nuovo-portale-lorientamento-al-la-voro>

¹² <https://www.comau.com/it/>

5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale, sostenendo i partenariati pubblico-privati e prevedendo un maggior coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders locali nelle fasi di definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi

In generale, si ritiene che la strategia non menzioni abbastanza il **privato territoriale** e come includerlo nell'implementazione delle stesse; inoltre, non è chiaro come estrapolare dati su queste strategie. Se ne riconosce l'importanza, però, perché esprime la necessità di portare l'**azione a livello metropolitano** e sovra-comunale: in tutta l'area metropolitana si assiste a gravi problemi di inclusione non risolvibili a livello comunale. Il punto 5.4.5 (legato al sostenere la nascita di nuove famiglie e le famiglie con figli attraverso misure economiche dirette e indirette e servizi mirati alla fase iniziale della vita insieme) viene segnalato come troppo vago. L'azione 5.4.2, volta a creare uno **strumento digitale** che metta in comune le basi di dati già disponibili, viene percepita come sufficientemente concreta e da prioritizzare. Anche i punti 5.4.3 (promuovere il coordinamento delle politiche sociali metropolitane e comunali settoriali) e 5.4.4 (potenziare i servizi diretti al cittadino) sono due azioni ritenute adeguatamente concrete, ma dalle tempistiche di realizzazione molto lunghe. In generale, si propone l'istituzione di una vetrina di *best practice* e si raccomanda un lavoro congiunto con **Torino Social Impact**¹³ (Camera di Commercio) e altri importanti soggetti territoriali quali **Caritas Diocesana Torino e Caritas Piemonte/Valle Aosta, la Diocesi, Mercato Itinerante srl**.

ZONA 1 – Tavolo C | ZONA 3 – Area Metropolitana Torino Sud

SESSIONE I - QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le due Zone omogenee hanno rivendicato pressoché le stesse esigenze. In particolare, le sei strategie su cui i tavoli hanno preferito concentrarsi sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (5 voti dalla Zona 1); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (3 voti dalla Zona 1 e 2 voti dalla Zona 3); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (4 voti dalla Zona 1 e 1 voto dalla Zona 3), la 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (6 voti dalla Zona 1) e la 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' (2 voti per Zona 1 e 3 voti per Zona 3); per l'Asse 6 (Salute) la 6.1 –

¹³ <https://www.torinosocialimpact.it/>

Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (4 voti dalla Zona 1 e 2 dalla Zona 3).

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (3 voti da ZO 1); 1.4 – Rendere semplice e accessibile la pubblica amministrazione grazie al digitale (5 voti da ZO 1); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (2 voti da ZO 1); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (2 voti da ZO 1); 2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili (2 voti da ZO 1); 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (2 voti da ZO 1); 2.5 – Diventare metropoli circolare (1 voto da ZO 1); 2.6 – Migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente (1 voto da ZO 1); 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema (3 voti da ZO 1); 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (3 voti da ZO 1 e 2 da ZO 3); 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (3 voti da ZO 1); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (1 voto da ZO 1); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (1 voto da ZO 1); 5.3 (3 voti da ZO 1); 5.4 (1 voto da ZO 1 e 1 voto da ZO 3); 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (1 voto da ZO 1).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese

In primis, si riconosce la grande opportunità che vede per la prima volta redigere il PSM in contemporanea all'elaborazione del PIANO TERRITORIALE GENERALE METROPOLITANO - PTGM (piano di lungo periodo): occorre trovare coerenza e scambio tra le due programmazioni, capendo bene le **deleghe** della Città Metropolitana su questo ambito. Si segnala come CMT abbia poche risorse su questo tema, che possono comunque integrare programmi esistenti o da supportare. Bisogna agire per integrare competenze assenti ma necessarie: ad esempio, a livello di formazione in cybersecurity. Risulta importante incidere sulla cooperazione territoriale, supportando la collaborazione tra diversi attori quali Atenei universitari, startup, PMI per innovare le imprese tradizionali e superare il nanismo esistente. L'azione 1.2.5 (Promuovere la ricerca e il trasferimento tecnologico e l'innovazione tecnologica mirata alle aziende agricole, forestali e montane) è ritenuta un punto molto importante su cui puntare. **Coldiretti** si è dimostrata molto interessata anche a questa azione (collegata con il PSR - Programma di Sviluppo Rurale)

per trasformare la performance delle aziende e aiutare la categoria degli agricoltori ad essere competitiva. Occorre fare matching di risorse. A tal riguardo, la Zona 3 ha messo in luce l'esigenza di evitare la duplicazione di ruoli con CMT per i servizi alle imprese (vd. i centri per l'impiego che necessitano di revisione). Inoltre, si riporta l'urgenza di lavorare sulla "mobilità del lavoro", poiché oggi non c'è uno strumento. Inoltre, è necessario uno studio di conoscenza delle aziende da avviare con Atenei ragionando ad esempio per azioni di economia circolare, riuso di capannoni dismessi, produzione di energie per essere volano di aree che stanno decadendo e non lavorano in rete nell'area territoriale di riferimento. Possibili collegamenti si evidenziano con il **PSR**, le **Accademy di Filiera**, gli **ITS ICT Piemonte** e il **PR FESR Piemonte 2021-2027** (in particolare, le Strategie Urbane d'Area - SUA). Risulta cruciale, poi, raccordare anche tutta la pianificazione territoriale metropolitana (soprattutto per i temi concernenti l'agricoltura, ma anche su tutte le altre tematiche), agendo in coerenza tra le diverse pianificazioni e programmazioni e mettendo a sistema i temi settoriali. A tal riguardo, diviene fondamentale aprire un dialogo con gli **Atenei Universitari** per accompagnare le MPMI, capendo dapprima le necessità del mercato e delle imprese, poi, innescando un dialogo per innovare e creare competitività. In questo settore, la digitalizzazione è fondamentale e imprescindibile. Ci si potrebbe collegare con il Politecnico di Torino sul progetto **EU Circular 4.0**, lavorando sulla creazione di una piattaforma per PMI (lavoro di filiere). Altre reti attivabili o valorizzabili si riconoscono con i **Poli di innovazione, Digital Innovation Hub Piemonte**¹⁴, **CIM4.0 Competence Center**¹⁵, e le Camere di Commercio

2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale

Questo della bonifica e rifunzionalizzazione delle aree dismesse è individuato dalla Zona 1 come uno dei temi che si stanno ponendo con forza oggi. L'azione strategica 2.2.1 (Supportare la progettualità e gli investimenti, pubblici e privati, sulle attività di bonifica e riuso delle aree dismesse, dando priorità, per ogni intervento, all'utilizzo di aree già compromesse) è vista come cruciale. Occorre, a riguardo, programmare destinazioni d'uso diversificate per le aree. Il PSM, insieme al PTGM/PTC2, dovrebbe fornire una mappa vera del dismesso, che da problema dovrebbe essere visto invece come una grande risorsa. L'esigenza è quella di rifunzionalizzare il dismesso al fine di non consumare suolo e attrarre investimenti per la rigenerazione urbana. Risulta cruciale costruire una **mappa mirata per gradi** di immediata o remota trasformabilità, per orientare il mercato anche in base ai costi di bonifica; una mappa realizzata sotto forma di schedatura che deve perseguire contemporaneamente due precisi obiettivi, quello di miglior **governo** del territorio e quello di migliore **conoscenza** dello stesso. La Zona 3 propone una riconversione delle aree per realizzare nuove aree energetiche, coinvolgendo i Comuni dell'area come promotori: si cita, ad esempio, la possibilità di costruire CER (finanziate anche dalla Regione) attraverso

¹⁴ <https://dih.piemonte.it/>

¹⁵ <https://cim40.com/>

una leva pubblica che ne promuova lo sviluppo con consulenze e studi specifici e un'attività di rete. Occorrerebbe dare priorità agli interventi sulle aree dismesse in base al livello di bonifica e ai tempi di riutilizzabilità, in base anche alla schedatura intelligente succitata a scala metropolitana. Quest'ultima, si ritiene dovrebbe contenere una “vocazione del dismesso” (che a seconda delle Zone può essere diversa): filtrata da una lettura metropolitana, potrebbe essere utile anche per creare coerenza con i Piani Regolatore Generale (PRG) e innescare una connessione a livello comunale. Per la fase conoscitiva, si pensa si potrebbe fare rete con il **DIST del Politecnico** (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio); a livello di promozione di CER, si dovrebbe incentivare il dialogo tra Comuni, così come con le Camere di Commercio e Unione Industriali sulle CER.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Si è iniziato a discutere circa la necessità di un approccio più intelligente e integrato per quanto riguarda la rete e i percorsi ciclabili, non solo legati al tempo libero. Infatti, mancano i collegamenti che possono rendere accessibile la Zona 3, e che sono fondamentali per l'accessibilità del territorio in ottica di **multimodalità**. Zona 1 sottolinea come si debba rafforzare una logica policentrica e gerarchica dei trasporti, condizione fondamentale affinché CMT agisca realmente come Ente di area vasta e “sistema integrato”. La Zona 3 suggerisce di studiare come si è evoluta la mobilità fino ad oggi, anche rispetto alle trasformazioni delle città (es. il suo uso rispetto alla mobilità del lavoro), con l'obiettivo di comprendere meglio la nuova domanda di mobilità alla luce delle rinnovate trasformazioni territoriali e socio-demografiche. Rispetto al termine “policentricità”, un intervento - anche richiamato attraverso un contributo scritto - sottolinea come il termine debba essere affiancato alla logica delle **reti gerarchiche** dei trasporti: a partire dalle reti TEN-T europee di primo livello in ambito continentale per le connessioni tra i centri delle aree metropolitane si arriva ai nodi delle reti TEN (come ad esempio Torino), per proseguire con i nodi della rete di secondo livello mediante il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM); a seguire le due linee automatiche di metropolitana e quelle tramviarie con il TPL, poi sistemi di Automated People Mover (a fune), l'auto privata, la sharing mobility, i taxi, la micro-mobilità, fino alla mobilità pedonale). A tal riguardo, il problema di “policentrismo radiale” di CMT pone delle difficoltà, per cui occorre potenziare la reticolarità attraverso le reti e connessioni trasversali, alleggerendo l'arrivo al Capoluogo con le auto e” intercettando la gomma” il prima possibile.

Rispetto all'**azione 3.1.3**¹⁶, emergono diverse posizioni in favore o sfavore dell'intervento relativo alla Gronda Est di Torino. In particolare, un posizionamento più critico ha sottolineato come ciò risulti in netto

¹⁶ Completare e mettere in sicurezza la rete di viabilità metropolitana, in coerenza con le previsioni del PTGM. Completare la tangenziale esterna al Capoluogo (“anulare metropolitano”) funzionale e a contrastare il congestionamento urbano e a sgravare i Comuni della prima cintura dal traffico pesante e pendolare.

contrasto con tutto quanto scritto nel resto del documento e le policy indicate finalizzate di fatto al contenimento del trasporto stradale: realizzare un'offerta infrastrutturale in più significa assecondarlo. Avrebbe senso, pertanto, adeguare la rete stradale soddisfacendo le richieste di manutenzione e messa in sicurezza (con altri necessari interventi di adeguamento), ma non avrebbe invece più senso assecondare la mobilità privata stradale (peraltro a scapito di aree verdi perorate dalle strategie di altri Assi strategici). Secondo l'intervento, le automobili che da Sud -Est di Torino si dirigono verso Milano prendono l'autostrada **A26 Genova Voltri-Gravellona Toce** (ed, un domani, da/verso Sud del Piemonte, l'autostrada **A33 Asti-Cuneo**), non passano dunque dalla tangenziale Ovest. Quest'ultima, potrebbe essere invece scaricata dal traffico sia ricorrendo di più al telelavoro (per le aziende che vi gravitano attorno, con supporto dei mobility manager), sia drenando traffico con l'interscambio (principalmente con le due Linee di metropolitana). A tal riguardo, si suggerisce di utilizzare sistemi di **simulazione del traffico** su tali matrici O/D con un modello di rete, che potrebbero essere forniti da Dipartimento DIATI - Trasporti del **Politecnico di Torino**.

La logica da valorizzare è quella dell'**interscambio** espressa dal punto 3.1.5, relativa all'esigenza di attrezzare i punti di cambio modale con le dotazioni necessarie all'integrazione tra mobilità pubblica, mobilità condivisa e mobilità individuale (parcheggi chiusi per veicoli a due ruote, punti di ricarica elettrica, parcheggi car sharing...). A tal riguardo, occorre valorizzare il **MaaS (Mobility as a Service)** come strumento che facilita l'approccio gerarchico e multimodale di cui sopra, collegandolo tra l'altro alla tariffazione integrata già indicata. Infatti, si evidenzia come siamo a ridosso dell'avvio della sperimentazione del MaaS (inizio 2024) con il **Living Lab ToMove**, diffuso sul territorio e focalizzato su soluzioni innovative di mobilità cooperativa, connessa e autonoma. Torino è una delle tre città italiane ad avviare questa sperimentazione (insieme a Napoli e Bari); l'unica che vede l'intersezione tra livello Regionale, Città Metropolitana e Living Lab. A livello di possibili sinergie con progetti e reti esistenti, la Zona 3 sottolinea come non vi sembri essere aderenza tra l'ascolto, la pianificazione strategica e la programmazione triennale delle Opere Pubbliche (OO.PP) con gli strumenti operativi. Occorre raccordarsi dunque con il **programma triennale OO.PP. 2023-2025** e potenziare la collaborazione con i singoli Comuni, ANAS, Regione (piattaforma **EMMA**¹⁷), Unione Industriali (in qualità di portavoce delle aziende).

Infine, un partecipante ha fornito molte specificazioni puntuali su alcuni termini usati nel *position paper* che si propone di sistemare nel Documento di Piano finale: in particolare, si dovrebbe sostituire "intermodalità" con "multimodalità"; parlare non di elettrico, ma usare il termine "elettrificato" (fare cioè riferimento a tutta la catena e all'obiettivo di neutralità climatica). Si rimanda agli allegati per approfondimenti.

¹⁷ Auth0 | EMMA - Piattaforma Mobility Management 5T v1.22.0119:
<https://emma.5t.torino.it/auth0?returnUrl=%2Fdashboard>

Sul tema si riporta quanto indicato in un contributo scritto proveniente dalla stessa **Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)**. Guardando alle molte strategie emerse dai tavoli come prioritarie sull'Asse 3, come soggetto che dovrà poi contribuire all'attuazione degli interventi, l'Ente suggerisce nel PSM (di valenza triennale) di far riferimento esplicito alle strategie definite nel PUMS e già approvate (che hanno un orizzonte temporale decennale e sono vincolanti per il territorio). La necessità è quella di evitare la parcellizzazione tra diversi piani, gestiti ognuno in modo indipendente, facendo riferimenti "incrociati" a documenti già vigenti e a procedure in atto (anche di consultazione del territorio), così da evitare la dispersione e convergere nell'attuazione di quanto già previsto, sottolineando le priorità e supportando gli attori (come AMP) a raggiungere risultati effettivi, anche grazie al monitoraggio (con focus su pochi interventi).

3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria

Zona 1 suggerisce come a Torino si dovrebbe sfruttare maggiormente il sistema ferroviario e le 27 stazioni che sono di fatto i nodi del "policentrismo" succitato. In generale, si raccomanda di includere nella rete ferroviaria le aree che rimangono fuori dai servizi, citando l'esempio di Rivarolo-Pont Canavese. Il trasporto pubblico di CMT è ancora basato su un modello di servizio legato a luoghi di lavoro che magari attualmente neanche esistono più, pertanto non solo adeguati e compatibili alle reali necessità attuali (ad esempio, a livello di fasce orarie). A tal fine, si ribadisce la necessità di raccordare il PSM con PUMS e PTGM/PTC2. Per le aree di interscambio in capo ad RFI (Rete Ferroviaria Italiana), si rimanda al portale **StationLAND**¹⁸ di RFI che potrebbe assecondare alcune richieste di interscambio, e si suggerisce di avere un dialogo diretto con l'ente per avviare azioni comuni. Ricollegandosi alla strategia 3.4 (Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (alta velocità ferroviaria, trasporto aereo, trasporto marittimo), un intervento sottolinea la necessità di non escludere nel Piano il collegamento di CMT verso la **Francia** che passa dal Tenda (Valle Roja) e cade nelle competenze Regionali. Sulla linea ferroviaria **Torino-Savona**, si segnala come vi siano analisi in corso a cura di RFI, con la quale occorrerebbe interloquire nel caso.

