

ZONA OMOGENEA 10

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI AL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

UNA NUOVA GOVERNANCE METROPOLITANA

Si ritiene più consono alla realtà territoriale un'evoluzione dell'attuale normativa che conduca all'elezione dei rappresentanti del Consiglio Metropolitano per Aree Omogenee.

Per quanto riguarda il tema delle aggregazioni fra enti, pur riconoscendone la necessità ed impegnandoci in prima persona in questi processi per garantire il futuro delle nostre comunità, è necessario non dimenticare il buon lavoro che si è fatto nei piccoli Comuni, quasi sempre esemplari sia per efficienza nella gestione delle scarse risorse disponibili, sia per spirito di servizio civile dei cittadini e degli amministratori che presidiano territori ritenuti a torto marginali per lo sviluppo metropolitano. Non esiste dunque una soluzione unanime ed anzi molti propendono per il mantenimento delle attuali competenze, anche se è lo stesso Legislatore nazionale e regionale a spingere verso un'aggregazione funzionale degli Enti Locali.

Nel rispetto della Costituzione, l'aggregazione delle funzioni comunali non deve passare attraverso un progressivo soffocamento provocato da maggiori oneri, anche burocratici, e dal contestuale azzeramento dei trasferimenti, ma **va sostenuta con adeguati incentivi e risorse**.

Il ruolo della CMTo dovrebbe essere quello di supportare i Comuni nei percorsi liberamente decisi di unione, fusione (con eventuale creazione contestuale delle municipalità) o attivazione di convenzioni che vadano nella direzione di associare i Servizi. Gli strumenti ad oggi previsti vanno comunque concepiti e realizzati non come mero adeguamento normativo, ma nell'ottica di uno sviluppo del territorio che migliori l'efficacia e l'efficienza dei servizi offerti dagli enti locali nel loro complesso.

La riorganizzazione ed il coordinamento a livello comunale devono quindi essere finalizzati a garantire nuove opportunità ai piccoli comuni nei rapporti con le realtà territoriali più grandi laddove 'Insieme è meglio' e nel rispetto del principio di sussidiarietà sancito anche dai trattati europei.

Coinvolgimento attivo delle Zone omogenee nella governance della CMTo

Il percorso verso una riorganizzazione degli Enti Locali sarà lungo e complesso, nel frattempo **la Zona omogenea**, grazie anche al supporto e agli incentivi che la Città Metropolitana deve garantire, **può coordinare e condividere alcuni servizi/attività** che già oggi sono gestite a fatica e singolarmente da ciascuna realtà comunale, fino, qualora venga deciso, ad unificare le funzioni:

- piani urbanistici;
- piani commerciali e pianificazione industriale;
- recupero e valorizzazione dei siti industriali dismessi;
- protezione civile e centri operativi;
- catasto decentrato, attraverso la realizzazione di uno sportello unico per la Zona omogenea;
- sicurezza, con uno stretto coordinamento con le forze dell'ordine presenti sul territorio;

- il sociale, vista anche l'indicazione di omogeneizzazione sui servizi dei consorzi socio-assistenziali prevista dalla legge regionale, sul modello delle esperienze più virtuose;
- nuovi servizi digitali e piattaforme informatiche;
- iniziative nei settori del lavoro, della formazione professionale, dell'istruzione;
- politiche ambientali e di gestione dei rifiuti, coordinando iniziative comuni nell'ambito metropolitano;
- bandi per la gestione di servizi di area vasta.

Quale possa essere il modello organizzativo migliore per una Città metropolitana particolare come quella di Torino, deve essere frutto di una decisione generale. Diversi sono i modelli di *governance* più o meno sperimentati: il tradizionale, l'*holding* e altri.

L'istituzione delle Zone omogenee può avere risvolti positivi nel dialogo fra Comuni e Istituzioni sovra locali. In tal senso **è fondamentale dare più rappresentanza alla Zona omogenea all'interno della Città Metropolitana**. Oltre a partecipare alla formazione condivisa del PSM (e del PTGM), le Zone omogenee dovrebbero anche avere un ruolo riconosciuto di discussione sull'applicazione delle funzioni e delle risorse della CMT o all'interno delle stesse.

Inoltre, è necessario mettere al servizio della Città metropolitana le competenze e le conoscenze esistenti, ad esempio nel reperimento di risorse da bandi sovralocali o privati, e condividere le scelte con tutte le parti interessate al processo di attuazione.

Pianificazione Territoriale

L'importanza di una pianificazione generale del territorio è fondamentale per lo sviluppo di tutti i Comuni. Serve un continuo aggiornamento ed una contestualizzazione anche a livello di Zona omogenea per rendere più coesa la collaborazione tra i Comuni e più visibile l'obiettivo di sviluppo dell'area, calato poi nell'ambito metropolitano.

