

associazione



aderente
Coordinamento
NoTangest



LA GRONDA EST

Quale idea di futuro per il nostro territorio??

OSSERVAZIONI e CRITICITÀ

Versione
31 gennaio 2025

**PER OSSERVAZIONI & CONTRIBUTI
ASSOCIAZIONE IL TUO PARCO**

Piergiorgio Tenani
335 230482

info@iltuoparco.it





Come utilizzare il documento

Aprire il documento con power point per poter utilizzare tutte le funzioni di spostamento veloce

Il file è in formato "presentazione" (.ppsx:) per rendere più comoda la visione e per questioni di dimensioni

PER GLI SPOSTAMENTI TRA LE SLIDE È POSSIBILE USARE LE FRECCHE DELLA TASTIERA

Nelle slide si trovano diversi link :

slide dell'indice: le frecce \Rightarrow \Rightarrow servono per muoversi velocemente all'interno del documento indirizzano alla slide del capitolo scelto

su ogni slide troverete, in basso/alto a destra, un quadratino rosso  che ha un link che vi fa tornare all'indice

questi sono **link** che collegano direttamente alla slide riportata



questi sono **link** che collegano alla slide del capitolo indicato



PREMESSA-1

Il documento propone una riflessione approfondita sulla situazione del futuro del territorio chierese e gassinese

1 febbraio 2025

Si vogliono mettere in evidenza le forti **preoccupazioni** suscitate dall'ipotesi di modificare pesantemente la viabilità sul territorio nell'area est di Torino, oltre la collina, costruendo una infrastruttura viaria (di seguito definita **GRONDA EST**) che colleghi indicativamente Santena e la zona di Gassino/San Raffaele

Per questo è stato affidato, da Città Metropolitana a "META – mobilità economia territorio ambiente", l'incarico per uno studio che potremmo definire di pre-fattibilità dell'opera che dovrà essere consegnato entro la fine del mese di gennaio per la presa d'atto di Città Metropolitana.

Altresì si vogliono sottolineare sia le possibili ricadute, sul piano ambientale, sociale, salutistico ed economico per l'intera area, che riteniamo producano un bilancio pesantemente negativo sul piano benefici/danni e le alternative, che al momento non sono state nemmeno prese in considerazione, per il progresso dell'area grazie alle potenzialità ambientali, paesaggistiche, turistiche, agro gastronomiche, sociali e del terziario avanzato della zona anche grazie alle opportunità dovute al riconoscimento MaB UNESCO Riserva "CollinaPo" di cui l'intera zona è insignita.

Ambiente, Società, Economia, Giustizia: Le Connessioni

La relazione tra natura e società è un intreccio dinamico di interazioni reciproche. **L'interdipendenza rende evidente la necessità di un approccio integrato:** una gestione sostenibile dell'ambiente non è solo una questione ecologica, ma anche sociale ed economica e viceversa. Così come una **società equa non può prescindere dalla giustizia.** Se la questione della giustizia non viene affrontata, il dibattito ambientale rischia di diventare un terreno di scontro, dominato da dinamiche di potere e oppressione.

Ignorare queste relazioni porta a squilibri, ingiustizie e conflitti

Riconoscerle permette di costruire modelli di sviluppo più equi e resilienti.

Al contrario, un approccio che integra ambiente, economia e società può portare a un modello di sviluppo più equilibrato, in grado di garantire benessere per tutti senza compromettere le risorse per le generazioni future

La questione «gronda» può essere occasione di una analisi condivisa, cruciale per realizzare un cambiamento profondo e duraturo, sia dal punto di vista ambientale che sociale. La costruzione di una *società globale più equilibrata* passa dalla consapevolezza che la giustizia sociale e quella ambientale sono due facce della stessa medaglia il cambiamento non deve essere imposto dall'alto, da poteri politici o economici, ma da una trasformazione che si sviluppa attraverso l'impegno quotidiano delle persone, con *pazienza e lavoro continuo.*

Affrontare la questione ambientale **dal basso significa cercare soluzioni concrete e pratiche che possano nascere nelle comunità locali, adattandosi alle loro specifiche realtà e sfide.**

Il cambiamento di mentalità è essenziale: l'educazione, l'informazione e l'empatia devono essere strumenti fondamentali per sensibilizzare la società.

Cambiare il modo in cui le persone pensano e agiscono, incentivando comportamenti più sostenibili e giusti, è una sfida enorme, ma assolutamente necessaria.

Ambiente, Società, Economia, Giustizia: Le Connessioni

Il ruolo della comunità locale e della partecipazione civica, è essenziale per un cambiamento duraturo. La partecipazione dei cittadini e la connessione tra le realtà locali sono cruciali per creare una vera e propria cultura della sostenibilità, in cui ognuno, con il proprio contributo, può fare la differenza. L'ambiente è anche una questione di relazioni: relazioni tra esseri umani e con la natura

La crescita economica tende a produrre automatismi e ad omogeneizzare, al fine di semplificare i processi e ridurre i costi". Questo è uno dei problemi più gravi dell'attuale **modello economico, che non tiene conto delle implicazioni ecologiche e sociali a lungo termine.** L'ecologia economica è una strada necessaria per andare oltre una visione puramente consumistica e per includere la sostenibilità e il benessere collettivo. **La questione non può essere ideologizzata**

è fondamentale che la risposta al cambiamento climatico venga da un dialogo che includa tutti, senza confini politici o economici, perché l'emergenza climatica è una sfida che riguarda l'intero pianeta. L'aria, l'acqua, il cibo, le materie prime provengono tutti dall'ambiente: **la società umana dipende dai sistemi naturali** per la sopravvivenza e il benessere. L'interazione non è unilaterale: l'azione umana modifica l'ambiente, spesso in modo irreversibile

urbanizzazione, agricoltura intensiva industrializzazione **trasformano il paesaggio naturale, alterano gli equilibri ecosistemici e contribuiscono al cambiamento climatico.** L'economia moderna si basa sull'estrazione e sul consumo di risorse naturali. Il modello economico dominante, spesso basato sulla crescita illimitata, non tiene conto dei limiti ecologici del pianeta. **Il degrado ambientale, la perdita di biodiversità e il cambiamento climatico sono conseguenze dirette di un sistema economico che privilegia il profitto a breve termine rispetto alla sostenibilità a lungo termine**

PREMESSA-4

La nostra indagine vuole anche sottolineare **tre carenze** che riteniamo importanti dell'analisi commissionata da CM, della quale la cittadinanza è stata messa a conoscenza nelle serate svoltesi a Chieri il 2 e 3 dicembre 2024

Al momento non ci risulta che sia stato ipotizzata una analisi né tanto meno un finanziamento per i punti 2 e 3



1. lo studio, presentato in forma anche in questo caso di approfondimento in corso, non sembra evidenziare in maniera particolare la necessità che la futura gronda sia **integrata nel sistema viario complessivo con particolare attenzione al TPL** (Trasporto Pubblico Locale) e del **PUMS** che sui territori ha avuto solo momenti di presentazione ma non di approfondimento e condivisione con le realtà sociali
 - a. nemmeno vengono evidenziate tutte le conseguenze della costruzione della infrastruttura che non ricadono solo sulla mobilità, **“LA GRONDA NON È SOLO UNA QUESTIONE DI MOBILITÀ, RIGUARDA LA VITA COMPLESSIVA DEI TERRITORI”**
 - b. Lo stesso si può dire sulla **“OPZIONE ZERO”**, con possibili alternative, che non vediamo menzionata nello studio
2. Manca uno studio, approfondito, sulla **pianificazione coordinata e condivisa del TPL** sia per quanto riguarda gli spostamenti interni all'area sia per i corridoi di collegamento con l'area metropolitana
3. È **INDISPENSABILE AFFRONTARE UNA ANALISI CONDIVISA e COMPLESSIVA per il PROGRESSO del TERRITORIO:**
 - a. il **MODELLO** e la **VISIONE** di progresso per il territorio
 - b. la **MOBILITÀ GENERALE**
 - c. il **piano sociale/culturale/economico/ambientale** che indichi chiaramente quale è la **PROSPETTIVA di SALVAGUARDIA** per il territorio e di **BENESSERE** per gli abitanti

PREMESSA-5

Il presente documento, è “**work in progress**”, ma vogliamo iniziare a metterlo a disposizione della comunità del territorio, per stimolare una **riflessione** generale la più ampia possibile e per invitare le Istituzioni ad aprire ad un **confronto costruttivo e condiviso con le comunità locali** che non si riduca ad un mero dialogo interno alle istituzioni come è finora avvenuto o alla ricerca di un accondiscendente consenso della popolazione.

Un confronto non solo rivolto agli aspetti legati alla mobilità nel suo complesso ma che sappia cogliere le opportunità che una visione diversa offre al territorio e al progresso e al benessere della popolazione

Ricordiamo che partecipare significa essere messi nelle condizioni di poter **condividere i percorsi decisionali** non dover fare da comprimari per avvallare decisioni già prese.

1. **PREMESSA – IL SENSO DI QUESTO LAVORO**
2. **RIASSUNTO – PUNTI PRINCIPALI**
3. **IL NOSTRO TERRITORIO - OGGI e DOMANI**
4. **ANALISI COMPLESSIVA E PARTECIPAZIONE**

- a) Analisi complessiva
 - Dall'ipotesi zero ad una visione alternativa
 - COSA DICE IL PUMS
 - il MODELLO e la VISIONE
 - il piano nasce vecchio
 - **Altre esperienze**
- b) La partecipazione
 - Strumenti e Metodi= **in corso**
 - Paesaggio e Partecipazione
 - ❖ Azioni Possibili

5. **PERCHE' SI ???**

- a) SI perché – alcune domande
- b) considerare le alternative
- c) Il rispetto delle norme UE

6. **PERCHE' NO!!! – UN'ALTRA VISIONE È POSSIBILE**

- a) Rischi / criticità
- b) Trasporti e crisi climatica
- c) Agricoltura e crisi climatica
- d) Consumo del suolo – agricolo – fertile
- e) Modificazione irreversibile del territorio e del paesaggio
- f) Riduzione di territorio di qualità
- g) Aumento strutture di contorno
- h) Flussi di traffico = **in corso**
- i) CITTADINI – IMPRESE - RETE VIARIA – TPL = **in corso**
- j) EFFETTI SULLA SALUTE
- k) Costi realizzazione - manutenzione

LA GRONDA EST **CONTENUTI**

*Quale idea di futuro per
il nostro territorio??*

[VAI ALL'INDICE](#)

[VAI AL
RIASSUNTO](#)

7. **VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO**

- a. MaB UNESCO
 - Valori/Obiettivi/Linee Strategiche
 - TERZO SETTORE - Manifestazione di interesse
 - TERZO SETTORE – RICHIESTE
 - TERZO SETTORE – esperienze – ANTENNA MaB
- b. Società Neorurale – una riflessione
 - attore locale
 - impatto sociale
 - modello reticolare
 - L'innovazione amministrativa
- c. Mobilità ed economia verde/blue - Azioni Possibili
 - Pistaaa
 - Sentieri
 - Bici economy
- d. Agricoltura di qualità
- e. turismo sostenibile
- f. Industria integrata nel territorio = **in corso**

8. **COMUNICAZIONE INFORMAZIONE** **in corso**

9. **STUDIO META – 23 luglio 2024**

10. **AZIONI - in corso**

- a) la cittadinanza
- b) tecnici ed esperti
- c) le amministrazioni locali
- d) la Riserva MaB

11. **RINGRAZIAMENTO e CONTATTI**

CAP.3 - IL NOSTRO TERRITORIO - OGGI e DOMANI

da SLIDE 30



IMMAGINI del territorio chierese attuali

a SLIDE 31



IMMAGINI del territorio dopo la realizzazione di grandi opere stradali ed infrastrutturali

RIASSUNTO-2

- ❑ Punti di attenzione riguardo al progetto di infrastruttura, con un'attenzione particolare alla partecipazione pubblica, alla sostenibilità e alle alternative
- ❑ Riflessione su una visione critica e proattiva nella progettazione e pianificazione di grandi opere, ponendo grande attenzione sulla partecipazione, la sostenibilità e la considerazione delle alternative.
- ❑ Garantire che le scelte siano informate, equilibrate e rispettose delle persone e del territorio



da SLIDE 32



a SLIDE 51

- a) **Reale necessità dell'opera:** Si riflette sull'effettiva esigenza del progetto, in contrasto con soluzioni alternative.
- b) **Ipoteca sul futuro:** su quali dati di previsione si basa il progetto che avrà impatti a lungo termine: questo implica una responsabilità nel valutare le sue conseguenze future.
- c) **Stato dell'arte del processo partecipativo:** La partecipazione dei cittadini e delle parti coinvolte è un aspetto importante per il successo del progetto, **Opzione zero e visione "altra":** Si esplora l'idea di un'opzione che non prevede la realizzazione dell'opera o alternative che non sono state considerate
- d) **Analisi complessiva del territorio:** Prima di intraprendere un progetto di grande impatto, è importante avere una valutazione completa dell'impatto sul territorio, in termini ecologici, sociali e economici.
- e) **Mobilità generale e Gronda Est:** un'infrastruttura di mobilità che dovrebbe alleggerire (???) il traffico , ma con implicazioni significative per l'area circostante.
- f) **Un altro modello – un'altra visione sono possibili:** stimoli a modelli alternativi al piano attuale, orientati verso una visione più sostenibile e condivisa.
- g) **Altre esperienze - il piano economico sociale culturale ambientale - Si menzionano esperienze di progetti analoghi in ambito economico, sociale, culturale e ambientale che potrebbero ispirare la progettazione o la gestione del progetto.**
- h) **Una politica capace di futuro:** La politica adottata deve guardare a lungo termine, considerando la sostenibilità e l'equilibrio tra le diverse esigenze della società – considera i futuri cambiamenti ?
- i) **Valutazione della necessità reale della Gronda e delle visioni alternative:** Si chiede pari dignità nel valutare l'opera in sé e le alternative, senza pregiudizi
- j) **Percorso da sviluppare in parallelo:** Il processo di progettazione deve avvenire insieme alla valutazione e discussione delle alternative, non in modo isolato.

Venaria
Friburgo
Le langhe
La via degli dei
Liguria in bici
Cammino di d Bosco



SLIDE 46



RIASSUNTO-3

si delinea un approccio articolato e approfondito alla partecipazione, con un focus particolare sul paesaggio e sul territorio. La partecipazione non è vista come un processo consultivo, ma come una componente integrata nelle politiche urbane e territoriali.

La visione integrata della partecipazione, che attraversa diversi ambiti (mobilità, paesaggio, comunità), suggerisce un approccio complesso ma necessario per costruire un territorio più equo e sostenibile. In particolare, il coinvolgimento diretto dei cittadini in tutti questi processi, attraverso strumenti come le mappe di comunità o gli ecomusei, è fondamentale per promuovere un senso di appartenenza e responsabilità verso il luogo in cui vivono.



da SLIDE 52



a SLIDE 55

- a) **La partecipazione – i livelli:** Indica la necessità di un coinvolgimento a più livelli, che può includere la partecipazione a livello locale, regionale o anche sovranazionale, a seconda della portata dell'intervento.
- b) **Strumenti e Metodi – in progress:** Sottolinea che gli strumenti e i metodi per favorire la partecipazione sono in continua evoluzione, cercando sempre nuovi approcci per coinvolgere la comunità in modo più efficace.
- c) **Partecipazione in relazione al PUMS:** Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) rappresenta un contesto in cui la partecipazione è cruciale, poiché le scelte relative alla mobilità influenzano direttamente la vita quotidiana dei cittadini e la qualità del paesaggio urbano.
- d) **Partecipazione e Gronda:** c'è un richiamo specifico alla Gronda e all'importanza di includere i cittadini nelle decisioni che riguardano l'uso del territorio e l'impatto sul paesaggio.

RIASSUNTO-4

- e) **Partecipazione & Paesaggio:** La partecipazione non riguarda solo l'infrastruttura in sé, ma anche come essa si inserisce nel paesaggio, modificandolo o interagendo con esso. Il paesaggio diventa un elemento centrale nel dialogo pubblico.
1. **Convenzione Europea del Paesaggio:** Una base giuridica che enfatizza il valore del paesaggio non solo come bellezza estetica, ma come patrimonio condiviso da tutti, da proteggere e valorizzare.
 2. **Produzione sociale del paesaggio:** Il paesaggio è visto come un prodotto sociale, cioè qualcosa che viene costruito e trasformato dalla comunità attraverso le sue pratiche, decisioni e storie.
 3. **Coscienza di luogo:** La consapevolezza del proprio territorio è fondamentale per una partecipazione attiva. I cittadini devono essere consapevoli di come il paesaggio si è evoluto e di come le loro azioni lo influenzano.
 4. **I luoghi dei saperi esperti:** Si riconosce l'importanza delle competenze tecniche e professionali, ma queste devono essere integrate con il sapere collettivo e le esperienze locali.
 5. **Mappe di comunità:** Le mappe partecipative sono uno strumento molto potente per raccogliere e visualizzare le conoscenze dei cittadini sul territorio. Possono aiutare a identificare problemi, risorse e potenzialità non visibili a livello formale.
 6. **Ecomuseo:** Un ecomuseo è un'iniziativa che valorizza il legame tra una comunità e il suo territorio, attraverso la conservazione e la narrazione delle tradizioni locali, della storia e del paesaggio.
 7. **Lo statuto del territorio:** una sorta di regolamento che definisce le regole di uso e gestione del territorio, prendendo in considerazione i valori ecologici, culturali e sociali.
 8. **Piani paesaggistici:** Strumenti formali - pianificazione e gestione del paesaggio in modo sostenibile, preservandone le caratteristiche naturali e culturali.
 9. **Contratti di fiume:** Contratti tra enti locali e comunità - obiettivo è proteggere e valorizzare i fiumi e i loro ecosistemi attraverso progetti condivisi.
 10. **Parchi agricoli:** Aree in cui si cerca di conciliare l'agricoltura con la protezione del paesaggio, creando spazi verdi che siano al contempo produttivi e fruibili dalla comunità.
 11. **Produttori di paesaggio:** Riconoscere chi contribuisce attivamente alla formazione e alla cura del paesaggio, non solo in termini di agricoltura, ma anche di cultura, arte e impegno civico.
 12. **Progetti pilota:** Esperimenti che possono fungere da modelli per interventi più ampi, per testare nuove forme di partecipazione o soluzioni innovative per la gestione del territorio.



da SLIDE 56



a SLIDE 75

RIASSUNTO-5

- ❑ La rete territoriale
Lavori in corso
- ❑ Paesaggio e partecipazione
 - Le azioni, le possibilità e le «presenze» sui territori
- ❑ Portatori di interesse
 - l'attenzione alla "comunità"
 - democrazia locale rappresentativa

Il concetto di **portatori di interesse** e il focus sulla **comunità** sono centrali in qualsiasi progetto che mira a essere inclusivo e sostenibile. La loro gestione richiede un approccio che riconosca e rispetti le varie voci e esigenze del territorio, integrando la **democrazia locale rappresentativa** con forme di partecipazione diretta.



SLIDE 77



da SLIDE 78



a SLIDE 81

❑ Cosa dice il PUMS



da SLIDE 282



a SLIDE 295

La nostra analisi è parziale e forse «datata → **2022**»
- ma non abbiamo informazioni più recenti -
Si evincono ipotesi interessanti e indicazioni non sempre completamente in linea con una visione «altra» di territorio

È INDISPENSABILE CHE LE COMUNITÀ TERRITORIALI POSSANO SEGUIRE L'EVOLVERE DEL PIANO ED ESPRIMERSI SULLE LINEE E SULLA REALIZZAZIONE

RIASSUNTO-6

CAP.5 - PERCHE' SI ??

- ❑ Si perché – alcune **domande**



da SLIDE 82



a SLIDE 86

- ❑ considerare le **alternative**



da SLIDE 87



a SLIDE 88

- ❑ Il rispetto delle **norme UE**



da SLIDE 89



a SLIDE 90

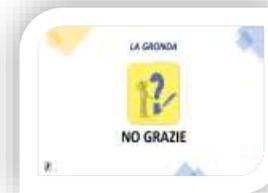
Le domande puntano a stimolare una **riflessione** sul fatto che il progetto sia **necessario, sostenibile** e in grado di rispondere alle **sfide future**, non solo **economiche ma anche sociali e ambientali**.

Per farlo, occorre un'analisi dettagliata e una valutazione che coinvolga tutti i portatori di interesse, per una **pianificazione partecipata e coerente con i bisogni e le visioni condivise**.

Ogni progetto deve considerare **alternative**. Che si tratti di alternative **infrastrutturali** (come l'uso della ferrovia invece della strada), **tecnologiche**, o di **gestione territoriale**, è necessario valutare le soluzioni che possano rispondere in modo più efficiente ai bisogni identificati, tenendo conto della sostenibilità

RIASSUNTO-7

- ❑ Il modello attuale di sviluppo, che spesso sacrifica l'ambiente e il benessere delle persone in favore di una crescita a breve termine, è ormai superato
- ❑ La sfida che ci troviamo davanti è quella di immaginare un futuro che non solo risponda alle esigenze immediate, ma che costruisca un mondo più giusto, sostenibile e rispettoso delle risorse naturali, che possieda una visione più a lungo termine.
- ❑ un cambio di paradigma verso un modello più inclusivo e orientato al benessere collettivo, è esattamente ciò di cui abbiamo bisogno
- ❑ Un approccio che promuove soluzioni innovative per contrastare le disuguaglianze sociali, affrontare i problemi legati al cambiamento climatico e preservare il nostro territorio è la chiave per un futuro che non sia solo sostenibile, ma anche equo e capace di garantire qualità della vita a tutti
- ❑ Sostenibilità, giustizia sociale e protezione del territorio devono davvero essere al centro delle politiche e dei progetti di oggi, se vogliamo lasciare un'eredità positiva alle future generazioni.

**da SLIDE 91****a SLIDE 96**

RIASSUNTO-8

❑ Le criticità e i rischi che abbiamo individuato sono tutte problematiche reali e urgenti da affrontare, soprattutto nel contesto di un modello di sviluppo che punta a crescere in modo sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

- *Aumento esponenziale del traffico in locale*
- *Consumi energetici diretti e indiretti*
- *Consumo del suolo – agricolo - fertile*
- *Depauperamento del patrimonio collinare*
- *Depauperamento e inquinamento falde*
- *Difficoltà di spostamento sul territorio*
- *Effetti su clima*
- *Inquinamento acustico e aria*
- *Insedimenti fortemente energivori*
- *Insedimenti industriali commerciali invasivi lungo il percorso*
- *Interventi infrastrutturali costosi*
- *Modificazione irreversibile del paesaggio*
- *Riduzione del territorio disponibile - aumento dell'impermeabilizzazione del suolo*
- *Rischio idrogeologico*
- *Effetti sulla salute – conseguenze traffico - i dati – sottovalutazione del rischio*
- *Costruzione e manutenzione - costi*

Ogni punto tocca un aspetto cruciale della qualità della vita, della salute pubblica e della salvaguardia del nostro territorio



da SLIDE 97



a SLIDE 104

Le criticità e i rischi

- ❑ Queste criticità richiedono un approccio olistico, che consideri l'interconnessione tra ambiente, società ed economia
- ❑ La risposta a queste problematiche potrebbe essere un nuovo modello di progresso che non solo rispetti, ma valorizzi il territorio e la vita delle persone.

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

a. MaB UNESCO

➤ Valori/Obiettivi/Linee Strategiche

- ❑ La "Bellezza dei luoghi" e la sua relazione con i valori ambientali e culturali sono fondamentali per la sostenibilità e lo sviluppo di un territorio. Le linee strategiche mettono in evidenza l'importanza di un approccio integrato e olistico, che non solo tuteli il patrimonio naturale, ma lo trasformi in una risorsa per il benessere sociale ed economico delle comunità locali.



da SLIDE 161



a SLIDE 182

- ❑ il modello proposto di una "Riserva Mab" (Man and Biosphere) si allinea perfettamente con questi principi, promuovendo una visione del territorio come un insieme di risorse da proteggere, valorizzare e utilizzare in modo responsabile per il beneficio delle popolazioni locali e dell'ambiente stesso.
- ❑ Ogni territorio ha il potenziale per crescere in modo sostenibile, portando con sé un'opportunità di rilancio economico e culturale che può essere modello per altre realtà

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

b. MaB UNESCO

➤ TERZO SETTORE - Manifestazione di interesse

❑ La **manifestazione di interesse** proposta appare come un invito aperto a tutte le realtà locali – istituzionali e non – a collaborare nella creazione di un piano di lavoro condiviso che rispecchi la visione globale per lo sviluppo sostenibile del territorio. L'idea di un "territorio, tanti valori, la stessa impronta" enfatizza l'importanza di un approccio integrato che riunisca vari attori in un unico progetto coordinato e finalizzato alla tutela e valorizzazione del territorio, in linea con gli obiettivi della **Riserva MaB CollinaPo**.

❑ Questa **manifestazione di interesse** non è solo una chiamata a partecipare, ma una vera e propria sfida per creare una rete di attori che possano portare avanti una visione di sviluppo sostenibile, che rispetti l'ambiente e promuova il benessere delle comunità locali. La collaborazione tra enti locali, terzo settore, imprese e comunità è l'opportunità di trasformare un'idea globale in un'azione concreta, dando vita a progetti che possono fare la differenza a livello territoriale e oltre



da SLIDE 183



a SLIDE 190

❑ Il coinvolgimento del **Terzo Settore** è cruciale in questo contesto, poiché offre la possibilità di coinvolgere realtà che operano a stretto contatto con la comunità, spesso con una sensibilità particolare verso la sostenibilità sociale ed ambientale. Inoltre, la partecipazione delle **imprese**, delle **scuole**, delle **parrocchie** e degli **enti locali** rende il progetto ancora più radicato e capillare, garantendo una maggiore inclusione e un impatto concreto a livello locale.

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

c. MaB UNESCO

➤ TERZO SETTORE – RICHIESTE

Le aspettative del **Terzo Settore** nei confronti della **Riserva MaB** (Man and Biosphere) sono chiare e riflettono un desiderio di maggiore coinvolgimento, riconoscimento e valorizzazione nelle politiche e nei progetti legati alla gestione del territorio. In particolare, ci sono alcune richieste specifiche che mirano a consolidare e potenziare la partecipazione attiva delle realtà del Terzo Settore nella costruzione di una visione condivisa di sviluppo sostenibile.



da SLIDE 191



a SLIDE 197

Cosa si aspetta il Terzo Settore da MaB:

- Essere considerato e ascoltato in forma strutturata
- Sentirsi parte della costruzione di una visione
- una reale e concreta condivisione tra i comuni

Le richieste del Terzo Settore sono orientate a garantire una **partecipazione attiva e paritaria** nella gestione della Riserva MaB. Le organizzazioni del Terzo Settore vogliono essere considerate come alleate strategiche nella promozione della sostenibilità sociale ed ambientale,

è fondamentale che il loro contributo venga valorizzato e che abbiano accesso a ruoli di protagonismo

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

MaB UNESCO - ESPERIENZE ANTENNA MaB



da SLIDE 306



a SLIDE 311

Le "**antenne MaB**" e il "**Marchio MaB**" sono strumenti potenti per creare una rete di **comunicazione e diffusione** di pratiche sostenibili, facendo sì che le risorse naturali, culturali e sociali vengano gestite con l'inclusione e la partecipazione attiva delle comunità locali. La collaborazione tra i vari attori, inclusi gli enti locali e le organizzazioni del Terzo Settore, può portare a una gestione più efficace, condivisa e sostenibile del territorio, rispecchiando appieno la visione di sviluppo integrato che la Riserva MaB propone.

L'iniziativa dell'**Antenna MaB** presso l'**IC Salvemini Torino** in collaborazione con l'**Associazione Il Tuo Parco** si inserisce perfettamente nell'ottica di promuovere una **cultura del cambiamento** attraverso l'educazione e la partecipazione attiva della comunità, in particolare dei giovani, alla tutela e valorizzazione dell'ambiente.

Questo progetto non solo contribuisce alla **formazione di una nuova generazione di cittadini responsabili**, ma anche alla creazione di una rete che può diffondere a livello territoriale i valori della **Riserva MaB**, promuovendo un approccio integrato e multidisciplinare alla sostenibilità. Attraverso la partecipazione attiva degli studenti e delle loro famiglie, il progetto si propone di costruire un "esempio" che possa ispirare altre scuole e comunità, alimentando un ciclo di **cambiamento positivo** e **partecipazione ecologica** che si estende ben oltre i confini della scuola stessa.

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO



b) Società Neorurale – una riflessione

- attore locale
- impatto sociale
- modello reticolare
- L'innovazione amministrativa



da SLIDE 198



a SLIDE 211

Il concetto di **Società Neo Rurale di Collina** rappresenta un'idea di sviluppo locale che valorizza il territorio e la sua storia, utilizzando l'agricoltura come fonte economica primaria ma integrandola con attività non agricole che ne potenziano la sostenibilità e la vitalità. L'approccio è olistico e multidimensionale, abbracciando non solo l'economia, ma anche la qualità della vita, il patrimonio culturale e il coinvolgimento attivo della comunità.

- L'Agricoltura come Fonte Economica Primaria
- Attività Economiche Non Agricole
- La Qualità del Costruito e il Patrimonio
- Il Turismo come Risorsa
- Manutenzione del Territorio
- Il Mix del Capitale Umano

La **cura del luogo** è il valore fondante di questa società. La persona che diventa "locale" non è solo chi ci nasce, ma chi decide di prendersi a cuore il territorio, mettendo in pratica l'impegno per migliorarlo

La **società neo rurale di collina** è un modello che punta a rinforzare i legami locali, favorire l'autosufficienza economica e culturale, e promuovere un cambiamento positivo attraverso la cura e il rispetto del territorio, la collaborazione tra tutti gli attori locali e l'innovazione sostenibile

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

c) Mobilità ed economia verde/blue - Azioni Possibili

- Pistaaa
- Sentieri
- Bici economy



da SLIDE 212



a SLIDE 231

❑ La **Blue Green Economy** rappresenta un modello economico integrato che valorizza le risorse naturali attraverso un approccio sostenibile e innovativo, facendo leva su iniziative che uniscono l'ambiente, la mobilità leggera e il turismo responsabile. Il concetto di "economia verde/blue" si basa sulla creazione di **reti di connessione ecologica** che promuovono la sostenibilità e l'uso di risorse naturali in modo responsabile.

❑ La **Bikeconomy** sta acquisendo sempre maggiore importanza in vari paesi, in particolare in Italia, dove il patrimonio naturale e culturale è ricco e variegato, ma ancora poco sfruttato sotto questa prospettiva.

❑ **Coordinamento tra Sentieristica, Ciclabili e Strade "Lente"**
La creazione di un **sistema integrato** di sentieri, ciclabili e strade "lente" è fondamentale per garantire un'esperienza turistica fluida e sicura, ma anche per connettere i vari territori tra loro, stimolando un'**economia circolare** che beneficia non solo i turisti ma anche le comunità locali

❑ **La Ricchezza di un Territorio attraverso la Blue Green Economy**

❑ Il progetto di **mobilità leggera** intercomunale, con particolare attenzione alla **rete ciclabile e ai percorsi pedonali**, è una chiave per sviluppare un'economia locale più sostenibile e promuovere una nuova forma di turismo, basato sulla scoperta del territorio e sulla valorizzazione delle sue eccellenze.

❑ La **Blue Green Economy** e il cicloturismo sono strumenti potenti per promuovere un modello di sviluppo sostenibile che valorizzi il patrimonio naturale, culturale ed economico del territorio

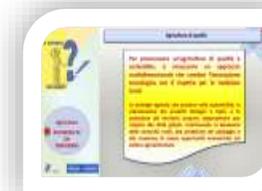
Mobilità ed economia verde/blue - Azioni Possibili

d. Agricoltura di qualità

- ❑ Il concetto di **Agricoltura di Qualità** è un aspetto fondamentale per promuovere un modello di sviluppo agricolo che rispetti l'ambiente, valorizzi le risorse locali e risponda alle sfide globali.



da SLIDE 232



a SLIDE 241

La visione di un'agricoltura sostenibile si concentra non solo sul miglioramento delle produzioni agricole, ma anche sulla **protezione del territorio** e sulla **salvaguardia delle tradizioni locali**, con un focus sull'adozione di pratiche innovative per garantire la qualità e la competitività delle produzioni agroalimentari.

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO



e. Turismo sostenibile

- ❑ turismo sostenibile è un nuovo modo di viaggiare e una valida alternativa alle classiche destinazioni turistiche, che privilegia la scoperta dei territori e si pone come obiettivo di limitare il più possibile l'impatto sull'ambiente, favorendo la conoscenza diretta di nuove [culture](#), tradizioni, comunità locali e contesti naturalistici di grande interesse.



da SLIDE 242



a SLIDE 249

- ❑ **la protezione dell'ambiente** e delle sue caratteristiche
- ❑ **la tutela del patrimonio** artistico, culturale e tradizionale dei luoghi di destinazione e l'adozione di un approccio che **incentivi la crescita di progetti sostenibili**
- ❑ **l'inclusione sociale, la condivisione del benessere economico e la creazione di opportunità di lavoro** a condizioni adeguate e vantaggiose
- ❑ **tre principi fondamentali su cui si basa il turismo sostenibile:**

CAP.7 - VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO

Mobilità ed economia verde/blue - Azioni Possibili

f) Industria integrata nel territorio



- Un'azienda che **integra innovazione e sostenibilità** nella propria strategia può ottenere un vantaggio competitivo duraturo, favorendo una crescita sostenibile e migliorando la propria reputazione sul mercato

- L'adozione di strategie sostenibili in azienda non solo migliora la reputazione e il vantaggio competitivo, ma consente anche di rispondere alle sfide sociali e ambientali in modo responsabile, creando nuove opportunità di valore

g. Terziario avanzato

- focus sul lavoro intellettuale e competenze specialistiche
- nuove tecnologie che hanno creato filiere economiche completamente nuove



da SLIDE 250



a SLIDE 253



da SLIDE 254



a SLIDE ...

AZIONI

- a) la cittadinanza
- b) tecnici ed esperti
- c) le amministrazioni locali
- d) la Riserva MaB
- e) La partecipazione

- Le **iniziative sui territori**, in particolare quelle che promuovono la partecipazione attiva della cittadinanza, giocano un ruolo cruciale nel promuovere la partecipazione attiva delle **comunità locali** nella gestione e valorizzazione del territorio
- L'obiettivo è sviluppare una **governance territoriale** inclusiva che coinvolga i cittadini, le amministrazioni locali e gli esperti, creando così un sistema coeso e collaborativo per la gestione delle risorse e la promozione di una **mobilità sostenibile e responsabile**.

- La **governance territoriale partecipata** **deve essere il motore di un processo collettivo** che, attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti, crei una **visione condivisa e concreta** per la gestione del territorio, rendendo il processo decisionale trasparente, inclusivo e orientato alla crescita sostenibile.



da SLIDE 257



a SLIDE 271

RINGRAZIAMENTI e CONTATTI



SLIDE 272

**PER OSSERVAZIONI CONTRIBUTI
ASSOCIAZIONE IL TUO PARCO**

info@iltuoparco.it

Vai a

LA GRONDA EST

Quale idea di futuro per il nostro territorio??

Vai a

- 1. **PREMESSA – IL SENSO DI QUESTO LAVORO** =====>
- 2. **RIASSUNTO – PUNTI PRINCIPALI** =====>
- 3. **IL NOSTRO TERRITORIO - OGGI e DOMANI**=====>
- 4. **ANALISI COMPLESSIVA E PARTECIPAZIONE**=====>
 - a) Analisi complessiva===== >>
 - Dall'ipotesi zero ad una visione alternativa =====>>
 - il piano nasce vecchio =====>>
 - **COSA DICE IL PUMS**===== >>
 - il MODELLO e la VISIONE =====>>
 - Il piano «nasce vecchio» =====>>
 - **Altre esperienze** =====>>
 - b) La partecipazione===== >>
 - Strumenti e Metodi= **in corso** ===== >>
 - Paesaggio e Partecipazione===== >>
 - ❖ Azioni Possibili===== >>
 - ✓ Saperi esperti=====>>
 - ✓ Mappe di comunità – ecomuseo=====>>
 - ✓ Statuto del territorio===== >>
 - ✓ Piani paesaggistici===== >>
 - ✓ Contratti di fiume===== >>
 - ✓ Parchi agricoli===== >>
 - ✓ Produttori di paesaggio===== >>
 - ✓ Progetti pilota===== >>
 - Partecipazione: strumenti e metodi===== >>
 - ❖ La rete= **in corso** ===== >>
 - ❖ Portatori di interesse===== >>

- 5. **PERCHE' SI ???** =====>>
 - a) Si perché – alcune domande =====>>
 - b) considerare le alternative =====>>
 - c) Il rispetto delle norme UE =====>>
- 6. **PERCHE' NO!!! – UN'ALTRA VISIONE È POSSIBILE** =====>
 - a) Rischi / criticità =====>>
 - b) Trasporti e crisi climatica =====>>
 - c) Agricoltura e crisi climatica =====>>
 - d) Consumo del suolo – agricolo – fertile =====>>
 - e) Modificazione irreversibile del territorio e del paesaggio =>>
 - f) Riduzione di territorio di qualità =====>>
 - g) Aumento strutture di contorno =====>>
 - h) Flussi di traffico = **in corso** =====>>
 - i) Cittadini – Imprese - Rete Viaria – TPL = **in corso** =====>
 - j) EFFETTI SULLA SALUTE =====>>
 - k) Costi realizzazione - manutenzione =====>>



Vai a

LA GRONDA EST

Quale idea di futuro per il nostro territorio??

Vai a

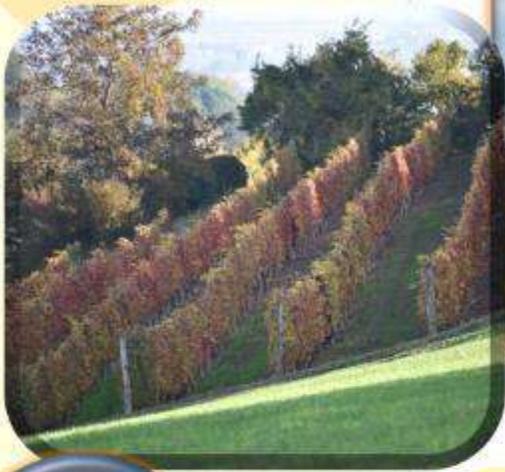
7. VALENZE/PECULIARITÀ - RICCHEZZA DEL TERRITORIO →

- a. MaB UNESCO===== >>
- Valori/Obiettivi/Linee Strategiche ===== >>
- TERZO SETTORE - Manifestazione di interesse ===== >>
- TERZO SETTORE – RICHIESTE ===== >>
- TERZO SETTORE – esperienze – ANTENNA MaB ===== >>
- b. Società Neorurale – una riflessione ===== >>
- attore locale ===== >>
- impatto sociale ===== >>
- modello reticolare ===== >>
- L'innovazione amministrativa ===== >>
- c. Mobilità ed economia verde/blue - Azioni Possibili===== >>
- Pistaaa ===== >>
- Sentieri ===== >>
- Bici economy ===== >>
- d. Agricoltura di qualità ===== >>
- e. turismo sostenibile ===== >>
- f. Industria integrata nel territorio = in corso ===== >>
- g. terziario avanzato = in corso ===== >>

- 8. COMUNICAZIONE INFORMAZIONE= in corso===== →
- 9. STUDIO META – 23 luglio 2024 ===== →
- 10. AZIONI ===== →
- a) la cittadinanza ===== >>
- b) tecnici ed esperti ===== >>
- c) le amministrazioni locali ===== >>
- d) la Riserva MaB ===== >>
- e) La partecipazione ===== >>
- 11. RINGRAZIAMENTO e CONTATTI ===== →



Quale idea di futuro per il nostro territorio??



QUESTO È IL NOSTRO TERRITORIO
Non c'è bisogno di fare uno sforzo di immaginazione
BASTA VIVERLO



Quale idea di futuro per il nostro territorio??

Torino
Regina Margherita

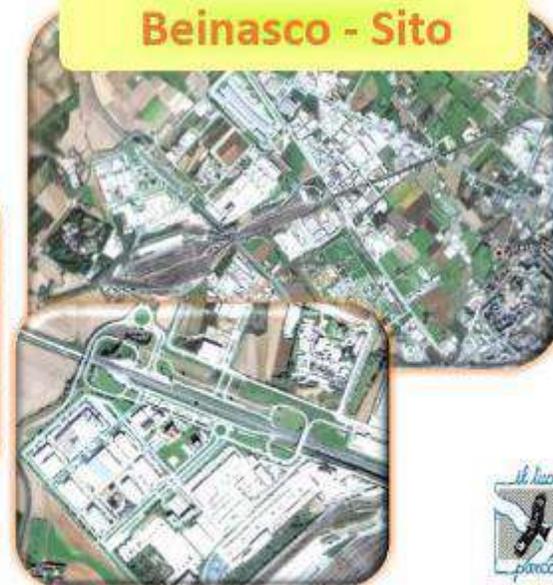


Rivoli - Allamano



Questo POTREBBE DIVENTARE il nostro territorio
Non c'è bisogno di fare uno sforzo di immaginazione
BASTA GUARDARSI UN PO' INTORNO

Beinasco - Sito



Venaria



Torino - Falchera



LA GRONDA



***ANALISI COMPLESSIVA
E
PARTECIPAZIONE***

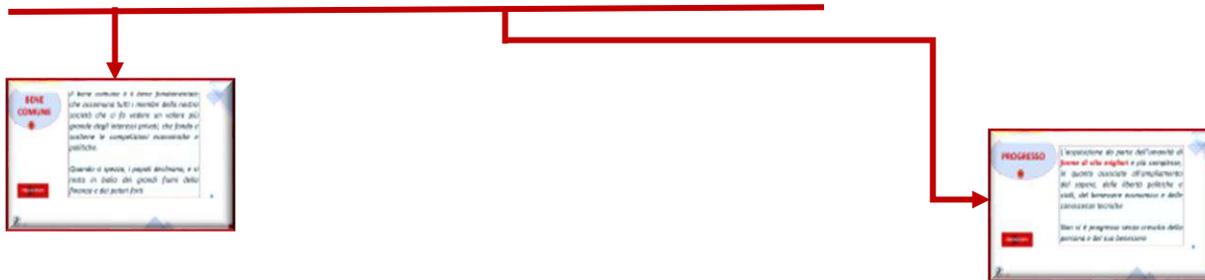
Quale idea di futuro per il nostro territorio??

**CHI RITIENE CHE LA TANG/GRONDA SERVA
DEVE RIPONDERE ALMENO AD ALCUNE DOMANDE**
*Quale è la reale necessità dell'opera?
A quali bisogni reali vuole rispondere?*

È UNA ENORME IPOTECA sul futuro della nostra terra in termini irreversibili sul piano sociale economico ed ambientale

un conto che pagheranno i nostri giovani, le nostre figlie e i nostri figli

non siamo pregiudizialmente contrari ad interventi infrastrutturali ma questi devono essere indirizzati al **BENE COMUNE** e al **PROGRESSO** per il TERRITORIO inteso come comunità delle persone che lo abitano



vogliamo questa profonda trasformazione del territorio con tutte le implicazioni che ne deriveranno ???