3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15'

Si sottolinea come questa strategia leghi la mobilità al tema della coesione; essa è in generale strategica per l'area di Torino (Zona 1) ma anche in collegamento con la Zona 3, in particolare con il Comune di Moncalieri. Il tema viene infatti inteso, in primo luogo, nell'accezione di garantire l'**accessibilità ai servizi**, anche ai nuovi servizi previsti con il PNRR come le Case di Comunità (CdC), valorizzando un modo di vivere equo e accessibile per tutti/e. Occorre programmare l'accessibilità universale ai servizi soprattutto in termini di **multimodalità**, affinché ci siano i collegamenti e che questi siano equi e

¹⁸ <https://www.esriitalia.it/case-history/trasporti/853-stazioni-e-citta-la-piattaforma-geografica-di-rfi-2>

accessibili. Con ciò, si immagina un modello che non è solo infrastrutturale ma una vera e propria modalità per garantire accesso ai servizi fondamentali, esigibilità dei diritti di cittadinanza, in una logica intersettoriale e trasversale in relazione con le tematiche della coesione e dell'inclusione, dell'accesso al lavoro, alla cultura, al commercio, al welfare. Nuovamente, si raccomanda una connessione con PUMS e PTGM/PTC2 e l'apertura di un dialogo diretto con l'AMP e tutti gli altri soggetti che gestiscono e operano sui servizi del welfare (Regione, ASL, Ufficio Scolastico Regionale per il Piemonte, Comuni).

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

Si evidenzia da entrambe le Zone 1 e 3 come nel Piano manchino riferimenti al **Parco della Salute** (Nuovo Maria Vittoria), al nuovo ospedale di Moncalieri e di Cambiano (ASL TO5), per cui è necessario integrare una gerarchia che faccia riferimento ai nuovi Poli da considerare. In generale, emerge la necessità di integrare il socio-sanitario, con un lavoro integrato che coinvolga i referenti dei poli ospedalieri, nonché di attivare interlocuzioni con soggetti territoriali quali: Regione, Comuni, Città di Torino, ASL.

ZONA 2 – Area Metropolitana Torino Ovest

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 2 si è svolto presso la sede di Città Metropolitana; il tavolo di discussione (composto da un totale di 11 persone) era piuttosto eterogeneo, con rappresentanze di amministrazioni comunali locali, ASL, sindacati, dirigenze scolastiche e PMI.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 2 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.4 – Rendere semplice e accessibile la pubblica amministrazione grazie al digitale (5 voti); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (5 voti) e la 2.4 - Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (5 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (7 voti), 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' (5 voti) e 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (5 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (4 voti); per

l'Asse 5 (inclusione, coesione e attrattività) la 5.4 - Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale (2 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma non discusse sono: 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (2 voti); 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (1 voto); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (3 voti); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (3 voti); 2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili (3 voti); 2.5 – Diventare metropoli circolare (3 voti); 3.2 Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (6 voti); 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (3 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (1 voto); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (2 voti); 5.3 – Costruire un insieme integrato di azioni che producano inclusione sociale e qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani (3 voti); 5.5 – Sostenere l'economia a impatto sociale e l'innovazione sociale (1 voto); 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (4 voti); 6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile (1 voto); 6.3 – (Sostenere lo sport e l'attività fisica all'aria aperta (1 voto).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.4 – Rendere semplice e accessibile la pubblica amministrazione grazie al digitale

Sul tema, la Zona 2 ha segnalato come sia necessario, a livello locale, valorizzare ancora di più il supporto alla digitalizzazione in termini di formazione, sia verso i dipendenti pubblici sia verso gli utenti/cittadini.

2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale

Il tavolo ha scelto di avviare un confronto sulla strategia 2.2 legandola alla strategia 2.4 (vd. paragrafo successivo), con interventi che hanno toccato sia l'una che l'altra. In particolare, emerge l'esigenza di una **banca dati** dei terreni e delle aree dismesse, che aiuterebbe i soggetti investitori a trovare siti rispetto ai quali poter promuovere un riuso intelligente, attualmente segnalata essere assente dalle/i partecipanti. A tal riguardo, è stato suggerito che CMT possa mappare le aree dismesse e dare indicazioni per la loro valorizzazione¹⁹. Inoltre, opinione condivisa è che occorra avviare anche forme di **pubblicizzazione** per

¹⁹ Si segnala a fini informativi il **Catalogo degli Interventi di riqualificazione e Compensazione Ambientale (CIRCA)**, predisposto da CMT con il concorso dei Comuni al fine di fornire un orientamento efficace e pianificato ai

attrarre l'interesse al riutilizzo di tali aree, accompagnando ciò a incentivi e forme di **agevolazione economica**. Inoltre, è stato fatto notare che si dovrebbe lavorare per garantire una **struttura burocratica semplificata**, con **tempi** certi degli iter burocratici e una **gestione centralizzata** delle pratiche. Si propone di avviare una cooperazione tra le amministrazioni comunali della Zona 2, attraverso la progettazione di iniziative comuni che valorizzino le aree dismesse di ciascun Comune, sotto il coordinamento tecnico e amministrativo di Città Metropolitana. Inoltre, risulta importante che CMT agisca da **“collante” tra il territorio metropolitano e la Regione** su questo tema, portando istanze volte ad una semplificazione burocratica per il riuso delle aree dismesse. A livello di connessioni potenziali, si segnala collettivamente l'importanza di raccordare il PSM con il **Patto Territoriale Zona Ovest**.

2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche

Riguardo a questo punto, la Zona 2 sottolinea l'esigenza di garantire un maggiore **coinvolgimento sistematico dei Comuni nelle politiche ecologiche** di Città Metropolitana. Opinione comune è che serva una di CMT in termini di finanziamenti destinati alla sistemazione idraulico-forestale, a monte, e alla gestione ed uso delle acque, in ambito urbano. Richiamando il termine “efficienza” usato nella descrizione della strategia, si evidenzia come essa passi anche attraverso lo sfruttamento intelligente delle **risorse idroelettriche** come fonti rinnovabili per costituire Comunità Energetiche, insieme al fotovoltaico; su questo, si chiede ulteriore supporto e aiuto a CMT. Inoltre, il territorio segnala la necessità di **vasche di laminazione** per limitare il problema del rischio idrogeologico e delle esondazioni.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana / 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' / 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (alta velocità ferroviaria, trasporto aereo, trasporto marittimo)

La Zona 2 ha scelto di discutere di tutte e tre le strategie in modo integrato. In primis, rispetto alla rete ciclabile, è stato richiesto di dare maggiore spazio alle biciclette e ai parcheggi di biciclette. Rispetto alla viabilità stradale, alcuni partecipanti hanno segnalato il problema del decongestionamento del traffico di attraversamento, proponendo di considerare la costruzione di due ponti/cavalcavia, uno a Cascine Vica e un secondo a Caselette. A livello di potenziamento del SFM, è stata messa in luce l'esigenza di un prolungamento del **collegamento ferroviario che colleghi Venaria a Rivoli e alla Bassa Valle**, oltre alla

fondi per le compensazioni ambientali ed agli altri fondi ambientali che possano essere intercettati dal territorio. Il Catalogo individua: le aree degradate che necessitano di interventi di riqualificazione ambientale; le aree sulle quali potrebbero cadere interventi di riforestazione; le aree ad elevato valore ambientale per le quali promuovere azioni di tutela e potenziamento; un repertorio di azioni di recupero e rigenerazione ambientale per le diverse tipologie di aree.

proposta di revisione degli orari di partenza e percorrenza dei treni che interessano la Zona. Inoltre, si lamenta come forte criticità il fatto che molti tratti sul territorio siano ancora a binario unico, aspetto che allunga notevolmente i tempi di spostamento²⁰. Per quanto concerne il TPL, sono stati portati all'attenzione aspetti di criticità relativi alla **qualità** del servizio e all'**accessibilità** per persone con disabilità: in particolare, le pensiline delle fermate degli autobus sono spesso inadeguate in termini di barriere architettoniche e sprovviste di infrastrutture per la protezione delle persone in caso di pioggia; gli stessi veicoli talvolta non sono attrezzati per la salita/discesa di persone con disabilità. A livello di facilità di fruizione, inoltre, si segnala sarebbe opportuno poter acquistare un **biglietto unico** del pullman, anziché doverne acquistare uno per ogni tratta. Inoltre, occorre potenziare la **Linea 32** (Torino-Alpignano), i cui passaggi vengono descritti come per nulla sufficiente a rispondere alle esigenze di spostamento delle persone, soprattutto per la comunità studentesca in orario pre/post-scolastico. Tra le possibili sinergie con progetti locali si cita il progetto **Corona di Delizie in Bicicletta** - un percorso che permette di scoprire tutte le Residenze Reali sabaude e i Parchi intorno a Torino - che deve essere integrato con le stazioni ferroviarie e la linea metropolitana di Torino. Infine, si è nuovamente rimandato al **Patto Territoriale Zona Ovest** come programma a cui raccordarsi.

5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale, sostenendo i partenariati pubblico-privati e prevedendo un maggior coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders locali nelle fasi di definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi

A tal riguardo, si pensa che Città Metropolitana possa avere un ruolo di mappatura e individuazione delle esigenze territoriali, finalizzata a implementare politiche di sostegno a soggetti fragili. Occorre che CMT diventi una risorsa di **coordinamento** che assista le realtà locali sui temi del welfare e sulle tante problematiche sociali esistenti che dovrebbero essere prese in carico con iniziative concrete (es. sulla ludopatia). Molte sono le fasce di popolazione che necessitano di specifiche attenzioni. A livello di potenziali connessioni con progetti locali, si segnala il **Progetto Sgarbuglio**, lo sportello di supporto alle problematiche di Disturbo da Gioco d'Azzardo e indebitamento di CMT

ZONA 4 – Area Metropolitana Torino Nord

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 4 si è svolto presso la sede di Città Metropolitana; alla discussione hanno partecipato in totale **10 persone** caratterizzate da una buona eterogeneità di ruoli (rappresentanze di amministrazioni locali, dirigenze scolastiche e terzo settore).

²⁰ Una persona ha citato in particolare la “**Canavesana**” anche se si tratta di una linea che non interessa direttamente la Zona.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 4 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (4 voti), per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (3 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (3 voti) e la 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' (5 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (4 voti); per l'Asse 6 (Salute) la 6.3 – Sostenere lo sport e l'attività fisica all'aria aperta (3 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (1 voto); 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (1 voto); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (1 voto); 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (1 voto); 2.5 – Diventare metropoli circolare (2 voti); 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (1 voto); 3.4 – Promuovere il potenziamento e il miglioramento delle connessioni tra i diversi punti del territorio metropolitano e i gateways di accesso al sistema globale (alta velocità ferroviaria, trasporto aereo, trasporto marittimo) (1 voto); 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (2 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (2 voti); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (1 voto); 5.3 – Costruire un insieme integrato di azioni che producano inclusione sociale e qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani (2 voti); 5.5 – Sostenere l'economia a impatto sociale e l'innovazione sociale (2 voti); 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (1 voto); 6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile (1 voto); 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (1 voto).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio

A tal riguardo, emergono diverse necessità specifiche a livello territoriale. In primis, si ritiene fondamentale rendere unico e continuo il sistema ciclabile, colmando le aree ciclabili oggi interrotte e frammentate. A livello turistico, si sottolinea come Città Metropolitana dovrebbe fare da “collettore” tra i diversi territori favorendo la costruzione di una rete comune, in particolare strutturando un’offerta integrata con grossi e piccoli eventi insieme alla Città di Torino. A tal fine, occorrerebbe raccordarsi e valorizzare le strategie di **Turismo Torino e Provincia**²¹ e le risorse locali esistenti, in una logica di “economia operativa”. A livello di sinergie potenziali, si ritiene occorra rafforzare la rete tra questo Ente e i Comuni, ad oggi percepita come assente, e svilupparne la piattaforma turistica in modo più efficiente. Rispetto all’azione 1.5.2, si ritiene che costruire e promuovere esperienze turistiche metropolitane, per branding territoriali e per target specifici, significhi puntare sul fatto che un’ampia fetta dell’area metropolitana sia inserita tra le “Riserve della Biosfera” Unesco e riconosciuta come area **MAB Unesco**²². Opinione comune è che occorra valorizzare questo marchio (anche sulle piattaforme digitali) per far conoscere il territorio e incentivare il turismo - cucendo attorno ad esso un lavoro di *city branding* - dal momento che il programma MAB riguarda anche territori di Comuni a bassa attrattività turistica che potrebbero dunque “risollevarsi” attraverso questo tipo di promozione. Sempre sul tema dello sviluppo turistico, si segnala la necessità di valorizzare il **Comune di Mappano** – conosciuto come “il Comune delle lavanderie” per la sua storia legata alle lavanderie a conduzione familiare che, nel tempo, si sono perse – e le sue **Cascine** – molte non aventi più funzione agricola ma che, comunque, caratterizzano fortemente il territorio. A tal riguardo, si ritiene occorra costruire un **“Sistema delle Cascine”** attraverso due elementi forti: la relazione ciclo-pedonale con la creazione di connessioni adeguate, intercettando opportunamente i collegamenti metropolitani già esistenti; il cambio di destinazione d’uso delle Cascine affinché esse diventino strutture ricettive. Si evidenzia l’importanza di studiare un mix di funzioni che, pur salvaguardando il carattere originario delle Cascine, consenta di integrare queste strutture con funzioni relative al turismo “dolce”. Altri elementi distintivi locali da valorizzare e di cui aver cura sono il **sistema irriguo locale** e i suoi **mulini**, con particolare attenzione alla **Bealera del Mulino** che rappresenta il secondo canale dispensatore di forza motrice del territorio di Settimo Torinese (con un reticolo idrografico secondario che alimenta una rete di irrigazione dei campi). Inoltre, risulta importante incentivare e potenziare la rete degli ecomusei e dell’agriturismo, riconosciuti come elementi-chiave per

²¹ <https://www.turismotorino.org/it>

²² Il MaB Unesco è un marchio da sfruttare per far conoscere il territorio, e incentivare il turismo, offre al territorio una grande visibilità su scala mondiale, ma anche a livello ambientale perché focalizza l’attenzione su un’area che va preservata e ha una durata di 10 anni: quindi, nel 2026 l’Unesco verificherà se riassegnare il titolo e capire cosa sia stato fatto in questo decennio, per certificare il rispetto degli standard necessari.

il settore turistico cinese. In generale, si condivide la necessità di fare del territorio una zona di accoglienza per i flussi turistici ma caratterizzando specificamente il tipo di turismo locale, ponendosi l'interrogativo di cosa potrebbero offrire i Comuni della Zona 4 in una logica di diversificazione dell'offerta tra Capoluogo e area metropolitana. La proposta è quella di agire su un duplice piano, lavorando sia sulla capacità di ospitare coloro che si recano al "grosso evento" a Torino e, al contempo, valorizzando la **Zona 4 come territorio-cerniera** tra paesaggi molto diversi tra loro (quello collinare e quello del Po). Occorre, pertanto, che il PSM ragioni in modo specifico sul concetto di "**paesaggio locale**", per il quale la Zona 4 si presta particolarmente, facendone conoscere le ricchezze specifiche territoriali. Infine, per la scrittura del nuovo Piano si suggerisce e raccomanda di: operare una distinzione tra l'area metropolitana attorno al Capoluogo e il resto della Città Metropolitana, vista l'eterogeneità del territorio; inserire tra le strategie e azioni il riferimento alla rete (nonché marchio) MAB UNESCO, attualmente assente; aggiornare la planimetria di CMT con il Comune di Mappano.