È necessario inoltre che i **PRGC siano maggiormente coordinati tra loro**, soprattutto all'interno di ciascuna Zona omogenea: alcuni temi quali il paesaggio, la perequazione territoriale e il contenimento del consumo di suolo, se non affrontati in maniera condivisa, risultano inefficaci.

La pianificazione territoriale dovrà dunque essere coordinata tra i comuni, con particolare attenzione alle zone di confine (aree limitrofe), alla costruzione dei nuovi strumenti, e alle forme di partecipazione tra *stakeholder* e cittadini.

Potranno essere avviati studi e approfondimenti accademici in materia di architettura ed urbanistica anche col contributo di studiosi internazionali.

All'interno del tema della pianificazione territoriale, un elemento strategico è la riqualificazione urbana e territoriale. In particolare andranno approfondite le questioni relative a:

- **governo del territorio e pianificazione territoriale**, anche incentivando strumenti urbanistici sovracomunali;
- la **riqualificazione urbana e dei centri storici**, finalizzata al miglioramento della qualità della vita negli ambiti urbani e a promuovere lo sviluppo economico-sociale e la competitività del territorio a partire dalla rivitalizzazione dei centri storici. Azioni di supporto, atti di indirizzo e incentivi al recupero della centralità urbana.
- la definizione di **norme tecniche, strumenti** di previsione, valutazione, monitoraggio, per la messa in sicurezza del territorio in relazione alle diverse tipologie di rischio (in particolare di natura idrogeologica e alluvionale);
- l'applicazione della **perequazione urbanistica** al fine di evitare il sorgere di aree industriali scollegate fra loro e per questo a rischio di scarso sviluppo;
- preservare il patrimonio edilizio esistente e le caratteristiche ambientali.

Gestione e organizzazione coordinata dei servizi pubblici di rilevanza economica

I confini degli ambiti ottimali devono essere progressivamente ridisegnati, rendendoli più coerenti con le Zone omogenee.

Per la gestione dei rifiuti devono essere creati dei consorzi unici, ovvero è necessario attivarsi per realizzare **un soggetto unico che si occupi dei rifiuti** su tutto il territorio della Città Metropolitana. Tale attività deve essere un'occasione per il coinvolgimento dei cittadini nelle politiche ambientali, volte a premiare chi effettua la raccolta differenziata ed il recupero dei rifiuti senza incrementare la formazione di discariche che già hanno pesato sul territorio in maniera pesante con strascichi ambientali notevoli. Potrebbe essere molto utile un'organizzazione a livello metropolitano del sistema di raccolta, progettata in modo da ottimizzare i costi e privilegiando le aree industriali esistenti per la realizzazione di impianti di recupero, senza gravare su discariche esistenti e/o su territori già compromessi.

Si propone la creazione di uno **sportello catastale decentrato unico** per ciascuna Zona omogenea, in collaborazione con l'Agenzia del Territorio, dove si possa dare assistenza e risoluzione alle pratiche più complesse che non hanno soluzione telematica; si potrebbe immaginare in quella sede di avviare un processo di risoluzione dei problemi che affliggono il **catasto terreni** con contributo di risorse e norme statali, nonché facilitare l'accesso (virtuale e fisico) a professionisti e cittadini, alle informazioni fondamentali che possono essere fornite dagli uffici tecnici comunali.

Un altro strumento che si potrebbe mettere a disposizione a livello di area omogenea è quello relativo alla mediazione in materia tributaria, almeno per quei tributi che sono di competenza comunale.

Uniformare su tutto il territorio Metropolitano, tramite l'intervento della Regione e della Città Metropolitana, la gestione del **Servizio Idrico Integrato estendendolo a tutti i Comuni** della Città Metropolitana. Non tutta la Zona omogenea è servita da Smat. Alcuni comuni (Lauriano, Brozolo, Cavagnolo, Monteu da Po, Brusasco), a tariffe di molto superiori, sono serviti dall'Acquedotto del Monferrato.

Ruolo di assistenza tecnico-amministrativa della CMTo nei confronti dei comuni e delle Zone omogenee

Di particolare interesse per il territorio è l'istituzione di una **Centrale unica di committenza** a livello di Città metropolitana, e la possibilità che la stessa svolga la funzione di **stazione appaltante**.

La CMTo potrebbe inoltre:

- supportare concretamente comuni e unioni di comuni nella progettazione (**assistenza tecnica**);
- sviluppare **progetti Europei** a servizio del territorio e incentivare l'assistenza ai comuni nelle redazioni di progetti e nella partecipazione a bandi Europei;

- migliorare la **comunicazione con comuni e unioni di comuni** (miglior definizione dei referenti all'interno della CMT0 per i vari settori) e migliorare l'efficienza della CMT0 nel dare risposte e collaborazione agli Enti;
- **mettere a disposizione le competenze tecniche specialistiche** della Città Metropolitana a supporto dei Comuni ad essi appartenenti, e qualora possibile anche mezzi ed operatori specializzati che possano agire sul campo.