Grazie ad un finanziamento regionale, la Città Metropolitana di Torino ha affidato allo Studio Meta l'incarico di aggiornare lo studio di fattibilità, alla luce di analisi sui flussi di traffico aggiornate e delle linee guida del PUMS

AGGIORNAMENTO DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DELLA GRONDA EST

24 luglio 2024 – studio META

24 luglio 24 – presentazione dello studio

24 Settembre 2024

1° incontro CM ⇔ sindaci comuni del territorio

1 Ottobre 2024

2° incontro CM ⇔ sindaci comuni del territorio

8 Ottobre 2024

3° incontro CM ⇔ sindaci comuni del territorio

2-3 Dicembre 2024

Presentazione al territorio dello studio di pre fattibilità

31 gennaio 2025

Consegna del documento finale a CM

Nel frattempo:

- Regione Piemonte e Città Metropolitana (CM) si sono date disponibili ad alcuni incontri e convegni con gli imprenditori del territorio
- Le richieste di incontro / informazione / approfondimento inoltrate a vario titolo dalle associazioni e dal coordinamento non hanno avuto seguito

ANALISI COMPLESSIVA

incarico di CM a società META con l'obiettivo di individuare il contesto e le possibili soluzioni per realizzare la gronda

Al momento - Dicembre 2024

- Non c'è una quantificazione dei costi**
- non c'è un percorso definito puntualmente**
- non c'è una soluzione progettualità predefinita**

opera «prudente»

- In chiave ambientale e socio economica,
- analisi paesaggistica attenta: il territorio ha i suoi valori e criticità
- Si tiene conto della contezza del contesto

lotti funzionali realizzati in fasi successive adeguandosi all'incremento del traffico

Alcune considerazioni emerse nelle serate del 2 - 3 dicembre 2024

Chieri
Amministrazioni Locali
Cittadini
META

nulla è deciso

- È la fase degli «appunti»**
- richiesta di approfondimenti e precisazioni**

smentita la percezione che si scarica la tangenziale con il completamento dell'anello intorno a torino

indicazione precisa

No ad una struttura tipo tangenziale: dagli studi i numeri non renderebbero necessaria una tang - il traffico previsto non giustifica il costo

dimensionamento iniziale del traffico

- 20-25000 veicoli/g

potenziando AT/CN scaricherà ancora di più il Traffico sul chierese

Tangenziale di Torino: 85% in tangenziale va o viene da Torino e dalla cintura, è piena di traffico metropolitano più che di attraversamento

Anche in assenza di gronda comunque il traffico aumenterà

i flussi ==> per aggiramento ad est i numeri sono molto modesti

Considerati i problemi di viabilità del territorio occorre evitare la opzione zero

«Controgronda»=progressisti che non accettano di mettere in discussione la **Qualità della vita**

La tangenziale è un attrattore di infrastrutture

realizzazione delle strade con un riequilibrio del TPL

trovare altrettanti soldi x TPL è una questione di priorità

ANALISI COMPLESSIVA

- ❑ **circonvallazione di Cambiano**
 - causa lo svincolo di Santena che non funziona viene usata in alternativa strada Fontaneto
- ❑ aumento accessi laterali e incroci
- ❑ tema dei corridoi faunistici
- ❑ valutazione socio economica
 - decine di ml di € (senza considerare le gallerie)
 - non ci saranno mai i soldi per fare tutto
- ❑ progetto spezzato per lotti
 - costi/benefici dei vari tratti
 - Studio delle opzioni di tracciato
- ❑ V.A. comparata - *anche con opzione zero*
 - *si può dire che questa opera non è utile/?*
- ❑ **COMANDA IL TRASPORTO PRIVATO SU GOMMA??**
- ❑ *lo studio ritornerà al «tavolo della collina» che si esprimerà*
 - ❑ quartiere Murè - conseguenze sulla salute

**Alcune considerazioni
emerse nelle serate del
2 - 3 dicembre 2024**
Chieri
Amministrazioni Locali
Cittadini
META

**punti
nodali
critici**

- ❑ **circonvallazione di Chieri**
 - **completamento da Rocche a PAM**
 - **carreggiata a doppio senso di marcia con due corsie**
- ❑ **galleria sotto Bardassano**
- ❑ **discesa verso il Po – da Bardassano – nuovo tracciato**
- ❑ **tre direttrici**
 - **verso Rezza**
 - **verso Villanova**
 - **verso Cambiano**
- ❑ **variante di Pessione**
- ❑ **centro industriale di Andezeno**
- ❑ **MASIO - svincolo**
 - **area industriale incongrua**
 - **strettoia - difficile allargarla in sede**
 - **ambito di pregio**
- ❑ **evitare l'attraversamento urbano di Castiglione**
- ❑ **nodo di Santena/Cambiano**
 - **nuova circonvallazione di Santena**
- ❑ **futuro ospedale di Cambiano con la nuova mobilità**
- ❑ **Superamento canale Cimena - passare sopra non sotto**



ANALISI COMPLESSIVA

- ❑ omogeneizzare il + possibile le criticità / richieste evidenziate dai sindaci

- ❑ il tema: **il contesto deve tenere in conto di tutto**

- ❑ *Il ruolo delle amministrazioni sullo studio di fattibilità*

- ❑ *Il parere dei sindaci sulla gronda è diversificato*

Alcune considerazioni emerse nelle serate del 2 - 3 dicembre 2024

Chieri

**Amministrazioni Locali
Cittadini
META**

ruolo della Città Metropolitana, regista di un percorso **condiviso con/tra** i sindaci in qualità di **portavoce per esprimere le esigenze dei singoli territori**

- ❑ *Il ruolo dei cittadini: pari dignità pur nella diversità di ruolo ??*
 - *devono farsi sentire in modo organizzato*

- ❑ *questa è una «parte di uditorio» - ci sono altre istanze con le quali occorre fare sistema*
 - **vanno valutate tutte le questioni per trovare le soluzioni**

- ❑ *rendere pubblica questa fase - è importante condividere*
- ❑ *partecipazione : si metterà a conoscenza - ci saranno un sacco di passaggi*

- ❑ occorre ragionare su tre fronti:
 - **aspetto sociale economico ambientale** è fondamentale



**L'ipotesi
zero**

è stata
considerata



sarebbe sempre doverosamente da inserire negli studi che riguardano gli impatti ambientali, se non altro per avere un parametro di confronto

«individuati gli opportuni indicatori ambientali, devono essere valutate e previste sia la situazione attuale (scenario di riferimento), sia la situazione ambientale derivante dall'applicazione del Piano in fase di predisposizione, sia le "ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma»

**Per un'altra
visione**

Quale idea di futuro per il nostro territorio??

perchè e a cosa serve la gronda ?

ANALISI COMPLESSIVA

- bisogni - necessità
- possibilità - opportunità
- vocazione del territorio



Quale territorio per quale futuro

quale visione ?

La mobilità sul territorio

valutazione / analisi delle scelte generali

- PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- PRMT - Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti
- TPL - piano generale del Trasporto Pubblico Locale

Analisi con un previsione temporale di lungo periodo questo ci dirà come impostare la nostra azione odierna

- Questa infrastruttura inciderà su vari livelli per molti anni in futuro
sociale, economico, ambientale
- Occorre **individuare le problematiche e gli sviluppi previsti** (nei prossimi 20-30 anni visti i tempi di realizzazione di una eventuale infrastruttura di questo tipo)

LA GRONDA



QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

**LA GRONDA NON È SOLO UNA
QUESTIONE DI MOBILITÀ
RIGUARDA LA VITA COMPLESSIVA DEI
TERRITORI**

**ANALISI
COMPLESSIVA**

**INDISPENSABILE
AFFRONTARE UNA
ANALISI COMPLESSIVA
del TERRITORIO**

1) la MOBILITÀ GENERALE



2) il MODELLO e la VISIONE

**NON SONO
Alternative
MA
SINERGICHE**



QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

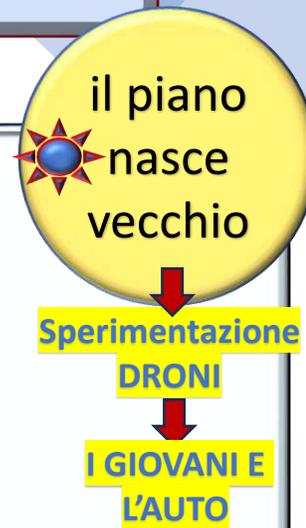
VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

MOBILITÀ GENERALE e GRONDA EST

LE PREVISIONI PER LA GRONDA

UN'OPERA CHE NON SARÀ COMUNQUE UTILIZZABILE PRIMA DI 15/20 ANNI)

? QUALI DATI SONO STATI/VENGONO PRESI IN ESAME???



DOMANDE (?) ➔ TIENE CONTO DELLA EVOLUZIONE DI:

- traffico - flussi - scelte legate al TPL**
 - quali siano i fabbisogni di trasporto privato da ultimo rilevati e se gli stessi giustificano, anche dal punto di vista economico, la realizzazione dell'opera?
- nuove tecnologie presenti e future**
- norme europee (riduzioni emissioni – incremento merci su ferro)**
 - causando un aumento di traffico su gomma, quale compatibilità dell'opera, con le misure di contenimento dell'inquinamento dell'aria da adottarsi, anche alla luce del nuovo Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, in un territorio costantemente in infrazione europea per i livelli di inquinamento atmosferico???
- tendenze culturali delle nuove generazioni**
 - minor disponibilità all'acquisto di vetture di proprietà
- compatibilità con le prescrizioni di protezione ambientale vigenti**
 - in particolare per ciò che concerne le aree afferenti al progetto MAB Unesco, Piano Paesaggistico Regionale

ANALISI
COMPLESSIVA





QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO IL PUMS

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

MOBILITÀ GENERALE e GRONDA EST

una analisi delle scelte generali da APPROFONDIRE

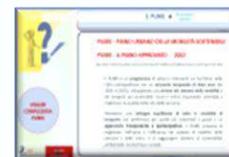
PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

forse più che ad una rete viaria efficiente dovremmo puntare ad un sistema di mobilità più efficiente



cambiare questa priorità significherebbe modificare l'elenco delle necessità

COSA DICE IL PUMS



**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**



QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

ANALISI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

MOBILITÀ GENERALE e GRONDA EST

una analisi delle scelte generali legate alla MOBILITÀ - quanto previsto e cosa significa per il territorio:

- PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- PRMT - Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti
- TPL - piano del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- BICI PLAN -



Quale è il piano economico sociale culturale ambientale ???
Quale PROSPETTIVA di BENESSERE ???
COME SI INSERISCE LA GRONDA IN QUESTA VISIONE ???

**ANALISI
COMPLESSIVA**

LA VISIONE



**ANALISI
COMPLESSIVA**

LA VISIONE

QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

**VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI
VALUTAZIONI IMPRONTATE AL FUTURO**

il MODELLO e la VISIONE

si deve partire da:

- bisogni - necessità
- possibilità – opportunità: la vocazione del Territorio soprattutto
 - qual'è l'idea di futuro
 - quale visione

 - Quale armonia tra progresso, sviluppo, benessere, ambiente

dal 2009 ad oggi molti sono stati gli stanziamenti per i progetti e gli studi di fattibilità per la Tangenziale Est e ora per la gronda

Pari finanziamenti dovrebbero essere indirizzati ad una _____

ANALISI COMPLESSIVA sul futuro del TERRITORIO
Per valutare una alternativa concreta

QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

ANALISI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

una analisi legata alle scelte generali
legate al progresso :

**UN ALTRO MODELLO
UN'ALTRA VISIONE } SONO POSSIBILI**

- Agricoltura di qualità
- Analisi sviluppo culturale, economico sociale del territorio
- Circolarità di territorio
- DISTRETTO DEL CIBO
- L'innovazione tecnologica come leva di opportunità
- La conoscenza del territorio e delle sue possibilità (School of Law, Political, Economic and Social Sciences, Campus Luigi Einaudi)
- PROGRESSO - MaB Collina Po UNESCO
- Turismo sostenibile e opportunità
- Un piano industriale rispettoso della persona e dell'ambiente
- Un terziario di alto livello

Quale è il piano sociale culturale economico ambientale ???
Quale PROSPETTIVA di BENESSERE ???
COME SI INSERISCE LA GRONDA IN QUESTA VISIONE ???

**ANALISI
COMPLESSIVA**

LA VISIONE



QUALI ANALISI SONO NECESSARIE per il futuro del TERRITORIO

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI

UN ALTRO MODELLO
UN'ALTRA VISIONE } SONO POSSIBILI

Altre esperienze



Quale è stato il piano economico sociale culturale ambientale che ha permesso tutto questo ???

ANALISI COMPLESSIVA
LA VISIONE

LA GRONDA



QUALI ANALISI SONO NECESSARIE
per il futuro del TERRITORIO



per questo serve
un progetto da
una Politica
"capace di
futuro"

ANALISI
COMPLESSIVA
PARTECIPAZIONE

la popolazione ha diritto ad essere coinvolta

- ha diritto di conoscere
- ha diritto di partecipare alle decisioni

le istituzioni hanno il dovere di rendere questo possibile

quanto finora fatto dalla Città Metropolitana e dai Comuni dell'area è assolutamente insufficiente

finora abbiamo dovuto inseguire, anche grazie all'apertura di qualche sindaco, **informazioni non sufficienti**

dopo una breve esposizione dovremmo indicare scelte e condividere decisioni che sembrano già prese ?
non crediamo sia seriamente possibile



c'è la necessità di un percorso approfondito

È indispensabile affrontare una analisi complessiva sulla mobilità generale del territorio
Questo richiede:

Coinvolgimento

Confronto

Studi

Tempo

la possibilità e la volontà di guardare a **soluzioni che abbiano un respiro ed una visione globale** che **non la sola ipotesi di GRONDA** che porterà ad un afflusso del traffico su nostro territorio senza neppure significativi vantaggi sul quadro generale creando conseguentemente

una rete autostradale molto impattante anche come logistica e servizi

L'analisi deve riguardare anche il MODELLO e la VISIONE per il futuro del TERRITORIO



Il nostro territorio è destinato ad avere una trasformazione come tanti comuni dell'interland torinese :

dormitorio e transito ???

Ai cittadini quale ruolo verrà riservato??

Chiediamo

pari dignità per tutte le cittadine e tutti i cittadini, le parti sociali e i corpi intermedi

pari dignità della valutazione sulla necessità reale della gronda e di visioni alternative che prevedano un progresso dei territori sulla base di valutazioni improntate al futuro

la relazione offre spunti interessanti ma parte da una visione che dà per scontato il fatto che la gronda sia da fare

1

azione

Un'opera di questo impatto non può prescindere da valutazioni e analisi che si inseriscano in un quadro dato dalla Pianificazione Generale sulla Mobilità - redatti dagli Enti Sovraordinati

- PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- PRMT - Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti
- Pianificazione per il TPL – Trasporto Pubblico Locale

**NON CI RISULTANO AZIONI
E PERCORSI STRUTTURATI
DI COINVOLGIMENTO
DI CONOSCENZA
DI CONDIVISIONE**

AD ESEMPIO PER IL PUMS – DAL  **VADEMECUM PER LA REDAZIONE
DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ
SOSTENIBILE (PUMS)**

Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

- Cap. 3.1 Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro:
- Il gruppo di lavoro è il soggetto a cui le Linee guida italiane affidano tutto il processo di pianificazione del PUMS, **inclusa la gestione dei processi di partecipazione di cittadini e stakeholder**

2

azione

RITENIAMO NECESSARIA UNA AZIONE DI STUDIO ED APPROFONDIMENTO CHE AFFRONTI L'ANALISI GLOBALE DEL FUTURO DEL NOSTRO TERRITORIO

QUESTO PERCORSO DEVE ESSERE SVILUPPATO IN PARALLELO E UTILIZZANDO STRUMENTI DI STUDIO ED APPROFONDIMENTO COMPARABILI A QUANTO IN CORSO RISPETTO AL PERCORSO DI ANALISI E STUDIO DELLA GRONDA SIA IN TERMINI TECNICI CHE ECONOMICI

Concordiamo con la necessità di promuovere un'azione culturale per modificare visioni e comportamenti, ma occorre **partire non solo dai cittadini, ma anche dal mondo politico e dalle Amministrazioni**, ricordando che ogni modifica culturale per divenire effettiva deve essere attuabile e quindi occorre creare le condizioni perché le scelte ideali possano divenire concrete

sottolineiamo ad esempio che se non si crea un servizio di mobilità collettiva strutturato ed efficiente diventa difficile modificare l'abitudine all'utilizzo individuale dell'auto che rimane di fatto l'unico mezzo di spostamento utilizzabile sul territorio chierese



PARTECIPAZIONE

La partecipazione

Ci sono livelli diversi di partecipazione

I destinatari dei processi partecipativi possono essere coinvolti in modo più o meno profondo (Bobbio, 2004)

Un primo livello

- solo ascolto dei destinatari da parte degli amministratori e dei tecnici al fine di formulare e ricalibrare gli interventi
- È la metodologia più diffusa e semplice da applicare in quanto mantiene la distinzione tra sapere esperto e sapere profano
- Il coinvolgimento dei destinatari è mantenuto volutamente al minimo e il ruolo del facilitatore coincide di più con quello del ricercatore che raccoglie informazioni dalla popolazione
- Il potere decisionale rimane nelle mani degli amministratori e dei tecnici, la possibilità che si realizzino degli imprevisti è ridotta al minimo

Un secondo livello

- Il coinvolgimento dei destinatari nelle scelte del progetto
- I tecnici formulano una proposta di intervento - i destinatari sono chiamati a discuterla e ad apporre correttivi - i tecnici la rielaborano con le osservazioni raccolte
- La prima e l'ultima parola non spetta ai destinatari dell'intervento
- L'influenza dei destinatari dipende dalla capacità del facilitatore di far emergere le istanze dei partecipanti e dalla volontà di ascolto dei tecnici e di chi promuove il processo
- Il potere decisionale è qui esteso in parte ai destinatari, ma sono i promotori a tenere sotto controllo il processo e a decidere eventualmente se dar seguito a quanto proposto dalla comunità



PARTECIPAZIONE

La partecipazione

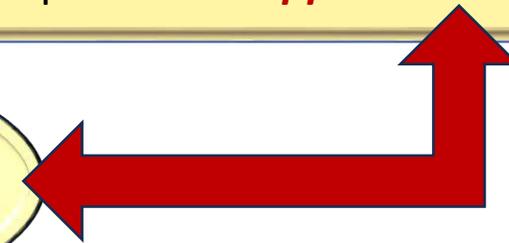
Ci sono livelli diversi di partecipazione

I destinatari dei processi partecipativi possono essere coinvolti in modo più o meno profondo (Bobbio, 2004)

Un terzo livello

- cittadini che si fanno promotori del processo partecipativo e interrogano attivamente l'amministrazione e i tecnici, eventualmente con l'aiuto di un facilitatore esterno, per affrontare un problema che avvertono come comune
- La comunità gestisce l'intero ciclo di progettazione dall'analisi iniziale del problema, alla definizione dell'intervento fino alla valutazione finale. Il potere è per lo più nelle mani della comunità: spetta, infatti, ai cittadini decidere se e come integrare nel proprio progetto le posizioni dell'amministrazione e le proposte dei tecnici
- Quest'ultimo approccio è quello che si avvicina di più allo **sviluppo di comunità**

Si può considerare lo sviluppo di comunità sia come una strategia di intervento sociale sia come l'obiettivo dell'intervento stesso. Alla base vi è l'assunzione che la comunità stessa sia il fattore di cambiamento sociale. (Martini, 2003)



LA GRONDA



La partecipazione

PARTECIPAZIONE IN RELAZIONE AL PUMS

Quanto previsto



PARTECIPAZIONE

occorre rilevare quanto il percorso-partecipativo più volte richiamato nei documenti della Città Metropolitana per la stesura del PUMS, almeno per il nostro territorio, sia stato praticamente inesistente

La costruzione di un confronto su concreti strumenti di gestione del futuro del territorio, ed in definitiva del nostro futuro di abitanti, varrebbe la spesa di qualche energia da parte delle Amministrazioni che con un minimo sforzo nella promozione della “partecipazione”, parola ormai purtroppo desueta nei fatti quando si tratta di incidere sulle scelte reali, potrebbe aiutare ad individuare strade nuove e condivise che diano effettive speranze e possibilità di futuro al territorio ed ai suoi abitanti con particolare attenzione ai giovani

LA GRONDA



La partecipazione

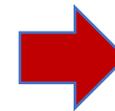
PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI IN RELAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA GRONDA

quale percorso si intende promuovere dopo gli incontri di dicembre ?

o dobbiamo intendere che i sindaci faranno semplicemente sapere
alla popolazione quale decisione è stata presa?

PARTECIPAZIONE

In quale misura la popolazione è stata coinvolta preventivamente?
i sindaci eletti avevano portato nel loro programma elettorale la volontà di realizzare/non realizzare questa infrastruttura ???



Come sono
declinati i
concetti di

- Rappresentanza*
- Partecipazione*
- Sostenibilità Ambientale*
- Sostenibilità Economica*
- Necessità Viabilistiche*
- Logistica*
- Progresso Del Territorio*
- Benessere*

LA GRONDA



NO GRAZIE

Partecipazione & Paesaggio

LA GRONDA



PARTECIPAZIONE

Partecipazione & Paesaggio

CONVENZIONE
EUROPEA DEL
PAESAGGIO

Art.1a

«il paesaggio designa una parte di territorio così è come percepita dalle popolazioni il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni»

Art.5a

«Riconoscere il paesaggio quale componente essenziale dell'ambiente di vita della popolazione, espressione della diversità del loro patrimonio comune culturale e naturale e fondamento della loro identità»



Partecipazione & Paesaggio

PRODUZIONE SOCIALE DEL PAESAGGIO

È un processo complesso che coinvolge una molteplicità di attori, interessi e pratiche. Il paesaggio non è mai solo il risultato di forze naturali o di eventi casuali; è il riflesso di scelte politiche, sociali, economiche e culturali. Analisi che aiuta a comprendere meglio **le dinamiche di potere che governano le nostre città, i nostri territori e l'ambiente** che ci circonda

processo di produzione sociale del paesaggio - fasi e ruoli delle mappe di comunità

- Fase1 decodificazione, riappropriazione culturale del patrimonio territoriale e paesaggistico: la costruzione delle mappe
- Fase2 partecipazione alla definizione degli statuti dei luoghi, degli obiettivi di qualità paesaggistica, degli scenari condivisi
- Fase 3 la cura quotidiana del paesaggio: saperi contestuali, manutenzione del territorio e dell'ambiente, artigianato locale, chiusura locale dei cicli dell'alimentazione, delle acque, dei rifiuti...

PARTECIPAZIONE

COSCIENZA DI LUOGO

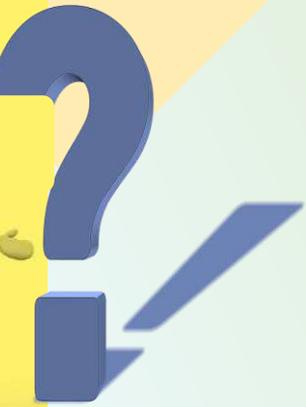
consapevolezza e percezione che un individuo o una comunità ha di uno specifico spazio o ambiente
implica un senso di appartenenza

- memoria collettiva
- identità culturale
- storia

condizione per la produzione sociale del paesaggio



LA GRONDA



PARTECIPAZIONE

Partecipazione & Paesaggio

Sviluppare la coscienza di luogo attraverso la partecipazione

Percorso da individuale a collettivo:
ricostruzione di elementi di comunità

**COSCIENZA
DI LUOGO**

Consapevolezza da acquisire attraverso un percorso di trasformazione culturale degli abitanti, del valore patrimoniale dei beni comuni territoriali (materiali e relazionali)

**PRODUZIONE
SOCIALE DEL
PAESAGGIO**

Fondamentale:

- nella progettazione urbana
- nel turismo
- nella pianificazione territoriale
- nel legame tra l'individuo e l'ambiente che lo circonda

LA GRONDA



PARTECIPAZIONE

Partecipazione & Paesaggio

La produzione sociale del paesaggio → governance e partecipazione

Rappresentanze di interesse
Produttori del paesaggio

strumenti di
democrazia
partecipativa

La percezione del paesaggio

- attivare processi partecipativi
- percepire la qualità
- la peculiarità
- la bellezza
- il degrado

Statuto del territorio

la cura quotidiana del Paesaggio

Lo statuto del territorio, ai sensi dell'art. 6 della LR 65/2014, costituisce l'atto di **riconoscimento** identitario mediante il quale la **comunità locale riconosce il proprio patrimonio territoriale** e ne individua le regole di tutela, riproduzione e trasformazione

LA GRONDA



AZIONI POSSIBILI

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →
I LUOGHI DEI SAPERI ESPERTI

**AZIONI
POSSIBILI**

Dalla rappresentazione
identitaria del territorio
e del paesaggio agli
scenari strategici

Scenari strategici condivisi

- La rappresentazione identitaria del territorio
- Gli atlanti del patrimonio territoriale e paesaggistico
- Gli scenari strategici condivisi:
 - contratti di fiume
 - Parchi Agricoli multifunzionali
 - Piani Paesaggistici partecipati
 - Piani Sviluppo Rurale (PSR)
- La riqualificazione ambientale e paesaggistica della regione
- Le Mappe di Comunità per la redazione degli Statuti del Territorio

LA GRONDA



SAPERI ESPERTI

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

I LUOGHI DEI SAPERI ESPERTI

saperi contestuali, manutenzione del Territorio e dell'ambiente, artigianato locale, chiusura locale dei cicli di alimentazione, delle acque, dei rifiuti

Saperi esperti: il patrimonio del territorio

valorizzare *l'agricoltura non omologata ai modelli urbano-industriali*

costituita da aziende, "fabbrica verde", che hanno mantenuto reti informali di valorizzazione del territorio

saperi locali e capitale sociale, nei nuovi processi di sviluppo che richiedono

- qualità del paesaggio e biodiversità
- qualità del contesto di vita delle popolazioni urbane e rurali
- peculiarità e autodeterminazione degli stili di vita
- valorizzazione dei patrimoni culturali, delle tradizioni, dei beni relazionali (reciprocità, dono, conoscenza diretta)
- a piani territoriali integrati, a valenza ambientale e paesaggistica

RISCHIO

Perdita dei saperi della vita quotidiana e dei saperi produttivi

LA GRONDA



SAPERI ESPERTI



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

I LUOGHI DEI SAPERI ESPERTI

saperi contestuali, manutenzione del Territorio e dell'ambiente, artigianato locale, chiusura locale dei cicli di alimentazione, delle acque, dei rifiuti

Saperi esperti: il patrimonio del territorio

1. la ricostruzione di saperi contestuali: saperi agricoli, saperi ambientali, artigiani, relazionali, artistici; culture locali, identitarie, paesaggistiche
2. costruzione di statuti locali fondati sul riconoscimento condiviso dei beni patrimoniali (integrazione tra saperi contestuali e saperi esperti) su cui fondare la produzione durevole di ricchezza e benessere
3. necessità di reti e relazioni multiscolari per autogoverno e sovranità produttiva

RISCHIO

Perdita dei saperi della vita quotidiana e dei saperi produttivi

LA GRONDA



MAPPE DI
COMUNITÀ
ECOMUSEO



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio
**MAPPE DI COMUNITÀ
ECOMUSEO**



**AZIONI
POSSIBILI**

Mappe di Comunità costruite con gli abitanti

II PAESAGGIO STORICO

sistemi di narrazione e visualizzazione delle relazioni tra persone e luoghi che mettano in evidenza la ricchezza del patrimonio locale facendo emergere come gli abitanti percepiscono il loro territorio

Interviene sullo spazio di una comunità, nel suo divenire storico, proponendo come «oggetti» nn solo oggetti della vita quotidiana ma anche i paesaggi, l'architettura, il saper fare, le testimonianze orali della tradizione

Laboratorio Ecomuseale per il Paesaggio

- Obiettivo la condivisione delle diverse sensibilità
- Esperienze ed aspirazioni sociali e culturali in tema di Paesaggio
- più ampia partecipazione democratica alle scelte di governo del Territorio**



LO STATUTO DEL TERRITORIO

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

«LO STATUTO DEL TERRITORIO»

comune di in Toscana

AZIONI POSSIBILI

Lo **statuto del territorio**, ai sensi dell'art. 6 della LR 65/2014 (Toscana), costituisce l'atto di **riconoscimento identitario mediante il quale la comunità locale** riconosce il proprio patrimonio territoriale e ne individua le regole di tutela, riproduzione e trasformazione

Vocazione agricola del territorio: agricoltura multifunzionale di qualità come produttrice di bene comune

- Aree agricole e boscate
- Sostegno alle piccole aziende agricole locali
- Agricoltura di qualità per le piccole e grandi aziende agricole
- creare consorzi di produzioni biologiche
- limitare la denaturalizzazione degli annessi agricoli e vincolare i cambiamenti di destinazione d'uso
- Attivazione di una rete di produttori e venditori locali per promuovere e filiere corte
- Salvaguardia dell'assetto idrogeologico
- Arginare l'abbandono colturale
- Valorizzazione e manutenzione delle aree boscate

Rapporto edificato/paesaggio

- Rispetto e valorizzazione delle caratteristiche geomorfologiche, paesistiche e ambientali del territorio e delle regole di lunga durata



LO STATUTO DEL TERRITORIO

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

«LO STATUTO DEL TERRITORIO»

comune di in Toscana

**AZIONI
POSSIBILI**

Tranquillità e percorribilità dei borghi e della campagna. La rete della mobilità dolce e le relazioni territoriali sovracomunali

- Percorribilità pedonale e ciclabile lungo fiumi, rii, laghi
- Percorribilità pedonale e ciclabile in e tra i comuni
- Recupero e percorribilità delle strade vicinali e campestri
- Manutenzione pubblico-privato delle strade vicinali e campestri
- Valorizzare le strade urbane come spazio sociale

Conservazione e valorizzazione del paesaggio. Il paesaggio come bene comune e valore aggiunto del territorio

- Mantenere e salvaguardare strade di crinale e le visuali paesistiche
- Salvaguardia e valorizzazione della complessità del paesaggio come elemento dell'identità dei luoghi

Parchi

- Avviare progetti e accordi di programma di livello sovracomunale per la realizzazione di parchi

LA GRONDA



LO STATUTO DEL TERRITORIO



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

«LO STATUTO DEL TERRITORIO»

comune di in Toscana

**AZIONI
POSSIBILI**

Qualità ambientale. Garantire la qualità e la sostenibilità ambientale del territorio (ambiente, acqua, energia)

- Salvaguardia dell'acqua come bene pubblico
- Recuperare le sorgenti e garantire la conservazione e la potabilità delle acque
- Incentivare le buone pratiche e l'uso dell'energia rinnovabile

Valorizzazione del patrimonio costruito: costruire meno e meglio – recuperare anziché edificare

- Definire statuti differenziati legati alle caratteristiche dei diversi borghi
- Vincolare i cambiamenti di destinazione d'uso ad una porzione definita di territorio
- Concentrare le zone industriali e cercare di avviare progetti sovracomunali per una corretta ubicazione nel territorio

Necessità di spazi pubblici e servizi. Una rete dei servizi come elemento principale per dare centralità ai luoghi

- Incentivare il trasporto pubblico tra i piccoli comuni e la città metropolitana
- Incentivare le attività culturali rivolte ai giovani

LA GRONDA



**PIANI
PAESAGGISTICI**



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

**PIANI PAESAGGISTICI
INTEGRAZIONE BENI CULTURALI**

**AZIONI
POSSIBILI**

Piani paesaggistici partecipati

**Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
Piemonte** - mette il paesaggio al centro delle politiche regionali piemontesi. Un piano per conoscere, tutelare e promuovere
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/paesaggio/piano-paesaggistico-regionale-ppr>

Il sistema di azioni che sostanzia la produzione sociale del Piano:

- Le conferenze d'area
- Il patto con i produttori del paesaggio
- I progetti pilota sperimentali
- Il contratto di fiume Il sito web interattivo
- L'osservatorio del paesaggio
- Gli ecomusei
- Le mappe di comunità per il paesaggio

Verso l'integrazione territoriale dei beni culturali
Esempio: un sito generale di rappresentazione del Territorio
PROGETTO DI PARCO ARCHEOLOGICO DIFFUSO – la collaborazione tra le realtà sociali

Integrazione

LA GRONDA



CONTRATTI DI
FIUME



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio



AZIONI
POSSIBILI

«I caratteri innovativi del “Contratto di Fiume»

- 1) È uno **strumento di pianificazione strategica**: prevede il *visioning* (scenari condivisi)), la programmazione negoziata, la valutazione integrata; è uno strumento di *governance* dei processi di sviluppo locale che coinvolge tutti i soggetti interessati nella gestione e/o utilizzo della risorsa acqua e dei relativi bacini in funzione ecologica (corridoi) paesistica e fruitiva.
- 2) E' un **accordo volontario fra soggetti pubblici e privati** volto a definire obiettivi, strategie d'intervento, azioni da attivare e competenze.
- 3) E' uno **strumento di pianificazione integrata**: dai piani di settore sovente in conflitto fra loro ad una progettazione multidisciplinare ed un processo di attuazione multisettoriale;
- 4) E' uno **strumento di pianificazione partecipata** : coinvolgimento non solo delle istituzioni locali e rappresentanze di interessi (sussidiarietà, copianificazione, programmazione negoziata), ma anche delle popolazioni rivierasche, delle associazioni sportive, culturali, ricreative, ambientali

LA GRONDA



PARCHI AGRICOLI

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

PARCHI AGRICOLI

**AZIONI
POSSIBILI**

le aree rurali ed agricole, al di fuori delle aree naturali protette, riconducibili ad un sistema unitario di interesse naturalistico paesaggistico, storico-archeologico, antropologico ed architettonico da tutelare e valorizzare

I Parchi agricoli multifunzionali: dal parco naturale al laboratorio del nuovo paesaggio del patto città campagna

- Salvaguardia idrogeologica; valorizzazione del paesaggio
- Ricostruzione della complessità ecologica biodiversità
- Realizzazione di reti corte fra produzione e consumo, mercati locali
- Riqualificazione delle periferie fruizione degli spazi aperti
- Produzioni di qualità e tipiche: sviluppo delle cultivar locali
- Salvaguardia dei valori relazionali, i modelli sociali e gli stili di vita (economia della conoscenza, agricoltura sociale, funzioni terapeutico riabilitative, funzioni ambientali, ecc)
- Valorizzare *il patto città-campagna* non solo legandolo al cibo e all'ambiente, ma al miglioramento qualitativo della vita urbana per gli effetti socioculturali della fruizione dei parchi agricoli, dei mercati locali, delle mense pubbliche; di progetti energetici locali,, nella formazione di distretti produttivi multisettoriali integrati
- Sviluppare la cooperazione agroalimentare decentrata: promuovere reti transnazionali di "federalismo alimentare" (vedasi *Terra Madre*)

LA GRONDA



PARCHI AGRICOLI

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio

PARCHI AGRICOLI



**AZIONI
POSSIBILI**

Un forum per il Parco agricolo

- ❑ Il forum è nato tramite la sollecitazione del gruppo territoriale e si è sviluppato “dal basso” coinvolgendo i principali attori locali interessati (slowfood, associazioni agricole, associazioni culturali ed ambientaliste, Circonscrizione sud, singoli cittadini)
- ❑ Il forum ha redatto e proposto un “protocollo di intenti” per il parco agricolo dell’area pratese che è stato sottoscritto da associazioni e soggetti private
- ❑ Successivamente le amministrazioni hanno manifestato interesse per l’iniziativa e ne promuovono la attuazione attraverso alcuni strumenti di politiche pubbliche (Agenda 21 provinciale, Tavolo “parco agricolo e territorio aperto” del Piano strategico comunale, progetto Interreg IV C *WISH* sulla rigenerazione urbana ed ambientale attraverso le vie d’acqua)
- ❑ Per la sollecitazione del forum la Regione ha “recuperato” l’area nel protocollo di intesa per il parco della piana metropolitana
- ❑ Il parco agricolo salda le aree naturali protette, le aree boscate, i sistemi fluviali, gli spazi aperti periurbani in un unico disegno della rete ecologica e di progetto di paesaggio

LA GRONDA



PARCHI AGRICOLI



Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

PARCHI AGRICOLI

**AZIONI
POSSIBILI**

Parco Agricolo Sud Milano

Affidato in gestione alla Città Metropolitana di Milano, comprende le aree agricole e forestali di 60 comuni, per un totale di 47.000 ettari

https://www.cittametropolitana.mi.it/parco_agricolo_sud_milano/

- ❑ è un parco di cintura metropolitana in cui **l'agricoltura** costituisce l'attività portante del sistema di tutela territoriale ed ambientale: la sua caratteristica principale è quindi quella di conservare i territori di natura agricola come testimonianza di una fertile e produttiva pianura agricola con diversi indirizzi colturali che vanno dal mais, al riso, ai prati, ai cereali autunno vernini ed altro
- ❑ persegue l'obiettivo primario di tutelare l'attività agricola intesa come quel **complesso di attività di coltivazione del suolo, di gestione delle risorse selvicolturali, di allevamento del bestiame**, nonché le attività di trasformazione e commercializzazione dei prodotti. Ma l'agricoltura nel Parco oggi fa molto più di questo, caratterizzandosi come una moderna **attività multifunzionale** in cui assumono sempre maggiore importanza le attività volte a consentire la fruizione del territorio da parte dei cittadini, anche offrendo una vasta **gamma di servizi direttamente in azienda**, nonché le attività volte alla **gestione e al mantenimento dell'ambiente**
- ❑ l'alto **valore storico e paesaggistico** che l'agricoltura riveste nel territorio milanese. Sono stati sviluppati progetti di valorizzazione del sistema agricolo, come la **vendita diretta dei prodotti, il mercato della terra, la creazione di percorsi fruitivi**, che hanno la finalità di avvicinare il consumatore al mondo agricolo, far conoscere la qualità dei prodotti, **organizzare diversamente la distribuzione riducendone i costi** e soprattutto **fare in contrarre la campagna con la città**

LA GRONDA



PRODUTTORI DI PAESAGGIO

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio →

PRODUTTORI DI PAESAGGIO

AZIONI POSSIBILI

Il patto con i produttori di paesaggio

Avvicinare i produttori di paesaggio alla coscienza di luogo

Democrazia partecipativa

Attivare nel piano processi di democrazia partecipativa dovrebbe consentire alle popolazioni locali di prendere coscienza dei valori patrimoniali del territorio esercitando in questo modo un controllo sociale sulle azioni di trasformazione messe in atto, attraverso i processi di governance, dai produttori di paesaggio

Governance

I processi di governance attivati dal Piano sviluppano politiche rivolte ai produttori del paesaggio urbano e agroforestale, al fine di creare sinergie di interessi fra chi il paesaggio lo produce con l'azione quotidiana di uso e trasformazione del territorio; e chi il paesaggio lo vive (le popolazioni locali, i turisti, i city users, i produttori stessi).

I processi di governance del piano, attivati dagli enti pubblici territoriali, dovrebbero coinvolgere potenziali produttori di paesaggio:

- le aziende agrosilvopastorali
- gli operatori turistici
- gli operatori del settore delle costruzioni e delle infrastrutture
- gli operatori industriali e commerciali
- i produttori e installatori di impianti energetici
- le associazioni ambientaliste e sociali per la difesa del Paesaggio
- i vivaisti
- ecc.

LA GRONDA



Partecipazione & Paesaggio



PRODUTTORI DI PAESAGGIO



Valorizzare i produttori di paesaggio



LA GRONDA



PROGETTI PILOTA

Partecipazione & Paesaggio

La cura quotidiana del Paesaggio



PROGETTI PILOTA

**AZIONI
POSSIBILI**

i progetti pilota sperimentali

- a) *Il progetto mappe di comunità*
- b) *l'organizzazione di eventi culturali che integrino arte, paesaggio, architettura, coinvolgendo, attori, compagnie teatrali e musicali;*
- c) *un progetto sperimentale di rigenerazione di una periferia degradata*
- d) *un progetto di riqualificazione di un fronte urbano di una piccola città*
- e) *progettazione paesistica e ambientale di una rete di mobilità infracomunale su ferro*
- f) *un esempio di demolizione/riqualificazione a valenza paesistica*
- g) *un esempio di recupero di una cava utilizzando il ripristino ambientale in funzione della qualità paesistica del sito e del suo riuso per funzioni pubbliche*
- h) *un progetto di parco agricolo multifunzionale*
- i) *un corridoio ecologico (rilievi, pianura, costa) come anticipazione della Rete Ecologica Regionale*
- j) *progetti di turismo diffuso sostenibile*
- k) *un regolamento edilizio esemplificato su una piccola città con l'introduzione di regole qualitative sui materiali da costruzione, le tipologie, l'ambiente i colori, l'inserimento nel paesaggio urbano e rurale, ecc*
- l) *progetti sperimentali di aree produttive ecologicamente e paesisticamente attrezzate*
- m) *sperimentazione di un Contratto simile al Contratto di fiume*
- n) *sperimentazione di restauro di tratturi*

LA GRONDA



**PARTECIPAZIONE
STRUMENTI E
METODI**

LA RETE TERRITORIALE

LA GRONDA



**PARTECIPAZIONE
STRUMENTI E
METODI**





PARTECIPAZIONE STRUMENTI E METODI

I PORTATORI DI INTERESSE

Il concetto di **portatori di interesse** e il focus sulla **comunità** sono centrali in qualsiasi progetto che mira a essere inclusivo e sostenibile. La loro gestione richiede un approccio che riconosca e rispetti le varie voci e esigenze del territorio, integrando la **democrazia locale rappresentativa** con forme di partecipazione diretta.

- ❑ I **portatori di interesse** sono tutte le persone, gruppi, enti e organizzazioni che hanno un interesse legittimo in un progetto o in una decisione che riguarda il territorio.
- **Cittadini e residenti:** La comunità locale è un portatore di interesse primario, in quanto vive e sperimenta direttamente gli impatti di qualsiasi intervento sul territorio.
- **Associazioni e movimenti locali:** Gruppi che si occupano di specifici temi, come la sostenibilità ambientale, la cultura o la mobilità, e che hanno un impatto sul paesaggio e sul modo di vivere.

Come/perché costruire un contatto con i portatori di interesse

- **Enti pubblici e amministrazioni:** Le istituzioni che devono garantire che i progetti siano conformi alle leggi e che rispondano agli interessi collettivi.
- **Imprese e professionisti:** Attori economici, come le imprese locali o le industrie, che possono essere influenzati dalle modifiche al territorio o essere protagonisti nel loro sviluppo.
- **Enti scientifici e accademici:** Le università, i centri di ricerca e gli esperti che forniscono dati e analisi fondamentali per orientare le decisioni.

Il coinvolgimento di tutti questi portatori di interesse è essenziale per garantire che le decisioni siano equilibrate e rappresentative delle diverse esigenze e aspettative

I PORTATORI DI INTERESSE

LA GRONDA



**PARTECIPAZIONE
STRUMENTI E
METODI**

Attenzione alla comunità:

L'attenzione alla **comunità** implica un processo di inclusione che vada oltre la semplice consultazione. Una comunità sana è quella in cui i cittadini non solo sono ascoltati, ma sono attivamente coinvolti nelle scelte che influenzano il loro ambiente. Alcuni modi per garantire questa attenzione includono:

Consultazioni pubbliche e incontri di co-creazione:

Offrire spazi di dialogo e ascolto dove i membri della comunità possano esprimere opinioni, idee e preoccupazioni.

Sostenibilità sociale: Promuovere l'inclusione, l'accessibilità e l'equità nelle decisioni, per evitare che alcuni gruppi vengano emarginati.

Empowerment della comunità: Incentivare la partecipazione attiva, con l'obiettivo di rendere i cittadini protagonisti delle trasformazioni del proprio territorio.

Tutti questi elementi sono strettamente connessi tra loro

Un progetto che vuole essere veramente inclusivo e sostenibile deve garantire che tutte le voci della comunità vengano ascoltate e integrate nelle decisioni, con un sistema democratico che non solo delega le scelte a rappresentanti, ma promuove anche un **coinvolgimento diretto e continuo dei cittadini**

**Come/perché
costruire un
contatto con i
portatori di
interesse**

Democrazia locale rappresentativa:

La **democrazia locale rappresentativa** riguarda il sistema in cui i cittadini scelgono dei rappresentanti eletti che gestiscono gli affari pubblici a livello locale. Tuttavia, in un contesto più ampio di partecipazione, la democrazia rappresentativa può essere integrata da:

Meccanismi di partecipazione diretta:

Come i referendum, le consultazioni o le assemblee pubbliche che danno ai cittadini un ruolo attivo nel processo decisionale, pur mantenendo il sistema rappresentativo come guida.

Trasparenza e accountability: Gli eletti e gli enti locali devono essere responsabili delle loro decisioni e comunicare in modo chiaro come i pareri della comunità sono stati integrati nelle politiche.

Un bilanciamento tra **democrazia rappresentativa e partecipazione diretta** è essenziale, in quanto permette di combinare la stabilità e l'efficienza della rappresentanza politica con il dinamismo e l'inclusività della partecipazione dal basso.

I PORTATORI DI INTERESSE

LA GRONDA



l'attenzione alla "comunità", intesa come luogo sociale dove si riprende il controllo della propria vita

coordinamento per la realizzazione di programmi e progetti sui territori locali



democrazia locale rappresentativa

si completa con la partecipazione dei residenti alle decisioni fondamentali

Come/perché costruire un contatto con i portatori di interesse

attivare delle esperienze di partecipazione civica

- pianificazione
- workshop metodo del consenso
- sondaggi deliberativi
- assemblee civiche
- bilanci partecipativi
- gestione delle opere e dei servizi

adeguamenti nelle prassi amministrative

attuazione trasparente e autoregolata delle decisioni

PARTECIPAZIONE STRUMENTI E METODI

PARTIRE DA QUESTE CONSIDERAZIONI



I PORTATORI DI INTERESSE

LA GRONDA



cultura sociale e sviluppo economico

a fare la differenza fra territori è il modo in cui gli attori sociali

percepiscono le opportunità gli stimoli le agevolazioni della situazione

elaborano strategie creative

mettono in gioco le risorse della loro cultura

definiscono la loro identità

La diversità cognitiva, culturale, sociale e generazionale

la diversità non si produce spontaneamente

La diversità richiede un lavoro mirato di formazione e orientamento

La diversità culturale fra soggetti che cooperano porta a guardare le cose in modi inusuali e consente di giungere a soluzioni innovative nei prodotti e nelle iniziative

**PARTIRE DA QUESTE
CONSIDERAZIONI**

**PARTECIPAZIONE
STRUMENTI E
METODI**



LA GRONDA



SI ?? → ma perchè??

La **Gronda Est di Torino** è un progetto infrastrutturale che ha suscitato e continua a suscitare un ampio dibattito per le sue implicazioni sul territorio e sull'ambiente.

Si tratta di un piano per migliorare (????) la mobilità nella zona est di Torino, con l'intento di decongestionare (????) il traffico e collegare più efficacemente alcune aree, ma comporta anche una serie di **conseguenze problematiche per l'ambiente e la qualità della vita ed il futuro del territorio**

quale è la reale
necessità dell'opera ?

A quali bisogni reali
vuole rispondere ?

MaB UNESCO RISERVA
CollinaPo
QUALE COERENZA ?

quale è il modello
ECONOMICO e
SOCIALE che viene
proposto ?

Servirà alla coerenza con gli
obiettivi climatici dell'UE per il
2030 e oltre ?

le aree industriali e
multifunzionali di
raccordo per il traffico
pesante sono in crisi ora

Pescarito - SITO
area industriale di
Moncalieri - Chieri

LA GRONDA



SI ?? → ma perchè??

La valutazione va fatta sulle
previsioni della situazione
fra 20-30 anni

È stata fatta una
analisi costi e benefici?
Costi per chi?
Benefici per chi? ?

2030

- Riduzione delle emissioni del 45%
- Raggiungimento del 30% di merce trasportata su rotaia

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2024/05/13/heavy-duty-vehicles-council-signs-off-on-stricter-co2-emission-standards/>

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF>

LIBRO BIANCO Tabella di marcia per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile



LA GRONDA



domande e
considerazioni da
porsi

Risposte da
ricercare



quale modello viene proposto?

- questo non viene mai esplicitato
- Non è mai stata presentata una pianificazione che indichi quali siano le scelte, le prospettive sociali, ambientali, economiche



incentiverà lo sviluppo economico della zona?

«con la strada tutti avranno sviluppo!!»: che valore è possibile dare a questa affermazione come , quale sviluppo, in che termini anche economici

- Come
- Con quale tipologia di aziende
- Con quali prospettive
- Per quanto tempo
- Con quali ricadute per la popolazione



servirà alle aziende del territorio?

- in quale misura porterà vantaggi alle singole aziende rispetto alla situazione viaria di oggi
- le aziende hanno difficoltà in relazione alla rete viaria o a causa di scelte dell'economia di mercato che vanno in altra direzione
- vista l'utilità dichiarata, gli imprenditori quanto sarebbero disponibili ad investire

LA GRONDA



quale futuro per il turismo?

- A quale turismo vogliamo riferirci
- Quale turismo vogliamo incentivare
- Quale territorio vogliamo far incontrare ai turisti



quale futuro per l'agricoltura di qualità del territorio?

- Quali valutazioni dal mondo agricolo
- Quali conseguenze per i prodotti locali di qualità
- ..



quale valorizzazione per il territorio?

- Quale e quanto consumo di suolo di qualità
- Quale paesaggio
- ...



sono state valutate ipotesi alternative?