2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale

In merito a questo punto, la Zona 4 ha messo in luce che parlare di aree dismesse significa focalizzarsi prima di tutto sulla **bonifica** delle stesse, ragionando sul tema strategico delle **destinazioni temporanee** d'uso (sull'esempio della città di Berlino). A tal riguardo, bisognerebbe accelerare i tempi di bonifica, attualmente molto lunghi, sollecitando in tal senso Città Metropolitana ed ARPA a snellire i tempi e la burocrazia necessaria ad avviare gli interventi. Inoltre, si sottolinea l'importanza di non considerare esclusivamente le grandi aree industriali dismesse bensì anche quelle sottoutilizzate, come ad esempio l'area del **Fornacino** (in cui sono presenti fabbricati dallo sviluppo strategico, tra cui l'ex Mercato) e del **Pescarito**. Per quest'ultima, si segnala l'esigenza di attivare una politica di riduzione della densità e di qualificazione delle imprese, operando interventi di ridimensionamento di aree di grande portata ed estensione, al fine di ridurre il consumo di suolo (ad esempio scomponendo i fabbricati di grandi insediamenti localizzati in aree con superfici coperte di 5000 mq²³). Un caso applicativo potrebbe essere quello di Lavazza, impresa con stabilimenti divisi tra Mappano, San Mauro e Settimo, caso che riporta ad un'ulteriore necessità, ovvero quella di unire i tre **Regolamenti edilizi** comunali (ad oggi dissonanti ed in conflitto tra loro). L'obiettivo generale riconosciuto al tavolo di discussione è cercare di non perdere l'interesse di grosse aziende (talvolta attratte da altre Regioni) e contrastare la tendenza degli imprenditori a rivolgersi direttamente ai Sindaci dei Comuni, costruendo un sistema di "reindirizzamento degli interessi" in relazione alle diversità locali, Zona per Zona. A tal riguardo, si propone la costruzione di un'Agenzia/entità metropolitana che faciliti il superamento delle politiche locali e incentivi il coordinamento tra le diverse forme di politiche locali (che, ad oggi, fanno prevalere gli interessi dei Comuni forti su quelli più deboli). Nella fattispecie, si suggerisce di aggiungere un'ulteriore **azione 2.2.4.**

²³ Le superfici coperte si calcolano rispetto alle superfici fondiari dei lotti.

volta a stabilire una sorta di regia *super partes* rispetto agli interessi dei singoli Comuni, per disegnare una visione strategica di medio-lungo periodo e intercettare le reali necessità micro-locali.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Si ritiene utile potenziare la mobilità pubblica trasversale, e non solo quella “radiocentrica” su Torino, potenziando le relazioni della Zona 4 con le zone periferiche adiacenti. In particolare, risulta opportuno risolvere il problema dei treni che arrivano a Stura e da lì tornano indietro (e le situazioni analoghe che nella Zona sono molteplici), incrementando il trasporto ferroviario locale. Inoltre, si riporta l’esigenza di incrementare il numero di bus disponibili nella Zona, anche attraverso bandi che permettano l’acquisto di nuovi veicoli. A tal proposito, è stato evidenziato come alcuni bandi promossi in passato siano stati interrotti o non siano andati a buon fine, come quello destinato all’acquisto di autobus elettrici. Inoltre, si è discusso circa la necessità di estendere la rete dei percorsi ciclabili, ragionando preventivamente circa la sicurezza delle stesse: in particolare, si riporta il caso del tratto di via Bologna, attualmente sprovvisto di pista ciclabile e pericoloso per la presenza di binari). Una nota generale riguarda la difficile burocrazia e i tempi lunghi degli iter autorizzativi di CMT, ad esempio legati all’autorizzazione per la realizzazione di nuovi tratti di ciclabile, per cui ci si trova spesso in una situazione di impasse da cui è difficile uscire.

3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15’

Le persone al tavolo si sono rese conto, durante il confronto, di aver selezionato la presente strategia perché molto connessa alla 3.1., decidendo di ragionare contemporaneamente su entrambe le strategie (vedi punto precedente). In questo caso, il concetto di Città 15’ minuti, citato nella strategia, ha alimentato una discussione più teorica che pratica, da cui è emersa l’esigenza di recuperare l’idea della “maglia equipotenziale” come ispirazione nell’applicazione del modello della Città 15’ minuti. Su questo, però, non tutti/e i/le partecipanti risultavano concordi.

4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l’offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio

In merito a questo punto, la Zona 4 ha riportato la necessità di potenziare l’integrazione tra mondo dell’istruzione e del lavoro attraverso la messa in opera di pratiche laboratoriali capillari. Da questo punto di vista, in primis, vanno rafforzate gli ITS in termini di risorse; inoltre, si ritiene utile decentralizzare le funzioni qualificate - di alto valore e di rango attrattivo (sia legate ad altri settori che al campo della Ricerca) - verso l’esterno, per generare impatti anche sulle scuole più periferiche e sul loro potenziamento. Al contempo, risulta importante ricompensare gli addensamenti di studenti esistenti su altre aree affinché siano spinti verso aree a minore densità come la Zona 4. Infine, in rappresentanza

delle/dei nuove/i cittadine/e straniere/i, si suggerisce di integrare con un'azione specifica l'attenzione a questa utenza: in particolare, si propone di promuovere **forme di cooperazione internazionale** con i Paesi di origine, individuando in essa un elemento innovativo e valorizzante.

6.3 – Sostenere lo sport e l'attività fisica all'aria aperta

In primis, risulta significativo creare una “**cultura collettiva** della salute”, focalizzarsi non solo sulla salute in senso stretto bensì sul concetto di “**benessere**”, anche in relazione a una diversa gestione dello **spazio pubblico**. Si è citata a titolo esemplificativo la Cina, dove è abitudine condivisa praticare attività sportive (es. danza, ginnastica) in piazza, al contrario dell'Italia, dove ciò non è previsto dalla regolamentazione dello spazio pubblico se non in specifiche occasioni. Legato a ciò, si ritiene utile incrementare e potenziare le aree verdi da dedicare ad attività sportiva collettiva. Inoltre, un punto di attenzione specifica merita la **comunità cinese** (in fortissima crescita nella Zona 4), per la quale è necessario ripensare il benessere in termini di tempo libero/dopo scuola/dopo lavoro. Per questa comunità, l'attività sportiva è un elemento collante della comunità, che infatti si ritrova spesso nelle aree fitness urbane. Ciò, ha dato impulso ad una maggiore frequentazione delle aree anche da parte delle persone locali, in un circolo virtuoso di risignificazione dello spazio urbano. Risulta importante, pertanto, insistere sull'incentivare l'uso e sulla moltiplicazione di questo tipo di aree, intervenendo con azioni che valorizzino gli spazi sottoutilizzati per promuovere un'educativa di strada anche attraverso lo sport. Infine, si potrebbero aprire gli spazi sportivi delle scuole al pubblico, soprattutto concentrandosi sui cortili e le aree aperte, creando giardini fruibili al pubblico e diverse utenze

ZONA 5 – Pinerolese

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 5 si è svolto presso la sede del Comune di Pinerolo, alla presenza del Consigliere metropolitano **Luca Salvai**. Al tavolo di discussione hanno preso parte in totale 15 persone (in rappresentanza di amministrazioni e istituzioni locali, categorie economiche, dirigenze scolastiche), di cui un referente di CMT.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Per la Zona 5 le strategie più votate su cui si è scelto di focalizzare la discussione sono state: per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile), la 3.1 - Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana - con 14 voti e la 3.2 - Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (13 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) le strategie 4.1 - Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica (9 voti) e la 4.3 - Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed

innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale (7 voti); per l'Asse 5 (inclusione, coesione e attrattività) la 5.4 - Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale (8 voti).

Altre strategie che sono state ritenute rilevanti per il territorio sono state: la strategia 1.3 - Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione (3 voti); 1.5 - Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (5 voti); 2.1 - Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (1 voto); 2.2 - Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (5 voti); 4.2 - Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (4 voti); 5.2 - Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (2 voti); 6.1 - Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (5 voti).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio

Nonostante nel corso delle votazione questa strategia non sia stata tra le più votate, diversi partecipanti hanno ritenuto importante trattare l'argomento durante la discussione e hanno concordato sulla sua importanza. In particolare, la valorizzazione turistica è ritenuta centrale dal Comune di Pinerolo. Si è evidenziata l'importanza di valorizzare il Forte di Fenestrelle che sarebbe un'azione strategica per il territorio. Il tema è stato, poi, collegato alla carenza di infrastrutture che caratterizza alcune aree del territorio. Si è affermato che la zona sia interessata da un indebolimento del tessuto delle piccole imprese che si pensa sia dovuta ad un calo drastico di turismo e traffico nella zona.

I partecipanti hanno proposto di collaborare con **Up SlowTour**²⁴, che oggi ha in gestione il Forte di Fenestrelle. Come nota generale, emerge la difficoltà di promuovere un turismo sostenibile sul territorio del pinerolese in inverno. Per questo occorrerebbe riflettere ulteriormente su come declinare il tema della **sostenibilità turistica invernale**.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

In primo luogo, il tavolo concorda che il carattere "sostenibile" della mobilità passi anche dall'**impegno politico** delle istituzioni nel voler disincentivare il trasporto con il proprio mezzo privato e valorizzare modalità di trasporto condiviso che siano funzionanti ed efficienti. Sul tema della mobilità sostenibile è emersa la necessità di adeguare parte delle **infrastrutture** del territorio. In particolare, si è citata

²⁴ <https://www.upslowtour.it/>

l'esigenza di un attraversamento ciclabile del Torrente Chisola presso il Comune di None, al fine di poter "ricucire" la ciclabile e andare a Torino in sicurezza. I/Le partecipanti al tavolo hanno, poi, ritenuto necessario integrare l'azione 3.1.2²⁵ con elementi specifici per il territorio pinerolese. Nello specifico, si pensa sia fondamentale lavorare per migliorare la connessione attraverso il trasporto pubblico da e per Torino: si ritiene centrale lavorare per fare in modo che la tratta ferroviaria tra Torino e Pinerolo sia servita con una **frequenza** di un treno ogni 30 minuti. Inoltre, si è evidenziato come sia importante lavorare per rafforzare la **mobilità scolastica** all'interno del territorio pinerolese. Si pensa che il territorio abbia bisogno di un aumento delle corse e delle tratte disponibili. Anche l'azione 3.1.3²⁶ è stata discussa al tavolo e ha ricevuto una declinazione specifica per il territorio della Zona 5. In particolare, si è affermato che completare e mettere in sicurezza la rete di **viabilità metropolitana** siano interventi centrali per il Pinerolese. Inoltre, si è evidenziata l'importanza del potenziamento **asse Cuneo-Saluzzo-Pinerolo**, che oggi sarebbe interessato da volumi di traffico importanti.

3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria

Il tavolo ha discusso della necessità di potenziamento della linea ferroviaria **Torino-Pinerolo**. Al fine di migliorare i tempi di percorrenza sulla tratta, si è proposto di realizzare una **nuova stazione** nella zona di Vinovo, prossima al centro commerciale "Mondo Juve". Si è affermato che la realizzazione di questa stazione potrebbe migliorare gli incroci tra treni sulla linea, che è a binario unico. Infatti, oggi gli incroci avvengono a Candiolo e a Piscina di Pinerolo; con la realizzazione della nuova fermata, essi sarebbero posti a Vinovo, Airasca e Pinerolo. Inoltre, si ritiene che la realizzazione di una nuova stazione nell'area di Vinovo sia fondamentale per migliorare l'accesso al servizio ferroviario per un Comune tra i più popolosi dell'area. In seguito, si è proposta l'integrazione dei servizi ferroviari e automobilistici con un **sistema "a pettine"**. Questo consiste nella sincronizzazione degli orari delle linee su gomma e della ferrovia, in modo da garantire un interscambio più efficace nelle stazioni e una maggiore fruibilità dei servizi di trasporto pubblico. Inoltre, si ritiene che stabilire una **cadenza semi-oraria**²⁷ possa semplificare la gestione degli orari del trasporto pubblico. Infine, si ritiene utile dialogare con AMP (Agenzia della Mobilità Piemontese) e RFI per ragionare su un eventuale raddoppio selettivo della ferrovia Torino-Pinerolo.

²⁵ Promuovere la connettività reticolare multimodale del TPL, integrando il TPL su ferro (radiocentrico, che serve gli assi più forti) e il TPL su gomma (reticolare, che serve ad aumentare l'offerta soprattutto verso aree a domanda debole anche attraverso il trasporto a chiamata), rendendo accessibili tutti i luoghi di servizio scolastico e sanitario e rafforzando i collegamenti non solo tra centri minori e capoluogo, ma anche tra centri minori all'interno della stessa Zona omogenea. Implementare i collegamenti delle zone montane con i centri urbani più vicini estendendo il TPL sino ai punti di partenze dei percorsi escursionistici

²⁶ Completare e mettere in sicurezza la rete di viabilità metropolitana, in coerenza con le previsioni del PTGM. Completare la tangenziale esterna al Capoluogo ("anulare metropolitano") funzionale e a contrastare il congestionamento urbano e a sgravare i Comuni della prima cintura dal traffico pesante e pendolare

²⁷ Forma di orario ferroviario in cui le partenze dei treni dalla stessa stazione avvengono a minuti fissi di ogni ora.

4.1 – Migliorare ed innovare l’infrastruttura e l’offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on

Il tavolo ha concordato che tra le competenze della Città metropolitana più importanti e per le quali esistono margini di miglioramento c’è l’istruzione superiore. La Zona 5 ha investito, in passato, sull’offerta formativa superiore e oggi si pensa che questa scelta stia ripagando. In particolare si ritiene che la presenza delle scuole superiori, soprattutto a Pinerolo, sia un elemento che permette di avere una popolazione meno anziana e un importante mercato immobiliare, anche per i Comuni del circondario. Si pensa, però, che sia importante investire sia nella creazione di **percorsi di orientamento** in entrata ed in uscita dalle scuole superiori e sia in un **ampliamento dell’offerta formativa** con, ad esempio, il liceo musicale e il liceo sportivo. In seguito, si è evidenziato il fatto che non siano presenti sul territorio spazi sufficienti per lo studio: a tal riguardo, si pensa che sia possibile attivare CMT nella ricerca di spazi dedicati allo studio, anche attraverso l’utilizzo di immobili di sua proprietà. Infine, si sono individuate possibili connessioni tra alcuni progetti già in atto e la strategia 4.1. In particolare si è citato il caso del **FabLab²⁸** di Pinerolo da ampliare anche sulle scuole medie. Oggi il finanziamento sembra essere terminato e non è ancora chiaro come verrà dato seguito al progetto.

4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l’offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio

Il tavolo ha concordato sul fatto che sia necessario disporre di **fondi più strutturati** e di strumenti che portino le scuole a fare rete in modo da garantire il tempo pieno. Si pensa si debba incentivare la collaborazione tra scuole, Città Metropolitana, Comuni e ulteriori eventuali soggetti che abbiano spazi a disposizione per **individuare luoghi** da dedicare alla didattica, allo studio e alla formazione. La scuola dovrebbe, infatti, essere intesa come parte integrante del territorio e, dunque, uno spazio percorribile e pubblico. I/Le partecipanti ritengono che esitano delle reti che possono essere attivate su questo intervento e dei **patti di collaborazione** tra Comuni e Città metropolitana. Si suggerisce, inoltre, un accordo di partenariato fra questi attori. In ultimo, si è evidenziato come sia necessario insistere sulla **formazione continua** per i professionisti, in collaborazione con le imprese, attivando sia le amministrazioni locali che CMT.

²⁸ <https://teenlab.it/>

5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale, sostenendo i partenariati pubblico-privati e prevedendo un maggior coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders locali nelle fasi di definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi

Parte delle persone al tavolo ritiene che oggi vi sia uno scarso sostegno istituzionale sul tema del welfare. Alcune imprese, in particolare quelle più piccole, non sono adeguatamente attrezzate per offrire servizi di welfare soddisfacenti. Occorrerebbe accompagnare le imprese nell'elaborazione di **piani di welfare**; immaginando, ad esempio, che queste attività di supporto siano rivolte a piccoli gruppi di imprese in un'ottica di maggiore efficienza. Inoltre, si pensa che il tema del welfare locale debba essere collegato allo sviluppo sostenibile della mobilità del turismo, intendendo quest'ultimo come un settore produttivo da potenziare. **CFIQ** (Consorzio per la Formazione, l'Innovazione e la Qualità) ha messo in luce l'importanza di costruire possibili sinergie per un nuovo modello di welfare territoriale con le **Academy di Filiera**, ovvero raggruppamenti di agenzie formative, imprese e altri soggetti significativi di filiera che offrono una formazione personalizzata di qualità per competenze certificabili. Sul territorio della Zona 5 sono già presenti due Academy, che operano in particolare sul settore della mobilità e sulla produzione tessile. Recentemente, poi, è stato pubblicato un nuovo bando dedicato alla tematica del welfare, in cui si richiede alle agenzie formative che si occupano di welfare di raggrupparsi, presentare un progetto e sviluppare la tematica in termini di formazione professionale, includendo anche la formazione di disoccupati. Il bando vuole unire pubblico e privato sul tema del welfare, provando a costruire una rete, dei protocolli, degli accordi per tenere insieme questi aspetti. A tal riguardo, si riconosce la possibilità di attivare reti con diversi soggetti, in particolare: **CISS Pinerolo, Società Mutua Piemonte ETS, Diaconia Valdese, Consorzio CPE – Acea Pinerolese.**

ZONA 6 – Valli di Susa e Sangone

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 6 si è svolto presso la sede del Comune di Condove, alla presenza del Vicesindaco metropolitano **Jacopo Suppo** (con deleghe a lavori pubblici, gare e contratti, infrastrutture, sviluppo montano, patrimonio, partecipate, assistenza Enti locali, rapporti con il territorio e i cittadini). Al tavolo di discussione hanno preso parte in totale **12 persone** (in rappresentanza di amministrazioni comunali, terzo settore, associazioni locali, GAL, istituti scolastici, categorie economiche), di cui 1 referente di CMT.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 6 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (5 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 –

Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (10 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (5 voti) e 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (6 voti); per l'Asse 6 (Salute) la 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (10 voti) e la 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (2 voti)

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività (3 voti); 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (4 voti); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (1 voto); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (4 voti); 2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili (2 voti); 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (2 voti); 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (3 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (6 voti); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (2 voti); 5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale, sostenendo i partenariati pubblico-privati e prevedendo un maggior coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders locali nelle fasi di definizione, attuazione e monitoraggio degli interventi (4 voti); 5.5 – Sostenere l'economia a impatto sociale e l'innovazione sociale (1 voto).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio

In merito a questa strategia, in primis alcuni partecipanti al tavolo hanno sottolineato come nel documento presentato si parli poco di montagna. Successivamente il tavolo ha messo in luce la necessità di adottare un approccio unitario da parte del territorio volto a non disperdere le risorse ma a sviluppare un sistema di accoglienza turistica con la creazione di percorsi cicloturistici e la pianificazione di manifestazioni sui prodotti locali e sulla cultura locale.