CITTA' METROPOLITANA INNOVATIVA ED ATTRATTIVA NEI CONFRONTI DI IMPRESE E TALENTI

Nuovi mercati per le imprese

E' necessario ampliare e sostenere con specifici progetti nuovi mercati che possano ridare spirito e innovazione alle imprese, basandosi su questi temi:

- Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione: nanotecnologie e bioetica
- Competitività dei Sistemi produttivi
- Energia sostenibile e Qualità della vita
- Rischio sismico ed idraulico
- Sviluppo Urbano Sostenibile

Rafforzare l'ecosistema della innovazioni

Le innovazioni sono indispensabili per essere competitivi e poter creare nuovi posti di lavoro.

Una Città metropolitana deve saper differenziarsi, valorizzare ed esprimere al meglio le tante anime che la distinguono, mettendo in connessione attori e territori, in un sistema capace di dialogare e confrontarsi attivamente con il mondo. La CMTo dovrebbe essere:

- **Intelligente e sostenibile** Una Città metropolitana che affronta la sfida della competitività internazionale operando in chiave di sostenibilità ambientale e territoriale, sociale ed economica.
- **Veloce e integrata** Una Città metropolitana connessa, capace di approcciare in modo innovativo e intelligente i temi della mobilità.
- **Coesa e cooperante – Solidale, amichevole e vicina.** Una Città metropolitana che si fonda sul valore della cooperazione tra territori e tra soggetti.

Promuovere l'imprenditorialità

La CMTo deve favorire l'imprenditorialità, soprattutto quella giovanile o di reingresso al mondo del lavoro, operare per sostenere, supportare e favorire l'insediamento di PMI sul territorio. In tal senso si segnala un estremo bisogno di reale semplificazione amministrativa, di uniformità delle procedure, di sburocratizzazione.

Si segnala inoltre l'importanza di temi quali il *co-working*, le piattaforme uniche per le imprese che vogliono investire, il **SUAP unico**.

Riqualificazione e riuso di aree industriali dismesse

E' 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.

Tecnologie abilitanti

La CMTo deve facilitare l'**accesso ai nuovi servizi digitali**, anche in vista della creazione di *smart cities* diffuse.

La CMT0 deve favorire la **diffusione delle infrastrutture di comunicazione** sul territorio (es. banda larga), anche facendo “*pressing*” sugli operatori affinché investano, o facendo piano di zona per lo sviluppo di tecnologie alternative nelle aree a c.d. fallimento di mercato..

Anche il **potenziamento delle infrastrutture della telefonia e della fibra ottica** è necessario al fine di migliorare il servizio alle aziende e privati, sempre più attenti a queste tematiche, e razionalizzare l'utilizzo di impianti di trasmissione fortemente impattanti.

Tra i temi da affrontare ed approfondire si segnalano inoltre:

- il sostegno alla diffusione di metodologie di lavoro più flessibili come il telelavoro;
- 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.

MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ AI TERRITORIO E RAFFORZAMENTO CONNESSIONI TERRITORIALI

La Zona omogenea ritiene che sia necessario valutare, anche in riferimento agli studi già effettuati, quali soluzioni siano concretamente percorribili per migliorare l'asse di comunicazione viaria con aree limitrofe, e perseguirne l'attuazione anche valutando l'opportunità di ottenere finanziamenti comunitari.

Si ritiene strategica la realizzazione di infrastrutture atte a ricevere un flusso turistico.

Di seguito sono evidenziati una serie di interventi che la Zona omogenea ritiene essere strategici per il proprio territorio.

Manutenzione

La rete delle strade provinciali va correttamente mantenuta sia per quanto riguarda il **sedime**, sia i **fossati**. La mancanza di manutenzione ordinaria per carenza di fondi, oltre a costituire un pericolo per l'automobilista, paradossalmente comporta maggiori oneri per gli interventi straordinari di ripristino. Bisogna quindi prevedere le risorse necessarie per la manutenzione e la messa in sicurezza della rete stradale secondaria di competenza della Città Metropolitana, individuando le priorità coinvolgendo le Zone omogenee.

Potenziamento e messa in sicurezza rete viaria - interventi di area vasta o puntuali.

- **SR 10 bis-SP500** La necessità di un collegamento tra il Chierese ed il Canavese, ha radici storiche. Oggi non si può sottovalutare l'importanza di avere un'arteria di comunicazione che coinvolgerebbe direttamente almeno 3 zone omogenee (4,10,11 per un totale di oltre 360mila abitanti), ed indirettamente almeno altre 3 (7,8,9 per un totale di oltre 270mila abitanti).

Politecnico di Torino ed a C.A.P. hanno realizzato uno studio per individuare un possibile tracciato di tipo autostradale (Tangenziale Est): tale progetto solleva notevoli preoccupazioni in merito a costi, impatto ambientale ed al probabile sovradimensionamento del tracciato.