- Potenziamento del TPL
Un trasporto pubblico efficiente risolverebbe molti problemi sollevati dalle aziende – *diverse aziende hanno sollevato la questione* - ritenendo che costerebbe meno della gronda e sarebbe meno distruttivo per il territorio
- Potenziamento della rete ferroviaria/metropolitana

domande e
considerazioni da
porsi

Risposte da
ricercare

LA GRONDA



La rete stradale ed i flussi di traffico



- scaricherebbe la tangenziale di Torino (?????)
 - i dati disponibili indicano una riduzione che va dal 3 al 6%
 - % in diminuzione con la completa entrata in funzione della Cuneo/Asti (che ovviamente sarà finita prima dell'inizio degli eventuali lavori per la tangenziale/gronda est)
- Quali costi sarebbe necessario affrontare in relazione ad una riduzione così minima?
 - Il costo preventivabile, non inferiore al mld di euro sarebbe giustificato da una tale riduzione?
- la grande distribuzione è il max fruitore della rete viaria
- Il flusso di veicoli sarebbe comunque in aumento rispetto alla situazione attuale con tutte le ovvie conseguenze sull'inquinamento e la salute dei cittadini e la salubrità dell'ambiente collinare
- Quali sono nello specifico le richieste degli imprenditori sul piano viario per le loro aziende
- Quali costi manutentivi sarebbe necessario affrontare negli anni successivi
 - quale carico economico pubblico sarà necessario assumersi come cittadini per i prossimi anni??

Se venisse riproposta l'ipotesi «tangenziale» tutte le considerazioni sia ambientali, sia sociali ed economiche andrebbero riviste in quanto l'impatto sarebbe in tutti i campi estremamente maggiore





domande e
considerazioni da
porsi

Risposte da
ricercare

Le domande puntano a stimolare una **riflessione** sul fatto che il progetto sia **necessario, sostenibile** e in grado di rispondere alle **sfide future**, non solo **economiche ma anche sociali e ambientali**.

Per farlo, occorre un'analisi dettagliata e una valutazione che coinvolga tutti i portatori di interesse, per una **pianificazione partecipata e coerente con i bisogni e le visioni condivise**.

1) **Bisogni reali e necessità**

Per giustificare un intervento (come un'infrastruttura, un progetto industriale o una politica), è essenziale partire da un'analisi dei **bisogni reali**. Questi devono essere concreti e rispondere a necessità attuali e future della comunità e delle imprese. È importante anche considerare se il progetto risponde a sfide urgenti, come la sostenibilità, la sicurezza, o la competitività economica.

2) **Aree industriali e coerenza con gli obiettivi climatici**

Se il progetto coinvolge **aree industriali**, bisogna esaminare come queste si allineano agli **obiettivi climatici**. Ad esempio, la riconversione o l'ampliamento delle aree industriali deve considerare la riduzione delle emissioni di CO₂, l'adozione di tecnologie verdi, e l'efficienza energetica. Un progetto che impatta un'area industriale deve essere in linea con le normative europee sui **climi e le emissioni**.

3) **Nuove norme europee sulle emissioni e merce su rotaia**

La crescente attenzione verso la **sostenibilità** porta l'Europa a introdurre normative sempre più stringenti sulle **emissioni**. Se il progetto riguarda il trasporto di **merce**, potrebbe esserci la necessità di investire nel trasporto ferroviario per ridurre le emissioni rispetto al trasporto su strada. Questo implica un'analisi dei benefici ecologici e pratici di queste scelte.

4) **Analisi costi e benefici**

Un'**analisi costi-benefici** approfondita è essenziale per valutare la sostenibilità economica e sociale del progetto. Bisogna considerare non solo i costi immediati, ma anche gli impatti a lungo termine: economici, ambientali e sociali. Una valutazione basata sulle **previsioni future** (20-30 anni) è fondamentale per capire se l'investimento ha un senso nel lungo periodo.

5) **Modello e sviluppo economico**

Il **modello** di sviluppo deve rispondere alle **esigenze economiche** di oggi e di domani. Ad esempio, l'infrastruttura o il progetto potrebbero servire per stimolare lo **sviluppo economico** locale, offrendo nuove opportunità alle **aziende**. È importante analizzare come il progetto possa sostenere la crescita delle **imprese** esistenti e attrarre nuovi investimenti.

LA GRONDA



domande e
considerazioni da
porsi

Risposte da
ricercare

Le domande puntano a stimolare una **riflessione** sul fatto che il progetto sia **necessario, sostenibile** e in grado di rispondere alle **sfide future**, non solo **economiche ma anche sociali e ambientali**.

Per farlo, occorre un'analisi dettagliata e una valutazione che coinvolga tutti i portatori di interesse, per una **pianificazione partecipata e coerente con i bisogni e le visioni condivise**.

6. Turismo e agricoltura di qualità

Nel valutare un progetto, è cruciale considerare anche i benefici per altri settori come il **turismo** o l'**agricoltura di qualità**. Se il progetto è legato al territorio, deve essere compatibile con la valorizzazione delle risorse locali e con la protezione delle **tradizioni agricole e ambientali**. Un buon progetto può favorire il **turismo sostenibile**, preservando e valorizzando le caratteristiche distintive del luogo.

7. Valorizzazione per il territorio

La **valorizzazione del territorio** non riguarda solo l'aspetto economico, ma anche il rafforzamento della **comunità locale**. Progetti che considerano il patrimonio storico, culturale, ambientale possono contribuire a un **sviluppo equilibrato**, che non si limita al beneficio immediato, ma arricchisce il territorio nel lungo periodo.

8. Ipotesi alternative

Ogni progetto deve considerare **alternative**. Che si tratti di alternative infrastrutturali (come l'uso della ferrovia invece della strada), tecnologiche, o di gestione territoriale, è necessario valutare le soluzioni che possano rispondere in modo più efficiente ai bisogni identificati, tenendo conto della sostenibilità.

9. Rete stradale e flussi di traffico

Infine, la **rete stradale** e i **flussi di traffico** sono aspetti cruciali in qualsiasi progetto infrastrutturale, soprattutto se si tratta di un intervento che impatta la mobilità e la logistica. È importante analizzare i flussi di traffico esistenti, le loro proiezioni future, e come il progetto possa influire su di essi in modo positivo (ad esempio, migliorando la viabilità o riducendo la congestione) o negativo.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF>

COMMISSIONE EUROPEA - LIBRO BIANCO
Tabella di marcia per una politica dei trasporti
competitiva e sostenibile - CAP. 2.5

2030

- ❑ Riduzione delle emissioni del 45%
- ❑ **Raggiungimento quota del 30% di merce trasportata su rotaia**

Perché preferire la ferrovia alla strada ?

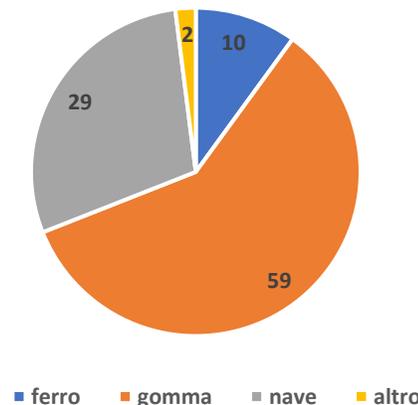
Alto livello di sicurezza

Il trasporto su rotaia è generalmente meno suscettibile ai furti rispetto al trasporto su strada. La natura difficilmente accessibile dei treni e dei container su rotaia riduce il rischio di furti e danni alle merci.

LA GRONDA

Servirà alla coerenza con gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030???

ITALIA - movimentazione merci - 2021



Compatibilità multimodale

La capacità di trasportare container e rimorchi su entrambi i mezzi, rotaia e strada, consente una maggiore flessibilità nell'organizzazione delle consegne. Questo approccio multimodale riduce la necessità di scaricare e caricare le merci durante i trasferimenti tra i mezzi.

Economico e meno soggetto a supplementi carburante

Il trasporto su rotaia può essere più efficiente per le lunghe distanze, poiché un singolo treno può trasportare più carico rispetto a un camion. Inoltre, l'uso dell'alimentazione elettrica riduce la dipendenza dai combustibili fossili, evitando sovrattasse carburante e fluttuazioni dei prezzi.

Sostenibilità ambientale

L'alimentazione elettrica dei treni e la capacità di trasporto su larga scala contribuiscono a ridurre le emissioni di carbonio e l'impatto ambientale complessivo rispetto al trasporto su strada, specialmente per lunghe distanze.

polo logistico fs



2030

- ❑ **Riduzione delle emissioni del 45%**
- ❑ Raggiungimento del 30% di merce trasportata su rotaia

Le nuove norme introducono un **obiettivo del 100%** di autobus urbani nuovi a **emissioni zero entro il 2035**, con un obiettivo intermedio del **90%** per questa categoria entro il 2030. Gli autobus interurbani saranno esentati da tale obiettivo, in quanto saranno considerati come pullman ai fini della misurazione della riduzione delle emissioni

Le nuove norme mantengono l'attuale obiettivo per il **2025**, che prevede una **riduzione delle emissioni del 15%** per gli **autocarri pesanti che superano le 16 tonnellate**

polo logistico fs



Il settore dei veicoli pesanti è responsabile di oltre il **25% delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'UE**

LA GRONDA

Servirà alla coerenza con gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030???

- ❑ una riduzione delle emissioni del **45%** a partire dal 2030 (valore aumentato rispetto al precedente 30%)
- ❑ una riduzione delle emissioni del **65%** a partire dal 2035
- ❑ una riduzione delle emissioni del **90%** a partire dal 2040

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2024/05/13/heavy-duty-vehicles-council-signs-off-on-strict-co2-emission-standards/>

Veicoli pesanti: il Consiglio approva norme più rigorose in materia di emissioni di CO₂

il Consiglio ha adottato formalmente il regolamento sulle norme in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, modificando e rafforzando le norme dell'UE in vigore. Le norme aggiornate ridurranno ulteriormente le **emissioni di CO₂** del trasporto su strada e introdurranno nuovi obiettivi per il 2030, il 2035 e il 2040

ambito di applicazione: autocarri più piccoli, gli autobus urbani, i pullman e i rimorchi – siano soggetti agli obiettivi di riduzione delle emissioni

In linea con gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e oltre, il regolamento stabilisce inoltre **i seguenti nuovi obiettivi**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Perché vogliamo bene alla nostra terra

vogliamo vivere nella bellezza

siamo orgogliosi della bellezza della nostra terra

LA GRONDA



Poniamo massima attenzione alla sostenibilità, al benessere e alla qualità della vita

Abbiamo il bene comune come riferimento

Crediamo nella possibilità del territorio di offrire progresso e benessere senza pagarne il prezzo con la sua distruzione

NON è stata fatta una analisi dei reali bisogni del territorio di qui a 20-30 anni

NO GRAZIE perchè

*È frutto di un modello che è superato già oggi
Vogliamo vivere nel futuro
Non nel passato!!!*

UN'ALTRA VISIONE è POSSIBILE

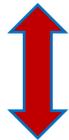
LA GRONDA



NO GRAZIE



come / cosa pensiamo del nostro territorio?



perchè devo/voglio vivere qui?

quale è la visione? quale è il modello? **«sviluppo» o «progresso»** ???
Crescita infinita, Sviluppo, quello classico e ormai stantio, con i risultati che sono sotto gli occhi di ognuno di noi??

Oppure

Cercare una strada diversa che grazie all'attenzione alle persone, ai loro diritti, all'ambiente, al clima, al territorio, individui modalità di progresso che diano **un futuro di benessere** a noi e alle future generazioni facendo **crescere le nostre comunità locali in armonia con il resto del pianeta**



la visione deve tenere in conto:

- Le aspettative delle persone
- Il benessere psico fisico delle persone
- Le problematiche del territorio
- Una analisi globale e complessiva
- Il rapporto costi e benefici: un bilancio non solo economico ma anche ecosistemico sul medio lungo periodo
- Il bene comune, che riguarda tutti, talvolta contrapposto agli interessi (anche legittimi) di pochi
- Una economia giusta, equilibrata, che riduca le disparità e dia a tutti la possibilità di una vita serena e dignitosa

LA GRONDA



NO GRAZIE

Il nostro messaggio propone una visione alternativa, un'opposizione a un modello che riteniamo ormai superato, una critica a un approccio che non tiene conto delle sfide e delle esigenze del presente e del futuro.

Cerchiamo una visione più moderna, più in sintonia con le **aspettative delle persone** e con una visione **sostenibile e equilibrata**.

Il punto centrale è che "**vivere nel futuro**" significa non continuare a ripetere gli errori del passato, ma guardare avanti con soluzioni innovative, eque e rispettose delle persone e dell'ambiente.

Punti chiave della visione alternativa

1. **Le aspettative delle persone:** Le decisioni devono rispecchiare le **aspettative reali** della comunità. Le persone non vogliono solo un miglioramento delle infrastrutture, ma anche una vita di **qualità**, più sana e equilibrata. **Partecipazione attiva** e **ascolto della comunità** sono essenziali per definire soluzioni che siano veramente in sintonia con i bisogni reali della gente.
2. **Benessere psico-fisico delle persone:** Questo è un aspetto fondamentale: i progetti non dovrebbero solo risolvere questioni pratiche come il traffico o la mobilità, ma anche **migliorare la qualità della vita** e favorire il **benessere psicologico**. Ambiente più sano, meno inquinamento, spazi verdi e la possibilità di spostarsi senza stress sono ingredienti cruciali per un futuro positivo.
3. **Le problematiche del territorio:** Una visione olistica dovrebbe tenere conto delle **caratteristiche uniche del territorio**, comprese le **risorse naturali**, i paesaggi, e la biodiversità. Il territorio non è solo una risorsa da sfruttare, ma un sistema complesso che deve essere **protetto** per garantire il benessere delle generazioni future.
4. **Analisi globale e complessiva:** Non basta guardare solo l'impatto locale di un progetto, ma bisogna considerare la **visione globale** del cambiamento, includendo anche le **conseguenze a lungo termine**. L'analisi deve includere tutti gli aspetti: **sociale, economico, ambientale e culturale**. Ogni decisione deve essere presa con una visione di **insieme**, evitando approcci riduttivi.

LA GRONDA



NO GRAZIE

Il nostro messaggio propone una visione alternativa, un'opposizione a un modello che riteniamo ormai superato, una critica a un approccio che non tiene conto delle sfide e delle esigenze del presente e del futuro.

Cerchiamo una visione più moderna, più in sintonia con le **aspettative delle persone** e con una visione **sostenibile** e **equilibrata**.

Il punto centrale è che "**vivere nel futuro**" significa non continuare a ripetere gli errori del passato, ma guardare avanti con soluzioni innovative, eque e rispettose delle persone e dell'ambiente.

Punti chiave della visione alternativa

- 5. Bilancio costi-benefici globale:** Un bilancio che non consideri solo i **costi economici**, ma anche gli **impatti ecosistemici** e sociali. I benefici devono essere misurati non solo in termini finanziari, ma anche in **qualità della vita** e in **sostenibilità ambientale**. È importante pensare a lungo termine, poiché le decisioni prese oggi influenzeranno il **futuro ecologico** e **sociale**.
- 6. Il bene comune vs. interessi particolari:** La difesa del **bene comune** implica considerare gli interessi collettivi piuttosto che quelli di pochi. Talvolta le scelte che sembrano rispondere a logiche economiche a breve termine (come la costruzione di nuove infrastrutture) possono rivelarsi dannose per la **comunità** nel lungo periodo. Le scelte devono quindi essere orientate a garantire **equità e giustizia sociale**.
- 7. Una economia giusta ed equilibrata:** La tua visione include un'economia che non solo cresca, ma lo faccia in modo **giusto, equilibrato** e **sostenibile**. Le disuguaglianze devono essere ridotte e ogni persona deve avere la possibilità di vivere in **un ambiente sano e dignitoso**. È fondamentale spostare il focus dalla crescita economica fine a se stessa verso un'economia che promuova il **benessere collettivo** e la **sostenibilità**.



LA GRONDA



NO GRAZIE

Quello che proponiamo è un **cambio di paradigma**

Un **modello di sviluppo alternativo** che pone al centro la **sostenibilità**, il **benessere collettivo**, la **giustizia sociale** e la **protezione del territorio**.

Questo approccio rifiuta soluzioni obsolete che non rispondono alle **sfide contemporanee**, come il cambiamento climatico, le disuguaglianze sociali e il degrado ambientale, e propone invece soluzioni innovative, equilibrate e più inclusive.

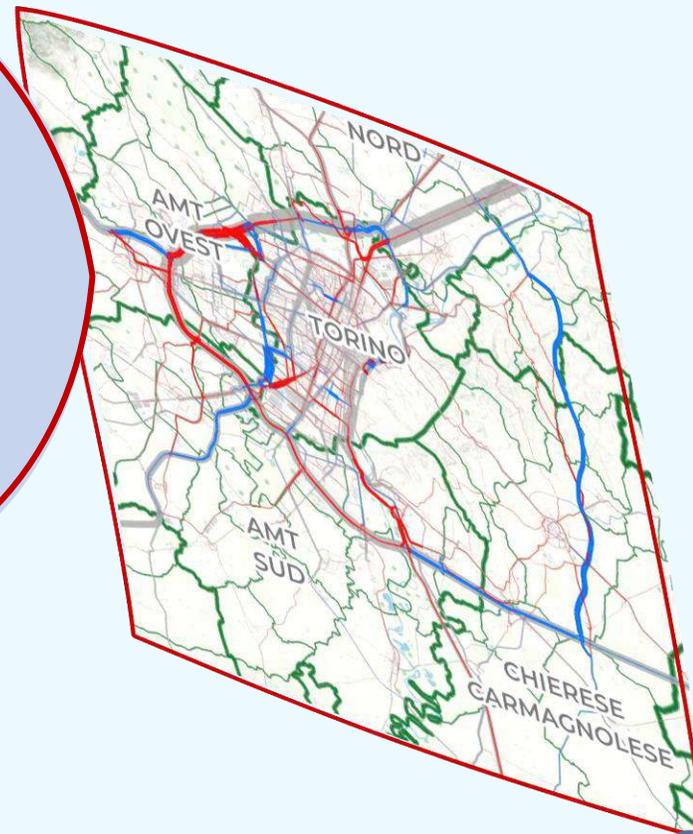


LA GRONDA



NO GRAZIE

**CRITICITÀ
RISCHI**



Qualità della vita ?

LA GRONDA



NO GRAZIE

Aumento esponenziale del traffico in locale

Consumi energetici **diretti** e **indiretti**

Insedimenti fortemente energivori

Riduzione del territorio disponibile - aumento dell'impermeabilizzazione del suolo

Rischio idrogeologico

Consumo del suolo – agricolo - fertile

Modificazione irreversibile del paesaggio

Depauperamento del patrimonio collinare

Interventi infrastrutturali costosi

Depauperamento e inquinamento falde

Insedimenti industriali commerciali invasivi lungo il percorso

Difficoltà di spostamento sul territorio

Inquinamento acustico

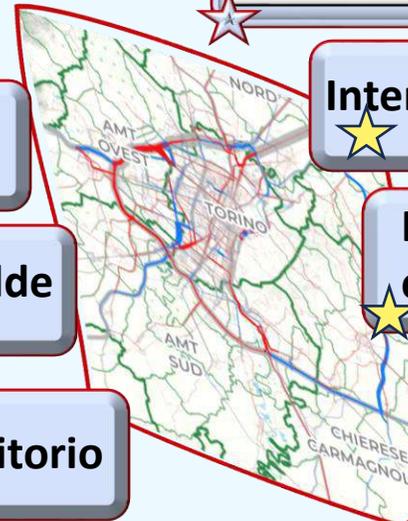
Effetti sul clima

Inquinamento aria

Effetti sulla salute

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita
?????



aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

LA GRONDA



NO GRAZIE

1) Aumento esponenziale del traffico in locale

Un aumento significativo del traffico può portare a congestionamento, riduzione della qualità della vita, e impatti negativi sull'ambiente (come maggiore inquinamento e stress acustico). È necessario progettare soluzioni che favoriscano la mobilità sostenibile e riducano l'uso intensivo dell'auto privata, come il trasporto pubblico, la ciclabilità e la pedonalizzazione

3) Interventi infrastrutturali costosi

Gli interventi infrastrutturali costosi devono essere valutati attentamente rispetto ai benefici reali che apporteranno. Se i costi superano i benefici, soprattutto a lungo termine, potrebbe essere più vantaggioso esplorare soluzioni alternative, come il miglioramento delle infrastrutture esistenti o la promozione di soluzioni più economiche.

2) Consumi energetici diretti e indiretti

L'aumento dell'infrastruttura e dei trasporti porta con sé un aumento dei consumi energetici.

Gli insediamenti industriali e commerciali ad alta intensità energetica rappresentano un altro rischio per la sostenibilità. È importante valutare la sostenibilità energetica delle opere, promuovendo fonti rinnovabili e tecnologie a basso impatto energetico, soluzioni per migliorare l'efficienza energetica, per ridurre l'effetto delle emissioni e il consumo delle risorse naturali evitando la dipendenza da fonti non sostenibili.

Fondamentale stimolare cultura per diminuire i consumi e abbattere gli sprechi anche offrendo soluzioni strutturali

4) Aumento strutture di contorno

Con l'espansione delle infrastrutture, spesso si creano anche **strutture di contorno** (come centri commerciali, aree industriali, parcheggi), che possono aumentare il traffico, l'inquinamento e la cementificazione. Tali strutture non sempre sono utili per la qualità della vita e potrebbero invece contribuire al deterioramento del tessuto urbano e naturale

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita
?????

aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita
?????

5) Depauperamento del patrimonio collinare

Il depauperamento del patrimonio collinare riguarda la perdita di paesaggi e habitat naturali, essenziali per la biodiversità e la protezione del suolo. Qualsiasi intervento su colline e terreni montuosi deve essere progettato con attenzione, per preservare questi ecosistemi e le risorse naturali ad essi collegate

6) Insediamenti industriali e commerciali

invasivi lungo il percorso potrebbero avere impatti negativi sul paesaggio e sulle risorse naturali.

La pianificazione deve evitare la cementificazione eccessiva e garantire che le aree verdi e agricole siano protette.

7) Depauperamento e inquinamento delle falde acquifere

L'inquinamento delle falde acquifere è un rischio serio derivante da interventi che coinvolgono l'uso del suolo, l'industrializzazione o la costruzione di infrastrutture. È fondamentale monitorare e proteggere le risorse idriche attraverso misure di gestione sostenibile delle acque e la riduzione dei contaminanti

8) Difficoltà di spostamento sul territorio

Se il traffico aumenta e le infrastrutture non sono progettate in modo efficiente, si verificano difficoltà di spostamento. Questo può ridurre la qualità della vita, aumentare i tempi di viaggio e rendere meno accessibili i servizi essenziali. Le soluzioni devono favorire una mobilità fluida e integrata, con una rete di trasporti che riduca la dipendenza dall'auto privata

aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

9) Effetti sul clima

Gli effetti sul clima sono uno degli aspetti più critici da considerare. L'aumento delle emissioni di gas serra legate alla costruzione di infrastrutture, al traffico e all'industria contribuisce al riscaldamento globale. Il progetto dovrebbe essere allineato agli obiettivi climatici e prevedere misure di adattamento e mitigazione degli impatti

10) Inquinamento dell'aria

Il traffico intenso e le attività industriali possono provocare un aumento dell'inquinamento atmosferico, con particelle sottili (PM10) e gas nocivi che compromettono la qualità dell'aria. È fondamentale ridurre le emissioni attraverso l'uso di tecnologie più pulite e la promozione di mobilità a basse emissioni.

12) Inquinamento acustico

L'inquinamento acustico derivante da traffico e attività industriali è dannoso per la salute mentale e fisica. La progettazione deve prevedere soluzioni per ridurre il rumore, come barriere acustiche, maggiore vegetazione e pianificazione del traffico

11) Effetti sulla salute

L'impatto sulla salute della popolazione è una preoccupazione primaria. Inquinamento dell'aria, rumore e traffico intenso sono tutti fattori che possono causare problemi respiratori, stress e malattie cardiovascolari. È importante considerare misure preventive e creare ambienti urbani più salubri, ad esempio con zone verdi e una mobilità più sostenibile

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita
?????

LA GRONDA



NO GRAZIE

aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

13) Rischio idrogeologico

I progetti che modificano l'uso del suolo possono alterare l'equilibrio idrogeologico e aumentare il rischio di frane o alluvioni. È necessario un studio geologico approfondito e l'adozione di soluzioni per il contenimento del rischio idrogeologico

14) Riduzione del territorio di qualità e aumento dell'impermeabilizzazione del suolo

Ogni intervento che riduca la **qualità del territorio** (ad esempio, favorendo l'inquinamento, la perdita di spazi verdi o il degrado delle risorse naturali) danneggia il benessere psico-fisico della popolazione e l'equilibrio ecologico. È fondamentale evitare la **frammentazione del territorio** e la perdita di ecosistemi preziosi. L'impermeabilizzazione del suolo (ad esempio, con asfalto o cemento) riduce la capacità del suolo di assorbire l'acqua, aumentando il rischio di allagamenti e riducendo gli spazi naturali. È fondamentale proteggere il suolo agricolo e promuovere soluzioni verdi come il drenaggio naturale e l'uso di materiali permeabili

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita
?????

aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

15) Consumo del suolo – agricolo – fertile

Il **consumo di suolo** è una delle maggiori preoccupazioni in progetti che implicano nuove infrastrutture è molto rilevante per la sostenibilità a lungo termine. Il **suolo agricolo fertile** è una risorsa limitata e vitale per la produzione alimentare e per il mantenimento della biodiversità. , fondamentale per l'approvvigionamento alimentare e la tutela dell'ambiente. La perdita di terre agricole non è solo un danno ecologico, ma anche socioeconomico, poiché la diminuzione delle terre coltivabili può aumentare la dipendenza da risorse alimentari importate, aumentando la vulnerabilità ai cambiamenti climatici e alle fluttuazioni dei mercati internazionali.

Ogni progetto che porta alla **distruzione di terreni agricoli** è una perdita irreversibile per la comunità e l'ambiente. È fondamentale che i progetti di sviluppo, per quanto necessari, considerino soluzioni che bilancino la crescita con la preservazione del suolo agricolo

16) Modificazione irreversibile del territorio e del paesaggio

La modificazione irreversibile del territorio e del paesaggio è un aspetto cruciale da considerare nei progetti che comportano cambiamenti permanenti nell'ambiente. Il paesaggio non è solo un elemento estetico, ma rappresenta una parte fondamentale dell'identità culturale e storica di una comunità. Alterarlo in modo irreversibile può avere conseguenze a lungo termine sulla qualità della vita, sul benessere delle persone e sulla biodiversità locale.

Quando si progettano infrastrutture è fondamentale adottare approcci che rispettino e valorizzino le caratteristiche naturali e culturali del territorio pena compromettere l'identità di un territorio e ridurre la qualità della vita

Il concetto di "sviluppo sostenibile" implica non solo la protezione delle risorse naturali, ma anche il rispetto per il paesaggio, che è un bene condiviso dalla comunità

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Qualità della vita

aspetti cruciali da considerare quando si valuta l'impatto di un grande progetto infrastrutturale o di un cambiamento significativo nell'uso del territorio

Ogni elemento evidenzia una possibile conseguenza negativa, non solo a livello ecologico, ma anche sociale ed economico. Analizzare questi fattori è essenziale per prendere decisioni responsabili e sostenibili

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



Qualità della vita
???

17) Flussi di traffico

Un aumento dei **flussi di traffico** non solo porta a una maggiore **congestione**, ma ha anche **impatti negativi sulla salute** (inquinamento atmosferico e acustico), sulla qualità della vita e sulla sicurezza stradale. Progetti che favoriscono il traffico privato senza alternative sostenibili (come il trasporto pubblico o la mobilità ciclabile) possono peggiorare questi problemi.

18) Costi di manutenzione

Le grandi infrastrutture comportano **costi di manutenzione elevati** nel tempo. Questi costi devono essere presi in considerazione nelle valutazioni di fattibilità, poiché potrebbero erodere i benefici economici iniziali e creare oneri per le future generazioni

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



TRASPORTI e CRISI CLIMATICA

Il **cambiamento climatico e i trasporti sono strettamente legati**, poiché i vari mezzi di trasporto contribuiscono in modo significativo alle emissioni di gas serra e all'inquinamento atmosferico

Il **trasporto merci su gomma** ha una **incidenza significativa** in termini di emissioni di gas serra e di congestione del traffico, soprattutto nelle aree urbane extra urbane e nelle zone industriali

il trasporto su gomma ha generato **circa 200 milioni di tonnellate di CO2** all'anno

In **Europa**, secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA), il **trasporto merci** su gomma rappresenta circa il **70% delle emissioni del settore dei trasporti**.

Di queste, circa il **20-25% delle emissioni totali** di CO2 provengono dal trasporto merci su strada

I trasporti sono una delle principali fonti di emissioni di gas serra a livello globale il **settore è responsabile di circa il 14-15%** delle emissioni totali mondiali, con una maggiore incidenza per le automobili, i voli aerei e i mezzi di trasporto marittimo

A livello globale, si stima che il trasporto di merci su strada rappresenti circa il **40% delle emissioni di CO2** del settore dei trasporti, che a sua volta è responsabile di circa il 15% delle emissioni globali di gas serra

il trasporto merci su gomma contribuisce significativamente alla **congestione del traffico**, soprattutto nelle città o lungo le principali arterie di trasporto.

Questo aumenta i tempi di percorrenza e il consumo di carburante, ma peggiora anche la qualità dell'aria e contribuisce al rumore

Fattori che influenzano l'efficacia del TPL

- ❑ **Pianificazione urbana sostenibile:** Se la città è progettata in modo che le persone possano fare la maggior parte delle cose senza dover usare l'auto (o anche il trasporto pubblico), la necessità di spostamenti diminuisce. Lavori, negozi, scuole e spazi ricreativi vicini e accessibili cambiano completamente il gioco.
- ❑ **Tecnologie e cambiamento dei comportamenti:** È necessario un cambio di mentalità, dove ognuno inizi a ridurre i propri viaggi non necessari e a considerare alternative (telelavoro, mobilità condivisa, ecc.). Incentivi come il lavoro a distanza o una maggiore digitalizzazione possono fare una grande differenza.

Infrastrutture e copertura del TPL: Un TPL efficiente deve avere una copertura capillare e orari adeguati per soddisfare le necessità dei cittadini un **buon sistema di trasporto pubblico** (interconnessione frequente tra treno, metropolitana, tram, bus), **offre maggiore possibilità di ridurre l'uso dell'auto privata**

In aree urbane/extraurbane densamente popolate con un'alta concentrazione di traffico, un sistema di trasporto pubblico efficiente può ridurre notevolmente il traffico privato.

in aree più periferiche o rurali, il TPL potrebbe non essere sufficiente, e l'auto privata rimarrebbe l'opzione principale.

Se il trasporto pubblico è molto costoso, non sufficientemente rapido o non ben integrato con altri mezzi, molti potrebbero preferire comunque l'auto privata, anche se il TPL è teoricamente "efficiente".

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



107

TRASPORTI e CRISI CLIMATICA

In sintesi, un sistema di trasporto pubblico ben progettato e diffuso può sicuramente ridurre in modo significativo l'uso del traffico privato, ma non lo eliminerà completamente, specialmente nelle situazioni in cui l'auto privata rimane la scelta più comoda o necessaria.

Il TPL non è la panacea

Secondo vari studi e esperimenti in città con sistemi di TPL ben sviluppati, anche con un miglioramento radicale del trasporto pubblico, **circa il 20-30% del traffico privato** potrebbe non essere facilmente eliminato.

dipende da vari fattori:

- la configurazione della città, delle aree
- Viaggiatori che vivono in periferie o in aree non coperte dal TPL
- Persone con esigenze particolari, come trasporto di merci, necessità di flessibilità di orario o difficoltà nell'utilizzo dei mezzi pubblici (ad esempio, anziani o persone con disabilità)
- Viaggi di lungo raggio o spostamenti al di fuori delle zone ben servite dal trasporto pubblico
- la disponibilità di alternative
- le esigenze/scelte individuali

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



TRASPORTI e CRISI CLIMATICA

come e quanto ci spostiamo ???

Usare il mezzo di trasporto a motore solo quando e dove necessario

Per ridurre l'impatto ambientale, ci sono alternative più ecologiche, come il treno, la condivisione del viaggio (carpooling), l'uso di mezzi di trasporto pubblico, a basse emissioni come biciclette, autobus elettrici o veicoli ibridi

Viaggiare di meno è probabilmente la soluzione più efficace per ridurre l'impatto ambientale e alleggerire il traffico, e il TPL, pur essendo un'ottima opzione, non può da solo risolvere tutto.
Spesso, la vera sfida non è solo migliorare il sistema di trasporto pubblico, ma cambiare il nostro modo di pensare e vivere.

Viaggiare di meno significa **rivedere le abitudini quotidiane**: Molti spostamenti, come quelli per lavoro, per fare la spesa o per altre attività, potrebbero essere minimizzati o eliminati grazie a nuove modalità di vita (smart working, acquisti online, videoconferenze, ecc.).

la vera sfida è **creare una cultura di riduzione degli spostamenti** promuovendo stili di vita più sostenibili e pratici per le persone

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



AGRICOLTURA E CRISI CLIMATICA

L'agricoltura è uno dei **settori più vulnerabili ai cambiamenti climatici**, ma allo stesso tempo è anche una delle principali cause delle emissioni di gas serra che contribuiscono alla crisi climatica. La relazione tra i due aspetti è complessa e interdipendente.

- eventi climatici estremi
- Siccità
- Inondazioni
- ondate di calore
- cambiamenti nei modelli di precipitazione



- riduzione di produttività
- diminuzione della sicurezza alimentare

- la siccità può ridurre la disponibilità di acqua per l'irrigazione, le inondazioni possono distruggere le colture
- il cambiamento delle temperature può alterare i periodi di crescita delle piante, influenzando la resa agricola.

- Pratiche:
- Deforestazione
 - uso intensivo di fertilizzanti chimici e pesticidi
 - allevamento intensivo di bestiame



contribuisce in modo significativo alle emissioni di gas serra



- produzione di metano da parte del bestiame
- uso di fertilizzanti azotati (gas che contribuiscono al riscaldamento globale)
- uso smodato di antibiotici (conseguente rischi per la salute umana)

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Per affrontare la crisi climatica, è fondamentale sviluppare pratiche agricole più sostenibili

- 1. Agricoltura rigenerativa:** tecniche che migliorano la salute del suolo, come la rotazione delle colture, la semina diretta, l'uso di compost e l'agricoltura senza aratura.
- 2. Agricoltura di precisione:** l'uso di tecnologie avanzate (sensori, droni, big data) per ottimizzare l'uso delle risorse e ridurre gli sprechi.
- 3. Uso di energia rinnovabile:** per ridurre l'impatto delle attività agricole sulle emissioni di gas serra.
- 4. Sostenibilità nell'allevamento:** limitare le dimensioni e le modalità (allevamento intensivo) e ridurre l'uso di antibiotici e migliorare l'efficienza alimentare per ridurre le emissioni di metano.

Un cambiamento sistemico nel settore agricolo è cruciale per affrontare la crisi climatica in modo efficace?

Occorre riflettere sulla transizione verso pratiche più sostenibili realizzabili su larga scala

AGRICOLTURA E CRISI CLIMATICA

Processo di progressivo abbandono e degradazione delle infrastrutture tradizionali, che una volta erano essenziali per la gestione delle risorse idriche e per la sostenibilità dell'agricoltura locale.

Piccole reti irrigue e dei **canali** tombati: esempio di come la mancanza di attenzione alla manutenzione e la perdita del sapere tradizionale possano compromettere l'efficacia di sistemi che, se ben gestiti, potrebbero essere ancora molto utili.

- 1. Invasi, incendi e tinche:** Gli invasi naturali e artificiali (come quelli per la raccolta dell'acqua) sono stati una risorsa fondamentale per l'agricoltura, ma in alcune aree, l'abbandono o la distruzione di questi invasi è stato dovuto anche a perdita di interesse nel loro utilizzo. I "**bagni della canapa**", spazi creati per processi agricoli specifici (come il trattamento della canapa) richiedevano una gestione mirata e ora vengono trascurati.
- 2. Canali irrigui tombati:** La chiusura o tombatura dei piccoli canali irrigui è un fenomeno che si è verificato a causa della mancanza di una visione a lungo termine nella gestione delle risorse idriche. I canali, una volta fondamentali per l'irrigazione, ora non solo sono poco conosciuti, ma anche abbandonati, privando le comunità agricole di un'infrastruttura cruciale. La mancanza di **manutenzione** su questi canali ha portato all'incapacità di gestire l'acqua in modo efficace, proprio quando la scarsità e le inondazioni sono sempre più problematiche.
- 3. Incapacità di gestione del territorio:** Emerge un vuoto nella **gestione del territorio**. La carenza di una pianificazione a lungo termine e la perdita della conoscenza tradizionale sono fattori che impediscono di sfruttare al meglio le risorse naturali. Oggi molte di queste infrastrutture non vengono più riconosciute per il valore che avevano, né vengono più utilizzate per rispondere ai bisogni attuali, come la gestione della siccità o la protezione dalle alluvioni.

L'**incapacità di gestione** non riguarda solo la manutenzione fisica delle infrastrutture, ma anche una gestione complessiva e integrata del territorio, che consideri il cambiamento climatico, le risorse idriche e le necessità delle comunità agricole.

È necessario non solo un **ripristino** delle reti irrigue, ma anche un aggiornamento delle pratiche di gestione, attraverso la **formazione** e l'uso di nuove tecnologie che combinano conoscenze tradizionali e innovazioni moderne (tecnologie smart)

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Siccità e precipitazioni violente

fenomeni sempre più frequenti e intensi a causa del riscaldamento globale

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Interventi che
andrebbero
accompagnati da
politiche di
sensibilizzazione e
formazione per le
comunità agricole

1. Manutenzione delle reti irrigue:

La gestione e manutenzione delle infrastrutture per l'irrigazione sono essenziali per garantire che l'acqua venga utilizzata in modo efficiente, specialmente in aree dove le risorse idriche sono limitate.

- a) Le reti irrigue ben mantenute, possono ridurre al minimo le perdite d'acqua e ottimizzare l'uso delle risorse. La modernizzazione dei sistemi irrigui, tecniche di irrigazione a goccia o a microirrigazione, può migliorare notevolmente l'efficienza.

2. Investire su invasi locali, non grandi dighe:

Le grandi dighe, sebbene possano essere utili per accumulare grandi quantità di acqua, spesso hanno un impatto negativo sull'ambiente e sulle comunità circostanti, oltre a comportare rischi di inondazioni e smaltimento inefficiente delle acque.

- a) Gli invasi locali, come bacini artificiali o cisterne, sono soluzioni più sostenibili che permettono di raccogliere e conservare l'acqua in maniera più distribuita e mirata, riducendo l'impatto ecologico e adattandosi meglio alle necessità delle comunità locali. La raccolta di acqua piovana attraverso sistemi di stoccaggio locale può essere una risorsa preziosa in periodi di siccità.

3. Protezione dalle alluvioni e polmoni naturali:

Proteggere le zone vulnerabili dalle alluvioni è altrettanto importante, specialmente in un contesto di precipitazioni violente.

- a) La creazione di polmoni naturali come zone umide, boschi o aree di ritenzione idrica tarate su base locale può fungere da barriera naturale, assorbendo l'acqua in eccesso e riducendo il rischio di inondazioni devastanti.
- b) Questi sistemi ecologici non solo proteggono le terre agricole, ma migliorano anche la biodiversità e la qualità dell'aria e dell'acqua.

approccio più decentralizzato e adattato alle specifiche esigenze locali, piuttosto che a interventi massivi e poco sostenibili.

La chiave è **lavorare a livello locale per costruire resilienza climatica, rispettando le peculiarità di ogni territorio**

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

fonte: ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

REPORT 2024

il consumo di suolo rimane ancora troppo elevato e continua ad avanzare al ritmo di **circa 20 ettari al giorno**, ricoprendo nuovi 72,5 km² (una superficie estesa come tutti gli edifici di Torino, Bologna e Firenze)

in piccola parte compensata dal ripristino di aree naturali

poco più di 8 km², dovuti in gran parte al recupero di aree di cantiere

La perdita dei servizi ecosistemici legata al consumo di suolo non è solo un problema ambientale, ma anche economico: **nel 2023** la riduzione dell'“**effetto spugna**”, ossia la **capacità del terreno di assorbire e trattenere l'acqua e regolare il ciclo idrologico**, secondo le stime, costa al Paese oltre 400 milioni di euro all'anno

Piemonte +553 ettari di CONSUMO DI SUOLO

La gronda si collocherebbe in una zona “periurbana e urbana” in cui ISPRA rileva le maggiori criticità del consumo di suolo, in cui si constata un continuo e significativo incremento delle superfici artificiali, con un aumento della densità del costruito a scapito delle aree agricole e naturali

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



114

consumo del suolo – agricolo - fertile

Nuovi ettari consumati per 100mila abitanti nel 2022



<https://futura.news/piemonte-insostenibile-il-consumo-di-suolo-non-si-ferma/>

fonte : Asvis (elaborazione dati Ispra)



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



115

consumo del suolo – agricolo - fertile

Piemonte insostenibile. Il consumo di suolo non si ferma - 23 Gennaio 2024

un intervento di cementificazione, **sottrae** per sempre una porzione di territorio all'agricoltura o alla biodiversità
insieme alla cementificazione, cresce l'impatto dei cambiamenti climatici

“Aumenta l'impermeabilizzazione delle nostre aree e si riduce l'infiltrazione dell'acqua nel suolo, aumentando il **rischio di allagamenti** e di piene improvvise”

consumo di suolo dovuto principalmente a due fenomeni:

- la costruzione di **nuovi insediamenti**
- l'avanzamento dei lavori delle **grandi infrastrutture**: l'autostrada Asti-Cuneo oppure nell'area novarese l'infrastrutturazione per il sistema merci oppure, ancora, il Terzo Valico

Il problema è che il **suolo è una risorsa non rinnovabile**.

