

BOZZA

POSITION PAPER

ORIZZONTE 2034

NUOVE CITTÀ

NUOVE ECONOMIE

Indirizzi, idee direzioni di marcia per una Zona Ovest resiliente, attrattiva e coesa, pienamente integrata nelle dinamiche metropolitane, regionali ed europee.

Work in Progress

INDICE

- 1. INTRODUZIONE** pag. 3
- 2. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO:
ALCUNE CONSIDERAZIONI PRELIMINARI** pag. 5
- 3. DIAGNOSI DEL TERRITORIO (PRIME RIFLESSIONI)** pag. 11
- 4. VISIONE DI FUTURO POLITICA
E STRATEGICA AL 2034 E ALL'ORIZZONTE 2050** pag. 33
- 5. QUADRO DELLE STRATEGIE NELLA ZONA OVEST,
PER NUOVE CITTÀ E NUOVE ECONOMIE** pag. 39
- 6. COME SI PASSA DAGLI INTENTI ALLA REALIZZAZIONE** pag. 71
- 7. CONCLUSIONI** pag. 73

GRUPPO DI LAVORO

Documento redatto da Zona Ovest di Torino S.R.L.

Rocco Ballacchino

Simone Conte

con la collaborazione di **Paolo Ruffino**

Crediti immagini:

INTRODUZIONE

Costituitosi 25 anni fa, il **Patto Territoriale Zona Ovest di Torino** (più semplicemente Zona Ovest) comprende undici comuni dell'area metropolitana (Alpignano, Buttigliera Alta, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, San Gillio, Venaria Reale, Villarbasse), per un totale di oltre 220.000 residenti su circa 200 km². Questa porzione di territorio, storicamente caratterizzata da una forte vocazione industriale, rappresenta oggi uno snodo fondamentale per lo sviluppo dell'intera Città Metropolitana di Torino. a rappresentare una **direttrice fondamentale della struttura urbana dell'area metropolitana torinese** e costituisce, all'imbocco della Valle di Susa, uno snodo importante per l'economia piemontese.

Nel corso degli anni la cooperazione intercomunale si è consolidata attorno a numerosi progetti di area vasta.

Nel 2021 gli 11 Comuni hanno avviato un percorso di elaborazione di un master plan di area, approvato nel mese di febbraio 2022.

L'Ovest Plan "Cooperare per Competere" nato per dotare i Comuni di una cornice unica e operativa con cui candidarsi in modo coordinato ai bandi europei e nazionali e regionali (in primis POR FESR/FSE e, più di recente, PNRR), non è rimasto sulla carta: ha orientato candidature concrete e ha avuto una forte valenza pubblica, contribuendo a superare i campanilismi e a rafforzare una governance di scala sovracomunale. Questo percorso ha già prodotto risultati importanti:

- **50 milioni di euro di bandi attratti nel territorio** per finanziare progetti di area vasta, a cui si aggiungono le risorse FESR e PNRR che i singoli comuni hanno attratto con progetti comunali;
- la **capacità di indirizzare interventi** di sviluppo urbano sostenibile (in coerenza con le linee del FESR sulla dimensione urbana);
- la **valorizzazione di cultura e turismo** come leve di sviluppo territoriale previste nel FESR Piemonte,
- Progetti di **sistema su mobilità, infrastrutture e rigenerazione** dello spazio pubblico.

Oggi, però, **si apre una fase nuova** che rende necessario aggiornare e rilanciare il Masterplan: il Programma Regionale FESR 2021–2027 non ha ancora esaurito tutte le opportunità, mentre l'Unione Europea ha avviato il percorso verso il **nuovo Quadro Finanziario Pluriennale 2028–2034** (COM(2025) 46 dell'11 febbraio 2025), che ridisegnerà priorità e strumenti. Per la Zona Ovest è **l'occasione di rimettere a fuoco visione, portafoglio progetti e alleanze istituzionali**, per intercettare al meglio le risorse residue dell'attuale ciclo e farsi trovare pronta al prossimo.

Finalità del documento:

Nei mesi di giugno, luglio e settembre, la società ha incontrato singolarmente i sindaci degli 11 Comuni dell'area, per iniziare a raccogliere indirizzi, temi rilevanti, criticità, al fine di iniziare ad elaborare un primo documento di visione sulle prospettive di sviluppo della nostra area. Siamo consapevoli che il territorio, la sua economia, le condizioni sociali e demografiche impongono una più complessiva riflessione che guardi alla **Zona Ovest come ad un sistema territoriale** capace, attraverso la cooperazione, di rendersi maggiormente competitivo e resiliente a rilevanti cambiamenti, disegnando un futuro di benessere e diritti per i propri cittadini e lavoratori.

Il presente documento quindi (da considerarsi **work in progress**) intende offrire primi spunti per **costruire una visione politica e strategica per la Zona Ovest che guidi i processi di pianificazione e orienti le scelte dei prossimi 15 anni (al 2034 e al 2050)**, fornendo un quadro integrato dell'analisi territoriale (demografia, economia, sociale, ambiente, mobilità, governance) e articolando le strategie in **otto assi di intervento** ritenuti prioritari per lo sviluppo dell'area date le sfide da affrontare.

Le sfide e le priorità di intervento al momento individuate, sono frutto del confronto sopra richiamato, avuto con i Comuni e in particolare con i Sindaci. Esse sono individuate anche a partire dai dati socioeconomici dell'area e dagli scenari ipotizzabili, che saranno meglio approfonditi e articolati nei prossimi mesi grazie ad **un accordo siglato tra Zona Ovest e IRES Piemonte**.

Pertanto, il documento che segue rappresenta una **prima bozza di lavoro** che verrà arricchita nei prossimi mesi da un intenso **lavoro di concertazione** che coinvolgerà gli 11 Comuni, diversi attori istituzionali: città Metropolitana, Università, Regione Piemonte, organizzazioni sindacali, organizzazioni di categoria e altri gli stakeholder territoriali prioritari.

Verranno proposte **priorità d'intervento**, evidenziati **impatti attesi, fattibilità** delle azioni proposte e la loro **coerenza** con i programmi europei e regionali (in particolare il Quadro Finanziario Pluriennale **QFP 2028–2034** e il **Programma Regionale FESR** del Piemonte).

Nel delineare questo percorso, si metteranno in luce gli esempi concreti e i riferimenti programmatici esistenti: dalle progettualità già avviate nell'ambito dell'*Ovest Plan* (es. rigenerazione di spazi culturali, case della comunità, Mobilità sostenibile, ecc.) alla cornice più ampia delle politiche europee (Green Deal, Agenda Digitale, Coesione) e regionali (Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile, POR FESR/FSE).

L'obiettivo ultimo è fornire agli amministratori della Zona Ovest e ai decisori politici dei livelli sovraordinati, una **mappa strategica**, condivisa e volutamente "visionaria", che orienti l'azione pubblica dei prossimi decenni per una **Zona Ovest resiliente, attrattiva e coesa, pienamente integrata nelle dinamiche metropolitane ed europee**.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

ALCUNE CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

2. 1 - Il contesto geopolitico e implicazioni per il nostro territorio

Negli ultimi anni l'Europa si è trovata a competere in un'economia globale più instabile, segnata da crisi energetiche, tensioni commerciali, nuovi conflitti geopolitici e una corsa tecnologica accelerata. Il rapporto guidato da Mario Draghi¹ fotografa con chiarezza il cambio di fase: nella frontiera delle tecnologie avanzate – quelle che determineranno la crescita di domani – la posizione europea si è indebolita, con una quota dei ricavi globali del tech scesa dal 22% al 18% tra il 2013 e il 2023, mentre gli Stati Uniti sono saliti dal 30% al 38%. La stessa analisi sottolinea che l'Europa deve accelerare l'innovazione per recuperare produttività e capacità manifatturiera, cogliendo l'"apertura di finestra" offerta da AI e nuova ondata digitale.

Parallelamente, il venir meno del gas russo ha lasciato in eredità un differenziale nei prezzi energetici che, pur in calo rispetto ai picchi, resta penalizzante: per le imprese europee l'elettricità costa ancora circa 2–3 volte quella statunitense e il gas 4–5 volte, con volatilità attesa fino a fine decennio. A ciò si somma un riequilibrio delle dipendenze: gli Stati Uniti sono diventati il principale partner energetico dell'UE per il gas naturale liquefatto — quasi il 45% delle importazioni di GNL nel 2024, salite al 55–58% nel 2025 - sostituendo in larga parte la fornitura russa ma spostando l'esposizione su un asse transatlantico. In parallelo si è irrigidito il quadro commerciale globale: dal 5 aprile 2025 Washington applica un dazio "baseline" del 10% su (quasi) tutte le importazioni, con tariffe "reciproche" più alte su molti partner, tra cui l'UE; in Europa sono divenuti definitivi i dazi anti sovvenzione sui veicoli elettrici cinesi. Queste "barriere Trump" e le contromisure cinesi hanno aumentato l'incertezza per le filiere della transizione. Sullo sfondo, UE e USA hanno diffuso il 21 agosto 2025 una Dichiarazione congiunta² per ristabilire un quadro di scambi e investimenti "giusto, equilibrato e reciprocamente vantaggioso", nel tentativo di ridurre la conflittualità regolatoria e coordinare gli standard in settori strategici. In questo contesto (fatto di costi energetici elevati, concorrenza più dura nelle filiere della decarbonizzazione (e-mobility, Cleantech) e nuove barriere tariffarie statunitensi) **la parola d'ordine resta "de-risking"³: ridurre dipendenze esterne, riallineare politica industriale ed energetica e rafforzare sovranità tecnologica e di sicurezza lungo le catene del valore.**

A Bruxelles questo cambio di paradigma ha già prodotto una nuova architettura di politiche. Con il *Critical Raw Materials Act*, entrato in vigore

1 Mario Draghi (2024). The Future of European Competitiveness

2 EC (2025). [The EU-US trade deal - European Commission](#)

3 EC (2025a). [De-risking investments - European Commission](#)

nel 2024, l'UE punta a garantire approvvigionamenti sicuri e sostenibili fissando traguardi al 2030 lungo l'intera catena del valore delle materie prime critiche e rafforzando strumenti di monitoraggio del rischio e di diversificazione delle importazioni. Con il *Net-Zero Industry Act*, approvato nel 2024, l'Unione mira a riportare capacità produttiva nel Cleantech e a raggiungere entro il 2030 almeno il 40% della domanda annua di tecnologie a zero emissioni prodotte in Europa, accelerando autorizzazioni e valorizzando criteri di resilienza negli appalti. A completamento, la piattaforma STEP coordina fondi esistenti per tecnologie strategiche (digitale, clean, bio), creando una corsia preferenziale per progetti "scalabili". Nei primi mesi del 2025 la Commissione ha inoltre varato la prima strategia industriale della difesa (EDIS) e un pacchetto per la prontezza del settore, spingendo gli Stati membri verso acquisti congiunti e integrazione del mercato della difesa europeo: un segnale forte in un contesto di sicurezza più incerto e di rialzo strutturale della spesa. Queste scelte orientano direttamente la nuova programmazione FESR 2028–2034 e i futuri *Partnership Plans*, entro cui si potrà incardinare progetti cantierabili su filiere strategiche e transizione.

Implicazioni per la Zona Ovest

L'Europa sembra lontana a chi agisce localmente, ma le ricadute di quanto sopra esposto per la Zona Ovest – **uno dei principali distretti manifatturieri metropolitani** – sono immediate.

- L'automotive locale, integrato nelle catene del valore europee, esporta verso partner UE e guarda a Nord America e Asia orientale come mercati chiave: ciò aumenta l'esposizione ai nuovi standard tecnologici e regolatori della transizione, ma apre anche opportunità su componenti ad alto valore, power Electronics, sistemi di sicurezza e software.
- I dati IRES¹ documentano una filiera che, dopo il colpo del 2020, ha recuperato valore aggiunto e investimenti pur dentro una ristrutturazione profonda, con Collegno, Rivoli, Pianezza tra i poli di addetti e imprese dell'indotto. Il punto è competitivo e geopolitico insieme: in un mondo frammentato, la tenuta dell'export dipende dalla capacità di spostarsi verso segmenti di prodotto meno "comoditizzati", (percepiti dai consumatori come intercambiabili rispetto a quelli dei concorrenti, per cui il prezzo diventa il fattore principale per l'acquisto) e di rafforzare la qualità.
- Il comparto aerospazio-difesa, storica specializzazione dell'area torinese, è nel mirino della nuova strategia europea: la richiesta di capacità produttiva più rapida e integrata, gli incentivi agli acquisti congiunti e il rafforzamento della base industriale europea rappresentano una grande opportunità di sviluppo economico dell'area e di riconversione del tessuto industriale.
- La presenza della Cittadella dell'Aerospazio a Torino-Caselle e della rete di siti di Leonardo, insieme ai progetti universitari in corso a Grugliasco - e al confine con Collegno con l'insediamento del Politecnico nel perimetro del polo aerospaziale, rende la Zona Ovest un candidato naturale per **posizionarsi su aerospazio, sensoristica, materiali e testbed**, se saprà connettere filiere, ricerca e attrazione di fondi europei.

1 IRES (2024). Rapporto Quadrante Nord-Ovest

- Il costo e la volatilità dell'energia restano un fattore-chiave. Anche se i prezzi sono scesi dai picchi del 2022, il differenziale rispetto a USA e – per alcuni input – Cina continua a comprimere i margini delle imprese energivore e ad alzare le soglie minime efficienti per nuovi investimenti. La traiettoria europea è di accompagnare la decarbonizzazione con un'espansione accelerata di rinnovabili, reti e stoccaggi e con contratti di lungo termine per dare certezza di prezzo all'industria: è uno spazio in cui la Zona Ovest, può muoversi, costruendo comunità energetiche connesse ai poli produttivi e universitari, programmi di efficienza su processi e edifici industriali.
- Lo sviluppo di data centers legati all'AI è un'altra grande leva per l'area, da valutare. Essa però richiede infrastrutture tecnologiche importanti (come banda ultra larga e reti di raffreddamento).
- Sul fronte delle competenze, il quadro europeo registra un duplice vincolo: forza lavoro in calo e mismatch tra domanda e offerta di skill tecniche e digitali. Questo pone una pressione particolare sulle aree manifatturiere mature come la Zona Ovest, che devono contemporaneamente riqualificare addetti e attrarre talenti.
- I segnali locali raccolti da IRES – tra tenuta del tessuto produttivo, bisogno di innovazione e fragilità sociali crescenti – invitano a legare l'espansione dei campus universitari all'upskilling dei lavoratori e a filiere di apprendistato di qualità, riducendo quel "tempo di attraversamento" che spesso separa ricerca, impresa e pubblica amministrazione. Infine, materie prime e logistica sono il nuovo nervo scoperto della competitività.
- L'attuazione del CRMA (*Critical Raw Materials Act*) – con obiettivi europei su estrazione, trattamento e riciclo – e le prime liste di progetti strategici europei nel 2025 mostrano che il riciclo avanzato di metalli e magneti, la tracciabilità e l'eco-design diventeranno mercati a sé stanti.

In un'Europa che riorganizza le sue priorità industriali, la Zona Ovest, visti gli asset presenti sul territorio, può osare di proporsi come "territorio di sperimentazione" se lega quattro scelte:

- scalare l'innovazione su mobilità elettrica, aerospazio e manifattura digitale, agganciandosi alle nuove piattaforme UE;
- ridurre strutturalmente il costo-rischio energetico anche con comunità energetiche industriali;
- presidiare le catene di fornitura con iniziative locali su riciclo di materiali critici e componentistica ad alto contenuto;
- chiudere il cerchio tra università, ITS e imprese per colmare i gap di competenze.

È un'agenda coerente con la traiettoria europea delineata da Draghi e dagli atti recenti di politica industriale e difesa e perfettamente allineabile con le specializzazioni e i progetti già in campo, per esempio, tra Collegno (PITE - chilometro blu), Pianezza (PITE - competenza auto elettrica) e Grugliasco (Polo Universitario) e i progetti nascenti in vari Comuni dell'area di "comunità energetiche" che vanno pensati per generare utilità e vantaggi anche per il tessuto imprenditoriale locale. Così il quadro geopolitico non resta un vincolo esterno, ma diventa la bussola per le scelte strategiche del prossimo decennio.

2.2 - Sintesi della nuova programmazione dei fondi Europei 2028 - 2034

Può essere utile, per il dialogo territoriale da avviare, acquisire alcune informazioni sulla futura programmazione dei fondi europei.

Il 16 luglio 2025 è stata ufficialmente presentata la proposta della Commissione europea per il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale dell'UE¹, il budget di lungo periodo che coprirà il settennato dal 2028 al 2034. Questo budget definisce le linee di spesa dell'Unione, il quadro entro cui si collocheranno tutti i bilanci comunitari annuali e – in particolare – l'architettura e le risorse dei fondi e dei programmi comunitari per i sette anni del prossimo periodo di programmazione. Il totale ammonta a circa 2000 miliardi di euro, corrispondenti all'1,26% del reddito nazionale lordo dell'UE (calcolato sulla media prevista 2028-2034).

Questa proposta segna l'avvio dell'iter di approvazione, che continuerà verosimilmente per i prossimi due anni, con le negoziazioni e le discussioni per ottenere il via libera da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo. Proprio per questo, è bene ricordare che questa proposta di Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) è un punto di partenza, che potrà subire modifiche rilevanti nel corso di due anni di negoziati, che si preannunciano particolarmente animati.

Da una prima analisi della proposta della Commissione per il nuovo QFP emergono alcune importanti novità:

- Un aumento delle risorse totali a disposizione, che ammontano a 1984 miliardi di euro, rispetto ai 1200 miliardi del settennato 2021-2027. Un aumento notevole, anche considerando che queste risorse includono anche circa 168 miliardi necessari per ripagare le risorse investite in Next Generation EU;
- Una ristrutturazione complessiva dell'architettura di fondi e programmi europei, con l'intento di favorire una gestione più agile ed efficace delle risorse. Questo si traduce in particolare:
 - o In una riduzione delle rubriche (ovvero, delle categorie di spesa in cui è organizzato il budget dell'UE) da 7 a 4,
 - o In una decisa riduzione del numero dei programmi di finanziamento (da 52 a 16, con norme armonizzate),
 - o In una diversa gestione della programmazione dei Fondi Strutturali e a gestione concorrente.
 - o È prevista inoltre l'adozione di un portale unico, che sarà unico punto di accesso a tutte le opportunità di finanziamento.
- Una maggiore flessibilità e accessibilità nell'utilizzo dei fondi europei, tramite l'armonizzazione di regole e condizioni di accesso e uno strumento di flessibilità che permetterà di dirottare più facilmente le risorse verso nuove necessità: una quota importante delle risorse del QFP non sarà pre-programmata o pianificata;

1 [EU budget 2028-2034](#)

Le risorse del QFP vengono distribuite all'interno di rubriche, o **categorie di spesa**. La proposta di QFP prevede una riduzione di queste rubriche da 7 a 4:

1. Coesione economica, sociale e territoriale dell'Europa, agricoltura, prosperità e sicurezza in ambito rurale e marittimo

Questa rubrica incorpora il maggior numero di risorse, per un totale destinato ai progetti di 894,2 miliardi di euro. Include le risorse dedicate alla Politica di Coesione e alla Politica Agricola Comune (453 miliardi di euro). Le risorse per la Politica Agricola Comune subiscono una riduzione di circa il 30% rispetto alla precedente programmazione. Con l'obiettivo di favorire una gestione ed erogazione dei fondi UE più efficace, flessibile e mirata, vengono introdotti specifici *Piani di partenariato nazionali e regionali* con cui ciascun stato membro individua gli investimenti e le riforme specifiche per rispondere ai propri bisogni di sviluppo. Nelle intenzioni della Commissione Europea, i piani nazionali e regionali riguardano, oltre che la **Politica di Coesione** e la PAC, anche la **politica sociale** (cui dovranno essere dedicate un minimo del 14% della dotazione del piano), la politica marittima e della pesca, la migrazione e la sicurezza interna. L'idea è di passare da più di 500 documenti programmatici (PR di ciascuna regione e PN settoriali) a 27. Questa rubrica include 10 miliardi di euro per la **Cooperazione Territoriale (programmi Interreg)**. Infine, la rubrica include i fondi destinati a rimborsare i debiti contratti dall'Unione europea per il finanziamento di Next Generation EU, che portano la dotazione complessiva di questa rubrica a 1000 miliardi di euro.

2. Competitività, prosperità e sicurezza

La seconda rubrica prevede una dotazione di 589,6 miliardi di euro, cui si aggiungono 41,2 miliardi dal Fondo per l'Innovazione. Questa rubrica prevede in particolare un nuovo grande Fondo Europeo per la Competitività (409 miliardi di euro), cui saranno ricondotti molti degli attuali programmi a gestione diretta e declinato in 4 ambiti:

- **transizione pulita e decarbonizzazione** (circa 11% del Fondo);
- **transizione digitale** (circa 22% del Fondo);
- **salute, biotecnologie, agricoltura e bioeconomia** (circa 9% del Fondo);
- **difesa e spazio** (circa 53% del Fondo).

Il 5% circa del Fondo sarà destinato ad attività trasversali e ai suoi obiettivi generali (es. investimenti, PMI, ecc.).

I principali programmi europei attualmente attivi che continueranno a sussistere all'interno di questa rubrica sono:

- **Horizon Europe**, che rimane il programma a gestione diretta principale nell'ambito della ricerca e dell'innovazione. Questo programma viene potenziato, con una dotazione di 175 miliardi rispetto ai 95,5 miliardi assegnati nel 2021-2027;
- **Erasmus+**, che compirà ben 40 anni nel 2027. Un numero di buon auspicio, visto che il programma vede un deciso aumento

di risorse, con 40 miliardi rispetto ai 26 miliardi del precedente settennato;

- I programmi **CERV ed Europa Creativa**, che vengono convogliati all'interno del nuovo programma AgoraEU, con un totale di risorse di circa 8 miliardi di euro, il doppio di quanto previsto nel 2021-2027 per i due precedenti programmi.
- Per il **programma LIFE** e per altri programmi a gestione diretta (es. **EU4Health, Digital Europe, Programma per il Mercato Unico**) la situazione è più incerta: verranno assorbiti all'interno di questa rubrica, e in particolare all'interno del nuovo Fondo Europeo per la Competitività (v. i 4 ambiti citati sopra e le relative allocazioni indicative), con modalità che dovranno essere meglio definite.

3. Europa Globale

La terza rubrica è dedicata al programma Europa Globale, strumento comunitario di riferimento per la cooperazione esterna e la cooperazione allo sviluppo, con paesi candidati, paesi terzi e paesi del vicinato. Sostiene la politica estera e di sicurezza comune, gli aiuti ai paesi terzi e i territori d'oltremare. Il programma viene quindi confermato, con un notevole aumento di budget: 215,2 miliardi di euro, rispetto ai precedenti 79,5 miliardi. Il budget del programma include una riserva di 15 miliardi per meccanismi di risposta alle crisi e a eventi inattesi. Un'importante novità è la nuova distribuzione delle risorse, che non avviene più anche per ambito tematico, ma soltanto sulla base di cinque pilastri geografici, cui si aggiunge un sesto pilastro globale.

4. Amministrazione e riserva speciale

La quarta rubrica include lo stanziamento di risorse per l'amministrazione delle istituzioni europee e una riserva speciale di 100 miliardi di supporto all'Ucraina che potrà venire mobilitata durante il settennato.

DIAGNOSI DEL TERRITORIO

(PRIME RIFLESSIONI)

Per definire strategie efficaci è necessario partire da una lettura condivisa e onesta della realtà attuale: punti di forza da valorizzare, criticità da affrontare e trend in atto. In questa analisi territoriale integrata, benché ancora da approfondire, consideriamo i principali aspetti strutturali della Zona Ovest:

- demografia e struttura sociale,
- tessuto produttivo ed economico,
- condizioni dell'ambiente e del territorio,
- sistema della mobilità e accessibilità,
- aspetti di governance.

Questa analisi fornirà una prima base fattuale su cui innestare le strategie trasformative successive, assicurando che le azioni proposte siano mirate e realistiche.

3. 1 - Demografia e struttura sociale

Popolazione al 1° gennaio 2025: principali indicatori

Comune	Popolazione residente	Peso sul totale	Tasso di mascolinità	Età media	Indice vecchiaia	Indice dipendenza
ALPIGNANO	16.494	7,4%	98,4	48,6	283,7	65,7
BUTTLIGLIERA ALTA	6.221	2,8%	96,2	47,8	230,8	66,2
COLLEGNO	47.814	21,5%	91,7	47,9	247,0	63,1
DRUENTO	8.986	4,0%	95,4	46,4	198,6	61,2
GRUGLIASCO	36.505	16,4%	92,1	48,6	271,8	68,4
PIANEZZA	15.604	7,0%	94,5	45,6	174,0	58,7
RIVOLI	46.560	21,0%	92,5	49,4	299,2	69,3
ROSTA	5.100	2,3%	96,2	46,3	192,4	60,0
SAN GILLIO	3.264	1,5%	94,5	45,5	164,2	56,7
VENARIA REALE	32.035	14,4%	93,4	48,5	273,7	64,8
VILLARBASSE	3.504	1,6%	97,0	47,5	221,8	63,3
ZONA OVEST	222.087	100,0%	93,4	48,2	254,9	65,2
TORINO CITTÀ	853.196		93,2	47,1	238,1	58,3
CM TORINO	2.204.276		94,8	47,4	237,4	60,9

- Oltre 222 mila residenti;
- Collegno e Rivoli le città più popolate; San Gillio e Villarbasse i comuni con meno residenti;
- In nessun caso il numero di maschi supera quello delle donne; tasso di mascolinità medio 93,4, con massimo 98,4 ad Alpignano e minimo 91,7 a Collegno. Più basso rispetto alla media provinciale e in linea con Torino città;

- L'età media è di 48,2 anni, da un minimo di 46,3 a Rosta e un massimo di 49,4 di Rivoli;
- Indice di vecchiaia superiore a Torino e Provincia; 255 over 65 ogni 100 under 15; 164 il minimo (Rosta) e 299 il massimo (Rivoli);
- Dipendenza strutturale della popolazione non in età lavorativa maggiore (65,2); San Gillio minimo (56,7), Rivoli valore massimo (69,3).

Confronto con 2015

Se confrontiamo il quadro attuale con quello di 10 anni fa possiamo osservare alcune trasformazioni importanti

Comune	POP 2015	VAR % 25-15	Età media_2015	VAR 25-15	Indice vecchiaia_2015	VAR 25-15	Indice dipendenza_2015	VAR 25-15
ALPIGNANO	17.370	-5,0%	45,8	2,7	193,7	90,1	58,2	7,5
BUTTIGLIERA ALTA	6.397	-2,8%	45,4	2,4	179,9	50,9	58,8	7,4
COLLEGNO	49.865	-4,1%	45,4	2,6	182,7	64,3	59,6	3,5
DRUENTO	8.644	4,0%	44,0	2,5	154,2	44,4	56,5	4,6
GRUGLIASCO	37.600	-2,9%	45,9	2,8	198,2	73,6	61,1	7,3
PIANEZZA	14.847	5,1%	42,5	3,1	123,0	50,9	56,6	2,1
RIVOLI	48.359	-3,7%	46,7	2,7	220,2	79,0	61,7	7,7
ROSTA	4.802	6,2%	43,6	2,7	140,4	51,9	65,0	-5,0
SAN GILLIO	3.155	3,5%	42,7	2,8	124,3	39,9	53,5	3,2
VENARIA REALE	34.076	-6,0%	45,1	3,4	179,2	94,4	57,8	7,0
VILLARBASSE	3.504	0,0%	44,4	3,1	151,9	69,9	64,4	-1,1
ZONA OVEST	228.619	-2,9%	45,4	2,8	184,0	71,0	59,7	5,5
TORINO CITTÀ	884.710	-3,6%	46,0	1,1	205,0	33,1	61,1	-2,8
CM TORINO	2.275.771	-3,1%	45,4	2,0	185,2	52,2	59,9	1,0

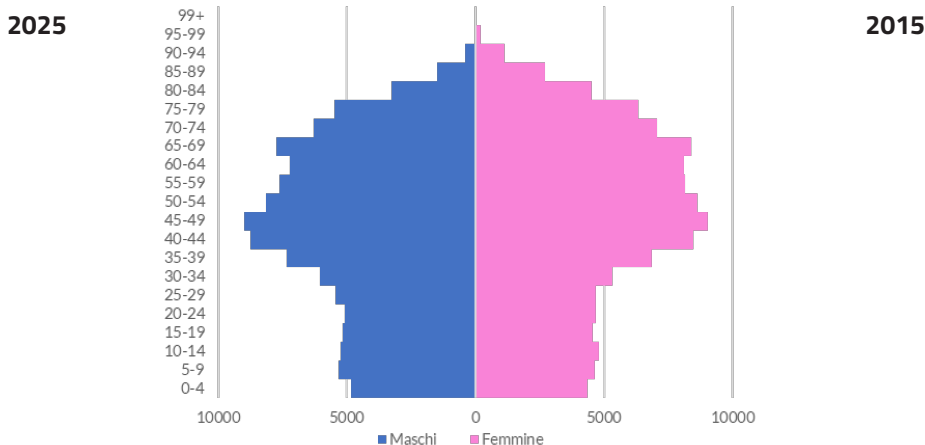
- La zona ovest perde oltre 6 mila abitanti in 10 anni; -2,9%, in linea con Torino città e Città Metropolitana
- Venaria Reale e Alpignano hanno perso più di tutti: -6% e -5%. Rosta e Pianezza quelle che hanno guadagnato di più (+6,2% e +5,1%)
- Età media cresciuta per tutti, +2,8 di media; +3,4 Venaria e + 2,4 Buttigliera Alta (il minimo);
- Anche l'indice di vecchiaia segue l'andamento crescente, +71 over 65 ogni 100 under 15. Più del doppio di Torino Città
- Indice di dipendenza aumentato di 5,5 sulla popolazione attiva (15-64), diminuito a Rosta e Villarbasse.