Per questa ragione riteniamo che, sfruttando il lavoro di analisi già fatto sulla soluzione autostradale, si dovrebbe portare avanti **almeno** la scelta di sfruttare il corridoio individuato **potenziando la rete esistente**, con la realizzazione di una strada extraurbana di scorrimento con una viabilità separata da quella ordinaria - progetto **Gronda Est**). Il completamento della Gronda dovrà porre particolare attenzione alle falde acquifere e alla solidità dei terreni, e dovrà prevedere la realizzazione di tunnel sottoposti a pedaggio per il traffico commerciale con sistema *free-flow*, esentando i residenti delle aree maggiormente impattate e le attività ivi localizzate. Tale scelta garantirebbe un impatto visivo ridotto sul peculiare territorio collinare, eviterebbe possibili sovradimensionamenti, ridurrebbe oneri e tempi di realizzazione, creerebbe, in generale, meno impatti sul territorio (che andrebbero comunque affrontati con un adeguato coinvolgimento delle amministrazioni locali e le necessarie compensazioni), potrebbe dare un co-finanziamento privato ed in generale sarebbe più sostenibile. Infine, non escluderebbe un successivo ampliamento qualora le condizioni future lo richiedessero, come fatto per la SP 500.

- **Svincolo Chivasso Ovest autostrada A4**, tra Chivasso e Brandizzo – messa in sicurezza.

Inoltre vanno **messe in sicurezza alcune strade**, adeguandone la sede viaria alle moderne esigenze e consolidando i versanti, tra cui la **SP97** (che necessiterebbe di una mini variante di collegamento con la SP 590) e la **SP122** (il cui incrocio con la SP118 risulta essere altamente pericoloso ed andrebbe perlomeno ampliato migliorandone la visibilità, o meglio ancora dotato di

rotatoria). Si tratta di strade che sono pressoché immutate da decenni (ed in vari casi dal dopoguerra) che in mancanza di alternative adeguate devono sostenere un traffico anche pesante di attraversamento: sarebbe finalmente ora di realizzare una viabilità che bypassi i centri fortemente urbanizzati (ad es. Gassino e Castiglione) e di completare il collegamento della **SP500** sotto l'A4 (pare che il fallimento dell'impresa abbia da molti anni bloccato l'asfaltatura del sottopasso, già realizzato) e con la sr11-sp220.

Altri Interventi puntuali

Tra gli interventi da pianificare sulle strade di grande comunicazione si segnalano:

- **SP590 Della Valle Cerrina.** Messa in sicurezza della strada, affrontando le numerose criticità che da Castiglione a Cavagnolo la rendono una delle più pericolose dell'intera Città Metropolitana, ed in particolare:
 - realizzazione della rotatoria all'incrocio con la Provinciale proveniente da Chivasso sul territorio di Castagneto (provvisoria da 15 anni);
 - realizzazione degli interventi già previsti sul tratto Bivio di Chivasso-Cavagnolo che consistono nella rettifica della curva in località Baraccone di Castagneto;
 - realizzazione di una rotatoria in località Caserma di San Sebastiano all'incrocio con SP458 di Casalborgone;
 - realizzazione delle rotatorie sul territorio di Lauriano in prossimità degli stabilimenti Luxottica e Caseificio Conrado-Pugliese;
 - sistemazione e messa in sicurezza dell'incrocio con la strada provinciale proveniente da Monteu da Po;
 - sistemazione con rotatoria dell'incrocio con SP107 nel centro di Cavagnolo;
 - sistemazione con semaforo dell'incrocio con SP106 di Santa Fede.
- **SP458 di Casalborgone**
 - sistemazione strettoie sui ponti di attraversamento del Rio Leona.
- **SP31bis**
 - realizzazione di un nuovo ponte sulla Dora in località Sant'Anna tra Verolengo e Crescentino già progettato e mai realizzato (l'attuale ponte non permette il passaggio di due mezzi in contemporanea).
- **SR26 di Caluso**, strada di traffico, anche pesante e intenso.
 - ampliamento della carreggiata e messa in sicurezza del tratto Chivasso – Caluso e degli incroci. .
- Realizzazione il **collegamento Villareggia-Chivasso**;
- **Allargare la SP88** (tratto di 3,3 km di strada tra Villareggia e Frazione Rocca);
- Migliorare la **segnaletica stradale** sulla Autostrada TO-MI, all'uscita dai caselli di Rondissone e Borgo D'Ale (con inserimento di indicazioni direzionali per **Villareggia**).
- Realizzazione del collegamento fra la S.P. n. 40 di San Giusto e la S.P. n. 82 di Montalenghe - Variante all'abitato di Foglizzo, il cui progetto preliminare è stato approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1224-52558/2008 del 04/11/2008, a completamento dell'asse infrastrutturale A4 - Chivasso - Montanaro - San Giusto - Montalenghe a servizio della viabilità di collegamento del bacino Nord di Torino con il Canavese.