“Se noi lo perdiamo sotto il cemento e l'asfalto, quel suolo difficilmente tornerà a essere una risorsa funzionale in grado di fornire servizi ecosistemici, ma ci vorranno migliaia di anni per riformare lo spessore di pochissimi centimetri di terreno”



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



116

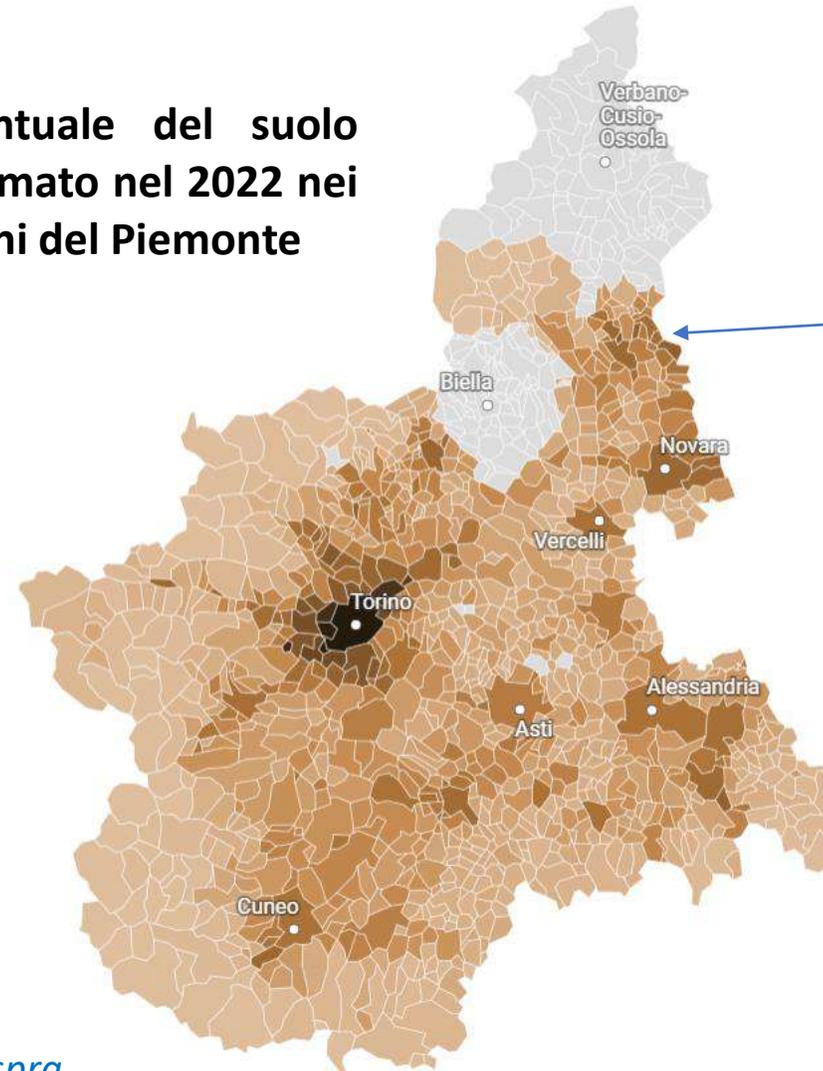
consumo del suolo – agricolo - fertile

Suolo consumato 2022 [%]

0,29

65,11

Percentuale del suolo consumato nel 2022 nei comuni del Piemonte



<https://futura.news/piemonte-insostenibile-il-consumo-di-suolo-non-si-ferma/>

fonte : Ispra



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Modificazione irreversibile del paesaggio

IPOTESI DI TRACCIATO

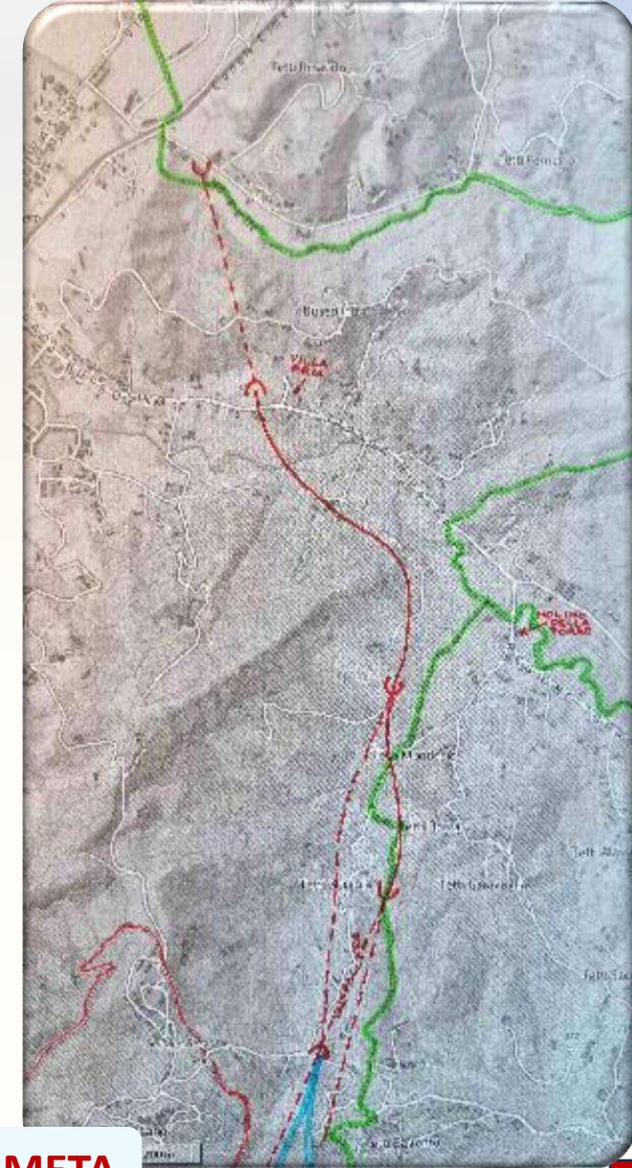
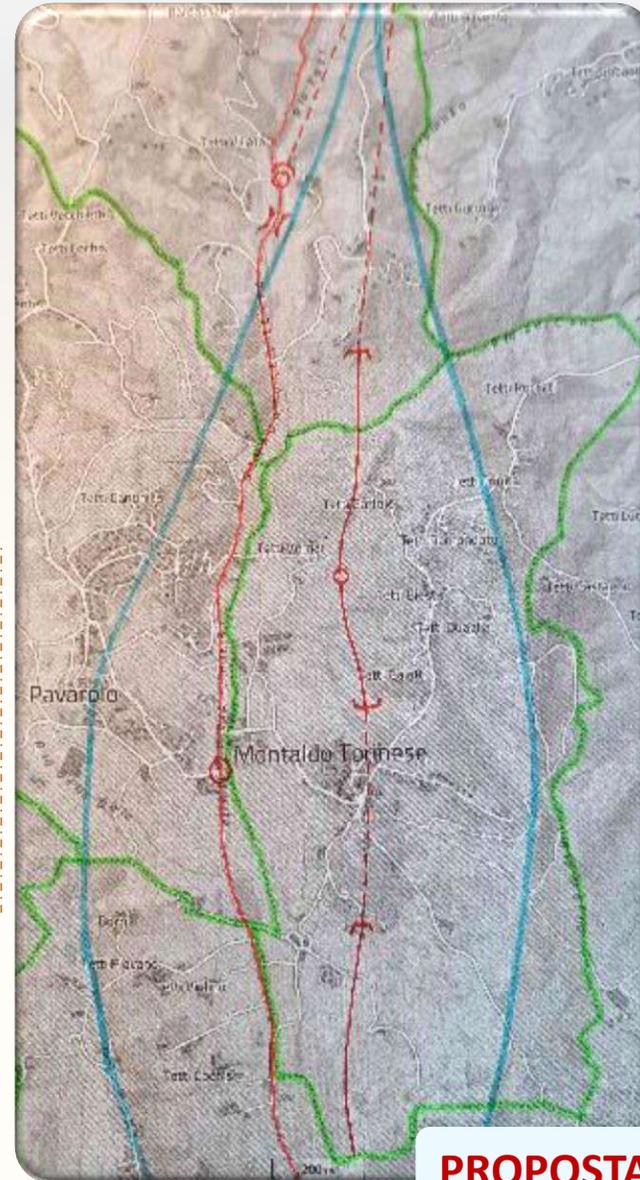
Nuove importanti impermeabilizzazioni di suolo con interessamento di suoli agricoli posti anche in classe II di capacità d'uso (ci sono 8 classi in ordine decrescente di capacità d'uso)

Il tracciato prevede nuove impermeabilizzazioni di suolo con interessamento di suoli agricoli posti anche in classe II di capacità d'uso (ci sono 8 classi in ordine decrescente di capacità d'uso)

LE LINEE ROSSE SONO:

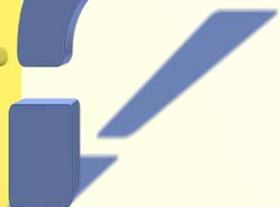
- A SX LA REZZA
- A DX IL TRACCIATO (CON LE VARIE OPZIONI GALLERIE)

LE LINEE AZZURRE SONO IL CORRIDOIO
LE VERDI SONO I CONFINI COMUNALI



PROPOSTA META

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



Modificazione irreversibile del paesaggio

MONTALDO TORINESE
SIMULAZIONE GALLERIA



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



119

Modificazione irreversibile del paesaggio

MONTALDO TORINESE
SIMULAZIONE GALLERIA



Google



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Modificazione irreversibile del paesaggio

PASSAGGIO DELLA GRONDA NELLA VALLATA
VISTA DA MONTALDO TORINESE
SIMULAZIONE



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



Modificazione irreversibile del paesaggio



MONTALDO TORINESE
SIMULAZIONE PASSAGGIO SOPRA L'ATTUALE STRADA
DI ACCESSO AL PAESE

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



Modificazione irreversibile del paesaggio LA FRAMMENTAZIONE DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO

La **frammentazione del territorio** è il processo che genera una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e seminaturali e un aumento del loro isolamento a causa dell'espansione urbana e dello sviluppo della rete infrastrutturale

↓
riduzione della
connettività ecologica

↓
Influenza negativamente la
resilienza e la capacità degli
habitat di fornire servizi
ecosistemici e aumenta
l'isolamento delle specie,
con conseguenze sulla
qualità del paesaggio e
sulle attività agricole

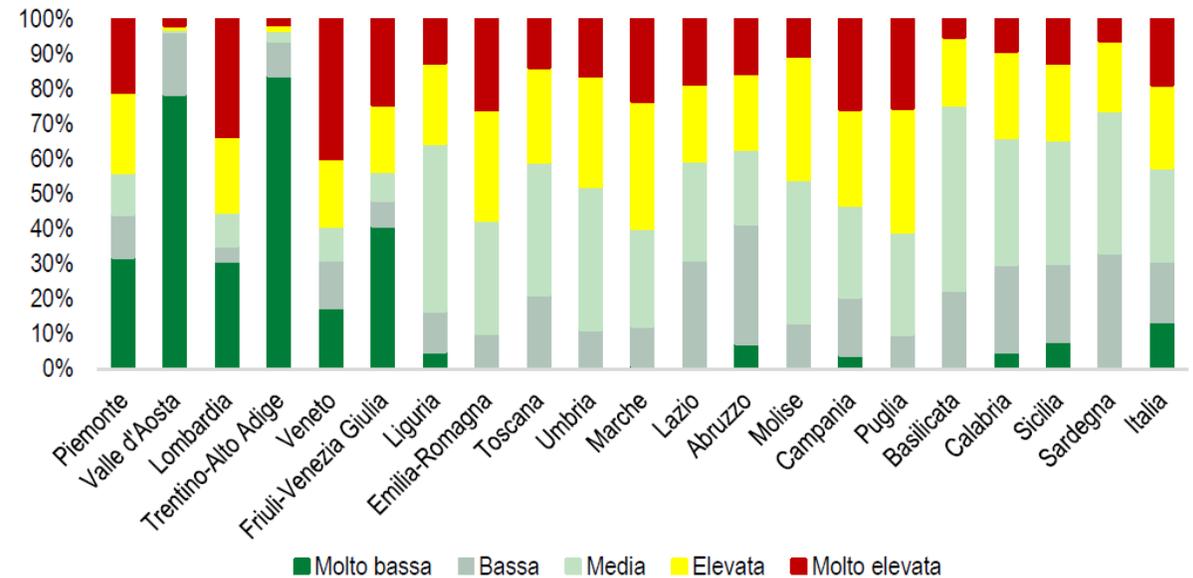


Figura 102. Composizione percentuale del territorio regionale rispetto alle cinque classi di frammentazione (2023).
Fonte: elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA

Tabella 99. Variazione regionale in ettari dell'estensione delle classi di frammentazione per il periodo 2006-2023

Regione	Molto bassa	Bassa	Media	Elevata	Molto elevata
	(ha)				
Piemonte	-400	-1.900	-4.540	-5.695	12.534

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Riduzione di territorio di qualità

Consumo di suolo

L'incidenza dell'occupazione di suolo indotto dalla rete infrastrutturale funzionale alle diverse forme di mobilità è evidente

*Fonte: PUMS – VAS – VINCA - Maggio
Città Metropolitana
Giunta Appendino (anno ??)*

Risulta opportuno che tutti gli interventi connessi alla rete infrastrutturale, quali parcheggi di interscambio, piattaforme logistiche e comunque tutte le opere che implicano occupazione di suolo, siano da **localizzare prioritariamente su aree già urbanizzate o già sottratte agli usi agro-silvo-pastorali o comunque con valori ecosistemici bassi**

Ulteriore e superiore **priorità deve essere accordata alle aree contaminate**, in modo che la loro «riabilitazione» comporti non solo di evitare nuovo consumo di suolo ma anche l'eliminazione di potenziali rischi per la salute umana

Laddove non fosse possibile evitare nuovo consumo di suolo, **risulta opportuno che tale consumo non solo sia mitigato** (ad esempio in termini di invarianza idraulica e capacità drenante) ma sia anche adeguatamente compensato, ad esempio attraverso la **rinaturalizzazione di aree degradate**, il recupero per fini agro-ambientali di territori abbandonati, opere di rafforzamento della rete ecologica locale, o anche attraverso la monetizzazione funzionale ad alimentare eco-conti compensativi

Riduzione di territorio di qualità

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

Consumo di suolo

Le infrastrutture di trasporto rappresentano una quota rilevante della copertura artificiale di suolo: con diverse metodologie di calcolo, l'impatto può essere valutato a oggi tra il 30 e il 40% del totale, con molteplici effetti negativi (habitat frammentati, attrazione di nuovo consumo, degrado al contorno)

Il consumo di suolo è tra le principali cause di degrado ambientale (CE, 2012) e di perdita di resilienza complessiva del sistema territoriale, in particolare rispetto alla regolazione dei principali cicli naturali sui quali si basa il benessere delle comunità umane e degli ecosistemi

Dalle indagini condotte in questi anni, emerge che **il consumo di suolo prodotto dalla realizzazione delle infrastrutture stradali è una componente rilevante del consumo complessivo**

Fonte: SNPA - Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente

<https://www.snambiente.it/sn-pa/ispra/il-consumo-di-suolo-delle-infrastrutture-stradali/>



aumento esponenziale della logistica causa la proliferazione delle strutture di contorno

LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI

All'occupazione fisica della superficie strettamente pertinente all'infrastruttura, si **aggiungono gli effetti prodotti sull'intorno, sia in termini di frammentazione degli habitat naturali, sia in termini di polarizzazione del nuovo consumo a ridosso di svincoli, tangenziali, bretelle, stazioni**, e la "rimanenza" di spazi interclusi, di degrado al contorno del territorio agricolo, di perdita di funzionalità delle aree, che diventano a loro volta rapidamente consumabili per il futuro

- ❑ spesso grave **sottovalutazione degli effetti ambientali prodotti dalle infrastrutture**
- ❑ assenza di sinergia e coerenza tra le politiche di trasformazione del territorio (trasporti, infrastrutture, governo del territorio, edilizia, commercio, industria ecc.)
- ❑ frammentazione delle competenze, che non ha aiutato la coerenza complessiva delle politiche pubbliche
- ❑ programmazione di investimenti infrastrutturali "indifferenti" alle caratteristiche e alle esigenze di tutela del territorio e complessivamente non comunicanti con gli obiettivi di sostenibilità

Il **Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti anni 2017-2018** (Mit, 2018), evidenzia che al 31 dicembre 2017 la rete stradale italiana primaria era pari a un'estensione di 171.481 km, cui vanno aggiunte le strade di livello comunale

Considerando anche l'estensione delle strade di competenza dei Comuni capoluogo di provincia, pari a 74.734 km, il totale per l'anno 2017 ammonterebbe a 246.215 km, che rappresenta comunque una sottostima del totale di estensione della rete stradale italiana

Fonte: SNPA - Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente

<https://www.snpambiente.it/sn-pa/ispra/il-consumo-di-suolo-delle-infrastrutture-stradali/>



LA GRONDA



NO GRAZIE

CRITICITÀ
RISCHI



insediamenti industriali / commerciali invasivi lungo il percorso Il caso di CAMERI

Il progetto di realizzare un nuovo polo logistico da 152.000 metri quadrati lungo la statale 32, tra la tangenziale e la strada statale Ticinese nel comune di Cameri, solleva diverse preoccupazioni

la logistica sta assumendo un ruolo centrale nell'economia locale, ma bisogna valutare attentamente le implicazioni di questi insediamenti in termini di traffico, impatti ambientali e qualità dell'occupazione



L'area è tra la nuova tangenziale in costruzione e la statale 32

tema importante è l'impatto sul consumo del suolo

L'area interessata sarà soggetta a un cambiamento significativo del territorio, comportando una nuova cementificazione che avrà percussioni sul paesaggio e sull'ambiente. La pianificazione dovrebbe garantire che il progetto rispetti i rigidi limiti imposti dalla normativa sulla tutela del suolo. È necessario che il piano venga coordinato dalla Città Metropolitana in accordo con i Comuni dell'area con un processo di coinvolgimento del territorio.

La presenza di un grande sito logistico in una posizione strategica, come quella proposta, potrebbe portare a un aumento significativo del traffico veicolare, con possibili conseguenze sulla viabilità e sulla qualità dell'aria. Tuttavia, non sembra esserci un'analisi dettagliata su come questo aumento di traffico verrà gestito o mitigato.

LA GRONDA



NO GRAZIE

**LA RETE STRADALE
ED I FLUSSI DI
TRAFFICO**

Considerazioni su flussi di traffico Gronda Est Torino

LA GRONDA



NO GRAZIE

LA RETE
STRADALE ED
I FLUSSI DI
TRAFFICO



ANALISI da completare
IN ATTESA DI DATI DEFINITI

Aggiungere dati da analisi META

LA GRONDA



**I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL**

**LAVORI
IN CORSO**

STIAMO LAVORANDO PER VOI

TPL - Trasporto Pubblico Locale

LA GRONDA



Occorre chiarire qual è il **piano strategico complessivo della viabilità** sul nostro territorio: ferrovie, ciclabili, trasporto pubblico, trasporto privato, spostamento merci

❑ Una richiesta delle aziende del territorio

- **Un trasporto pubblico fatto bene:** uno dei problemi è il potenziamento del TPL
- il chierese è meno attrattivo anche sul piano industriale perchè non ci si può arrivare con i mezzi pubblici
- Si registrano anche rinunce a venire a lavorare nel chierese causa mancanza TPL
- richiesta bonus sullo stipendio x i dipendenti

- TPL «*peserebbe*» meno della gronda, sul piano economico ambientale sociale e della salute
- il Territorio non verrebbe distrutto

❑ Una richiesta delle famiglie e dei giovani del territorio

- Rispondere alla necessità di spostamento dei giovani per la scuola, lo svago sia di giorno sia di sera

Il territorio ci guadagnerebbe in attrattività

il TPL può alleggerire anche il traffico in tangenziale

Un buon TPL può diventare una reale alternativa alla gronda

**I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL**

❑ **Un buon piano strategico complessivo della viabilità richiede la *collaborazione tra comuni***

SMARTWORKING - Il territorio, causa l'ambiente piacevole e incontaminato, sta richiamando un maggiore numero di abitanti con uno sviluppo della residenzialità e conseguente **Impatto sullo smartworking** (anche a seguito delle vicende COVID)

«L'effetto di medio periodo dettato dallo smart working però non ha inciso sul numero di KM percorsi che non è aumentato: è variato il modo ed il tempo» (dichiarazione META)

LA GRONDA



Gruppo FS - Un tempo nuovo per il trasporto intermodale

2022 - Con i progetti del Polo Logistica del Gruppo FS, il trasporto intermodale decolla e i prodotti raggiungono il centro delle città in meno tempo e con meno rischi per l'ambiente. Previsti investimenti decisivi su digitalizzazione, materiale rotabile, terminali multimodali, interporti e piattaforme logistiche

<https://www.lanuovaecologia.it/un-tempo-nuovo-per-il-trasporto-intermodale/>

https://www.mercitalialogistics.it/content/mercitalia_logistics/it/polo-logistica.html

Il Polo Logistica è il raggruppamento delle società del **Gruppo FS Italiane** che operano nel trasporto merci e nella logistica. Dal gennaio 2017 opera con la *mission* di **risanare e rilanciare** il business delle merci del Gruppo FS, sviluppando soluzioni integrate di trasporto merci e logistica che permettano di valorizzare la modalità ferroviaria.

I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL

Ogni anno i treni merci del Polo Logistica **sottraggono alle strade circa 2 milioni di tir** sulle lunghe percorrenze, evitando così emissioni di oltre 1 milione di tonnellate di CO2

Lavorando in un'ottica di sistema sull'intera supply chain, con investimenti che prevedono anche la digitalizzazione della filiera del trasporto merci, FS Italiane punta a rendere più competitivo il settore e **raggiungere gli obiettivi posti dall'Agenda Onu 2030**: aumentare la quota dell'attuale 11% di merci che attualmente viaggia su ferro, a fronte della maggioranza ancora su gomma, e arrivare al 30% come chiede l'Europa

Una quota che deve aumentare rapidamente e che **oggi è al di sotto della media europea (19-20%)**, ben inferiore al dato della Svizzera e dell'Austria (intorno al 35%) e ancor più rispetto agli Stati Uniti (46%)

NORME EU

Riduzione emissioni
Circolazione su gomma



La rete viaria e il trasporto pubblico locale (TPL)

LA GRONDA



hanno un impatto significativo sull'ambiente, sia per quanto riguarda le infrastrutture che per l'attività stessa di trasporto. Questi impatti variano in base alla progettazione, all'uso delle risorse e alla tipologia di tecnologie adottate. Analizziamo gli impatti più rilevanti:

1. Rete viaria: impatti ambientali

La costruzione e l'espansione della rete viaria (strade, autostrade, ponti, tunnel, ecc.) ha diversi effetti sull'ambiente:

- Consumare suolo:** La realizzazione di nuove strade occupa terreno, spesso sottraendo aree naturali o agricole. Questo contribuisce al **consumo di suolo** e alla riduzione degli spazi verdi e agricoli, danneggiando l'ecosistema locale.
- Frammentazione degli habitat naturali:** Le strade possono frammentare habitat naturali, creando barriere per la fauna selvatica che non può attraversarle facilmente. Questo può isolare popolazioni di specie animali e vegetali, riducendo la biodiversità.
- Inquinamento atmosferico e acustico:** Le strade sono una delle principali fonti di **inquinamento atmosferico** (emissioni di CO₂, ossidi di azoto, polveri sottili) e **rumore**. Il traffico automobilistico aumenta i livelli di smog e disturba gli ecosistemi, in particolare in aree residenziali o naturali.
- Sversamenti e contaminazione delle acque:** La rete stradale può contribuire alla **contaminazione delle acque superficiali** e sotterranee tramite lo smaltimento di materiali pericolosi, olio e altre sostanze chimiche provenienti dal traffico.

I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL



**I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL**

2. Trasporto Pubblico Locale (TPL): impatti ambientali

Anche il trasporto pubblico ha impatti sull'ambiente, ma generalmente minori rispetto al traffico privato, a condizione che siano adottate pratiche e tecnologie ecocompatibili.

- ❑ **Emissioni inquinanti:** I mezzi di trasporto pubblico, se non alimentati da fonti rinnovabili o ecologiche, contribuiscono all'inquinamento atmosferico attraverso le emissioni di gas serra e altri inquinanti. I veicoli diesel, ad esempio, emettono ossidi di azoto e particolato fine.
- ❑ **Consumo di energia e risorse:** La costruzione e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto pubblico (linee ferroviarie, stazioni, reti di metropolitana, ecc.) richiedono una considerevole quantità di risorse naturali e energia, contribuendo all'impatto ambientale complessivo.
- ❑ **Possibilità di ridurre l'impatto ambientale:** Se il TPL è alimentato da fonti di energia rinnovabili (come autobus elettrici o metropolitane a energia solare), l'impatto ambientale può essere notevolmente ridotto, contribuendo a una diminuzione delle emissioni di CO₂ e a un miglioramento della qualità dell'aria.
- ❑ **Congestione e risparmio energetico:** Un sistema di TPL efficiente riduce il numero di veicoli privati sulle strade, riducendo così il traffico e migliorando l'efficienza energetica globale del sistema di trasporto, con minori consumi per passeggero rispetto al trasporto privato.



**I cittadini
le imprese
la rete viaria
il TPL**

Soluzioni per minimizzare l'impatto ambientale

Per mitigare questi impatti, è possibile adottare diverse soluzioni:

- Reti viarie verdi:** Creare “corridoi ecologici” lungo le strade o utilizzare tecnologie più avanzate per ridurre l’impatto delle infrastrutture viarie, ad esempio attraverso l’uso di asfalti a bassa emissione di particolato, piante che assorbono CO₂ e soluzioni di drenaggio ecologico per limitare l’inquinamento delle acque.
- Incentivare il trasporto pubblico ecologico:** Promuovere l’uso di mezzi di trasporto pubblico elettrici o alimentati da energie rinnovabili, e migliorare l’efficienza energetica delle infrastrutture (ad esempio, sistemi di trasporto rapido di massa che riducono l’uso di energia per passeggero).
- Pianificazione territoriale integrata:** Incentivare la costruzione di città più compatte, dove la rete viaria e il trasporto pubblico siano pianificati per ridurre la necessità di spostamenti lunghi e ridurre il traffico, favorendo soluzioni sostenibili per la mobilità urbana.

In sintesi, mentre la rete viaria e il trasporto pubblico possono avere impatti significativi sull’ambiente, esistono soluzioni concrete per ridurre questi effetti, puntando **su tecnologie sostenibili, un’adeguata pianificazione e l’integrazione di soluzioni ecologiche nel sistema di trasporto urbano**

LA GRONDA



**EFFETTI
sulla
SALUTE**





TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

Il traffico è una delle principali fonti di **inquinamento atmosferico urbano**, ed è stato ampiamente studiato tramite **lavori scientifici di tipo epidemiologico e osservazionale** per valutare i suoi effetti sulla salute pubblica

Effetti del traffico sull'inquinamento atmosferico

I veicoli a motore, alimentati a combustibili fossili, emettono una quantità significativa di **gas serra** e **inquinanti atmosferici**

L'esposizione al **PM10** è stata associata a una serie di problemi di salute gravi, soprattutto per le persone più vulnerabili, come anziani, bambini e persone con malattie respiratorie o cardiache preesistenti

Il traffico veicolare contribuisce significativamente alle emissioni di inquinanti come particolato PM10 e fine (PM2.5), ossidi di azoto (NOx), monossido di carbonio (CO) e ozono. Questi inquinanti, quando raggiungono concentrazioni elevate **possono avere gravi impatti sulla salute delle persone** che vivono in prossimità delle strade trafficate

il **particolato fine PM2.5**, che è particolarmente dannoso per la salute respiratoria e cardiovascolare

Gli **ossidi di azoto (NOx)** sono anche una causa diretta della formazione di **ozono troposferico**, che, se inalato, può irritare le vie respiratorie e peggiorare malattie come l'asma e la bronchite

EFFETTI sulla SALUTE

LA GRONDA



Gli studi epidemiologici osservano la correlazione tra l'esposizione a questi inquinanti e l'insorgenza di malattie croniche

I principali effetti sulla salute

Malattie respiratorie: Le particelle di PM10 possono irritare le vie respiratorie, aggravando condizioni come l'asma, la **bronchite cronica** e altre **malattie polmonari ostruttive**.

Effetti sul sistema nervoso: C'è anche crescente preoccupazione per l'influenza del PM10 sul **sistema nervoso**, con alcuni studi che suggeriscono un possibile collegamento con **disturbi cognitivi** e **neurodegenerativi** anche nei bambini

**EFFETTI
sulla
SALUTE**

Il traffico veicolare contribuisce significativamente alle emissioni di inquinanti

particolato PM10

particelle sospese nell'aria con un diametro inferiore a 10 micrometri (micron), che sono abbastanza piccole da penetrare nelle vie respiratorie superiori e raggiungere i polmoni

gravi impatti sulla salute delle persone che vivono in prossimità delle strade trafficate

Malattie cardiovascolari: L'esposizione prolungata al PM10 è associata a un aumento del rischio di **infarto** e **ictus**.

Mortalità precoce: L'esposizione a livelli elevati di PM10 può aumentare la mortalità prematura, contribuendo a una riduzione dell'aspettativa di vita.



TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

Gli studi epidemiologici osservano la correlazione tra l'esposizione a questi inquinanti e l'insorgenza di malattie croniche

Effetti a lungo termine

1. **Malattie cardiovascolari:**
 - infarti e ictus - formazione di placche - aterosclerosi
 - Il rischio particolarmente elevato nelle persone che vivono in zone urbane con alti livelli di inquinamento.
2. **Cancro ai polmoni:**
 - tumori polmonari - mutazioni cancerose.
3. **Problemi neurologici e cognitivi:**
 - effetti negativi sul cervello - malattie neurodegenerative come Alzheimer e Parkinson.
 - difficoltà cognitive nei bambini e agli impatti sulla memoria negli anziani.
4. **Danni al sistema respiratorio:**
 - infiammazione cronica polmoni - insufficienza respiratoria

I principali effetti sulla salute

Il traffico veicolare contribuisce significativamente alle emissioni di inquinanti

particolato PM2.5

Il PM2.5 è costituito da particelle fini con un diametro inferiore a 2,5 micrometri, che sono talmente piccole da poter entrare nei polmoni e nel flusso sanguigno. Rappresentano una delle forme di inquinamento atmosferico più pericolose per la salute umana, in quanto possono causare danni respiratori, cardiovascolari e neurologici **gravi impatti sulla salute delle persone** che vivono in prossimità delle strade trafficate

Effetti a breve termine

- Irritazione delle vie respiratorie:
 - Mal di gola, tosse e irritazione nasale, vie respiratorie superiori
- Asma e altre malattie respiratorie acute:
 - **Questo è particolarmente pericoloso per bambini, anziani e persone con malattie respiratorie.**
- Difficoltà respiratorie e affaticamento:
 - specialmente durante l'attività fisica

**EFFETTI
sulla
SALUTE**



TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

Tecnologie per il monitoraggio e la gestione

L'uso di **tecnologie smart**, come sensori di qualità dell'aria stanno giocando un ruolo crescente nel monitoraggio della qualità dell'aria.

Sistemi di **sensori intelligenti** possono rilevare in tempo reale i livelli di inquinamento atmosferico e possono essere utilizzati per informare le politiche pubbliche e sensibilizzare la popolazione per la gestione del traffico che promuovono la riduzione dell'inquinamento atmosferico, insieme a programmi educativi, possono aumentare la consapevolezza e incoraggiare comportamenti più sostenibili

l'uso di big data e modelli predittivi sta permettendo di prevedere i livelli di inquinamento e pianificare interventi mirati

La ricerca epidemiologica e osservazionale ha chiarito le gravi conseguenze del traffico sull'inquinamento atmosferico e sulla salute pubblica. Gli studi sono cruciali per far emergere la relazione tra inquinamento atmosferico e salute pubblica.

È fondamentale ridurre l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico non solo per migliorare la qualità dell'aria, ma anche per tutelare la salute dei cittadini, in particolare di coloro che risiedono in zone urbane ad alta densità.

L'inquinamento atmosferico è un problema che richiede azioni collettive globali, impegni locali e individuali

Politiche di gestione, innovazioni e consapevolezza pubblica

è cruciale **sensibilizzare la popolazione** riguardo gli effetti del traffico sull'ambiente e sulla salute
L'integrazione di **politiche pubbliche, innovazioni tecnologiche e cambiamenti comportamentali** potrebbe realmente avere un impatto significativo implementando soluzioni sostenibili

**EFFETTI
sulla
SALUTE**



TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

EFFETTI sulla SALUTE

- ❑ **Le donne in gravidanza** esposte al PM2.5 possono avere un rischio maggiore di **parto pretermine** e di **complicazioni** per il feto, come un **basso peso alla nascita** o danni al **sistema nervoso centrale** del neonato.
- Effetti sui bambini e sulle donne in gravidanza:**
- ❑ I **bambini** sono particolarmente vulnerabili al PM2.5 a causa della loro maggiore frequenza respiratoria e del sistema immunitario ancora in fase di sviluppo. L'esposizione a lungo termine può influire negativamente sullo **sviluppo polmonare** e **cognitivo**, oltre a essere collegata a **problemi respiratori** come l'asma infantile.

L'inquinamento atmosferico è indicato come un fattore di rischio del deterioramento cognitivo

Studi evidenziano solide associazioni tra l'esposizione a diversi inquinanti atmosferici e deficit di prestazione cognitiva. Occorre seriamente considerare il ruolo degli inquinanti atmosferici legati al traffico nell'invecchiamento cognitivo.

Le politiche per ridurre il PM10 devono affrontare non solo le emissioni da veicoli e industrie, ma anche considerare soluzioni di trasporto sostenibile, tecnologie per il monitoraggio e una pianificazione urbana più verde e sana.

La riduzione dell'esposizione al PM2.5 attraverso politiche ambientali e comportamenti individuali è fondamentale per migliorare la salute pubblica e ridurre il rischio di malattie gravi e mortalità prematura.

Traffico veicolare

Il traffico veicolare è una delle fonti principali di PM2.5. I veicoli a motore, a combustione interna (benzina e diesel), emettono PM2.5 attraverso:

- ❑ Emissioni dirette da motori, che rilasciano particelle durante la combustione del carburante.
- ❑ Usura dei freni e dei pneumatici: La frizione tra i freni e le ruote genera polveri sottili che si disperdono nell'aria.
- ❑ Polveri stradali: Il traffico solleva polveri da strade e superfici, contribuendo alla formazione di PM2.5.





TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

STUDIO «Costi sanitari dell'inquinamento atmosferico nelle città europee e collegamento con i trasporti

OTTOBRE 2020 - CE Delft

[//efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf)

EFFETTI sulla SALUTE

Lo studio indaga i costi sociali legati alla salute dell'inquinamento atmosferico).

I costi sociali sono **costi che influiscono sul benessere** e comprendono sia le **spese sanitarie dirette** (ad esempio per i ricoveri ospedalieri) sia gli **impatti sanitari indiretti** (ad esempio malattie come la BPCO o la **ridotta aspettativa di vita** dovuta all'inquinamento atmosferico).

Questi impatti influiscono sul benessere perché **le persone hanno una chiara preferenza per anni di vita sana in un ambiente buono e pulito.**

Tali impatti sono stati monetizzati economicamente in modo da poter essere aggiunti alle spese effettive per ricavare una misura dei “costi sociali”.



TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

STUDIO «Costi sanitari dell'inquinamento atmosferico nelle città europee e collegamento con i trasporti

OTTOBRE 2020 - CE Delft

[//efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf)

Stima dell'impatto dei trasporti sui costi sociali

Gli economisti ambientali hanno condotto numerosi studi per quantificare gli impatti dell'inquinamento atmosferico sulla salute e monetizzarli come costi sociali

Il presente progetto ha il seguente obiettivo:

stimare per le città europee, previa disponibilità di dati, **i costi sociali dell'inquinamento dell'aria esterna e valutare l'impatto della progettazione dei trasporti in quelle città sulla qualità dell'aria.**

Il progetto affronta quindi due diverse domande:

1. Quali sono i **costi dei danni alla salute** derivanti dall'inquinamento atmosferico nelle città europee?
2. Qual è il **contributo dei trasporti** a questi costi sanitari?

il quadro metodologico del presente studio comprende **sedici impatti sulla salute attribuibili all'inquinamento atmosferico da particolato fine, ozono e ossidi di azoto**

Utilizzando i dati sulla qualità dell'aria riportati nelle statistiche dell'audit urbano e nella rete EEA sulla qualità dell'aria, gli impatti fisici sulla salute umana sono stati quantificati utilizzando funzioni causa/effetto basate sulle **raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS).**

**EFFETTI
sulla
SALUTE**



EFFETTI sulla SALUTE

TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

STUDIO «Costi sanitari dell'inquinamento atmosferico nelle città europee e collegamento con i trasporti

OTTOBRE 2020 - CE Delft

[//efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf)

Gli impatti fisici sono stati successivamente monetizzati utilizzando un quadro di valutazione sviluppato nel Manuale dei costi esterni sottoposto a revisione paritaria pubblicato dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea, DG MOVE.

I costi sociali risultanti sostenuti in una città specifica sono stati quindi determinati in base ai livelli di inquinamento atmosferico ivi riportati e alle dimensioni, alla struttura per età e al tenore di vita della popolazione in quella particolare città.

Nel 2018, in media ogni abitante di una città europea ha subito una perdita di benessere di oltre 1.250 euro all'anno a causa di perdite sanitarie dirette e indirette legate alla scarsa qualità dell'aria. Ciò equivale al 3,9% del reddito guadagnato nelle città.

La mortalità prematura rappresenta la componente più importante dei costi sociali.

Per le 432 città europee indagate, (30 paesi, 27 UE + Regno Unito, Norvegia e Svizzera):

il contributo medio della mortalità ai costi sociali totali è del 76,1%.

La quota maggiore è legata all'inquinamento da PM_{2,5}.

il contributo medio della **morbilità** è del 23,9%.

La frequenza percentuale di una malattia in una collettività.

Lo sviluppo della broncopneumopatia cronica ostruttiva (BPCO) contribuisce ai maggiori costi legati alla morbilità derivanti dall'inquinamento atmosferico.



TRAFFICO – EFFETTI sulla SALUTE

STUDIO «Costi sanitari dell'inquinamento atmosferico nelle città europee e collegamento con i trasporti

OTTOBRE 2020 - CE Delft

[//efaidnbmnnnibpajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf](https://efaidnbmnnnibpajpcgclefindmkaj/https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf)

Gross Domestic Product
Prodotto Interno Lordo

Purchasing Power Parities
Parità di potere d'acquisto

Italy (3)

City	Total annual damage	Per capita damage	Damage as % of GDP	PM2.5 2018 (µg/m3/year)	PM10 2018 (µg/m3/year)	NO2 2018 (µg/m3/year)	O3 2018 (µg/m3/year)	Population (in year)	GDP per capita (PPP)	Foot- notes
Reggio nell'Emilia	€ 288.6 mln	€ 1,786	5.1%	19.59	27.33	22.43	18.76	161615 (2011)	€ 35,000	ac
Rimini	€ 185.2 mln	€ 1,333	4.8%	16.59	23.81	19.97	21.16	138993 (2011)	€ 28,000	ac
Roma	€ 4144.3 mln	€ 1,589	4.3%	14.39	24.17	31.63	11.80	2608530 (2011)	€ 37,000	ac
Salerno	€ 131.8 mln	€ 992	3.5%	10.03	20.43	31.24	13.27	132847 (2011)	€ 28,000	
Sassari	€ 75.2 mln	€ 607	2.2%	5.45	20.89	12.21	8.05	123729 (2011)	€ 28,000	ac
Savona	€ 72.5 mln	€ 1,191	4.3%	14.50	18.28	15.48	23.46	60933 (2011)	€ 28,000	ac
Siracusa	€ 148 mln	€ 1,241	4.4%	16.56	26.59	16.91	1.89	119333 (2011)	€ 28,000	b
Taranto	€ 122 mln	€ 608	3.4%	10.68	19.71	8.79	20.52	200573 (2011)	€ 18,000	ac
Terni	€ 182.7 mln	€ 1,668	6.0%	21.82	30.61	15.64	20.99	109480 (2011)	€ 28,000	
Torino	€ 1815.4 mln	€ 2,076	6.5%	23.05	31.33	35.04	18.20	874320 (2011)	€ 32,000	ac
Trento	€ 137.7 mln	€ 1,211	4.3%	14.00	19.61	33.82	16.43	113736 (2011)	€ 28,000	ac
Treviso	€ 139.5 mln	€ 1,731	6.2%	21.20	31.83	29.10	20.46	80617 (2011)	€ 28,000	ac
Trieste	€ 232.9 mln	€ 1,148	4.1%	12.59	19.63	25.18	18.86	202878 (2011)	€ 28,000	
Udine	€ 127.1 mln	€ 1,292	4.6%	16.09	19.57	20.35	20.44	98318 (2011)	€ 28,000	ac
Varese	€ 124.2 mln	€ 1,555	5.6%	19.19	24.46	29.18	24.06	79902 (2011)	€ 28,000	
Venezia	€ 552.3 mln	€ 2,106	6.6%	23.89	31.42	27.73	20.36	262254 (2011)	€ 32,000	ac
Verona	€ 482.5 mln	€ 1,902	5.6%	20.55	28.97	24.27	23.01	253597 (2011)	€ 34,000	ac
Vicenza	€ 203.8 mln	€ 1,815	6.5%	23.66	32.17	27.59	18.00	112288 (2011)	€ 28,000	ac

EFFETTI
sulla
SALUTE



INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

L'inquinamento atmosferico è il **principale rischio ambientale** per la salute pubblica in Europa e in Italia.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), ogni anno nel mondo **circa 8,1 milioni di persone muoiono prematuramente** a causa dell'aria inquinata, mentre l'Agenzia Europea dell'Ambiente stima che solo **nel nostro Paese l'esposizione agli inquinanti atmosferici provochi decine di migliaia di decessi** prematuri all'anno.

**EFFETTI
sulla
SALUTE**

Le Sezioni di ISDE Italia promuoveranno iniziative di sensibilizzazione della popolazione e delle amministrazioni locali, in presenza del superamento dei valori di riferimento OMS ed europei di questi inquinanti, al fine di adottare le opportune iniziative per ridurre l'inquinamento atmosferico.

Gli effetti a breve termine sono importanti come danno alla salute per tutta la popolazione.

Gli eventi, morti e ricoveri in eccesso, non si sarebbero verificati senza l'esposizione

Essi non sono una semplice anticipazione di eventi che sarebbero comunque accaduti in breve tempo ma un danno netto per la salute della popolazione esposta.



INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

**EFFETTI
sulla
SALUTE**

Le soglie ed il numero dei superamenti hanno solo il significato di fornire una immagine complessiva di quanto sia inquinata l'aria che respiriamo

Non hanno **alcun significato biologico** e **vi sono effetti importanti sulla salute anche sotto tali concentrazioni.** Il numero dei superamenti, invece, fornisce in modo tempestivo un indicatore della qualità dell'aria.

Gli effetti a lungo termine sono nettamente superiori agli effetti a breve termine, esiste una **relazione di proporzionalità diretta tra livelli di inquinamento ed effetti sulla salute**



INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

**EFFETTI
sulla
SALUTE**

Un rischio sanitario e ambientale sottovalutato

L'inquinamento atmosferico è **responsabile dell'aumento di patologie respiratorie, cardiovascolari e neurodegenerative**, oltre ad avere effetti negativi sulla **salute riproduttiva e sullo sviluppo infantile**.

Il Position Paper sottolinea come gli **attuali limiti di legge dell'UE** – pur essendo stati recentemente ridotti con la nuova Direttiva sulla qualità dell'aria (ottobre 2024) – **rimangono superiori ai valori di sicurezza indicati dall'OMS** e, soprattutto, entreranno in vigore solo nel 2030.

“Non possiamo permetterci di aspettare il 2030 per ridurre l'inquinamento dell'aria. Servono **azioni immediate e misure più restrittive** per proteggere la salute pubblica”

ISDE

<https://www.isdenews.it/progetto-nazionale-salute-e-inquinamento-atmosferico-nelle-citta-italiane/>



EFFETTI sulla SALUTE

INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

Costi sanitari: l'inquinamento atmosferico è causa di varie malattie respiratorie e cardiovascolari, come asma, cancro ai polmoni e malattie cardiache e neurodegenerative. Il trattamento di queste condizioni comporta spese sanitarie sostanziali, comprese visite ospedaliere, farmaci e cure a lungo termine.

Mortalità prematura: l'inquinamento atmosferico contribuisce a morti premature, riducendo l'aspettativa di vita e causando profondi impatti emotivi ed economici su famiglie e comunità. La perdita di individui produttivi influisce anche sulla produzione economica e sui guadagni potenziali.

Costi

economici 1

Danno ambientale: l'inquinamento atmosferico danneggia gli ecosistemi, portando a una riduzione dei rendimenti agricoli, alla perdita di biodiversità e a danni alle risorse naturali. Questi effetti hanno implicazioni economiche, tra cui una diminuzione della produttività delle colture, un aumento dei costi di trattamento delle acque e la perdita di servizi ecosistemici.

Perdita di produttività del lavoro: le malattie causate o esacerbate dall'inquinamento atmosferico possono portare all'assenteismo e alla riduzione della produttività tra i lavoratori. Ciò si traduce in perdite economiche sia per il privato cittadino che per le imprese a causa della diminuzione della produzione e dell'efficienza.



EFFETTI sulla SALUTE

INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

Danni alla proprietà e costi di pulizia: gli inquinanti atmosferici come il biossido di zolfo e gli ossidanti azoto possono corrodere edifici, monumenti e infrastrutture, rendendo necessarie costose riparazioni e manutenzioni. Inoltre, gli inquinanti come il particolato spesso si depositano sulle superfici, richiedendo frequenti interventi di pulizia, che comportano spese sia dirette che indirette

Impatto sul turismo e sulle attività ricreative: la scarsa qualità dell'aria può dissuadere i turisti dal visitare le aree colpite, con conseguenti perdite di entrate per le imprese che dipendono dal turismo e dalle attività ricreative. Le ridotte opportunità ricreative all'aperto influiscono anche sulle economie locali, in particolare nelle regioni fortemente dipendenti dal turismo all'aria aperta.

Costi

economici 2

Costi di mitigazione del cambiamento climatico: alcuni inquinanti atmosferici, come i gas serra, contribuiscono al cambiamento climatico, portando a costi economici aggiuntivi associati agli sforzi di adattamento e mitigazione. Questi costi includono investimenti in energie rinnovabili, aggiornamenti delle infrastrutture e misure di resilienza climatica.

Costi di conformità normativa: i governi implementano normative e standard per mitigare l'inquinamento atmosferico, che spesso comportano costi di conformità per industrie e imprese. Queste spese includono investimenti in tecnologie di controllo dell'inquinamento, apparecchiature di monitoraggio e procedure amministrative per soddisfare i requisiti normativi.



INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

a stima dei costi economici dell'inquinamento atmosferico in Europa è complessa e sfaccettata

Lo studio «Costo economico dell'impatto sanitario dell'inquinamento atmosferico in Europa» ha stimato il costo economico degli impatti sulla salute derivanti dall'inquinamento atmosferico. **a circa 1.400 miliardi di euro all'anno**, compresi i costi sanitari e le perdite di produttività

Il valore degli impatti dell'inquinamento atmosferico potrebbe essere descritto come "costi sociali".

L'inquinamento atmosferico è un esempio tradizionale di fallimento del mercato quando chi inquina non tiene conto dei costi che il suo inquinamento causa alla società

Costi economici 3

il **valore monetario dei benefici per la salute e l'ambiente si attesta tra 36 e 130 miliardi di EUR** nel 2030, il che dimostra che **i benefici della politica in materia di qualità dell'aria superano di gran lunga i costi della sua attuazione**

I benefici per la società derivanti da una riduzione costante e migliore dell'inquinamento atmosferico superano di gran lunga i relativi costi

Secondo le stime della Commissione Europea, **i costi diretti annuali** per conformarsi ai vari scenari strategici della valutazione d'impatto che accompagna la direttiva europea sul miglioramento della qualità dell'aria **si collocano tra 3,3 e 7 miliardi di EUR**

EFFETTI sulla SALUTE



EPHA - dell'Alleanza europea per la sanità pubblica e HEAL dell'Alleanza per la salute e l'ambiente (Ottobre 2020)



INQUINAMENTO - EFFETTI sulla SALUTE

ISDE Italia: l'inquinamento atmosferico è un'emergenza sanitaria

Necessarie misure urgenti per la tutela della salute pubblica

EFFETTI sulla SALUTE



L'importanza delle emissioni di **polveri sottili non da scarico (NEE)**, cioè non da combustione, provocate dal traffico civile e dai trasporti su gomma di merci e persone, emissioni molto significative nelle aree urbane

I fattori che le provocano comprendono l'usura dei pneumatici, l'usura dei freni, l'usura del manto stradale e la sospensione delle polveri presenti sulla strada

ALCUNE SOLUZIONI e AZIONI NECESSARIE

1. Diminuzione drastica del numero dei veicoli civili circolanti in Italia, del tutto anomala rispetto alla UE, con una riduzione totale di almeno 5 milioni di auto circolanti, non solo sostituzione con veicoli nuovi, anche elettrici: i veicoli elettrici a batteria hanno zero emissioni da combustione, ma non diminuiscono le emissioni di NEE, anche per l'attrito dovuto al peso molto maggiore della loro batteria che è di circa 250-300 Kg nelle auto di media cilindrata elettriche rispetto ai 10-30 Kg di quella di un'auto non elettrica.
2. Aumento del traffico di merci su rotaia, ma soprattutto diminuzione del volume di merci trasportate, con aumento del consumo di prodotti locali e stagionali.
3. Divieto di circolazione per i SUV (auto fuoristrada, responsabili anche di molti incidenti) nelle città, con limite obbligatori per tutte le auto di velocità massima di 30 Km, norma ora in vigore in poche città italiane.
4. Ridefinire e imporre la distanza di sicurezza (chi sa guidare frena poco), con sanzioni pesanti per chi oltrepassa i limiti di velocità su strade e autostrade, frequentemente in cattivo stato di manutenzione e con tratti a corsia unica, determinando successive, continue e brusche frenate a catena e forti emissioni di NEE

LA GRONDA



**COSTI
e
MANUTENZIONE**



LA GRONDA



**costi e
manutenzione**

lo studio di quanto costerà mantenere le opere

Considerata la dimensione dell'opera e i suoi costi occorre conoscere anticipatamente il calcolo dei costi di manutenzione:

- a quanto ammontano
- quale tipologia di interventi
- a carico di chi
- con quale frequenza occorrerà intervenire
- le DIFFERENZE rispetto alle diverse tipologie:
 - strada a raso
 - galleria
 - viadotto

LA GRONDA



costi e
manutenzione

Fonte - Prof. Ing. Francesco Canestrari
Università Politecnica delle Marche



154

La Pianificazione della Manutenzione Stradale

La MANUTENZIONE consiste nel complesso di operazioni tese a conservare nel tempo le caratteristiche “funzionali” di una strada

Manutenzione - durata prevista, livello caratteristiche funzionali

L'obiettivo principale di una manutenzione programmata consiste nella conservazione in esercizio della **FUNZIONALITÀ OTTIMALE** raggiungibile nel rispetto delle **risorse disponibili** e dei **vincoli esistenti**

In tale periodo l'infrastruttura deve conservare, in funzione delle condizioni di esercizio ipotizzate, le caratteristiche attribuite in fase di progetto e verificate in fase di collaudo

La Pianificazione della Manutenzione Stradale

FASI della pianificazione:

1. Progettazione Iniziale
2. Rilevamento Dati
3. Analisi dei Possibili Interventi
4. Programmazione degli Interventi
5. Esecuzione e Controllo

Sistemi per la Gestione delle Pavimentazioni Stradali (PMS)

Forniscono strumenti decisionali che permettono di intervenire attraverso procedure razionali ben definite.