Distribuzione per classi di età

- Oggi le classi d'età maggiormente rappresentate sono tra i 50 e 59 anni; per i maschi entrambe le classi 50-54 e 55-59 pesano l'8,3% sul totale; per le femmine quella dai 55 ai 59 pesa l'8,3%,

quella più giovane l'8%.

- Si evidenzia una Distribuzione accentuata verso l'apice: popolazione più anziana e base ridotta (la classe 0-4 pesa appena il 3%).
- In 10 anni «spostamento» verso l'alto della distribuzione demografica. Nel 2015 la classe più rappresentata era 45-49 anni (8,1%) mentre i bambini (0-4) rappresentavano il 4%,1).
- Gli anziani (over 75) rappresentavano l'11,2%, oggi il 15,3%.



La Zona Ovest, quindi, ha attraversato in settant'anni un ciclo completo: espansione forte nel secondo dopoguerra, stabilizzazione tra anni Novanta e Duemila, poi un arretramento lento ma costante. Dal massimo relativo del 2011, la popolazione ha iniziato a scendere e, se gli andamenti correnti non cambiano, **al 2041 conteremo all'incirca sette residenti su cento in meno** rispetto a oggi: **una perdita nell'ordine di 16-17 mila persone**, equivalente più o meno all'intera Pianezza attuale, oppure alla somma di Druento e Rosta, giusto per un termine di paragone. Non è solo una flessione quantitativa: è soprattutto un ribilanciamento per età che **sposta l'asse del territorio verso bisogni di prossimità, cura e accessibilità**.

Il cuore del cambiamento è **l'invecchiamento**. La popolazione con 65 anni e oltre sfiora ormai un terzo dei residenti e continuerà a crescere lungo tutto l'orizzonte previsionale; bambini e ragazzi si riducono gradualmente e **l'età attiva si assottiglia**. Nel confronto con il resto della Città Metropolitana e del Piemonte, la Zona Ovest "anticipa" i trend: l'indice di vecchiaia e la quota di over-65 sono in media più alti, e questo rende più pressante il **riassetto di servizi sanitari e sociali, dell'abitare e della mobilità quotidiana**. In parallelo, si parla sempre di più della componente della "quarta età" che avanza: gli ultra-85enni sono la fascia che più sollecita autonomia nell'abitare, assistenza domiciliare e spazi pubblici di vicinato ben tenuti e sicuri.

Accanto all'età, **cambia la composizione dei nuclei**: crescono le famiglie unipersonali (anziani soli ma anche single giovani) e i piccoli nuclei, diminuiscono le famiglie numerose. Questo chiede un'offerta abitativa

diversa dal passato: alloggi più piccoli e flessibili, abitazioni protette e co-housing per anziani autosufficienti, housing sociale per i giovani, spazi comuni che favoriscano relazioni di quartiere. La storia migratoria dell'area – dall'arrivo dei lavoratori dal Sud e Nord Est nel Novecento, alle comunità straniere più recenti, più visibili in centri come Collegno e Grugliasco – suggerisce che l'integrazione resta un investimento decisivo: scuole inclusive, mediazione culturale, progetti di quartiere aiutano a mantenere coesione e a prevenire sacche di marginalità, soprattutto nei contesti ERP e nei comparti residenziali più fragili.

Questa transizione non è uniforme nei nostri undici comuni:

- **Collegno, Rivoli, Grugliasco, e Venaria** sono tra i comuni più popolosi e urbanizzati della Zona Ovest.
- **Collegno** ha registrato un andamento demografico sostanzialmente stabile dagli anni Duemila fino al 2021, con un lieve calo previsto nei prossimi anni. Anche **Grugliasco** segue un percorso simile. Tuttavia, la stabilità numerica nasconde un marcato processo di invecchiamento come richiamato nelle tabelle sopra riportate: l'indice di vecchiaia cresce costantemente, mentre la fascia attiva si riduce. I giovani (0–14 anni) sono in flessione, e già oggi il numero di over-65 supera quello dei bambini e adolescenti. In queste città, dove le infrastrutture e i servizi sono consolidati, si pone con urgenza il tema della rigenerazione urbana e della riqualificazione dell'abitare per una popolazione che cambia. L'età media elevata e l'invecchiamento in situ rendono necessarie soluzioni abitative flessibili e accessibili, nonché una strategia per attrarre famiglie e giovani adulti.
- **Rivoli** ha visto una crescita sostenuta fino agli anni '90, seguita da un progressivo rallentamento e poi da una lieve flessione. Anche qui si osserva un invecchiamento strutturale, con un forte aumento della fascia over-65 (oltre 20.000 nel 2021). Tuttavia, a differenza di Collegno e Grugliasco, Rivoli conserva un ampio patrimonio residenziale, culturale e ambientale che, se valorizzato, può rappresentare una leva per invertire la tendenza. Il miglioramento della qualità urbana e della vita quotidiana (trasporti, scuole, impianti sportivi, ambiente rurale) sarà determinante per rilanciare la sua attrattività residenziale.
- Il caso più evidente di contrazione, come si diceva, è quello di **Venaria Reale**, che dal 2001 ha perso più di 3.000 residenti. Le previsioni indicano un ulteriore calo, che potrebbe portare la popolazione al di sotto delle 28.000 unità entro il 2041. Qui, più che altrove, la sfida è doppia: da un lato rigenerare un tessuto urbano che potrebbe perdere attrattività, dall'altro rilanciare le potenzialità ambientali e turistiche rappresentate da beni faro importanti, (La Mandria, la Reggia, le aste fluviali) per generare nuova domanda abitativa.
- In controtendenza rispetto alla media dell'area, alcuni comuni mostrano una crescita demografica, seppur contenuta. **Druento, Pianezza e Rosta** hanno saputo intercettare una domanda abitativa

di tipo familiare, grazie a un'offerta recente, a collegamenti efficienti e a una buona qualità urbana. Pianezza è passata da circa 11.000 abitanti nel 2001 a oltre 15.000 oggi, e la crescita prosegue. Anche Druento ha superato gli 8.900 residenti, mentre Rosta – sebbene più piccola – mostra un incremento costante. Il rischio, in questi casi, non è la decrescita, ma una crescita non governata: sarà fondamentale **rafforzare i servizi** (scuole, trasporti, verde) e **prevenire fenomeni di dispersione urbanistica**.

- **Alpignano**, pur mantenendo una popolazione relativamente stabile (circa 16.500 abitanti), mostra segnali evidenti di invecchiamento. Il numero di giovani è in calo costante e l'età media cresce. Comune di interfaccia tra la pianura e la collina morenica, Alpignano dovrà puntare su **servizi di prossimità** e sull'adattamento dell'abitare per rispondere ai bisogni della sua popolazione anziana, valorizzando al contempo il legame con il paesaggio e la qualità residenziale.
- **San Gillio** mantiene una certa stabilità, con un leggero aumento della popolazione che si attesta oggi attorno ai 3.200 abitanti. Il suo profilo demografico, equilibrato, lo rende un territorio adatto a sperimentare **modelli abitativi leggeri** e inclusivi per anziani e giovani.
- **Buttiglieria Alta e Villarbasse**, invece, mostrano una lieve flessione negli ultimi anni, segno di una domanda residenziale più selettiva, ma ancora viva, se supportata da politiche su accessibilità e qualità del verde.

La Zona Ovest sta quindi attraversando una **fase matura del proprio ciclo demografico**. Non si tratta solo di numeri in calo, ma di una trasformazione profonda: **l'invecchiamento**, la **riduzione della fascia attiva** e la **contrazione della natalità stanno cambiando i bisogni del territorio**. Le politiche dovranno partire da queste evidenze:

- Nei grandi comuni: **rigenerazione urbana**, **residenze accessibili**, **servizi per la terza età** e politiche di attrazione giovanile.
- Nei comuni in crescita: **accompagnamento alla domanda**, **rafforzamento dei servizi** e **controllo del consumo di suolo**.
- Nei centri minori: **sperimentazione abitativa**, **prossimità** e **nuovi modelli di welfare di comunità**.

La demografia, se letta correttamente, **non è un destino**, ma uno **strumento per orientare le politiche** pubbliche in modo strategico e selettivo. La Zona Ovest ha già oggi l'occasione di governare questa transizione.

In questo quadro, parlare di "più servizi per gli anziani" non basta. Serve una visione integrata che tenga insieme attrazione e tenuta demografica: **rigenerare a canone accessibile per riportare famiglie e giovani adulti nei nostri Comuni**; **promuovere co-housing e residenze leggere per la terza età**, così da liberare alloggi e ridurre l'isolamento; **consolidare la filiera educativa 0-6 e 6-13**, perché la scelta di rimanere o trasferirsi è spesso una decisione di scuola, di offerta di servizi pedagogici di qualità e di tempi di vita; **rendere competitive le connessioni del quotidiano**, perché linee

forti del TPL, interscambi curati e reti ciclabili continue non sono “solo infrastrutture”, sono strumenti sociali che accorciano distanze e danno tempo alle persone. In controluce, **la silver economy è già un pezzo di sviluppo**: più richiesta di autonomia personale e di movimento, un welfare da rendere sostenibile e inclusivo, nuovi servizi alla persona e tecnologie per la cura possono generare occupazione e impresa se guidati con criteri di qualità.

C'è poi il nodo del **capitale umano**. La prossimità con Torino è una grande opportunità, ma può trasformarsi in “fuga corta” se i giovani studiano, si formano e poi mettono a frutto le competenze altrove. La risposta non è solo scolastica: significa completare e modernizzare il patrimonio educativo (anche grazie agli interventi avviati con il PNRR), **legare gli istituti tecnici e gli ITS alle filiere produttive locali**, moltiplicare i percorsi duali scuola-impresa e **creare ponti reali tra campus, centri di ricerca e tessuto manifatturiero**. È così che si trattengono 25–44enni – la fascia che fa impresa, mette su famiglia, anima la vita civica – riducendo al contempo il bacino dei NEET.

La Zona Ovest, più avanti del Quadrante metropolitano nel ciclo dell'invecchiamento, ha dunque un compito e un'opportunità. Il compito è **governare subito la transizione, tenendo insieme prossimità, rigenerazione e capitale umano**. L'opportunità è trasformare un calo annunciato – l'equivalente di una città media che scompare – in un **progetto di nuova attrattività selettiva**, capace di trattenere e attrarre chi studia, lavora e fa famiglia, senza lasciare indietro chi invecchia. Se sapremo farlo, la mappa demografica non sarà un destino da subire, ma una leva per **ridisegnare un territorio che “invecchia bene”, resta produttivo e torna desiderabile lungo tutto l'arco della vita**.

1.1. Economia e produttività

Negli ultimi dieci anni l'economia dell'area torinese ha cambiato pelle senza perdere peso specifico nel sistema regionale. Dove però una volta c'era un settore dominante con un insieme di imprese più o meno piccole, oggi abbiamo un **nucleo produttivo esteso**. Questo nucleo è più robusto e diversificato rispetto al passato, con aziende capaci di generare valore aggiunto. La Città Metropolitana concentra oltre la metà delle imprese del Piemonte e resta il motore produttivo del Quadrante Nord-Ovest: nel 2021 le imprese attive (manifattura e servizi) sono circa 178 mila, pari a poco più del 53% del totale regionale, con un valore aggiunto pro capite nell'ordine dei 32 mila euro (2022). È un tessuto quasi interamente di piccole imprese (oltre il 95% sotto i 10 addetti), ma capace di tenere l'export e di agganciare i rimbalzi post-pandemici. Il baricentro settoriale si è spostato gradualmente: l'industria resta una colonna portante, ma cresce la quota dei servizi avanzati. **L'automotive** continua a essere la specializzazione manifatturiera più riconoscibile: **tra produzione finale e componentistica, impiega ancora “quasi” 65 mila addetti nell'area metropolitana**, con epicentro a Torino e nella prima cintura (a **Grugliasco si contano oltre 3.200 addetti** solo nelle attività classificate Ateco 29 –

fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli). Dopo lo scossone del 2020, il comparto ha visto un recupero nel biennio 2020–2022 (fatturato +16% a prezzi costanti), a fronte di un trend, comunque, strutturalmente in riduzione sul lungo periodo. Accanto alla mobilità, **il Quadrante conferma poli forti nell'aerospazio e nei servizi alla produzione**, mentre si allarga la "costellazione" dei servizi alla persona e del turismo.

La Zona Ovest di Torino rappresenta un **quadrante economico di primaria importanza** per l'intera area metropolitana. Con un tessuto produttivo che nel 2022 conta oltre **17.100 imprese attive** e dà lavoro a più di **77.000 addetti**¹, quest'area non è una semplice periferia, ma un **sistema economico complesso** e articolato, di dimensioni paragonabili a molte città capoluogo di provincia italiane. Il quadro complessivo è di **"cerniera" tra manifattura e terziario** e di forte transizione. Infatti, osservando il dato complessivo, il numero totale degli addetti è rimasto sostanzialmente invariato, passando dai 77.252 del 2012 ai 77.083 del 2023 (-0,2%). Questa immobilità, tuttavia, è il risultato di dinamiche settoriali e territoriali divergenti, che stanno ridisegnando il profilo produttivo dell'area **da distretto post-industriale a polo metropolitano dei servizi avanzati**.

La vera storia economica di questo decennio è la **progressiva terziarizzazione del tessuto produttivo**. Il pilastro storico dell'economia locale, le Attività Manifatturiere (Sezione C – attività di trasformazione di materie prime in prodotti finiti o semilavorati), ha vissuto una significativa contrazione. A livello di Zona Ovest, **questo settore ha perso oltre 4.000 addetti, passando dai 24.581 del 2012 ai 20.510 del 2023**, segnando un calo del -16,6%. Questa tendenza, sebbene non uniforme, indica la chiusura di un ciclo produttivo e la necessità di una riconversione industriale verso filiere a maggior valore aggiunto. A compensare questa emorragia occupazionale è stata l'**impetuosa crescita del settore terziario**, che si è mosso lungo tre direttrici principali. In primo luogo, l'espansione dei servizi alla persona e alla collettività: **il settore della Sanità e Assistenza Sociale (Sezione Q) è letteralmente esploso**, registrando un incremento di addetti del +65,2%, passando da 1.845 a 3.048 unità. Questo dato riflette una crescente domanda di welfare e la strutturazione di servizi sanitari territoriali

In secondo luogo, si è assistito al **consolidamento di un'economia della conoscenza e dei servizi avanzati**. Le Attività Professionali, Scientifiche e Tecniche (Sezione M) sono cresciute del +32,5% (da 3.347 a 4.435 addetti), mentre i Servizi di Informazione e Comunicazione (Sezione J) hanno segnato un +30,1%. Infine, la crescita più rilevante in termini di diversificazione è avvenuta nei servizi di supporto alle imprese (Sezione N), che includono noleggio, agenzie di viaggio e facility management, cresciuti del +31,7%. Questa transizione è visibile anche nel tessuto imprenditoriale. A fronte di addetti stabili, il numero totale di imprese nella Zona Ovest è aumentato, passando da 16.415 nel 2012 a 17.119 nel 2023. Ciò suggerisce una frammentazione del sistema, con una **riduzione della dimensione media aziendale** e la **proliferazione di micro-imprese**

1

Dati ISTAT – ASIA 2022

e partite IVA tipiche dei settori dei servizi professionali.

Dentro questo quadro comune, le traiettorie locali non sono uguali: ogni città si specializza (o si riposiziona) a modo suo.

- **Collegno** conferma il profilo più equilibrato e dinamico della cintura: gli addetti totali crescono (da 13.851 a 14.758 addetti) e, pur con cicli, l'industria recupera rispetto a metà periodo. È qui che si legge bene la "doppia anima" della trasformazione: servizi professionali e alle imprese in aumento, ICT robusto, ristorazione in espansione, mentre commercio e trasporti si stabilizzano su livelli leggermente più bassi rispetto all'inizio del decennio. Collegno resta quindi una **piattaforma mista**: produzione leggera, servizi avanzati e funzioni commerciali/metropolitane.
- **Grugliasco** è il caso più emblematico della **deindustrializzazione**. Il comune ha registrato la contrazione occupazionale più significativa in termini assoluti, passando da 16.789 addetti nel 2012 a 14.863 nel 2023. La causa è quasi interamente imputabile al crollo del settore manifatturiero (C), che ha perso quasi 3.000 addetti (da 7.824 a 4.903). Grugliasco sta quindi affrontando la sfida più complessa di riconversione dei suoi grandi distretti industriali, pur vedendo una crescita compensativa nei servizi professionali e nella sanità. Il processo di deindustrializzazione genera inoltre effetti negativi sul polo logistico di SITO (Grugliasco, Rivoli Orbassano, Rivalta).
- **Rivoli**, al contrario di Grugliasco, rappresenta il modello di trasformazione di maggior successo. Pur partendo da un livello occupazionale simile a quello di Grugliasco, Rivoli ha mantenuto una sostanziale stabilità (da 19.010 a 19.193 addetti). Ha subito anch'essa un calo della manifattura (da 5.693 a 4.725 addetti), ma è stata capace di compensarlo brillantemente, affermandosi come il principale **polo del terziario avanzato della Zona Ovest**. Le attività professionali (M) sono cresciute in modo impressionante (da 1.300 a 1.950 addetti) e i servizi di supporto alle imprese (N) sono passati da 1.830 a 2.401 addetti.
- **Venaria Reale** (da 10.255 a 10.806 addetti) resta un pilastro occupazionale, con totale addetti in lieve aumento e un **profilo più ibrido di un tempo**. La manifattura è stabile su valori elevati, commercio e ristorazione tengono (spinti anche dall'indotto turistico della Reggia), sanità-assistenza cresce; la logistica tradizionale arretra, mentre i servizi alle imprese accelerano. Segnali di vitalità anche nell'istruzione e nelle attività culturali/creative.

Anche i comuni di dimensioni minori mostrano percorsi di trasformazione distintivi, contribuendo alla diversificazione economica dell'intera Zona Ovest.

- **Pianezza** consolida il suo ruolo di "**comune cerniera**", dove la manifattura (C) non solo resiste ma cresce, passando da 2.329 a 2.542 addetti. Questa vocazione produttiva si integra con un

terziario operativo in forte espansione: i trasporti e la logistica (H) aumentano significativamente (da 179 a 259 addetti) e i servizi alle imprese (N) più che raddoppiano (da 132 a 309). Anche i servizi alla persona avanzano, con la sanità (Q) che sale da 408 a 531 addetti, mentre il commercio (G) mantiene una solida stabilità (circa 788 addetti nel 2012 e 755 nel 2023).

- **Druento** emerge come uno dei **casi più dinamici in rapporto alla sua scala**. Gli addetti totali crescono in modo netto, passando da 1.801 a 2.178. Questo è spinto da un'industria (C) vitale (da 762 a 871 addetti), ma soprattutto da un'esplosione dei servizi: il settore sanitario-assistenziale (Q) più che raddoppia (da 44 a 114 addetti) e i servizi di supporto alle imprese (N) letteralmente decollano, passando da soli 44 addetti a 164.
- **Alpignano** vive un **riposizionamento "senza strappi"**, evolvendo verso il profilo di una cittadina residenziale qualificata. Questa traiettoria si manifesta con una lieve riduzione dell'industria (C), passata da 1.635 a 1.474 addetti. La compensazione avviene grazie a una **chiara crescita nei servizi ad alto valore aggiunto**: le professioni scientifiche e tecniche (M) quasi raddoppiano (da 152 a 294 addetti), l'istruzione (P) raddoppia (da 6 a 12) e, soprattutto, la sanità e assistenza (Q) mostra un balzo notevole, da 96 a 222 addetti.
- Un'evoluzione **"soft" verso i servizi** caratterizza anche **Buttigiera Alta**. Il comune vede un leggero calo degli addetti totali (da 1.908 a 1.758), cambiando però il suo mix interno. Settori tradizionali come le costruzioni (F, da 171 a 120 addetti) e il commercio (G, da 323 a 225) si ridimensionano rispetto al 2012, mentre guadagnano terreno l'informazione e comunicazione (J, da 203 a 249 addetti) e la sanità (Q, da 138 a 160).
- **Rosta** mostra un leggero ridimensionamento complessivo (da 1.911 a 1.732 addetti), con un calo dell'industria (C, da 760 a 549). Questa flessione è però bilanciata da **segnali di vivacità in altri comparti: l'ospitalità** (I) cresce in modo robusto (da 55 a 97 addetti) e i servizi professionali (M) si rafforzano (da 94 a 125 addetti).
- Infine, i comuni con una vocazione più marcatamente residenziale si adattano, integrando nuove funzioni. **San Gillio** aumenta leggermente gli addetti totali (da 923 a 997) e, pur mantenendo la sua **identità artigiano-manifatturiera**, vede crescere il commercio (G, da 94 a 115 addetti) e soprattutto i servizi alle imprese (N), che passano da 16 a 90 addetti. **Villarbasse** resta sostanzialmente stabile nel totale (da 968 a 989 addetti): la base industriale (C) si assottiglia (da 542 a 454), ma **cresce notevolmente la costellazione dei servizi alle imprese** (N), più che triplicati (da 25 a 95 addetti), e, in misura minore, la sanità-assistenza (Q), che passa da 15 a 28 addetti.

In sintesi, una prima lettura dei dati ci dice che **la Zona Ovest sta passando**

da **“distretto manifatturiero” a ecosistema produttivo ibrido, dove la base industriale resta importante e di eccellenza ma il baricentro si sposta verso servizi ad alta intensità di conoscenza e filiere della cura.** Il quadro d’insieme è stabile nei volumi ma non nella composizione. Infatti, sotto questo profilo la trasformazione è netta: la manifattura perde addetti nell’arco 2012–2022 (–16,6%); il commercio scende leggermente (–4,5%) e i trasporti si riducono (–9,8%); al contrario crescono i servizi knowledge-intensive e alla persona: professioni tecnico-scientifiche (circa +32%), servizi di supporto alle imprese (+32%), ICT (+30%), istruzione (+47%) e soprattutto sanità-assistenza, che aumenta di oltre il 60%. Anche alloggio-ristorazione recupera e supera il pre-Covid (+19%). È la conferma che la domanda locale si sta riposizionando verso competenze, prossimità e cura.

Se questa è la direzione, le politiche devono allinearsi. Servono spazi di lavoro flessibili e accessibili - coworking evoluti, piccoli laboratori, uffici modulari - collocati in aree rigenerate e connesse al trasporto pubblico; una politica attiva del lavoro che leghi istruzione tecnica, ITS e università alle imprese del territorio, riducendo il mismatch tra fabbisogni e profili disponibili; e una politica industriale territoriale che accompagni la riconversione della manifattura verso produzioni a maggior valore aggiunto, efficienti dal punto di vista energetico e integrate in filiere circolari. Una suggestione potrebbe essere quella del **riconoscimento dell’area come Z.E.S Zona Economica Speciale**. Questo permetterebbe di introdurre politiche per accelerare e facilitare la transizione dell’area.

La manifattura, più esposta all’export, ha mostrato maggiore resilienza; nel 2021–2023 la ripresa è stata accompagnata da investimenti in innovazione e digitalizzazione (anche grazie a Industria 4.0 e PNRR). Restano criticità strutturali: calo occupazionale in alcuni segmenti tradizionali, **difficoltà nel reperire tecnici e profili STEM, frammentazione del commercio al dettaglio**.

Per affrontare queste criticità servono anche: **semplificazione amministrativa** (SUAP davvero pensati come sportelli ‘one-stop’), tempi certi, **aree pronte all’uso con banda ultra larga, energia rinnovabile e servizi condivisi**; incentivi mirati per la riconversione green dei capannoni; sostegno alla **nascita di un “Distretto dell’Innovazione Zona Ovest”** che metta in rete imprese, centri di ricerca, ITS e università. Certamente i **progetti dei Comuni di Collegno (Chilometro blu) e di Pianezza (Competence mobilità elettrica)**, finanziati dal MIMIT nell’ambito del progetto pilota PITE – *Pilotare l’Innovazione e la transizione ecologica*, rappresentano un’importante opportunità di sviluppo di un **distretto dell’innovazione**.

Le aree produttive storiche (Collegno lungo la tangenziale e nelle aree limitrofe alla città dell’aerospazio- corso Francia e Cascine Vica Rivoli, i comparti di Grugliasco lungo corso Allamano fino al confine con Rivoli, la zona industriale di Venaria e i nuclei artigianali di Pianezza, Druento e Alpignano) sono la **grande riserva di futuro**: più che espandere il perimetro urbanizzato, conviene **rigenerare le aree** e densificare le

funzioni, integrando laboratori dell'economia circolare, officine digitali e spazi per la silver economy.

La sfida da affrontare è quella di avviare un processo virtuoso per **invertire una traiettoria di progressiva deindustrializzazione**, che ha generato, come modello prevalente di riuso delle aree industriali dismesse, la sostituzione con mix variabili di commerciale e residenziale, con qualche presenza di terziario. Seguendo questa linea **rischiamo di trasformare un territorio che storicamente è stato un importante polo produttivo in un territorio non produttivo**, per rispondere ad una domanda di città che anch'essa oggi si sta esaurendo a causa del declino demografico naturale delle nostre società urbane, sopra richiamato.

La sfida che si deve vincere è dunque quella di **ripartire dalla produzione per mantenere ed attrarre attività**, che a loro volta renderanno attrattivi i nostri territori metropolitani per nuovi residenti. Perché da sempre, ci si muove seguendo il lavoro: andando dove c'è, andandosene da dove non c'è.

I settori trainanti restano plurali. La meccanica e l'automotive continuano a contare, c'è ancora molto indotto e componentistica (Rivoli, Collegno, Grugliasco, Pianezza, Venaria, Druento), ma convivono con l'aerospazio (subfornitori e centri collegati alle grandi imprese del polo torinese), con l'ICT e l'elettronica (PMI hi-tech, spin-off universitari, data center), con un importante polo agroalimentare (CAAT) e con una logistica che, pur ridisegnandosi, beneficia di intermodalità e accessi rapidi a tangenziale e corridoi autostradali (SITO, poli industriali di Pianezza, Collegno, Rivoli, Grugliasco).

Commercio

Sul **fronte commerciale**, la priorità che sembra emergere è quella di rafforzare la **prossimità**: strumenti digitali, **logistica urbana pulita**, rigenerazione dei locali di vicinato per ridurre i vuoti e **portare più servizi utili sotto casa**.

Turismo, cultura e Ambiente sono un asset economico a tutti gli effetti: la Reggia di Venaria, il Parco La Mandria, e il Castello di Rivoli sostengono un indotto rilevante in ristorazione, ospitalità e servizi culturali; nel 2024 l'area ha contato **circa 214 mila arrivi e 480 mila presenze**, con potenziale di crescita se si costruiscono **prodotti integrati tra patrimonio, natura e enogastronomia**.