Sistema di trasporto pubblico locale

Si ritiene necessario potenziare il Servizio Ferroviario Metropolitano, indispensabile per unire il Chivassese a Torino, anche interconnettendo i vari poli del sistema di trasporti, oltre che una revisione totale del TPL nella zona della Collina Chivassese.

La Città Metropolitana deve svolgere l'importante compito di sviluppo dei trasporti anche ai fini ambientali per la riduzione dell'inquinamento e la valorizzazione dei piccoli centri abitati.

Tra gli interventi infrastrutturali che si ritiene siano necessari, rientrano:

- rafforzamento del **TPL** per migliorare la mobilità verso Chivasso o Torino e verso le stazioni del sistema SFM, al fine di assicurare il diritto alla mobilità;
- 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;
- ammodernare e migliorare la **connessione ferroviaria tra Chivasso, Ivrea e Aosta**, che ad oggi non è adeguatamente sviluppata e considerata. In molti Comuni, il numero delle corse del servizio ferroviario è stato ridotto. Ciò ha provocato un grave danno perché molte persone vengono a vivere nelle nostre cittadine se i collegamenti ferroviari sono comodi e vantaggiosi. Tra gli interventi necessari in tal senso rientrano l'elettificazione della tratta nella tratta tra Aosta - Ivrea (anche per diminuire inquinamento atmosferico), i raddoppi selettivi di linea e la riduzione dei numerosi passaggi a livello all'interno dei centri abitati. Inoltre va abbandonata l'idea della c.d. 'lunetta' che con costi notevoli porterebbe risparmi di tempo minimi ed una diminuzione reale del servizio. Attestare i vari treni del SFM su Chivasso servirebbe anche per servire territori al di fuori della città metropolitana.
- riattivare la **Ferrovia Chivasso-Asti** limitandola a Cavagnolo-Brozolo e attestando i treni del SFM per passare dall'attuale trasporto su gomma al trasporto su ferro, molto più efficace e rispettoso dell'ambiente. In attesa della riattivazione della Ferrovia sarà necessario riorganizzare il servizio su gomma esistente.

E' necessario, inoltre, prevedere dei **collegamenti efficaci del territorio non direttamente servito col SFM**. E' un fatto che negli ultimi decenni gli investimenti verso questo territorio (Provincia, Regione, Stato, Unione Europea) siano stati nulli o quasi. Urge dunque sanare almeno in parte questa ferita restituendo degli adeguati collegamenti con le grandi infrastrutture già realizzate od in progetto.

Altri interventi che si ritiene siano necessari sono:

- **Ridisegno delle zone per gli abbonamenti**, considerando la peculiarità del nostro territorio e le grandi penalizzazioni avute a livello generale: vanno assolutamente corrette aberrazioni come il fatto che per fare la scuola dell'obbligo uno studente debba spendere quasi 500 euro l'anno per andare in luoghi che a volte distano appena 10 km, magari prevedendo una tariffa massima valida su tutta l'area metropolitana per gli studenti fino a 16-18 anni;
- Revisione e sviluppo del sistema di collegamenti rapidi e veloci tra tutti i comuni (in particolare quelli sprovvisti di rete ferroviaria) e il SFM, con l'attivazione di un **servizio bus verso la ferrovia**, attestato a Chivasso o altra stazione più vicina (es. per il gassinese). In particolare è necessario prevedere navette verso le attuali stazioni di Stura o Settimo, o di una nuova stazione a Brandizzo, o verso il tronco della Linea 2 della metropolitana (estesa fino a San Mauro ed all'uscita della SS11);
- Realizzazione di **pensiline e mini-corsie di decelerazione-accelerazione per bus** nelle aree extraurbane (alcune erano state fatte in passato a carico della Provincia);

- Implementazione dei servizi per linee a domanda debole o nelle zone scoperte anche con **servizi a chiamata** (ad es. MeBus), prevedendo di inserire anche nuovi nodi o di supplire all'assenza di corse fisse nei giorni festivi;
- Sostegno agli sforzi dei Comuni per aiutare le organizzazioni di volontariato che effettuano **trasporti sanitari o sociali** anche in conseguenza del riordino della rete ospedaliera;
- Incentivi o sostegni ai progetti di **car pooling** con finalità non di lucro.

Collegamento trans-nazionale e Alta velocità

L'intero territorio (Città e aree metropolitane) devono poter beneficiare della rete ferroviaria trans-europea le cui finalità principali sono:

- contribuire alla coesione e al progresso dell'UE attraverso lo sviluppo continuo di sistemi di trasporto, catene logistiche, trasmissione di energia, scambio di informazioni;
- trasformare le città in luoghi sostenibili e intelligenti

Si sostiene con forza la realizzazione di Chivasso come "Stazione Porta" sull'Alta Velocità, opera di importanza assoluta per lo sviluppo di un territorio molto vasto: una nuova stazione di interscambio sulla linea ferroviaria ad alta capacità costituirebbe per il Canavese, la collina, l'eporediese, la Valle D'Aosta, ed in alcuni casi anche il biellese ed il vercellese la porta d'accesso principale alla rete regionale e nazionale.