Un PMS valuta, in **funzione di criteri e vincoli** predefiniti, le soluzioni alternative che possono essere adottate nel corso di uno specifico periodo di analisi sulla base della previsione dei valori attribuibili alle caratteristiche funzionali di una pavimentazione





**costi e
manutenzione**

Fonte - Prof. Ing. Francesco Canestrari
Università Politecnica delle Marche



La Pianificazione della Manutenzione Stradale

”il progetto esecutivo deve essere corredato da apposito **Piano di Manutenzione dell’opera e delle sue parti**” ... (art. 93, comma 5 DLgs 163/06) ¶...”

Il piano di manutenzione è il **documento complementare al progetto esecutivo** che prevede, pianifica e programma... l’attività di manutenzione dell’intervento al fine di mantenere nel tempo la funzionalità, le caratteristiche di qualità, l’efficienza di l i ” (t 40 1 DPR 554/99) ed il valore economico” ... (art. 40, comma 1, DPR 554/

condizioni
di esercizio
ipotizzate

- Traffico Giornaliero Medio (TGM in assi standard)
- Condizioni ambientali
- Caratteristiche fisico -- meccaniche dei materiali impiegati

Nel progetto dell’opera si effettuano delle scelte che **definiscono la VITA UTILE** condizionando nel tempo **TIPOLOGIA e FREQUENZA** degli interventi di manutenzione

la pianificazione della
manutenzione è applicabile
in diversi ambiti

- PAVIMENTAZIONI
- PONTI E VIADOTTI
- GALLERIE
- OPERE IN TERRA
- OPERE IDRAULICHE
- SEGNALETICA
- DISPOSITIVI DI SICUREZZA

LA GRONDA



**costi e
manutenzione**

Fonte - Prof. Ing. Francesco Canestrari
Università Politecnica delle Marche

«Criterio maggiormente diffuso:»

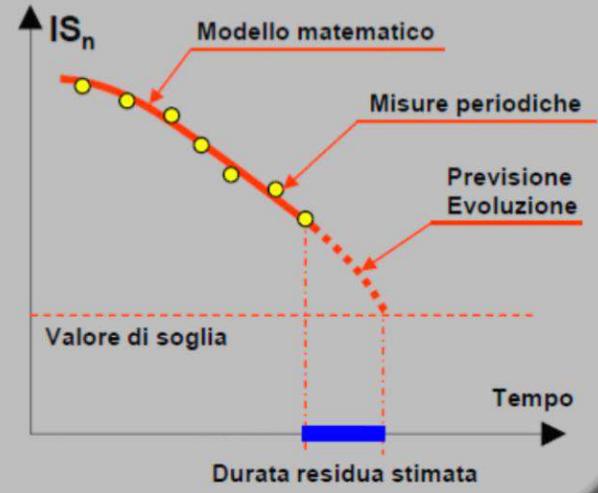
- Interventi a scadenze prefissate;
- obiettivo: ripristino livelli di qualità iniziale;
- vincolo economico: disponibilità finanziaria a breve termine



METODO «STATICO» che non permette di considerare l'evoluzione nel tempo delle caratteristiche funzionali.

Moderni orientamenti: METODI DINAMICI

Introducono delle variabili dette **INDICATORI DI STATO IS_n** che restituiscono una misura quantitativa delle caratteristiche funzionali e permettono di rappresentare l'evoluzione temporale della funzionalità globale in relazione alla quale è consentito definire una **SCALA DI PRIORITÀ**





**costi e
manutenzione**

L'asfalto è il nuovo oro nero: 100mila euro al chilometro

20 FEBBRAIO 2024

Fonte «La Provincia – Cremona»

un derivato dal processo di raffinazione del greggio come il bitume rischia di diventare altrettanto prezioso

«Un quadro complesso, nel quale a pesare maggiormente è indubbiamente l'aumento vertiginoso del prezzo delle materie prime, in particolare del bitume. Per farsi un'idea di cosa si intenda per 'aumento' basti considerare che se a ottobre una tonnellata costava 285€ ora invece oscilla tra i 600 e i 700€»

«risorse che, drenate dal bilancio, sono sempre maggiori ogni anno che passa, proprio per far fronte a questi continui incrementi dei prezzi»

(2024) - Cinzia Fontana, vicesindaco di Crema e assessore al Bilancio, conferma le difficoltà.

«I prezzi sono aumentati in maniera esponenziale e da verifiche effettuate tramite l'ufficio tecnico siamo arrivati a 98 euro al metro quadro come costo medio insomma sfiora **i 100mila euro al chilometro** per il rifacimento dell'asfalto di una strada che ha una carreggiata di sette metri»

Nel **2023** abbiamo speso, per le manutenzioni delle strade, indicativamente intorno **agli 80mila euro al chilometro**

Come già successo nel 2022, il rischio è quello che molti cantieri si fermino dal momento che le aziende potrebbero non essere più in grado di sostenere le spese per le materie prime e le conseguenze finirebbero per ricadere su tutti i cittadini: uno stop del settore significherebbe interrompere lavori di manutenzione di strade e altri cantieri dei lavori pubblici, di interesse collettivo.

LA GRONDA



costi e
manutenzione



COSTI COSTRUZIONE E MANUTENZIONE GALLERIA/E

Il caso della Galleria del Tenda

Galleria del Tenda

Sui costi del Tenda bis ora la Francia chiede una commissione parlamentare d'inchiesta

Fonte: LA STAMPA - 20 Aprile 2024

Dagli iniziali **140 milioni per due gallerie identiche**, separate e monodirezionali, **agli attuali 206 milioni per un solo tunnel**, e che **saliranno a 330 per l'opera completa**, con il rifacimento anche del traforo storico.

Un'esplosione dei costi sul progetto **Tenda bis che dopo 10 anni di lavori**, iniziati nel novembre 2013, ha fatto perdere la pazienza ai francesi che coprono il 42% delle spese.

Meno della metà dell'Italia (58%), ma comunque, una marea di denaro pubblico investito su **un cantiere infinito**

La nuova galleria doveva essere pronta nell'estate 2019, il tunnel di fine Ottocento rifatto a febbraio 2020

Nel mezzo è successo di tutto: gravi ritardi, dovuti a imperizie, errori, imprevisti, un'inchiesta della Procura, il cambio di impresa e l'alluvione di ottobre 2020 (distrutti i ponti di accesso in valle Roya, isolamento stradale tra Cuneese, Liguria e Costa Azzurra)

L'Anas ha più volte annunciato l'apertura del nuovo tunnel «entro giugno», ma non sarà rispettata

Le previsioni più ottimistiche hanno rinviato l'appuntamento all'autunno di quest'anno, ma tanti scommettono sulla primavera del 2025

La Francia vuole vederci chiaro e stringe il cappio sull'Italia, che attraverso l'Anas ha gestito il cantiere. Lo fa con la richiesta del senatore Philippe Tabarot (Repubblicani) e rappresentante delle Alpi Marittime, di istituire una commissione parlamentare d'inchiesta per «fare luce in modo oggettivo, **con strumenti giuridici vincolanti, sull'accumulo di ritardi, l'incertezza dei lavori e l'impennata dei costi**»



COSTI COSTRUZIONE STRADE

Abbiamo tentato di fornire una stima preliminare di larga massima dei costi di costruzione della GRONDA basata su parametri standard per infrastrutture stradali in Italia.

I costi possono variare in base a fattori idrogeologici, espropri, normativa ambientale, costi dei materiali, e aumenti in itinere che altre esperienze passate e presenti danno più che probabili

Obiettivo di questa stima avere un ordine di grandezza della spesa al netto delle indicazioni a disposizione che al momento sono scarse e sicuramente superate da quanto inserito nello studio che dovrebbe essere stato consegnato da META a Città Metropolitana **ma non ancora messo a disposizione dei cittadini** (al 31 gennaio 2025)

I dati delle tipologie/lunghezze di strada/galleria sono quelli derivanti dal documento META del luglio 2024

**costi e
manutenzione**



1. Costi per tipologia di infrastruttura (***)

- ❑ Strada Tipo B (doppia carreggiata, accessi controllati): 8 - 12 M€/km
- ❑ Strada Tipo C (singola carreggiata, intersezioni a raso): 4 - 7 M€/km
- ❑ Gallerie Tipo C1:
 - Galleria di valico (~3 km): 50-80 M€/km → 150 - 240 M€
 - Galleria di by-pass (~1 km): 50 - 80 M€

2. Stima per il tracciato (30-40 km)

- ❑ Strada principale (Tipo B e Tipo C):
 - ~30-40 km tra Carmagnola e Brandizzo
 - Ipotesi: ~20 km Tipo B + ~10 km Tipo C
 - Costo stimato: 200 - 300 M€
- ❑ Gallerie (~ 4 km totali, Tipo C1):
 - Costo stimato: 200 - 320 M€
- ❑ Tangenziali e varianti:
 - Tangenziale di Cambiano
 - Tangenziale di Chieri (Tipo B+)
 - Variante Pessione SP 128 (Tipo C1)
 - Stima: 80-150 M€

3. Totale stimato per l'intero progetto: 480 // 770 milioni di euro

LA GRONDA



NO GRAZIE

Valenze
peculiarità
**LA RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

*quale può essere il minimo comun denominatore
vincente
per il nostro territorio ?*

MaB UNESCO

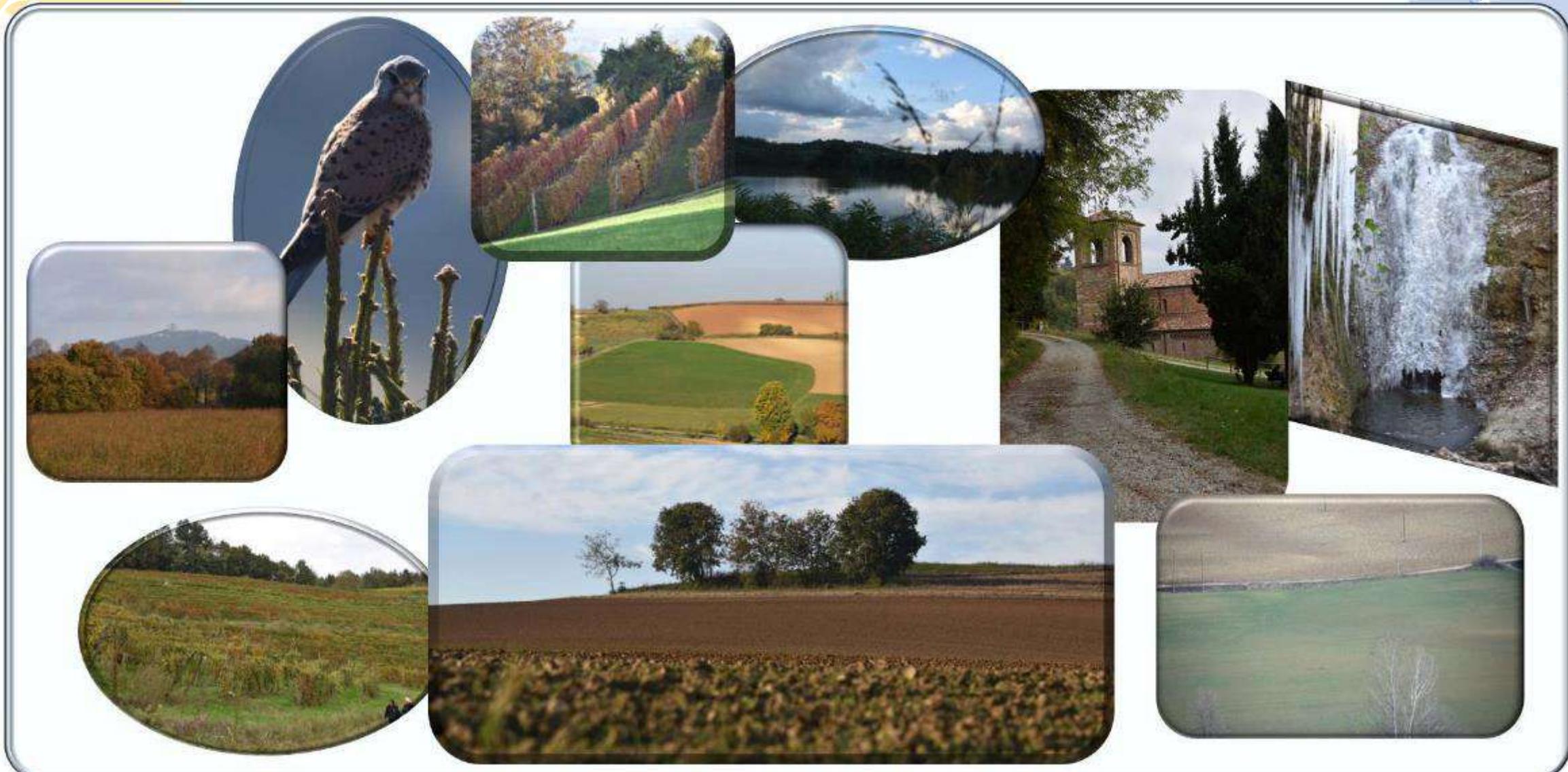
Riserva della Biosfera "CollinaPo"

**LA BELLEZZA DEI LUOGHI
I VALORI**
le linee strategiche

Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

MaB UNESCO

Riserva della Biosfera "CollinaPo" LA BELLEZZA DEI LUOGHI



**un territorio
tanti valori
la stessa impronta**

- ❑ *un'occasione di valorizzazione e tutela delle risorse naturali e culturali presenti*
- ❑ *uno strumento di economia sostenibile (circolarità e gestione delle risorse)*

- ❑ *uno strumento innovativo di gestione del territorio*
- ❑ *una fruizione turistica responsabile e di qualità*
- ❑ *innovazione*

progresso, centrato principalmente sulle popolazioni locali, per favorire lo sviluppo economico e umano secondo modelli di gestione "sostenibile" del territorio;

per incentivare e promuovere non solo reddito, ma sostenibilità socio-culturale ed ambientale nel lungo periodo

una funzione di **conservazione** dei paesaggi, degli habitat, degli ecosistemi, così come delle specie e della diversità genetica;

conservazione della diversità biologica, delle risorse genetiche, delle specie, degli ecosistemi e dei paesaggi, e della diversità culturale

una funzione logistica e di **supporto** ad attività di ricerca, di monitoraggio, di "policy testing", di educazione e di formazione;

INNOVAZIONE

raccordo e collegamento ai bisogni di conservazione e sviluppo sostenibile locale, nazionale e globale

riconoscimento di riserva della biosfera

- un'occasione di valorizzazione e tutela delle risorse naturali e culturali presenti*
- uno strumento innovativo di gestione del territorio*
- uno strumento di economia sostenibile (circolarità e gestione delle risorse)*
- una fruizione turistica responsabile e di qualità*
- innovazione*

Quali benefici può portare il riconoscimento dell'UNESCO?

Il riconoscimento internazionale UNESCO può mettere in moto ed alimentare energie, interessi, partecipazione, risorse che possono concorrere ad un miglioramento della qualità della vita e del contesto territoriale

- favorisce promozione di attività
- dà garanzia di qualità
- è un elemento di eccellenza
- offre valore aggiunto nella tutela dei beni culturali e nella promozione di beni naturalistici e monumentali
- Facilitazione all'ottenimento di finanziamenti

UNESCO

- organizzazione conosciuta
- reputazione vicino all'eccellenza
- efficace
- fiducia

Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

MaB UNESCO

Riserva della Biosfera "CollinaPo"
UN METODO

È indispensabile

**Una
pianificazione
pluriennale**

**La co progettazione con
tutte le parti sociali
valorizzando le
differenze**

che coinvolga tutti
non solo chi governa «al momento»

**Per riflettere
SCEGLIERE & CRESCERE**

INSIEME

**Per stabilire una linea che pur nelle
differenze venga mantenuta negli anni**

È indispensabile

La scelta del modello al quale riferirsi

Voler bene alla terra

Utilizzo
efficace delle
risorse

turismo responsabile in tutte le stagioni

L'industria ? Quale ? Aziende ad alto valore
aggiunto e tecnologico

Mobilità sostenibile

Trasporto Pubblico Locale efficiente
collegamenti intercomunali

Raccordo con Torino – treno metropolitano

ridare un ruolo a chi opera
con la terra e per la terra
Il ruolo dell'agricoltura

**Sostegno ad una
corretta gestione
del territorio**

produzioni di qualità:

- Ortofrutticoltura
- Viticoltura
- ...

PAESAGGIO

Le scelte concrete
per le future generazioni

- ❖ La persona al centro
- ❖ salvaguardare il territorio
- ❖ promuovere il progresso

**Ricerca
Innovazione
Tecnologia**

19 MARZO 2016

RICONOSCIMENTO UNESCO E ISTITUZIONE DELLA Riserva della Biosfera MaB «CollinaPo»

Quali azioni/interventi/progetti sono state proposti in questi anni volti a rendere effettivo l'impegno preso in sede di accordo tra gli 85 comuni coinvolti ?

Il primo comma del PROTOCOLLO D'INTESA PER LA GESTIONE DI "COLLINAPO MAN AND BIOSPHERE RESERVE" riporta *"l'impegno all'integrazione tra tutela delle risorse naturali e sviluppo socioeconomico di un territorio, nella convinzione che solo così si possano perseguire gli obiettivi di sostenibilità"*.

Ricordando che:

- il riconoscimento UNESCO NON È PER SEMPRE
- la riconferma è **sogetta a conferma periodica da parte dell'UNESCO** con cadenza decennale e che quindi entro il 2026 il nostro territorio sarà sottoposto a verifica per poter continuare a fregiarsi del marchio Mab

Il Territorio si deve impegnare a mantenere gli standard richiesti dall'UNESCO e a migliorarli

alcune scelte verso le quali ci si sta indirizzando (vedi gronda) possono mettere seriamente a rischio l'esistenza stessa della Riserva MaB

appare sempre più incomprensibile perché non si lavori, almeno localmente ad un progresso, che, attraverso una qualità ambientale riconquistata, ponga le basi per azioni imprenditoriali che facciano della qualità della vita uno degli sponsor fondamentali per produrre lavoro sui nostri territori

Riteniamo che vada fatto ogni sforzo affinché la Riserva Mab" possa essere utilizzata, per i valori che esprime e per tutte le opportunità che essa può offrire, come già avvenuto in altre zone di Italia, vedi Langhe e Dolomiti, dove è stata punto di forza di rilancio ambientale, economico e di qualità di vita per tutta l'area con i risultati che nell'arco di alcuni anni sono oggi sotto gli occhi di tutti.

Obiettivo
rendere operative
le linee strategiche
individuare dal
Programma MaB



Utilizzare il territorio di CollinaPo come un laboratorio di sostenibilità

mobilità

- ❖ la rete sentieristica - la rete ciclabile - "PISTAAA: La Blue Way Piemontese"
- ❖ collegamento con VenTO la Ciclovía del Po

offrire nuove opportunità, attraverso il marchio Mab Unesco, di capitalizzare mediante la valorizzazione, le attività economiche che operano nel territorio con particolare attenzione alla tutela, conservazione e aumento della qualità ambientale

Il sistema urbano, con i suoi numerosi beni culturali e centri di eccellenza, che costituiscono un'occasione di sviluppo sostenibile

Utilizzare il territorio di CollinaPo come un laboratorio di sostenibilità

sostegno alle buone pratiche

- ❖ abitudini e aspetti che contribuiscono alla tutela della biodiversità e a migliorare la qualità della vita
- ❖ mettere in rete le buone pratiche che hanno contribuito a creare questo patrimonio naturale e culturale

azioni strategiche per l'adattamento ai cambiamenti climatici

Incentivazione dell'agricoltura sostenibile e valorizzazione dei prodotti tipici

valorizzazione e gestione coordinata dei patrimoni forestali

itinerari disegnati all'interno di luoghi significativi nel territorio, centrati sulle tematiche di cittadinanza globale: patrimonio culturale, artistico, paesaggistico, sviluppo sostenibile, cittadinanza digitale

Conservazione della natura

L'interesse alla qualità dell'ambiente va al di là dei confini amministrativi nel rispetto degli elementi che concorrono ad elevare l'indice di biodiversità che è l'elemento che ci garantisce e ci garantirà una migliore qualità della vita e la stabilità territoriale da tramandare alle generazioni future...

l'ambiente naturale e la biodiversità

attenzione particolare alla salvaguardia delle peculiarità e alla rinaturalizzazione dove possibile

migliorare il rapporto tra uomo e ambiente e ridurre la perdita di biodiversità

- promuovere una relazione equilibrata fra la comunità umana e gli ecosistemi
- programmi di ricerca
- ❖ creare siti privilegiati per la ricerca, la formazione e l'educazione ambientale
- ❖ poli di sperimentazione di politiche mirate di sviluppo e pianificazione territoriale

obiettivo 3 - *Biodiversità*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 3

Conservazione della natura

progetti di conservazione della natura e di riqualificazione del territorio legati al PSR - Piano di Sviluppo Rurale

La rete rurale, risorsa irrinunciabile in ottica di pratiche agricole virtuose e rispettose dell'ambiente

un'agricoltura che sempre più guarda con favore alle produzioni Dop, Doc, Dogc, e che lavora sul biologico e sul chilometro zero

un rapporto tra

essere umano e ambiente → qualità e sostenibilità

produttore di qualità → consumatore responsabile e consapevole

obiettivo 6 - *Scambi culturali e ricerca (ambito esterno)*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 6

**Creazione di una rete a livello internazionale per la
condivisione e lo scambio di informazioni, risultati e
soluzioni**

*programmi di ricerca finalizzati a
raccogliere best practice da condividere
con altre Riserve nel mondo*

*Organizzazione di scambi, seminari,
momenti di confronto con le altre riserve
del mondo, con un'attenzione particolare
a quelle Urbane*

*Pubblicazione sul sito del Parco di tutti i
materiali inerenti la Riserva MAB in
inglese*

OPEN ACCESS

obiettivo 8 - *Marketing territoriale e Comunicazione*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 8

Definire un Piano di Comunicazione per la Riserva MAB e un progetto di marketing territoriale

*strategia di marketing legata al
brand (Collina Po)*

*Creazione di una mappa degli
stakeholders*

*valorizzazione dei beni culturali
materiali ed immateriali nel
progetto di marketing*

*Stesura e condivisione di un
Piano di Comunicazione*



obiettivo 8 - *Marketing territoriale e Comunicazione*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 8

Definire un Piano di Comunicazione per la Riserva MAB e un progetto di marketing territoriale

*Definizione di un calendario di
eventi correlato al Piano di
Comunicazione*

*Organizzazione di incontri con
la popolazione residente*

*Pubblicazione sul sito del Parco
di tutti i materiali inerenti la
Riserva MAB*

Sviluppare un modello di governance innovativo, di natura pubblico – privata

Definizione di un ufficio dedicato alla Riserva MAB che si occupi della gestione della Riserva (in corso)

Cabina di Regia

- ❑ individuare uno o più referenti per Area / Comune / Terzo Settore imprenditorialità / Servizi
- ❑ Collegamento stretto tra i protagonisti per mantenere la "coerenza" del territorio per la costruzione e il mantenimento della comunità educante

monitoring

- ❑ Piano di Monitoraggio per la Riserva MAB che ponga l'attenzione sulla Riserva, sui valori posti dalla sua definizione e sul raggiungimento degli obiettivi per essa individuati
 - ❖ *definizione indicatori per valutarne il grado di raggiungimento*

obiettivo 11 - Crescita educativa e della coscienza collettiva

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 11

*Un'istruzione di qualità è la base per migliorare la vita delle persone e raggiungere lo sviluppo sostenibile
(Goal 4 -Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile)*

Utilizzare la Riserva come motore per l'educazione, la formazione, la ricerca a più livelli

far conoscere i MAB sul territorio - la visione, i valori

- È strumento di crescita Culturale
- Creare strumenti:
 - info point - Servizi – Utility - Educazione Ambientale
 - (individuare uno spazio/struttura)

Educational e Didattica - coinvolgimento delle Agenzie Educative

- coinvolgimento scuole: condivisione di una visione e azioni educative coordinate
- Promuovere progettualità educativa*
 - ❖ Service learning
 - ❖ Ricerca-Azione
 - ❖ Challenge Based Learning
 - ❖ Outdoor Learning

obiettivo 11 - *Crescita educativa e della coscienza collettiva*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 11

Utilizzare la Riserva come motore per l'educazione, la formazione, la ricerca a più livelli

progetto MAB scuola

- promuovere una azione didattica di conoscenza del MAB
- educare alla bellezza e stimolare l'intelligenza emotiva, favorendo l'acquisizione di quelle competenze necessarie allo studente di oggi e al cittadino di domani

La conoscenza come strumento

- il territorio come base a cui fare riferimento partendo dalle specificità e dalle eccellenze e dall'esistente
- i giovani non conoscono il territorio nel quale vivono - azione educativa che parta dal luogo dove i giovani vivono
- la trasmissione del sapere alle nuove generazioni e lo scambio tra le attuali

obiettivo 11 - *Crescita educativa e della coscienza collettiva*

AZIONI
Ipotesi / proposte
obiettivo 11

Utilizzare la Riserva come motore per l'educazione, la formazione, la ricerca a più livelli

Collaborative mapping

- "informazione aumentata"
- La cartografia digitale "aperta" consente di raccontare i territori e le città alla luce dei bisogni di chi li abita
- Uno strumento che rafforza il processo democratico
- pratiche sociali di riappropriazione e ridefinizione collettiva di beni pubblici, materiali e immateriali
- generazione di digital commons e interazione tra open data e contenuti prodotti dai cittadini

i modelli di pianificazione strategica e di gestione virtuosa

responsabilità sociale ed ambientale delle imprese che operano sul territorio

collegamento al Progetto Rete MAB Italia

Reti nazionali per la diffusione delle metodologie didattiche innovative «basate sui modelli formativi del Challenge Based Learning e Outdoor Learning»

Educazione – Cittadinanza attiva

- ❖ Centro di Educazione Ambientale
- ❖ Info Point MaB
- ❖ Progetto «Ambiente - La cultura del cambiamento» Patto di Collaborazione Comune Torino – SIES Spinelli – Il Tuo Parco



MaB - Riserva della biosfera UNESCO «CollinaPo»

Manifestazione di interesse

un territorio, tanti valori, la stessa impronta

IL TERZO SETTORE

Sottoscrizione della manifestazione di interesse

IPOTESI DI LAVORO CONDIVISO PROPOSTA

invitiamo tutte le Realtà presenti sul territorio, Istituzionali e non
Enti Locali, Terzo Settore, Imprese, Scuole, Parrocchie, ...

a tradurre la visione globale in un piano di lavoro coordinato
che si **CONCRETIZZI** in un progetto globale e condiviso
con un filo conduttore comune
che sappia unire i progetti locali da sviluppare sui territori

nelle prossime slide

sulla base degli obiettivi (1-11) della Riserva MaB CollinaPo

Sono state avanzate delle **ipotesi di lavoro con l'indicazione di alcune linee
programmatiche utilizzabili per un percorso comune alle quali aggiungere le
progettualità puntuali**

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE

Vi chiediamo un contributo di analisi ed integrazione delle proposte

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

Manifestazione di interesse
un territorio, tanti valori, la
stessa impronta

Le sottoscritte associazioni, organizzazioni e cittadini

Considerato

- ❑ Il **riconoscimento** di MaB - Riserva della biosfera UNESCO «**COLLINAPO**» ottenuto il 19 marzo 2016 dal nostro territorio;
- ❑ Le linee strategiche e gli obiettivi che sono parte integrante della scelta che gli Enti Locali e gli Stakeholders hanno fatto quando **si sono impegnati** per ottenere il riconoscimento UNESCO.

Condividendo le funzioni che il MaB deve svolgere sui territori:

1. un percorso di **progresso**, centrato principalmente sulle popolazioni locali, per favorire lo sviluppo economico e umano secondo modelli di gestione “sostenibile” del territorio, per incentivare e promuovere non solo reddito, ma sostenibilità socio-culturale ed ambientale nel lungo periodo;
2. una **funzione di conservazione dei paesaggi, degli habitat, degli ecosistemi**, così come delle specie e della diversità genetica; la conservazione della diversità biologica, delle risorse genetiche, delle specie, degli ecosistemi e dei paesaggi, e della diversità culturale;
3. una funzione logistica e di **supporto** ad attività di ricerca, di monitoraggio, di “policy testing”, di educazione, di formazione, raccordo e collegamento ai bisogni di conservazione e sviluppo sostenibile locale, nazionale e globale

Ritenendo che il riconoscimento internazionale UNESCO MaB, Riserva della Biosfera, possa **mettere in moto ed alimentare energie, interessi, partecipazione, risorse** che concorrano ad un miglioramento della qualità della vita e del contesto territoriale e che costituisca:

- un'occasione di **valorizzazione e tutela delle risorse naturali** e culturali presenti;
- uno **strumento innovativo** di gestione del territorio;
- uno strumento **di economia sostenibile (circolarità e gestione** delle risorse);
- una **fruizione turistica** responsabile e di qualità;
- l'acquisizione da parte dell'umanità **di forme di vita migliori** e più complesse, associate all'ampliamento del **sapere**, delle **libertà** politiche e civili, del **benessere** economico e delle **conoscenze** tecniche;
- una possibilità migliore di **accesso a programmi e fondi internazionali** finalizzati allo sviluppo di progetti di collaborazione.

Manifestazione di interesse un territorio, tanti valori, la stessa impronta

Volendo **cogliere le opportunità** che la Riserva offre al territorio intendono:

- ❑ promuovere scelte concrete per le **future generazioni** mettendo la persona al centro per salvaguardare il territorio, promuovere il progresso;
- ❑ sostenere una **corretta gestione del territorio** dando un ruolo a chi opera con la terra e per la terra, con produzioni di qualità;
- ❑ contribuire a creare le **condizioni per la ricerca**, l'innovazione tecnologica per aziende e terziario ad alto valore aggiunto e tecnologico;
- ❑ agevolare le scelte sulla **mobilità sostenibile**, puntando ad un trasporto locale ed intercomunale pubblico ed efficiente e allo sviluppo di tutte le possibili azioni per una **mobilità a basso impatto** ambientale;
- ❑ supportare azioni in favore della **tutela del suolo e delle acque**, con particolare attenzione alla riduzione del consumo di suolo ed ai fenomeni causati dal mutamento climatico in atto;
- ❑ sostenere azioni per migliorare **la qualità dell'aria**, per contrastare l'aumento dell'inquinamento derivante dalle attività industriali, dagli impianti per la produzione di energia, dagli impianti di riscaldamento e dal traffico;
- ❑ stimolare la **"riduzione della produzione rifiuti"**, ricordando che l'obiettivo rimane "l'opzione zero" o almeno la minima produzione di rifiuti, indirizzandosi doverosamente verso scelte di economia circolare sia sul piano individuale che collettivo ed industriale;
- ❑ sviluppare una forte azione di **comunicazione, informazione e formazione** sul territorio, rivolgendosi con molto interesse anche al mondo della Scuola, perché i valori e i principi che costituiscono la Riserva MaB possano essere quanto più possibile compresi, condivisi ed attuati

Ricordando che:

- ❑ il riconoscimento **UNESCO NON È PER SEMPRE**: la riconferma è periodica con cadenza decennale e che quindi entro il 2026 il nostro territorio sarà sottoposto a verifica per poter continuare a fregiarsi del marchio Mab

Il Territorio si deve impegnare a mantenere gli standard richiesti dall'UNESCO e a migliorarli

Ritengono indispensabile:

- ❑ La **co progettazione** con tutte le parti sociali per stabilire una linea che costruisca una visione di futuro che, pur nel rispetto delle differenze, venga mantenuta negli anni con una pianificazione pluriennale;
- ❑ Il **consolidamento della rete tra i diversi territori**, con una linea comune, sfruttando le sinergie, **valorizzando le peculiarità di ogni zona** – con un progetto ampio che investa i territori in maniera coordinata con coprogettazioni puntuali e specifiche ma inserite in una **visione globale**

Esprimono il loro **interesse**:

- ❑ Per la **creazione di un TAVOLO DI LAVORO** e invitano tutte le Realtà presenti sul territorio, Istituzionali e non, Enti Locali, Terzo Settore, Imprese, Scuole, Parrocchie, etc. ad impegnarsi nella costruzione di una visione condivisa di progresso e a tradurre la visione globale in un piano di lavoro coordinato che si **CONCRETIZZI IN UN PROGETTO GLOBALE E CONDIVISO** con un filo conduttore comune che sappia unire i progetti locali da sviluppare sui territori sulla base degli 11 obiettivi della Riserva MaB CollinaPo.

Si **impegnano** a:

- ❑ **stimolare il territorio**, con particolare riferimento al mondo associativo, alle imprese, ai cittadini, alle scuole perché contribuisca e partecipi in maniera proattiva al Piano di Azione di MaB;
- ❑ **contribuire alla costruzione del Piano di Azione** che la Riserva MaB deve preparare per rendere operative le linee strategiche individuate dal Programma MaB:

a presentare, sia le proposte fin qui già inserite nel dossier delle associazioni, sia quelle che verranno formulate in seguito, all'attenzione del Comitato Esecutivo MaB perché possano entrare a far parte delle proposte operative da attuare sui territori della Riserva «CollinaPo»;

la raccolta delle ipotesi di lavoro è in corso: si sta formulando l'indicazione di linee programmatiche condivise nelle quali inserire le progettualità puntuali delle varie Realtà

*il dossier con un elenco **IN PROGRESS** di **AZIONI** sarà portato all'attenzione del Presidente MAB Riserva UNESCO «CollinaPo»*

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

Manifestazione di interesse
un territorio, tanti valori, la
stessa impronta

**Stiamo lavorando per ampliare insieme
il Piano di Azione
da presentare al Presidente Riserva
UNESCO MaB CollinaPo**

Vi chiediamo un contributo di analisi ed integrazione della proposta perché

vogliamo bene alla nostra terra

Sottoscritto da 35 Associazioni con 43 progetti e proposte

il 4 marzo 2023

Entra a far parte delle Realtà che sostengono questa proposta

cosa si aspetta il 3 settore da MaB

- di essere considerato e ascoltato in forma strutturata
- sentirsi parte della **costruzione di una visione**
- una reale e concreta condivisione tra i comuni

La valorizzazione

del TERZO SETTORE

Individuare forme di finanziamento non solo per interventi infrastrutturali ma di iniziative a sostegno del territorio

tramite

+

- ❖ il settore produttivo
- ❖ il secondario non solo agricolo turistico
- ❖ il terziario avanzato
- ❖ le aziende di servizi

- Messa a sistema di quanto presente sul territorio
- Coordinamento
- Ricerca di finanziamenti
- Sviluppo della comunicazione
 - ❖ *Sito*
 - ❖ *Rapporti con il territorio*
- Una struttura professionale a sostegno della riserva

Individuare i temi portanti



AZIONI
POSSIBILI

**RICHIESTE DEL
TERZO SETTORE**

azioni

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

AZIONI
POSSIBILI

rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB

RICHIESTE DEL TERZO SETTORE

AMBASCIATORI MaB



VALORIZZAZIONE TERZO SETTORE



MARCHIO MaB



LE ANTENNE MaB



azioni



RICHIESTE DEL
TERZO SETTORE

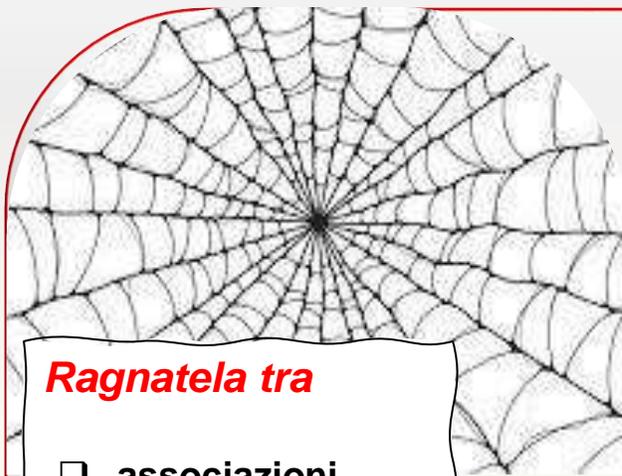
AZIONI
POSSIBILI



azioni

rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB

istituzione dell'albo AMBASCIATORI MaB



Ragnatela tra

- associazioni
- aziende coerenti
principi MaB
- multiservice
pubbliche

elenco degli ambasciatori mab
da formalizzare con lo *statuto della riserva che affianchi*
il regolamento

La logica: *parafrasando John Kennedy*

**cosa io posso fare per la
riserva**

istituzionalizzazione rapporto con terzo settore

sottoscrizione di una carta con i valori MaB
Formazione di una consulta

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

RICHIESTE DEL
TERZO SETTORE

AZIONI
POSSIBILI

azioni

rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB

dal green washing
alle buone azioni

percepire il marchio MaB come valore

il piano di gestione

Costruire il senso di appartenenza

l'ottica:

la riserva siamo tutti

revisione della governance

modello di governance inserendo il 3° Settore

*analisi delle politiche pubbliche in
coerenza con i principi della RISERVA*

Impegno richiesto al Comitato Esecutivo MaB
impostazione semplice da confermare in una
assemblea generale previo passaggio in Comitato
Esecutivo

AZIONI
POSSIBILI

rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB

Le Antenne MaB

costituiscono una rete di punti identitari
dei Comuni facenti parte del MAB,
all'interno dei quali verrà promossa la
conoscenza, la valorizzazione e la cura del
territorio della Riserva attraverso attività
di divulgazione, informazione e
formazione

I punti Antenna MaB potranno essere attivati all'interno di spazi con natura e gestione eterogenea, ma accomunati dall'interesse ambientale, paesaggistico e di innovazione culturale e sociale

azioni

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

OBIETTIVO

Le Antenne MaB

mantenere e tendere a migliorare le delicate caratteristiche che hanno contribuito ad ottenere il riconoscimento UNESCO

sono stati evidenziati dall'UNESCO i positivi benefici derivati ai luoghi dove sono stati concessi i riconoscimenti internazionali e quindi anche sul nostro territorio questo deve poter mettere in moto ed **alimentare energie, interesse, partecipazione, risorse** che possono oggettivamente concorrere ad un miglioramento della **qualità della vita** e del contesto territoriale

operare affinché **la scoperta e la valorizzazione della Riserva MaB** unita alla consapevolezza del valore e delle potenzialità offerte al territorio stesso divengano strumento di una **efficace azione promozionale** unita alle possibilità di finanziamento economico dettate dalla sua istituzione

AZIONI
POSSIBILI

obiettivo può essere perseguito puntando alla conservazione della diversità biologica, degli ecosistemi e dei paesaggi, della diversità culturale grazie ad uno sviluppo, centrato principalmente sulle popolazioni locali, secondo modelli di gestione "sostenibile" del territorio, approntando progetti atti a supportare salvaguardia, informazione, educazione ambientale, monitoraggio partendo dal locale ma inseriti in una visione globale

azioni

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

OBIETTIVO

Le Antenne MaB

RICHIESTE DEL
TERZO SETTORE

- ❑ **punto visibile e attrattivo** nei confronti dei frequentatori della riserva con particolare attenzione agli abitanti del quartiere partendo ad esempio con l'organizzazione di **momenti conoscitivi e formativi**
- ❑ messa a disposizione come sedi operative di altre realtà che condividano i principi e valori della Riserva da mettere a disposizione della associazioni, della cittadinanza e del territorio per condividere specificità e progettualità

Esperienza
Il Tuo Parco



le antenne MaB
FUNZIONE
multiservice

spazio multifunzionale propositivo nel territorio

- ❑ **PRESIDIO DI BUONE PRATICHE**
- ❑ **salvaguardia e valorizzazione** del territorio
- ❑ sostenere **governance** in grado di puntare allo sviluppo in ottica di sostenibilità ed economia circolare, supporto alla rete ed ai rapporti tra le realtà, istituzionali e non
- ❑ far conoscere ai cittadini, ed in particolare agli stakeholders, il **MaB e le sue potenzialità** anche economiche

❑ **Multiservizi per il territorio**

- ❖ un **«info point MaB»** per la valorizzazione della Riserva stessa e con iniziative indirizzate alla riscoperta e fruizione dei percorsi rivieraschi/collinari e dei collegamenti con tutta l'area torinese sia a piedi sia con la bicicletta - es. una ciclofficina, una biblioteca dedicata in collaborazione con la Rete Territoriale
- ❖ **Centro di Educazione Ambientale** con attività didattiche legate in particolare alle peculiarità naturalistiche

AZIONI
POSSIBILI

Incentivazione della rete sociale
Le ragioni di una società neorurale di collina



**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

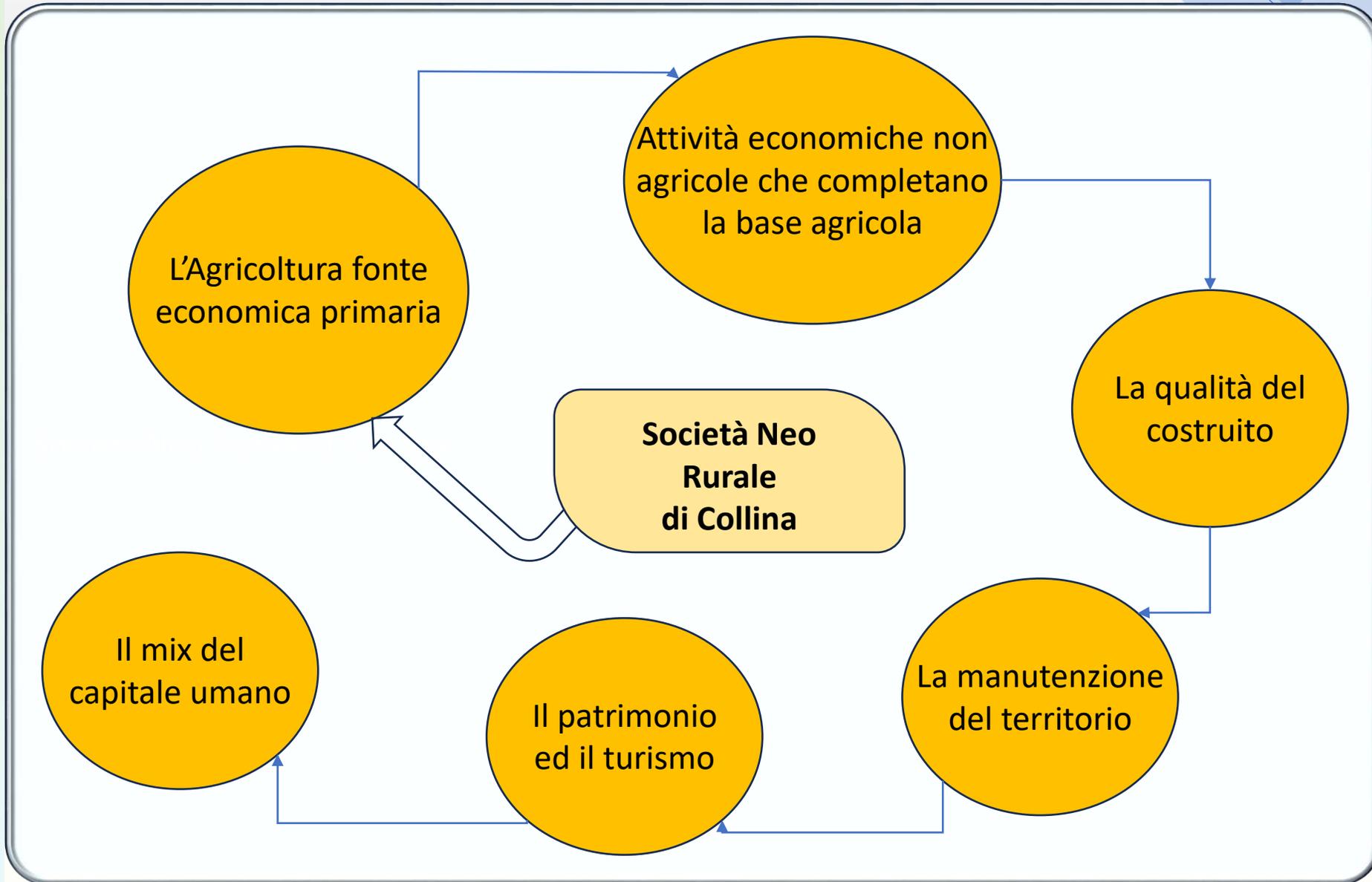
**Società Neo
Rurale
di Collina**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina



**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

L'Agricoltura fonte
economica primaria

**Società Neo
Rurale di Collina**

- Deindustrializzata
- Rinaturalizzata
- Produzione agricola orientata da criteri di tipicità e qualità
- Sostenuta come la più importante fra le attività economiche dell'area
- Capacità di penetrare i mercati con redditività Adeguata
- Capacità di rispondere alla domanda in aumento di prodotti di elevata salubrità
- L'intesa con le organizzazioni di settore e con le aziende per la difesa e il rilancio dei prodotti tipici
- L'attivazione di filiere corte fra produttori e consumatori
- Il funzionamento dei mercati locali
- Le buone pratiche alimentari private e collettive
- La connessione intersettoriale a servizio dell'agricoltura