La dimensione metropolitana del **turismo culturale** va colta fino in fondo: percorsi che uniscano Reggia, Castello e parchi (Mandria, Dora, Collina Morenica) con la rete ciclabile (Corona Verde, Corona delle Delizie), una ricettività più professionale e un marketing coordinato con Torino possono allungare la permanenza media e distribuire valore sui centri storici.

In conclusione, **l'economia della Zona Ovest nel suo complesso "tiene" nei numeri ma sta cambiando nella sostanza. La forza storica** (posizione strategica, know-how industriale, attrattori culturali) resta; ciò che serve è metterla a sistema con politiche di nuova generazione: spazi e infrastrutture a prova di innovazione, formazione mirata, filiere

green e digitali, commercio di prossimità rafforzato, logistica efficiente
Il Masterplan può offrire la cornice per orchestrare queste leve in modo unitario, mettere in campo un'adeguata strategia di posizionamento del territorio, intercettando risorse europee (FESR in primis) e nazionali.

Se la rotta sarà questa, la Zona Ovest potrà trasformare la transizione in vantaggio competitivo, con più qualità del lavoro, più servizi utili e più valore aggiunto creato e trattenuto sul territorio.

Agricoltura

Un ragionamento a parte va sviluppato sul comparto agricolo dell'area

L'area ovest di Torino è un territorio di transizione tra città consolidata e residui spazi agricoli. In questo contesto, l'agricoltura non è un settore marginale. In un'area dove la densità abitativa è elevata e la competizione per l'uso del suolo è forte, l'agricoltura periurbana assume funzioni multifunzionali: oltre alla produzione, essa contribuisce alla regolazione del paesaggio, alla fornitura di servizi ecosistemici (come la qualità dell'aria e la mitigazione climatica) e alla connessione sociale tra città e aree verdi. Tuttavia, la frammentazione delle aziende agricole e la riduzione dei blocchi continui di SAU rendono difficile adottare forme di agricoltura intensiva tradizionale o di scala maggiore. Le aziende locali spesso operano su superfici piccole, mirando a produzione di nicchia, mercato locale, filiera corta e multifunzionalità (didattica, turismo rurale leggero, servizi ambientali, ecc).

Le principali criticità includono: la perdita continua di suolo agricolo per urbanizzazione, la difficoltà di accesso alla terra per nuove generazioni, la mancanza di economie di scala nelle aziende e la competizione con altri usi del territorio.

In questo contesto, politiche di pianificazione territoriale integrata, tutela della continuità agricola e incentivazione di pratiche agricole sostenibili possono contribuire a:

- rafforzare **sistemi di filiera corta e di prossimità** tra produttori e consumatori urbani.
- valorizzare le produzioni locali legate a identità territoriali e qualità ambientale.
- sviluppare **progetti di agricoltura sociale e multifunzionale**, integrati ai servizi urbani e alla gestione del verde, potenziando quindi anche l'agricoltura non solo nella sua dimensione produttiva ma anche di infrastruttura di inclusione e promozione del benessere ambientale e collettivo (inserimento lavorativo, orti comunitari, educazione alimentare, produzione alimentare, presidio paesaggistico, gestione idraulica e ambientale, tutela della biodiversità, offerta di servizi educativi e sociali)
- **promuovere di reti di agricoltura periurbana** tra i 11 comuni e con il capoluogo, favorendo economie di scala cooperative.

Il comparto agricolo può inoltre diventare un alleato strategico nella messa in campo di progetti di contrasto al fenomeno della **povertà**

alimentare che si sta progressivamente aggravando e trasformando. Non si tratta più soltanto di carenza quantitativa di cibo, ma di una condizione che intreccia **insufficienza economica, precarietà lavorativa, fragilità sociale e accesso limitato a un'alimentazione sana e di qualità**. Sempre più famiglie sperimentano forme di vulnerabilità intermittente: non povertà assoluta strutturale, ma difficoltà ricorrenti nell'accedere a prodotti freschi, nutrienti e sostenibili.

Il recupero e la redistribuzione delle eccedenze alimentari (temi su cui i nostri Comuni hanno lavorato molto in questi anni con numerosi progetti) restano strumenti importanti di solidarietà e riduzione dello spreco. Tuttavia, l'esperienza maturata negli ultimi anni ha mostrato con chiarezza che **i modelli emergenziali non possono costituire la soluzione principale**. Essi intervengono a valle del sistema, senza incidere sulle cause strutturali della vulnerabilità alimentare né sulla qualità nutrizionale dell'offerta.

Diventa quindi necessario per i Comuni della Zona Ovest agire anche per costruire **sistemi territoriali del cibo** capaci di garantire:

- approvvigionamento stabile e diversificato;
- accessibilità economica;
- qualità nutrizionale adeguata;
- riduzione dell'impatto ambientale della filiera;
- rafforzamento delle economie locali.

3.2 - Ambiente, territorio e sostenibilità

La dimensione ambientale e paesaggistica riveste un ruolo cruciale per la qualità di vita futura della Zona Ovest e per la sua resilienza di fronte alle sfide climatiche e sociali. Questo territorio, che coincide con la **Zona Omogenea 2 AMT Ovest**, presenta una particolarità distintiva: coniuga aree tra le più densamente urbanizzate e infrastrutturate della Città Metropolitana con un **patrimonio di aree verdi e corridoi rurali** di eccezionale pregio. L'analisi condotta, basata tanto sulle strategie del Piano Territoriale Generale Metropolitanano (PTGM) quanto sulle specifiche classificazioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), evidenzia un netto dualismo tra risorse da valorizzare e criticità da gestire.

Il patrimonio paesaggistico della Zona Ovest è definito e tutelato in primis dal Piano Paesaggistico Regionale. Il territorio in esame ricade principalmente all'interno di due Ambiti di Paesaggio: **l'Ambito 37 "Anfiteatro morenico di Rivoli e Avigliana"** e **l'Ambito 36 "Torinese"**. Questa classificazione ufficiale riflette la **doppia anima della Zona**: da un lato, l'Anfiteatro Morenico, che include la Collina di Rivoli, rappresenta una formazione geologica unica originata dal ritiro glaciale, un paesaggio segnato da rilievi boscosi e versanti che digradano verso paesaggi agresti. Dall'altro, l'Ambito Torinese descrive la piana fortemente antropizzata che da Torino si estende verso ovest, includendo i principali poli urbani di Collegno, Grugliasco, Rivoli e Venaria.

La Zona Ovest include infatti alcune tra le più importanti aree verdi e fluviali della cintura torinese di grande valore ecologico-ambientale

In primo luogo, il **Parco Regionale La Mandria**, un parco storico di eccezionale estensione, posizionato tra il torrente Ceronda e il torrente Stura, che abbraccia Venaria e Druento, antico dominio di caccia reale oggi oasi di biodiversità con boschi, aree umide e fauna protetta. La Mandria non è solo un polmone verde, ma anche un'attrazione turistica e un luogo per lo sport all'aria aperta.

Vi è poi la **Collina Morenica** di Rivoli-Avigliana, la cui sommità ospita il Castello di Rivoli e boschi circostanti, mentre i versanti digradano verso Rosta e Villarbasse.

Sono inoltre da richiamare altri **asset ambientali** significativi:

- La **"Zona Naturale di Salvaguardia della dora, (ZNS)** un'area verde che si sviluppa lungo il corso dell'omonimo fiume i cui tratti tutelati presentano ecosistemi fluviali da preservare e costituiscono un corridoio ecologico fondamentale tra la montagna e la pianura.
- I corridoi di connessione ecologica rappresentati dal torrente Ceronda (Druento) e dal torrente Stura (Venaria Reale) che insieme alla Dora rappresentano i **corridoi ecologici di collegamento tra il Po e Torino** ovest
- Il **Parco Corona Verde** in località Altessano di Venaria Reale, lungo la sponda del torrente Ceronda, uno dei polmoni verdi della città e un punto di aggregazione fruibile a tutti i cittadini.
- Il **lago Borgarino di San Gillio**, compreso nell'area del SIC Monte Musiné e Laghi di Caselette, rappresenta, insieme alle zone umide limitrofe, un'importante rotta migratoria.

Queste risorse naturali, facenti parte della La rete storico-culturale e fruitiva nel Piano Territoriale Generale Metropolitano costituiscono la spina dorsale ecologica della Zona Ovest. Il Masterplan le individua come elementi da connettere e valorizzare in un sistema integrato. In questa visione, il progetto strategico della Corona Verde assume un ruolo cardine, mirando a creare continuità tra parchi e giardini delle Residenze Reali e a sviluppare **percorsi ciclo-naturali che colleghino La Mandria con il Parco del Castello di Rivoli e con le aree lungo le aste fluviali dell'area ovest sopra richiamate.** Un territorio che sa mettere a sistema il proprio patrimonio paesaggistico può trarne benefici molteplici: servizi ecosistemici, mitigazione climatica, attrattività turistica e benessere per i residenti.

A fronte di tale ricchezza, la Zona Ovest condivide le criticità ambientali tipiche dell'area vasta metropolitana, come puntualmente evidenziato dal Rapporto Ambientale (VAS) del PUMS di Città Metropolitana di Torino. La pressione ambientale principale deriva dall'elevata urbanizzazione e dalla densità delle infrastrutture di trasporto. L'inquinamento atmosferico è la criticità più sentita: l'intera piana torinese soffre di livelli elevati di PM10 e NOx, e la Zona Ovest, attraversata dalla Tangenziale (A55), dall'autostrada della Val Susa (A32) e da arterie ad alto traffico non fa eccezione. Il PUMS metropolitano identifica nel trasporto stradale una delle fonti emmissive

principali, rendendo strategiche le politiche di mobilità sostenibile. Analogamente, l'inquinamento acustico è una pressione rilevante nelle aree prossime alle grandi infrastrutture stradali e ferroviarie.

Emergono inoltre i rischi climatici. Il Dossier della Zona Ovest (AMT Ovest) evidenzia come il 13,7% del territorio sia soggetto a dinamica fluviale (rischio alluvionale), specie lungo l'asta della Dora e dello Stura e i suoi affluenti, e una quota minore a dinamiche di versante. Al contempo, le isole di calore estive affliggono le aree più densamente edificate del nostro territorio.

La pressione storica dello sviluppo è visibile anche nell'uso del suolo. Il Dossier della Zona Ovest quantifica in 5.010 ettari il suolo consumato al 2019. L'urbanizzazione del secondo dopoguerra ha seguito le direttrici principali e, come conferma l'analisi dei dati recenti (2012-2019), le nuove espansioni sono state destinate prevalentemente a usi residenziali (59,8%) e produttivi (37,3%). Questo dato, coerente con le analisi del PTGM e della VAS del PUMS, impone un **cambio di paradigma**. Si suggerisce quindi di **fermare l'espansione su suolo agricolo e privilegiare la rigenerazione urbana, il riuso delle aree dismesse (brownfield) e la riqualificazione energetica** del vasto patrimonio edilizio esistente, spesso energivoro.

La transizione ecologica rappresenta, infine, l'orizzonte strategico del piano, in linea con gli obiettivi del PTGM. Le iniziative già in corso, come l'efficientamento degli edifici pubblici, la promozione delle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), l'elettrificazione del trasporto pubblico e la creazione di "foreste urbane" (come nei progetti di alcuni Comuni dell'area), non sono più azioni isolate ma parti integranti di una strategia sistemica. Il Masterplan indirizza la Zona Ovest a diventare un **laboratorio di sostenibilità**, dove la tutela del paesaggio (La Mandria, Collina Morenica) si salda con l'innovazione (mobilità pulita, energia rinnovabile) e la correzione delle criticità ereditate dal passato (bonifiche, gestione dei rischi idrogeologici), trasformando l'ambiente da sfida a fondamento della futura attrattività e qualità della vita.

Nell'ambito delle strategie di rafforzamento della mobilità attiva (in ottica turistica ma anche pendolare) e della valorizzazione paesaggistica, emerge un'opportunità strategica di grande rilievo, finora non pienamente intercettata. Il territorio della Zona Ovest è infatti interessato dalla penetrazione di un **asse cicloturistico di potenziale rilevanza europea**: il ramo della **Ciclovía Francigena** proveniente dalla Valle di Susa. Attualmente, questo importante itinerario culturale e di pellegrinaggio, pur entrando fisicamente nell'area metropolitana occidentale, soffre nel nostro territorio di carenze di valorizzazione e di una frammentazione che ne limita la fruibilità e la riconoscibilità. Non è ancora percepito né attrezzato come una porta d'accesso privilegiata al sistema metropolitano. Si suggerisce quindi di saldare questo percorso con il principale corridoio naturale che definisce l'identità stessa della Zona Ovest: l'asse del fiume Dora Riparia. Il fiume, già al centro di importanti progetti di riqualificazione (come il Parco della Dora a Collegno) e spina dorsale ecologica per comuni come Alpignano e Pianezza, rappresenta il

partner ideale per la ciclovia. L'obiettivo è superare la visione frammentata dei singoli percorsi ciclopedonali e creare un "unicum" strategico: una vera e propria infrastruttura verde-blu. Questa infrastruttura integrerebbe la dimensione "blu" dell'acqua (il corridoio fluviale della Dora, con le sue valenze ecologiche e di mitigazione climatica) e la dimensione "verde" dei parchi agricoli e urbani e della mobilità lenta (la Ciclovia Francigena). La creazione di questo corridoio unitario non risponderebbe solo a esigenze di svago per i residenti, ma attiverebbe un potente vettore di turismo sostenibile, capace di connettere il sistema alpino valsusino e la Corona Verde direttamente con l'area urbana centrale di Torino, rendendo la Zona Ovest un hub fondamentale per la fruizione lenta del territorio. Valorizzare questo asse significa investire simultaneamente sulla biodiversità, sulla mobilità pulita e su nuove economie legate alla fruizione del paesaggio. Un'ulteriore opportunità può essere rappresentata dal completamento del progetto di ciclovie lungo il torrente Ceronda denominato "BikeOnda – dalla Mandria alla reggia sul Ceronda" (Venaria, Druento, San Gillio verso La Cassa e Fiano). L'obiettivo è quello di passare da un percorso lineare a un modello in grado di valorizzare a 360° il paesaggio che caratterizza il territorio attraversato, fatto di nuclei urbani, eccellenze storico - architettoniche, ed elementi naturalistici di pregio. La realizzazione completa di BikeOnda può rappresentare un'opportunità unica di fruizione e di valorizzazione del territorio, ponendosi inoltre in relazione con gli itinerari e le progettualità di interesse metropolitano per essere una vera e propria cerniera in grado di identificare una ulteriore connessione, inedita, dal Po verso le Alpi. Infine il completamento della rete di parchi e aree verdi della Corona Verde, avviato con le precedenti programmazioni FESR (bando Piemonte in Bici) è un ulteriore elemento strategico per il turismo internazionale, la tutela della biodiversità e del territorio, la valorizzazione dei microclimi e, al tempo stesso, per la mobilità della cintura urbana. Si tratta di un progetto che andrebbe valorizzato e potenziato attraverso il rafforzamento della Governance Metropolitana.

3.3 - Mobilità e accessibilità

La posizione geografica della Zona Ovest, a ridosso della città di Torino e lungo l'asse di collegamento con la Valle di Susa e la Francia, la rende un nodo di mobilità strategico. Tuttavia, per molti decenni la mobilità locale si è basata prevalentemente sull'auto privata e sulle infrastrutture stradali, con un impianto insediativo e produttivo diffuso che ha favorito lo spostamento individuale piuttosto che soluzioni collettive o di prossimità. Per l'analisi della domanda di mobilità esistono due fonti principali: la matrice origine-destinazione del PUMS della Città Metropolitana di Torino e l'Indagine IMQ dell'Agenzia della Mobilità Piemontese. La prima offre un quadro quantitativo molto dettagliato dei flussi, dei volumi e delle distanze; la seconda consente di approfondire la struttura socio-economica della domanda, le abitudini di spostamento e le differenze tra gruppi di popolazione.

Secondo i dati del PUMS il quadro modale è molto chiaro: il 71% degli spostamenti avviene in auto privata, il 13% con mezzi pubblici e il 16% in mobilità attiva. Ogni giorno la Zona Ovest genera circa 539 mila spostamenti e ne attrae 430 mila, con 122 mila pendolari tra studio e lavoro (2019). Negli ultimi anni si osserva una riduzione complessiva dei viaggi individuali su tutti i nodi, ma la quota auto resta sostanzialmente stabile, mentre il trasporto pubblico perde terreno. **Le distanze quotidiane parlano di una “città corta potenziale”**: il 40% degli spostamenti è inferiore ai 5 km e oltre un quarto è compreso tra 7 e 15 km. Nonostante ciò, le velocità medie restano modeste, intorno ai 27 km/h e solo 19 km/h in ambito urbano, segno di una **rete congestionata e poco performante**. Il paradosso emerge in modo particolarmente evidente nelle distanze più brevi: nella fascia inferiore a 1 km si registrano 70.774 spostamenti in auto, oltre il doppio dei 29.723 spostamenti effettuati in mobilità attiva; nella fascia 1-3 km l'auto conta 73.673 spostamenti, a fronte di 25.204 in mobilità attiva e 15.705 con mezzi pubblici. Sommando questi dati si ottiene che 144.447 spostamenti in auto privata coprono distanze inferiori ai 3 km, cioè percorrenze che, almeno in teoria, potrebbero essere agevolmente svolte a piedi o in bicicletta.

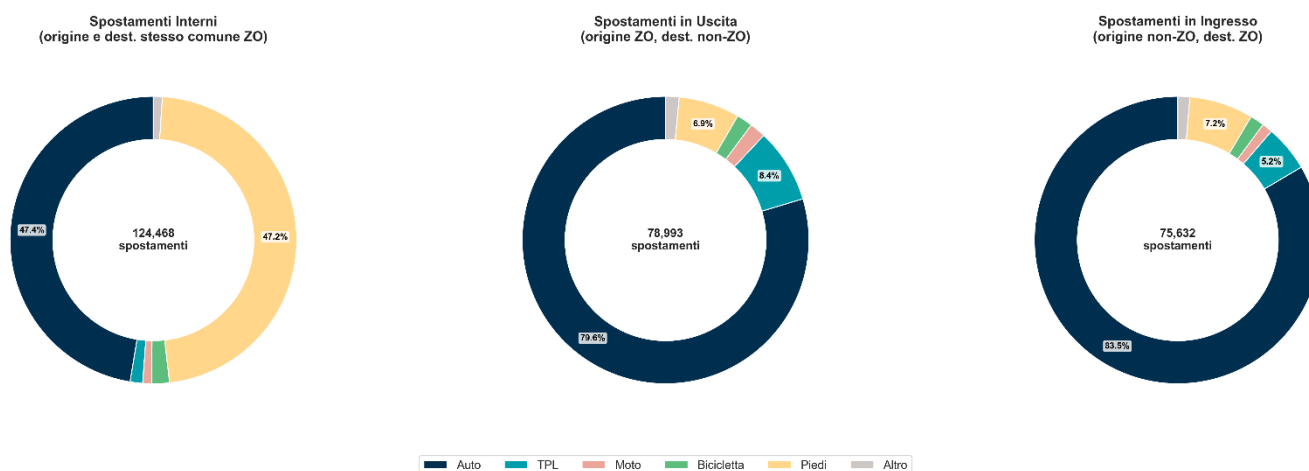
Questa dipendenza dall'auto non è un fenomeno recente, ma il risultato di una lunga evoluzione storica. I dati censuari mostrano un trend netto tra il 1981 e il 2011: la mobilità privata cresce in tutti i principali comuni, passando a Collegno dal 37% al 63% e a Rivoli dal 35% al 67%, mentre la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) si dimezza, ad esempio a Collegno dal 30% al 15% e a Grugliasco dal 35% al 15%. Anche **il trasporto pubblico locale perde progressivamente quota**, erodendosi nel tempo. A supportare questo squilibrio vi è un tasso di motorizzazione molto elevato, che nel 2018 si attesta mediamente al 64% per l'intera Zona Ovest (151.225 autovetture per 236.457 abitanti), con picchi superiori al 70% in comuni come Buttigliera Alta, Rosta e San Gillio, valori che superano anche la già alta media metropolitana, pari al 66%.

Secondo i dati di IMQ, la fotografia della mobilità quotidiana nei 11 comuni della Zona Ovest conferma e dettaglia questo quadro, restituendo però anche alcune sfumature significative. Nel complesso, l'area si presenta come fortemente auto-centrica: **gli spostamenti con mezzo privato rappresentano circa i due terzi del totale**, una quota leggermente superiore alla media regionale e sostanzialmente in linea con la seconda cintura torinese. **Il trasporto pubblico locale si colloca su valori intorno al 4%** degli spostamenti complessivi, con una presenza più marcata tra studenti e su distanze medio-lunghe, mentre moto e bicicletta restano modalità minoritarie. In questo contesto, gli spostamenti a piedi assumono un ruolo importante, attestandosi attorno a un quarto del totale: un dato che segnala come, accanto alla dipendenza dall'auto, **persista una base non trascurabile di mobilità di prossimità**.

La distinzione tra spostamenti interni ai comuni e spostamenti in entrata e in uscita dall'area evidenzia bene questa dicotomia. Quando l'origine e la destinazione coincidono con lo stesso comune della Zona Ovest,

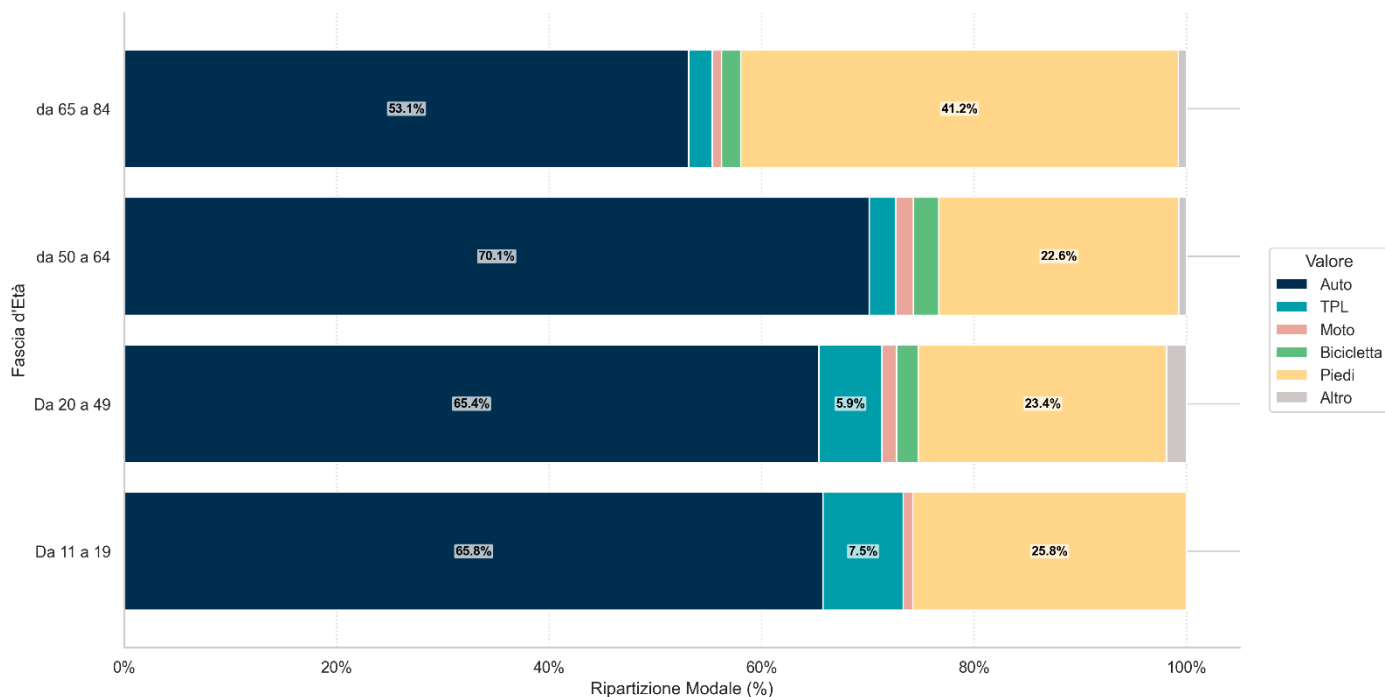
l'uso dell'auto scende e gli spostamenti a piedi quasi la eguagliano: auto e piedi si spartiscono grosso modo in parti quasi uguali gli spostamenti, mentre tutte le altre modalità hanno un peso marginale. È la mobilità "di quartiere", legata alle commissioni, ai servizi di base, alle visite e a parte del tempo libero, che tende a concentrarsi su distanze molto brevi, per le quali camminare è un'opzione concreta. Appena ci si sposta oltre i confini comunali, lo scenario cambia radicalmente: negli spostamenti in uscita dall'aggregato l'auto arriva a quasi l'80% delle scelte modali, mentre **il TPL, pur in crescita, si ferma intorno all'8%** e gli spostamenti a piedi crollano sotto il 7%. Negli spostamenti in ingresso la dipendenza dall'auto è ancora più marcata, superando l'83%, con il trasporto pubblico ridotto a circa il 5%.

Split Modale - Aggregato Zona Ovest (Rientri Esclusi)

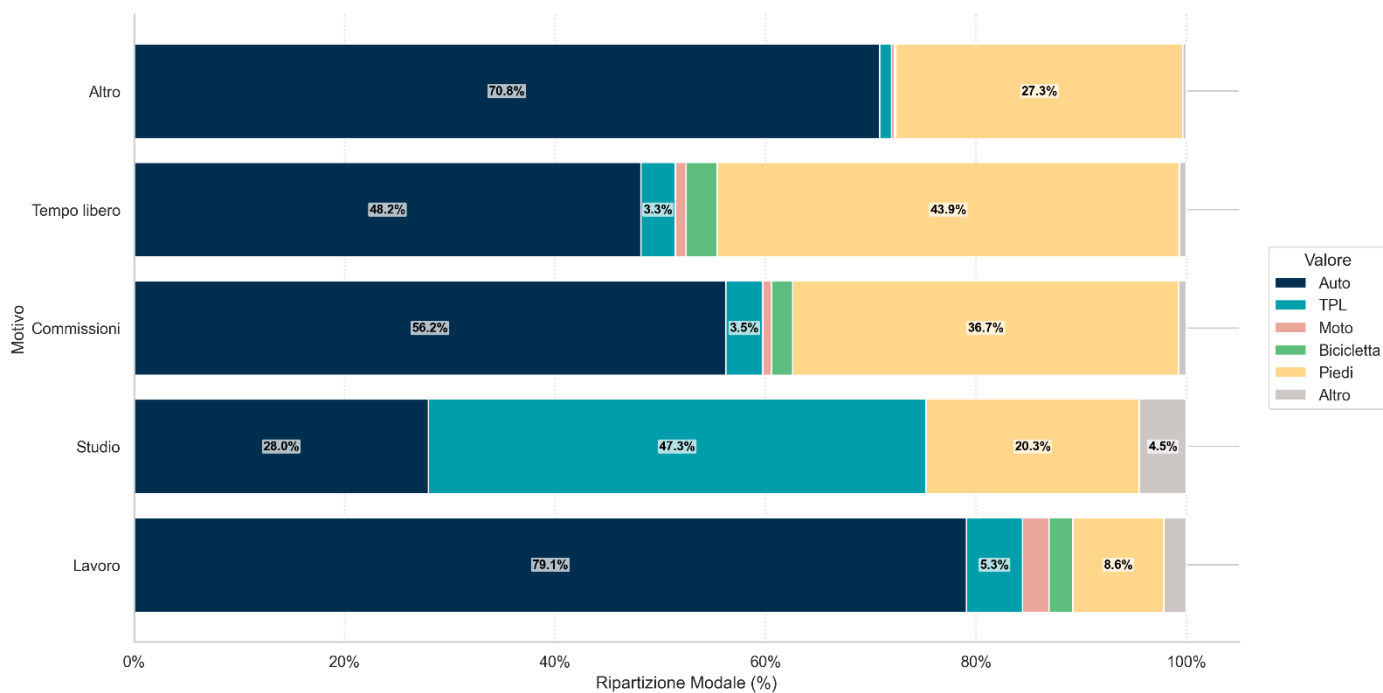


L'IMQ permette inoltre di cogliere le differenze di comportamento modale in base al motivo di spostamento. Per il lavoro, la dipendenza dall'auto è quasi assoluta: quasi l'80% degli spostamenti lavorativi avviene in auto, il trasporto pubblico resta marginale (e limitato a mezzo alternativo per gli studenti) e il camminare si limita a una quota di poco inferiore al 10%. **Nel caso dello studio, il quadro è diverso: la quota auto scende sotto il 30%** e il trasporto pubblico diventa la modalità principale, con quasi la metà degli spostamenti degli studenti. Questo indica che, laddove vi è una domanda concentrata e relativamente programmabile – come nel caso delle scuole medie, superiori e universitarie – il sistema di TPL riesce ancora a intercettare una parte significativa della domanda. **Per le commissioni quotidiane l'auto supera il 56%**, mentre oltre un terzo degli spostamenti avviene a piedi, confermando la rilevanza dei tragitti corti interni alla Zona Ovest. Nel tempo libero, infine, auto e mobilità pedonale si contendono il primato, con valori molto vicini, segno di una fruizione spesso locale di servizi e spazi ricreativi.