Inoltre, è emersa la necessità di targettizzare meglio l'offerta turistica sia per la Valle di Susa, che per la Val Sangone. Per quanto riguarda la Valle di Susa i target di riferimento individuati sono le scuole, gli alpinisti con esperienza, le persone con disabilità e i giovani locali. In tema di disabilità, si potrebbe giovare delle reti già costruite in occasione del progetto **Interreg** (2004-2006) che promuoveva, per le Valli

Susa e Sangone, la promozione del turismo montano per le persone con disabilità²⁹. I progetti già attivi sul territorio, poi, hanno bisogno di essere ulteriormente valorizzati e sponsorizzati; ad esempio, il **Museo Alessandri**³⁰ (da poco inserito nel circuito Torino Musei), l'**Ecomuseo della Resistenza** (in particolare i Sentieri della Resistenza) del Comune di Giaveno³¹, il **Festival delle luci** promosso dal Comune di Giaveno³², il **Museo Archeologico** di Vaie³³.

Al fine di facilitare l'accesso alle informazioni, è stata auspicata la costruzione di un **sito internet unico** per la promozione dei territori della Valle. Per quanto riguarda la Val Sangone, il target di riferimento è stato individuato nei turisti occasionali, per cui si potrebbe valorizzare il fiume di Sangone con un waterfront ciclabile/pedonale. Le possibilità di pernottamento e vitto sono già presenti sul territorio, come ad esempio la Locanda del Priore, affidata e gestita dalla Cooperativa Amica nel Comune di Vaie. Rispetto a questo punto, è emersa la necessità di mettere a sistema i percorsi e le esperienze del territorio della Zona 6, con la costituzione di un consorzio turistico o con il coordinamento da parte della Città Metropolitana di Torino o della Regione Piemonte. Alcuni progetti che ambivano a mettere a sistema le ricchezze del territorio sono già stati ideati e implementanti, mentre altri non hanno trovato il giusto sforzo propulsivo. Un esempio è il progetto "**Destinazione Turistica Valle di Susa**", promosso con il CAI di Bardonecchia per lo sviluppo territoriale della Val di Susa³⁴. Il tavolo è stato un buon momento di promozione e scambio, e alcuni partecipanti hanno chiesto maggiori informazioni. Un esempio di successo è il progetto promosso da **CNA - Val di Susa** in partnership con l'**Unione Montana** riguardante la creazione di cinque percorsi turistici per mettere in rete le imprese dell'accoglienza e le eccellenze imprenditoriali dei territori in un percorso di storytelling della filiera produttiva della Valle (poi possibilmente da ampliare alla Zona)³⁵. L'ente ha inoltre promosso l'organizzazione di un tour della Valle Susa nel contesto delle ATP finals: Gli appassionati di tennis hanno potuto raggiungere le Valli grazie ad un servizio di navetta dedicato.

Anche le **scuole** possono essere attori importanti per lo sviluppo territoriale. Infatti, si è promossa la creazione di itinerari turistici sui territori con target specifico identificato nelle scolaresche. Alcune proposte sono state avanzate: lo sviluppo di un itinerario turistico sulla vita di Primo Levi ad Avigliana che potrebbe essere unito al percorso di visita guidata alla Sacra di San Michele. La proposta, poi, prendeva in considerazione la facilità di accesso ai siti grazie alla presenza della ferrovia e di percorsi pedonali.

²⁹ <https://www.superando.it/2006/07/26/una-montagna-per-tutti/>

³⁰ <https://www.visitgiaveno.it/museo-alessandri/>

³¹ <https://www.comune.giaveno.to.it/ecomuseo-della-resistenza-della-val-sangone/>

³² <https://www.comune.giaveno.to.it/festival-delle-luci-2023/>

³³ <https://www.museopreistoriavaie.it/>

³⁴ https://www.ttgitalia.com/stories/incoming/170923_destinazione_turistica_valle_di_susa_al_via_il_progetto_di_promozione_congiunta/

³⁵ <https://www.laboratorioaltevalli.it/notizie/da-laboratorio-alte-valli-e-cna-una-proposta-turistica-che-coinvolge-imprese-e-territorio>

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Il tema della mobilità si riconosce come fondamentale per la Zona poiché direttamente legato alla promozione turistica e all’abitare il territorio. In particolare, si segnala come vi sia un progressivo aumento della popolazione anziana e parallelamente una diminuzione di servizi sul territorio, in particolare legate alla mobilità e modalità di trasporto. A livello di servizi sociali, educativi e socio-assistenziali, sul territorio si riscontra una generale difficoltà a livello di accesso alle cure degli anziani (in particolare ci sono difficoltà nello spostamento da e verso ospedali e servizi socio-sanitari). A livello di Zona, la strategia si declina in un aumento delle richieste per servizio di assistenza domiciliare e servizi di spostamento delle persone. Inoltre, si evidenzia una progressiva desertificazione delle attività commerciali, che implica maggiore necessità di spostarsi verso comuni limitrofi per acquisti. A questo proposito, si è espressa la necessità di servizi e-commerce per la vendita di prodotti del territorio (servizio utile anche per la promozione del territorio). In generale, si è evidenziato come le borgate non siano collegate tra loro e siano difficilmente raggiungibili, fattore che incide sul fenomeno dell’abbandono dei borghi. A questo proposito, complessivamente è emerso il bisogno di modalità di trasporto alternative, come ad esempio servizi di mobilità a chiamata, e il rafforzamento della rete della metropolitana. In particolare, si è chiesto il prolungamento della linea anche oltre Rivoli, per raggiungere Rosta, anche per ridurre il congestionamento della viabilità secondaria.

Strettamente correlato con il turismo, è il tema dell’ampliamento della **rete ciclabile delle Valli**. Oltre a rappresentare un asset chiave per lo sviluppo turistico, e quindi anche economico del territorio, una rete di ciclovie diffusa nelle Valli potrebbe costituire una risorsa per il miglioramento dell’offerta trasportistica. Infatti, il collegamento di una fitta ragnatela di ciclovie ai Comuni dotati di stazioni ferroviarie permetterebbe l’aumento dell’intermodalità, aprendo le porte delle Valli a specifiche categorie di turisti, come gli appassionati di cicloturismo e mountain biking. Ciò, inoltre, permetterebbe ai territori coinvolti di sviluppare nuovi servizi turistici collegati alle diverse possibili forme di trasporto, come per esempio mezzi di trasporto su strada dotati di specifici rimorchi per le biciclette. Si è citato, per esempio, il progetto della ciclovia lungo il fiume Sangone, del Comune di Trana, che potrebbe essere collegato con altre forme di mobilità.

4.1 – Migliorare ed innovare l’infrastruttura e l’offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on / 4.2 Ridurre i divari sociali e territoriali nell’accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione

Il tavolo ha scelto di affrontare insieme queste due strategie. In primis, si è sottolineata l'importanza della scuola come veicolo di promozione del territorio, per cui bisognerebbe garantire a livello metropolitano la stessa qualità del sistema scolastico tra cittadini/e del Capoluogo (e in generale delle città) e i Comuni montani. A tal riguardo, nella pianificazione dei servizi scolastici, delle risorse e del personale dedicato, occorrerebbe considerare maggiormente i livelli altimetrici e le caratteristiche del territorio della Val di Susa e Sangone.

Si è criticata la logica del dimensionamento sulla realtà numerica dei luoghi, sia per la salute e i servizi sociali sia per la scuola. In particolare è stato spiegato come la logica che viene applicata è che, essendoci pochi bambini, le scuole vengono sprovviste di personale (sia insegnanti sia collaboratori scolastici). In questo contesto i plessi scolastici vengono unificati, i dirigenti scolastici hanno molte reggenze, ovvero sono responsabili di più scuole, e di conseguenza si moltiplicano le incombenze burocratiche e si riduce il tempo a disposizione. A questo proposito, si è detto che il troppo lavoro accumulato e la scarsità di personale attivo aumenta il rischio di perdere comunicazioni, bandi e opportunità. Un altro problema esposto circa le realtà scolastiche delle Valli è quello della troppa mobilità degli insegnanti che rimanendo poco sul territorio non riescono a conoscerlo e a stabilizzarsi. A questo si aggiunge il tema della difficoltà a raggiungere le molte località montane decentrate anche a causa del fatto che l'organizzazione dei mezzi pubblici non tiene conto dei bisogni delle scuole e del personale scolastico (es. chi lavora a Sestriere non si può permettere di vivere lì e, quindi, deve spostarsi in altri luoghi con enormi difficoltà data la carenza dei collegamenti). Infine, si è evidenziato che è necessario prevedere il tempo pieno scolastico, esperienza a volte avviata, ma che non è mai stata continuativa negli anni.

Sul tema del legame tra giovani e territorio, si è espresso in particolare il GAL Escartons e Valli Valdesi che ha illustrato la propria possibilità di finanziare progetti specifici anche in collaborazione con le scuole. Il GAL ha dato la propria disponibilità a creare contatti e reti con le realtà locali presenti dando il proprio supporto alla strutturazione di partnership pubblico-private, a costituire scambi e interazioni con altri territori rurali in Europa, mettendo a disposizione fattori abilitanti, risorse, spazi e capacità.

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

I partecipanti hanno dato molto rilevanza al tema della salute e dei servizi socio-sanitari sul territorio. In particolare, è stata sottolineata la mancanza sul territorio montano di strutture per garantire la salute e la difficoltà di accesso alle cure dato lo spostamento dei centri di cura verso la città. Alcuni hanno criticato la logica della privatizzazione delle cure perché porta a localizzare le strutture solo sui territori più redditizi. Sono stati riportati degli esempi per sottolineare la mancanza di personale medico e socio-sanitario (come la presenza di un solo assistente sociale per tutta l'Alta Val di Susa e un solo neuropsichiatra infantile per tutta la Val di Susa e Val Sangone) ma anche esempi positivi di adattamento alle condizioni del territorio (come la messa a disposizione di alcune RSA del proprio spazio e personale per effettuare

esami del sangue su prenotazione). In generale, si è sottolineata l'importanza di mettere a sistema le buone pratiche e la volontà di fare rete tra i territori della stessa Zona. Rispetto a questo, si è accolto con favore il momento di confronto e scambio offerto dal PSM, occasione importante per il rafforzamento delle istanze locali.

6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità

Sul tema, emerge la volontà di costruire filiere del cibo di qualità, soprattutto per ciò che riguarda le mense scolastiche. In raccordo con l'Asse 4, opinione condivisa è che, nelle Valli, bisognerebbe introdurre l'obbligatorietà di utilizzare prodotti alimentari del territorio e della montagna. In generale, si ritiene fondamentale fare sinergia con l'attività dei GAL che offrono un grande aiuto sul territorio.

ZONA 7 – Ciriacese e Valli di Lanzo | ZONA 8 – Canavese occidentale

L'evento di co-pianificazione per le Zone omogenee 7 e 8 si è svolto presso la sede del Comune di Ciriè, alla presenza del Consigliere metropolitano Pasquale Mario Mazza (delegato a *Pianificazione territoriale e difesa del suolo, trasporti, protezione civile*). La scelta comune è stata quella di organizzare un unico tavolo di discussione, cui hanno preso parte in totale **22 persone** (15 in rappresentanza di Zona 5, 5 in rappresentanza di Zona 8, 2 referenti di CMT).

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le due Zone omogenee hanno rivendicato pressoché le stesse esigenze. In particolare, le sei strategie su cui i tavoli hanno preferito concentrarsi sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (14 voti dalla Zona 7 e 2 voti dalla Zona 8); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (8 voti dalla Zona 7 e 2 voti dalla Zona 8); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (13 voti dalla Zona 7 e 4 voti dalla Zona 8); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (9 voti dalla Zona 7 e 1 voto dalla Zona 8); per l'Asse 5 (Inclusione e coesione, attrattività) la 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (8 voti dalla Zona 7 e 1 voto dalla Zona 8); per l'Asse 6 (Salute) la 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (13 voti dalla Zona 7 e 6 voti dalla Zona 8).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

La seconda sessione è stata organizzata facendo partecipare le due Zone allo stesso tavolo di lavoro e proponendo una discussione aperta intorno ai temi maggiormente rilevanti emersi dalla prima sessione. Si è osservato come le esigenze e le richieste evidenziate hanno portato a risultati spesso simili; pertanto, si è scelto di riportare una restituzione dei risultati integrata.

In generale, a livello di **governance**, emerge la necessità che il nuovo PSM si ponga in continuità con le strategie di sviluppo territoriale che i **GAL** e le **Unioni Montane** portano avanti da anni, i quali già raggruppano le esigenze territoriali dei Comuni che ne fanno parte elaborando strategie capaci di rispondervi. Per questa ragione, si chiede sentitamente che questi soggetti vengano **integrati nella Cabina di regia** di Città Metropolitana ad accompagnamento e supporto all'implementazione del Piano, al fine di migliorare il coordinamento dei lavori pubblici nelle aree montane e pedemontane.

1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio

Due sono state le macro-esigenze emerse su questo punto. In primis, soprattutto dal Comune di Varisella, risulta importante mettere in sicurezza e valorizzare il patrimonio edilizio storico del territorio. Inoltre, si è discusso circa la necessità di pensare strategie di promozione e comunicazione turistica più adeguate alla nuova domanda: infatti, soprattutto a livello di turismo escursionistico, si riporta come oggi la fruizione turistica non sia più di tipo “puntuale” (legata al recarsi unicamente presso uno specifico punto di interesse), bensì si caratterizzi per la volontà di conoscere il territorio a 360° attraverso un'offerta diversificata e “**diffusa**” a livello di **infrastrutture e servizi**. In tal senso, per rispondere più efficacemente alla domanda di turismo diffuso, si ritiene necessario un ruolo di supporto di CMT nel valorizzare il territorio, non soltanto su scala **metropolitana** ma anche **regionale** e **sovraregionale**: l'Ente dovrebbe agire da “collante” e soggetto raccordante tra l'offerta turistica delle Zone, anche attraverso una strategia comunicativa integrata. Per aumentare i flussi turistici nel Ciriacese e Basso Canavese, risulta importante adeguare la comunicazione delle diverse risorse turistiche dell'area soprattutto relativamente al **turismo escursionistico nelle Valli e alla rete di sentieri montani e di campagna**, implementando le informazioni turistiche anche proprio a livello di segnaletica, cartellonistica e wayfinding. la Zona 7 ha messo in luce l'importanza di per aumentare i flussi turistici nel Ciriacese. Inoltre, è stato fatto notare dalla Zona 7 che esistono già altri progetti a cui collegarsi per implementare l'offerta turistica del territorio, come il **progetto VELA**³⁶ e la **Ciclovia VENTO** (anche se questa non coinvolge direttamente le Zone di riferimento).