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina



**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Attività economiche non agricole che completano la base agricola

**Società Neo
Rurale di Collina**

La qualità del costruito

- L'integrazione fra settori: consumo / filiera agro-alimentare / attività ricettive e di servizi
 - Accrescere la qualità dell'intero ciclo con la circolarità
 - Collaborazione fra imprese e consumatori
 - Reti di servizi leggeri ad elevata professionalità
 - rispondere alla domanda di occupazione in loco di giovani con qualificazione professionale di livello superiore
-
- Edificazione contenuta e migliorata in qualità, con vincoli normativi e contenimento/azzeramento dell'impatto paesaggistico negativo
 - Salvaguardia dei valori prescritti nei Piani paesaggistici
 - Criteri stringenti di verifica nelle concessioni di permessi edificatori
 - Integrazioni dei regolamenti su suoli, polizia rurale, e norme tecniche edilizie



Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina



**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

La manutenzione del territorio

Società Neo Rurale di Collina

Il patrimonio ed il turismo

- Impedire il degrado idrogeologico del territorio ed i danni al paesaggio
- Costante monitoraggio su strade rurali, boschi, corsi d'acqua, flora, fauna, beni ambientali
- Coinvolgere le aziende agricole locali nella manutenzione delle parti comuni del territorio rurale
- Attivare e mantenere le attività di prevenzione e controllo,
- Gestione differenziata e controllata dei rifiuti

- Alimentare processi positivi di appartenenza
- Riconoscere e organizzare la fruizione del patrimonio storico artistico, culturale, naturale e ambientale :
 - La sua fruizione e lo sviluppo di attività turistiche appropriate
 - Riconoscere come identificatori della comunità locale le risorse del patrimonio
 - Utilizzare modalità di accoglienza tradizionale e innovativa (ostelli per giovani e viandanti, turismo mobile open air, albergo diffuso ecc.)
 - Rafforzare la stanzialità, la fedeltà ai luoghi e la "cittadinanza intermittente" del turista accolto come "concittadino temporaneo"

Incentivazione della rete sociale

Le ragioni di una società neorurale di collina

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Il mix del capitale umano

Società Neo
Rurale di Collina

- ❑ La popolazione della **Società Neo Rurale di Collina** offre molta varietà nella provenienza culturale e sociale
- ❑ favorire lo sviluppo di competenze cognitive e operative con l'utilizzo intensivo delle risorse scolastiche e rapporto con il mondo imprenditoriale
- ❑ «mixare» sapientemente Educazione Permanente, alfabetizzazione informatica, cultura locale mettendo a fattor comune il «sapere» delle famiglie e delle tradizioni
- ❑ stimolare il processo di amalgama e sinergie fra “nativi” ed “estranei”

LA GRONDA



NO GRAZIE

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina



**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

**l'impatto
sociale delle
trasformazioni**

Necessità:

la trasformazione deve rispondere a bisogni umani da cui non si può prescindere

Utilità sociale:

Deve rispondere a domande di progresso e benessere del territorio coinvolto

Vantaggio economico:

Valutare quali benefici produca, a confronto dei costi e dei rischi che si sopportano per conseguirli

Opportunità:

come i frutti diretti e indiretti che apporta saranno ripartiti nel breve e nel lungo periodo, ed ai diversi portatori di interesse coinvolti

Legalità:

l'intervento deve conformarsi alle procedure di trasparenza, autorizzazione, rispetto formale di vincoli e compatibilità

criticità

Valutazione delle conseguenze dirette e indirette delle trasformazioni sulle comunità sociali, il territorio, il paesaggio, anche dal punto di vista qualitativo, percettivo e simbolico

LA GRONDA



NO GRAZIE

Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

**Attivazione
civica e senso
del «locale»**

La crisi delle vecchie comunità

Il dissolversi delle modalità tradizionali di insediamento rurale ha determinato l'abbandono e il disfacimento di migliaia di borghi e territori

SONO NECESSARIE azioni e politiche di massima "curvatura territoriale", coerenti alle caratteristiche dei territori e alle loro criticità e potenzialità specifiche

**il sistema locale
ex contadino sta
mostrando segni
di una evoluzione
dinamica
significativa**

La società neorurale di collina mantiene all'agricoltura la preminenza come attività economica principale, in un quadro di miglioramento produttivo ed organizzativo in sinergia con:

- attività di servizi-artigianato-turismo-residenzialità
- attenzione alla salvaguardia e protezione dei suoli
- manutenzione del patrimonio storico e ambientale

LA GRONDA



NO GRAZIE

Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

Attivazione civica e senso del «locale»

Percorsi virtuosi propri delle iniziative locali, che esprimono attenzione a singoli beni e luoghi presenti nei territori

Mobilizzazione di risorse verso beni comuni, percepiti come tali e promossi nel territorio locale

- Voler bene al proprio territorio
- vigilanza competente, orientata al conseguimento e mantenimento di una forma territoriale rispettosa dello statuto dei luoghi

Questo a garanzia che l'esaltazione delle autonomie locali, il recupero dell'amor loci, non si trasformi in chiusura all'interno della propria identità



ma divenga **strumento privilegiato per la ricostruzione di una tradizione civica, per la diffusione di una forma cooperatrice per l'allargamento e il sostegno del capitale sociale**

“il volontariato
di luogo”



dall'art. 118 della Costituzione italiana, che sollecita l'attivazione dei cittadini al perseguimento di interessi generali, sussidiaria ai compiti delle istituzioni pubbliche

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

**il sistema locale
ex contadino sta
mostrando segni
di una evoluzione
dinamica
significativa**

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

- Portare sui territori nuovi residenti e imprenditori agricoli
- Semplificare le norme a favore di attività agricole di piccola scala
- Facilitare l'accesso a crediti per tecnologie appropriate alla dimensione aziendale e alle caratteristiche del territorio
- Sostenere strutturalmente (servizi a disposizione) per l'espletamento delle pratiche e degli adeguamenti normativi in continua evoluzione
- Favorire gli accessi la ri-funzionalizzazione di beni immobili in abbandono, con priorità ai residenti neorurali e neoimprenditori turistici
- Promuovere formazione tecnica gestionale per la valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, delle risorse energetiche locali e del "turismo lento"

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

**Il modello
reticolare**

- costruire la rete partendo dal riconoscimento condiviso del patrimonio che caratterizza in modo identitario un territorio
- Stimolare e sostenere un terzo settore, una imprenditoria, capaci di promuovere, stimolare ed organizzare fattivamente l'idea della Società Neorurale, con una costante azione di verifica in itinere adottando tutti gli strumenti necessari (amministrativi culturali, organizzativi, economici, etc)
- Stimolare l'adesione dei Comuni dell'area facendo affidamento su un dichiarato e concreto interesse
- Ricercare e richiedere un coinvolgimento finanziario e la messa a disposizione (anche tramite formazione specifica) delle risorse umane necessarie
- una rete aperta, in espansione, capace di adeguarsi via via alle sfide che il processo porrà sul cammino di trasformazione del territorio
- Collegarsi e coordinarsi con i livelli istituzionali e non, di area vasta, nazionali, regionali, metropolitani, per promuovere la costruzione di una identità condivisa, che conduca ad agire solidalmente in maniera condivisa nella promozione del territorio

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

**L'innovazione
amministrativa**

**che promuova
aggregazione e
collaborazione fra comuni**

criticità

municipalismo competitivo

sviluppo "fai-da-te"

Tendenza a rivendicare autonomie amministrative locali, la ricerca di una supremazia, o a considerare i problemi politici, economici e sociali in termini ristretti, senza saperli mettere in rapporto con i problemi e gli interessi globali

Attuazione di aggregazioni meramente strumentali, basate sul criterio della convenienza a breve

Rincorsa/ricerca «isolata» di risorse economiche senza continuità e coerenza rispetto ad una prospettiva strategica

Occorre invece consolidare strutture amministrative stabili, capaci di perseguire efficienza nell'impiego delle risorse ed efficacia rispetto a obiettivi di innovazione

LA GRONDA



NO GRAZIE

Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Incentivazione della rete sociale Le ragioni di una società neorurale di collina

L'innovazione
amministrativa

che promuova
aggregazione e
collaborazione fra comuni

necessità

disegnare coalizioni di attori:

- Istituzionali
- Associativi
- Economici
- Sociali

promuovere un
progetto comune

disponibilità all'attivazione
di meccanismi cooperativi

Partecipazione
congiunta a bandi
di progetto

costituire dei "fondi comuni"
dedicati al servizio di
obiettivi elaborati e decisi in
maniera condivisa

Un fondo locale dedicato per
promuovere sviluppo economico e
sociale attivando attori del territorio

LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

Blue
green economy

LA RICCHEZZA DI
UN TERRITORIO

AZIONI
POSSIBILI

1. Blue / Green economy →
2. Pistaaa →
3. Sentieri →
4. Bici economy →
4. Agricoltura di qualità →
5. turismo sostenibile →
6. terziario avanzato →
7. Industria integrata nel territorio →

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

La Blue Green Economy rappresenta un modello economico integrato che valorizza le risorse naturali attraverso un approccio sostenibile e innovativo, facendo leva su iniziative che uniscono l'ambiente, la mobilità leggera e il turismo responsabile.

Il concetto di "economia verde/blue" si basa sulla creazione di reti di connessione ecologica che promuovono la sostenibilità e l'uso di risorse naturali in modo responsabile.

Il concetto di Economia Blue e Green rappresenta un modello che integra le risorse naturali con attività che riducono l'impatto ambientale. Il cicloturismo, che può essere una delle principali fonti di reddito in questo contesto, è ormai un settore economicamente rilevante in Europa. Si stima che il settore del cicloturismo in Europa muova ogni anno oltre 50 miliardi di euro. La Bikeconomy, ossia l'economia che ruota attorno alla bicicletta, sta acquisendo sempre maggiore importanza in vari paesi, in particolare in Italia, dove il patrimonio naturale e culturale è ricco e variegato, ma ancora poco sfruttato sotto questa prospettiva

Il progetto di mobilità leggera intercomunale, con particolare attenzione alla rete ciclabile e ai percorsi pedonali, è una chiave per sviluppare un'economia locale più sostenibile e promuovere una nuova forma di turismo, basato sulla scoperta del territorio e sulla valorizzazione delle sue eccellenze.

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

L'Impatto Economico del Cicloturismo
Secondo il 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia, attualmente il valore economico della ciclabilità è molto significativo, superando gli 880 milioni di euro l'anno in regioni come l'Emilia Romagna e il Veneto. Questo dato sottolinea come la ciclabile economy non solo aiuti a promuovere un turismo sostenibile, ma abbia anche ricadute positive sul commercio locale, sulla creazione di posti di lavoro, sulla riduzione dell'inquinamento e sulla valorizzazione di luoghi spesso poco conosciuti

Coordinamento tra Sentieristica, Ciclabili e Strade "Lente"
La creazione di un sistema integrato di sentieri, ciclabili e strade "lente" è fondamentale per garantire un'esperienza turistica fluida e sicura, ma anche per connettere i vari territori tra loro, stimolando un'economia circolare che beneficia non solo i turisti ma anche le comunità locali. La cura e la manutenzione delle infrastrutture, la creazione di segnaletiche adeguate, e il coinvolgimento dei residenti locali sono essenziali per il successo di questa strategia

Incentivare il Turismo Sostenibile e Responsabile
Il turismo sostenibile non è solo un'opportunità per i turisti di esplorare e godere della natura, ma diventa anche un motore di sviluppo economico per il territorio, creando un ciclo virtuoso che porta alla valorizzazione delle eccellenze naturali e culturali. In questo contesto, il cicloturismo si inserisce perfettamente come una forma di turismo ecologico, che favorisce l'integrazione tra i visitatori e le comunità locali, senza danneggiare l'ambiente

LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

La Blue Green Economy e il cicloturismo sono strumenti potenti per promuovere un modello di sviluppo sostenibile che valorizzi il patrimonio naturale, culturale ed economico del territorio. Con il giusto coordinamento e la creazione di infrastrutture adatte, è possibile costruire un sistema di mobilità leggera che stimoli l'economia locale, crei opportunità di lavoro, e contribuisca a un cambiamento positivo verso un turismo e una gestione del territorio più rispettosi e responsabili

Blue green economy



LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

Pistaaa!

Itinerari ciclopedonali della Blue Way Piemontese

AZIONI
POSSIBILI

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Pistaaa è un'applicazione
con **mappe** e **itinerari** per
scoprire il territorio che
comprende

- la Collina Torinese
- il Chierese
- il Pianalto
- il Basso Monferrato

Gli itinerari sono realizzati
congiungendo tratti di
pista già esistenti o
utilizzando strade a bassa
percorrenza veicolare da
percorrere a piedi o in
bici lungo sentieri e
strade bianche

Fonte: <https://pistaaa.org/>

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

**AZIONI
POSSIBILI**

Pistaaa!

Itinerari ciclopedonali della Blue Way Piemontese

L'obiettivo di Pistaaa è quello di **promuovere la conoscenza e lo sviluppo del territorio** valorizzando le eccellenze **naturali, architettoniche, culturali, storiche, enogastronomiche e ricettive** dei luoghi attraversati, incentivando un turismo sostenibile e responsabile

L'idea è quella di favorire una rete di accoglienza sui diversi itinerari del territorio basata sulla piccola ricettività turistica che privilegi l'accoglienza, le relazioni con l'ospite e valorizzi i prodotti locali

Raccontiamo, mappiamo e mettiamo in rete chi produce un cambiamento positivo dal basso in una direzione di maggiore sostenibilità, uguaglianza ed equità economica, sociale, ambientale e culturale

Il nostro è un cammino collettivo in cui ogni realtà segue un proprio percorso che porta tutti verso la stessa meta

LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green economy
LA RICCHEZZA DI UN TERRITORIO

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

AZIONI POSSIBILI

Pistaaa!
Itinerari ciclopedonali della Blue Way Piemontese



Incentivare la produzione e il consumo di cibo locale, naturale, sano che rispetti i ritmi naturali della terra, delle produzioni stagionali e delle varietà del territorio

Promuovere un turismo esperienziale e di prossimità che faccia partecipare i visitatori alla vita di comunità come «cittadini temporanei»



Favorire una rete di accoglienza sui diversi itinerari del territorio basata sulla piccola ricettività turistica che privilegi l'accoglienza, le relazioni con l'ospite e valorizzi i prodotti locali

Sviluppare nuove occasioni culturali, di informazione, confronto e condivisione dei «saperi» tra gli attori del territorio



Stimolare l'orgoglio delle comunità locali nel percepire la qualità del proprio territorio, dei prodotti e del patrimonio culturale



Creare di un marchio territoriale espressione dell'autenticità e dei valori di una comunità. Un segno distintivo sulla provenienza e qualità di un prodotto o di un servizio proposti da una rete di operatori coesi nell'immagine e nei valori

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

**La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue**

**Pistaaa!
Itinerari ciclopedonali
della Blue Way
Piemontese**

**AZIONI
POSSIBILI**

Obiettivi e valori

Promuovere la conoscenza del territorio al di là della collina torinese attraverso itinerari da percorrere a piedi o in bicicletta lungo un tracciato tra sentieri e strade bianche. Assegnare al cicloturismo un ruolo più ampio e più denso di significati.

Rafforzare un'identità territoriale in grado di custodire le peculiarità e le eccellenze dei singoli luoghi. Diffondere la Blue Economy come modello di riferimento per un'economia del territorio capace di generare nuove opportunità e maggiore benessere

Promuovere un turismo sostenibile e responsabile in aree ad alto valore ambientale e storico, basato sulla centralità delle persone

LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Costituisce non solo una rete stradale ma una rete di economia verde/blue

AZIONI
POSSIBILI

Pistaaa!
Itinerari ciclopedonali
della Blue Way
Piemontese

Il progetto

Promozione e valorizzazione dell'economia locale

Identificazione , promozione e tutela dei prodotti e delle tradizioni locali, il saper fare locale come straordinario giacimento di ricchezza culturale

Coinvolgimento ed identificazione degli attori territoriali più' virtuosi

Sensibilizzazione delle comunità verso le tematiche ambientali. Generazione di relazioni territoriali e intensificazione di quelle esistenti con il coinvolgimento delle popolazioni locali

Ricerca e mappatura degli itinerari ciclopedonali

Blue green economy

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera I Sentieri

AZIONI
POSSIBILI

LA GRONDA



NO GRAZIE

Camminare in montagna a Torino

L'escursionista che si avventura per la prima volta in uno degli itinerari recuperati alla percorribilità pedonale nei tanti valloncelli che caratterizzano la collina torinese viene assalito da un senso di stupore e sorpresa: pur essendo in prossimità di una vasta e popolosa area metropolitana **si trova immerso in zone dove la natura domina incontrastata**

In qualche caso scorge in lontananza l'agglomerato urbano di Torino o la sagoma della Basilica di Superga, ma in molti altri casi ha attorno a sé solo fitti boschi, nei quali il canto degli uccelli e il mormorio delle acque di un piccolo rio sono l'unico suono che si sovrappone al passo del viandante

L'appellativo che in tempi andati definì **la collina come "montagna di Torino"** è ancora oggi rispondente alla realtà di gran parte di quel territorio, raggiungibile con il mezzo di trasporto pubblico o a piedi, evitando lunghi e alle volte congestionati percorsi in auto per raggiungere località montane

Dall'unione di tratti di diversi sentieri è nato l'Anello Verde, per realizzare percorsi di diversa lunghezza che consentono di partire da una zona ai piedi della collina e rientrare in un'altra zona, senza salire e tornare sullo stesso sentiero, offrendo quindi la possibilità di un'**escursione piacevole**, la cui durata può essere modulata in funzione del tempo disponibile e dell'allenamento

Una proposta che in una giornata trascorsa svolgendo una salutare attività fisica consente di vedere e di raggiungere i luoghi più belli della collina, di attraversare vari Parchi, di ammirare Ville e Vigne storiche, di trovarsi al cospetto dell'imponente mole della Basilica di Superga e di scendere al verde Parco del Meisino con i suoi tanti motivi di interesse faunistico e botanico.

fonte: <https://www.anelloverde.org/pro-natura-torino/>

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera I Sentieri

**AZIONI
POSSIBILI**

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

l'Anello Verde

L'idea di valorizzare il **territorio collinare torinese** e di collegarlo, attraverso una rete di sentieri e itinerari, con i parchi urbani e fluviali risale agli anni 70

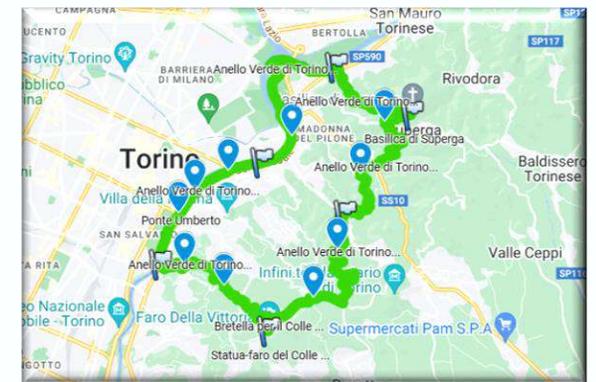
Un percorso unico che si snoda tra parchi realizzati, parchi in progetto, aree di valore naturalistico ed emergenze storico-ambientali

"Anello verde". Il percorso si sviluppa attraverso proprietà pubbliche esistenti, valorizzandole e incrementandone le attrezzature di fruizione, e attraverso punti panoramici acquisiti in aree ad alta valenza paesaggistica, favorendo una fruizione pedonale più ampia della collina.

Gli obiettivi del progetto si sono focalizzati sulla riscoperta della sentieristica esistente sulla realizzazione di un percorso pedonale

continuo che, partendo dalle sponde del po (zona valentino-p.Te isabella) raggiunge il parco della maddalena (attraverso i parchi leopardi e san vito) collegandosi poi a superga (passando per reaglie, mongreno, istituto ottolenghi, beria grande), per poi ridiscendere al po (zona del meisino) attraverso pian gambino e parco millerose

Tale percorso è realizzato quasi interamente all'interno dei confini comunali e va ad integrare il sentiero di cresta già segnalato come **grande traversata della collina**, ben conosciuto e storicamente consolidato



fonte: <https://www.anelloverde.org/pro-natura-torino/>

LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

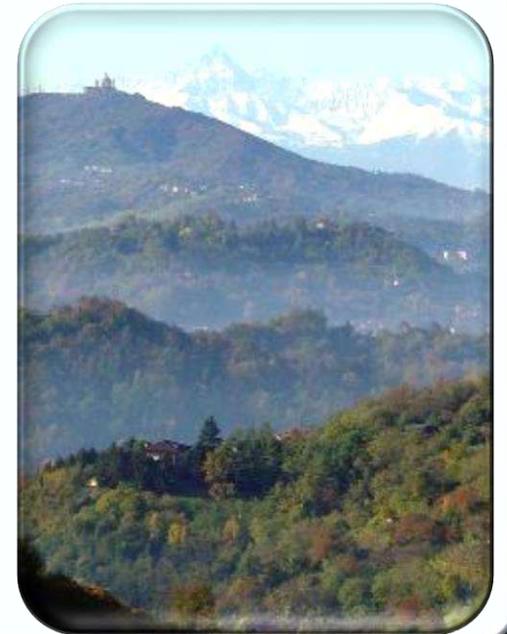
La Grande Traversata della Collina Torinese

La Collina di Torino costituisce una importantissima area verde a due passi dalla città. Da Moncalieri, nel **Parco Le Vallere, ha inizio la Grande Traversata della Collina Torinese (GTC)**, un itinerario percorribile a piedi o in [mountain bike](#), lungo percorsi collinari, che offre scorci e vedute interessanti e suggestive sulla pianura piemontese, sul reticolo fluviale e sulle Colline Torinesi

Il percorso della Grande Traversata della Collina Torinese è lungo circa 65 chilometri e si sviluppa principalmente su sentieri pedonali, ma anche su carrarecce, strade sterrate e brevi tratti d'asfalto. Il percorso è parzialmente segnalato con tacche rosso-bianco-rosso, riportanti in molti casi la scritta GTC

L'itinerario, che **inizia al Parco delle Vallere di Moncalieri**, conduce al Castello Reale della medesima città, poi si inerpicia in collina, passando a fianco della cappella della Madonna della Neve in località Rocciamelone. Il percorso prosegue dentro il territorio del Comune di Torino, verso il Parco della Rimembranza, l'Eremo e la [Basilica di Superga](#). Attraversando i parchi naturali regionali della Collina di Superga e del Bosco del Vaj e passando nei pressi del castello di Bardassano (comune di Gassino), la GTC **giunge fino alla città di Chivasso**, ove l'itinerario termina

Convergono sulla GTC numerosi altri percorsi (molti dei quali partono dalle sponde del Po o sul territorio oltre la collina), ideati e segnalati dalle varie associazioni che fanno parte del **Coordinamento per i Sentieri della Collina Torinese**



LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera

Economia e bilanci

AZIONI POSSIBILI

un potenziale che andrebbe economicamente **valorizzato**

Il necessario **Coordinamento** tra sentieristica - ciclabili - strade «lente» per un **turismo sostenibile e responsabile** (di prossimità e non solo)

- Dotare i comuni di strutture green
- stazioni di ricarica ebike
- Antenne MaB
- Punti di servizio per bikers e walkers

ECONOMIA BLUE - GREEN

Blue / Green economy
LA RICCHEZZA DI UN TERRITORIO

La produzione e la vendita di biciclette e accessori in Europa ha un giro di affari che **supera i 20 miliardi** di euro all'anno, mentre il settore del cicloturismo muove ogni anno oltre **50 miliardi di euro**

Il **Libro Bianco dei Trasporti** di Confcommercio valuta che la **congestione stradale** nella sola Italia sia responsabile della perdita di oltre 50 miliardi di euro all'anno, pari al **3% dell'intero Pil nazionale**

La **European Cyclists' Federation** ha provato a calcolare il **valore economico dell'uso della bicicletta nei paesi UE**, stimando che la vendita e l'affitto di biciclette e componenti, lo sviluppo di infrastrutture ciclabili, i benefici all'ambiente, i vantaggi per la salute intesi come risparmio del settore sanitario, il risparmio nell'uso del carburante e la riduzione di inquinamento e rumore si traducono in una cifra più grande del PIL della Danimarca **pari ad oltre 500 miliardi di euro**

fonte: <https://osservatoriobikeconomy.it/index.php/l-osservatorio/bikeconomy>



LA GRONDA



NO GRAZIE

La bikeconomy: l'economia che ruota attorno alla bicicletta

Bicicletta e salute

Secondo l'Organizzazione mondiale della Sanità, 1 miliardo di euro investito sulla mobilità ciclabile può incentivare la creazione di 21.500 posti di lavoro e spingere la domanda e gli investimenti verso stili di vita a minore impatto ambientale e raggiungere alti livelli di mobilità ciclabile (almeno il 30%) può consentire la creazione di 76mila posti di lavoro in Europa e la riduzione di 10 mila morti in incidenti.

L'OMS ha valutato in 110 miliardi di euro il risparmio in spese sanitarie dovuto all'incremento dell'uso della bicicletta in Europa, e considera che il risparmio generato dalla riduzione dell'inquinamento ambientale e acustico derivante dall'uso della bici in Europa sia superiore ai 3 miliardi di euro.

Secondo il Ministero dell'Interno, in Italia si spendono circa 30 miliardi di euro di copertura delle spese sanitarie relative agli incidenti stradali che causano quasi 4.000 morti l'anno.

L'OMS consiglia la mobilità sostenibile in bici o a piedi anche per la lotta al COVID

Cicloturismo

L'indotto, anche solo turistico, delle due ruote è impressionante: si pensi che in uno stato medio-grande degli USA, il Wisconsin, uno studio parla di un impatto economico, turistico in primis, della bicicletta, che da solo vale 1,5 miliardi su base annua per lo Stato.

La valorizzazione dei territori attraverso il cicloturismo è molto diffusa all'estero e sarebbe ideale in Italia alla luce del suo splendido territorio e del suo immenso patrimonio culturale.

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera
Economia e bilanci

AZIONI
POSSIBILI

LEGAMBIENTE - L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

report sul **PIB** – il **Prodotto Interno Bici** - 2017 e 2018

l'insieme degli spostamenti a pedali
genera un **PIB di 6.206.587.766 euro**

Superano nettamente i ricavi dell'export del
vino, uno dei prodotti made in Italy
maggiormente apprezzati all'estero, o che
doppiano il fatturato Ferrari.

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

frequent biker

gli italiani che utilizzano sistematicamente la bici per coprire il tragitto casa-lavoro. Sono **743.000**, con percentuali elevatissime nella provincia autonoma di Bolzano (il 13,2% degli occupati raggiunge il luogo di lavoro in bici), in Emilia Romagna (7,8%) e in Veneto (7,7%). Mentre 12 città italiane raggiungono performance di ciclabilità qualitativamente analoghe a quelle di altre realtà europee. In quattro di queste in particolare - **Bolzano, Pesaro, Ferrara e Treviso** - più di un quarto della popolazione pedala per i propri spostamenti quotidiani per motivi di studio, lavoro e svago.

Fonte:

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf



LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

LEGAMBIENTE - L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

Valore economico della bici in Italia nel 2015



Fonte: L'A Bi Ci, 1° Rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città, Legambiente, 2017

Fonte:

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf

LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Economia e bilanci

AZIONI
POSSIBILI

LEGAMBIENTE - L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

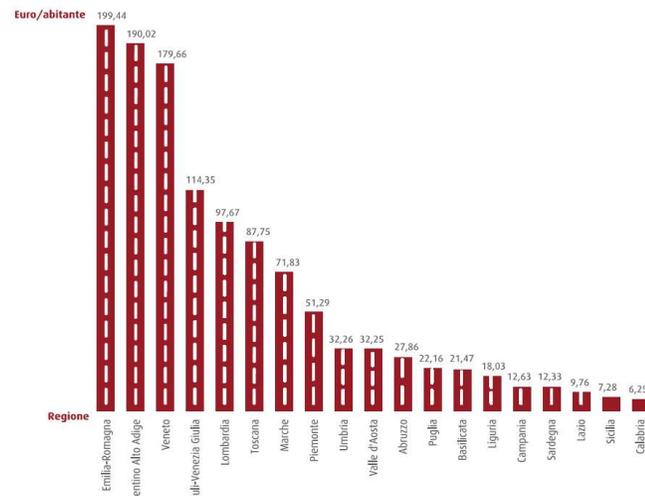
PIB delle Regioni

gli abitanti del **Veneto** ad esempio - grazie ai concittadini *frequent biker* - beneficiano ogni anno di un **bonus ambientale e sanitario pro-capite pari a 179,5 euro**

Con gli attuali livelli di ciclabilità il **valore economico di questo veicolo ecologico sia in Emilia Romagna che in Veneto supera gli 880 milioni di euro l'anno**

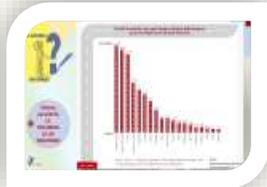
Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Benefit economico per ogni singolo abitante della Regione generato dagli utenti abituali della bici



Fonte: L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia, 2018
(* i dati del Molise non sono sufficienti per una valutazione)

ingrandisci



Fonte:

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf



LA GRONDA



NO GRAZIE

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Economia e bilanci

AZIONI
POSSIBILI

LEGAMBIENTE - L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia

Il **PIB italiano può solo crescere**, dal momento che la percentuale del 3,6% di spostamenti in bici è lontana dalla media continentale

Stime di crescita del PIB

- ❑ 23 Miliardi di Euro
- ❑ 86mila Green Jobs

due scenari - che almeno sulla carta sono alla portata del nostro Paese:

1. completa realizzazione del **Piano Nazionale Ciclovie (PNC)** già finanziato dal Ministero Infrastrutture

2. **incremento dei livelli di mobilità ciclistica** urbana nelle aree urbane >50.000 abitanti

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

5.690 km di nuovi itinerari per il cicloturismo che toccano praticamente tutto il territorio nazionale:

- ❑ La Ciclovía **Ven-To** di 680 Km da Venezia a Torino
- ❑ la **Ciclovía del Sole** di 300 Km da Verona a Firenze
- ❑ la **Ciclovía dell'Acqua** di 500 Km da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
- ❑ la **Ciclovía del Garda** di 140 Km lungo le sponde del lago
- ❑ la **Ciclovía della Magna Grecia** di 1.000 Km da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)
- ❑ la **Ciclovía della Sardegna** di 1.230 Km da SantaTeresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari
- ❑ La **Ciclovía Adriatica** di 820 Km da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano
- ❑ la **Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia** di 150 Km
- ❑ la **Ciclovía Tirrenica** di 870 Km dal confine con la Francia a Roma

Riferimento: buona pratica italiana - i 400 km di rete ciclabile del Trentino

La Provincia di Trento ha stimato in circa 100 milioni di euro/a gli introiti turistici generati da questo patrimonio di strade

il fatturato stimato potenziale di questi 5.735 chilometri di nuovi tracciati pedalabili previsti dal PNC è di **1.433.750.000 euro di nuove entrate**

possibilità di un rientro molto rapido delle spese sostenute (mediamente un anno di tempo) e che dunque cominciano subito a generare reddito che resta interamente sui territori attraversati avvantaggiando e stimolando le imprese locali

Fonte:

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf



LA GRONDA



NO GRAZIE

Blue / Green
economy
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Economia e bilanci

AZIONI
POSSIBILI

La Bici fa girare l'Economia

LEGAMBIENTE - L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambici

PIB attuale Ciclabilità Urbana:

- € 488.000.000 mercato bici
- € 483.540.000 componentistica e accessori
- € 190.000.000 riparazioni
- € 1.054.059.446 benefici sanitari legati ad attività fisica e riduzione sedentarietà
- € 960.000.000 benefici sanitari e sociali per i bambini
- € 18.266.921 miglioramento qualità dell'aria
- € 12.840.000 contenimento danni sanitari causati dal rumore
- € 94.391.611 riduzione costi ambientali dei gas serra
- € 428.000.000 riduzione costi sociali dei gas serra
- € 127.309.788 risparmio di carburante
- € 107.000.000 contenimento costi infrastrutture e artificializzazione territorio
- € 193.180.000 riduzione assenteismo sui luoghi di lavoro

Prospettive di Crescita del PIB

- € 14.113.341.065 Sviluppo Ciclabilità Urbana
- € 1.433.750.000 Realizzazione Piano Nazionale Ciclovie
- € 1.042.500.000 Sviluppo Cicloturismo Urbano

Stima Crescita PIB in Italia (+367%)

PIB Totale Ciclabilità Urbana:

€ 4.156.587.766

PIB Totale Cicloturismo:

€ 2.050.000.000

LA GRONDA



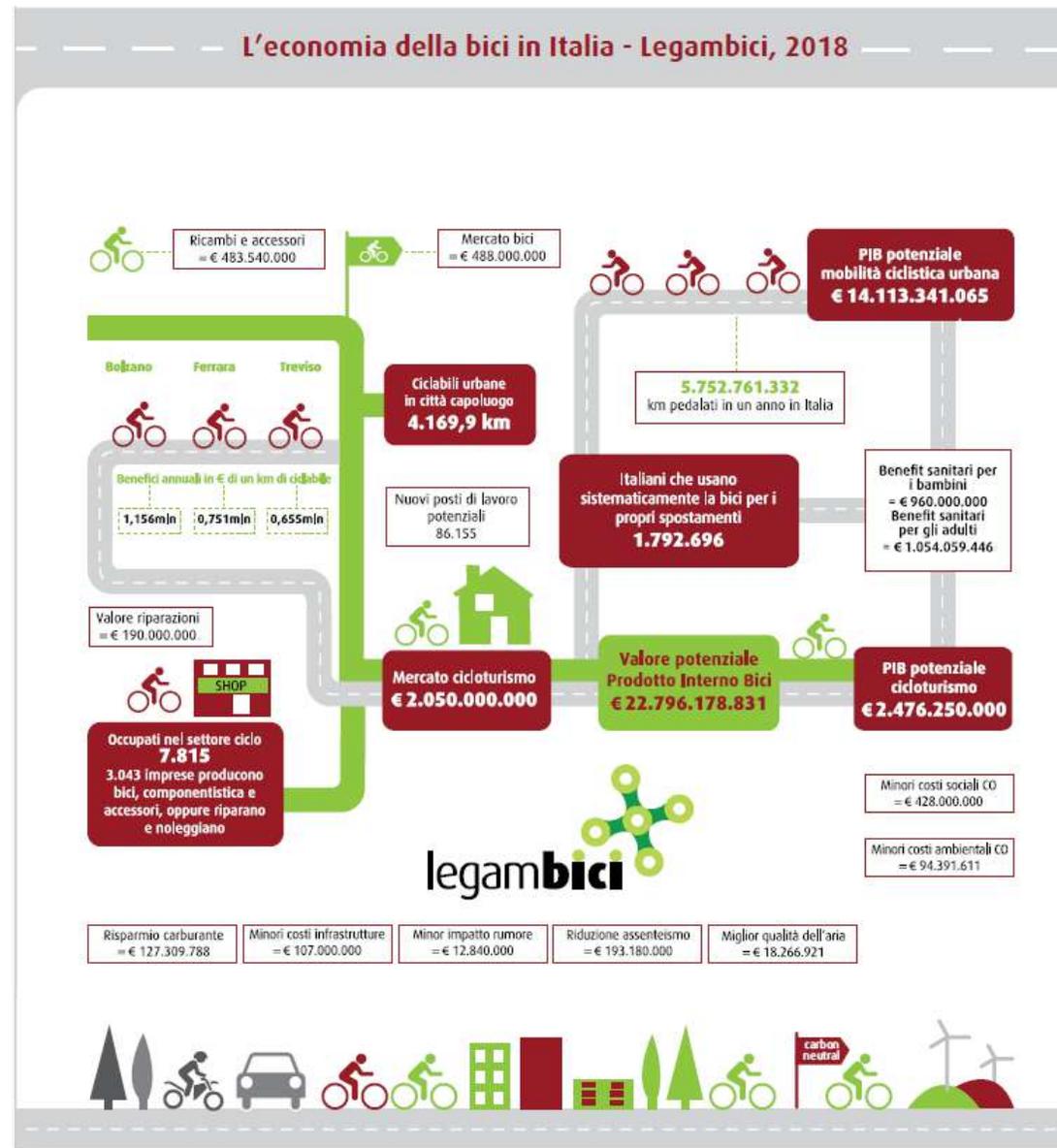
NO GRAZIE

Blue / Green economy
LA RICCHEZZA DI UN TERRITORIO

Blue green economy

La rete di connessione intercomunale per mobilità leggera Economia e bilanci

AZIONI POSSIBILI



LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura di qualità

Una visione articolata e ricca di spunti sullo sviluppo agricolo sostenibile, sulla valorizzazione e tutela delle risorse e dei prodotti locali e biologici, la sostenibilità e la qualità delle produzioni e sulle opportunità e difficoltà del settore agroalimentare rispetto alle esigenze del mercato globale

Le strategie

per promuovere le produzioni tipiche e biologiche si deve combinare sostenibilità, innovazione e la promozione della qualità

È fondamentale rafforzare il legame tra le imprese agricole e il territorio, puntando sulla valorizzazione delle specificità locali

l'adozione di tecniche di agricoltura sostenibile, l'introduzione di sistemi di coltivazione innovativi, e il miglioramento delle politiche di pianificazione territoriale potrebbero svolgere un ruolo cruciale nel preservare la qualità e la quantità di suolo agricolo disponibile

**Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

Agricoltura di qualità

Sostenibilità e Occupazione

sviluppare un'agricoltura che crei opportunità di lavoro, specialmente per i giovani, puntando sulla qualità dei prodotti agricoli, biologici e tipici, e assicurando al contempo la sicurezza alimentare e il benessere degli animali e delle piante

Agricoltura come punto strategico

riconoscere l'agricoltura come un elemento fondamentale per lo sviluppo armonico del territorio, sottolineandone l'importanza economica e l'opportunità di far restare i giovani in agricoltura, assicurando un reddito sicuro e dignitoso

Quantità o qualità???

Critica al modello agricolo che privilegia la quantità a discapito della qualità, con il rischio di abbassare gli standard produttivi e aumentare l'impiego di manodopera poco qualificata a costi molto bassi con conseguente sfruttamento dei lavoratori

La soluzione è la difesa delle eccellenze tradizionali

LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura di qualità

Valorizzazione dei prodotti tipici e biologici

Fondamentale la promozione delle produzioni di qualità, con attenzione a quelle tipiche del territorio e certificate come DOP e IGP
Il mercato globale deve essere affrontato con prodotti distintivi e di nicchia, puntando sulla qualità

Territorio e Marchio di Area

L'importanza di promuovere il territorio di produzione e la creazione di un Marchio che valorizzi le specificità locali

Il legame tra la comunità e il territorio deve essere potenziato per preservare le tradizioni agricole e garantirne la continuità

Dialogo e Collaborazione

la necessità di un dialogo tra imprese agricole, istituzioni e comunità locali per creare strategie comuni di valorizzazione delle risorse locali, promuovendo la diversificazione agricola e migliorando la qualità della vita

Agricoltura
**RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura di qualità

Politica Agricola Comunitaria (PAC) e Criticità

la nuova PAC non premia adeguatamente la qualità dei prodotti e non tutela il territorio, favorendo le grandi aziende industriali a scapito delle piccole realtà locali.

Mancanza di efficacia di un modello che non sostiene sufficientemente l'agricoltura tradizionale

Turismo e Agricoltura

L'integrazione tra agricoltura e turismo, come nel caso degli agriturismi, per promuovere i prodotti locali e biologici, creando una connessione diretta con i consumatori

Innovazione e Ricerca

Il ruolo cruciale dell'innovazione, della ricerca e della consulenza per rafforzare la competitività delle imprese agricole, in particolare quelle di nicchia

La collaborazione tra le imprese, la comunicazione attraverso eventi di alta qualità e l'innovazione agricola sono leve importanti per lo sviluppo

**Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura di qualità

Politiche di Sostegno

Le politiche agricole dovrebbero sostenere in particolare le piccole aziende agricole, quelle marginali e collinari, garantendo loro un reddito sicuro e incentivando pratiche agricole ecosostenibili.

Manutenzione del Territorio

L'agricoltura deve avere un ruolo fondamentale nella manutenzione e salvaguardia del territorio, contribuendo a prevenire l'abbandono delle zone rurali e collinari

Le aziende agricole possono essere coinvolte in attività di manutenzione come ad esempio il taglio dell'erba lungo le strade, la gestione della neve, ...

**Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Visione e Strategie per l'Agricoltura Sostenibile

- 1. Sostenibilità e Innovazione:** La combinazione di **sostenibilità** e **innovazione** è essenziale per il futuro dell'agricoltura. Le tecniche moderne, come l'agricoltura di precisione, l'uso di energie rinnovabili per l'irrigazione e la gestione dei rifiuti agricoli, e l'introduzione di sistemi di coltivazione innovativi (ad esempio, agroecologia, permacultura, agricoltura biologica) sono fondamentali per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la **resilienza** delle colture agli eventi climatici estremi. Inoltre, queste pratiche permettono di ottenere prodotti più sani e di qualità superiore, sempre più apprezzati dal mercato
- 2. Valorizzazione delle Produzioni Locali e Biologiche:** È fondamentale per le aziende agricole puntare sulla valorizzazione delle **produzioni tipiche** locali e biologiche, che rispondono a una domanda crescente da parte dei consumatori più attenti alla qualità e alla sostenibilità. L'introduzione di etichette di qualità, come **DOP**, **IGP**, e **BIO**, rappresenta un elemento di forte attrazione per il mercato, oltre a essere un'opportunità di differenziazione rispetto ai prodotti standardizzati.

Agricoltura
**RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

Visione e Strategie per l'Agricoltura Sostenibile

- 3. Legame tra Imprese Agricole e Territorio:** Il rafforzamento del legame tra le imprese agricole e il territorio è cruciale per garantire una crescita sostenibile. Il territorio, con le sue caratteristiche geografiche, culturali e storiche, è un elemento distintivo che deve essere promosso attraverso il concetto di agricoltura territoriale. Ad esempio, ogni zona ha le sue peculiarità in termini di clima, suolo, e tradizioni agricole che possono essere utilizzate come leva per differenziare e promuovere i prodotti locali. Questo aiuta non solo a tutelare la biodiversità, ma anche a mantenere in vita tradizioni agricole che costituiscono il cuore culturale di una regione.
- 4. Tecniche di Agricoltura Sostenibile:** L'adozione di tecniche di agricoltura sostenibile è imprescindibile per ridurre l'impatto ambientale delle attività agricole. Questo include:
 - Uso responsabile dell'acqua e delle risorse naturali.
 - Rotazione delle colture, per evitare il sovrasfruttamento del suolo.
 - Utilizzo di fertilizzanti e pesticidi naturali o di minore impatto ambientale.
 - Adottare pratiche che proteggano la biodiversità e migliorino la salute del suolo.

In questo contesto, le tecnologie per la gestione intelligente delle risorse, come i sistemi di irrigazione a goccia o i sistemi di monitoraggio del suolo, rappresentano un passo importante verso un'agricoltura più efficiente e sostenibile.

LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura
RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO

Visione e Strategie per l'Agricoltura Sostenibile

- 5. Politiche di Pianificazione Territoriale:** Un'altra strategia fondamentale è l'introduzione di **politiche di pianificazione territoriale** che possano favorire la **protezione delle terre agricole** e ridurre la pressione dell'urbanizzazione sul suolo agricolo. Tali politiche dovrebbero incentivare l'**agricoltura urbana**, la **restaurazione dei terreni degradati** e la creazione di **aree protette** destinate all'agricoltura. La pianificazione del territorio deve essere armonizzata con le politiche agricole, per garantire che la crescita economica non comprometta la qualità e la disponibilità delle terre agricole
- 6. Opportunità e Difficoltà del Settore Agroalimentare nel Mercato Globale:** Le **sfide globali**, come il cambiamento climatico, le fluttuazioni dei prezzi delle materie prime e le richieste di una crescente sicurezza alimentare, mettono sotto pressione il settore agroalimentare. Tuttavia, queste sfide sono anche **opportunità** per le imprese agricole che possono diversificare le proprie produzioni, investire in qualità e innovazione, e connettersi ai mercati globali attraverso il commercio di prodotti tipici, biologici e a chilometro zero.

LA GRONDA



NO GRAZIE

Visione e Strategie per l'Agricoltura Sostenibile

Le Opportunità di Mercato:

Il mercato globale sta mostrando una crescente attenzione ai **prodotti biologici e di qualità**, sostenuti dalla domanda di consumatori più consapevoli. In particolare, i **consumatori europei e americani** sono sempre più propensi a scegliere prodotti che provengono da pratiche agricole **sostenibili**, biologiche e che promuovano il benessere animale. Le **certificazioni di qualità**, come quelle biologiche o le certificazioni legate al benessere animale, sono strumenti chiave per le aziende agricole che desiderano conquistare questi mercati

Le Difficoltà del Settore Agroalimentare:

Tuttavia, il settore agroalimentare affronta alcune difficoltà legate a:

- Pressioni economiche** derivanti dalla competizione globale, soprattutto dai paesi con bassi costi di produzione.
- Difficoltà di accesso al credito** per le piccole imprese agricole che desiderano innovare o espandersi.
- Incertezze climatiche** che influenzano la produttività agricola e che richiedono investimenti in tecnologie di adattamento.
- La **necessità di regolamentazioni chiare** che possano supportare pratiche agricole sostenibili a livello europeo e internazionale.

Agricoltura
**RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO**

LA GRONDA



NO GRAZIE

Agricoltura

 RICCHEZZA DI
UN
TERRITORIO

Per promuovere un'agricoltura di qualità e sostenibile, è necessario un approccio multidimensionale che combini l'innovazione tecnologica con il rispetto per le tradizioni locali

Le strategie agricole che puntano sulla sostenibilità, la valorizzazione dei prodotti biologici e tipici, e la protezione del territorio possono rappresentare una risposta alle sfide globali, contribuendo al benessere delle comunità rurali, alla protezione del paesaggio e alla creazione di nuove opportunità economiche nel settore agroalimentare

LA GRONDA



NO GRAZIE

turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-così-importante.html>

Il turismo sostenibile

Il **turismo sostenibile** è un nuovo modo di viaggiare e una **valida alternativa alle classiche destinazioni turistiche**, che privilegia la scoperta dei territori e si pone come obiettivo di limitare il più possibile l'impatto sull'ambiente, favorendo la conoscenza diretta di nuove **culture**, tradizioni, comunità locali e contesti naturalistici di grande interesse.

In questi ultimi anni, sono sempre di più i turisti che scelgono il **turismo sostenibile** per organizzare viaggi ed esperienze in tutto il mondo e sicuramente questo nuovo approccio, più etico e responsabile, sarà in ulteriore forte crescita ed espansione anche in futuro

Gli **obiettivi principali** sono la riduzione dell'impatto delle attività turistiche sull'ambiente e le persone, e la salvaguardia dei territori sia dal punto di vista naturalistico, sia sociale ed economico.