Split Modale per Fascia d'Età (Origine: Aggregato Zona Ovest)

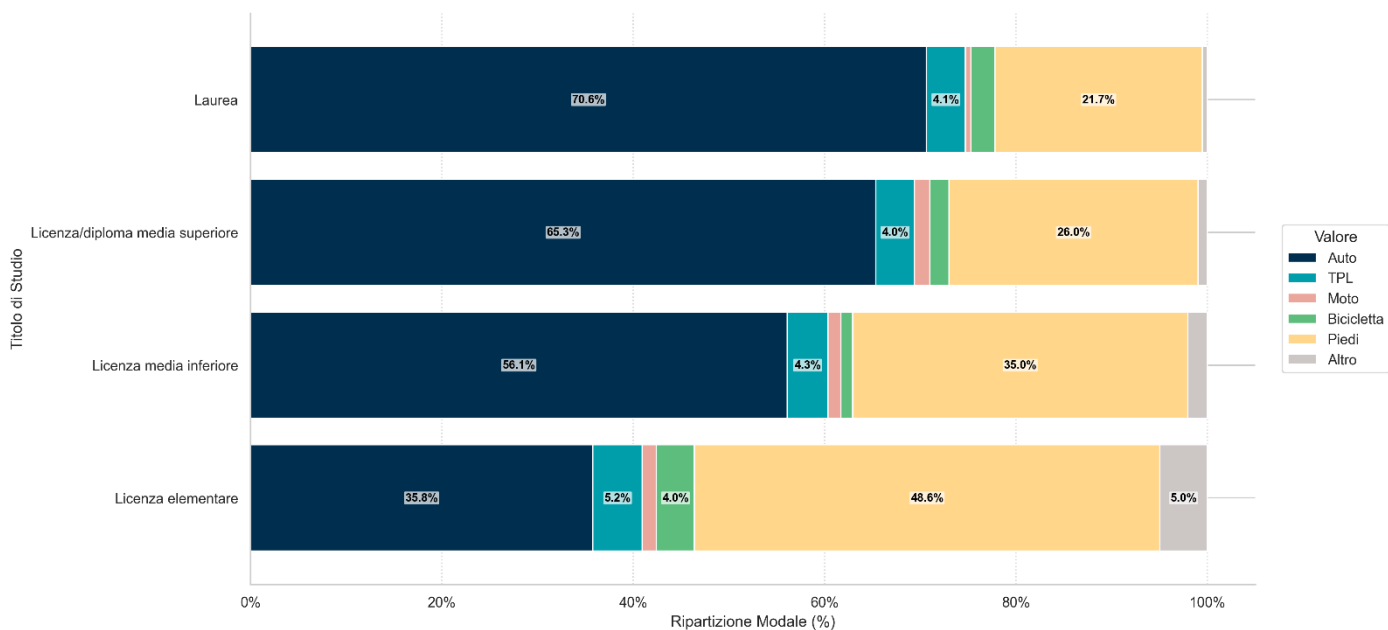


Split Modale per Motivo (Origine: Aggregato Zona Ovest)



L'analisi per titolo di studio mostra come **l'uso dell'auto cresca all'aumentare del livello di istruzione**: chi possiede solo la licenza elementare si muove in auto in poco più di un terzo dei casi e a piedi in quasi la metà, mentre tra i diplomati e i laureati l'auto supera rispettivamente il 65% e il 70%. A incidere non sono solo le preferenze individuali ma anche la distanza e la localizzazione delle destinazioni: lavori più qualificati spesso si trovano in poli terziari, aree industriali o direzionali meno accessibili con il TPL e lontane dai centri di residenza.

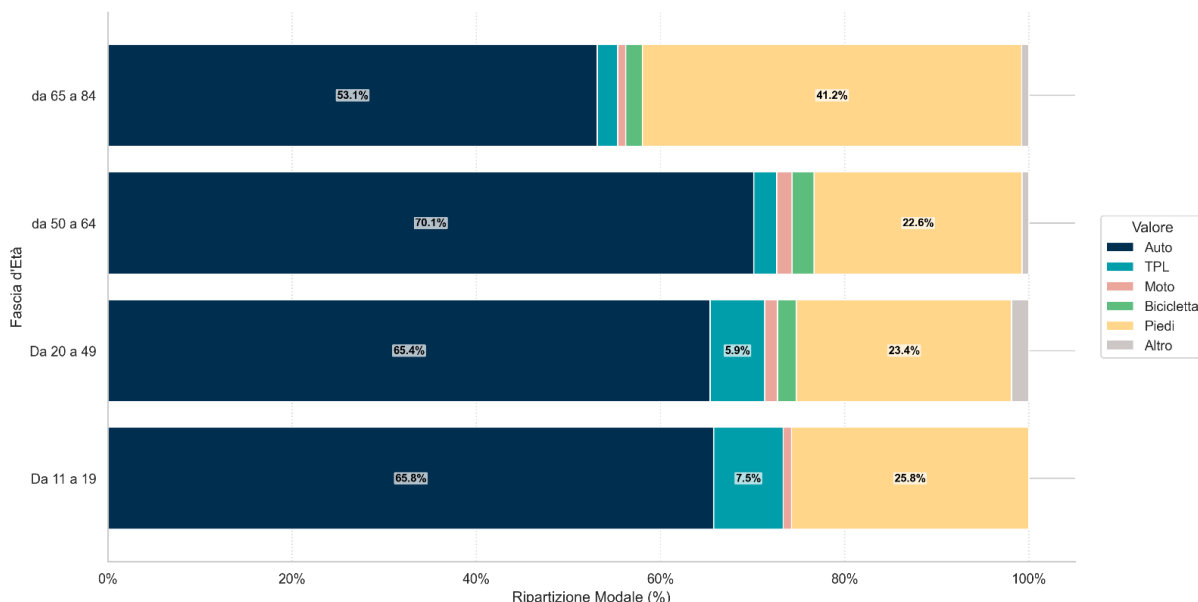
Split Modale per Titolo di Studio (Origine: Aggregato Zona Ovest)



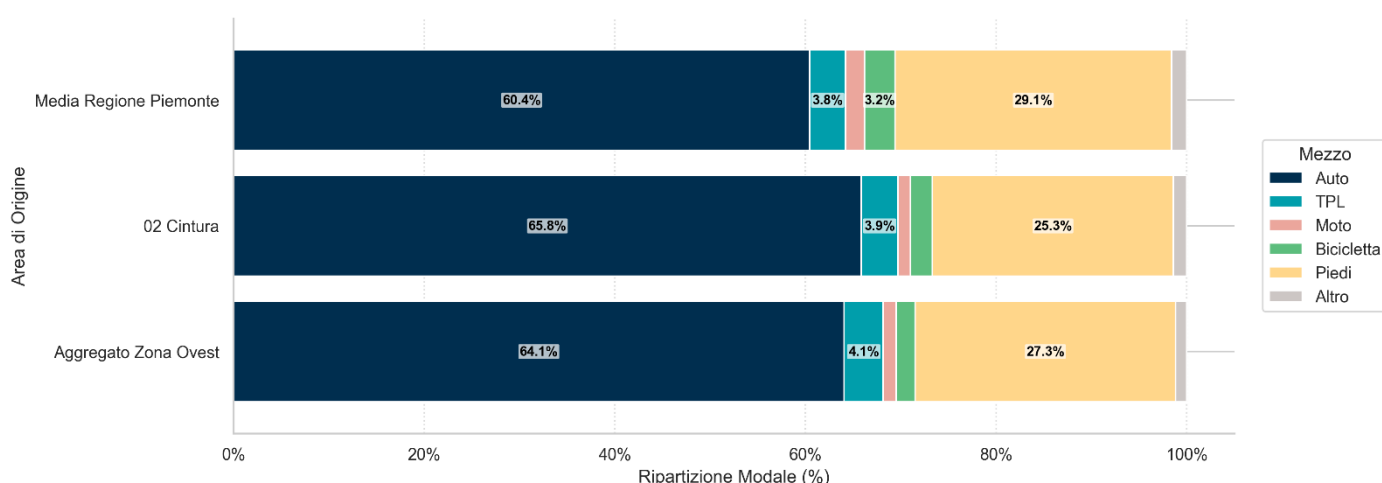
La variabile anagrafica conferma lo stesso schema in chiave generazionale. Nella fascia 11-19 anni la quota di auto è già elevata, oltre il 65%, ma il TPL raggiunge valori più significativi rispetto alle altre fasce e gli spostamenti a piedi sono più frequenti. Nella fascia 20-49 e ancor di più tra i 50-64 anni la motorizzazione tocca il suo apice, con quote auto superiori al 65-70% e una progressiva riduzione della mobilità attiva. **Dopo i 65 anni la situazione si riequilibra: l'uso dell'auto diminuisce e aumenta la quota di spostamenti a piedi, che sfiora il 40%**, segno di una mobilità più locale e di una possibile riduzione degli spostamenti pendolari. Anche le differenze di genere sono coerenti con altre realtà urbane: gli uomini utilizzano l'auto leggermente più delle donne, mentre queste ultime fanno un uso relativamente maggiore sia del TPL sia della mobilità pedonale, legata spesso a pattern di mobilità più articolati e di prossimità. Secondo i dati di IMQ, metti poi il testo precedente

Confrontando i dati della Zona Ovest rispetto alla Cintura e la Media Regionale si nota un utilizzo più alto dell'auto rispetto alla media regionale, ma più basso della media della Cintura.

Split Modale per Fascia d'Età (Origine: Aggregato Zona Ovest)



Confronto Scelta Modale (Spostamenti in Origine) - Aggregato Zona Ovest



Nel complesso, i dati PUMS e IMQ convergono nel restituire l'immagine di una **Zona Ovest ad alta accessibilità** potenziale, grazie alla vicinanza con Torino e ai collegamenti con i corridoi principali, ma in cui **la maggiore parte della domanda di mobilità viene oggi soddisfatta dall'auto privata, anche su distanze molto ridotte**. La presenza tutt'altro che marginale di spostamenti a piedi, concentrati soprattutto negli ambiti interni ai comuni e nelle fasce più anziane, mostra però che esiste già una base concreta di mobilità di prossimità su cui **costruire politiche di riequilibrio modale**.

Questo bacino di domanda rappresenta la priorità assoluta per le politiche di riequilibrio modale: i quasi 150 mila spostamenti giornalieri in auto su distanze inferiori ai 3 km, insieme alla forte concentrazione di viaggi di breve e media percorrenza, costituiscono un potenziale enorme di trasferimento verso ciclabilità e pedonalità. Si tratta di spostamenti teoricamente trasferibili, che oggi gravano sulla rete stradale generando congestione, incidenti ed emissioni climalteranti, ma che potrebbero essere assorbiti da una rete capillare di percorsi ciclabili sicuri, marciapiedi continui e vivibili, attraversamenti protetti, servizi di TPL di adduzione e politiche di moderazione del traffico. **L'obiettivo strategico per la Zona Ovest** non è solo ridurre l'uso dell'auto laddove esistono alternative, ma **valorizzare la "città corta"** già implicita nei dati, trasformando il diffuso uso dell'auto su distanze minime in una scelta più razionale e sostenibile di mobilità attiva e collettiva.

A questa strutturale dipendenza dall'auto si aggiunge una chiara **vocazione pendolare del territorio**. L'analisi degli spostamenti giornalieri per lavoro e studio (dati 2019) evidenzia in modo netto che la Zona Ovest funziona come un vasto hinterland fortemente attratto da poli esterni, in primis Torino. Su un totale di circa 122.000 spostamenti sistematici, ben 82.687 (ovvero il 68%) sono diretti fuori dal comune di residenza, a fronte di soli 39.400 spostamenti che avvengono all'interno dei confini comunali.

L'analisi territoriale per comune evidenzia come la generazione degli spostamenti sia concentrata nei poli urbani di **Rivoli** (con circa 81.000

spostamenti motorizzati totali), **Collegno** (circa 66.000), **Grugliasco** (circa 62.000) e **Venaria Reale** (circa 58.000). È interessante notare come la ripartizione modale vari: aree servite da infrastrutture forti come Collegno-Paradiso, grazie alla metropolitana, mostrano un rapporto più equilibrato (14.479 privati contro 3.603 pubblici e 3.679 attivi), mentre altre zone, come Venaria Ovest (12.296 privati contro soli 739 pubblici) o le aree industriali di Rivoli, mostrano una dipendenza dall'auto quasi assoluta.

C'è anche un tema di sicurezza stradale e costi sociali, con una media decennale di circa 780 feriti e 10 morti l'anno e oneri economici importanti.

La strategia del Masterplan deve quindi agire su un triplice binario:

- implementare politiche aggressive per la mobilità attiva (**reti ciclabili sicure, pedonalizzazioni**) per intercettare l'enorme domanda di spostamenti brevi (sotto i 3 km);
- **potenziare l'offerta di trasporto pubblico** sulle direttrici medie (3-10 km) per gli spostamenti intercomunali;
- **sviluppare soluzioni infrastrutturali e di servizio** (come il TPL rapido di massa e l'intermodalità) capaci di offrire un'alternativa credibile all'auto per la massiccia quota di pendolarismo a media-lunga distanza diretta fuori dalla Zona Ovest.

Rispetto alle infrastrutture, il quadro odierno è in evoluzione: ci sono **importanti investimenti in nuove infrastrutture di trasporto pubblico**, ma permangono criticità su traffico e connessioni interne. La struttura dei collegamenti viabilistici nell'area garantisce una grande accessibilità ma sbilanciata sull'auto: l'anello della Tangenziale (A55) e le direttrici autostradali (A32 verso la Francia, A4, A5, A6, A21) garantiscono accessibilità di rango sovregionale, ma scaricano pressioni sul traffico locale nei comuni della Zona Ovest, specie lungo gli assi di penetrazione (Corso Francia, Corso Allamano/Marche). Inoltre, **alcuni beni faro come la Reggia di Venaria e il Castello di Rivoli stanno conoscendo sempre più notorietà** – un fattore da un lato positivo per l'economia del tempo libero, ma dall'altro comporta **sempre maggiore pressione veicolare verso quei poli**.

Per rispondere a queste esigenze, gli strumenti di programmazione metropolitana, hanno individuato già una serie di risposte, che insieme ai progetti già avviati del territorio, offrono una cornice di partenza per la definizione del Masterplan:

- **Ferro e metropolitana:** la spina dorsale del cambiamento. La svolta è il prolungamento della M1 verso ovest: la tratta fino a Cascine Vica è indicata "in corso", con il relativo parcheggio di interscambio. Nel quadro di piano (PRG) sono inclusi il **prolungamento a Rivoli Centro (M01.05)** e poi a Rivoli Ovest/Perosa con P+R strategico sul nodo tangenziale. È la **piattaforma su cui costruire un salto modale reale** nelle nostre abitudini di spostamento quotidiane. Parallelamente, il PUMS rafforza la rete SFM, prevedendo nuove fermate e parcheggi di attestamento utili all'intermodalità. Nell'area ovest è esemplare la nuova stazione "Buttiglieria Alta–

Ferriera” con parcheggio di scambio e riordino degli accessi viari, che rende più competitivo il ferro anche per gli spostamenti di cintura. Inoltre, l’SFM3 è collegato all’aeroporto passando con un treno da Porta Susa, creando un collegamento diretto tra Val di Susa – Zona Ovest – Aeroporto, transitando per Venaria. A regime saranno **8 le fermate del SFM nei Comuni della Zona Ovest**: Buttigliera Alta, Rosta, Alpignano, Collegno, Grugliasco (2), Venaria Reale (2).

- Sulla **gomma**, la priorità del PAINT è una rete più gerarchica e integrata con ferro e metro. Il PUMS prevede la riorganizzazione della rete extraurbana e l’attivazione di direttrici “rapide” (linee esprese) come i collegamenti autostradali Moncalieri–Rivoli e Rivoli–Settimo, utili anche a scaricare gli assi urbani più saturi. In parallelo, si spinge su rinnovo ed elettrificazione dei bus per qualità dell’aria e comfort. Per i comuni a domanda più debole (Villarbasse, Rosta, San Gillio), il disegno di rete va completato con servizi flessibili a chiamata, così da chiudere l’ultimo miglio verso metro/SFM.
- L’arrivo della M1 fino a Rivoli crea l’occasione di ripensare **Corso Francia con una “road diet”** che restituisca spazio alle persone, aumenti sicurezza e renda fluidi gli scambi con le nuove stazioni. Il PUMS include esplicitamente l’intervento “Road Diet – Corso Francia” (Q01.14) e la moderazione dei controviali a 20 km/h. Tradotto: **due corsie per senso di marcia sull’asse centrale, controviali lenti e protetti (<20 km/h)** per accessi locali, piste ciclabili protette, marciapiedi più larghi e attraversamenti sicuri, con priorità al TPL in corrispondenza delle stazioni. È il simbolo del **passaggio da strada di attraversamento a boulevard abitabile**.
- **La sosta** oggi occupa troppo spazio pubblico e incentiva l’auto anche per raggiungere i nodi di interscambio. Gli allegati del PUMS dedicano un intero capitolo a offerta e domanda di sosta, con focus sulla necessità di regolamentare e di riequilibrare verso parcheggi di attestamento stile **Park+Ride (P+R)** di qualità presso metro e SFM. **Per la Zona Ovest la direzione è netta: completare e gestire in modo tariffato i P+R legati alla M1** (Cascine Vica, Rivoli Centro/Ovest) e, in parallelo, estendere la regolazione su strada nelle aree intorno alle stazioni, così da premiare chi lascia l’auto “a monte” e completa il viaggio con il TPL o la bici.
- Nel medio periodo, **Corso Marche** rimane l’opzione per chiudere la frattura di connessione nord-sud tra Torino, Venaria, Collegno e Grugliasco. Il PUMS lo inserisce con varianti che collegano l’asse a Corso Allamano, Corso Regina e Collegno: la scelta politica raccomandata dal Masterplan è **privilegiare le soluzioni che includono sedi per TPL e ciclabilità, non una mera bretella stradale**.
- La **promozione della ciclabilità** è un asse strategico del PUMS. Oltre al completamento delle reti ciclabili comunali e all’attuazione del Biciplan di Torino (intervento 2.01), il piano metropolitano

punta alla realizzazione di una **rete portante sovracomunale**. Il Servizio Ciclabile Metropolitano (SCM), con le sue dorsali radiali e circolari, mira a connettere i comuni della cintura con Torino e tra loro in sicurezza. Il progetto **Corona di Delizie in Bicicletta** (bando Piemonte in Bici) è una realtà che si concretizzerà a breve connettendo la Reggia di Venaria con il Castello di Rivoli e la Palazzina di Caccia di Stupinigi. Progetti specifici come L.In.Es e Bike Onda, i cui studi preliminari sono stati presentati nel 2023, testimoniano l'impegno sulla mobilità urbana locale. Fondamentale è anche l'integrazione bici+treno/metro (Bike-to-Rail, intervento 2.07), con la realizzazione di **ciclostazioni sicure presso i nodi di interscambio** e il potenziamento dei percorsi di accesso (intervento C02.04). L'obiettivo è **incrementare significativamente la quota modale della bicicletta per gli spostamenti brevi e medi**. Oltre ai biciplan comunali, il PUMS disegna una rete ciclabile "portante" a scala metropolitana. Dentro la Zona Ovest spicca la **"rete circolare metropolitana"** che connette Torino, Grugliasco, Collegno e Rivoli (C00.09c), da integrare con ciclostazioni sicure in prossimità delle nuove fermate M1/SFM e con percorsi di accesso ben segnalati e continui. Obiettivo: **rendere normale la bici per gli spostamenti 2-5 km, specie come adduzione alla metro**.

- Tra le azioni di mobilità si apre anche una finestra concreta con il **programma regionale "Ambiti Urbani"**: adattamento a nuove forme di mobilità sostenibile e attiva": il bando sostiene interventi rapidi e scalabili per **ridisegnare lo spazio pubblico** — **strade scolastiche**, ciclabili, zone 30, urbanismo tattico — integrandoli con depavimentazione e **forestazione urbana**. È perfettamente coerente con il nostro focus su scuole e accessi sicuri: arrivare con progetti pronti e pacchetti integrati (NBS + moderazione traffico + bici + gestione sosta) ci permette di candidare subito gli ambiti più maturi e promettenti dei nostri territori. Tra questi anche quelli attorno alle nuove stazioni M1 SFM.
- Sul tema **sicurezza**, il PUMS punta su moderazioni diffuse (Torino Città 30, trattamenti puntuali sugli assi, priorità al TPL alle intersezioni), proprio per ridurre la severità degli incidenti su arterie che oggi registrano criticità. Sulla Tangenziale, la linea è gestione attiva della velocità e selettività dell'accesso (es. misure dedicate a veicoli ad alta occupazione e potenziamento degli scambi), per disincentivare l'uso di uscite "di salto barriera" che sovraccaricano Collegno e Rivoli.
- Infine, la **componente tecnologica**: il PUMS apre un capitolo di "interventi tecnologici" che comprendono rinnovo elettrico della flotta, infrastrutture di ricarica e sviluppo di soluzioni di guida/gestione avanzate. Su questa base, la Zona Ovest può accelerare su ITS (priorità semaforica al TPL, info in tempo reale, pagamento integrato) e servizi MaaS, unificando bus + metro+ SFM + bike sharing in un'unica esperienza utente.

In sintesi, **la mobilità nella Zona Ovest è sia una sfida sia una leva di trasformazione: ridurre la dipendenza dall'auto** (la dove è tecnicamente possibile) **e offrire alternative efficienti migliorerà ambiente e qualità della vita, oltre a rendere l'area più connessa e attrattiva.** Le azioni intraprese (prolungamento metro, piste ciclabili, digitalizzazione) mostrano una chiara direzione politica: verso una **mobilità sostenibile, integrata e intelligente.** È cruciale mantenere coerenza e continuità: per questo il Masterplan indica la **mobilità e l'accessibilità** come uno degli assi strategici prioritari di intervento, in piena coerenza con la strategia metropolitana ("Torino metropoli più mobile, accessibile e collegata") e con gli obiettivi regionali (Piano Regionale dei Trasporti, qualità dell'aria). La cooperazione tra enti (Comuni, Agenzia Mobilità Piemontese, GTT, Regione, Città Metropolitana) sarà determinante per ottenere i finanziamenti necessari e coordinare i servizi oltre i confini comunali.

1.2. Governance e cooperazione istituzionale

Un elemento fondamentale e distintivo del Masterplan della Zona Ovest risiede nel suo **modello di governance territoriale.** La propensione di questa area pianificare e attuare le politiche di sviluppo non è un fatto recente, ma il risultato di una lunga e consolidata tradizione di cooperazione intercomunale. In questi anni, la Zona Ovest ha saputo **trasformare la collaborazione in un vantaggio competitivo tangibile.** Questo approccio è formalizzato nella società pubblica "Zona Ovest di Torino s.r.l.", partecipata dai comuni, che agisce come una vera e propria agenzia di sviluppo locale e braccio operativo della visione strategica condivisa.

La genesi di questa esperienza positiva, risale al Patto Territoriale, un'esperienza avviata venticinque anni fa che ha permesso di **superare le logiche di confine** per mettere a fattor comune progettualità e accedere a finanziamenti. Questa struttura non solo ha coordinato con successo bandi nazionali ed europei negli anni Duemila, ma ha soprattutto costruito un **patrimonio immateriale di fiducia reciproca** tra le amministrazioni. L'"Ovest Plan – Cooperare per competere" approvato nel 2022 - di cui questo documento rappresenta un aggiornamento è il frutto maturo di questo percorso. Non si è trattato di un esercizio teorico, ma di un documento di indirizzo costruito attraverso un processo partecipativo inclusivo, che ha permesso all'area di presentarsi coesa e pronta a intercettare le opportunità del PNRR e della programmazione FESR in corso. Questo capitale politico costituisce un'identità di zona e una **capacità di "fare squadra.**

Questo modello di cooperazione "dal basso" ha saputo trovare ampi spazi di dialogo e di concertazione con la **Città Metropolitana di Torino:** La Zona Ovest corrisponde alla "Zona Omogenea 2" (Area Metropolitana Torino Ovest). Sebbene le Zone Omogenee non dispongano ancora di piena autonomia finanziaria, esse rappresentano un canale di dialogo fondamentale con la Città Metropolitana. La Zona Ovest ha sfruttato questa cornice per portare le proprie istanze all'interno del Piano Strategico Metropolitano (PSM), ottenendo un significativo allineamento tra le azioni del PSM e i progetti dell'Ovest Plan. La sfida futura sarà **dare**

maggior incisività alle istanze territoriali su temi di area vasta come la mobilità (gestita a livello metropolitano, come evidenziato dai PUMS) e la pianificazione territoriale generale.

A un livello istituzionale superiore, il rapporto con la **Regione Piemonte** è cruciale, poiché questa gestisce i programmi europei (FESR, FSE) e governa servizi strategici come sanità e trasporti. Anche qui, la governance unitaria della Zona Ovest si rivela vincente. La capacità di presentare candidature d'area, come avvenuto per il bando sulle "Strategie Urbane d'Area" (SUA) con il Comune di Venaria Reale Venaria capofila, e sui bandi Fesr "Piemonta in Bici", massimizza l'impatto e la coerenza rispetto alla presentazione di tanti progetti disgiunti.

Infine, la governance non è un processo chiuso alle sole istituzioni. Ci si deve aprire a stakeholder chiave – **associazioni di categoria, sindacati, imprese e terzo settore – mondo accademico** (Politecnico e Università di Torino) e **fondazioni bancarie**. Gli strumenti di attuazione riflettono questa complessità: la "Zona Ovest di Torino s.r.l." sulle politiche di area vasta può fungere da **centrale di progettazione**, semplificando, ove possibile, la gestione di affidamenti e progetti. In prospettiva è da valutare se la società possa evolvere, con l'accordo dei Sindaci, per attrarre investimenti privati tramite partenariati e project financing, attivando un fundraising multi-livello che includa fondi BEI e programmi nazionali. La governance ideale al 2050 potrebbe essere rappresentata da un **network permanente** in cui amministratori, imprese, associazioni monitorano l'attuazione del piano, forse attraverso un "Osservatorio Zona Ovest"? assicurando che la visione condivisa si traduca in realtà diffusa.

VISIONE DI FUTURO POLITICA E STRATEGICA AL 2034 E ALL'ORIZZONTE 2050

Entro il 2034 i Comuni della Zona Ovest di Torino si impegnano a mettere in campo politiche e progetti in grado di **trasformare la diagnosi** condotta con l'analisi di contesto **in traiettoria di sviluppo** per rendere **l'area ovest un territorio che torna ad attrarre persone e imprese:**

- perché offre casa, lavoro qualificato e tempo di qualità;
- che riduce il costo-rischio dell'energia per chi produce e per chi abita;
- che accorcia le distanze della vita quotidiana con una mobilità pulita e affidabile;
- che usa rigenerazione, verde e acqua come vere infrastrutture di sviluppo.
- Che si fa carico di chi resta indietro.

La sfida, rispetto al passato, sta nella capacità di tenere insieme i pezzi e farli crescere in modo coordinato e cooperativo: amministrazioni che agiscono sulle politiche di area con una regia unica, progetti che si parlano e si rafforzano..