³⁶ Nato dalla collaborazione di 12 Comuni delle Valli di Lanzo alla cintura Nord-Ovest di Torino con l'obiettivo di connettere una serie di reti ciclabili e pedonali esistenti sul territorio, attraverso la messa in sicurezza di tratti in cui sono state riscontrate criticità nei confronti della mobilità ciclabile e pedonale. Per ulteriori informazioni: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/stura/vela/vela>

2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche

In generale, si propone di sfruttare le risorse e il potenziale del territorio per creare **nuovi impianti idroelettrici**, promuovendone un uso “smart”. Un caso particolare è stato sottolineato dall'Unione montana Valli Orco e Soana (Zona 8), la quale ha raccontato come si stia già ragionando sulla necessità di realizzare un **potenziamento degli invasi**, con l'aggiunta del settimo invaso sul bacino del fiume Orco. Nuovamente, è stata ribadita la necessità che i GAL e le Unioni montane entrino a far parte della Cabina di regia costituita da CMT, al fine di migliorare il coordinamento dei lavori pubblici nelle aree montane e pedemontane.

A partire da questa considerazione, si è aperta una discussione sulla produzione energetica da fonti rinnovabili, soprattutto unita alla necessità di valorizzazione delle aree dismesse. Seppur non votata inizialmente tra le proposte rilevanti di cui discutere, si è riportata la necessità di lavorare sulla **strategia 2.2 (Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale)**. A tal riguardo, diverse rappresentanze comunali del Ciriacese hanno espresso l'esigenza che vengano bonificate e riqualificate le aree dismesse presenti in Zona 7, come opportunità per creare nuove Comunità Energetiche Rinnovabili. In particolare, su quest'ultimo punto, è stato menzionato il sito dell'ex Amiantifera del Comune di Balangero.

Strategia 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

In generale, le persone al tavolo hanno precisato come il tema della “connessione territoriale” debba intendersi parallelamente come fisica/infrastrutturale e digitale. Richiamando la strategia 1.1., è stato sottolineato come la digitalizzazione “diffusa” sia condizione necessaria e fattore abilitante per una reale connettività anche fisica del territorio: i due temi, dunque, devono viaggiare in parallelo per quanto concerne i servizi di mobilità e trasporti (es. in termini di fruibilità, comunicazione dei servizi al cittadino).

Nel dettaglio della strategia, la Zona 7 ha proposto di strutturare una mobilità integrata, intesa come connettività tra enti e Zone differenti, al fine di implementarne la comunicazione e i collegamenti. È stato, infatti, suggerito (in particolare dal Comune di Cirié) di promuovere il trasporto su rotaia tra Capoluogo e le altre aree della CMT, valorizzando la **Linea SFMA Torino – Aeroporto – Ceres** e prevedendo anche un adattamento del trasporto su gomma per raggiungere le stazioni ferroviarie. L'esigenza reclamata è stata quella di lavorare per ridurre lo spopolamento delle aree rurali, montane e pedemontane e di aumentarne l'attrattività economica e turistica. In tal senso, sarebbe centrale anche lo **sviluppo aeroportuale**, raccordando le esigenze di sviluppo locale a quelle di internazionalizzazione. Inoltre, la Zona 8 ha richiesto che venga elettrificata la linea di trasporto pubblico fino a Pont Canavese, così come implementato il servizio ferroviario tra i diversi piccoli centri abitati dell'area e con Torino, al fine di

realizzare una rete di collegamenti “policentrica” e “diffusa”. È stata evidenziata la necessità di adattare il TPL su gomma nelle Valli alle reali esigenze della comunità locale, soprattutto per le utenze sprovviste di un mezzo di spostamento privato (ad esempio, assecondando gli orari della popolazione studentesca e garantendo un servizio di trasporto più efficace e capillare per le persone anziane e che necessitano di cure in generale). Infine, l'Unione montana delle Valli Orco e Soana ha esposto la proposta di realizzare nuovi **impianti su fune** per collegare le aree sopra i 1000 metri s.l.m., su modello di altri Paesi europei (in primis, la Svizzera). Infine, al fine di migliorare la viabilità stradale, il Comune di Fiano ha evidenziato la necessità di intervenire per ultimare il lavoro di adeguamento della rotatoria sulla SP1, al confine tra Fiano e Cafasse, il cui cantiere è in stallo causa fallimento dell'azienda esecutrice.

4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione

In merito a questo punto, la Zona 8 ha rivendicato la necessità di migliorare il sistema scolastico nelle Valli, realizzando o implementando le **scuole di montagna** come importanti presidi territoriali. Questo aspetto si collega a quello della mobilità, come anche alla connettività digitale (vd. punto precedente). Inoltre, la richiesta è che CMT abbia un “occhio di riguardo” dal punto di vista amministrativo, aiutando e supportando amministrativamente i piccoli Comuni a livello di snellimento delle pratiche e facilitazione dell'erogazione dei servizi (riconoscendo le importanti differenze a livello di risorse e personale tra la struttura comunale dei grandi centri urbani cittadini e delle piccole realtà montane).

5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti

Dalla Zona 8 è stato fatto notare come sia importante **aumentare l'economia e l'offerta di lavoro nelle zone montane** che stanno patendo un forte spopolamento, al fine di evitare l'allontanamento dei talenti e di attrarre maggiori investitori. In particolare, si è fatto riferimento al settore dell'imbottigliamento dell'acqua come importante opportunità occupazionale del territorio, valutando la possibilità di insediare nuovi impianti in continuità con il modello positivo delle **Acque minerali Pian della Mussa**. Inoltre, è stato proposto di valorizzare il ruolo dei GAL, i quali possono creare una rete per collegare i diversi Comuni per finalità economiche e turistiche.

Ricollegandosi poi alle strategie 1.5 e 3.1 precedentemente discusse, il Comune di Cirié ha rinnovato la necessità di migliorare la viabilità su rotaia e su gomma, non solo per ridurre fenomeni di spopolamento delle Valli di Lanzo, ma anche per aumentarne l'attrattività in senso ampio. Infine, è stata segnalata una scarsa partecipazione dei piccoli Comuni al PSM 2024-26: aumentando e migliorando la **formazione** e la **partecipazione** degli amministratori locali delle aree più periferiche dell'area metropolitana si ritiene sarebbe possibile ottenere una maggiore efficacia della formulazione dei Piani Strategici, così come dei loro effetti sul territorio.

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

In merito a questo aspetto, l'opinione diffusa e comune ad entrambe le Zone omogenee è stata quella di dover implementare la programmazione per migliorare sia la collaborazione tra diversi servizi socio-sanitari (es. a livello di triangolazione delle informazioni e dei dati e di trasmissione diretta delle ricette mediche tra ospedali-ASL-farmacie), sia tra questi ultimi e altri servizi territoriali (es. legati alla mobilità), ponendo particolare attenzione ai fruitori finali.

ZONA 9 – Eporediese

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 9 si è svolto presso la sede del Comune di Strambino, alla presenza della Consigliera metropolitana **Sonia Cambursano**. Al tavolo hanno preso parte in totale **10 persone**, oltre ad 1 referente di CMT.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 9 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività (2 voti), 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (2 voti) e 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (2 voti); per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili (4 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (4 voti) e 3.2 Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (4 voti); per l'Asse 5 (inclusione, coesione e attrattività); 5.3 – Costruire un insieme integrato di azioni che producano inclusione sociale e qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani (6 voti); per l'Asse 6 (Salute) la 6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile (3 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma non discusse sono: 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (1 voto); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (2 voti); 2.4 - Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (1 voto); 3.3 – Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri 15' (3 voti); 4.2 – Ridurre i divari sociali e territoriali nell'accesso ad una formazione di eccellenza, in tutti gli ordini e gradi di formazione (1 voto); 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal

territorio (2 voti); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (1 voto); 5.4 – Costruire un nuovo welfare locale per una metropoli inclusiva e solidale (3 voti); 5.5 – Sostenere l’economia a impatto sociale e l’innovazione sociale (2 voti); 6.1 – Garantire maggiore equità nell’accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (2 voti); 6.3 - (Sostenere lo sport e l’attività fisica all’aria aperta (1 voto).

1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività

Si è discusso di tale strategia in connessione con la 1.2. In particolare, il tavolo ha tenuto a sottolineare come sia prioritario e determinante - prima di qualunque altro intervento - garantire una qualità diffusa e affidabilità omogenea della connessione digitale (azione 1.1.1.), adeguando a livello **infrastrutturale** tutto il territorio in termini di connessione digitale capillare e qualitativamente alta, collegandosi al progetto di installazione della Banda Ultra Larga già avviato da Città Metropolitana in collaborazione con Open Fiber. Rispetto al ruolo di quest’ultima, percezione comune è che CMT ragioni ancora molto secondo una visione “Torino centrica”, aspetto che, trattandosi di un territorio molto vasto, porta a una scarsa rappresentatività da parte dei Comuni più piccoli e periferici

1.2 – Stimolare l’innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese

Si mette in luce come le MPMI del territorio dovrebbero essere maggiormente appoggiate e sostenute a livello economico, attraverso bandi pubblici dedicati e non troppo complessi complessi, in modo da agevolare la partecipazione da parte delle imprese meno strutturate. In particolare, le micro-imprese sembrano non essere nelle condizioni di produrre la documentazione necessaria alla partecipazione alle gare pubbliche, per cui CMT dovrebbe agire come Ente di supporto per facilitare l’accesso agli investimenti. Legandosi alla discussione circa la strategia 1.1, si riconosce come la disponibilità di una buona connessione digitale su tutto il territorio sia un fattore abilitante e necessario alla strategia 1.2, senza la quale è impossibile stimolare l’innovazione e la competitività delle imprese. Un caso specifico paradossale citato dall’ASL TO4, è quello della telemedicina, individuato come strategico per lo sviluppo territoriale ma di fatto impossibile da realizzare senza un’adeguata infrastruttura digitale.

1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio

In primis, emerge la necessità di avere uno **spazio digitale “istituzionale”** in grado di valorizzare il potenziale che le Zone omogenee esprimono in termini di risorse e proposte, attraverso sezioni dedicate sul portale di Città Metropolitana. Inoltre, si segnala la necessità di **fare rete** rispetto ad altri canali istituzionali che si stanno muovendo sul tema, aspetto su cui sarebbe interessante immaginare un ruolo di coordinamento di CMT . In generale emerge la necessità di raccordare il PSM con le **Strategie di Sviluppo Locale dei GAL**, con gli interventi previsti dalla **Strategia Urbana d’Area** che vede insieme Canavese ed Eporediese (con capofila il Comune di Chivasso) e con i **Distretti diffusi e urbani del Commercio** presenti in Zona 9 (in particolare quello di Ivrea). Infine, è stato sottolineato come il territorio

goda di un'attrattività molto elevata in termini di valore ambientale e culturale, ma che questo non venga abbastanza valorizzato a livello di "sistema-metropolitano". In particolare, tanto i presidi culturali quanto i sentieri escursionistici tendono a rimanere molto scollegati tra loro; per questi ultimi, si riporta la necessità di creare un unico sistema di fruizione dei percorsi turistici anche attraverso collegamenti di mobilità dolce che "avvicinino" le aree.

2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili

Percezione generale è che le azioni di questa strategia vadano affrontate in maniera correlata. In particolare, rispetto alle CER si richiede a CMT di supportare i territori con un adeguato accompagnamento tecnico e politico, mettendo a disposizione degli enti locali adeguate **risorse** e **consulenze** specifiche per l'individuazione della **forma giuridica** più adeguata per partecipare ai bandi. La documentazione richiesta risulta, inoltre, troppo complessa e le consulenze per partecipare ai bandi troppo onerose.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Risulta necessario rafforzare il policentrismo, incrementando il trasporto pubblico locale in funzione delle nuove esigenze di mobilità elettrica/elettrificata ed a basso impatto ambientale, sul modello di Torino. Fondamentale anche garantire un potenziamento dei collegamenti a livello "base", così come un sistema di tariffazione unica. Inoltre, occorrerebbe ripensare la viabilità ordinaria in maniera più intelligente a livello di sicurezza per le persone e convivenza pacifica tra automobili e pedoni. Si ritiene che occorrerebbe valorizzare le sinergie con un progetto sperimentale sulla mobilità sostenibile nella Città di Ivrea, presentato dalle organizzazioni sindacali; e fare rete con le Missioni 5 e 6 del PNRR.

3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria

Il **Comune di Ivrea** ha chiesto di difendere le istanze di entrare nel Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, al posto di Biella (anch'essa in corsa per entrarvi), dal momento che ne avrebbe più diritto in quanto appartenente alla Provincia di Torino e unica città con più di 15mila abitanti del territorio a non essere servita dal SFM. Inoltre, si sottolinea che la soluzione tecnica sarebbe semplice: estendere la **SFM8 Torino Lingotto-Chivasso fino a Ivrea**, già pianificata dall'Agenzia della Mobilità Piemontese.

5.3 – Costruire un insieme integrato di azioni che producano inclusione sociale e qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani

Il territorio viene descritto come sofferente di un grave spopolamento legato al declino demografico, da cui deriva un alto numero di case disabitate che necessitano di riqualificazione (per nuove future

abitazioni). Risulta necessario trattenere la popolazione giovanile attraverso proposte abitative accessibili, dai prezzi calmierati. Inoltre, è molto importante che le principali opere pubbliche vengano progettate con un alto livello qualitativo progettuale attraverso modalità di procurement che sfruttino il modello dei concorsi di architettura o dei contest creativi. Sarebbe utile, in merito, un progetto “di territorio” per mettere a sistema interventi pubblico-privati. Dall’ASL emerge la necessità di formare le amministrazioni locali sul PNRR per favorirne la conoscenza del sistema integrato dei servizi previsti dalla Missione 5 e 6. In generale, si rileva una scarsa competenza e conoscenza da parte degli amministratori locali circa le misure messe a disposizione e l’accesso alle fonti di finanziamento previste dall’Europa: i Sindaci sembrano non riuscire a gestire la complessità del PNRR nè a pianificare la continuità nel tempo degli interventi finanziati. Da ciò, la necessità di un accompagnamento da parte di CMT e di fare rete con le ASL e i Consorzi socio-assistenziali presenti nella Zona.

6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile

Entrambe le azioni previste dalla strategia (legate al sostenere l’adozione di nuovi stili di vita più sani e sostenibili e all’alfabetizzazione sanitaria) risultano necessarie. Emerge come queste siano istanze da sottoporre a chi ha competenze in materia, in modo da mettere in campo iniziative finalizzate alla realizzazione di queste azioni. Attualmente, non si rilevano reti attivabili perché il tema non è di pertinenza dei territori.

ZONA 10 – Chivassese

L’evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 10 si è svolto presso la sede del Comune di Strambino, alla presenza della Consigliera metropolitana **Sonia Cambursano**. Al tavolo hanno preso parte in totale **5 persone**, con il supporto di 1 referente di CMT.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 10 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l’Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.2 – Stimolare l’innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (4 voti); per l’Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (2 voti); per l’Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l’infrastruttura ferroviaria (3 voti); per l’Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l’offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (2 voti); per l’Asse 5 (Inclusione e coesione, attrattività) la 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (3 voti); per l’Asse 6 (Salute) la 6.1 –

Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (3 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività (1 voto); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (1 voto); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (1 voto); 2.5 – Diventare metropoli circolare (1 voto); 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (2 voti); 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (2 voti); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (1 voto).

Inoltre, sono pervenuti per la Zona 10 due contributi scritti. Il primo è il contributo del **Sindaco di Gassino** - Vice Portavoce della ZO, che approfondisce alcuni temi discussi durante l'evento e ne propone di nuovi. Il contributo è inoltre corredato da un documento, elaborato dai Comuni della ZO in occasione della stesura del primo PSM, che riporta osservazioni che si ritengono ancora valide e che si legano in particolare alla necessità di: rafforzare la governance metropolitana e garantire un coinvolgimento attivo delle Zone omogenee nella governance della CMT, rafforzare l'ecosistema delle innovazioni territoriali in ottica di maggiore competitività e occupabilità; migliorare il livello di accessibilità al territorio e rafforzare le connessioni territoriali, l'inclusione sociale, l'internazionalizzazione di CMT, il turismo e la cultura, la qualità dell'ambiente. Il secondo è un contributo a cura dell'**Associazione Pro Mandria APS** che suggerisce alcune raccomandazioni e offre la propria disponibilità a contribuire a lavorare per uno sviluppo sostenibile e consapevole del territorio, nonché per favorire l'inclusione e la partecipazione della popolazione ad attività culturali e ricreative.