Per ottenere risultati ottimali è necessario applicare i **tre principi fondamentali su cui si basa il turismo sostenibile**:

- 1) **la protezione dell'ambiente** e delle sue caratteristiche
- 2) **la tutela del patrimonio** artistico, culturale e tradizionale dei luoghi di destinazione e l'adozione di un approccio che **incentivi la crescita di progetti sostenibili**
- 3) **l'inclusione sociale, la condivisione del benessere economico e la creazione di opportunità di lavoro** a condizioni adeguate e vantaggiose

LA GRONDA



NO GRAZIE

**turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-così-importante.html>

Il turismo sostenibile

forme di turismo sostenibile

Turismo e territorio

Attraverso la riscoperta del profondo legame che lega **turismo e territorio**, l'attività turistica ha acquistato un inestimabile **valore di conoscenza reciproca**, che produce crescita economica e sociale con un maggiore coinvolgimento e interesse sia da parte degli abitanti locali sia dei turisti, che diventano sempre più consapevoli e responsabili del proprio impatto sulle località visitate e sulla vita delle persone

Turismo di prossimità

Il **turismo di prossimità** ha visto una crescita esponenziale, in particolare negli ultimi anni. Questo nuovo modo di viaggiare ed esplorare i territori si è rivelato un'occasione imperdibile per guardare **luoghi consueti o insoliti e poco conosciuti** con occhi diversi e più interessati a capirne le caratteristiche e tipicità

Turismo esperienziale

Viaggiare senza rimanere spettatori passivi è un'opportunità per arricchirsi di nuove conoscenze da portare con sé per sempre, anche una volta tornati a casa. L'obiettivo del **turismo esperienziale** è offrire una **vera scuola di vita**, in cui provare, sperimentare e imparare direttamente dalle persone del luogo tecniche artigianali e manuali in modo interattivo e coinvolgente

LA GRONDA



NO GRAZIE

turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-così-importante.html>

Il turismo sostenibile

forme di turismo sostenibile

Turismo naturalistico

La natura è sempre il luogo ideale, dove **ritrovare il proprio benessere e liberarsi dallo stress** e dai ritmi della vita quotidiana. Il **turismo naturalistico** è una vera palestra di libertà, in cui dimenticare gli impegni per ritrovare il piacere di muoversi, camminare, esplorare e lasciarsi incantare dall'infinita bellezza di paesaggi unici e davvero indimenticabili.

Turismo emozionale

Viaggiare in modo sostenibile regala sempre emozioni straordinarie. Il **turismo emozionale** mette in **connessione la parte più intima e profonda dell'animo dei viaggiatori**, attraverso esperienze che coinvolgono le emozioni, l'immaginazione e i desideri più inconsci. Il viaggio si trasforma così in un **percorso introspettivo da vivere pienamente**, in solitaria e in spazi poco affollati, dove sia possibile seguire i propri ritmi e sentirsi liberi di esprimere i propri sentimenti

Turismo enogastronomico

Il **turismo enogastronomico** si propone di avvicinare i turisti direttamente ai processi di produzione e raccolta dei prodotti, fino a **renderli protagonisti dei processi di trasformazione delle materie prime**, generando un ritorno economico considerevole per gli abitanti e le aziende, che saranno più propensi a sviluppare progetti sostenibili in agricoltura, ma anche a livello turistico e nella cura e manutenzione del paesaggio

LA GRONDA



NO GRAZIE

turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-così-importante.html>

Il turismo sostenibile

I vantaggi del turismo sostenibile

I vantaggi che il turismo sostenibile permette di apprezzare riguardano sia i turisti, che possono godere di un'esperienza di viaggio indimenticabile, sia le popolazioni locali e le attività turistiche che ricevono un ritorno economico molto interessante, oltre a garantire la permanenza in un ambiente più sano e, soprattutto, avere l'occasione unica di far conoscere e apprezzare i molteplici aspetti della propria cultura

Promuove la conoscenza e la salvaguardia del territorio

La **conservazione e la conoscenza del territorio** sono essenziali per il turismo sostenibile, perché consentono di valorizzare le caratteristiche ambientali e prevenire la distruzione di habitat importanti per la biodiversità e la proliferazione di [alberi](#), piante e specie animali

Supporta e valorizza le culture, le comunità e le tradizioni locali

La **diffusione delle buone pratiche di turismo sostenibile** contribuisce in modo significativo al benessere delle comunità e ne valorizza gli aspetti culturali, artistici, storici e tradizionali in un percorso di crescita, che assicura lavoro di qualità e attira interessi economici e finanziamenti importanti per le aree interessate, stimolando gli abitanti a trovare soluzioni sempre nuove per promuovere il proprio territorio

Diffonde stili di vita sostenibili

La creazione di **strutture turistiche e ricettive ecocompatibili** e che adottano soluzioni per la riduzione degli sprechi e dei rifiuti, rende più consapevoli i turisti di quanto le più piccole azioni quotidiane possano incidere in modo significativo sull'ambiente e le risorse naturali

LA GRONDA



NO GRAZIE

**turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-così-importante.html>

Il turismo sostenibile

I vantaggi del turismo sostenibile

Sviluppa progetti a lungo termine

Rispetto ad altre forme di turismo, **il turismo sostenibile punta a creare situazioni di benessere e lavoro a lungo termine**, coinvolgendo imprese, turisti e autorità governative locali e nazionali in programmi di promozione e sviluppo anche per le generazioni future.

5. Offre servizi di qualità

La **qualità dei servizi turistici** offerti gioca un ruolo fondamentale nel turismo sostenibile. Ai turisti viene proposta una **selezione mirata di servizi e prodotti** con la garanzia che verranno sempre erogati ai massimi livelli, ad esempio, scegliendo di offrire cibi biologici e a chilometro zero e la possibilità di effettuare escursioni sul territorio per imparare a conoscerlo nei suoi aspetti più peculiari.

6. Finanziamenti Europei per le attività di turismo sostenibile

Nel 2021, il **Parlamento Europeo** ha messo a punto la **Strategia UE per il Turismo Sostenibile**, che contiene un piano dettagliato di linee guida per il finanziamento dei progetti di turismo sostenibile nei Paesi dell'Unione Europea, riguardanti la digitalizzazione, l'implementazione di impianti alimentati con **energie rinnovabili** e l'efficientamento dei consumi idrici

<https://www.equotube.it/blog/post/turismo-sostenibile-cos-e-e-perche-oggi-e-cos-importante.html>

Il turismo sostenibile

LA GRONDA



NO GRAZIE

turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Come fare turismo sostenibile

alcune semplici regole alla portata di tutti:

- Scegliere di alloggiare in strutture **eco-friendly**, realizzate con materiali naturali e dotate di energie rinnovabili
- Privilegiare i ristoranti tipici e i prodotti biologici a chilometro zero.
- Utilizzare la mobilità sostenibile, come mezzi pubblici, biciclette e **bike** sharing, o camminare
- Rispettare l'ambiente durante le **escursioni** e limitare l'uso della plastica.
- Rispettare le abitudini e le usanze locali, accettando di non potersi comportare come a casa propria, a prescindere dalle aspettative iniziali e dal costo del viaggio
- Entrare in contatto con la comunità locale

LA GRONDA



NO GRAZIE

Biodiversità → un motore del turismo

NUMEROSE FIERE E SAGRE
distribuite territorialmente e
temporalmente

INDISPENSABILE:

- Coordinamento
- Comunicazione

CALENDARIO
condiviso e concordato

**Turismo
religioso
culturale
enogastronomico**

Salumi formaggi miele
peperoni cipolla piattina
cardo bianco tinca gobba
Asparago ravanello lungo ciliegie
pomodoro costoluto susina purin antichi
mais grissino rubatà coniglio grigio
amarene patate porro lungo zucche
ciapinabò uva cari anguilla razza bovina
piemontese menta galucio 'd cher

vini come il Freisa di Chieri, Albugnano
Nebbiolo, Malvasia di Castelnuovo Don
Bosco, Bonarda

presidi Slow Food

**COSA FARE
SUL
TERRITORIO**

**turismo
sostenibile
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**

La città
di Chieri

Abbazia di
Vezzolano
lago di Arignano
Marentino

via
Franchigena

le bellezze storico
monumentali e
ambientali di
Torino e della
collina torinese

Castelnuovo luogo
di culto patria
d'arte e storia

Il turismo sostenibile

LA GRONDA



NO GRAZIE

turismo sostenibile
LA RICCHEZZA DI UN TERRITORIO

il Distretto del Cibo

Il Distretto del Cibo del Chierese-Carmagnolese è nato **in sinergia con diverse realtà** che hanno collaborato per costituirlo in associazione. Hanno preso parte al progetto: **amministrazioni locali, associazioni dei produttori, operatori del settore agroalimentare, associazioni di categoria, enti formativi e culturali** del territorio del Distretto del Cibo del Chierese-Carmagnolese



<https://www.distrettodelcibochiersecarmagnolese.it/il-distretto-del-cibo-del-chierese-e-carmagnolese/>

MAESTRI DEL GUSTO

Il progetto Maestri del Gusto di Torino e provincia nasce nel 2002 grazie alla Camera di commercio di Torino, al suo Laboratorio Chimico e a Slow Food, che proprio dal Piemonte ha saputo **condurre a livello internazionale l'ambiziosa e coraggiosa battaglia per un cibo «buono, pulito e giusto»**. Valori che questo territorio ha fatto suoi da tempo, concretizzandoli in una tradizione agroalimentare ampia e qualificata

Il paesaggio è il territorio insieme alle persone

L'obiettivo dell'Associazione è promuovere lo sviluppo territoriale, l'integrazione, la coesione e la sicurezza alimentare, ma soprattutto salvaguardare e far conoscere il paesaggio rurale grazie alle eccellenti attività agricole e agroalimentari che lo abitano. Si tratta di un territorio capace di esprimere eccellenze nell'ambito delle differenti filiere, dalle produzioni orticole, a quelle frutticole, a quelle animali ed a quelle vitivinicole. Elemento distintivo è la ricchezza di produzioni di qualità.

La varietà è il frutto di un territorio che fa della diversità del paesaggio, delle filiere, della storia e delle competenze un fattore di forza



Blue green economy

LA GRONDA



NO GRAZIE

Una industria che sappia integrarsi con il territorio gestione aziendale sostenibile

La **gestione aziendale sostenibile**
è un approccio che integra

l'innovazione
la sostenibilità

LAVORI
IN
CORSO

STIAMO LAVORANDO
PER VOI

mira a rafforzare il posizionamento "green" dell'azienda sul mercato

L'adozione di strategie sostenibili in azienda non solo migliora la reputazione e il vantaggio competitivo, ma consente anche di rispondere alle sfide sociali e ambientali in modo responsabile, creando nuove opportunità di valore

Integrazione dell'Innovazione con la Sostenibilità

Un percorso strutturato che integra l'innovazione con la sostenibilità permette alle imprese di distinguersi nel mercato, in particolare attraverso il **riciclo dei materiali**, l'**ecodesign** dei prodotti, e l'**adozione di tecnologie a basso impatto ambientale**

Questo processo di integrazione si concentra su tre aspetti principali della sostenibilità:

- 1. Economica:** promuovere efficienza e competitività attraverso l'adozione di modelli di business più sostenibili e la gestione responsabile delle risorse
- 2. Ambientale:** ridurre l'impatto ecologico, migliorare la circolarità e promuovere pratiche di ecodesign
- 3. Sociale:** migliorare il benessere della comunità, garantire il rispetto dei diritti umani, e coinvolgere attivamente gli stakeholder

gestione
aziendale
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

LA GRONDA



NO GRAZIE

Una industria che sappia integrarsi con il territorio
gestione aziendale sostenibile

PIANIFICAZIONE STRATEGICA PER LA SOSTENIBILITÀ

Un **audit di sostenibilità** è fondamentale per mappare la situazione dell'azienda

- ❑ **Mappare lo stato di fatto** rispetto a temi chiave come la gestione della catena di fornitura, gli impatti ambientali e la circolarità del - produttivo
- ❑ **Definire un benchmark** rispetto ai concorrenti, per identificare buone pratiche e aree di miglioramento
- ❑ **Valorizzare le azioni sostenibili** attraverso una comunicazione mirata, sia delle pratiche già in atto che di quelle pianificate
- ❑ **Progettare nuovi prodotti** con un'attenzione particolare alla sostenibilità e al ciclo di vita del prodotto

Temi e Aree di Miglioramento

- ❑ **Catena di fornitura** - valutare la sostenibilità dei fornitori e dei materiali utilizzati, migliorando la trasparenza e riducendo gli impatti negativi
- ❑ **Impatto ambientale** - monitorare gli impatti derivanti dalla produzione e dall'uso dei prodotti, riducendo le emissioni di CO2, il consumo di risorse naturali, e promuovendo la gestione dei rifiuti
- ❑ **Circularità** - favorire l'economia circolare, dove i materiali vengono riutilizzati e riciclati, riducendo il ciclo di vita del prodotto al minimo impatto possibile
- ❑ **Innovazione di prodotto** - sviluppare soluzioni innovative che siano rispettose dell'ambiente, attraverso l'utilizzo di tecnologie a basso impatto e materiali eco-compatibili

gestione
aziendale
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Una industria che sappia integrarsi con il territorio gestione aziendale sostenibile

LA GRONDA



NO GRAZIE

Coinvolgimento degli Stakeholder - cruciale per il successo di una strategia di sostenibilità

- ❑ **Comunicazione esterna** - migliorare la trasparenza nella comunicazione delle buone pratiche adottate
- ❑ **Collaborazione interna** - sensibilizzare i collaboratori e i dipendenti attraverso formazione e incentivi
- ❑ **Rapporto con la comunità locale** - sviluppare relazioni solide e positive con la comunità, che possono favorire l'adozione di pratiche sostenibili e migliorare l'immagine dell'impresa

Miglioramenti e Obiettivi per la Sostenibilità - per migliorare ulteriormente la performance

- 1. Rafforzare l'immagine di sostenibilità ambientale** dei prodotti attraverso azioni di marketing e comunicazione che evidenziano le caratteristiche green dei prodotti
- 2. Perfezionare il ciclo produttivo** per ridurre gli impatti ambientali e ottimizzare l'uso delle risorse
- 3. Definire l'impatto economico e ambientale** in modo oggettivo, usando indicatori misurabili per comunicare concretamente l'impegno per la sostenibilità
- 4. Misurare e monitorare la sostenibilità aziendale** è oggi una leva strategica per ridurre costi, consumi e rispondere alle crescenti aspettative di clienti e stakeholder

gestione
aziendale
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

LA GRONDA



NO GRAZIE

Una industria che sappia integrarsi con il territorio gestione aziendale sostenibile

Integrazione dei Temi ESG (Environmental, Social, Governance)

Integrando i temi **ESG** (ambientali, sociali e di governance) nella strategia aziendale, le imprese possono contribuire agli **Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs)** fissati dalle **Nazioni Unite per il 2030**

SDGs rilevanti includono:

- ❑ **Obiettivo 9 (Industria, innovazione e infrastrutture)** - promuovere l'innovazione sostenibile e infrastrutture eco-compatibili.
- ❑ **Obiettivo 12 (Consumo e produzione responsabili)** - adottare modelli di produzione che riducano l'impatto ambientale
- ❑ **Obiettivo 13 (Agire per il clima)** - ridurre le emissioni e sostenere iniziative di adattamento ai cambiamenti climatici

Un'azienda che **integra innovazione e sostenibilità** nella propria strategia può ottenere un vantaggio competitivo duraturo, favorendo una crescita sostenibile e migliorando la propria reputazione sul mercato

La chiave del successo risiede nella capacità di **monitorare e migliorare costantemente** l'impatto ambientale e sociale, rendendo la sostenibilità una leva strategica per il futuro del business (**Bilancio di sostenibilità**)

gestione
aziendale
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO

Blue green economy



LAVORI
IN
CORSO

STIAMO LAVORANDO
PER VOI

Settore terziario avanzato (Quaternario) - il suo Ruolo

- ❑ Si distingue per il suo focus sul **lavoro intellettuale** e **le competenze specialistiche**
- ❑ Si basa su attività di **tecnologia dell'informazione, mass media, ricerca e sviluppo e servizi basati sulla conoscenza**, come consulenza, formazione, pianificazione finanziaria, blogging, progettazione e innovazione tecnologica
- ❑ Ha visto l'emergere di **nuove tecnologie che hanno creato filiere economiche completamente nuove**, come quelle legate al web, all'informatica e all'ict (information and communication technologies), che sono oggi il motore di gran parte dell'economia globale

Il settore dei servizi informatici legati al web e alle nuove tecnologie emerso nei primi anni '90 ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo della new economy, particolarmente a partire dagli anni 2000

Questo settore ha visto una rapida crescita grazie alla diffusione di Internet, alla rivoluzione delle tecnologie digitali e alla crescente domanda di soluzioni innovative per la comunicazione, la gestione dei dati, e lo sviluppo di servizi online

LA GRONDA



NO GRAZIE

**Terziario
avanzato
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO**



LA GRONDA



COMUNICAZIONE INFORMAZIONE



LA GRONDA



**COMUNICAZIONE
INFORMAZIONE**



LA GRONDA



AZIONI



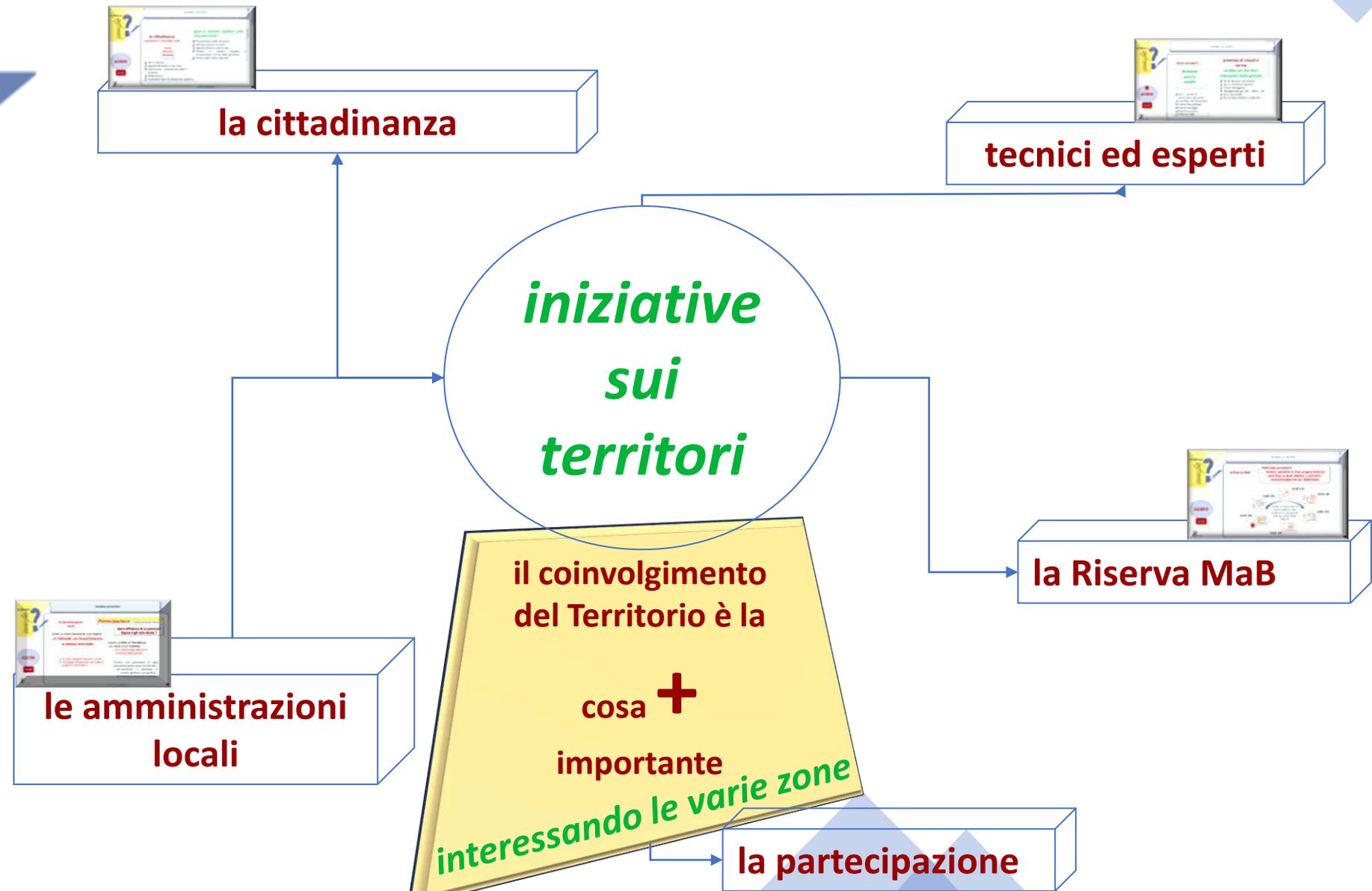
servono azioni concrete di analisi e presa di coscienza

LE ASSOCIAZIONI - IL COORDINAMENTO DEVONO FARSI CARICO DI UN MOVIMENTO DI OPINIONE

LA GRONDA



AZIONI





la cittadinanza

Incontriamo la Comunità Locale

*Eventi
laboratori
workshop*

*agire in maniera capillare sulle
comunità locali*

- Presentazione della situazione
- Calendarizzazione incontri
- Approfondimenti step by step
- Chiarire in maniera semplice e comprensibile i termini della questione
- Partire dalle criticità sollevate

- info ai cittadini
- approfondimento sui vari temi
- tavoli tecnici - momento di analisi e proposte
- Mobilitazione
- momento finale manifestazione pubblica

AZIONI

azioni



iniziative sui territori

la cittadinanza
Incontriamo la Comunità Locale

*Promuovere
gruppi di
lavoro*

*la collina si propone
far conoscere il territorio
far crescere sensibilità*

- Raduni ciclistici
- I sentieri della collina
- Info point mobile sul territorio seguendo le manifestazioni e non solo: fiere – sagre - mercati

Contattare e coinvolgere il tessuto sociale

- Proloco
- Associazioni / Terzo Settore
- Asl
- Agricoltori – associazioni di categoria
- Imprenditori Non Agricoli
- Imprenditori turistici
- Gruppi Giovanili

- agli abitanti**
- ai torinesi**

- Sensibilizzazione giovani**
- Scopriamo il nostro territorio
 - Come vedi il tuo futuro





iniziative sui territori

tecnici ed esperti

*Richiesta
parere
analisi*

**presenza di vincoli e
norme**

*verifica sui Territori
interessati dalla gronda*

- Asl 5 - servizio di prevenzione alla salute
- Ente Parco Po Piemontese
- Esperti idro geologici
- Esperti paesaggio
- Esperti economia
- Referenti MaB

- Siti di Interesse Comunitario
- Zone a Protezione Speciale
- Vincoli Paesaggistici
- Obbligatorietà per VAS – VINCA - VIA
- Rete natura2000
- Riserva MaB UNESCO «CollinaPo»

AZIONI

azioni



iniziative sui territori

le amministrazioni
locali

Partecipazione - quale percorso futuro ?

**siamo all'interno di un percorso?
Oppure è già tutto deciso ?**

Studio su visioni alternative a pari dignità
**si richiede un investimento
e azioni concrete**

incarico a META di 700.000€ per
uno studio di pre fattibilità

➤ **Per valutare/giustificare la
necessità della gronda**

- lo stesso impegno finanziario sul TPL
- Un impegno di spesa per uno studio di progresso «alternativo»

Occorre una operazione di regia
partecipata (governance territoriale)

- coordinare e analizzare in
maniera globale le prospettive
- individuare proposte condivise

AZIONI

azioni



iniziative sui territori

le amministrazioni locali

La pianificazione complessiva della mobilità sul territorio

chiediamo incontri periodici e strutturati sul PUMS

contatti capillari con le Amministrazioni Locali del Territorio

Contatti In corso:

- **Gassino**
- **S Raffaele**
- **Pavarolo**
- **Montaldo**
- **Pino Torinese**
- **Chieri**

Contattare gli amministratori del territorio interessato da MaB/gronda

il problema di viabilità in alcune aree va affrontato

Ricerca di soluzioni: diminuzione del flusso di traffico tramite:

- riduzione dello spostamento merci grazie a gestione intelligente e un modello produttivo alternativo incentrato sul locale
- il TPL
- ricerca di soluzioni il meno impattanti possibili x fluidificare il traffico sulla base della viabilità esistente

AZIONI

azioni

Documentazione a disposizione delle realtà territoriali



le amministrazioni
locali

**La pianificazione complessiva
della mobilità sul territorio**

**chiediamo incontri periodici e
strutturati sul PUMS**

**contatti capillari con le
Amministrazioni Locali
del Territorio**

Contatti In corso:

- **Gassino**
- **S Raffaele**
- **Pavarolo**
- **Montaldo**
- **Pino Torinese**
- **Chieri**

Contattare *gli*
amministratori del territorio
interessato da MaB/gronda

il problema di viabilità in alcune aree va affrontato

Ricerca di soluzioni: diminuzione del flusso di traffico tramite:

- riduzione dello spostamento merci grazie a gestione intelligente e un modello produttivo alternativo incentrato sul locale
- il TPL
- ricerca di soluzioni il meno impattanti possibili x fluidificare il traffico sulla base della viabilità esistente

Porre la documentazione a disposizione delle realtà territoriali

AZIONI

azioni

LA GRONDA



iniziative sui territori

le amministrazioni
locali

PROPOSTA

Le valutazioni di impatto e sostenibilità ambientale diventino ulteriormente vincolanti integrando nella stima i costi ambientali derivanti dalle opere e assoggettandone la realizzazione

esattamente come avviene per i costi economici che devono risultare coperti per la realizzazione delle opere

altrimenti si continuerà a ragionare sulla singola opera non lavorando mai sulla visione complessiva

AZIONI

azioni





CHIEDIAMO ALLE ISTITUZIONI IL CORAGGIO DI SCEGLIERE

le amministrazioni
locali

IL CASO STUDIO : Bologna Città 30 - dalla protesta al cambiamento

I primo anno di Bologna Città 30 consegna un bilancio che vede in forte calo il numero delle persone decedute sulla strada, quasi dimezzate (10, il 49% in meno), toccando su base annua il minimo storico dal 2013 a oggi

Calano gli incidenti stradali (di oltre il 13%) e i feriti (di poco più dell'11%), con miglioramenti ancora più consistenti sulle radiali (che superano, rispettivamente, il -16% e il -19%). Diminuiscono fortemente gli incidenti più gravi (-31%), classificati dal 118 con "codice rosso". Si rafforza il calo del traffico veicolare (-5%) e si abbassa l'inquinamento più legato al traffico urbano (-29%). È un vero e proprio boom per l'utilizzo del bike sharing (+69%) e del car sharing (+44%) e per i viaggi sul Servizio Ferroviario Metropolitano nell'area urbana di Bologna (+31%), mentre aumentano in modo significativo gli spostamenti in bicicletta (+10%). Gli spostamenti coi mezzi pubblici su gomma e gli abbonati TPER risultano stabili rispetto al 2023 e in aumento rispetto al 2022.

principali indicatori, diretti e di contesto, del primo anno di (partita il 16 gennaio 2024), che si pone come obiettivi principali proprio il miglioramento della sicurezza stradale e l'aumento della mobilità sostenibile

AZIONI

azioni



iniziative sui territori

la Riserva MaB

Dalle slide precedenti
rendere operative le linee programmatiche
della Riserva MaB UNESCO «CollinaPo»
COINVOLGIMENTO del TERRITORIO

AZIONI

azioni

SLIDE 192



SLIDE 193



SLIDE 191

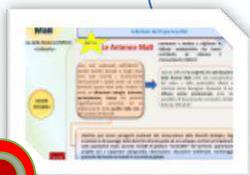


SLIDE 194



Contatto e conoscenza con
territori MaB in Italia
Condivisione salvaguardia
delle peculiarità MaB
UNESCO

SLIDE 196



SLIDE 195





iniziative sui territori

la partecipazione

alcune delle principali azioni che possono essere intraprese per attivare una partecipazione reale ed efficace

1. Incontriamo la Comunità Locale

Il punto di partenza è il coinvolgimento diretto delle **comunità locali**. Agire in maniera **capillare** significa entrare in contatto con i cittadini, sensibilizzandoli e facendoli partecipare attivamente al processo di pianificazione e gestione del territorio

Informazione ai cittadini

Offrire informazioni chiare e accessibili su temi legati alla **sostenibilità**, alla **mobilità leggera**, alla **valorizzazione del patrimonio locale** e alla **biodiversità**

Approfondimenti sui vari temi

Organizzare incontri tematici, seminari e conferenze su argomenti specifici, come la protezione del paesaggio, l'agricoltura sostenibile, il cicloturismo, e la gestione dei sentieri

Tavoli tecnici

Creare **momenti di analisi e proposte** attraverso tavoli di lavoro aperti ai cittadini, alle associazioni e agli esperti, per discutere soluzioni pratiche e condividere idee su come migliorare il territorio

Mobilitazione

Coinvolgere la comunità in attività pratiche come il **monitoraggio del territorio**, la **manutenzione dei sentieri**, o la **piantumazione di alberi**, per promuovere un senso di responsabilità collettiva

Manifestazione pubblica finale

Organizzare eventi pubblici dove vengano presentati i risultati delle iniziative, delle analisi, e delle proposte emerse durante il percorso partecipativo. Un momento di visibilità che coinvolga la cittadinanza e le autorità locali

AZIONI

azioni



la partecipazione

alcune delle principali azioni che possono essere intraprese per attivare una partecipazione reale ed efficace

2. La Collina Si Propone

Il concetto di “**far conoscere il territorio**” e di “**far crescere la sensibilità**” implica un'azione educativa che vada oltre la semplice informazione

Far conoscere il territorio

Organizzare visite guidate, escursioni, o eventi che permettano ai cittadini di scoprire le bellezze naturali, storiche e culturali del territorio. Creare una **mappa interattiva** dei percorsi ciclabili, pedonali e naturalistici per facilitare l'accesso e promuovere un turismo responsabile

Sensibilizzare sulla qualità del paesaggio

Promuovere campagne di sensibilizzazione sui benefici ambientali, sociali ed economici di una **gestione sostenibile** del territorio, evidenziando il valore del patrimonio naturale e della biodiversità

3. Il Ruolo dei Tecnici ed Esperti

I tecnici e gli esperti giocano un ruolo fondamentale nell'**analisi e nelle proposte** per il miglioramento del territorio. La loro expertise è indispensabile

Richiedere pareri e analisi

Organizzare momenti di confronto tra amministrazioni locali, tecnici e cittadini per esaminare le problematiche e proporre soluzioni concrete.

Valutare la fattibilità

delle proposte legate alla sostenibilità ambientale e alla valorizzazione del territorio

Sostenere la pianificazione e la progettazione

di interventi sul territorio, in modo che siano scientificamente validi e rispondano alle esigenze della comunità

AZIONI

azioni



la partecipazione

alcune delle principali azioni che possono essere intraprese per attivare una partecipazione reale ed efficace

4. La Governance Territoriale e la Pianificazione Complessiva

Per un'efficace gestione del territorio, è necessaria una regia partecipata, che coordini le diverse attività e promuova la collaborazione tra i vari attori locali (comuni, imprese, associazioni, cittadini)

❑ **Coordinare le prospettive**

Creare una visione comune del futuro del territorio, basata su obiettivi condivisi da tutti gli attori coinvolti

❑ **Individuare proposte condivise**

Lavorare insieme per elaborare soluzioni che rispondano ai bisogni delle comunità locali, della natura e dell'economia

❑ **Pianificazione complessiva della mobilità**

Sviluppare una pianificazione integrata della mobilità che comprenda reti di sentieri, ciclabili, e altre forme di trasporto sostenibile, in modo da ridurre l'uso dell'automobile e migliorare la qualità dell'aria e la sicurezza dei cittadini

5. Rendere Operative le Linee Programmatiche della Riserva MaB UNESCO "CollinaPo"

La **Riserva MaB (Man and the Biosphere)**, riconosciuta dall'UNESCO, è una straordinaria opportunità per promuovere il **sostenibile sviluppo del territorio**, attraverso pratiche di conservazione, educazione e sviluppo economico

❑ **Promuovere la partecipazione della comunità locale**

alla gestione della Riserva, utilizzando la rete di **ambasciatori locali** e tecnici esperti

❑ **Valorizzare le risorse naturali e culturali**

attraverso il **turismo sostenibile**, l'agricoltura biologica e il cicloturismo

❑ **Monitorare e tutelare la biodiversità**

attraverso attività di ricerca e educazione ambientale, come la creazione di percorsi di sensibilizzazione

AZIONI

azioni



iniziative sui territori

la partecipazione

alcune delle principali azioni che possono essere intraprese per attivare una partecipazione reale ed efficace

Le iniziative sul territorio, in particolare quelle che promuovono la **partecipazione attiva della cittadinanza, sono cruciali** per il successo di progetti legati alla sostenibilità e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale

La **governance territoriale partecipata** deve essere il motore di un processo collettivo che, attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti, crei una **visione condivisa e concreta** per la gestione del territorio, rendendo il processo decisionale trasparente, inclusivo e orientato alla crescita sostenibile.

AZIONI



azioni

GRAZIE PER L'ATTENZIONE
siamo in attesa del vostro contributo



PER OSSERVAZIONI CONTRIBUTI
ASSOCIAZIONE IL TUO PARCO

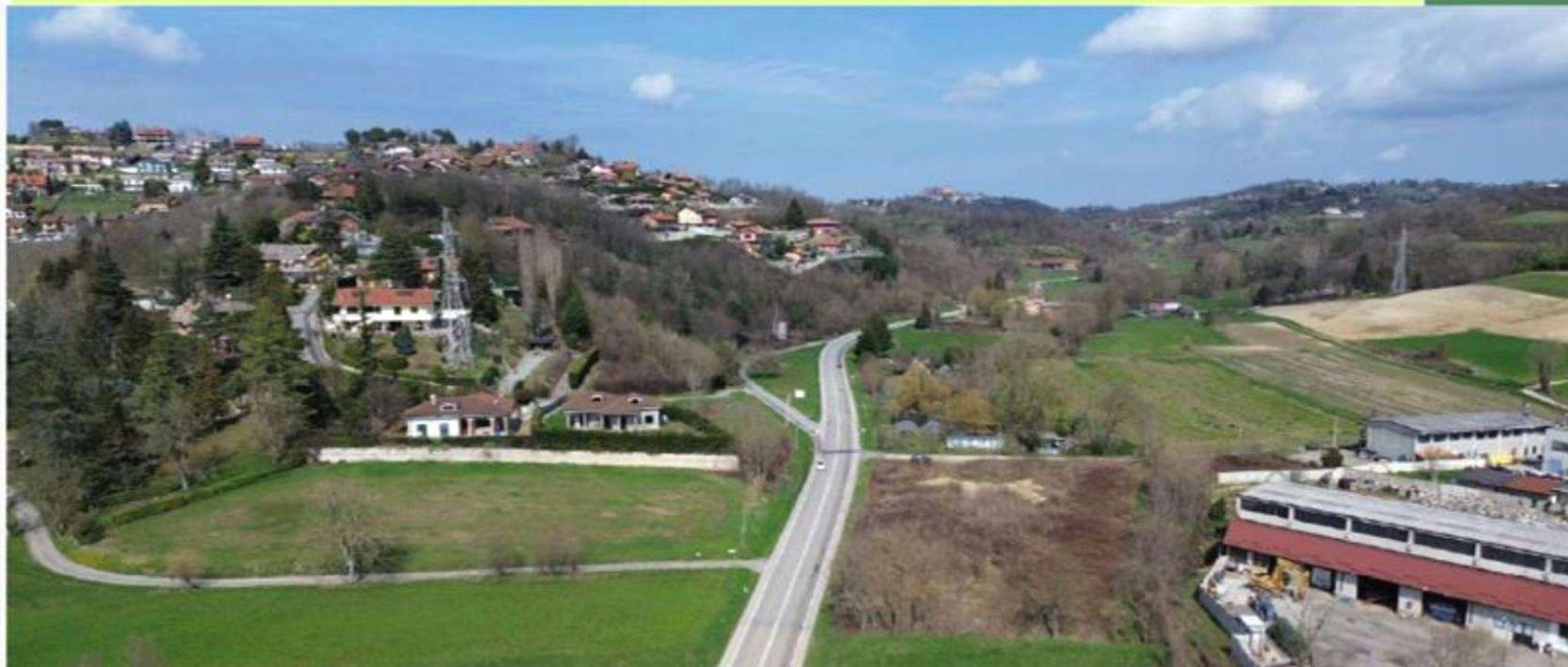
Piergiorgio Tenani
335 230482
info@iltuoparco.it

Le slide che seguono sono
«linkate» da punti diversi del
documento

AGGIORNAMENTO DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DELLA GRONDA EST

PRESENTAZIONE AL TAVOLO COLLINA

Torino, 23 luglio 2024

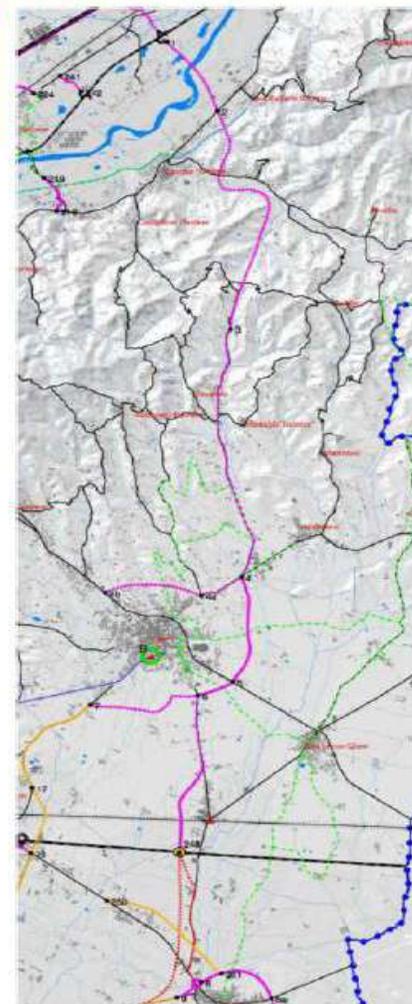


Cosa dice il PUMS

INTERVENTO 3.04

REALIZZAZIONE DELLA GRONDA EST

- Tratta collinare della **viabilità anulare esterna** al Sistema Tangenziale
- Semianello che collega, attraverso la **modernizzazione di strade esistenti**, le autostrade A6/A21 con le autostrada A4/A5 e l'aeroporto di Caselle.
- Intervento **alternativo al progetto di Tangenziale Est**, escluso dallo scenario di piano in ragione della sua scarsa efficacia.



META

mobilità
economia
territorio
ambiente

META
via Magenta, 15
20900 MONZA

ing. Andrea Debernardi, arch. Federico Jappelli

Aggiornamento dello studio di fattibilità della Gronda Est

SLIDE8

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato

Le norme italiane indicano **soltanto due possibili soluzioni**, funzionalmente molto distanti fra loro

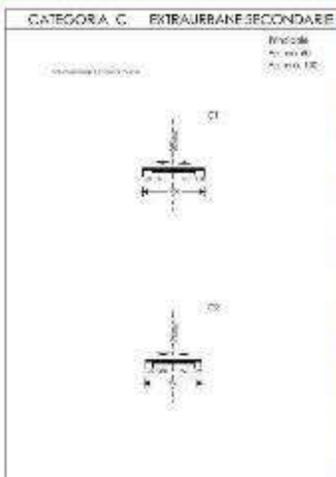
Strade di tipo B
EXTRAURBANE
PRINCIPALI
(«superstrade»)

- Doppia carreggiata
- Accessi controllati (svincoli)
- Nessun accesso a raso
- Vel.di progetto 70-120 km/h

Strade di tipo C
EXTRAURBANE
SECONDARIE

- Singola carreggiata
- Intersezioni a raso
- Accessi laterali di norma consentiti
- Vel.di progetto 60-100 km/h

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato



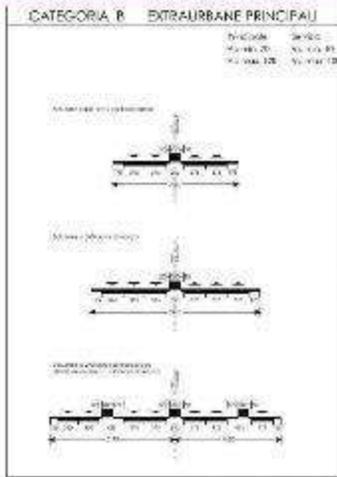
META
mobilità e
prospettiva
con l'aspetto
ambientale

META
via Roma, 15
00100 ROMA

SLIDE54

ing. Andrea Ceronetti, arch. Federico Jappelli
Aggiornamento dello studio di fattibilità della Grande Est

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato



META
mobilità e
prospettiva
con l'aspetto
ambientale

META
via Roma, 15
00100 ROMA

SLIDE55

ing. Andrea Ceronetti, arch. Federico Jappelli
Aggiornamento dello studio di fattibilità della Grande Est

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato

→ Strade e paesaggio: parkways e greenways



META
mobilità e
prospettiva
con l'aspetto
ambientale

META
via Roma, 15
00100 ROMA

SLIDE57

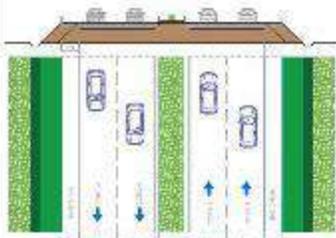
ing. Andrea Ceronetti, arch. Federico Jappelli
Aggiornamento dello studio di fattibilità della Grande Est

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato

TIPO B1

Greenway e realizzazione per fasi di
strade extraurbane secondarie

- Carreggiate indipendenti
- Nodi non necessariamente subito
svincolati (predisposizioni)



META
mobilità e
prospettiva
con l'aspetto
ambientale

META
via Roma, 15
00100 ROMA

SLIDE58

ing. Andrea Ceronetti, arch. Federico Jappelli
Aggiornamento dello studio di fattibilità della Grande Est

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato

Corsia di arrampicamento



META
mobilità e
prospettiva
con l'aspetto
ambientale

META
via Roma, 15
00100 ROMA

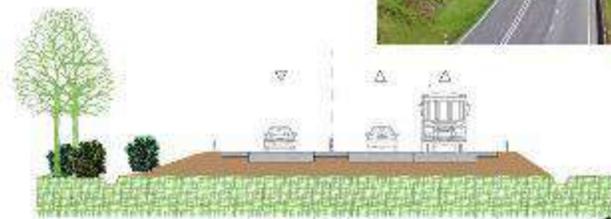
SLIDE60

ing. Andrea Ceronetti, arch. Federico Jappelli
Aggiornamento dello studio di fattibilità della Grande Est

Sviluppo alternative tipologiche e di tracciato

TIPO C1+

- Corsie supplementari di sorpasso
- Nodi non necessariamente subito
svincolati (predisposizioni)



STRADA EXTRAURBANA CAT. C1-C1+

SLIDE63



BENE COMUNE



Il bene comune è il bene fondamentale che accomuna tutti i membri della nostra società che ci fa vedere un valore più grande degli interessi privati, che fonda e sostiene le competizioni economiche e politiche.

Quando si spezza, i popoli declinano, e si resta in balia dei grandi fiumi della finanza e dei poteri forti

PRECEDENTE



PROGRESSO



*L'acquisizione da parte dell'umanità di **forme di vita migliori** e più complesse, in quanto associate all'ampliamento del sapere, delle libertà politiche e civili, del benessere economico e delle conoscenze tecniche*

Non vi è progresso senza crescita della persona e del suo benessere

PRECEDENTE



AMOR LOCI



PRECEDENTE

Sentimento che è insieme di comprensione, di prossimità e di cura. Come ricordava Carlo Levi, “se gli occhi guardano con amore (se amore guarda), essi vedono



COSCIENZA DI LUOGO



- ❑ **Identità e appartenenza:** Le persone che condividono uno spazio possono sviluppare un forte legame emotivo con quel luogo, contribuendo a un senso di identità collettiva. Ad esempio, una città, un quartiere o un paesaggio naturale può essere parte integrante dell'autopercezione di un individuo.
- ❑ **Storia e memoria:** I luoghi sono spesso associati a eventi storici significativi che plasmano la coscienza di un luogo. La memoria storica legata a determinati luoghi, come monumenti, edifici storici o paesaggi, può influire profondamente sulla percezione di essi.
- ❑ **Caratteristiche fisiche e psicologiche:** La percezione di un luogo non è solo influenzata dal suo aspetto fisico, ma anche da come il luogo ci fa sentire. La luce, i suoni, l'atmosfera e il contesto sociale possono contribuire alla formazione della coscienza di luogo.
- ❑ **Cultura e tradizioni locali:** La cultura, le tradizioni e le pratiche quotidiane di una comunità che vive in un determinato luogo influiscono sulla percezione che le persone hanno di quel luogo. Le festività, i rituali e anche le storie orali sono spesso elementi fondamentali della coscienza di luogo.
- ❑ **Architettura e urbanistica:** La progettazione e la disposizione degli spazi urbani o naturali possono giocare un ruolo cruciale nella costruzione della coscienza di luogo. Come vengono costruiti i luoghi, come si interagisce con essi e come si collegano tra loro sono aspetti che influenzano la percezione complessiva di un territorio.

La coscienza di luogo è un tema trattato in diversi ambiti, dalla filosofia alla geografia, dall'architettura alla sociologia, e diventa fondamentale nella progettazione urbana, nel turismo, nella pianificazione territoriale e in qualsiasi discussione riguardante il legame tra l'individuo e l'ambiente che lo circonda

PRECEDENTE



PUMS - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS - IL PIANO APPROVATO - 2022

<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/trasporti-mobilita-sostenibile/pums/pums-piano-approvato-2022>

Il PUMS è un **programma** di azioni e interventi sul territorio della Città metropolitana con un **orizzonte temporale di dieci anni** (da 2020 al 2030), sviluppando una **visione del sistema della mobilità** e dei trasporti più accessibile, sicura e meno inquinante, orientata a migliorare la qualità della vita delle persone.