4. 1 - Fattori abilitanti

Questo percorso può trarre "linfa vitale" da alcuni **fattori abilitanti** che si stanno strutturando "ad ovest di Torino" Il nostro quadrante infatti è interessato da investimenti rilevantissimi di interesse ampiamente sovracomunale che, seppur con tempi di realizzazione differenti, consegneranno una nuova identità connessa all'innovazione, alla ricerca, alla formazione, alla cultura e in generale allo sviluppo economico. Asset così importanti **da essere capaci di generare nuove economie, nuove città.**

Fra questi, oltre al completamento dei lavori del Campus delle Scienze e dell'Ambiente in Grugliasco, con la prospettiva di sviluppo legata al progetto Butterfly Area e l'ampliamento del Campus di Scienze della Formazione Primaria all'interno della Certosa Reale di Collegno, si richiamano:

- lo sviluppo della Città dell'Aerospazio lungo l'asse di Corso Mar-

- che, che vedrà nascere anche il nuovo polo del Politecnico;
- Il prolungamento della Linea 1 della Metropolitana, con il progetto di ripensamento e riqualificazione dell'asse viario di Corso Francia;
- Il passaggio della Torino Lione a poche centinaia di metri dal polo logistico SITO;
- la progettazione della linea 2 della Metropolitana con il prolungamento fino ad Orbassano;
- gli sviluppi del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) e delle sue nuove fermate, incluse le fermate lungo la linea SFM5 (San Luigi Orbassano - Torino Stura di Grugliasco: fermata Borgata Quaglia - Le Gru"; e in prospettiva la nuova fermata ferroviaria "San Luigi - Orbassano", capolinea della futura SFM5 di cui sopra, che serviranno in primis due poli importanti quali appunto il Campus delle scienze e dell'ambiente, l'Ospedale San Luigi e il quadrante sud-ovest (Beinasco, Rivalta, ecc.);
- l'efficientamento dei collegamenti del SFM con l'aeroporto di Caselle, transitando dalla città della Reggia, oggi ancora da migliorare.
- La realizzazione del centro tecnico federale della FGCI CONI a Venaria Reale, uno dei più ambiziosi progetti sportivi del Comitato Regionale, che diventa anche luogo di formazione e di attività sportive di livello nazionale (la Coverciano del Piemonte);

Questi fattori mettono in evidenza quanto il territorio della Zona Ovest continui a rappresentare una **direttrice fondamentale della struttura urbana dell'area metropolitana torinese**, perché costituisca, all'imbocco della Valle di Susa, uno snodo importante per l'economia piemontese, all'incrocio dei due corridoi mediterranei est-ovest e nord-sud.

È compito degli amministratori locali **accompagnare queste trasformazioni pianificando servizi e interconnettendo il tessuto urbano**. Queste trasformazioni offrono quindi l'occasione per costruire **nuovi spazi di riflessione e pianificazione condivisa tra le Amministrazioni Locali**, che valorizzi la presenza di questi asset, coinvolgendo per quanto possibile l'Università degli Studi di Torino (UniTo) e il Politecnico, riconoscendone il ruolo fondamentale, anche per il territorio in cui sono insediati, quale attore di innovazione, sviluppo socio-economico, culturale e ambientale. Si tratta di mettere in campo un'azione coordinata in grado di:

- favorire l'integrazione tra Università, Comuni e attori locali;
- promuovere politiche di sviluppo economico territoriale basate su innovazione, formazione, cultura, sanità logistica e sostenibilità;
- coordinare investimenti, progettazione europea/nazionale e partenariati pubblico-privati;
- attivare un modello di governance intercomunale su temi comuni (mobilità, TPL, aree insediative, spazi pubblici, politiche abitative, sviluppo di servizi, ecc.).

Nel medio termine il **campus universitario di Grugliasco**, il futuro insediamento del **politecnico dentro la città dell'aerospazio**, lungo l'asse di corso Marche e l'ampliamento del **Centro Universitario di Collegno**, possono rappresentare una "**calamita di talenti**" e la porta d'accesso alla scienza applicata per il tessuto imprenditoriale dell'intera area. La presenza di dipartimenti e laboratori, insieme agli ITS e alle scuole tecniche, consente di costruire finalmente un **ecosistema formativo-produttivo** che può contribuire ad attrarre giovani e riallineare competenze e domanda d'impresa. Occorre quindi promuovere **accordi di territorio** per "**portare fuori dal campus**" **ricerca e innovazione**: laboratori congiunti (si veda **Chilometro Blu** di Collegno e il **Competence** di Pianezza) e **linee pilota dentro aree produttive rigenerate**; dottorati industriali e tesi in impresa; sportelli di trasferimento tecnologico e "broker dell'innovazione" in grado di costruire ponti, colmare lacune, mettere in collegamento attori diversi nell'ambito dell'ecosistema innovativo e aiutare le PMI a tradurre la ricerca in processi, prodotti, brevetti; living lab nei quartieri, dove scuola, terzo settore e imprese testano soluzioni per energia, mobilità, cura. In questo modo si può contribuire a chiudere il **gap tra aziende, ricerca e società**: non con memorandum di intenti, ma con luoghi, persone e regole che accorciano davvero il tempo che separa un'idea dal suo uso quotidiano.

La nostra area ha spazi e caratteristiche per **sperimentare** anche **progetti innovativi di riciclo di terre rare e materiali critici**, dando così un contributo al potenziamento delle capacità nazionali di materie prime strategiche, che a loro volta rafforzeranno la catena del valore delle materie prime europee e diversificheranno le fonti di approvvigionamento. SU questi temi **l'U.E metterà in campo oltre 20 miliardi di euro**.

L'obiettivo, quindi, non è tornare ai volumi del passato, ma crescere in qualità: più competenze, più produttività, più filiere connesse ai programmi europei. Qui il **campus di Grugliasco**, il **Chilometro blu**, gli **impianti di trattamento** dei materiali di scarto e la forte vocazione del territorio **all'innovazione tecnologica nei processi di trattamento dei rifiuti**, rappresentano un **fattore abilitante strategico**.

Perché tutto questo sia competitivo, i costi energetici devono diventare prevedibili. Per questo è importante che i Comuni della Zona Ovest favoriscano la costituzione di **comunità energetiche rinnovabili** legate ai poli produttivi e scolastici. La transizione non è solo climatica: è industriale, perché riduce volatilità e costo, e sociale, perché coinvolge cittadini, scuole, condomini in un modello che crea risparmio, consapevolezza e nuove professionalità.

4. 2 - Mobilità, Connessioni, Logistica

La mobilità è l'altra chiave del decennio. Il prolungamento della **M1 fino a Rivoli** diventa la spina dorsale di una rete intermodale dove metro, SFM, bus rapidi e bici si integrano senza frizioni. Gli assi urbani come Corso Francia cambiano natura: da strade di attraversamento a boulevard sicu-

ri, con priorità al TPL, interscambi leggibili, ciclostazioni e parcheggi di at-testamento gestiti in modo intelligente. Sulle brevi distanze si passa davvero a piedi e in bici grazie a una rete metropolitana continua e a percorsi scolastici protetti; nei comuni a domanda più debole entrano in servizio soluzioni a chiamata che chiudono l'ultimo miglio. Così una quota importante degli spostamenti sotto i tre chilometri esce dall'auto e il trasporto pubblico torna competitivo sulle distanze intercomunali.

Dentro questa rete, la **logistica** e l'**intermodalità** sono potenti leve di sviluppo e parte della soluzione. La piattaforma del **S.I.TO** per la lunga distanza consolida il **ruolo dell'area ovest come porta intermodale, tanto più se il territorio vincerà la sfida di far passare da S.I.T.O il corridoio meditereraneo Est ovest**: più ferro, meno gomma nei tratti di attraversamento, servizi di scambio efficienti con la rete metropolitana, standard ambientali elevati nei terminal e nei piazzali. A valle, la logistica può diventare di prossimità: micro-hub urbani collocati vicino ai nodi M1 e SFM, distribuzione dell'ultimo miglio con cargo bike e veicoli elettrici leggeri, fasce orarie e geofencing che limitano i mezzi pesanti nei centri, spazi di carico/scarico disegnati con il commercio di vicinato. L'effetto è duplice: meno traffico ed emissioni, consegne più rapide e regolari. Anche qui, campus e imprese possono lavorare insieme su modelli dati, algoritmi di instradamento, packaging riutilizzabile e piattaforme digitali aperte.

4. 3 - Le infrastrutture verdi e blu

Fattori abilitanti per qualità della vita, attrattività e resilienza sono le **infrastrutture verdi e blu**. La Mandria, la Collina Morenica di Rivoli, i corridoi agricoli del territorio e soprattutto le aste fluviali principali Dora Riparia, Ceronda e Stura diventano una dorsale ecologica continua che entra nelle città e ne ridisegna lo spazio pubblico. Non parliamo solo di parchi: parliamo di reti, argini rinaturalizzati e spazi di laminazione che riducono il rischio alluvionale; alberature, depavimentazioni e suoli drenanti che abbattano le isole di calore; canali e rogge come "spine blu" per biodiversità e microclima; percorsi cicloturistici e pedonali che collegano Reggia di Venaria, Castello di Rivoli, Corona Verde percorsi fluviali e Corona delle Delizie in un prodotto turistico maturo. La stessa infrastruttura sostiene tre politiche con un colpo solo: **turismo lento** che allunga le permanenze e distribuisce reddito nei centri storici; **mobilità sostenibile** quotidiana, perché quelle greenways sono anche ciclabili casa-scuola e casa-lavoro; **adattamento climatico**, perché ogni metro quadrato che torna permeabile o ombreggiato riduce danni potenziali e spese future. Le scuole sono i primi cantieri: cortili "spugna", vie scolastiche, filari d'ombra, micro-parchi di quartiere che connettono i ragazzi a una nuova cultura dello spazio pubblico.

4. 4 - La coesione sociale

Questo impianto regge se la coesione sociale cresce insieme al resto. Entro il 2034 deve prendere sempre più forma un **welfare di prossimità e di Comunità** fatto di Case della Comunità, servizi domiciliari potenziati

e tecnologie per l'autonomia che permettono di "invecchiare bene" nel proprio quartiere; di politiche abitative che mescolano canoni accessibili per giovani e famiglie, rigenerazione dell'ERP e **silver housing**. Diventa strategico e necessario mettere in Consorzi di servizi della nostra area nelle condizioni di continuare il prezioso lavoro realizzato in questi anni e potenziarlo alla luce delle nuove sfide sociali da affrontare.

E' inoltre necessario favorire lo sviluppo di una filiera educativa e formativa che dialoghi con il mondo produttivo. La vicinanza a Torino diventa un vantaggio netto: si studia e si lavora in un'area che offre vita urbana, natura, servizi e connessioni, senza dover scegliere tra qualità e opportunità.

4.5 - La governance di area

Sullo sfondo, la **governance** deve evolvere. La cooperazione elemento di forza della Zona Ovest può fare un salto in avanti diventando, con l'accordo dei Comuni, una **regia permanente politico-tecnica**, ufficio progetti condiviso, osservatorio dati e una pipeline unica pronta per la programmazione 2028–2034. I progetti del Masterplan entrano nel Piano Strategico Metropolitano e dialogano con le strategie regionali su innovazione, trasporti, qualità dell'aria, coesione sociale. La relazione con la **Valle di Susa** si fa strutturale: **corridoi logistici**, **turismo lento**, filiere produttive e servizi condivisi costruiscono un'alleanza territoriale solida e riconoscibile.

4.6 - Ipotesi di futuro

Guardando al 2050, la Zona Ovest si riconosce quindi in un'immagine, ambiziosa:

- un **territorio post-carbonio, policentrico e prospero**. Gli edifici pubblici e gran parte del patrimonio privato sono stati riqualificati; reti di calore e freddo rinnovabili servono distretti energetici integrati; l'energia locale – fotovoltaico diffuso, agrovoltaico dove compatibile, geotermia e idrogeno verde in usi mirati – copre il fabbisogno civile e una quota crescente di quello produttivo.
- L'aria è più pulita perché trasporti e riscaldamento abbandonano sempre più i combustibili fossili e le città sono **climate-proofing**: più alberi che auto in sosta, ombra nei luoghi giusti, acqua che rallenta e filtra invece di allagare.
- La rete M1 e il SFM sono pienamente integrati con navette elettriche – anche autonome – sull'ultimo miglio e una maglia ciclo-pedonale continua: la **città dei quindici minuti** non è uno slogan, è l'esperienza quotidiana. L'economia locale compete in Europa su componentistica per la mobilità elettrica, sensoristica e materiali per l'aerospazio, riciclo avanzato e design circolare;
- Venaria Reale e il Parco La Mandria diventano il **baricentro verde e culturale** della Zona Ovest: porta di accesso al sistema UNESCO e, allo stesso tempo, cerniera ecologica verso la Stura di Lanzo e la Ceronda. La visione di BikeOnda prende forma in una dorsale

ciclabile che corre lungo Stura e Ceronda e collega i comuni della Zona Ovest con Torino, il parco fluviale e La Mandria: una vera "spina blu-verde" per il tempo libero, il turismo lento e gli spostamenti quotidiani. Qui la mobilità dolce non è solo infrastruttura, ma paesaggio riconoscibile e identitario.

- Il **campus di Grugliasco** è un campus "aperto", nodo di una rete di competenze che attraversa imprese e quartieri; i giovani restano e arrivano perché qui si studia bene, si lavora meglio e si vive con più tempo e qualità.
- **La logistica** ha completato la doppia trasformazione: il S.I.TO è connesso alla Torino Lione e i terminal intermodali gestiscono in modo pulito e digitale i flussi di lunga distanza, mentre micro hub e cargo-bike assicurano consegne di prossimità rapide, silenziose e a zero emissioni.
- La Zona Ovest, infine, è un soggetto riconosciuto nella governance metropolitana e regionale, capace di guidare progetti europei e di mantenere saldo l'approccio **place-based** anche quando le politiche tendono a centralizzare.

Questa "**visione di futuro**" non aggiunge orpelli all'analisi: ne è la conseguenza.

- Il campus come attrattore di talenti e cerniera dell'innovazione;
- la chiusura del divario tra imprese, ricerca e società;
- la logistica che si fa intermodale e di prossimità (ultimo miglio);
- Un modello di rigenerazione urbana che favorisce l'incontro tra offerta di localizzazioni con la domanda di aree in cui insediare nuove e rinnovate attività, che non richiedono più di essere separate dalla città, come era per la fabbrica del '900, in quanto "pulite" e "verdi";
- La valorizzazione, e riqualificazione di alcuni edifici di proprietà pubblica, presenti in grande numero nei Comuni della Zona Ovest, consente nuove soluzioni abitative (a costi accessibili), culturali e sociali, in un'ottica di proficua collaborazione fra settore pubblico e privato, sulla scia di quanto progettato, per esempio, dalla Città di Venaria Reale con il progetto "*Riabitare Venaria - una strategia reale per un nuovo benessere abitativo*".
- La zona Ovest diventa così un'area più inclusiva in cui il diritto ad un'abitazione diventa leva tanto per lo sviluppo urbano, quanto per quello sociale.
- le infrastrutture verdi e blu come ossatura di turismo, mobilità e resilienza climatica;
- la governance che orchestra e misura. Il 2034 è il primo banco di prova per vedere se questi elementi iniziano ad allinearsi e produrre risultati misurabili. Il 2050 è l'orizzonte che dà coerenza alle scelte di oggi.

Se la Zona Ovest saprà muoversi con questa bussola, la transizione non sarà una parentesi, ma il suo nuovo modo di crescere.

VISIONE DI FUTURO POLITICA QUADRO DELLE STRATEGIE NELLA ZONA OVEST, **PER NUOVE CITTÀ E NUOVE ECONOMIE**

L'analisi del territorio restituisce l'immagine di un'area matura, ricca di potenziale ma chiamata a governare una profonda **transizione demografica, economica e climatica**. La visione al 2050 disegna un futuro in cui la Zona Ovest ha trasformato queste sfide in un vantaggio competitivo, diventando un **territorio policentrico, post-carbonio e prospero**. Trattandosi di visione possiamo volare alti: *"l'arciere prudente punta sempre in alto la freccia"*.

Può sembrare un esercizio teorico, ma riteniamo che **avere una visione aiuta la direzione di Marzia**: *"non c'è vento per il marinaio che non conosce il suo porto"*.

Il "Quadro delle Strategie" è il **ponte tra la diagnosi e la visione di futuro**. Non si tratta di individuare un elenco di azioni settoriali, ma di **mettere in atto processi e progetti di ampio respiro e di lunga durata** che agiscano in modo sinergico su luoghi, persone e produzione. Il filo rosso che unisce ogni intervento è la volontà di chiudere i divari che rischiano di frenare lo sviluppo economico e sociale della nostra area:

- il divario tra il mondo della ricerca e quello dell'impresa;
- il divario tra le grandi infrastrutture e la mobilità dell'ultimo miglio;
- il divario tra la città costruita e la sua matrice ambientale
- Il divario tra la città costruita e la sua matrice sociale che mette in crisi i servizi per l'abitare e per il vivere quotidiano.

Per orchestrare questa trasformazione, il Masterplan potrebbe essere articolato in otto assi strategici. Essi non sono silos separati, ma capitoli interconnessi di un'unica strategia:

trasformare la Zona Ovest in un laboratorio di innovazione industriale, coesione sociale e resilienza territoriale, capace di attrarre persone, funzioni, investimenti, attività culturali, commerciali, artigianali sociali, nell'ottica di un miglioramento della qualità della vita dei cittadini

5. 1 - Asse 1 – rigenerazione urbana, politiche abitative e nuova residenzialità: *garantire il diritto all'abitare nelle città che cambiano*
Le nostre città devono affrontare sfide significative, specialmente

in una fase in cui i mercati immobiliari sono oggetto di speculazioni e il cambiamento climatico richiede interventi costosi per mitigare l'inquinamento e adattarsi a condizioni climatiche sempre più estreme. La crisi dell'accessibilità delle abitazioni in alcune nostre città (Grugliasco, Collegno, Rivoli in particolare) è una questione di grande rilevanza. I prezzi delle case sono in costante aumento superando la crescita del reddito. Questa rapida crescita dei prezzi delle case può aver creato effetti di ricchezza per i proprietari di abitazioni, ma ha reso l'accesso alla proprietà sempre più irraggiungibile per molte famiglie. Nella nostra area, infatti, al pari del territorio metropolitano, la situazione abitativa ha assunto progressivamente tratti di problematicità, a causa di un combinato disposto di fattori economici e sociali.

È cresciuta l'area di coloro che si trovano, anche incolpevolmente, in situazione di emergenza abitativa; si allarga la scia di popolazione che guarda all'edilizia residenziale pubblica come unico sbocco della propria domanda abitativa, anche quando le condizioni di reddito renderebbero possibile rivolgersi altrove.

A questo si aggiunge un mercato della locazione che ha assunto orientamenti attenti al breve periodo e alla rendita immediata, a scapito di soluzioni di lungo periodo a favore di singoli e famiglie. Assistiamo alla crescita della domanda di casa per gli studenti, come effetto della crescita della presenza universitaria nella nostra area, ed è in crescita anche il fenomeno degli affitti brevi a uso turistico, per la vicinanza con Torino.

Per contro permane una quota significativa di patrimonio abitativo non occupato e/o non messo a reddito, in assenza di strumenti semplici che riducano il rischio percepito dal proprietario e accompagnino la relazione contrattuale nella quotidianità.

La strategia è **riportare equilibrio**, qualità e vita quotidiana nei luoghi dove oggi l'attrattività vacilla. La **revisione dei piani regolatori** delle nostre città, offre uno spazio di azione importante. Si potrebbe partire dai quartieri con le criticità maggiori e dalle aree produttive sottoutilizzate, che diventano laboratori di rigenerazione integrata: edilizia efficiente, mix di funzioni, servizi di prossimità e spazi pubblici che favoriscono relazioni. L'abitare non è solo "casa": è un ecosistema che tiene insieme alloggi a canone accessibile per giovani e famiglie, "silver housing" per la terza e quarta età, residenze per studenti legate agli insediamenti universitari di Grugliasco, Collegno, Venaria, cortili scolastici "spugna" e piazze ombreggiate. Ogni intervento incorpora depavimentazioni, alberature, drenaggi urbani e standard energetici NZEB, così la rigenerazione diventa anche adattamento climatico. La leva è una pipeline d'area: in ogni comune si individuano una o due "aree bersaglio" dove concentrare progetti cantierabili, accorpate fondi (FESR, FSC, fondazioni) e coinvolgere soggetti del terzo settore per la gestione sociale. La qualità architettonica, in dialogo con il *New European Bauhaus*, è un criterio, non un optional.

Di fronte alla prospettiva di perdere popolazione, la Zona Ovest, con alcune città dotate di importanti attrattori Economici, culturali e turistici, (Venaria

Reale, Rivoli, Collegno, Grugliasco, Pianezza,) a tutte le caratteristiche per invertire la tendenza dotandosi di visione e di progettualità, integrate tra loro, con l'obiettivo di attrarre nuovi residenti. Alcuni Comuni, come Venaria Reale con il progetto "*prospettive urbane Ri -Abitare Venaria*", ci forniscono già il titolo di questa possibile strategia.

5. 2. 1 - Azioni principali ipotizzabili

- **Edilizia residenziale sociale (ERS):** Incrementare in modo coordinato l'offerta di alloggi a canone calmierato o sociale, tramite progetti sia pubblici sia pubblico-privati. A livello di area vasta viene elaborato un Piano Casa che: mappa immobili disponibili (alloggi comunali e privati sfitti, ex alloggi custode, edifici sottoutilizzati), individua le aree per nuovi interventi di housing sociale, ad integrazione di quanto già realizzato nel corso degli anni dai consorzi sociali dell'area, e definisce criteri comuni di qualità energetica e architettonica. In collaborazione con ATC Piemonte si promuove il recupero del patrimonio esistente, riconvertendo edifici in appartamenti destinati a famiglie in difficoltà, giovani coppie, anziani soli. Nei nuovi interventi privati, una quota di alloggi è riservata a edilizia convenzionata, garantendo mix sociale e prezzi accessibili.
- **Studentati e alloggi per giovani fuori sede:** Accompagnare lo sviluppo del campus universitario di Grugliasco e delle altre istituzioni formative con un'offerta adeguata di residenze per studenti, dottorandi e giovani ricercatori. Oltre al Polo Residenziale Universitario di Grugliasco (già in studio di fattibilità), vengono individuate soluzioni diffuse: riconversione di ex scuole, caserme, immobili pubblici o para-pubblici in studentati; incentivi e garanzie per i proprietari che affittano a studenti a medio periodo; convenzioni con Politecnico e Università per posti letto a canone concordato. La presenza di studenti e giovani diventa così leva per ringiovanire la popolazione, attivare servizi di vicinato e generare indotto commerciale.
- **Rigenerazione di quartieri e spazi urbani degradati:** Promuovere interventi integrati di rigenerazione nei quartieri residenziali e nelle grandi compagini di edilizia economica e popolare che presentano fragilità edilizie e sociali. Attraverso percorsi partecipativi, si candidano a bandi regionali e nazionali progetti che combinano: riqualificazione energetica degli edifici, miglioramento degli spazi comuni (cortili, giardini, illuminazione, arredo urbano), creazione di servizi di prossimità (ambulatori, spazi ibridi per associazioni e start-up sociali, centri giovani, presidi culturali). Gli abitanti sono coinvolti nella co-progettazione, per garantire che gli interventi rispondano ai bisogni reali e rafforzino senso di comunità e sicurezza percepita.
- **Co-housing e soluzioni abitative innovative:** Sperimentare forme di abitare collaborativo e solidale, in particolare per giovani, famiglie

monoparentali e anziani autosufficienti. Un progetto pilota di co-housing intergenerazionale prevede piccoli alloggi privati affiancati da ampie aree comuni (cucina, lavanderia, spazi sociali, orti e giardini condivisi), con gestione supportata dal terzo settore. Si sviluppano anche formule come "Nonni-Studenti" (anziani soli che ospitano studenti in cambio di compagnia e piccolo supporto) e iniziative di autocostruzione assistita in borgate e frazioni, per ridurre i costi e rafforzare i legami di vicinato. Queste soluzioni arricchiscono il ventaglio abitativo, riducono solitudini e fanno un uso più efficiente degli spazi.

Accordi Negoziati con Locatori: Aumentare e stabilizzare l'offerta di alloggi in locazione di mediolungo periodo a favore della cosiddetta "fascia grigia" (nuclei con reddito congruo e stabile, ma con limitate garanzie), tramite una combinazione di: Fondo di Garanzia mutualistico a tutela dei locatori; e Accompagnamento Abitativo continuativo per locatori e conduttori, sulla scia di quanto si inizia a sperimentare in altre città.

5. 2. 2 - Impatti attesi:

grazie a queste politiche, la Zona Ovest potrà garantire il diritto alla casa in modo più ampio e diversificato. Nel breve termine, si lavora a una diminuzione delle situazioni di emergenza abitativa (sfratti esecutivi, famiglie senza tetto) attraverso soluzioni temporanee e prevenzione. A medio-lungo termine, si cerca di aumentare la disponibilità di alloggi a prezzi accessibili per giovani e fasce fragili, contrastando lo spopolamento e l'invecchiamento demografico: i giovani formati localmente avranno maggiori possibilità di restare sul territorio invece di trasferirsi altrove. I quartieri oggetto di rigenerazione vedranno migliorare la qualità della vita e la sicurezza percepita, con effetti positivi sulla coesione sociale (minori sacche di emarginazione). Inoltre, innovare le forme dell'abitare stimolerà nuove relazioni comunitarie (co-housing, rapporti intergenerazionali) e un uso più sostenibile delle risorse (condivisione di spazi, edifici energeticamente efficienti). Complessivamente, una politica abitativa attiva renderà l'area più inclusiva e attrattiva, capace di accogliere popolazione nuova (ad esempio i fuorisede del campus) senza criticità, e di prendersi cura di quella esistente in difficoltà.

5. 2. 3 - Asse 2 – Infrastrutture per la mobilità, Connessioni e Trasformazioni Urbane per città più eque, accessibili e sostenibili.

La metropolitana M1 che arriva a Rivoli Cascine Vica e "oltre", può rappresentare la spina dorsale del cambiamento, ma funziona davvero se intorno cambiamo il modo di muoverci. Corso Francia si può trasformare nel "*boulevard multimodale più lungo d'Europa*", con priorità al TPL, piste ciclabili riservate, interscambi leggibili, ciclostazioni e parcheggi d'attestamento gestiti.

La rete SFM che attraversa la Zona Ovest con ben **8 fermate** aumenta di ruolo e frequenze e si integra con linee bus espresse tra i comuni; Il

nuovo tram che collegherà l'Allianz Stadium con la zona ospedali di Piazza Carducci rappresenta anche per la confinante Venaria Reale una nuova opportunità di trasporto sostenibile. In questo modo i servizi a chiamata potrebbero contribuire a chiudere l'ultimo miglio dove la domanda è più debole. Sulle brevi distanze l'obiettivo è spostare in massa gli spostamenti sotto i tre chilometri verso piedi e bici, grazie alla "rete ciclabile portante metropolitana" e a percorsi scolastici protetti.

Dentro questa architettura si risolve anche il nodo merci: il polo logistico **S.I.TO consolida i flussi di lunga distanza** su ferro mentre la **logistica di prossimità** si distribuisce in micro hub presso i nodi M1/SFM, con ultimo miglio elettrico e cargo bike, finestre orarie intelligenti e spazi di carico/scarico progettati con i commercianti. Meno furgoni in centro, meno congestione, consegne più affidabili. Sulla logistica, si istituisce un **Accordo d'Area "S.I.TO–Zona Ovest–Unione Montana Valle di Susa"**: treni/blocchi import–export attestati all'interporto, navette elettriche verso micro hub urbani, turnazione coordinata nei centri storici; un modello win–win che riduce i costi di filiera e l'impatto ambientale lungo tutto l'arco Dora–Valsusa.

Il corridoio verde-blu della Ciclovia Francigena diventa asse di adduzione ciclabile quotidiana e dorsale cicloturistica metropolitana: si connette alla Valle di Susa con aree di sosta attrezzate, si aggancia alla rete delle ciclovie progettate e realizzate nell'ambito della strategia "Lines" (Rivoli) e "BikeOnda (Venaria)", trasformando la Zona Ovest nella **porta lenta dell'area alpina**.