INCLUSIONE SOCIALE

Edilizia scolastica e formazione

I temi individuati di maggior rilievo sono:

- **investire in strutture e spazi** dedicati all'apprendimento scolastico all'avanguardia (es. edifici, palestre, ecc...). Evitare che i bandi premino la fretta o progetti vecchi e raffazzonati per guadagnare punti in qualche graduatoria, richiedendo oltre a contributi sovralocali un significativo co-finanziamento locale;
- pianificare e programmare l'edilizia scolastica secondaria, di competenza della Città Metropolitana, in coerenza ed integrazione con i piani urbanistici e dei trasporti, anche tenuto offerta formativa ed imprenditoriale, ecc...;
- miglioramenti negli spazi bibliotecari, nei loro ruoli tradizionali ed innovativi e nel loro coordinamento;
- mantenere e rafforzare l'offerta formativa di riqualificazione del personale in cerca di occupazione;
- investire in reti informatiche , scambio di conoscenze e buone pratiche;
- Supporto all'organizzazione dell'alternanza scuola-lavoro.

Il Chivassese costituisce un importante crocevia della formazione secondaria, con istituti a Chivasso e Caluso che hanno raggiunto risultati di eccellenza. Occorre dunque potenziare il supporto all'offerta scolastica:

- garantendo **servizi di trasporto pubblico adeguati** non solo dai Comuni della zona omogenea, ma anche dalle zone limitrofe attualmente non servite (es. Leini, Volpiano);
- **migliorando l'offerta formativa del settore agrario** attivando percorsi ITS (percorsi post-diploma di Istituti Tecnici Superiori) e favorendo le sinergie tra l'Istituto agrario di Caluso e la facoltà torinese di Agraria.

Disagio sociale

E' fondamentale individuare risorse economiche per le politiche sociali e l'assistenza ai piccoli Comuni per problematiche di sostegno alle persone disagiate. L'integrazione nella società di persone in difficoltà deve essere una priorità nei progetti di coesione della Città Metropolitana. Occorre potenziare l'aiuto alle famiglie anche attraverso una progettazione mirata alle Zone omogenee che favoriscano politiche di sviluppo locale

E' necessaria una stretta cooperazione od integrazione fra i consorzi socio-assistenziali sia nella presentazione di progetti innovativi che possano intercettare contributi o settori oggi non coperti, sia nell'ottica di fare efficienza sulle attività di *back office* restituendo eventuali risparmi sotto forma di maggiori servizi ai cittadini.

Il numero dei Consorzi dei Servizi Sociali secondo le linee guida regionali deve essere ridotto e gli stessi dovrebbero essere uniformati ai Distretti Sanitari.

La CMT0 è chiamata ad assumere responsabilità e ad attuare politiche adeguate alle aspettative dei suoi cittadini eventualmente organizzandosi per Aree Omogenee su temi quali:

- inclusione sociale;
- contrasto alle nuove povertà;
- gestione dei flussi migratori;
- contrasto alle discriminazioni;

- Piani di salute;
- Gestione dei bandi e di adempimenti connessi all'Edilizia Residenziale Pubblica.

Si propone, inoltre di favorire locali pubblici e associativi e di delocalizzare sul territorio metropolitano i servizi che per vari motivi non sorgono nella Città di Torino, come housing sociale, residenze sanitarie e centri di continuità assistenziale.

DIMENSIONE INTERNAZIONALE DELLA CMT0

Il ruolo di coordinamento e gestione per i progetti di sviluppo del territorio a livello nazionale-europeo dovrà essere il “fiore all’occhiello” della Città Metropolitana. A tal fine è fondamentale l'**adesione della CMT0 a reti nazionali ed europee** per l’attivazione di progetti comuni.

Importante è che vi sia **sinergia e coordinamento fra i progetti attivati**, che potrebbero vertere sui seguenti temi:

- creazione di modelli urbani sostenibili
- digitalizzazione degli Uffici con programmi informatici comuni
- gestione territoriale e sviluppo urbanistico
- mobilità e trasporti
- gestione delle risorse naturali e impronta ecologica
- coesione socio-economica
- governance
- condivisione di un sistema di indicatori sostenibili relativi all’urbanizzazione
- tutela delle differenti realtà urbane, con particolare riferimento alla storia dei propri abitanti
- riqualificazione dei pre-esistenti complessi industriali.

TURISMO E CULTURA

Gli investimenti dovrebbero essere rivolti alla miglioria dell'assetto territoriale paesaggistico con particolare riferimento a:

- promozione di cultura, sport, turismo, economia, gastronomia, biotecnologia, sviluppo sostenibile;
- scambi di esperienze e cooperazioni in ambito culturale ed economico;
- incoraggiare le dinamiche e le politiche comuni di sviluppo sociale locale sostenibile.