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese

La Zona ha tenuto a segnalare, in primis, come le due aree industriali di Chivasso (Chind ed ex Lancia) siano piene di aziende ma attualmente scollegate le une dalle altre. La principale criticità è che manca una vera vocazione del territorio "dopo l'automobile". In tal senso, è necessario ampliare e sostenere con specifici progetti nuovi mercati che possano ridare spirito e innovazione alle imprese, basandosi sui seguenti temi: a) Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione, nanotecnologie e bioetica; b) Competitività dei Sistemi produttivi; c) Energia sostenibile e Qualità della vita; d) Rischio sismico ed idraulico; e)

Sviluppo Urbano Sostenibile. Inoltre, CMT dovrebbe favorire l'**imprenditorialità**, soprattutto quella **giovanile** o di **reingresso al mondo del lavoro**, operando per sostenere, supportare e favorire l'insediamento di PMI sul territorio. In tal senso, si segnala un bisogno di reale **semplificazione amministrativa**, di uniformità delle procedure, di sburocratizzazione; così come di investire ulteriormente sul co-working e sostenere la diffusione di metodologie di lavoro più flessibili come il telelavoro; di favorire piattaforme uniche per le imprese investitrici e il SUAP unico. Inoltre, si rileva la necessità di un maggior coordinamento fra i piani commerciali, linee direttive seppur non vincolanti emanate da comuni polo e sub polo così come individuati dalla Regione; il rilancio dell'agricoltura e il sostegno alle esperienze in atto di costruzione di filiere innovative quali ad esempio il progetto di coltivazione della canapa che rientra anche nel piano di sviluppo rurale regionale; la creazione di partenariati stabili tra gli enti locali e gli attori economici.

Collegandosi alla strategia 2.2, risulta necessario agevolare la riqualificazione di aree industriali dismesse e rilanciarle come nuovi luoghi dell'impresa. Tali spazi potrebbero offrire servizi efficaci di incontro domanda-offerta di lavoro, estensione di momenti di formazione od informazione a più aree territoriali, sperimentazione di settori e studi di sviluppo integrati.

Collegandosi alla strategia 1.1., emerge il tema delle "**tecnologie abilitanti**": CMT dovrebbe facilitare l'accesso ai nuovi servizi digitali, anche in vista della creazione di *smart cities* diffuse, e favorire la diffusione delle infrastrutture di comunicazione sul territorio (es. banda larga), talvolta facendo pressione sugli operatori affinché investano, o sviluppando piani di zona per lo sviluppo di tecnologie alternative nelle aree a c.d. fallimento di mercato. Anche il potenziamento delle infrastrutture della telefonia si segnala come necessario al fine di migliorare il servizio alle aziende e ai privati e razionalizzare l'utilizzo di impianti di trasmissione fortemente impattanti.

Profondamente legato al tema dell'attrattività delle imprese per i giovani lavoratori sono il tema delle competenze e quello delle infrastrutture e dei servizi, in particolare della **mobilità**. Non sempre, infatti, le persone giovani dispongono di un'auto privata con cui recarsi al potenziale luogo di lavoro: in questi casi, qualora le aziende non siano raggiungibili con i mezzi pubblici, i giovani tendono a scegliere posti di lavoro più comodamente raggiungibili. Per questo motivo, è centrale il modello della città dei 15 minuti, poiché la ricerca di lavoro parte quasi sempre da una ricerca di maggiore qualità della vita.

2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche

La discussione è nata a partire dalla specificità della Zona, la quale presenta reticoli idrografici complessi trattandosi di un territorio a metà tra il collinare e il pianeggiante. A tal riguardo, si individua come necessaria una modifica normativa finalizzata al poter realizzare **piste ciclabili lungo i canali**, affinché diventino vere e proprie infrastrutture di collegamento territoriale. Più in generale, emerge la necessità di sviluppare una **politica economica sostenibile** per la gestione della rete idrica esistente, estendendo i

PMO (Piani di Manutenzione Ordinaria) finanziati dalla tariffa del servizio idrico integrato (un meccanismo che, oggi, è riservato solo ai territori montani ma si potrebbe estendere anche ai comuni collinari e quelli di pianura). I ricavati delle concessioni delle grandi derivazioni idriche dovrebbero, infatti, avere una ricaduta sui territori che attraversano. In termini di reti, si riconosce l'esigenza di **abilitare gli enti locali** che già esistono.

3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria

Emerge anche dalla Zona 10 la necessità di intendere la mobilità come un sistema integrato. A livello di ciclabilità, ad esempio, viene riportata l'attenzione sul concetto di “rete” ciclabile, dove ciascuna pista dovrebbe collegarsi ad altri nodi/punti di riferimento territoriale (es. stazioni ferroviarie) in una logica appunto di **sistema multimodale**. L'esigenza è quella di evitare la realizzazione di percorsi ciclabili corti e frammentati. Inoltre, in generale, si sottolinea la necessità di tener conto di come la mobilità ciclabile sia molto complessa da implementare in alcune aree, in particolare nel Chivassese collinare. La modalità multimodale, unita al rafforzamento del sistema ferroviario e del TPL, è altresì necessaria per disincentivare l'uso dei mezzi privati ad uso solo singolo da parte di chi si sposta verso il Capoluogo torinese, che ad oggi predilige ancora l'auto. Serve, pertanto, velocizzare e migliorare l'accessibilità al Servizio Ferroviario Metropolitan (es. attraverso navette elettrificate di collegamento ad altri punti del territorio), così come implementarne le tratte. In particolare, la **Ferrovia Chivasso-Asti** (a scartamento ordinario e binario singolo) descritta come utile dal punto di vista turistico, non sembra servire adeguatamente i bisogni quotidiani della cittadinanza (es. gli spostamenti da/verso gli istituti scolastici). Inoltre, bisognerebbe ammodernare e migliorare la connessione ferroviaria tra **Chivasso, Ivrea e Aosta**, che ad oggi non è adeguatamente sviluppata e considerata. Si sostiene poi la realizzazione di Chivasso come “Stazione Porta” sull'Alta Velocità come occasione di sviluppo territoriale per il Canavese, la collina, l'eporediese, la Valle D'Aosta, ed in alcuni casi anche il biellese ed il vercellese; ma anche internazionale, se ci si proietta al 2030 quando sarà aperta la **Torino-Lione**. Ciò consentirebbe, inoltre, alle persone del luogo che devono recarsi a Milano di non transitare per Torino; si immagina che non tutti i treni dovrebbero fermarsi in questa stazione necessariamente, sul modello di Napoli Afragola o Reggio Emilia, talvolta solo stazioni di transito ferroviario.

Inoltre, occorrerebbe investire ulteriormente sul **TPL**, in particolare su gomma, con meccanismi “a chiamata” e agevolazioni economiche che ne favoriscano l'accesso da parte delle fasce più fragili. Sull'esempio di altre città che hanno scelto di non fare pagare la cittadinanza per l'uso dei trasporti pubblici, risulterebbe utile avere un “tetto” massimo più accessibile per gli abbonamenti di studenti e giovani, i quali - altrimenti - continueranno a farsi portare in macchina dai genitori, con conseguenti problemi di sicurezza e inquinamento.

Riprendendo la necessità di lavorare per una modalità plurimodale, si propone la realizzazione di una **fermata-hub** tra Settimo e Brandizzo, dove poter lasciare il mezzo privato (auto/bicicletta) e prendere il

treno. Tale aspetto si collega, a livello più ampio, alla complessa questione circa la necessità di decongestionamento del traffico stradale, per cui si segnalano gravi problema di intasamento delle strade statali in orario pre-lavorativo. Occorrerebbe considerare la possibilità di estensione della **linea 2 della metropolitana** di Torino verso i paesi in sponda destra del Po (da San Mauro T.se) od almeno prevederne il coinvolgimento nella progettazione-realizzazione sin dal primo lotto.

In ultimo, il tema apre a considerazioni circa la situazione della **viabilità stradale**, per la quale si sottolinea come andrebbero messe in **sicurezza** alcune strade, tra cui la SP97 e la SP122, sia per quanto riguarda il sedime sia i fossati. Emerge dal tavolo la necessità di potenziamento della rete viaria con un collegamento tra il Chierese ed il Canavese, valutando la realizzazione una strada extraurbana di scorrimento con una viabilità separata da quella ordinaria (progetto **Gronda Est**), un'arteria di comunicazione che coinvolgerebbe direttamente le Zone omogenee 4, 10 e 11.

4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio

Partendo dal sottolineare la carenza sul territorio di infermieri, si ritiene necessario promuovere la formazione in lauree socio-assistenziali. Inoltre, occorrerebbe valorizzare le competenze che si possono acquisire negli istituti professionali, ancora oggi svalutati nel sentire comune ma che, comunque, aiutano nell'accesso all'università. Bisognerebbe inoltre promuovere l'alternanza scuola-lavoro, vista come un'ottima occasione per le comunità studentesche, dal momento che spesso non è semplice attivare i percorsi perché manca un'adeguata informazione (agli stessi istituti scolastici/ alle aziende/ agli enti territoriali). A livello di orientamento scolastico, si ritiene utile promuovere la creazione di partenariati tra famiglia-istruzione-impresa. Infine, occorre promuovere la formazione di personale competente per lavorare negli enti locali (in particolare, geometri/ ragionieri) con una maggiore formazione dedicata o tramite alternanza negli enti pubblici.

5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana

Emerge la necessità di promuovere la creazione di luoghi di aggregazione per le fasce giovanili soprattutto dopo le scuole secondarie di primo grado (medie). Si dovrebbe lavorare per contrastare il disagio sociale ed economico degli adolescenti, testimoniato da un'impennata di atti vandalici dopo il periodo pandemico. Si sottolinea l'importanza di garantire adeguati servizi di supporto psicologico, contrastando la carenza di figure specialistiche sul territorio. Si riconoscono possibili reti attivabili con una serie di soggetti territoriali quali: il Consiglio Comunale dei ragazzi (Comune di Foglizzo e di Castiglione Torinese), gli psicologi del territorio, gli oratori parrocchiali, gli insegnanti di sostegno, e tutta la comunità educante.

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

Anche collegandosi al tema precedente, si ritiene importante potenziare le reti di comunità per contrastare l'isolamento e la solitudine (di fasce giovani e anziane). Bisogna, in generale, avvicinare la sanità alle utenze cittadine e promuovere il **welfare di comunità**, promuovendo il dialogo del socio-sanitario con il socio-assistenziale. In particolare, si sottolinea l'importanza di valorizzare le Case della Comunità (CdC) esistenti e gli infermieri di comunità, promuovendo la creazione di posti di lavoro in ambito sanitario. Infine, si è discusso circa la necessità di valorizzare il ruolo del terzo settore, che ad oggi offre importanti servizi di supporto alla cittadinanza e alle fasce fragili (ad esempio, per il trasporto degli anziani da e verso le strutture ospedaliere).

ZONA 11 – Chierese e Carmagnolese

L'evento di co-pianificazione per la Zona omogenea 11 si è svolto presso la sede del Comune di Riva presso Chieri, alla presenza del Consigliere metropolitano **Alessandro Sicchiero**. Al tavolo hanno preso parte in totale 9 persone e 1 referente di CMT.

SESSIONE 1. QUALI STRATEGIE SONO PRIORITARIE PER LA ZONA?

Le strategie che la Zona 11 ha votato come maggiormente rilevanti ai fini della discussione sono state: per l'Asse 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) la strategia 1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese (4 voti), per l'Asse 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica) la 2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili (4 voti); per l'Asse 3 (Mobilità sostenibile) la 3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana (4 voti); per l'Asse 4 (Istruzione e ricerca) la 4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on (5 voti); per l'Asse 6 (Salute) la 6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano (5 voti) e la 6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità (4 voti).

Altre strategie considerate rilevanti ma che non sono state oggetto di discussione sono: 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività (2 voti); 1.3 – Riconoscere e sviluppare nuove potenziali filiere di produzione, sostenendo la transizione ecologica delle filiere esistenti (1 voto); 1.5 – Valorizzare il potenziale di promozione e fruizione culturale e turistica del territorio (2 voti); 2.1 – Costruire e infrastrutturare la metropoli verde (2 voti); 2.2 – Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e

del patrimonio esistente, in ottica di sostenibilità ambientale e sociale (2 voti); 2.4 – Favorire una gestione integrata ed efficiente delle risorse idriche (3 voti); 3.2 – Potenziare, qualificare e integrare l'infrastruttura ferroviaria (3 voti); 4.3 – Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione e migliorare ed innovare l'offerta di formazione professionale e vocazionale, valorizzando le opportunità offerte dal territorio (2 voti); 5.1 – Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere e valorizzare i talenti (1 voto); 5.2 – Attivare le giovani generazioni come risorsa per il futuro della Torino metropolitana (3 voti); 6.2 – Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile (1 voto).

Rispetto all'azione 3.1.3, è pervenuto un contributo scritto nel quale si richiede a CMT di trovare una soluzione al problema indotto dal traffico pesante e pendolare di solo transito, che grava sulla cittadinanza di Chieri residente lungo la SS10, problematica che non sarebbe stata adeguatamente considerata dal Piano Generale del Traffico Urbano comunale (PGTU) recentemente approvato. Il tratto sarebbe diventato il succedaneo delle funzioni che si ritiene, invece, dovrebbero essere garantite dalla chiusura a nord della circonvallazione di Chieri, nonché dalla realizzazione di una infrastruttura stradale che chiuda ad est il collegamento della tangenziale A55 con le A4 TO-MI e A5 TO-AO (gronda o altra soluzione funzionale allo scopo).

SESSIONE 2. COME SI DECLINANO LE STRATEGIE E AZIONI PRIORITARIE E COME POSSONO ESSERE IMPLEMENTATE NELLA ZONA?

1.2 – Stimolare l'innovazione e la competitività del sistema delle PMI e microimprese

Si ritiene che questa strategia sia in stretta correlazione con la strategia 1.1 – Garantire una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività in quanto, per incentivare le PMI e microimprese, è necessario garantire un solido sviluppo infrastrutturale e digitale. A tal proposito, si ritiene si debba porre l'attenzione sull'accelerazione di quest'ultimo per quanto riguarda la Zona 11. A livello di possibili integrazioni con progettualità territoriali, si è messo in luce un progetto in fase d'avvio concernente la mappatura dell'assetto idrogeologico (Corona Verde) tramite immagini satellitari, che rientra nei sistemi di monitoraggio locali e che potrebbe fornire importanti dati e informazioni a supporto delle aziende agricole locali. A tal riguardo, si segnala come un'azienda privata abbia già chiesto ad alcuni Comuni di aderire al progetto, il quale sarebbe attivato sui territori di Moncalieri, Riva Presso Chieri e Chieri. Si ritiene, inoltre, che sarebbe utile coinvolgere il **Gruppo Imprenditori e Imprese Chieresi (GIC)**³⁷, gruppo costituito da portatori d'interessi in ambito imprenditoriale, infrastrutturale e della digitalizzazione nato spontaneamente con l'obiettivo di creare valore attraverso lo scambio di conoscenza territoriale reciproca.

³⁷ <https://it.linkedin.com/showcase/gic-gruppo-imprese-chieresi/>

Sempre ragionando in ottica integrata tra strategia 1.1 e 1.2, si è citata la necessità di aggiornare i sistemi di sicurezza urbana sul territorio.

2.3 – Promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili

Si ritiene prioritario puntare sulla creazione di Comunità Energetiche Rinnovabili, per cui risulta fondamentale assicurare sinergia tra i diversi enti e tra i diversi territori in quanto le aree individuate come idonee dal Decreto Ministeriale di incentivazione delle **Comunità Energetiche Rinnovabili** sono intercomunali. Risulta cruciale individuare quindi una strategia comune che sia realizzabile tra tutti i territori, che vedrebbe i Comuni come Capofila dei progetti di realizzazione delle CER (così da garantire il perseguimento della finalità sociale), accanto ai quali però si ritiene fondamentale coinvolgere enti “terzi” (privati e del terzo settore). In tal senso, Città Metropolitana potrebbe avere una visione più ampia in quanto regia tecnica, svolgendo un importante ruolo di coordinamento e di informazione verso le PA locali. Su tale aspetto – la cui necessità è stata segnalata come trasversale a tutte le strategie degli Assi – si è ipotizzata la messa in pratica di procedure standardizzate che i Comuni possano seguire per presentare eventuali candidature ai bandi. Non sono stati citati progetti specifici a cui potersi collegare, in quanto si ritiene non vi siano ancora sufficienti riferimenti normativi a riguardo. In generale, si riporta però come in diversi Comuni della Zona vi siano impianti e superfici adatti ad ospitare l’installazione di pannelli fotovoltaici (o altre tecnologie utili), ma come molte aziende siano bloccate a livello burocratico. Possibili collaborazioni vengono segnalate con **OIPGroup**³⁸, azienda per la gestione delle comunità energetiche (con sede a Ivrea ma attiva sulla Zona 11) che sta sviluppando un software per mappare le comunità energetiche, individuandone la potenza, il quadro energetico degli stabili, la produzione e i consumi. Infine, sono stati segnalati altri due enti gestori di CER, attivi a Riva Presso Chieri, di cui non sono però stati citati i nomi.