5. 2. 4 - Azioni principali ipotizzabili

Per l'attuazione di questo asse sono individuate "tre macro-strategie" con relative azioni:

a) Strategia 1. Mobilità attiva e intermodalità: l'asse strategico punta a creare una rete ciclabile sicura e continua in tutta la Zona Ovest, integrata con il trasporto pubblico. I progetti specifici comprendono:

- **Ciclovia "Corona di Delizie":** Completare il percorso ciclo-turistico che collega le Residenze Reali (Stupinigi – Torino – Venaria – La Mandria – Rivoli), garantendo continuità, sicurezza e qualità paesaggistica. L'intervento prevede adeguamento dei tratti mancanti o insicuri, segnaletica uniforme di area vasta, aree di sosta attrezzate e strumenti di promozione coordinata tra i comuni. Il progetto, già sostenuto da fondi FESR, diventa volano per il cicloturismo e si integra con la mobilità quotidiana casa–lavoro/casa–scuola.

- **Completamento della Via Francigena della Valle di Susa:** Riquilificare il tratto della Via Francigena che attraversa la Zona Ovest, consolidando il corridoio pedonale storico-religioso e naturalistico. Le azioni includono miglioramento della segnaletica, messa in sicurezza dei percorsi promiscui con il traffico veicolare, riquilificazione di tratti sterrati degradati, creazione di punti sosta

informativi e aree di accoglienza leggera. Il collegamento con la Sacra di San Michele e gli altri siti d'eccellenza rafforza il turismo lento e l'economia delle ospitalità diffuse (B&B, agriturismi, rifugi).

· **Completamento del progetto BikeOnda:** Portare a compimento la dorsale ciclabile lungo Stura e Ceronda e le sue "onde" di penetrazione verso i centri abitati, trasformandola in vera infrastruttura portante. Si prevede: messa in sicurezza dei tratti oggi promiscui, passerelle e sottopassi nei punti di attraversamento critici, illuminazione nei tratti urbani e peri-urbani, aree di sosta con rastrelliere, fontanelle e punti informativi. BikeOnda diventa il backbone della mobilità ciclistica quotidiana e del tempo libero, connesso al Parco La Mandria, alla Corona di Delizie, alle scuole e alle stazioni ferroviarie/metropolitane.

· **Completamento del Progetto Lines:** consolidamento e estensione del sistema delle dorsali ciclabili e di rigenerazione urbana individuati con LINES come "linee" di connessione tra quartieri, poli di servizio e nodi di interscambio. L'azione comprende la trasformazione dei tratti sperimentali in infrastrutture permanenti, la continuità dei percorsi tra un comune e l'altro (eliminando i "buchi neri" di sicurezza), l'adozione di una segnaletica unitaria di area vasta e l'integrazione con il trasporto pubblico (fermate bus, fermate SFM, stazioni M1). LINES diventa così la rete fine che distribuisce il traffico ciclistico tra città, connessa alle dorsali maggiori come BikeOnda e la Corona di Delizie.

· **Biciplan della Zona Ovest di Torino:** redazione di un piano unitario della mobilità ciclistica intercomunale, che metta insieme tutte le progettualità ciclistiche nate a seguito dei diversi bandi come Next Generation We, Piemonta in Bici etc. Al fine di restituire un quadro unitario. Il punto di partenza dovrebbe essere il Masterplan costruito a livello preliminare insieme all'Unione Montana Valle di Susa, approfondendolo per il territorio della Zona ovest. Il Biciplan definirà standard omogenei (larghezze piste, segnaletica, pavimentazioni) allineati alle linee guida regionali, e sarà la base per futuri interventi finanziabili.

· **Velostazioni, mobility hub e intermodalità:** installazione di parcheggi bici protetti (velostazioni) e servizi per la mobilità presso i principali nodi di scambio: stazioni della metropolitana (Rivoli Cascine Vica e Collegno), le 8 stazioni di area del SFM e principali terminal bus. Inoltre, adeguamento di tram e treni locali per il trasporto biciclette a bordo (es. predisposizione di spazi porta-bici sui convogli). Queste misure favoriscono l'intermodalità bici mezzo pubblico, permettendo, per scelta libera, a chi abita a 5-10 km da una stazione di pedalare fino ad essa per poi proseguire in treno o metro.

· **Sensibilizzazione e servizi alla mobilità attiva:** organizzazione di eventi pubblici (es. biciclettate di zona, giornate "bike to school"), campagne formative nelle scuole sulla mobilità attiva e programmi

di incentivazione come concorsi “bike-to-work” per dipendenti pubblici. Si prevede inoltre di estendere e integrare i servizi di bike sharing: attualmente Torino dispone di un bike sharing ben avviato, che potrebbe essere esteso nella prima cintura.

Percorsi pedonali e accessibilità universale: non vanno dimenticati i pedoni! Si promuoveranno programmi di pedibus per accompagnare i bambini a scuola a piedi in sicurezza, e si realizzerà una mappatura dei percorsi casa-scuola più sicuri. Parallelamente, ogni comune avvierà piani per l’abbattimento delle barriere architettoniche su marciapiedi, attraversamenti pedonali e luoghi pubblici, così da rendere la Zona Ovest sempre più accessibile a disabili e anziani (obiettivo che rientra anche nell’asse Inclusione, vedi oltre).

5. 2. 5 - Impatti attesi:

queste azioni produrranno un incremento significativo della mobilità “dolce” (pedonale e ciclabile). L’obiettivo indicativo è di triplicare entro il 2030 la percentuale di spostamenti in bici nell’area (attualmente stimata sotto il 5% del totale). Ciò avrà effetti positivi sulla salute pubblica (meno sedentarietà, più attività fisica) e sull’ambiente (riduzione di traffico e inquinamento atmosferico). Inoltre, nuove infrastrutture ciclabili e pedonali aumenteranno la qualità percepita dei luoghi urbani e potranno attirare un certo turismo “slow”, con benefici economici diffusi. Basti pensare a come la ciclovia lungo la Dora, la Via Francigena o il Caronda, una volta completate e promosse, potranno diventare elementi di pregio territoriale integrati con il sistema del verde locale.

b) **Strategia 2. Gestione del traffico e viabilità intelligente:**

l’automobile non sparirà, ma la sua gestione può essere ottimizzata per ridurre congestioni ed emissioni inquinanti. Le azioni previste includono:

Piani del Traffico e ZTL ambientali: incentivare tutti i comuni maggiori della zona a dotarsi di Piani Urbani del Traffico aggiornati, coordinati su scala territoriale. In parallelo, introdurre Zone a Traffico Limitato (ZTL) ambientali nei centri urbani più congestionati, sul modello di Torino (limitando l’accesso ai veicoli più inquinanti nei periodi critici o in fasce orarie). Coordinare queste misure a livello intercomunale le renderà più efficaci e omogenee, evitando spostamenti di traffico indesiderati da un comune all’altro.

Tecnologie smart traffic: implementazione diffusa di sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*) per la gestione semaforica e della viabilità. In concreto, installazione di centraline semaforiche intelligenti che adattino i tempi dei verdi/rossi in base ai flussi di traffico in tempo reale (alcuni impianti sono già attivi, ad es. su Corso Francia, e hanno ridotto le code). Inoltre, sistemi di priorità semaforica per i mezzi pubblici: i bus e tram attrezzati potranno “chiamare” il verde al loro arrivo agli incroci, riducendo i ritardi e

rendendo il trasporto pubblico più competitivo rispetto all'auto.

Car sharing e mobilità elettrica: estensione dei servizi di car sharing dalla città di Torino verso la Zona Ovest tramite accordi con gli operatori o mediante l'attivazione di un servizio dedicato consortile. Questo permetterebbe ai residenti di utilizzare un'auto in condivisione all'occorrenza, riducendo il bisogno di possedere un veicolo privato. Parallelamente, installazione capillare di colonnine di ricarica per veicoli elettrici in tutti i comuni, privilegiando parcheggi di interscambio, centri cittadini e poli commerciali. La transizione verso l'auto elettrica verrà così supportata dall'infrastruttura, in collaborazione pubblico-privato.

Logistica urbana sostenibile: riorganizzare la distribuzione delle merci in città per ridurre l'impatto dei furgoni. Si potrebbe prevedere la creazione di uno o più micro-hub logistici alle porte della zona (ad esempio nell'area dell'Interporto SITO o nelle zone industriali dismesse), dove far convergere le merci dai camion pesanti e ricaricarle su veicoli leggeri elettrici o cargo-bike per l'ultimo miglio. In questo modo, le consegne ai negozi e ai privati nei centri urbani avverranno con mezzi a zero emissioni. Si potrà avviare una sperimentazione nei centri storici (dove le strade strette oggi sono congestionate dai corrieri), magari tramite un accordo con i principali operatori di delivery e un supporto iniziale del consorzio.

Corridoi infrastrutturali strategici: sono opere viarie necessarie per eliminare strozzature e traffico di attraversamento nei centri urbani, da progettare con criteri moderni e sostenibili. Oltre al già citato asse di Corso Marche (di cui la Zona Ovest auspica la realizzazione in forma sostenibile, integrata con trasporto pubblico potenziato – vedi oltre), vi sono alcune priorità condivise emerse dal territorio: una su tutte è la viabilità afferente al nuovo polo universitario di Grugliasco, che interessa anche il Comune di Collegno. Ci sono anche criticità importanti da affrontare sia sull'asse Caselette, Alpignano, Rivoli, nell'ottica di ampliare le soluzioni di attraversamento della Città, sia nell'area di Venaria, diventata ormai da tempo un grosso polo attrattore, per la presenza della Reggia ma anche per il fatto che sempre più la Città è sede di eventi di grande richiamo di pubblico.

Per questi corridoi si intende promuovere presso la Città Metropolitana e la Regione la realizzazione di studi di fattibilità e progetti esecutivi, così da poterli candidare a finanziamenti (assicurando al contempo l'adozione di barriere acustiche e mitigazioni paesaggistiche per minimizzarne l'impatto).

5. 2. 6 - Impatti attesi:

una gestione più intelligente del traffico porterà a una riduzione dei tempi di viaggio e delle code nei nodi critici, con benefici economici (meno ore perse nel traffico) e ambientali (minori emissioni da motori fermi o

a bassa velocità). Le ZTL ambientali e il turnover del parco auto verso veicoli elettrici contribuiranno a migliorare la qualità dell'aria nei centri abitati. Anche la sicurezza stradale ne beneficerà, grazie a tecnologie che regolano meglio i flussi e a una minore compresenza di mezzi pesanti nelle vie urbane (grazie ai nuovi hub logistici). In definitiva, queste azioni renderanno la mobilità automobilistica più efficiente e sostenibile: meno traffico "parassita" nei nostri comuni, più ordine sulle strade, senza penalizzare la necessità di spostarsi in auto quando serve. Nel medio termine ci si attende anche un aumento della velocità commerciale del trasporto pubblico su gomma (grazie alle preferenziali e ai semafori attivi), rendendolo più attrattivo rispetto all'uso dell'auto privata.

c) Strategia 3. Trasporto pubblico e connessioni metropolitane: per offrire un'alternativa valida all'auto, è fondamentale potenziare il trasporto pubblico locale e integrarlo a livello metropolitano. Le azioni chiave in questo ambito potrebbero essere:

• **Prolungamento della metropolitana e riqualificazione assi di collegamento:** supportare attivamente il completamento del prolungamento della Linea 1 della Metro fino a Rivoli -Cascine Vica, (oggi in grave ritardo) e la successiva estensione fino al centro di Rivoli (Stazione "Rivoli Centro", già auspicata come obiettivo strategico futuro). La Zona Ovest coopera con la Città di Torino e gli enti competenti affinché il prolungamento sia accompagnato da interventi di qualità urbana sull'asse Corso Francia-Corso Marche, trasformando questa direttrice in un boulevard moderno.

• **Stazioni ferroviarie SFM e interscambio:** la Zona Ovest è già servita dalla linea ferroviaria metropolitana Torino-Valsusa con diverse stazioni (Grugliasco, Collegno, Alpignano, Rosta, Buttigliera Alta in prospettiva) e dalla linea Torino-Ceres via Venaria. Si prevedono interventi per migliorare l'accessibilità e la fruibilità di queste stazioni: parcheggi di interscambio ampliati, velostazioni sicure (come già descritto), eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni minori e installazione di segnaletica e informazioni integrate con il resto del TPL. Questi interventi dovranno essere accompagnati da un aumento della frequenza dei treni SFM nelle ore di punta e dall'integrazione tariffaria metropolitana, così che spostarsi in treno tra i comuni della zona diventi sempre più comodo e conveniente.

• **Riorganizzazione e potenziamento del trasporto pubblico locale:** con l'arrivo di nuove infrastrutture (metro, nuovi assi viari) sarà necessario ridisegnare la rete di autobus e navette a livello di zona. L'azione prevede uno Studio di piano condiviso con l'Agenzia della Mobilità Piemontese per ottimizzare i percorsi bus tra comuni, eliminando sovrapposizioni e coprendo meglio le zone oggi scoperte. Si punterà su linee circolari o trasversali che colleghino direttamente i poli principali della Zona Ovest (es. ospedali, scuole superiori, centri commerciali, zone industriali) senza dover passare dal centro di Torino. Verranno inoltre introdotti mezzi a

basso impatto (elettrici o ibridi) e potenziati servizi innovativi come navette on-demand per le zone meno dense. Infine, grazie alle tecnologie smart citate prima, si darà priorità ai mezzi pubblici (corsie preferenziali, semafori intelligenti) per aumentarne velocità e affidabilità.

5.2.4. Impatti attesi:

un trasporto pubblico più capillare e moderno avrà ricadute significative sulla mobilità locale. L'offerta aumentata di metro, treni e bus porterà a una crescita degli utenti del TPL e a una diminuzione dell'uso dell'auto privata, con conseguente riduzione del traffico. In particolare, i nuovi collegamenti favoriranno l'accessibilità dei poli strategici (università, aree produttive, centri storici), aumentando l'attrattività dell'area per studenti, turisti e lavoratori. Dal punto di vista sociale, un servizio pubblico efficiente garantisce mobilità a fasce di popolazione fragili (anziani, giovani, persone a basso reddito) che possono così spostarsi autonomamente senza automobile, rafforzando l'inclusione. Si attendono benefici anche in termini ambientali (meno emissioni per km) e di sicurezza stradale (meno auto in circolazione). Complessivamente, la Zona Ovest diventerà più accessibile e connessa, integrata pienamente nel sistema metropolitano torinese e con tempi di spostamento competitivi rispetto al capoluogo.

Questo secondo asse di lavoro - Infrastrutture per la mobilità, Connessioni - risponde direttamente all'asse 3 del PSM "città accessibile e collegata" e alle Policy Objective 3 dell'UE (Connected Europe). Anche la coerenza con il FESR Priorità III (mobilità urbana sostenibile) è totale. Vale la pena notare che la mobilità è anche questione di equità: chi non ha l'auto avrà più opportunità di muoversi; e di competitività: le imprese avranno un ambiente con meno congestione e dipendenti più puntuali/felici.

Inoltre, **investire in mobilità sostenibile apre le porte a filoni di finanziamento robusti**: il nuovo QFP 2028-34 sotto il capitolo "**Coesione e sviluppo territoriale**" unificherà fondi che potrebbero supportare piani di trasporto integrati; e a livello nazionale, il Fondo Sviluppo e Coesione e le risorse per le Città Metropolitane (PON Metro, etc.) continueranno a finanziare metro, tranvie, ciclabili. La Zona Ovest dovrà essere pronta con progetti esecutivi per non perdere queste occasioni.

5.3.1 - Asse 3 – Transizione ecologica Ambiente e territorio resiliente

La transizione climatica non è solo un tema ambientale: è, insieme, politica industriale e di salute pubblica. **Le comunità energetiche rinnovabili** collegate ai poli produttivi, scolastici e residenziali, i PPA di medio-lungo periodo (Power Purchase Agreement) per le imprese energivore e l'efficientamento profondo del patrimonio edilizio rendono l'energia più pulita, più accessibile e soprattutto più prevedibile nei costi, riducendo la vulnerabilità di famiglie e aziende agli shock energetici. In parallelo, **le infrastrutture verdi e blu** diventano la nuova ossatura urbana: la Dora Riparia, la Stura e la Ceronda si configurano come veri **parchi fluviali**, con spazi di laminazione e sponde rinaturalizzate; corridoi verdi

connettono La Mandria, la Collina morenica e i centri abitati; suoli più permeabili, ombra e acqua sono riportati dove servono per abbattere le isole di calore e migliorare il microclima nei quartieri più densi. La stessa rete ecologica sostiene percorsi ciclabili casa–lavoro, cammini e itinerari turistici, moltiplicando i benefici tra mobilità, tempo libero e attrattività. Piani Clima comunali coordinati su scala di Zona Ovest, insieme a un programma strutturato di **manutenzione del reticolo idraulico** e dei versanti, completano il quadro dell’adattamento, facendo della resilienza climatica una caratteristica distintiva e competitiva del territorio.

5. 3. 2 - - Azioni principali ipotizzabili

a) *Le azioni sulla componente energetica:*

· **Efficientamento energetico degli edifici pubblici:** verrà lanciato un programma coordinato per completare la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio comunale. Si partirà da scuole, municipi, impianti sportivi e illuminazione pubblica. Gli interventi includeranno: cappotti termici e serramenti isolanti per ridurre le dispersioni, sostituzione delle vecchie caldaie con impianti a pompa di calore o allacciamento al teleriscaldamento (dove disponibile, ad es. a Collegno e Grugliasco, sfruttando la rete del sistema di Torino), installazione di valvole termostatiche e sistemi di telecontrollo per ottimizzare i consumi. Si completa l’ammodernamento dell’illuminazione pubblica: lampade a LED ad alta efficienza su tutta la rete viaria e parchi, con sensori crepuscolari e sistemi di illuminazione smart (ad esempio lampioni che modulano l’intensità in assenza di passaggio). Questo piano d’azione, da finanziare tramite fondi nazionali (es. Conto Termico GSE) ed europei, permetterà un taglio significativo delle bollette energetiche comunali (fino al 30-40% di risparmio su alcuni edifici) e fungerà da esempio virtuoso anche per i privati.

· **Energie rinnovabili diffuse:** parallelamente all’efficienza, si punterà ad aumentare la produzione locale di energia da fonti rinnovabili. Ogni comune individuerà siti idonei per impianti fotovoltaici di medio-grandi dimensioni (tetti di capannoni, tettoie di parcheggi, ex discariche bonificate, terreni non altrimenti utilizzabili) e li candiderà a finanziamenti o partnership con privati, con l’obiettivo di installare diversi megawatt di pannelli solari nell’area nei prossimi 5 anni. Inoltre, si promuoverà il fotovoltaico “diffuso” sui tetti delle case e dei condomini privati: attraverso campagne informative e sportelli energia comunali, i cittadini saranno aiutati ad aderire agli incentivi statali (es. detrazioni ecobonus) per dotarsi di pannelli, sistemi solari termici per acqua calda, pompe di calore al posto delle vecchie caldaie a gas. In alcune realtà, si valuterà anche l’uso di altre fonti rinnovabili: ad esempio la geotermia a bassa entalpia per edifici pubblici nuovi. L’obiettivo generale è incrementare di almeno il 50% la quota di consumi elettrici coperta da rinnovabili locali entro il 2030.

- **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER):** un progetto innovativo già in cantiere è la creazione di CER intercomunali, ovvero aggregazioni di utenti (cittadini, PMI, enti pubblici) che condividono l'energia prodotta da impianti rinnovabili locali. Ad esempio, in alcuni Comuni dell'area sono allo studio la fattibilità di CER supportata dal Politecnico a seguito di un bando della Compagnia di San Paolo. Questo modello sarà replicato anche altrove, costituendo almeno una CER per ogni sotto-area territoriale. I comuni metteranno a disposizione tetti di edifici pubblici per installare impianti fotovoltaici la cui energia sarà poi condivisa con famiglie e aziende aderenti, garantendo loro bollette più leggere. Le CER saranno accompagnate da accordi con società energetiche per la gestione tecnica e da campagne di sensibilizzazione per coinvolgere attivamente la cittadinanza (assemblee pubbliche, sportelli informativi su come partecipare). Sul punto è ormai a tutti gli effetti una buona pratica la CER Sangano Energia Comune promossa dal Comune di Sangano.
 - **Mobilità elettrica e intermodalità energetica:** (in sinergia con gli assi Mobilità) l'elettrificazione dei trasporti sarà sostenuta non solo con le infrastrutture di ricarica già menzionate ma anche assicurando che l'energia per la mobilità sia verde. Ad esempio, i nuovi impianti fotovoltaici su edifici pubblici potranno alimentare in parte le colonnine comunali per auto e bici elettriche (*solar charging*), creando un ciclo virtuoso locale. Inoltre, si valuterà l'acquisto consortile, da parte dei comuni, di veicoli elettrici (es. auto di servizio, pulmini scuolabus, mezzi della polizia locale), ottenendo economie di scala e uniformando la rete di ricarica. Un esempio in tal senso può essere rappresentato dal progetto "*Stoicheid*" della Val Sangone. Un altro aspetto è la sperimentazione di sistemi di accumulo energetico: installare batterie di quartiere presso edifici pubblici o cabine elettriche, che accumulino l'energia rinnovabile prodotta di giorno per utilizzarla la sera (ad esempio per l'illuminazione stradale), migliorando l'autosufficienza energetica locale.
 - **Sensibilizzazione e coinvolgimento sulla transizione ecologica:** affinché i risultati siano duraturi, verranno promosse attività di informazione verso cittadini e imprese sui temi dell'energia e del clima. Si prevedono workshop formativi per amministratori condominiali e artigiani locali sulle tecniche di efficientamento, distribuzione di vademecum sul risparmio energetico domestico, e iniziative nelle scuole (laboratori didattici sulle energie rinnovabili, concorsi a premi per idee "green" proposte dagli studenti).
- b) *Le azioni sulla componente ecologica:*
- **Reti verdi e blu, parchi fluviali e corridoi ecologici.** Costruire una vera "spina dorsale" ecologica di area vasta mettendo in rete fiumi, torrenti, parchi e aree agricole. Dora Riparia, Stura di Lanzo e Ceronda diventano parchi fluviali continui, con sponde

rinaturalizzate, percorsi ciclopeditoni, zone di laminazione e aree umide per la biodiversità. I collegamenti tra Parco La Mandria, Collina morenica, aree rurali di Buttigliera–Rosta e i centri abitati vengono potenziati con corridoi verdi, filari alberati e fasce boscate. Queste reti verdi e blu svolgono contemporaneamente funzioni ecologiche (habitat, connessioni faunistiche), idrauliche (riduzione rischio allagamenti) e sociali (spazi di svago e benessere a portata di pedone o ciclista).

- **Adattamento climatico e gestione delle acque meteoriche.** Mettere l'adattamento climatico al centro della trasformazione urbana attraverso soluzioni basate sulla natura. Ogni nuovo intervento di rigenerazione e ogni grande opera viaria integra sistemi di drenaggio urbano sostenibile (**rain gardens**, **fossi e canali filtranti**, pavimentazioni drenanti, tetti e cortili verdi) per ridurre il deflusso superficiale e ricaricare le falde. Nei quartieri più vulnerabili al caldo e alle bombe d'acqua si attivano "micro-progetti di resilienza": piantumazioni mirate, schermature naturali, piccole aree ombreggiate con acqua e sedute, depavimentazione di superfici inutili. Su scala d'area, un Piano Integrato delle Acque coordina manutenzione del reticolo idraulico minore, gestione delle aree di esondazione e monitoraggio degli eventi estremi.
- **Forestazione urbana e città-giardino diffusa.** Avviare un programma di forestazione urbana e periurbana coordinato per tutta la Zona Ovest. Ogni comune individua spazi per nuovi **boschi urbani**, cinture verdi e viali alberati (lungo strade principali, margini industriali, aree di risulta, cortili scolastici). Gli interventi privilegiano specie autoctone e resistenti al clima futuro, con l'obiettivo di aumentare l'ombreggiamento, assorbire CO₂, migliorare la qualità dell'aria e creare corridoi ecologici urbani. Le scuole, le associazioni e i comitati di quartiere sono coinvolti in campagne di piantumazione partecipata, rafforzando senso di cura e appartenenza.
- **Suolo, consumo di suolo zero e rinaturalizzazione.** Assumere a obiettivo di area il "consumo di suolo netto vicino allo zero" per i prossimi anni, privilegiando il **riuso di aree dismesse**, sottoutilizzate e superfici impermeabili già esistenti. **Gli strumenti urbanistici comunali vengono aggiornati in coerenza**, limitando nuove espansioni e vincolando eventuali trasformazioni a compensazioni ecologiche misurabili (rinaturalizzazioni, depavimentazioni, recupero di aree degradate). Viene attivato un programma di rinaturalizzazione di siti compromessi (ex aree produttive, margini infrastrutturali, cave dismesse), trasformandoli in parchi, boschi produttivi, orti urbani o spazi per il benessere all'aria aperta.
- **Tutela della biodiversità e agricoltura periurbana.** Valorizzare l'agricoltura periurbana come **infrastruttura verde produttiva e presidio del paesaggio**. In accordo con gli agricoltori si promuovono pratiche agroecologiche, filiere corte e mercati contadini di area,

integrando le aziende agricole in percorsi ciclabili e turistici (fattorie didattiche, agriturismi, vendite dirette). Si mappano habitat e specie prioritarie, definendo zone di particolare tutela e interventi per migliorare la connettività ecologica (siepi, fasce tampone, zone umide). La biodiversità diventa un indicatore da monitorare nei piani comunali e uno dei parametri di qualità dei progetti.

• **Qualità dell'aria, del rumore e benessere microclimatico.** Integrare sistematicamente nei piani locali misure per migliorare qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento acustico, in sinergia con gli assi mobilità ed energia. Oltre alla [riduzione del traffico](#) e al [rinnovo del parco veicolare](#), si prevedono [barriere verdi](#) e acustiche lungo le principali arterie, interventi di insonorizzazione per scuole e edifici sensibili, regolamentazione degli orari per le attività più rumorose. Nei centri urbani più densi si sperimentano "isole di [benessere microclimatico](#)": strade scolastiche pedonalizzate, cortili spugna, piazze ombreggiate con acqua nebulizzata o fontane a basso consumo.

5.3.3 - Impatti attesi:

Le azioni di transizione ecologica ed energetica contribuiranno in modo sostanziale agli obiettivi di sostenibilità dell'area, con effetti misurabili su energia, ambiente, salute e attrattività. Nel concreto, entro pochi anni si prevede una riduzione significativa dei consumi energetici pubblici (edifici più efficienti e illuminazione LED abatteranno le spese correnti dei comuni) e una diminuzione delle emissioni di gas serra pro-capite. La maggiore diffusione di rinnovabili e delle Comunità Energetiche Rinnovabili migliorerà la qualità dell'aria (meno emissioni da caldaie e veicoli fossili), la sicurezza dell'approvvigionamento elettrico locale e la stabilità delle bollette per famiglie e PMI, che diventeranno protagoniste del cambiamento e non semplici utenti passivi.

Parallelamente, il rafforzamento delle reti verdi e blu, la forestazione urbana, la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua e il consumo di suolo prossimo allo zero aumenteranno la resilienza del territorio agli eventi climatici estremi: meno allagamenti, minore rischio idraulico, riduzione delle isole di calore, maggiore capacità di ombreggiare, raffrescare e trattenere l'acqua dove serve. La tutela della biodiversità e la valorizzazione dell'agricoltura periurbana miglioreranno la qualità del paesaggio e offriranno nuove opportunità per filiere locali, turismo lento e servizi ecosistemici. Dal punto di vista sociale ed economico, queste iniziative genereranno nuova occupazione "verde" (installatori, tecnici energetici, gestori di CER, operatori ambientali), accresceranno la consapevolezza ambientale delle comunità e contribuiranno a rendere la Zona Ovest un territorio climaticamente responsabile, più sano e desiderabile in cui vivere e investire, capace di proporsi come modello replicabile per altre realtà di cintura urbana.