Occorre **attrarre e promuovere un'imprenditorialità legata all'ambiente e al turismo** perché solo così si può riuscire a difendere e a valorizzare i nostri territori da speculazioni e inquinamento.

Il territorio del Po e della Collina è unico, al punto che il 19 marzo 2016 il Consiglio Internazionale di Coordinamento del Programma Uomo e Biosfera ha accolto favorevolmente la proposta di nomina del territorio e delle Aree Protette di "CollinaPo" quale nuova **Riserva di Biosfera italiana, nell'ambito del programma MAB Unesco**. Si tratta di un'ampia fetta di area metropolitana (oltre 1700 Km²) che è divenuta Riserva di Biosfera e si impegna a mantenere gli standard richiesti e a implementarli (ogni dieci anni viene richiesto da UNESCO un Report di verifica). La candidatura Unesco deve essere accompagnata da un adeguato piano di investimenti che valorizzi le realtà imprenditoriali agricole, eno-gastronomiche e turistiche, con una comunicazione integrata e un sostegno per la progettazione ed i reperimento di risorse pubbliche o private;

La Città Metropolitana dovrebbe progettare percorsi turistici, valorizzazioni ambientali, idee di sviluppo che attraggano investimenti privati, magari anche con incentivazione dell'agricoltura, delle strade campestri, delle residenze sabaude, dei castelli e delle bellezze architettoniche e storiche del nostro territorio (esempio: i "Castelli del Torinese e del Canavese" come i "Castelli della Loira").

L'area del Chivassese è ricca di prodotti tipici (Erbaluce e il Passito di Caluso, i Nocciolini di Chivasso, i Cavagnolesi, il Brut, i prodotti da forno come il Grissino, ecc...) e di locali che rendono tutto il territorio appetibile dal punto di vista enogastronomico. Le fiere, le sagre, gli eventi associazionistici, sportivi e sociali, le feste dei borghi e delle frazioni costituiscono una ricchezza che deve essere valorizzata tramite una regia che sappia rendere appetibili gli eventi anche ad un pubblico esterno al territorio.

E' quindi necessario **creare una sinergia territoriale che superi l'insufficiente capacità comunicativa del singolo operatore economico**.

Itinerari turistici e enogastronomici

Nello specifico occorre:

- migliorare la **rete 'fisica' di mobilità e la rete 'virtuale' fra punti d'interesse e manifestazioni** temporanee (fiere, sagre, eventi associazionistici, sportivi e sociali, ecc...), che vanno pensate in modo integrato con la regia della Città Metropolitana ed il coinvolgimento effettivo degli Enti Parco e degli attori locali;
- potenziare e valorizzare la **sentieristica** mediante la segnalazione di percorsi e luoghi d'interesse, incentivare il turismo sostenibile su un territorio ricco di bellezze architettoniche e naturali come riconosciuto dall'**Unesco**, attraverso la realizzazione piazzole di ristoro ed il recupero di sentieri che tra i fiumi e le colline si diramano e si collegano in più punti alla Via Francigena, alla Superga-Vezzolano-Crea ed alla Grande Traversata della Collina Torinese;

- sostenere il **completamento di percorsi ciclabili** perché oltre al progetto di ciclovia **EuroVelo8-VenTo** che attraversa l'intera Zona omogenea e che andrebbe realizzato su entrambi i lati del Po, occorre **valorizzare gli argini dei canali (Cavour, Cimena, ecc) ed i percorsi secondari** che da questo si diramano (Calusiese, Val Cerrina, Valle Maggiore, ecc).

Agenda metropolitana del cibo

La partecipazione alla definizione di una agenda del cibo per la Città Metropolitana di Torino è un'occasione per ragionare sul contributo che possiamo portare come rete di economia solidale per promuovere il ben vivere di tutti.

Nella situazione attuale in cui i conflitti lungo le filiere del cibo sono amplificati dalla asimmetria di potere tra soggetti forti e soggetti deboli nell'accesso all'informazione e nel controllo della distribuzione, è necessario portare soluzioni innovative nel riconoscere il fattore lavoro e nello stabilire rapporti paritari tra i diversi soggetti lungo la filiera alimentare.

Di seguito si propongono alle amministrazioni pubbliche alcune soluzioni che potrebbero indirizzare le politiche alimentari al fine di garantire il diritto al cibo:

- istituzione di un **sistema di last minute market metropolitano**, od almeno di Zona omogenea, per evitare gli sprechi alimentari e offrire una soluzione economica per gli acquisti di cibo (o farmaci). Creare dei canali commerciali paralleli che permettano di dare valore a prodotti locali che oggi sono fuori mercato.
- **privilegiare i prodotti del territorio** (soluzione da preferire rispetto alle colture intensive).
- evidenziare il valore territoriale dei nostri luoghi per eventuale **turismo enogastronomico**.