Attraverso uno **sviluppo equilibrato di tutte le modalità di trasporto** con preferenza per quelle più sostenibili e grazie a un **approccio trasparente e partecipativo**, il PUMS propone di migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema di mobilità delle persone e delle merci, e di raggiungere obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

MOBILITÀ GENERALE e GRONDA EST

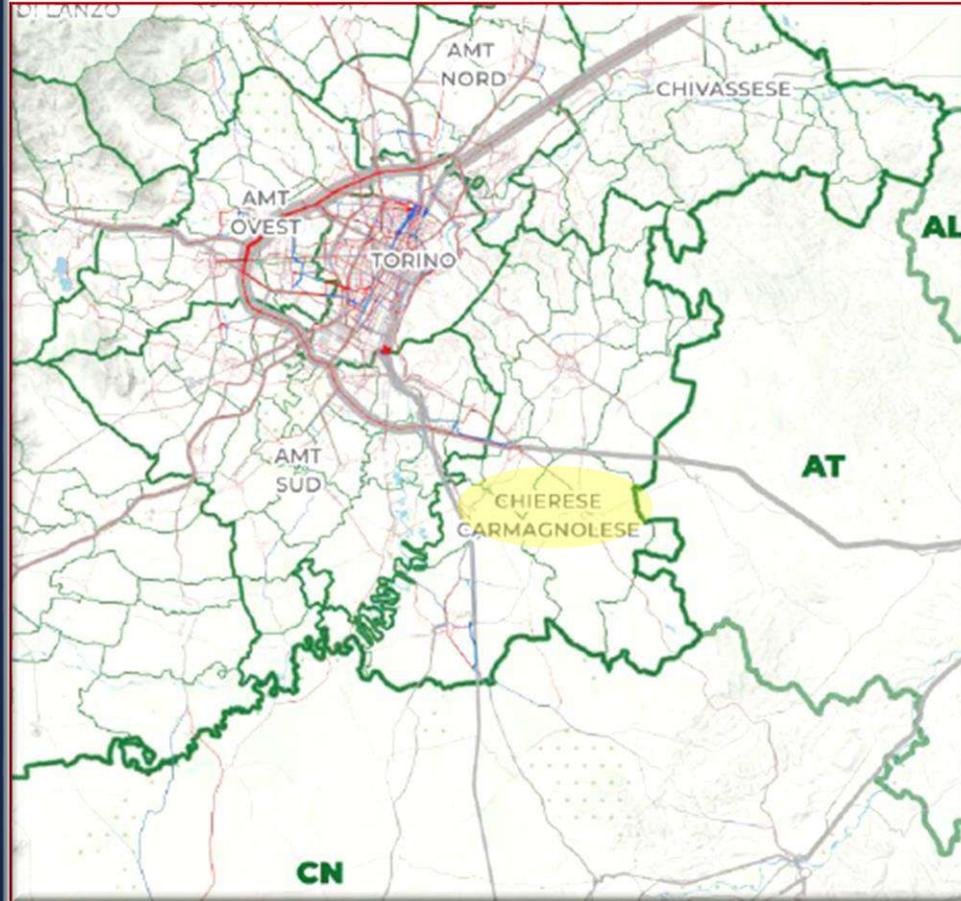
rileviamo la presenza di progetti improntati ai consueti modelli di mobilità individuale che implicano consumo di territorio e di risorse ambientali il cui impatto ambientale risulta non più tollerabile

Nel programma di investimenti/interventi emerge la mancanza di consapevolezza dell'emergenza climatica in atto rispetto ad alcune scelte di carattere generale e specifico

- Si evidenzia in particolare il richiamo specifico alla “grondaEST”
- mancano indicazioni di interventi strutturali in una visione globale di territorio** riguardanti
 - la mobilità collettiva sia per quanto concerne gli spostamenti da e per Torino sia per quanto riguarda la mobilità intercomunale nell'intera area che rimane affidata alle soluzioni individuali, cioè all'auto personale

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

IL PUMS



mobilità "dolce" - manca una proposta di ciclabili che uniscano fra loro i paesi del circondario e che da questi portino a Chieri, di fatto favorendo ulteriormente l'aumento di veicoli privati per il collegamento intercomunale

ciclabile chierese - la proposta di potenziamento risulta generica, non incrementando e completando l'esistente

il trasporto collettivo - dai e tra i paesi non riceve la dovuta attenzione

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi
complessiva

IL PUMS

GRONDA EST - viene in compenso riproposto, sia pur in forma «attenuata», l'obsoleto progetto di raccordo a chiusura dell'anello di tangenziale torinese, **per il quale rimangono valide tutte le preoccupazioni espresse negli anni e la certezza sia della inefficacia dell'intervento sia della distruzione irreversibile del territorio con grave danno ambientale ed economico di tutta l'area**

Con questi presupposti l'intenzione di **ridurre il traffico automobilistico per i prossimi 10 anni risulterà solo di un insignificante 10,6%** (stima che si riferisce oltretutto a dati da considerare «non più coerenti temporalmente»)

Occorre aggiungere la stima di assorbimento del traffico dovuto al riversamento del traffico dalla tangenziale sud/nord in direzione Chivasso/Milano, non viene data **superiore al 5-6%, rendendo poco o nulla significativo**, un eventuale effetto di scarico sulla tangenziale esistente

FLUSSI DI TRAFFICO - STIMA



**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi
complessiva

IL PUMS

MOBILITA' MOTORIZZATA INDIVIDUALE

... le dinamiche della mobilità motorizzata individuale evidenziano come la diffusa riduzione della domanda afferente a questo sistema tendano a generare soprattutto una **riduzione dei carichi veicolari lungo l'anello della tangenziale**, con limitati effetti di richiamo sulle principali direttrici autostradali esterne....

... Generalmente **ridotti, circoscritti a livello strettamente locale**, risultano gli effetti delle **opere di potenziamento e/o riqualificazione della rete stradale extraurbana** nelle zone omogenee più esterne...

... In termini complessivi, lo scenario di riferimento si caratterizza comunque per una **sensibile contrazione dei volumi di traffico (-8,0%)** che si accompagna ad una **più che proporzionale riduzione dei tempi di percorrenza (-11,6%)**, con incremento delle velocità medie ...

pag.178 – Strategie e scenari di piano



Fig. 4.2.xiv – Scenario di riferimento 2030:
Variazione dei carichi giornalieri sulla rete stradale – intera CMTO

Elaborazione META

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi
complessiva

3.04 – REALIZZAZIONE DELLA GRONDA EST – pag. 250

Il Piano ha introdotto per la prima volta un sistema di gronda esterna a chiusura dell'anello di Torino in particolare nel tratto in oggetto vede la previsione di un sistema di mobilità strutturali definito l'anulare esterna o gronda esterna.

*“l'Anulare Esterna (o gronda esterna), che **fungerà da secondo anello tangenziale, decongestionando la Tangenziale di Torino**, che ha ormai sempre più una funzione di distribuzione urbana e metropolitana dal traffico di attraversamento proveniente dall'interno e dall'esterno della Provincia. **Il PTC ribadisce il significato strategico di questa infrastruttura** e propone la salvaguardia del corridoio della su possibile realizzazione”*

La tratta collinare dell'anulare esterna fu prevista attraverso un semianello che colleghi, attraverso la modernizzazione di strade esistenti, l'Autostrada Torino-Savona con l'aeroporto di Caselle.

Tale intervento, pur con successive modifiche e integrazioni corrisponde all'intervento **Gronda Est**.

Tale intervento si pone in alternativa al progetto di Tangenziale Est, escluso dallo scenario di piano in ragione della sua scarsa efficacia.

3.05 – INTERVENTI DIFFUSI SULLA RETE ORDINARIA – pag. 251

Completamento dell'Anulare metropolitano esterna. L'anulare è stata pensata come un grande anello esterno alla Tangenziale della Città di Torino con **funzione di distribuzione urbana e metropolitana ed è, ..., la struttura portante del sistema di mobilità provinciale.** mentre altri 50 km sono oggetto di progetti preliminari o **studi importanti come la Gronda est:** i tratti realizzati ammontano ad una ventina di chilometri circa

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi
complessiva



ANALISI COMPLESSIVA PUMS

5.3 Scenario di piano

5.3.1 Quadro generale – pag. 266

la **Tangenziale Est**, volta a chiudere l'anello autostradale, dimostratasi poco attrattiva, alla quale viene pertanto preferita la realizzazione di un **itinerario “di gronda”, costituito da tratte stradali esistenti riqualificate, raccordate da un numero ridotto di tratte di nuova costruzione**

5.3.5 Mobilità motorizzata individuale – pag. 272

Per quanto riguarda infine la mobilità motorizzata individuale, i volumi di traffico subiscono una ulteriore riduzione (-4,9% rispetto allo scenario RIF), accompagnata da una men che proporzionale contrazione dei tempi di viaggio (-4,0%), e, dunque, da un leggero decremento delle velocità medie di deflusso.

..... **L'itinerario di Gronda Est riesce ad attrarre un traffico di 10÷15 mila veicoli/giorno (aggiuntivi rispetto a quelli già gravanti sulla rete esistente), senza determinare interazioni con la rete urbana torinese**

5.4.3 Stima dei costi di intervento – pag. 282

In fase di attuazione del piano, la valutazione dei costi dovrà essere **integrata da una stima degli oneri di manutenzione ed esercizio**, nonché dei ricavi delle misure tariffarie, in modo da offrire un quadro finanziario “a vita intera”. Ciò vale, in particolare, per misure quali la tariffazione della sosta e la modifica dello schema tariffario della tangenziale

3.7 Analisi degli impatti ambientali

3.7.1 Fattori ed indicatori di pressione ambientale

Un elemento-chiave per la valutazione dei PUMS è costituito dalla verifica dei loro impatti sull'ambiente naturale e costruito, da condursi secondo modalità finalizzate ad una sempre maggiore integrazione delle dimensioni ecologiche all'interno del processo analitico-diagnostico ed a quello di identificazione degli obiettivi e costruzione delle strategie del piano.

Da questo punto di vista, è essenziale che lo sviluppo dei singoli scenari (attuale, di riferimento, di intervento) venga accompagnata da un attento esame degli impatti, quanto meno in termini di inquinamento atmosferico ed acustico, consumi energetici, occupazione di suolo, reti ecologiche.

A tale proposito, risulta necessario anche aggiornare l'analisi in base ai quadri conoscitivi della vigente pianificazione, in particolare in relazione alle mappature acustiche ed ai piani d'azione che interessano il territorio metropolitano e del Piano della Qualità dell'Aria della Regione Piemonte.

Parallelamente ai processi di VAS – VincA come componente strutturale del percorso di formulazione del piano, l'analisi degli impatti ambientali trova riscontro in un ampio set di indicatori:

- **funzionali** (percordanze veicolari complessive, tempi totali di viaggio, velocità medie);
- **socio-economici** (costi, valore del tempo risparmiato, esternalità);
- **ambientali** (consumi energetici, emissioni atmosferiche, rumore, ma anche consumi di suolo, inquinamento idrico, ostruzione visiva in aree sensibili, secondo un insieme di 14 indicatori correntemente impiegati da META/TerrAria nel quadro della redazione di piani del traffico e della mobilità di seguito descritti).

Un sintetico elenco dei **principali impatti ambientali**, direttamente o indirettamente indotti dal sistema di trasporto, è contenuto nella tabella seguente:

Fig. 3.7.i – Componenti ambientali ed impatti rilevanti
Elaborazione META-TerrAria

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi
complessiva

IL PUMS

PUMS 2022

Componente ambientale	Elementi
SUOLO	<i>Consumo di suolo indotto dalla costruzione di nuove infrastrutture</i> <i>Dissesto geologico indotto dalla costruzione di nuove infrastrutture</i> <i>Consumo di combustibili fossili</i>
ATMOSFERA	<i>Inquinamento dell'aria (emissione di inquinanti atmosferici)</i> <i>Cambiamenti climatici (emissione di gas serra)</i> <i>Clima acustico (rumore)</i>
AMBIENTE IDRICO	<i>Interferenze con le reti idrauliche indotte dalla costruzione di nuove infrastrutture</i> <i>Ricaduta degli inquinanti atmosferici attraverso le precipitazioni</i> <i>Inquinamento idrico dovuto alle polveri generate dall'usura dei pneumatici</i>
BIOSFERA	<i>Perdita di biomassa indotta dalla costruzione di nuove infrastrutture</i> <i>Effetti dell'inquinamento atmosferico sulla vegetazione e sulla fauna</i> <i>Perdita di individui animali a seguito di collisioni con veicoli</i> <i>Frammentazione degli habitat</i>
AMBIENTE ANTROPICO	<i>Incidenti stradali</i> <i>Effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana</i> <i>Effetti del rumore sulla salute umana</i> <i>Sottrazione di spazio urbano</i> <i>Effetti diretti/indiretti sul patrimonio culturale, architettonico ed archeologico</i> <i>Disturbo al paesaggio naturale ed urbano</i>

Fig. 3.7.i - Componenti ambientali ed impatti rilevanti

Elaborazione META-TerrAria

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

**Analisi
complessiva**

1.6.1 Rapporti con il processo partecipativo - pag.20 – Introduzione

L'iter per la redazione del PUMS è stato avviato fin dal 2019, coinvolgendo direttamente i portavoce delle zone omogenee e gli amministratori dei rispettivi Comuni in incontri dedicati a ciascuna zona, con una prima raccolta di dati per la redazione del quadro conoscitivo condiviso.

In tal modo, si è avviato un percorso partecipativo che ha trovato una prima formalizzazione nel **primo Forum metropolitano del PUMS**, tenutosi mercoledì 18 dicembre 2019, con l'obiettivo di condividere con i principali attori del territorio il processo di redazione ed approvazione del piano e i macro-obiettivi definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per declinarli in obiettivi specifici nei Tavoli di lavoro svoltisi dopo le presentazioni generali in plenaria.

I gruppi di lavoro – organizzati per raggruppamenti di zone omogenee – hanno inoltre condiviso le principali criticità esistenti, in termini di accessibilità, congestione delle reti, saturazione del trasporto pubblico locale, incidentalità, ecc..., così da pervenire ad un'analisi SWOT condivisa.

Inoltre, i lavori preparatori del Forum hanno incluso ulteriori attività di indagine propedeutica, finalizzati a mappare i temi prioritari sulla base dei quali strutturare i lavori. A questo proposito, sono state svolte **interviste in profondità ai testimoni privilegiati** di ognuna delle 11 aree omogenee, coinvolgendo i rappresentanti delle istituzioni e del territorio, i portavoce di ogni zona omogenea, alcuni operatori del settore trasporti, i referenti delle organizzazioni di categoria e di associazioni

I contenuti emersi dal **primo Forum metropolitano**, riassunti in uno specifico Report (*riportato in allegato*)⁷ hanno costituito un riferimento primario per la strutturazione dei temi e degli indirizzi del PUMS illustrati nel prossimo capitolo 1.7.

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Partecipazione

Analisi
complessiva

1.6.1 Rapporti con il processo partecipativo - pag.20 – Introduzione

Il processo partecipativo è poi continuato attraverso modalità operative analoghe coinvolgendo più volte *stakeholder* riuniti per zona omogenea di appartenenza, sino alla **presentazione pubblica degli scenari di piano**, tenutasi in modalità on-line in quattro successive giornate (19-20-21 aprile e 7 maggio 2021).

Il percorso di redazione del PUMS è stato pertanto supportato dal processo informativo, comunicativo e partecipativo che lo ha accompagnato in tutte le fasi, attraverso momenti di riflessione e confronto di volta in volta diretti agli organi rappresentativi e alle figure istituzionali, al Comitato Scientifico, e con la cittadinanza nel suo complesso.

Tale processo, strettamente intrecciato con la procedura di VAS, si è infine concretizzato (pur con forme compatibili con l'emergenza Covid-19) in incontri istituzionali e divulgativi, confluiti in **ulteriori Forum metropolitani**, che hanno rappresentato i **momenti-chiave delle attività partecipative** a supporto del piano.

L'esito dell'intero processo partecipativo trova concreta descrizione nello specifico Report di piano, riportato nell'Allegato A alla presente relazione.

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Partecipazione

Analisi
complessiva

1.6.1 Rapporti con il processo partecipativo - pag.20 – Introduzione

In sintesi dal Processo partecipativo ha permesso:

- in un primo momento, di focalizzare il sistema degli obiettivi e degli indicatori di piano, in modo tale da orientare la costruzione degli scenari d'azione;
- in un secondo momento, di supportare le verifiche di sostenibilità sociale, economica ed ambientale dei singoli scenari di piano, in modo da orientare la scelta della strategia da seguire per il governo del sistema della mobilità metropolitana.

in occasione del Forum, le zone omogenee sono state ricondotte a sei raggruppamenti, così definiti:

- Città di Torino
- Area metropolitana Torino Ovest
- Area metropolitana Torino Nord e Chivassese;
- Area metropolitana Torino Sud e Chierese-Carmagnolese;
- Pinerolese e Valli di Susa e Sangone;
- Eporediese, Canavese occidentale e Ciriacese-Valli di Lanzo.

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Partecipazione

Analisi
complessiva

IL PUMS

PUMS - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS - IL PIANO APPROVATO 2022

<http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/trasporti-mobilita-sostenibile/pums/pums-piano-approvato-2022>

CAPITOLO 4.2.8

indicatori ambientali – pag. 185

Tab. 4.2.xvi

Scenario di riferimento 2030:

Quadro di riepilogo degli indicatori prestazionali e ambientali

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

IL PUMS

PUNTI DI FORZA

Capillarità del sistema ferroviario metropolitano e delle infrastrutture

Nuovo contratto con gestore del servizio ferroviario (Trenitalia) con prospettive di rinnovo complessivo dei treni, collegamento aeroporto, incremento servizi e prestazioni

Presenza sul territorio metropolitano di percorsi ciclabili di interesse sovralocale (anche se da migliorare)

Disponibilità di dati per conoscere la domanda di mobilità e indirizzare l'offerta

Sensibilità ambientale crescente soprattutto fra le giovani generazioni

PUNTI DI DEBOLEZZA

Area urbana limitata alla storica cinta daziaria e difficoltà di accesso al TPL a tariffe e qualità del servizio urbano per le aree poco densamente abitate

Scarso dialogo tra i comuni della cintura e Torino

Sistema radiale con carenza di connessioni tangenziali

Traffico congestionato con inquinamento atmosferico e acustico

Insicurezza stradale, in particolare per fasce deboli (pedoni e ciclisti)

Mancanza di conoscenza sulla domanda a causa di un'assenza di volontà di condivisione dei dati

Barriere architettoniche nelle stazioni ferroviarie

Scarsa integrazione nel sistema di mobilità di servizi, tariffe e orari

Sistema tariffario iniquo perché diviso in zona concentriche

MINACCE

Crescita di malattie croniche nella popolazione a causa di inquinamento

Rischio che gli operatori privati stravolgano le modalità di erogazione dei servizi

Crescente mutevolezza della domanda

Esclusione delle fasce più deboli (giovani e anziani) da una mobilità equa ed efficiente nelle aree più lontane dal centro

Tempi lunghi di attuazione della pianificazione

Insicurezza e peggioramento dell'aria per traffico pesante nei centri abitati e per la crescita dei servizi di consegna a domicilio

Insicurezza stradale per crescente distrazione a causa dell'eccessivo uso dei telefonini

OPPORTUNITA'

Riprogettazione degli spazi stradali

Soluzioni smart per l'erogazione dei servizi (sistemi MaaS)

Riduzione della mobilità (es. lavoro da casa)

Nodi di interscambio come punti nevralgici di una rete integrata

Ascolto e dialogo con i territori

Logistica merci sul ultimo miglio

Gestione integrata dei collegamenti ciclabili

Educazione a comportamenti sostenibili

Miglioramento delle connessioni tangenziali e dei servizi per le fasce a domanda debole

Misurazione impatto per un'offerta diversificata

Priorità chiare per uso delle risorse pubbliche più efficiente

Indirizzi per lo sviluppo delle strategie di piano

4.2.8

1.6.1

**ANALISI
COMPLESSIVA
PUMS**

Analisi complessiva

Tab. 2.5.i - Analisi SWOT emergente dalla prima fase del processo partecipativo
Fonte: Avventura Urbana

LA GRONDA



NO GRAZIE

**documentazione
disponibile**

Si rileva l'oggettiva difficoltà nell'accesso alla documentazione e alla sua effettiva comprensione da parte di un qualsiasi cittadino che voglia fornire osservazioni o semplicemente capire quanto previsto dalle progettualità in essere

**PER UNA REALE PARTECIPAZIONE DEI
CITTADINI È IMPORTANTE UNA
DOCUMENTAZIONE
COMPENSIBILE TRASPARENTE
AGGIORNATA E DISPONIBILE**

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

CON LA CULTURA NON SI MANGIA ?????

IL CASO «VENARIA»

«perché mezzo milione di turisti visita l'ex città dormitorio»

DATAROOM Milena Gabanelli e Andrea Priante tg LA7 - 16 dicembre 2024

video



<https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/venaria-perche-mezzo-milione-di-turisti-visita-l-ex-citta-dormitorio/1016a4e4-2789-4588-b5cf-158d011b2x1k.shtml>

Cosa è successo a Venaria, paesotto alla periferia di Torino?
Solo 17 anni fa era una città dormitorio

Oggi è fra i siti
monumentali più
visitati d'Italia

Progetto impostato e sostenuto da Stato Italiano,
Regione Piemonte ed Unione Europea

ENTI di diverse maggioranze politiche:  quindi qual'è la soluzione ? 



esperienze

ANALISI
COMPLESSIVA



NECESSITÀ
ANALISI

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

SENZA AUTO NON SI VIVE ??????

IL CASO «FRIBURGO» - Mobilità Sostenibile

«Qualunque sia il motivo per cui ti interessa Friburgo...

... sperimenterai la vita senz'auto»

Gli eco-quartieri fanno di Friburgo una delle città più sostenibili d'Europa!

A Friburgo oltre la metà dei residenti non possiede un'auto di proprietà!

In una città media italiana il 60% degli spostamenti avviene utilizzando un'automobile

A Friburgo è il 18%

Tutti gli altri spostamenti avvengono a piedi, con i mezzi pubblici o con la bicicletta

esperienze

**ANALISI
COMPLESSIVA**

**NECESSITÀ
ANALISI**



VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

SENZA AUTO NON SI VIVE ??????

IL CASO «FRIBURGO» - Mobilità Sostenibile

... L'idea stessa di "strada" viene rovesciata in molte delle vie della città, in cui l'automobile diventa l'ospite e la strada torna ad essere un luogo pubblico, aperto a tutti e vibrante di vita

il sistema di trasporti pubblici della città muove più di 50mila persone al giorno a velocità maggiori di quelle di uno spostamento in auto

Anche senza una linea di metropolitana, a Friburgo se si vuole arrivare velocemente si lascia l'automobile a casa..... *E si sente il profumo dei fiori*

È IMPORTANTE CHIEDERSI:
«COM'È STATO POSSIBILE TUTTO QUESTO ??»
«Quali sono le politiche che lo hanno reso possibile?»

Quanti anni e quante
Amministrazioni ?

quindi qual'è la soluzione ?

esperienze
ANALISI
COMPLESSIVA



NECESSITÀ
ANALISI



VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

CON LA CULTURA NON SI MANGIA ?????

LE LANGHE

Perché il territorio Langhe, Roero e Monferrato è sito Unesco
luoghi meravigliosi descritti dall'Unesco come un'eccezionale testimonianza vivente della tradizione storica della coltivazione della vite e dei processi di vinificazione

I vigneti di Langhe, Roero e Monferrato sono quindi un eccezionale esempio di interazione dell'uomo con il suo ambiente naturale

Langhe, Roero e Monferrato tra preziose viti, borghi e castelli

Meravigliosi paesaggi modellati dall'azione combinata della natura e dell'uomo, dolci distese collinari puntellate da viti a perdita d'occhio, antichi borghi circondati da campi e imponenti castelli arroccati



esperienze

**ANALISI
COMPLESSIVA**



**NECESSITÀ
ANALISI**



VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

CON LA CULTURA NON SI MANGIA ??????

La Via degli Dei

Un itinerario da vivere, da Bologna a Firenze, sull'Appennino Tosco-Emiliano

La Via degli Dei è un percorso di 130km che attraversa l'Appennino Tosco-Emiliano: da piazza Maggiore a Bologna, fino a piazza della Signoria a Firenze

Boschi, sentieri e antiche strade millenarie, vi porteranno a scoprire il fascino delle montagne tra l'Emilia e la Toscana

È un percorso affascinante e divertente percorribile a piedi in 5-7 giorni, o in bicicletta in 2 o 3 giorni; è il primo (?) cammino in Italia a dotarsi della App Walk+, la guida outdoor gratuita ed interattiva per scoprire il territorio!

10 anni fa veniva firmato **il protocollo d'intenti** che ha dato forma e struttura al cammino

Il passaporto ufficiale della Via degli Dei: la credenziale del pellegrino è il testimone del vostro percorso, ogni tappa ha un timbro speciale che culminerà nel manifesto di fine Cammino

Ospitalità - dormire e mangiare lungo la Via / Agenda della Via – gli Eventi

esperienze

**ANALISI
COMPLESSIVA**



**NECESSITÀ
ANALISI**

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

CON LA CULTURA NON SI MANGIA ??????

Vacanze in bici in Liguria - Piste Ciclabili

Pedalando nell'entroterra ligure: da Finalborgo a Calice Ligure

L'entroterra ligure è un paradiso per i ciclisti, con percorsi che attraversano borghi storici, paesaggi mozzafiato e colline verdi

Un'esperienza imperdibile per tutti gli amanti delle due ruote che siate ciclisti esperti o principianti, questo itinerario offre il giusto mix di sfida, bellezza naturale e cultura

Pista ciclabile San Lorenzo Ospedaletti

La pista ciclabile nasce sulla sede della vecchia ferrovia Genova - Ventimiglia dismessa nel 2001. Portata a termine nel 2008, attraversa buona parte della riviera dei fiori, vantando il primato di pista ciclabile sul mare più lunga d' Europa. La sua lunghezza ammonta a 24 km



esperienze

**ANALISI
COMPLESSIVA**



**NECESSITÀ
ANALISI**

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

CON LA CULTURA NON SI MANGIA ?????

Cammino di don Bosco <https://www.camminodonbosco.eu/>

Da Torino al Colle Don Bosco lungo tre vie

«Viaggiare è un modo diverso di vedere le cose» diceva Proust ed è proprio quello che succede a chi cammina sulle orme di Don Bosco: un cammino di quasi 200 km tra storia e paesaggi, vini e buon cibo, dal centro di Torino al fiume Po, dalle pendici di Superga alle colline del Chierese, fino alla basilica del Colle, dove la storia del santo dei giovani cominciò, dentro una casetta rurale all'inizio dell'Ottocento.

Vedere le cose in modo diverso consente di scoprire una inattesa varietà di paesaggi che fanno di questo territorio un *unicum* in Italia: dalla Torino colorata e ciarlieria del mercato di Porta Palazzo alle animate rive del Po, dai boschi della collina ai vigneti sui crinali, dal centro storico di Chieri alle Terre dei Santi.

La descrizione delle tappe nella Guida è realizzata partendo dal Santuario di Maria Ausiliatrice e arrivando al Colle Don Bosco, ma il Cammino può essere percorso anche ad anello, combinando i Cammini alto, medio e basso con partenza e rientro a Torino.



esperienze

ANALISI
COMPLESSIVA



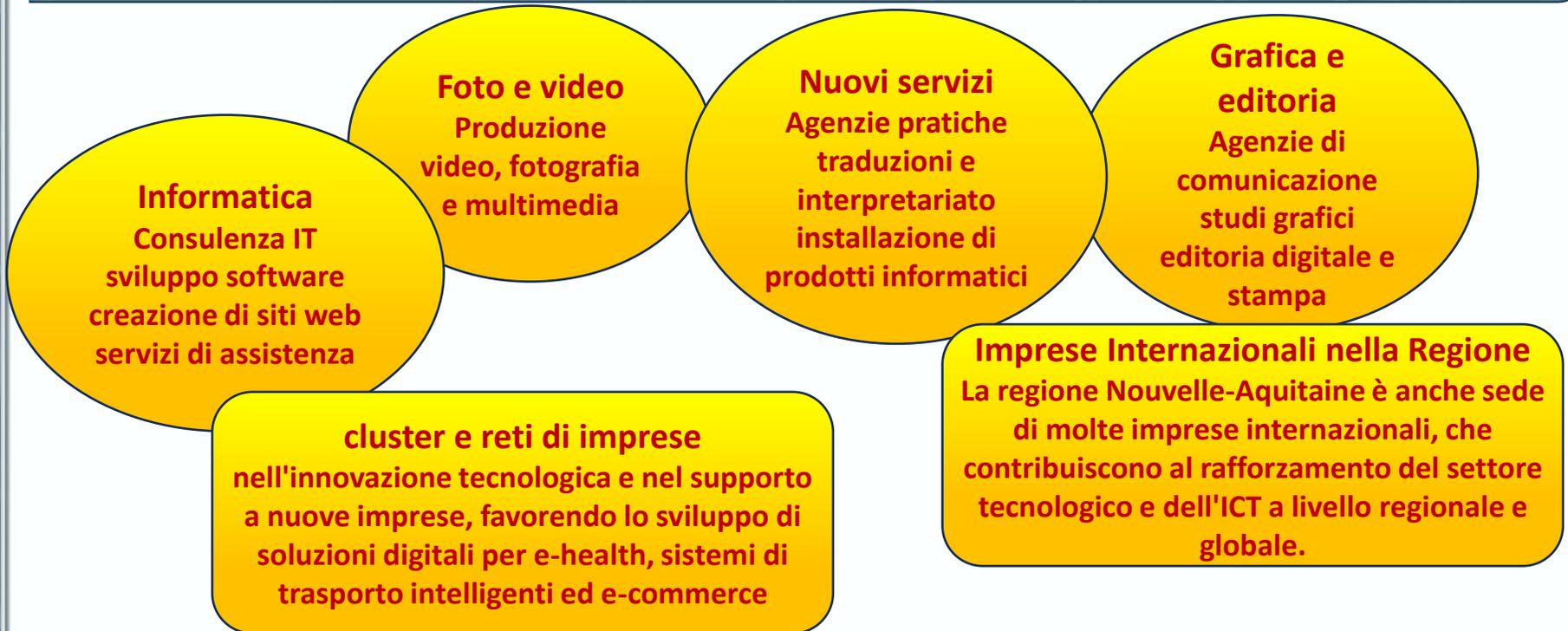
NECESSITÀ
ANALISI

VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

la regione **Nouvelle-Aquitaine** in Francia Tecnologie Digitali e Sviluppo Economico



esperienze
ANALISI
COMPLESSIVA



Settori Specifici del Terziario Avanzato

Nel contesto del **terziario avanzato**, troviamo attività che spaziano dall'informatica ai **servizi per le imprese**, dalle **soluzioni digitali** per la gestione aziendale a **servizi integrati** legati agli immobili e alle infrastrutture





VISIONI CHE PREVEDANO UN PROGRESSO DEI TERRITORI esperienze

la regione **Nouvelle-Aquitaine** in Francia Tecnologie Digitali e Sviluppo Economico

ha promosso politiche per lo sviluppo delle tecnologie digitali, con l'obiettivo di favorire l'accesso alle infrastrutture come la fibra ottica e incentivare l'adozione di soluzioni digitali innovative. Questo ha portato alla creazione di una fiorente comunità di **start-up digitali** e **laboratori di ricerca**.

Questo settore dà lavoro a più di 48.000 persone nella regione, certificata "French Tech"

laboratori e piattaforme tecnologiche che offrono soluzioni avanzate in vari campi, tra cui la digitalizzazione, la realtà aumentata, l'intelligenza artificiale e l'elaborazione di immagini, tutti settori che hanno facilitato l'emergere di una **new economy** basata sulle tecnologie digitali

Tra gli attori più significativi

- ❑ ricerca su immagine, suono e prestazioni digitali.
- ❑ programmazione e software.
- ❑ simulazione digitale e realtà aumentata.
- ❑ design, videogiochi e realtà virtuale

il settore quaternario e i suoi legami con l'informatica, le nuove tecnologie e l'innovazione digitale hanno creato una **new economy** che continua a evolversi, favorendo la **crescita di un'economia globale sempre più basata sulla conoscenza, sulla tecnologia e sulle soluzioni digitali integrate**

esperienze

ANALISI
COMPLESSIVA

SETTORE
TERZIARIO

Antenna MaB – dal 16 maggio 2024

IC Salvemini Torino – Associazione Il Tuo Parco

AZIONI
POSSIBILI



AMBIENTE - La cultura del cambiamento

**Progetto per lo sviluppo di attività educative e culturali
in campo ambientale per sviluppare nuove forme di
cittadinanza**

**Successivo PATTO DI COLLABORAZIONE/PATTO DI COMUNITÀ
all'interno del REGOLAMENTO SUI BENI COMUNI
che ha incluso
LA Riserva MaB «CollinaPo»**

Antenna
MaB

AZIONI POSSIBILI

AMBIENTE - La cultura del cambiamento

OBIETTIVI

- L'ambiente inteso nella sua accezione fisica, naturale e sociale è un valore fondante del bene comune e come tale va salvaguardato per la tutela della salute e per il futuro delle nuove generazioni
- La centralità della persona e il rispetto per l'ambiente, l'armonia con il mondo animale e vegetale sono valori imprescindibili
- La Cittadinanza Attiva – intesa come condivisione, collaborazione e corresponsabilità - si basa sul rispetto della diversità, che si realizza attraverso la ricerca della costruzione di ponti tra visioni diverse
- L'educazione all'ambiente promuove la capacità di apprendere dall'esperienza, migliorando l'attitudine a lavorare insieme nella scuola e sul territorio (co-progettualità; lavoro di rete) il learning by doing – imparare facendo, in un'ottica di sviluppo delle competenze a servizio dei bisogni ed in grado di acquisire conoscenza dalle esperienze
- Un corretto rapporto tra ambiente e arte è generatore di forme di espressioni artistiche (musica, teatro, poesia)
- promuovere maggiori sinergie in campo ambientale tra la Scuola e il Territorio attraverso:
- incoraggiare il protagonismo giovanile offrendo una concreta e coerente risposta all'impegno progettuale dei giovani individuando ambiti cittadini nei quali sperimentarsi

AZIONI POSSIBILI

AMBIENTE - La cultura del cambiamento

MODALITÀ D'AZIONE

- educare alla sostenibilità: ricerca-azione e attuazione di buone pratiche legate alle attività che interessano la gestione delle risorse (acqua, luce, energia), capaci di responsabilizzare l'utente finale rispetto al risparmio delle stesse e al minor impatto ambientale possibile
- sensibilizzare per conoscere, conoscere per agire: le scelte di buone pratiche per il cambiamento degli stili di vita attraverso azioni individuali e collettive
- costruire ruoli formativi per i giovani verso i pari e gli adulti (peer education) promuovendo il loro protagonismo
- coinvolgere il Consiglio di Istituto e gli studenti nel progetto, anche grazie alle azioni del Friday For Future sostenere le azioni di progettazione partecipata legata al verde in città, tramite la partecipazione ai tavoli di co-progettazione istituiti dal Comune e alla Consulta Ambiente Verde
- favorire una cultura legata alla mobilità verde e sostenibile come strumento utile alla riduzione dei consumi energetici e alle emissioni di CO2
- promuovere il commercio di prossimità e il sostegno all'economia locale di qualità per creare consapevolezza e attuare scelte concrete orientate a stili di vita salubri
- promuovere la musica ed il teatro come ponti tra culture, come occasione di incontro tra le persone, come stimolo alla conoscenza di opportunità personali e collettive

AZIONI POSSIBILI

AMBIENTE - La cultura del cambiamento

METODO DI LAVORO

- ❑ CO PROGETTAZIONE con la direzione didattica ed i docenti
- ❑ CURRICOLO QUOTIDIANO - inserimento delle tematiche di sostenibilità nelle materie disciplinari
- ❑ RICERCA AZIONE - studio sistematico per migliorare la prassi educativa sia attraverso le azioni pratiche sia attraverso la riflessione sugli effetti di queste azioni con relativo feedback
- ❑ SERVICE LEARNING - approccio educativo che combina gli obiettivi di apprendimento con il servizio alla comunità al fine di fornire un'esperienza di apprendimento pragmatica e progressiva nel rispetto delle esigenze della società
- ❑ LEARNING BY DOING - imparare attraverso il 'fare' - è considerata da sempre una delle strategie didattiche più efficaci. Dallo studio teorico al riscontro di tipo pratico - consente di comprendere meglio e memorizzare più velocemente
- ❑ COOPERATIVE LEARNING - costituisce una metodologia di apprendimento tramite la quale i partecipanti , in piccoli gruppi, si aiutano reciprocamente , sentendosi corresponsabili del reciproco percorso
 - Presenta caratteristiche di forte collaborazione, è applicabile a qualsiasi tematica - Si lavora per raggiungere obiettivi comuni, cercando di migliorare l'apprendimento collettivo ed individuale

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»

AZIONI
POSSIBILI

Antenna
MaB

rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB

AMBIENTE - La cultura del cambiamento

PROPOSTE DIDATTICHE

DESTINATARI	TITOLO
III, IV, V (o II, III, IV)	IL FIUME PO DAL MEISINO ALLA SORGENTE
III (o II)	1) L'UOMO IL FIUME, LA CITTÀ
IV (o III)	1) CAUSE E CONSEGUENZE DELL'INQUINAMENTO SUL FIUME
V (o IV)	1) IL FIUME PO - DALLA SORGENTE ALLE VALLERE ALLE SPONDE DEL MEISINO
III, IV, V (o II, III, IV)	1. ALLA SCOPERTA DELLE ORIGINI DEL QUARTIERE
	1. ADOTTIAMO UN SENTIERO
	1. AULA DIDATTICA ALL'APERTO
I, II, III, IV, V	LE USCITE DI BIOBLITZ
II, III	1. IL MONDO ANIMALE
III, IV, V	1. ALLA SCOPERTA DELLE PIANTE
III, IV	1. PIANTE E SEMI IN VIAGGIO
IV o V	1. L'IMPRONTA DEL GHIACCIAIO
II, III	1. DI CHE ROCCIA SIAMO FATTI
I, II, III, IV, V	1. API FARFALLE E ALTRI INSETTI
I, II, III, IV, V	1. COLTIVIAMO EMPATIA
IV, V	1. NOI LA NATURA E L'ARTE

MaB

Riserva della biosfera UNESCO
«CollinaPo»



rendere operative le linee strategiche
individuare dal Programma MaB
esperienze

AMBIENTE - La cultura del cambiamento

FINANZIAMENTI

RICERCA FONDI

**Bandi / Fondi Regionali
Fondi Comunali
Bandi Riserva MaB**

In sinergia

ISTITUTI SCOLASTICI ↔ Associazione IL TUO PARCO

Negli ultimi 5 anni
ottenuti oltre 150.000€ di finanziamento
per le scuole del territorio

Antenna
MaB



310



LA GRONDA



NO GRAZIE

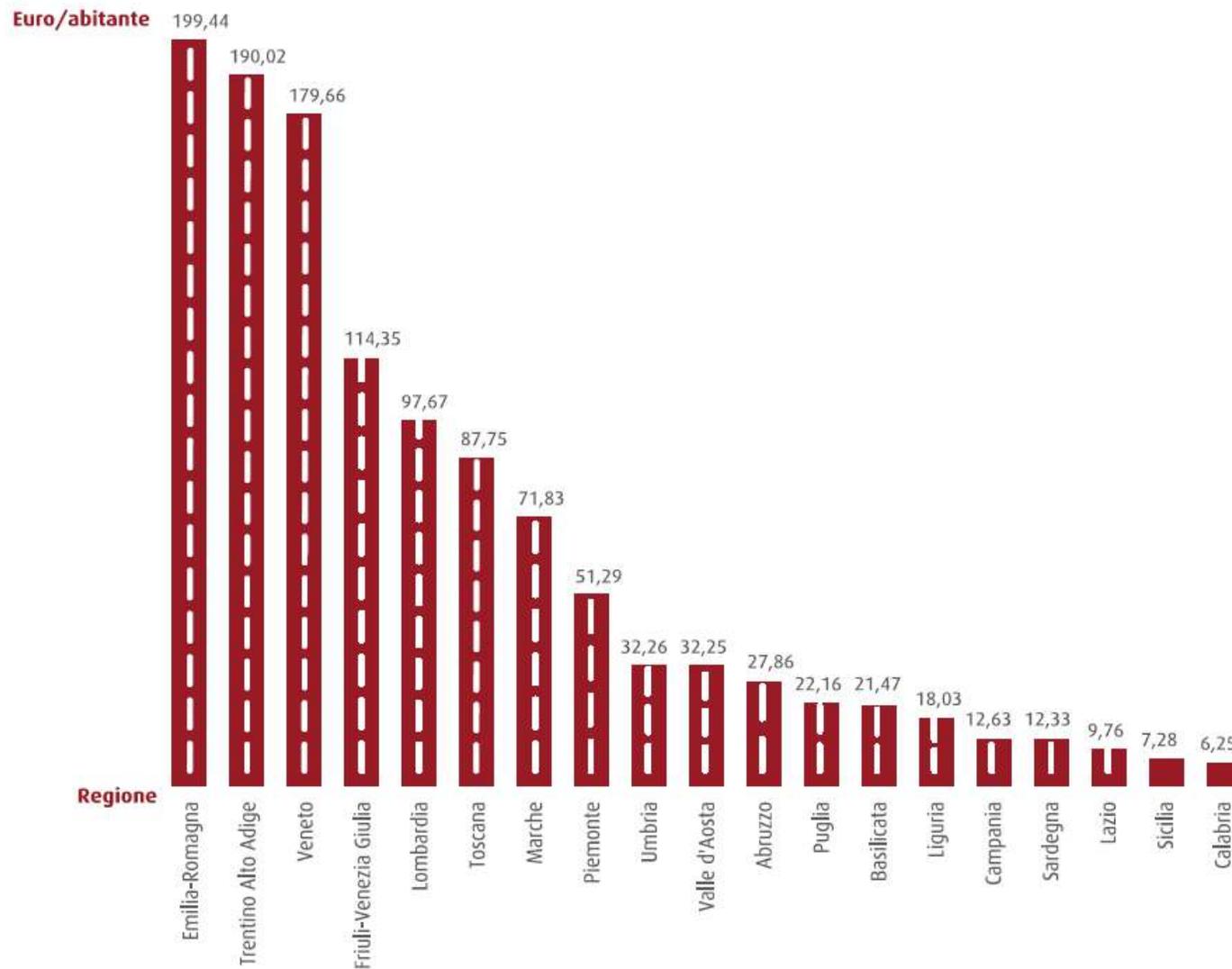
Valenze
peculiarità
LA
RICCHEZZA
DI UN
TERRITORIO



311

PRECEDENTE

Benefit economico per ogni singolo abitante della Regione generato dagli utenti abituali della bici



Fonte: L'A Bi Ci - 2° Rapporto Legambiente sull'economia della bici in Italia, 2018
(* i dati del Molise non sono sufficienti per una valutazione)

Fonte:
https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/a_bi_ci_2018.pdf

le prospettive di un mondo che cambia

Una sperimentazione in corso

LA GRONDA



NO GRAZIE

AZIONI
POSSIBILI

**Amazon, primo volo dei droni
per le consegne in italia**

Tecnologia 05 dic 2024

<https://tg24.sky.it/tecnologia/2024/12/05/amazon-droni-consegne-italia-abruzzo>

il piano
nasce
vecchio

Lo ha confermato in una nota la stessa società che sottolinea di aver svolto con successo il primo test ufficiale per le consegne

È stato realizzato con il nuovo drone MK-30, il sistema altamente automatizzato di droni che utilizza il programma di computer vision amazon, all'avanguardia nel settore". Questo sistema, è stato sottolineato ancora, consente ai droni "di spostarsi in **sicurezza lontano dagli ostacoli, garantendo l'incolumità di persone, animali e proprietà**



**Una volta ottenute tutte le
autorizzazioni necessarie, l'azienda
vuole avviare il servizio
commerciale nel 2025**

INDIETRO

LA GRONDA



NO GRAZIE

AZIONI
POSSIBILI



INDIETRO

le prospettive di un mondo che cambia

Una sperimentazione in corso

**Logistica ultimo miglio
aumenta l'attrattività dei mercati**

il piano
nasce
vecchio

L'ultimo miglio, ovvero l'ultima fase della catena di distribuzione che porta i prodotti dal magazzino al destinatario finale, si configura come uno degli aspetti più complessi, impattanti e costosi del processo logistico

**La sua gestione efficace è essenziale per garantire
tempi di consegna rapidi, ridurre i costi e minimizzare l'impatto
ambientale**

i mezzi commerciali rappresentano il 15% del traffico urbano
Di questi, il 60% è rappresentato da veicoli fino a 35 quintali. L'aumento dei volumi di commercio elettronico pone quindi la necessità di **ripensare spazi, impatto ed efficienza della distribuzione delle merci in ambito urbano**

le prospettive di un mondo che cambia

L'auto non è più un mezzo per giovani

LA GRONDA



NO GRAZIE

AZIONI
POSSIBILI



il piano
nasce
vecchio

Gli under 25 ne comprano sempre meno: troppe spese e tante alternative

Negli ultimi anni si è verificato un forte calo del numero di vetture loro intestate.

Nel periodo tra il 2012 ed il 2022 la diminuzione è stata pari al 33% e le auto intestate agli under 25 sono scese sotto le seicentomila, in controtendenza rispetto alla crescita del parco auto circolante nello stesso periodo che è stata dell'8%.

L'auto, non rappresenta più per i giovani un simbolo di emancipazione, come testimonia il fatto che la patente viene presa sempre più tardi

trend amplificato dal problema delle spese per gestire un'auto, in particolare dell'assicurazione auto, i cui costi sono sempre più insostenibili per i neopatentati.

dalla maggiore dimestichezza con il mondo digitale e in molti casi con modalità di spostamento alternative legate all'attenzione all'ambiente

FONTE: LA REPUBBLICA

[HTTPS://WWW.REPUBBLICA.IT/MOTORI/2024/09/11/NEWS/LAUTO_NON_E_PIU_UN_MEZZO_PER GIOVANI_GLI_UNDER_25_NE_COMPRANO_SEMPRE_MENO_TROPPE_SPESE_E_TANTE_ALTERNATIVE-423490914/11 SETTEMBRE 2024](https://www.repubblica.it/motori/2024/09/11/news/lauto_non_e_piu_un_mezzo_per_giovani_gli_under_25_ne_comprano_sempre_meno_troppe_spese_e_tante_alternative-423490914/11_settembre_2024)

INDIETRO