1.1. Asse 4 – Riqualficazione, riconversione e innovazione industriale

per una “nuova manifattura” innovativa e green

La vocazione produttiva della Zona Ovest non si abbandona, evolve, per questo motivo occorre assecondare con politiche urbanistiche sovraumunali appropriate, un processo di riqualificazione e riconversione industriale per una “nuova manifattura” innovativa e green. In questo modo. L’area si ripositiona su componenti ad alto valore, “power electronics”, sistemi di sicurezza, sensoristica e materiali per l’aerospazio, riciclo avanzato di metalli e magneti, manutenzione digitale e design circolare. Per farlo, la Zona Ovest potrebbe promuovere un Distretto dell’Innovazione diffuso: aree industriali rigenerate, ospitano linee pilota, laboratori congiunti, spazi per startup e PMI con servizi condivisi e energia rinnovabile; un “Circular Materials Hub”, presidia le filiere CRMA (Critical Raw Materials Act - catene di approvvigionamento delle materie prime critiche); sportelli di trasferimento tecnologico e broker dell’innovazione accompagnano le piccole imprese nell’adozione di tecnologie 4.0 e nella proprietà intellettuale. **Il campus di Grugliasco e il partenariato con le organizzazioni di categoria sono la cerniera affinché tutto ciò possa “cadere” sul nostro territorio:** dottorati industriali, tesi in impresa, programmi di open lab nei quartieri e un’Academy d’area che progetta con le aziende percorsi duali e upskilling, così il gap tra ricerca, aziende e società si chiude sul serio. L’aerospazio diventa un pilastro esplicito del Distretto: subfornitura avanzata, sensoristica, materiali leggeri, MRO digitale e test bed per applicazioni duali, in raccordo con la Cittadella dell’Aerospazio e con i siti produttivi dell’area torinese. I progetti Chilometro blu di Collegno e il competence di Pianezza si rafforzano come hub operativi di interazione tra mondo della ricerca piccole imprese dell’area.

Per accelerare attrazione e re-shoring si propone, dove la normativa nazionale lo consenta, l’istituzione di una Zona Economica Speciale” perimetro S.I.TO–Collegno–Grugliasco–Rivoli.

Il corridoio logistico S.I.TO– collegato alla Torino Lione e al sistema dei retroporti, è la spina dorsale che aumenta la competitività dell’area e le potenzialità di sviluppo.

5. 3. 4 - Azioni principali ipotizzabili

- **Incentivi e zona economica speciale:** avviare un dialogo con la Regione Piemonte per valutare la fattibilità di richiedere il riconoscimento dell’area ovest come Zona Economica Speciale (ZES) o misure fiscali agevolate per le aree industriali della prima cintura ovest (e non solo) . Questo strumento, simile alle ZES del Sud Italia, consentirebbe snellimenti burocratici e incentivi fiscali per le imprese che si insediano o espandono nei poli produttivi locali. L’obiettivo è attirare investimenti nazionali ed esteri, sfruttando la vicinanza a Torino e alle infrastrutture (tangenziale, ferrovia, alta velocità) e la disponibilità di capannoni o terreni già urbanizzati.
- **Potenziamento infrastrutturale delle aree produttive:** molte zone industriali locali necessitano di essere riqualificate oltre che di

migliori collegamenti e servizi. Si prevedono interventi mirati come il [miglioramento della viabilità interna delle aree industriali](#) (rotatorie, parcheggi per mezzi pesanti, segnaletica chiara). Inoltre verrà promosso il [cablaggio in banda ultra-larga](#) di tutte le zone produttive: l'accesso a Internet veloce è oggi essenziale per qualunque attività economica avanzata. L'energia è un altro fattore chiave: in sinergia con l'asse Transizione Energetica si valuterà l'[installazione di impianti fotovoltaici su capannoni](#) e la creazione di [micro-reti energetiche](#) per fornire energia più economica e verde alle aziende insediate.

Polo dell'aerospazio e dell'innovazione: la Zona Ovest intende collegarsi alle grandi progettualità innovative dell'area torinese, in primis la nascente Cittadella dell'Aerospazio (in sviluppo nell'adiacente area di Collegno/Torino). Ciò significa favorire l'insediamento sul territorio di imprese dell'aerospazio, della meccatronica e della tecnologia avanzata, magari in aree oggi sotto-utilizzate. Sulla scia di quanto ha cercato di promuovere. Per fare un esempio, il Comune di Collegno con l'azione "[Ecosistemi Innovativi](#)". Un'altra azione concreta potrebbe essere [l'allestimento di spazi per startup e laboratori](#) in qualche struttura industriale riconvertita (per esempio l'edificio industriale ex Sandretto di Collegno si presterebbe bene all'idea) o in un edificio comunale dismesso, in questo caso offrendo affitti calmierati e servizi condivisi, in collaborazione con Politecnico e Università. In parallelo, si solleciteranno corsi di formazione specialistica (in coordinamento con istituti tecnici e ITS del territorio) per formare manodopera qualificata da impiegare nelle nuove attività hi-tech, colmando il gap di competenze.

Data center e infrastrutture digitali: tra le opportunità da sondare vi è la possibile creazione di un [polo per data center nell'area ovest](#). Grazie alla disponibilità di spazi ampi e relativamente economici, alla presenza di dorsali in fibra ottica e di siti energetici (es. cabine primarie), il territorio può candidarsi ad ospitare infrastrutture digitali come centri elaborazione dati, cloud farms o simili. Si potrebbe valutare di realizzare uno studio di fattibilità per individuare il sito più adatto e valutare partnership pubblico-private: l'insediamento di un grande data center porterebbe investimenti e occupazione qualificata, oltre a [riutilizzare aree oggi vuote](#). In generale, la transizione digitale dell'economia locale sarà supportata facilitando l'arrivo di aziende ICT e favorendo progetti di ricerca e sviluppo sul territorio (anche sfruttando le reti 5G/metaverso in sperimentazione nell'area metropolitana). A tal proposito si potrebbe valutare come favorire, anche nelle aree industriali dismesse o sottoutilizzate della nostra area, [investimenti di energy partner in grado di fornire a eventuali insediamenti di data center abilitazioni cruciali](#) come l'allacciamento alla rete elettrica, il teleriscaldamento, la gestione dell'acqua e la vendita

dell'energia, proponendo anche soluzioni "locale" che riducano i costi, anche grazie ai contratti Ppa (*Power Purchase Agreement* (PPA) - contratti a lungo termine) . Dall'altra gli stessi energy partner potrebbero diventare sviluppatori diretti di data center, come sta accadendo in altre regioni italiane (Lombardia, Puglia, Sicilia). Lo spazio nella nostra area non manca. Come si diceva nel punto 3.2. le aree produttive storiche sono la grande riserva di futuro da mettere in gioco

Riconversione "green" e sostenibile: molte aree industriali dismesse presentano criticità ambientali (suolo inquinato, strutture obsolete). Si punterà alla loro bonifica e riuso in ottica sostenibile. Ad esempio, promuovere la creazione di un eco-parco industriale dove le aziende condividano risorse e servizi (l'hub sulla *circular economy* sviluppato dal progetto Chilometro blu potrebbe essere una buona occasione), oppure destinare parte di un'ex area produttiva a parco fotovoltaico o impianto di bioenergia, così da riconvertire siti inutilizzati in infrastrutture utili per la comunità. Ogni progetto di riconversione sarà accompagnato da valutazioni ambientali rigorose e coinvolgimento della cittadinanza, per assicurare trasparenza e accettazione.

5. 3. 5 -Impatti attesi:

la riqualificazione industriale genererà nuova occupazione e sosterrà il tessuto economico locale. Ci si attende un aumento dei posti di lavoro in settori ad alto valore aggiunto (tecnologia, aerospazio, digitale), con opportunità per i giovani altamente formati che oggi spesso migrano altrove. Inoltre, il recupero di siti dismessi eviterà ulteriore consumo di suolo vergine (si riusa l'esistente invece di costruire in nuove aree agricole o naturali) e migliorerà il decoro urbano, eliminando fabbricati abbandonati fonte di degrado. Un territorio con aree produttive moderne e infrastrutturate è più attrattivo per gli investitori: nel medio-lungo termine, questo asse potrà ampliare la base imponibile locale (più imprese attive, più indotto per le PMI locali) e ridurre la necessità per i residenti di spostarsi altrove per trovare lavoro. Infine, gli interventi "green" contribuiranno a mitigare gli impatti ambientali dell'industria, rendendo lo sviluppo economico compatibile con la qualità della vita (meno inquinamento, più efficienza energetica, spazi bonificati e sicuri).

5. 4. 1 - Asse 5 – Cultura, turismo, sport e identità

Il patrimonio di area – la Reggia, il Castello di Rivoli, la Certosa di Collegno, i parchi e i percorsi storici – diventa un'unica narrazione: è il marchio con cui si costruisce un prodotto turistico coerente, che unisce musei e paesaggio, arte contemporanea e cammini, festival e Spettacoli. La stessa infrastruttura che rende i luoghi più vivibili – greenways lungo la Dora, ma anche lungo il Ceronda e lo Stura, connessioni tra La Mandria e la Collina morenica, percorsi cicloturistici e segnaletica unificata – sostiene turismo lento e mobilità quotidiana. Nei capisaldi culturali si

sviluppano spazi di produzione creativa, residenze artistiche e laboratori di artigianato digitale; un calendario d'area evita sovrapposizioni e moltiplica le presenze. **L'identità non si "promuove", si costruisce:** restauri di beni minori, ecomusei e percorsi della memoria, consolidano appartenenza e cura dei luoghi.

L'area inoltre è caratterizzata da un importante patrimonio di risorse culturali, ambientali e paesaggistiche, spesso messo in ombra dal bene faro rappresentato dalla Reggia. La sfida è dunque anche quella di "accendere" e "connettere" il potenziale culturale e naturale minore rappresentato da un sistema di castelli, ville, chiese, centri storici, oltre che da fiumi, torrenti laghetti, aree umide e paesaggio, poco conosciute e valorizzate. Si suggerisce anche di attivare il territorio per far riscoprire l'identità dei luoghi, valorizzando e aumentando l'attrattività di aree poco note e frequentate, seppur dotate di notevoli risorse paesaggistiche e culturali, in gran parte tutelate nell'ambito delle aree protette dei Parchi Reali. Appare quindi utile e funzionale la creazione di nuovi itinerari ed esperienze e la promozione di destinazioni alternative (under tourism) per favorire una crescita più equilibrata e sostenibile del settore animando il tessuto imprenditoriale e associativo locale, così da offrire esperienze particolarmente ricercate dal turismo, non solo di prossimità, orientato anche ad attività green e outdoor.

Questo asse strategico mira a tutelare e mettere a sistema le risorse ambientali e culturali locali – parchi, fiumi, beni storici, tradizioni – facendone leve di sviluppo sostenibile e di attrattività. In particolare si suggeriscono le seguenti azioni

5. 4. 2 - Azioni ipotizzabili

Rete ecologica e fruizione dei parchi: la Zona Ovest è ricca di aree verdi di pregio, che verranno meglio tutelate e rese fruibili. Si intende potenziare il Parco Naturale della Dora Riparia, che collega ambienti fluviali e boschivi tra Collegno, Alpignano, San Gillio e Pianezza: verranno attrezzati percorsi natura con pannelli didattici, punti di birdwatching al Lago Borgarino e spazi per picnic, creando un continuum verde accessibile ai cittadini.

Si miglioreranno i collegamenti ciclopedonali verso il Parco regionale La Mandria e tra comuni limitrofi (es. da Druento e Venaria Reale, San Gillio verso i varchi del parco) e si promuoveranno visite guidate a itinerari di diversa natura ed eventi naturalistici.

Un altro progetto è Corona Verde Ovest, ossia l'estensione del progetto regionale Corona Verde con itinerari ecologici che connettano tra loro i vari parchi locali, le sponde della Dora, il Parco agricolo di Collegno e le aree rurali di Buttigliera e Rosta. È previsto anche un programma di riforestazione urbana: ogni comune planterà alberi in spazi pubblici e creerà piccoli boschi urbani ove possibile (ad esempio lungo la Dora o su aree dismesse bonificate), contribuendo al miglioramento del microclima e a

mitigare l'inquinamento.

Patrimonio culturale e itinerari turistici: la zona vanta un patrimonio storico-culturale di livello internazionale (Reggia di Venaria Reale e il Castello di Rivoli – Museo di Arte Contemporanea) oltre a beni di grande interesse come ad esempio la Certosa Reale di Collegno, la Precettoria di Sant'Antonio di Ranverso tra Rosta e Buttigliera Alta ecc. Occorre puntare a una **valorizzazione integrata di questi siti**, creando pacchetti e itinerari tematici: ad esempio, un percorso delle Residenze Sabaude che includa Venaria, Rivoli e Stupinigi, oppure itinerari storico-industriali (Villaggio Leumann di Collegno, ecc.). E necessario pertanto **realizzare materiale promozionale unico per la Zona Ovest**, in collaborazione con Turismo Torino e ATL mettendo in rete musei, castelli e aree naturali per proporre al visitatore un'esperienza completa (cultura, natura ed enogastronomia insieme). Fondamentale sarà anche investire in servizi al turista: segnaletica bilingue, punti informativi diffusi (magari presso biblioteche o uffici comunali), una app turistica della Zona Ovest con mappe interattive e calendario eventi.

Eventi, cultura locale e marketing territoriale: la promozione del territorio passerà anche dall'organizzazione coordinata di eventi e dal rafforzamento dell'identità locale. Verrà creato un **calendario unico degli eventi della Zona Ovest**, in modo da programmare festival, fiere, rassegne culturali e sagre **paesane evitando sovrapposizioni e massimizzando la visibilità**. Si penserà a nuovi eventi "di zona" capaci di attrarre pubblico extraterritoriale: ad esempio un festival estivo diffuso su più comuni (musica, teatro, arti di strada nei parchi), oppure eventi sportivi non competitivi sui nuovi percorsi ciclabili (gran fondo cicloturistica "Corona di Delizie"). Sul fronte marketing, si lavorerà alla costruzione di un brand territoriale riconoscibile: un logo e slogan della Zona Ovest che richiamino innovazione e qualità della vita, da usare nelle comunicazioni ufficiali, nei materiali turistici e nella cartellonistica stradale all'ingresso dei comuni (per dare il senso di "porta di Zona Ovest").

Fare sistema a livello di area potrebbe generare un valore aggiunto da diversi punti di vista: culturale, turistico, economico, sociale, organizzativo, oltre ad efficientare la realizzazione delle attività culturali, dei singoli Comuni, considerato che spesso si replicano iniziative simili. Si tratta anche di valutare una qualche forma di coordinamento o razionalizzazione dei diversi strumenti pubblici esistenti sul territorio (società, consorzi, fondazioni, ecc.)

Impianti sportivi e spazi per la comunità: la qualità della vita passa anche dalla disponibilità di luoghi per sport, svago e socialità. In quest'ottica, i comuni si impegnano a riqualificare e mettere in rete i propri impianti sportivi: molti interventi sono già in programma), come ad esempio la realizzazione a **Venaria Reale di**

*uno dei più ambiziosi progetti sportivi della Lega Nazionale Dilettanti (LND) che ospiterà attività ed iniziativa tecnico-agonistica del calcio subalpino, l'ampliamento degli impianti di Grugliasco in via Da Vinci e corso King, con progettazione esecutiva finanziata, la realizzazione del nuovo centro sportivo del CUS presso il polo scientifico di Grugliasco. Ma l'azione sarà diffusa anche altrove (campi sportivi di paese, palestre scolastiche aperte al territorio, piscine comunali). Si promuoverà la convenzione reciproca tra comuni per l'utilizzo degli impianti: i residenti di un comune potranno accedere a tariffe agevolate agli impianti del comune vicino e viceversa, così da sfruttare al meglio tutte le strutture esistenti a livello di zona. Oltre allo sport, attenzione agli spazi culturali: ad esempio, il progetto *Parco Culturale Le Serre 4.0* a Grugliasco (riqualificazione del polo culturale multidisciplinare nel parco Le Serre) e l'Hub della Cultura di Venaria Reale saranno un modello di come migliorare teatri, biblioteche, centri culturali rendendoli energeticamente efficienti e più accoglienti. Analoghi progetti di rifunzionalizzazione (anche di spazi aperti come piazze e giardini pubblici) saranno incoraggiati in tutti i comuni, magari candidandoli congiuntamente a bandi di finanziamento sulla cultura e l'inclusione.*

5. 4. 3 -Impatti attesi:

la valorizzazione del capitale territoriale avrà effetti positivi sia sulla qualità della vita dei residenti sia sull'attrattività turistica ed economica dell'area.

I progetti ambientali miglioreranno la resilienza ecologica (più alberi, più aree verdi fruibili significano anche mitigazione di caldo e allagamenti) e offriranno spazi di svago a contatto con la natura a portata di bicicletta o di passeggiata da casa.

Sul versante culturale e turistico, ci si attende un aumento dei visitatori verso siti prima poco conosciuti, con benefici alle attività commerciali locali (ristoranti, ricettività diffusa come B&B).

Un territorio che sa valorizzare le proprie eccellenze (musei, paesaggio, eventi) migliora la sua immagine e diventa più competitivo anche nel richiamare investimenti e nuovi residenti: manager e professionisti sono più propensi a insediarsi dove c'è vivacità culturale e ambientale.

Inoltre, il rafforzamento dell'identità comune (attraverso eventi e branding) alimenterà il senso di appartenenza dei cittadini alla Zona Ovest, facilitando future collaborazioni intercomunali. In sintesi, questo asse contribuisce a uno sviluppo sostenibile e inclusivo, in cui crescita economica, coesione sociale e tutela del territorio vanno di pari passo.

5. 5. 1 - Asse 6 – Istruzione, formazione e giovani

Come si riportava nei punti precedenti la popolazione della nostra area sta invecchiando, al pari di quanto accade nel contesto metropolitano, nello stesso tempo anche la nostra area non è esente dal problema dell'esodo della forza lavoro giovane e qualificata. Le persone, soprattutto i giovani si spostano dove

ci sono opportunità di formazione, lavoro e crescita. **La contrazione della forza lavoro è quindi contemporaneamente un fenomeno demografico, economico e sociale.**

La sfida per un'area come la nostra è anche aggravata da una quota bassa di persone con un'istruzione terziaria. In particolare, non è adeguata alle sfide economiche da affrontare la percentuale bassa di laureati (circa il 25% della popolazione adulta)

Se non si affronta questo processo di contrazione della forza lavoro questo rischia di innescare nuove e crescenti disparità territoriali, poiché il territorio invecchia e resta indietro in termini di dimensioni e competenze della loro forza lavoro. Il cambiamento del panorama demografico ostacola la resilienza e la competitività dell'area nel suo complesso e rischia di compromettere la coesione.

La conoscenza e le competenze sono i veri motori della crescita economica e dello sviluppo futuro di un territorio. Diventa pertanto strategico il valorizzare il capitale umano giovanile e attrarre dei talenti. In questo modo un'area come la nostra *sarà in grado di rimanere in gioco, attrarre investimenti e svilupparsi come luogo prospero, innovativo e desiderabile in cui vivere e lavorare.*

I Comuni devono quindi mettere al centro delle loro politiche azioni in grado di favorire nella nostra area investimenti nelle nuove generazioni attraverso un sistema di **istruzione e formazione all'avanguardia**, strutture scolastiche e formative sicure e innovative, con percorsi educativi eccellenti, per formare i cittadini e lavoratori del futuro e **rendere la Zona Ovest una culla di talenti.**

Dentro questa visione:

- o i Comuni della Zona Ovest si impegnano a mettere in campo azioni e politiche volte a trasformare le scuole in **campus civici** aperti oltre l'orario;
- o si promuovono attività **di orientamento continuo** sviluppato dentro aziende e laboratori. Ha fatto storia in passato il festival delle scienze organizzato dal Comune di Grugliasco e oggi l'evento annuale "made in Grugliasco" e "Rivoli si Orienta": un'opportunità unica in cui i giovani e le scuole incontrano le aziende di eccellenza del nostro territorio.
- o Gli **ITS** si specializzano su mobilità elettrica, mecatronica, aerospazio, turismo e beni culturali;
- o il **campus di Grugliasco** si apre al territorio con **summer school, living lab urbani** e servizi per studenti (**alloggi accessibili, trasporti dedicati**) che li spingono a restare.
- o Si valorizza e implementa il bagaglio di esperienze di molti comuni che hanno messo al centro il coinvolgimento e il protagonismo dei giovani con progetti innovativi. La sfida che abbiamo davanti richiede un ulteriore sforzo per portare a sistema queste esperienze e far diventare strutturale il coinvolgimento e il protagonismo dei Giovani portatori di idee e responsabilità nei processi decisionali;

- o si promuovono bandi per startup e progetti culturali under-35 che alimentano nuova imprenditorialità innovativa, sull'esempio di esperienze simili europee e italiane.

In questo modo si cerca di contrastare il fenomeno della "fuga verso altre città o paesi d'Europa, alimentando un ecosistema che fa crescere qui chi studia e lavora.

5. 5. 2 -Azioni ipotizzabili

- **Edilizia scolastica e innovazione didattica:** alcuni progetti PNRR hanno consentito di avviare un percorso di rigenerazione o di costruzione di nuove scuole. Ma la sfida non è solo di tipo edilizio. Bisogna dotare le scuole di laboratori STEM, palestre, spazi verdi didattici, parcheggi biciclette sicuri. La Scuola Eco è concetto richiamato nelle azioni metropolitane: **scuole rinnovate anche come centri civici** per il quartiere, aperti al pomeriggio per attività extrascolastiche (biblioteche, corsi, eventi). Questo aumenta la cultura diffusa e lega la scuola al territorio. Sul punto si segnala anche l'area del Barocchio a Grugliasco, abbandonata, che potrebbe diventare il più grande campus di istruzione tecnica superiore o ospitare attività coerenti con la vocazione del territorio in ambito di innovazione e ricerca considerato il vicino insediamento della Città della Scienza. Nello stesso tempo occorrerà affrontare l'effetto di lungo periodo del calo demografico sulla tenuta delle scuole nel nostro territorio: l'esistenza di alcuni istituti sarà messa in discussione dal ridimensionamento conseguente al calo demografico.
- **Offerta formativa diversificata e orientamento:** assicurare la presenza in zona di tutti gli indirizzi scolastici per rispondere ai bisogni: licei, tecnici, professionali. Se qualcosa manca, fare pressione su Città Metropolitana (che gestisce le superiori) per attivarlo. Ad esempio, si potrebbe ragionare su quali sinergie costruire, in termini di indirizzi formativi, con i centri universitari insediati nel nostro territorio e con alcune vocazioni emergenti o asset strategici:
 - o Grugliasco – "Campus delle Scienze e dell'Ambiente
 - o Collegno – Scienze dell'educazione / Formazione primaria:
 - o Venaria Reale – Restauro - corso di laurea magistrale a ciclo unico e di laboratori scientifici.
 - o Politecnico – Insediamento universitario Asse di Corso Marche Città dell'aerospazio.
 - o Polo logistico Sito e CAAT
- **Università e ricerca decentrata:** valorizzare la presenza del Campus Universitario di Grugliasco (facoltà scientifiche e veterinarie). Integrarlo col territorio offrendo servizi agli studenti (alloggi, trasporti con navette). Stimolare il Politecnico/Università a

utilizzare di più il territorio come “laboratorio”: ad esempio tesi di progettazione urbana su case study in Zona Ovest, o progetti di ricerca condivisi (sulla mobilità, sull’ambiente) con le amministrazioni. Inoltre, promuovere la creazione di sedi distaccate o *summer school* universitarie in luoghi simbolo (per esempio una *summer school* in conservazione beni culturali alla Reggia di Venaria).

- **Giovani protagonisti:** continuare, potenziandole, quelle politiche giovanili realizzate dai Comuni che danno voce e responsabilità ai ragazzi. Istituire in ciascun comune un Consiglio dei Giovani (sulla scia di quanto hanno già fatto alcuni Comuni dell’area) con rappresentanti under 30 che possano dialogare con i sindaci e proporre iniziative. Sostenere o favorire la nascita luoghi autogestiti (centri giovani) e progetti creati da under 35 (ad es. spazi coworking agevolati, bandi per start-up culturali giovanili che possono ottenere micro-finanziamenti). La sfida è quella di fare sistema tra le diverse esperienze e iniziative promuovendo un coordinamento tra i Comuni che attivano questi spazi. Occorre in tal senso **evitare la “trappola dell’autoreferenzialità”** comunale.
- **Cultura e sport giovanile:** abbiamo già parlato dell’hub cultura e di sport come inclusione: tutto ciò va declinato in modo giovanile. Esempio: festival musicali e artistici organizzati da giovani (il già citato GruVillage è un esempio mainstream, ma si possono fare contest band emergenti, festival street art, etc.). Anche il legame con l’Europa può passare di qui: incoraggiare la partecipazione al programma Erasmus+ (scambi giovanili, gemellaggi con città europee per i giovani).
- **Lotta alla dispersione scolastica:** monitorare attentamente i tassi di abbandono nelle scuole secondarie inferiori e superiori della nostra area. Potenziare strumenti, già attivi in alcuni Comuni, come tutoraggio, doposcuola gratuiti per chi è in difficoltà, proseguire nella collaborazione con famiglie e servizi sociali se emergono segnali di disagio. Nessun giovane deve essere lasciato indietro nell’istruzione: su questo la Zona Ovest, che ha indicatori di dispersione sotto la media nazionale ma migliorabili, può puntare ad azzerarli, dando continuità, potenziandole e qualificandole, alle diverse esperienze messe in campo dai Comuni e dai Consorzi.

5. 5. 3 -Impatto atteso

Avere più diplomati e laureati che trovano opportunità di lavoro nel nostro territorio (a scelta di andare all’estero non deve essere la conseguenza di mancanza di opportunità ma di scelte di carriera attese). Giovani partecipi nella comunità, meno fenomeni di devianza. Insomma, **un territorio che coltiva il proprio futuro in casa**. Coerenza: con PSM (asse 4 “Torino metropoli che impara di più”), con PNRR Missione 4 Istruzione, con FSE per formazione e inclusione giovani. L’UE tramite FSE+ finanzia proprio misure per giovani NEET e formazione professionale: la Zona Ovest

deve attingere a questi fondi portando progetti integrati. Politicamente, puntare sui giovani è sempre vincente a lungo termine: dimostra visione e rende il territorio appetibile anche per famiglie (che si trasferirebbero volentieri dove sanno che scuole e prospettive per figli sono buone).

5.6.1 - Asse 7 – welfare , salute, coesione sociale

Crescita e giustizia procedono insieme quando i servizi alle persone più fragili sono vicini e funzionano. Il nostro territorio può vantare una prassi consolidata di politiche di welfare e coesione, attuata con numerosi servizi e progetti dai due consorzi socio assistenziali: Ovest Solidale e Cissa. Nel corso degli anni i due consorzi hanno costruito una presenza radicata sul territorio, che permette di garantire ai cittadini più deboli l'assistenza ed il sostegno necessari per fronteggiare e superare stati di bisogno e situazioni di fragilità di varia natura (economico, abitativo, non autosufficienza, solitudine, ecc). Sono enti che hanno saputo mettere in campo una presenza caratterizzata da un approccio competente ai problemi della persona e/o del nucleo familiare, avendo a cura il superamento delle difficoltà e il miglioramento della vita sociale. La stagione dei finanziamenti PNRR ha consentito inoltre di qualificare questa azione portando a casa risorse per realizzare importanti progetti destinati a prendere in carico alcune problematiche specifiche, come ad esempio il tema dell'emergenza abitativa, a cui sono stati destinati i progetti "Abitare con Cura" e "housing First" del consorzio ovest Solidale. Si sono consolidate inoltre esperienze di Comunità come la Cittadella del Welfare di Grugliasco, presidio strategico delle politiche di welfare di comunità in quel territorio. Sono solo alcuni esempi che possono fungere da *best practise* estendibili a livello di area vasta.

Sempre grazie al PNRR è stato possibile realizzare in alcuni Comuni dell'area **Case della Comunità** che integrano medicina di base, infermieristica territoriale e servizi sociali.

Per il futuro occorre sostenere azioni che potenzino e qualificano l'assistenza domiciliare e la telemedicina che permettono agli anziani di restare a casa in sicurezza. Aumentare le esperienze di co-housing solidale e residenze leggere, offrirà anche l'opportunità di ridurre situazioni di solitudine.