Beni architettonici, culturali e paesaggistici

Nello specifico occorre:

- valorizzare e salvaguardare, con l'aiuto della CMT0, il patrimonio storico-artistico dei piccoli Comuni
- inserire nei pacchetti turistici, della Città, siti di pregio storico e architettonico esistenti sui territori periferici.
- recuperare gli impianti turistici completamente abbandonati soprattutto nelle zone montane.
- Valorizzare il ruolo di sviluppo e coordinamento del Parco del Po e Collina Torinese.
- Investire sulla circolazione del sapere e la riscoperta delle culture locali anche attraverso la diffusione di nuove tecnologie nelle mediateche, la circolazione libraria (Sbam) e più in generale con l'ausilio di progetti di Servizio Civile.

QUALITA' DELL'AMBIENTE

La valorizzazione dell'agricoltura e dell'ambiente dovrebbero essere due importanti baluardi degli investimenti della Città Metropolitana, collegati anche allo sviluppo del turismo.

Inoltre, si ritiene fondamentale la **funzioni della Città Metropolitana collegata alla difesa del suolo e alla prevenzione dal dissesto idrogeologico**. I nostri territori hanno la necessità di essere difesi con opere idrauliche e nello stesso tempo esiste la necessità di sviluppare sul territorio la cultura della prevenzione dagli eventi estremi ed eccezionali. Gli studi idraulici e di bacino sono fondamentali per individuare le giuste misure politico-tecniche per la sicurezza del territorio. Si discute molto sul consumo di suolo, ma poco si discute della necessità di rendere sicure aree esistenti, già edificate che potrebbero essere riqualificate e sviluppate attraverso la realizzazione di opere idrauliche con valenza anche ambientale.

Una politica di pianificazione idraulica all'interno dell'Zona omogenea è importante per la realizzazione di opere di laminazione delle piene e difesa dei centri abitati, e potrebbe essere attuata anche attraverso l'estensione dei benefici ambientali previsti nella tariffa idrica oggi riservati solo ad altre aree del territorio metropolitano.

Sicurezza del territorio

La Zona omogenea richiede di poter disporre di risorse per rendere maggiormente funzionali i gruppi di protezione civile, nonché un impegno della CMT o per ottenere fondi per la messa in sicurezza del territorio. In particolare occorre:

- investire sulla **difesa del suolo**, intesa come studio e realizzazione di opere per la difesa del territorio e la prevenzione dal dissesto idrogeologico;
- investire nella **manutenzione del territorio** (anche straordinaria) finalizzata non solo alla salvaguardia e tutela del territorio dai dissesti., ma anche alla creazione di posti di lavoro. E' necessaria una politica continua di investimenti sulla manutenzione delle opere idrauliche, sulla pulizia delle rogge, dei fossi dei canali, magari anche collegata all'incentivazione dell'agricoltura e della lotta alla disoccupazione;
- una attenta **pianificazione idraulica** del territorio ai fini della sua sicurezza, comprensiva della realizzazione di aree di laminazione naturali o artificiali, e dell'incentivazione all'esecuzione di vasche di raccolta per le acque nelle nuove costruzioni o nel recupero delle esistenti potrebbe rappresentare;
- interventi urgenti di **messa in sicurezza** del territorio (in particolare quello Collinare), con iniziative mirate che incentivino le manutenzioni di tutto il reticolo di piccoli corsi d'acqua esistenti e abbandonati;
- la costituzione di un **sub-Centro Operativo Misto** di Protezione Civile che riguardi i comuni collinari (attualmente le sedi COM di competenza sono oltre il Po);
- la redazione per aree limitrofe di piani di protezione civile sovrazionali;
- L'istituzione di **tavoli periodici di coordinamento** fra tutte le forze di sicurezza presenti sul territorio (Carabinieri, Polizia Municipale, volontari) e rendere accessibili a chi ne ha competenza i sistemi informativi locali (videosorveglianza, banche dati). La progressiva estensione delle attività di controllo del vicinato.

Sostenibilità ambientale e paesaggistica

I temi individuati come strategici sono:

- la necessità di interventi normativi per garantire risorse agli enti locali per ostacolare **l'abbandono dei rifiuti e per attuate interventi di pulizia del territorio.**
- la tutela delle risorse naturali: l'aria, l'acqua, il suolo e il sottosuolo. La salvaguardia dell'ambiente: la gestione dei rifiuti e la protezione dall'inquinamento. Le Valutazioni Ambientali: strumenti per la sostenibilità;
- attività e interventi a sostegno di una politica di valorizzazione del patrimonio ambientale.
- Recupero ambientale di attività produttive (ad es. cave) attraverso investimenti come bacini di laminazione, aree naturalistiche, o attività agricole ricettive collegate al turismo e all'artigianato locale.