3.1 – Promuovere una gestione integrata e multimodale della mobilità metropolitana, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa, sostenibile e attenta ai bisogni delle persone più fragili e della fascia sempre più ampia di popolazione anziana

Si è proposto di integrare il tema del *car sharing* e del *bike sharing* a livello sovracomunale, perché si ritiene possa essere un buono strumento per far fronte alle mancanze del servizio di trasporto pubblico, offrendo un'alternativa agli/alle abitanti dei Comuni della Zona almeno finché il TPL non sarà adeguatamente implementato e dimensionato rispetto alla domanda. Infatti, si ritiene che una gestione del *car sharing* a livello metropolitano, con un’attività di coordinamento e supporto di CMT all’accesso a finanziamenti tramite bandi pubblici, potrebbe favorire un’azione sinergica tra i diversi Comuni (quantomeno interni alle singole Zone omogenee). A tal riguardo, si è proposta la realizzazione di un **unico sistema** per la mobilità condivisa per consentire all’utente di accedere, tramite unico

³⁸ <https://oipigroup.it/>

tesseramento/abbonamento, a tutti i servizi di **sharing mobility** (car sharing, bike sharing, taxi sociale, ecc.). Allo stesso modo, è stata sollevata l'esigenza di progettare e realizzare le piste ciclabili in aree realmente nevralgiche del territorio, per esempio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie o delle fermate dell'autobus. Inoltre, si ritiene opportuno collaborare con i servizi attualmente attivi dedicati alle fasce più fragili, come il Servizio Emergenza Anziani (**SEA**)³⁹, in modo da estendere tali servizi ad un'utenza più ampia e renderli attivi su tutto il territorio, soprattutto quello collinare. Ugualmente, si suggerisce un'azione sinergica e di coordinamento con il servizio di "taxi sociale"⁴⁰, attivo grazie al supporto di volontari in diversi Comuni della Zona che, però, attualmente rimane poco coordinato tra essi. Inoltre, si raccomanda un raccordo con il progetto "**MeBUS**"⁴¹, il servizio di trasporto pubblico a chiamata nell'area metropolitana di Torino gestito dall'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) e coordinato con GTT e Cavourese. Si è sollevata, a tal riguardo, la necessità di implementare ulteriormente il servizio, attualmente presente in quasi tutti i Comuni dell'area metropolitana ma poco utilizzato: infatti, gli orari in cui esso è attivo (dalle 7,00 alle 19,00) e la modalità di funzionamento lo rendono adeguato a trasporti occasionali ma meno agevole per un uso quotidiano, nonché poco attento alle esigenze della popolazione giovanile (che potenzialmente potrebbe usufruirne in orario serale). Infine, è stata messa in luce una possibile collaborazione con il **GIC** anche sul tema della mobilità, auspicando un miglioramento dei trasporti anche per lavoratori occasionali e consulenti (che tendenzialmente seguono modalità di lavoro più flessibili).

4.1 – Migliorare ed innovare l'infrastruttura e l'offerta scolastica, potenziando il rapporto scuola-territorio e promuovendo modelli didattici innovativi e attenti al tema della sostenibilità, che integrino positivamente didattica sperimentale, multimediale e hands-on

Il tavolo ha sollevato l'esigenza di migliorare le connessioni con le strutture scolastiche (soprattutto per quanto concerne le scuole primarie e secondarie di primo grado). In quest'ottica, si ritiene che, benché la pluriclasse non sia ottimale, spesso risulta la soluzione migliore per far fronte alle difficoltà di collegamento delle scuole, soprattutto per i/le bambini/e più piccoli/e. A ciò si aggiunge un problema di gestione e sostenibilità economica degli scuolabus. In generale, si raccomanda di evitare la chiusura dei plessi scolastici, rischio da considerare a causa del forte declino demografico che interessa il territorio. Si raccomanda che le amministrazioni locali coinvolgano le scuole nelle attività di animazione locale, promuovendo attività e appuntamenti sul territorio legati a temi di interesse collettivo - quali ad esempio, la Giornata della salute, dell'acqua, della bicicletta - lavorando in sinergia con altri attori locali. La CMT

³⁹ <https://www.seatorino.org/>

⁴⁰ Servizio rivolto a chi non è in grado di servirsi dei normali mezzi di trasporto e non può contare su l'accompagnamento da parte di familiari o parenti, in particolare per i collegamenti *da* e *verso* strutture scolastiche e ospedaliere.

⁴¹ <http://www.mebus.it/> A livello di funzionamento, si prenota la sera prima di utilizzare il servizio e la tratta si modifica a seconda delle prenotazioni.

potrebbe fornire un supporto nella proposta di queste giornate di promozione di attività in tutti i Comuni dell'area metropolitana, in modo da istituire iniziative comuni a tutte le Zone. Inoltre, ciò potrebbe fornire una spinta per le scuole nella partecipazione alle iniziative sul territorio e promuovere un migliore coordinamento tra le dirigenze scolastiche e le amministrazioni locali. Il tavolo ha segnalato poi l'interesse ad ampliare e implementare punti d'accoglienza ed aggregazione giovanile, già presenti in alcuni Comuni ma che si ritiene debbano essere implementati in altri Comuni della Zona. Possibili connessioni con progetti locali sono segnalate con riferimento alle attività dei Centri di aggregazione giovanile in collaborazione con biblioteche, aule studio e scuole affinché la popolazione universitaria si interfacci con le fasce più giovani. Nel Comune di Cambiano e nel Comune di Poirino sono già attive aule studio presso le biblioteche, mentre nel Comune di Baldissero e di Riva Presso Chieri sono in avvio dei Centri di aggregazione giovanile. Si riconosce la possibilità di collaborazioni potenzialmente attivabili, oltre che con le succitate Biblioteche civiche comunali, anche con i Vigili Urbani locali, la Protezione civile, la Croce Rossa, la Formazione antincendio boschivo (AIB), l'Associazione Nazionale Alpini o ancora ARPA Piemonte (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale).

6.1 – Garantire maggiore equità nell'accesso alle cure e qualità dei servizi socio-sanitari su tutto il territorio metropolitano

Si ritiene importante promuovere le Case della Comunità (CdC) attualmente già esistenti come sistema di accoglienza e primo approccio, così da alleggerire strutture ospedaliere locali di più grandi dimensioni su cui si concentra l'utenza locale. Inoltre, si segnala a livello territoriale una mancanza di figure professionali del settore che, benché si riconosca non dipenda direttamente da Città Metropolitana e dalla bontà del PSM, incide significativamente sulla questione. A tal riguardo, si raccomanda un ruolo di coordinamento da parte di CMT finalizzato a garantire il corretto funzionamento delle CdC, nonché una fornitura adeguata e sufficiente di personale dedicato. Possibili connessioni si segnalano, dunque, con le Case della Comunità di **Poirino, Carmagnola, La Loggia e Trofarello**, opere in gran parte finanziate con i fondi europei *Next Generation EU* - assegnati tramite la *Missione M6 – Salute* del **PNRR** dal Governo alla Regione Piemonte e, da questa, all'ASL (TO5 in questo caso). Tra queste, si è discusso sulla CdC di Poirino (da ultimare entro il 2026) per la quale è stato avviato il progetto esecutivo che, ad oggi, risulta da approvare: si tratterebbe di un servizio di medicina territoriale, utile per orientare e “smistare” le richieste, rinviando eventualmente ad altri servizi nei casi più gravi. Infine, si segnalano come reti di soggetti già attive quelle con le Case della Salute di Santena e Cambiano (già segnalate nel PSM)

6.4 – Promuovere il cibo metropolitano sostenibile e di qualità

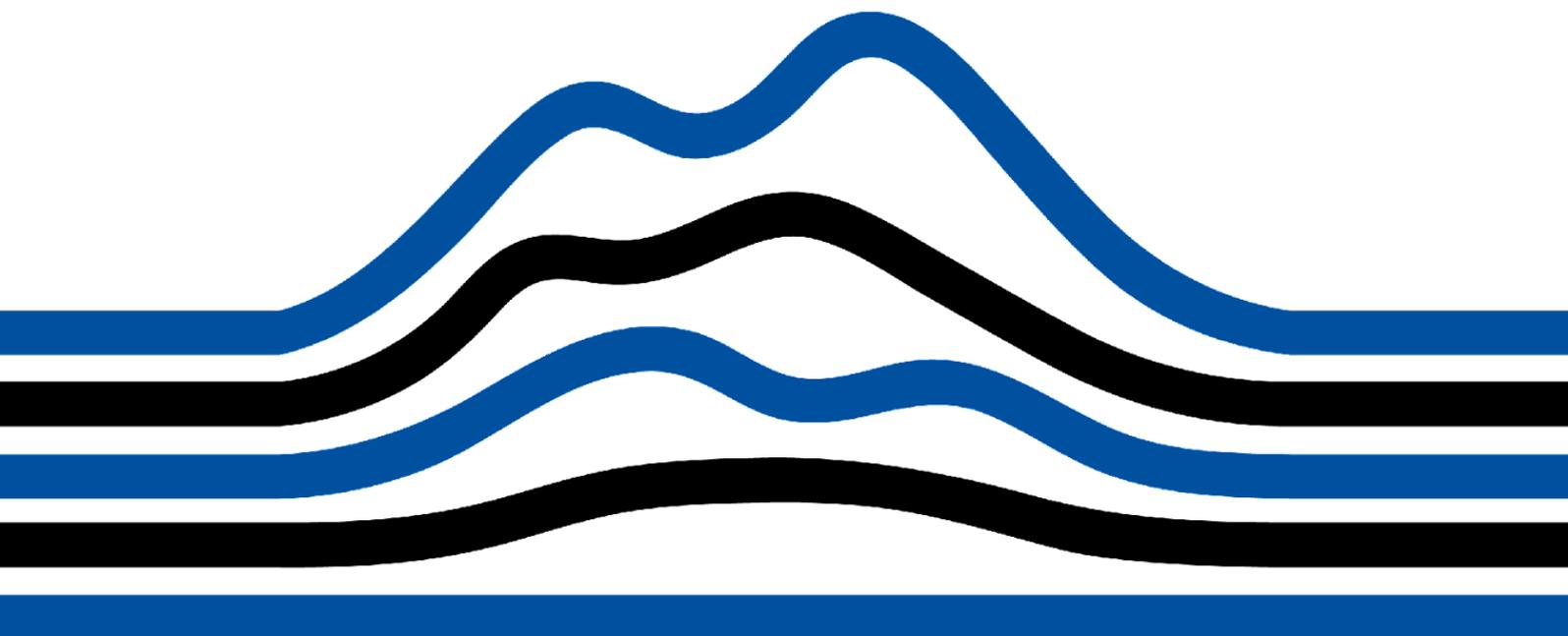
Tutte le persone presenti hanno concordato sul fatto che, per la Zona omogenea 11, tale strategia dovrebbe essere integrata con le strategie 6.2 (Promuovere uno stile di vita sano, attivo e sostenibile) e la 6.3 (Sostenere lo sport e l'attività fisica all'aria aperta). A tal riguardo, si è discusso circa la necessità di una

maggiore **digitalizzazione**, in quanto strumento utile per diffondere sul territorio una maggiore conoscenza e informazione delle iniziative e dei prodotti locali, anche a scopo turistico. A titolo esemplificativo, si è suggerita la realizzazione e diffusione dei calendari delle iniziative locali (come fiere e mercati, attività delle aziende agricole locali e dei gruppi di acquisto), valorizzando le reti attuali e già consolidate. Più in generale, si è raccomandato di incoraggiare l'istituzione di fiere, la costituzione di gruppi di commercianti e aziende, di organizzare eventi locali di promozione di gruppi di acquisto diretto. In tal senso, i Comuni della Zona e CMT potrebbero avere il ruolo di favorire la creazione di realtà associative di agricoltori, in modo che questi ultimi siano più facilmente individuabili e coinvolgibili nelle iniziative locali. Si è anche accennato all'importanza della difesa del territorio e delle imprese agricole dalla minaccia di **animali selvatici** che, talvolta, possono causare danni alle coltivazioni. Sul tema del cibo metropolitano, si riconoscono possibili connessioni con il progetto “**Pistaaa – La Blue Way Piemontese**”⁴², percorso ciclabile e di strade bianche che coinvolge oltre 40 Comuni (anche nell'astigiano) che, grazie a una app ed una cartellonistica dedicata, mostra in realtà aumentata informazioni, immagini e approfondimenti testuali circa i servizi locali (es. mercato rionale, alberghi diffusi).

6. CONCLUSIONI

La presente restituzione si focalizza sull'approfondimento delle declinazioni territoriali delle strategie e azioni del Piano Strategico Metropolitan 2024-2026, individuando tra l'altro per ciascuna delle 11 Zone omogenee dell'area metropolitana possibili progetti e reti di attori con cui attivare sinergie locali al fine di rispondere più efficacemente alle specifiche criticità ed esigenze rilevate. Come illustrato nella premessa, tali risultati - che tengono già conto dei contributi scritti pervenuti tramite il modulo online - saranno integrati con il lavoro già svolto da CMT, e condivisi con l'Unità di Progetto Interdipartimentale «Pianificazione Strategica» con l'obiettivo di discutere quanto emerso e raccogliere il punto di vista interno a CMT circa il nuovo Documento di Piano.

⁴² Progetto dell'Associazione CioCheVale. Ulteriori informazioni al sito: <https://pistaaa.org/>



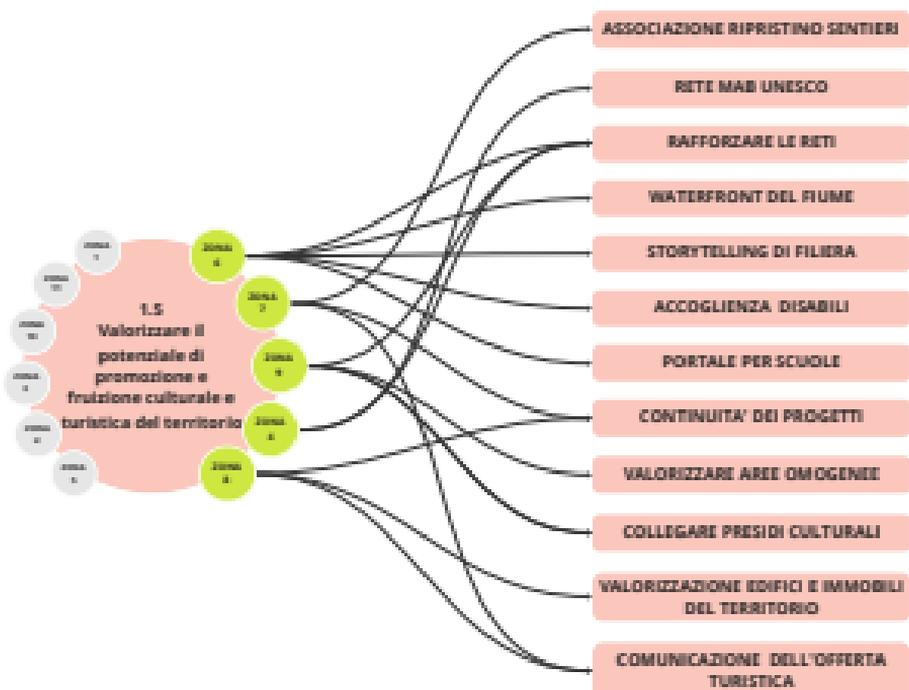
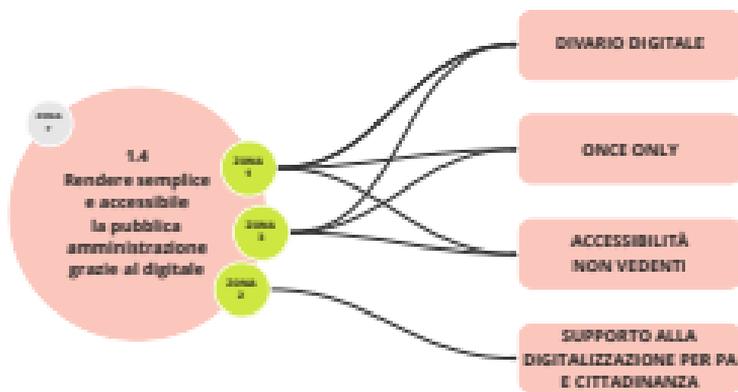
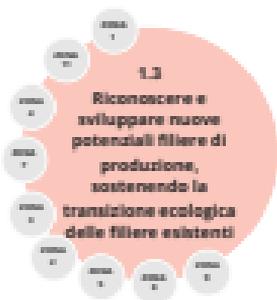
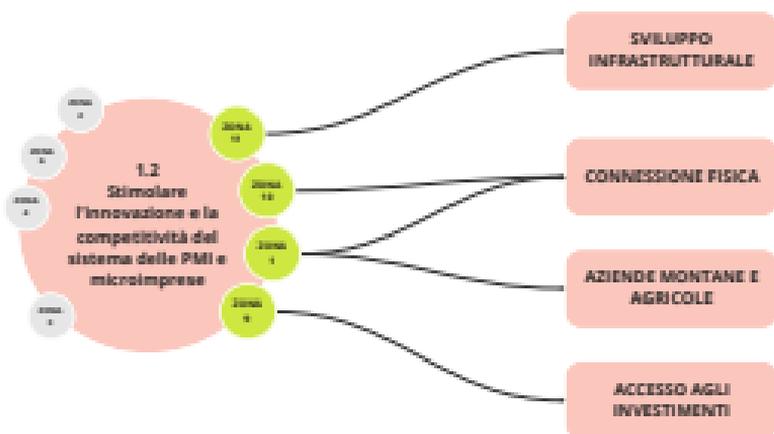
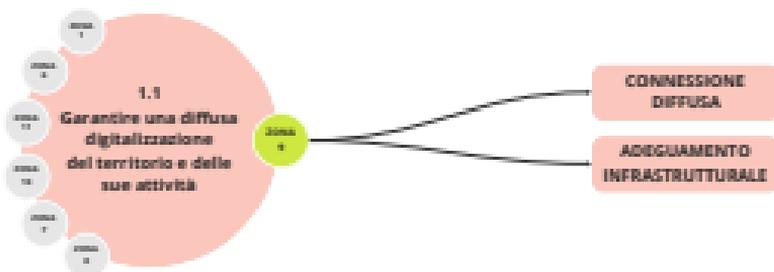
**PIANO
STRATEGICO
METROPOLITANO
TORINO 2024|2026**