La politica di welfare messa in campo dai Comuni attraverso i due Consorzi socioassistenziali ha l'obiettivo ambizioso per i Comuni della Zona Ovest di non lasciare indietro nessuno nel percorso di sviluppo. Per questo serve continuare a potenziare i servizi sociali, educativi e le politiche di inclusione affinché ogni cittadino della Zona Ovest – a prescindere da età, genere, origine o condizione economica – possa beneficiare dei progressi e vivere una vita dignitosa e attiva.

5.6.2 - Azioni ipotizzabili

- **Servizi socio-sanitari di prossimità:** in raccordo con l'ASL TO3, verrà proseguita l'apertura di Case della Comunità sul territorio

ovest. Questi centri forniranno assistenza sanitaria di base, servizi infermieristici e sportelli sociali integrati, particolarmente importanti per anziani e fasce fragili. I Comuni si impegnano a mettere a disposizione locali adeguati e promuovere l'utilizzo di questi servizi tra la popolazione. Inoltre, si intende potenziare l'assistenza domiciliare per anziani e disabili: attraverso il consorzio socio-assistenziale si potranno assumere più operatori socio-sanitari e caregiver di comunità, garantendo interventi a domicilio tempestivi (aiuto nell'igiene, nella consegna pasti, teleassistenza). Un'altra idea è sperimentare l'infermiere di famiglia su scala locale, figura che fa da raccordo tra il medico di base e i bisogni sociosanitari del nucleo familiare.

Supporto alle famiglie, minori e giovani: si continuerà ad investire nella rete educativa, facendo tesoro e potenziando i progetti in corso, per accompagnare le nuove generazioni dalla prima infanzia all'età adulta. Si proseguirà a lavorare per abbattere le liste d'attesa, impegno già in corso con l'apertura di nuove strutture grazie a iniziamenti PNRR.

Per l'età scolare, continueranno, potenziate, le esperienze di centri estivi, doposcuola e spazi di aggregazione. Per gli adolescenti e giovani, proseguirà e verrà potenziata l'esperienza degli spazi di aggregazione giovanile a livello sovracomunale (come ad esempio il progetto del padiglione 14 nel parco della Certosa di Collegno) dove organizzare corsi, laboratori, attività artistiche, musicali e di orientamento al lavoro. Continuerà l'impegno e l'attenzione al disagio giovanile: in collaborazione con Consorzi, ASL e il privato sociale si potenzieranno i servizi psicologici scolastici e sportelli di ascolto. L'obiettivo è fare della Zona Ovest un luogo dove crescere bene, con una comunità educante che sostiene i genitori (es. attraverso corsi di formazione per la genitorialità, gruppi di mutuo aiuto per famiglie con disabili, ecc.) e offre opportunità ai ragazzi (borse di studio comunali, tirocini estivi nelle aziende locali).

Accessibilità universale e abbattimento barriere: coerentemente con quanto citato negli assi della mobilità e dei servizi, l'inclusione passa anche dall'eliminazione delle barriere fisiche, cognitive e digitali. Ci si può impegnare a lavorare ad un "Piano per l'Accessibilità dell'Area Ovest", coordinando gli interventi in tutti i comuni: rampe, ascensori e percorsi tattili per rendere edifici pubblici, marciapiedi, parchi e impianti sportivi pienamente accessibili a persone con disabilità motoria o sensoriale. Ogni opera pubblica futura verrà progettata secondo i principi dell'Universal Design. In parallelo, si cercherà di dare continuità e portare a sistema gli interventi di riduzione delle barriere digitali: attivazione di punti WiFi gratuiti nelle piazze, corsi di alfabetizzazione digitale per anziani (affinché sappiano usare SPID, servizi online sanitari, ecc.), sportelli assistiti per chi non ha accesso a Internet, capitalizzando quanto già sperimentato con i finanziamenti PNRR. Anche la comunicazione

istituzionale sarà resa inclusiva, ad esempio utilizzando linguaggio facile da leggere in certi documenti o prevedendo interpreti LIS (lingua dei segni) ad eventi pubblici importanti.

Coinvolgimento della comunità e terzo settore: riconoscendo la ricchezza del tessuto associativo locale, i comuni favoriranno il ruolo attivo di volontariato e associazioni nel garantire coesione. Si potrà costituire una Consulta del Terzo Settore Zonale, organo consultivo dove le principali associazioni (caritative, culturali, sportive, di disabili, di immigrati...) si confrontino periodicamente con le amministrazioni per co-progettare soluzioni ai bisogni sociali emergenti. Ad esempio, attraverso tali partenariati pubblico-privato potranno essere estesi ad altre parti del territorio, servizi innovativi come: empori solidali per la distribuzione di beni di prima necessità a famiglie indigenti (gestiti da volontari con supporto comunale), progetti di "vicinato attivo" in cui volontari di quartiere tengono compagnia ad anziani soli, oppure iniziative di integrazione per cittadini stranieri (corsi di italiano, feste interculturali). Un'altra idea è avviare bilanci partecipativi su scala di zona per progetti sociali: una quota del bilancio consortile potrebbe essere destinata ogni anno a iniziative proposte e votate direttamente dai cittadini dei vari comuni, così da stimolare la partecipazione civica e realizzare interventi sentiti come prioritari dalla popolazione (es. parco giochi inclusivo, murale partecipato, laboratorio di quartiere).

5.6.2 - Impatti attesi:

l'asse inclusione garantirà che lo sviluppo dell'area sia equilibrato e solidale. Nel breve periodo, il potenziamento dei servizi sociali e sanitari di base assicurerà maggior supporto alle persone vulnerabili, con un possibile calo di indicatori come il numero di anziani non autosufficienti senza assistenza o di minori in carico ai servizi sociali per disagio. Nel medio termine, si punta a ridurre le disuguaglianze: ad esempio abbassare il tasso di abbandono scolastico attraverso un migliore supporto educativo, diminuire la disoccupazione giovanile e femminile grazie a formazione mirata, aumentare la percentuale di bambini che frequentano l'asilo nido (indicatore chiave di inclusione). Una comunità più inclusiva sarà anche più sicura e coesa: se tutti si sentono parte attiva, si riducono conflitti e marginalità (meno quartieri ghetto, meno devianza giovanile). Inoltre, investire sull'inclusione genera risparmi futuri alla collettività (prevenire il disagio costa meno che curarlo in emergenza) e migliora l'immagine del territorio come luogo accogliente. In definitiva, la Zona Ovest potrà proporsi come laboratorio di coesione sociale, dove crescita economica e attenzione alle persone procedono insieme: un territorio in cui ogni cittadino può trovare il proprio posto, contribuendo al benessere collettivo.

5. 7. 1 - Asse 8 - Fronteggiare le crisi prendersi cura delle persone, rilanciare il lavoro

Negli ultimi anni gran parte dei paesi europei sta affrontando uno scenario di crisi che mai si era presentato nell'era moderna. In Italia questo ha assunto connotati più marcati per le note debolezze strutturali della sua economia. Siamo dentro una crisi che scarica sui territori e in ultima istanza sui Comuni, disoccupazione, povertà e un numero rilevante di richieste di aiuto e di sostegno di varia natura.

In questa fase di grande indeterminatezza i Comuni della Zona Ovest non si sono limitati a rivendicare interventi e a chiedere risorse adeguate per fronteggiare gli effetti della crisi, ma al contrario hanno investito molte risorse per non indebolire i livelli di coesione sociale del territorio. Per rimanere nel campo delle politiche del lavoro le amministrazioni hanno finanziato con proprie risorse servizi, attività e progetti di riqualificazione, ricollocazione nel mercato del lavoro e di sostegno al reddito di molti lavoratori e lavoratrici che hanno subito gli effetti delle crisi.

E 'necessario però fare un salto di qualità e ridefinire una strategia complessiva, su cui costruire politiche e servizi per i prossimi anni, in linea con quanto definito nei punti precedenti e avendo cura di garantire l'opportuna concertazione con le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria, nonché con Regione Piemonte e gli enti pubblici e privati che possono concorrere al raggiungimento degli obiettivi individuati.

Verranno rafforzati i programmi di inserimento lavorativo per persone svantaggiate: disoccupati di lungo periodo, over50 espulsi dal mondo del lavoro, persone con disabilità o appartenenti a nuclei fragili. Inoltre, verranno sostenute iniziative di autoimprenditorialità giovanile e femminile (bandi per startup, spazi di coworking a prezzi calmierati, mentor disponibili per neo-imprenditori) così da generare nuove opportunità economiche inclusive.

5. 7. 2 - Azioni ipotizzabili

Servizi e sportelli di orientamento al lavoro: un primo elemento di raccordo e costruzione di una strategia unitaria è la condivisione di un modello operativo basato su un servizio unitario e qualificato, in grado di essere riferimento per i comuni che sempre più faticano a gestire in proprio queste attività.. Ad oggi Zona Ovest Srl gestisce gli sportelli nei Comuni di Collegno, Grugliasco, Rivoli, Venaria, Buttigliera (????). Sarebbe interessante condividere un modello che provi a tenere tutti dentro, ricercando anche soluzioni che producano economicità nella gestione e diano risposte diverse alle caratteristiche e dimensioni degli enti (es. per i più piccoli una sorta di modello on demand su appuntamento in giornata fissa e possibilità di utilizzare le risorse umane per attività in back e di coordinamento delle politiche attive).

E' opportuno valutare se ci sono altri Comuni interessati ad attivare un servizio di orientamento al lavoro. se si estende possiamo produrre economie ed arrivare ad una sorta di Ufficio Lavoro di Zona Ovest, diffuso sul territorio in base alle esigenze.

Raccordo con servizi sociali per un rinnovato patto tra welfare e Lavoro:

con la chiusura del Reddito di Cittadinanza e la conseguente ridefinizione del perimetro di azione delle misure di sostegno economico a vantaggio delle persone fragili, (ADI SFL) si pone una rinnovata esigenza di mettere a sistema in maniera chiara i rapporti tra welfare e lavoro, ridefinendo un patto che prova a costruire una sintesi e uno sguardo complessivo di presa in carico dei cittadini. L'antica distinzione tra casi in carico ai servizi e persone in cerca di lavoro, in un contesto di difficoltà legata alle politiche abitative, di fragilità più complessiva impongono una lettura condivisa e la scelta di strumenti che, come un pendolo, oscillano frequentemente tra welfare e lavoro. Provare a raccordare gli enti gestori di riferimento con gli assessorati al lavoro, sotto il coordinamento di Zona Ovest, significa mettere a sistema bisogni e risorse per accompagnare una parte dell'utenza verso condizioni di agio e di fuori uscita da percorsi assistenziali, in considerazioni di potenzialità e opportunità che si possono attivare, e concentrare al contempo le risorse assistenziali su chi non è in grado ad oggi di stare nell'attuale mercato del lavoro.

Sul punto si propone di avviare un percorso di collaborazione tra Consorzi, Assessori al Welfare e Lavoro e dirigenti/funzionari per mettere a fuoco esigenze e opportunità.

Incontro domanda offerta : l'obiettivo è quello di ripristinare e consolidare un rapporto strutturato con Agenzia Piemonte Lavoro, mettendo a valore l'esperienza dei Saloni per il lavoro realizzati in questi anni sul territorio della Zona Ovest. La proposta è di costruire una calendarizzazione che prevede un Salone di Zona annuale, da realizzare a rotazione in comuni che dispongano di spazi e risorse umane e strumentali adeguate, facendo convergere aziende, agenzie formative, agenzie di somministrazione, organizzazioni sindacali in una giornata in cui favorire l'incontro tra domanda e offerta, ma anche per operare una riflessione più generale a livello territoriale, politico e amministrativo.

Contestualmente è opportuno costruire un calendario di saloni tematici, secondo il format avviato da Collegno, in cui si individuano specifici settori e una programmazione condivisa che coinvolga i comuni interessati a realizzare questa attività. Ovviamente bisogna ampliare il panel di aziende e condividere una strategia per una opportuna distribuzione temporale e territoriale.

Progetto Pratico: in questi anni ha rappresentato per le Amministrazione uno strumento capace di coniugare sostegno al reddito e opportunità di inserimento lavorativo per disoccupati. Va consolidato e qualificato

come perno di una strategia complessiva che unita a tirocini, accordi per assunzioni e condivisione con le politiche del welfare mira ad offrire in base alle condizioni soggettive e alle competenze a ciascuno un'opportunità di empowerment.

Accordi con società a controllo pubblico di area: I tirocini rappresentano un'opportunità per favorire percorsi di inserimento/reinserimento lavorativo in una strategia che, a partire dal progetto PRATICO, mira ad offrire diverse opportunità a lavoratrici e lavoratori del territorio, in relazione alle loro competenze e condizioni. In questo contesto le Società a controllo/partecipazione pubblica dei comuni rappresentano uno strumento per raggiungere questo obiettivo. Si tratta di un'esperienza già sperimentata in passato come Cidiu e che può essere estesa ad altre società. Occorre una dotazione di risorse da parte dei Comuni per cofinanziare l'attività, la condivisione di un modello e uno standard retributivo e organizzativo, sapendo che Zona Ovest Srl può svolgere l'attività di supporto.

Si tratta di riprendere il modello CIDIU e rivederlo alla luce delle attuali esigenze, condividendo un elenco di società a cui sottoporre la proposta.

Clausola sociale per inserimenti lavorativi in appalti e concessioni: I Comuni hanno una lunga tradizione di inserimenti lavorativi/tirocini negli appalti e concessione di servizi pubblici. Le clausole sociali, utilizzate per tutelare le categorie più fragili, spesso sono state elemento di valutazione e di orientamento dei progetti, con particolare attenzione al mondo della cooperazione sociale. Il procurement può diventare un ambito in cui offrire delle opportunità per tipologie di lavori in cui è richiesta manodopera che può non essere necessariamente altamente qualificata (scodellamento, pulizie, gestione cimiteriale, manutenzione del patrimonio,...). Occorre fare il punto della situazione su appalti/concessioni in essere, valutando su quali in prospettiva provare ad attivare clausole che rispondano a questa esigenza, innescando meccanismi premiali e verificando che gli oneri di tali inserimenti siano all'interno dell'affidamento in modo da non ribaltare extra costi sui bilanci comunali.

Accordi attraverso le associazioni di categoria per negoziare inserimenti lavorativi in aziende del territorio:

L'attività è molto simile con quanto proposto alle aziende pubbliche, sapendo che in questo caso è necessaria una condivisione delle finalità sociali e una responsabilità nel sentirsi parte del territorio. Occorre che la selezione sia orientata a profili in grado di fornire maggiori garanzie e con l'assenso finale delle aziende interessate. Occorre definire un budget e più in generale una strategia che attraverso ritorni a livello di immagine, incentivi, misure di sostegno economico renda appetibile per le aziende del territorio mettersi a disposizione per rispondere a questa esigenza. In questo quadro è emersa con forza la necessità di costruire una banca dati delle attività economiche presenti sul territorio a cui fare riferimento

e con cui dialogare. Si rende necessario un incrocio dei dati proveniente da Camera di Commercio e associazioni di categoria, che devono essere partner di un processo di sostegno ai rapporti tra istituzioni, territorio e imprese per generare lavoro e opportunità di occupazione.

Si tratta di verificare con le associazioni di categoria la disponibilità a sostenere il progetto di profilazione delle aziende presenti sul territorio e un modello di tirocinio da proporre ai disoccupati del territorio.

Albo Aziende: costruire un albo aziende interessate a stare nel percorso in una logica di responsabilità. Si tratta di un'attività che è il naturale sviluppo di quelle sopra descritte. Alla costruzione di una banca dati di aziende del territorio può seguire una sorta di albo/accreditamento di imprese interessate a vivere il territorio e non solo ad occuparlo, con cui definire rapporti, accordi, mettere in campo eventuali incentivi e opportunità che hanno come corrispettivo la volontà di essere parte di una strategia di sviluppo economico e sociale del territorio, anche mediante la disponibilità ad assumere/accogliere cittadini residenti. Può far parte anche di una strategia di marketing territoriale, in cui ci qualificiamo come amici dell'impresa, del fare, del produrre sviluppo in maniera responsabile e sostenibile.

5. 7. 2 -Impatti Attesi

Si implementa un ecosistema solidale che aumenta le chance di inserimento lavorativo.

Si attiva una rete di servizi comunali di prossimità che si prendono cura delle persona che fanno fatica a reinserirsi autonomamente nel mercato del lavoro.

5. 8. - Asse 9– Innovazione digitale e pubblica amministrazione efficiente

Perché tutti gli altri assi diventino realtà e non restino buone intenzioni serve una "infrastruttura istituzionale" all'altezza: una pubblica amministrazione capace di lavorare insieme, usare i dati, dialogare in modo semplice con cittadini e imprese e muoversi con tempi compatibili con quelli dei finanziamenti. In questo senso l'innovazione digitale, su cui alcuni comuni hanno già iniziato a lavorare grazie ai finanziamenti PNRR, non è un tema tecnico, ma il modo concreto con cui i comuni della Zona Ovest possono funzionare come un sistema unico: **sportelli on line interoperabili**, basi dati condivise, procedure omogenee, una regia di area in grado di tenere insieme progetti complessi e relazioni con Città Metropolitana, Regione, Unione Europea.

COME SI PASSA DAGLI INTENTI ALLA REALIZZAZIONE

Passare dagli intenti alla realizzazione significa, prima di tutto, riconoscere che **questo documento è un punto di partenza e non un punto di arrivo**. La visione, per quanto ambiziosa, ha bisogno di essere tradotta in un vero e proprio masterplan operativo, condiviso dai soggetti che dovranno attuarlo.

Il primo passo consiste quindi nel **trasformare questo quadro preliminare in uno strumento di programmazione strutturato**, con una regia tecnico-politica ben definita. Ciò implica avviare un percorso di lavoro che metta intorno allo stesso tavolo amministratori, tecnici comunali, società Zona Ovest, Regione, Città Metropolitana, Agenzia della Mobilità Piemontese, ASL, mondo produttivo, terzo settore e, per quanto possibile, cittadini e rappresentanze sociali. Non si tratta di riscrivere ogni volta tutto da capo, ma di “mettere a terra” le linee emerse, verificando coerenze e conflitti con gli strumenti vigenti (piani regolatori, PUMS, PAESC, piani sociali, ecc.) e convergendo su poche priorità chiare, con un cronoprogramma realistico e responsabilità assegnate.

In questa fase, la Zona Ovest può dotarsi di una vera e propria “cabina di regia del masterplan”: un tavolo stabile, politico e tecnico, che lavori per capitoli (Rigenerazione Urbana, Industria e Sviluppo economico, Mobilità, Energia, welfare e Coesione sociale, Giovani ecc.) ma con uno sguardo d’insieme. Ogni asse strategico viene approfondito, selezionando le azioni più promettenti, quantificando per quanto possibile gli ordini di grandezza economici e definendo le interdipendenze: cosa va fatto prima, cosa può partire subito, cosa richiede tempi medi o lunghi. Il risultato atteso è un documento di area che non sia solo descrittivo, ma programmatico, capace di guidare le scelte di bilancio comunali e di orientare l’uso dei futuri fondi europei, nazionali e regionali.

Il secondo passaggio cruciale consiste nell’individuare, **all’interno di questo quadro, un nucleo di progetti strategici sovracomunali**. Non tutto può essere fatto contemporaneamente e non tutto ha lo stesso peso in termini di impatto. Occorre quindi selezionare pochi interventi-chiave, quelli che cambiano davvero le condizioni di contesto: **un grande progetto di rigenerazione, una dorsale ciclabile, un distretto dell’innovazione, un hub logistico, una CER di area, un collegamento di trasporto pubblico, ecc.** Per ciascuno di questi progetti è necessaria una prima, seria **valutazione costi-benefici**, anche semplificata ma trasparente: investimenti richiesti, benefici economici, occupazionali, ambientali e sociali attesi,

rischi, tempi, capacità delle strutture tecniche di seguirli. Allo stesso tempo, è fondamentale leggerli alla luce delle opportunità politiche e di finanziamento: coerenza con le strategie regionali e metropolitane, allineamento con PO FESR, FSE+, PSN, FSC, o altri programmi; possibilità di costruire partenariati pubblico–privati; sinergie con progetti già avviati. In altre parole, si tratta di **collegare la scala locale con quella delle policy sovraordinate**, per far sì che la Zona Ovest **non “insegua” i bandi all’ultimo minuto**, ma arrivi pronta con idee robuste e mature.

Una volta scelto questo **portafoglio di progetti strategici**, il terzo passo è la preparazione. Preparazione significa **predisporre per tempo la documentazione tecnico–amministrativa necessaria a candidarsi con successo** quando si aprono le finestre di finanziamento. I DOCFAP – i documenti di fattibilità delle alternative progettuali – sono lo strumento centrale di questa fase: non meri adempimenti burocratici, ma occasioni per chiarire obiettivi, alternative possibili, fattibilità tecnica, economica e ambientale, governance del progetto, modello gestionale futuro. Lavorare sui DOCFAP a livello di Zona Ovest permette di condividere metodi, format, dati di base, evitando duplicazioni e incoerenze tra un comune e l’altro. Per i progetti più complessi si potranno attivare gruppi di lavoro misti con consulenze esterne, università, enti tecnici, così da alzare la qualità progettuale e ridurre i tempi di risposta ai bandi.

In pratica, **“prepararsi” significa anche dotarsi di un’agenda di bandi e programmi potenzialmente rilevanti, monitorata da una struttura dedicata, e di un piccolo “fondo di progettazione” consortile che consenta di finanziare studi, analisi e progettazioni preliminari senza dover ogni volta rincorrere risorse ex post**. Così, quando si aprirà un’opportunità di finanziamento, la Zona Ovest non dovrà inventarsi i progetti in poche settimane: potrà attingere a un portafoglio di interventi già pensati, discussi, pesati e racchiusi in DOCFAP solidi, pronti da perfezionare. È questo passaggio, **dalla visione alla progettazione accurata**, che permette di fare il salto dagli intenti alle realizzazioni concrete, trasformando un documento strategico in cantieri, servizi e cambiamenti che i cittadini possono vedere, usare e riconoscere.

CONCLUSIONI

Il presente documento di visione rappresenta molto più che un semplice documento tecnico: è una **proposta di visione di futuro da condividere**, un **patto politico-territoriale** che impegna amministratori e comunità in un **percorso di trasformazione ambizioso ma necessario**. La narrazione strategica sviluppata – dal quadro conoscitivo alle linee d'azione sugli otto assi – evidenzia come ogni scelta in campo urbano, economico, ambientale e sociale sia interconnessa nel costruire l'identità futura di questo territorio.

Al cuore di questo Masterplan vi è una convinzione politica forte: la Zona Ovest **non è una periferia marginale**, ma uno degli **assi portanti per il rilancio dell'intera area metropolitana torinese e del Piemonte**. Con i suoi oltre 230 mila abitanti, la sua storia industriale e le sue eccellenze culturali, questa zona possiede le risorse umane e materiali per diventare un **laboratorio di innovazione** e un esempio di sviluppo sostenibile.

Le sfide sono grandi:

- invertire il declino demografico,
- riconvertire l'economia,
- cucire il territorio con infrastrutture moderne e collegarlo con i corridoi strategici
- abbattere le disuguaglianze –

ma gli strumenti messi in campo sono altrettanto robusti:

- cooperazione intercomunale,
- pianificazione strategica,
- e un allineamento senza precedenti con le politiche nazionali ed europee.

Il documento ha messo in luce gli **snodi politici cruciali** che attendono i decisori locali nei prossimi anni. Dovranno essere fatte scelte coraggiose su dove investire le risorse scarse: ad esempio, puntare sulla mobilità pubblica anche a costo di restringere spazi alle auto; sviluppare politiche abitative e nuova residenzialità per garantire il diritto all'abitare nelle nostre città; incentivare l'insediamento di imprese green-tech invece di accettare qualsiasi attività inquinante pur di avere occupazione immediata, sostenere lo sviluppo logistico e intermodale, ecc. Sono scelte di posizionamento strategico: la Zona Ovest ha deciso di posizionarsi come **territorio della sostenibilità e dell'innovazione**, in piena coerenza con la traiettoria europea (Green Deal, digitalizzazione) e con gli obiettivi regionali di uno sviluppo intelligente e verde. Questo posizionamento le consentirà di accedere ai fondi del QFP 2028–2034 (che saranno sempre più orientati a innovazione, energia, resilienza) e di dialogare da protagonista nei partenariati con Regione e Stato.

Certo, come evidenziato, il nuovo quadro europeo tende a centralizzare alcune decisioni: sarà compito della politica locale far valere il principio di sussidiarietà, **dimostrando con progetti solidi che investire sulla Zona Ovest significa contribuire agli obiettivi regionali, nazionali ed europei** (in altre parole: chiedere risorse non per assistenzialismo territoriale, ma perché qui si possono spendere bene e con impatto misurabile).

In ambito regionale, la Zona Ovest dovrà rivendicare il proprio ruolo di **polo policentrico: non un concorrente di Torino, ma un alleato complementare**. Una scelta di posizionamento potrebbe essere ufficializzare la candidatura della Zona Ovest a area pilota per la **Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile** o per programmi sperimentali (ad esempio, **un progetto bandiera FESR su "transizione industriale" condotto in Zona Ovest**). Allo stesso modo, rispetto alla Città di Torino, questo Masterplan rafforza la richiesta di **considerare la cintura ovest nelle grandi decisioni, come partner affidabile**. La prosecuzione del metrò e il coinvolgimento in grandi eventi internazionali sono esempi in cui l'unità di visione con Torino porta vantaggi a tutti.

In conclusione, la roadmap tracciata dal Masterplan Zona Ovest al 2034 e 2050 è impegnativa ma esaltante. È un percorso che richiederà:

- **Leadership politica** stabile e illuminata, capace di mantenere la rotta oltre i cicli elettorali e di parlare con una voce alla Regione e a Roma, in accordo con la Città Metropolitana.
- **Partecipazione attiva** di cittadini, imprese, associazioni, perché solo con il contributo di tutti i portatori di interesse le azioni avranno radicamento.
- **Capacità amministrativa** e tecnica per tradurre idee in progetti esecutivi, candidare bandi, gestire cantieri e misurare i risultati (monitoraggio e adattamento continuo del Piano).
- **Reti di competenze:** per attivare /accreditare una comunità multiprofessionale per alzare la qualità dei progetti.
- **Flessibilità e innovazione:** il mondo cambia rapidamente (si pensi all'impatto di pandemia, crisi energetiche, conflitti), il Masterplan dovrà essere un documento "vivo" da aggiornare man mano, mantenendo però saldi i principi guida.

Venticinque fa, i sindaci della Zona Ovest avviarono un esperimento di cooperazione pionieristico; oggi quell'esperienza è matura e deve compiere un salto: **da cooperare per risolvere problemi contingenti a cooperare per competere su scenari globali**. Competere non gli uni contro gli altri, ma tutti insieme per garantire benessere ai cittadini in un contesto di competizione tra territori per risorse e talenti. La vision al 2050 immaginata – di una **Zona Ovest verde, connessa, produttiva e inclusiva** – può sembrare quasi utopica se confrontata con la realtà attuale. Ma non va dimenticato che venticinque anni sono anche il periodo in cui la Zona Ovest è passata da area in crisi post-industriale a territorio

capace di condividere un Masterplan d'area vasta, anticipando logiche di sviluppo sostenibile.

Questo documento integrale potrà fungere da **guida strategica** per consigli comunali, per tavoli di concertazione e per dialoghi istituzionali. Può essere impaginato e divulgato come manifesto programmatico, coinvolgendo magari la cittadinanza in presentazioni pubbliche (così come fu presentato al Salone del Libro il volume "Ovest Plan"). Trasparenza e condivisione alimenteranno la fiducia nel processo.

In definitiva, la storia che il Masterplan racconta è una storia di **rinascita territoriale**: un'area che, forte del suo passato cooperativo e produttivo, sceglie di scrivere **un futuro nuovo sotto il segno della sostenibilità, dell'innovazione e della solidarietà**. È una sfida che la Zona Ovest di Torino affronta con determinazione, pronta a offrire il suo contributo allo sviluppo della città metropolitana, della Regione Piemonte e – in ultima analisi – agli obiettivi dell'Unione Europea, dimostrando che **i grandi cambiamenti si realizzano efficacemente quando partono dalle comunità locali**.

Se la rotta ipotizzata in questo documento è condivisa, occorre navigare insieme, verso l'orizzonte 2050, facendo della Zona Ovest un modello di successo di cui poter dire, con orgoglio politico e civico, **"l'abbiamo costruito insieme"**.



PATTO
territoriale

zona ovest torino