**EVENTO DI
COPIANIFICAZIONE:
DALLE STRATEGIE
ALLE AZIONI
ALLEGATO 1**

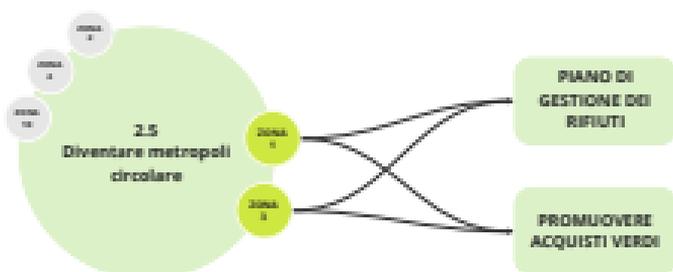
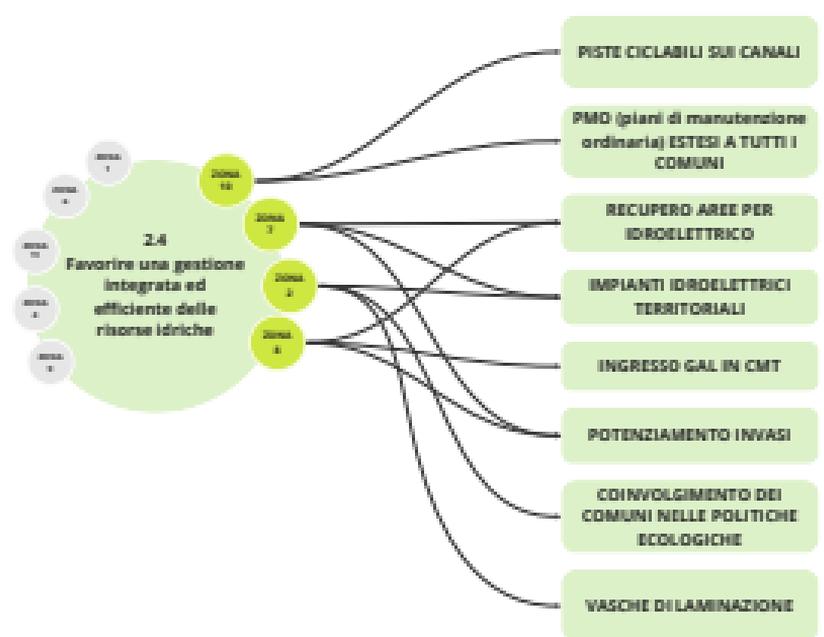
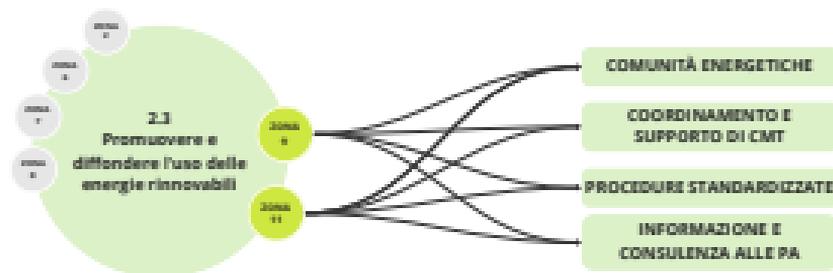
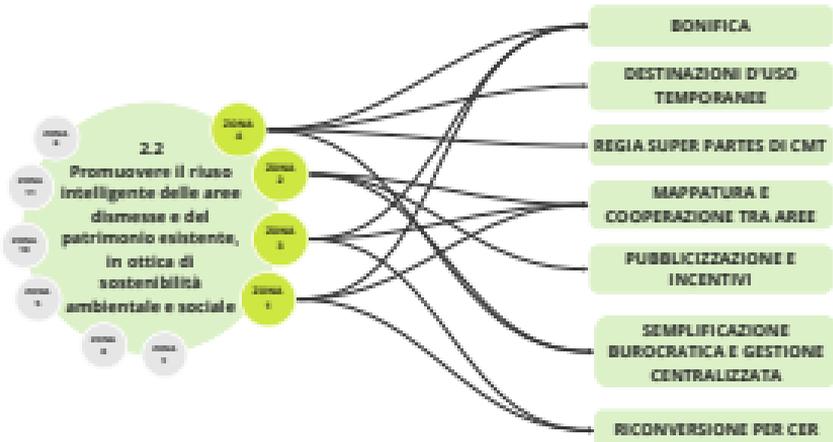
ALLEGATO 1: SINTESI GRAFICA

Il presente allegato contiene la **sintesi grafica** della restituzione dei risultati dei tavoli di discussione, realizzata real time grazie all'uso dello strumento digitale **Miro**. I/Le facilitatori/rici ai tavoli hanno riportato quanto emerso ad una regia centrale, incaricata di sistematizzare i risultati in un'unica sintesi trasversale, poi presentata nella sessione plenaria conclusiva. Per ciascuna strategia, sono indicate con un **pallino verde** le Zone omogenee che l'hanno votata come maggiormente rilevante ai fini della discussione in sede di evento; con un pallino **grigio** le Zone che considerano la strategia come rilevante ma che hanno deciso di non farne il proprio oggetto di discussione. Inoltre, accanto a ciascuna Zona, le **parole-chiave** che evidenziano le declinazioni territoriali delle singole strategie.

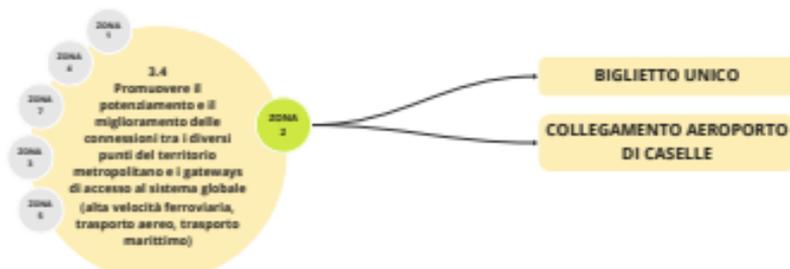
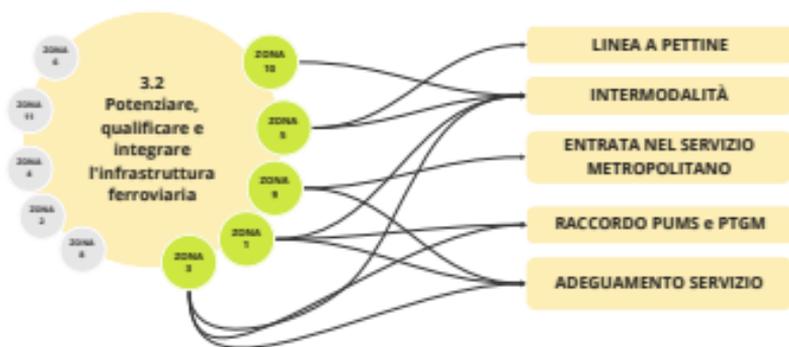
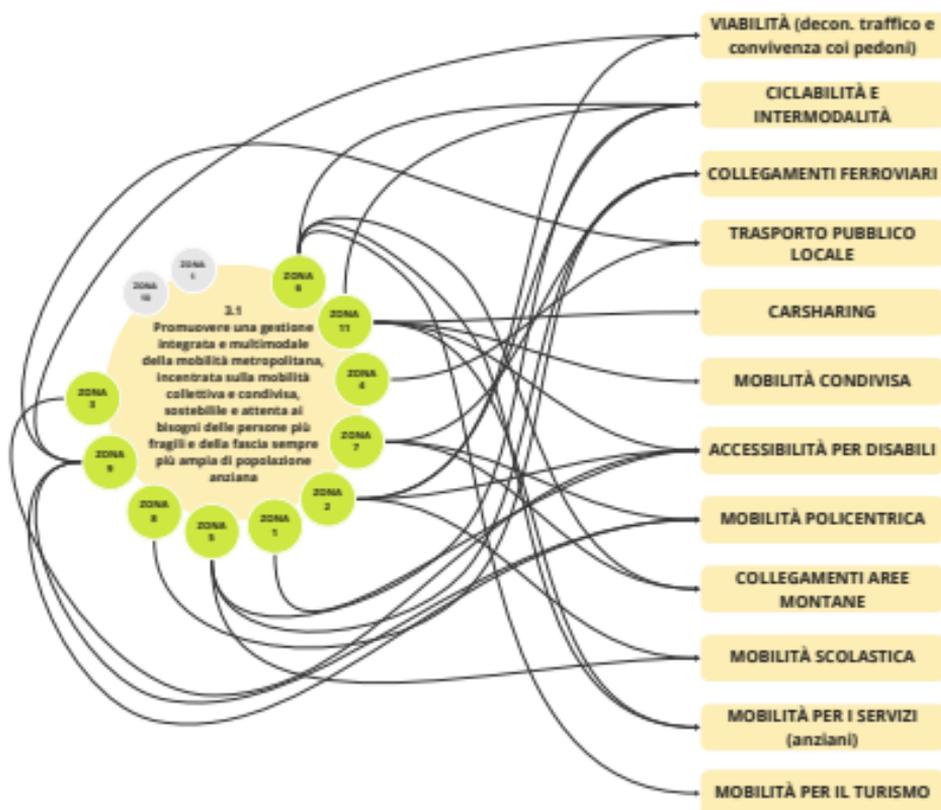
Asse 1. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura



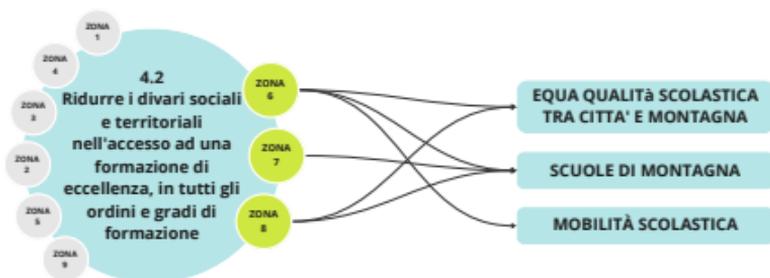
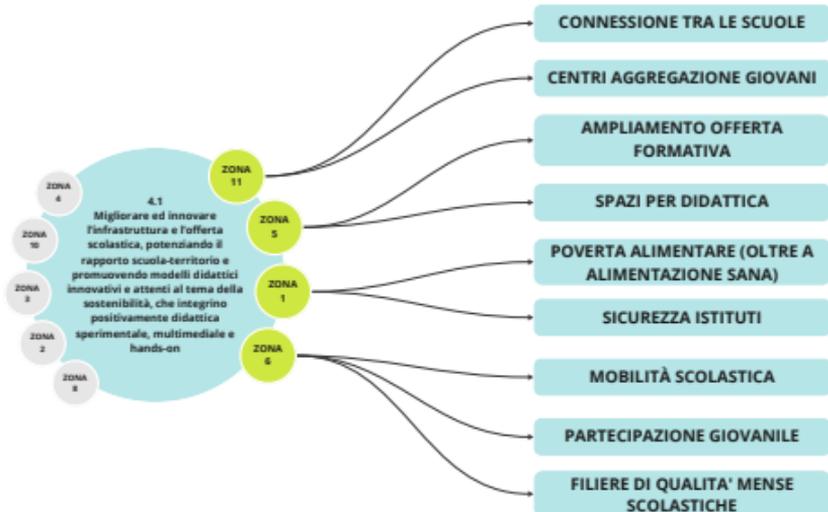
Asse 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica



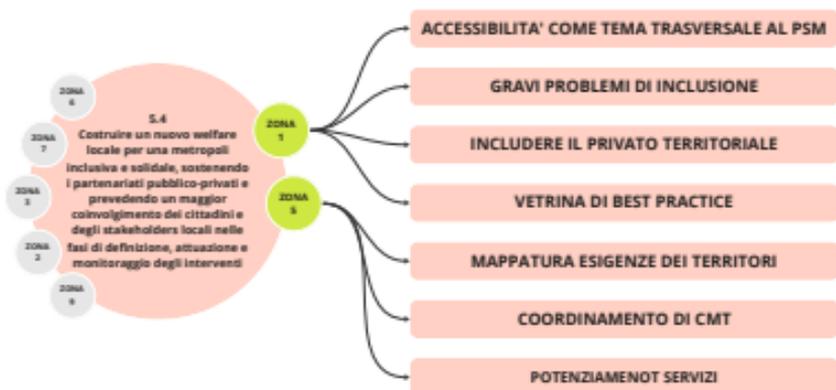
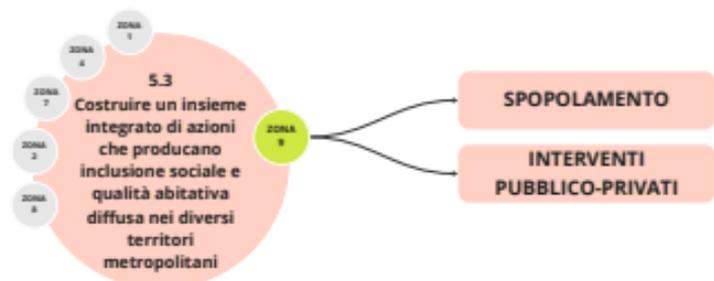
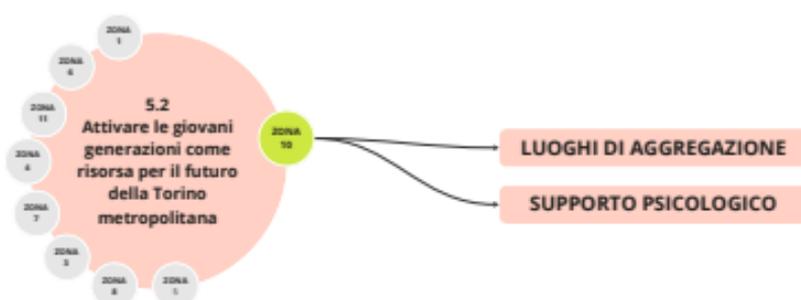
Asse 3. Mobilità sostenibile



Asse 4. Istruzione e ricerca



Asse 5. inclusione e coesione, attrattività



Asse 6. Salute

