

#### PREMESSO CHE

- per l'Unione di comuni "Terre dai mille colori" nasce per lo svolgimento di servizi e funzioni che il legislatore nazionale ha previsto siano esercitati obbligatoriamente in modo congiunto, ed ha come riferimenti normativi il modello dell'Unione di cui all'art. 32 del D.Lgs. 267/00, come integrato/modificato – in ultimo – dalla legge 56/2014, nonché la disciplina regionale (L.R. 11/2012);
- la scelta dell'Unione quale modello aggregativo è caratterizzata da un impegno sinergico che, partendo dall'analisi dei contesti naturali-organizzativi-strutturali di ciascun territorio e delle attuali compagini amministrative, ha portato ad immaginare prima e poi avviare un progetto importante e ambizioso: la condivisione di obiettivi, mezzi e risorse fra i nostri territori ancorché appartenenti a province diverse;
- quanto sopra, nella convinzione di non dover adempiere solamente a un obbligo normativo, ma di cogliere l'occasione per vincere la scommessa dell'efficacia, dell'efficienza e della economicità in ambito sovracomunale, con lo sviluppo di politiche integrate unitarie, e al tempo stesso, la salvaguardia delle identità municipali, o, meglio, l'implementazione delle vocazioni e potenzialità di ciascun territorio che unisce storia, natura e cultura; tradizioni e contemporaneità;

#### CONDIVISO

il principio che l'Unione sia un mezzo per valorizzare, mediante un approccio multidisciplinare, il patrimonio territoriale e i colori di queste terre, individuando gli ambiti di interesse e di azione intercomunale e disegnandone gli assetti secondo criteri di trasformazioni strategiche; il tutto attraverso una continua partecipazione e il coinvolgimento attivo della collettività;

#### DATO ATTO CHE

- a) i Consigli comunali di Casalgrasso, Lombriasco e Osasio hanno approvato nel mese di giugno la bozza dell'Atto costitutivo e dello Statuto dell'Unione "Terre dai mille colori" ai sensi e per gli effetti dell'art 32 D.Lgs. 267/00<sup>1</sup>;
- b) il testo statutario è stato adeguato ai rilievi espressi in via preistruttoria da parte di codesto Settore regionale, a cui era stato sottoposto in via preventiva;
- c) divenuti esecutivi ed efficaci i suddetti atti dopo la pubblicazione all'albo pretorio da parte di ciascun Comune nei termini di legge, i sindaci di Casalgrasso, Lombriasco e Osasio, regolarmente autorizzati dai rispettivi organismi consiliari, hanno sottoscritto in data 19 luglio u.s. l'Atto costitutivo - con allegato lo Statuto - dell'Unione "Terre dai mille colori", che ha quindi preso vita ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 267/00 e della L.R. 11 del 28.9.201;
- d) in attuazione delle disposizioni statutarie sono state espletate tutte le incombenze per addivenire alla scelta, da parte dei Consigli comunali dei tre Comuni aderenti, dei loro rispettivi consiglieri rappresentanti

---

<sup>1</sup> Atti approvati con deliberazione di Consiglio n.10 del 26.05.2014 del Comune di Osasio, n.21 del 29.05.2014 del Comune di Lombriasco e n.21 del 10.06.2014 del Comune di Casalgrasso

delle maggioranze in seno al Consiglio dell'Unione, e dei componenti delle minoranze, tra i quali è stato scelto il loro rappresentante al medesimo fine;

e) in data 31 luglio u.s. si è così tenuta la prima seduta del Consiglio dell'Unione presso la sede di Casalgrasso, ove, tra l'altro, sono stati eletti il Presidente dell'Unione e il Vice Presidente con deliberazione n.2/31.7.2014;

c) nella medesima seduta il Consiglio dell'Unione ha anche approvato gli indirizzi generali di governo (rifer. deliberazione n.3/31.7.2014) nonché i criteri generali per l'adozione del regolamento sull'ordinamento degli uffici e servizi (rifer. deliberazione n.5/31.7.2014). Gli indirizzi generali di governo, in accordo con le indicazioni di codesto Settore, sono stati anche dettagliati nella fase di start up per dare estrema concretezza all'avvio della tecnostruttura e realistica certezza alla continuità nell'erogazione dei servizi alla cittadinanza;

d) con l'elezione del Presidente si è conseguentemente anche integrata la composizione della Giunta dell'Unione che riunitasi per la prima volta in data 4 luglio u.s. ha approvato il testo della presente nota che assume gli atti di indirizzo approvati in Consiglio;

#### RESO NOTO CHE

- l'azione intrapresa dai Comuni non ha riguardato solamente la costituzione degli organi amministrativi dell'Unione ma si è concentrata anche sul delicato rapporto con i dipendenti dei tre Comuni, attori-protagonisti nella creazione e gestione del nuovo Ente;

- in particolare, in data 12 maggio u.s. gli amministratori e i dipendenti dei tre Comuni si sono ritrovati in forma "plenaria" nella sede scelta per l'Unione in un incontro ove sono stati illustrati gli elementi principali della futura Unione. La scelta di tale iniziativa è stata molto significativa per il coinvolgimento e la condivisione, per la prima volta insieme, dei veri attori del processo in itinere di gestione associata, in una "unione" anche "fisica", nella convinzione che solo la sinergia potrà determinare il successo dell'Unione;

- sono state fatte, infine, "consultazioni" con i singoli dipendenti dei tre Comuni da parte dei sindaci che hanno voluto condividere, con ciascuno, obiettivi e mezzi, nonché acquisire eventuali informazioni, il tutto anche come mezzo di raffreddamento preventivo di possibile conflittualità;

- è stata data informazione preventiva alle rappresentanze sindacali ex art. 6 comma 1 del D.Lgs. 165/2001 sullo Statuto ed i criteri generali per l'adozione del regolamento sull'ordinamento degli uffici e servizi;

#### CONSIDERATO

come i tre Comuni abbiano optato per un modello che prevede il trasferimento all'Unione - senza soluzione di continuità - di tutte le funzioni fondamentali, tranne i servizi demografici, ma compresa la funzione non fondamentale della gestione delle attività produttive-sviluppo economico, attesa la colleganza con la materia della pianificazione territoriale e per esigenze di coerenza organizzativo-funzionale in un settore poliedrico caratterizzato da grande impatto sulla collettività;

#### PRECISATO

che ai singoli Comuni restano le funzioni circa la gestione degli organi comunali e delle loro attività, oltre alle funzioni a cui fanno capo i servizi demografici, l'elettorale, cultura e beni culturali – turismo, sport e manifestazioni, servizi produttivi e gestione delle risorse finanziarie relative.

## EVIDENZIATO

- che si tratti di una scelta radicale che non è rimasta sulla carta ma sta trovando attuazione nei vari adempimenti su descritti;
- che proprio in virtù dell'impegno a fare "sul serio" si sia optato per il trasferimento della quasi totalità del personale dei Comuni all'Unione al fine di operare in modo sinergico all'avvio di quello che viene visto come un vero e proprio progetto di crescita condivisa;
- che in relazione all'avvio dell'Unione è stato dato avviso di recesso dai Comuni aderenti alle convenzioni precedentemente stipulate con altri Comuni per la gestione associata delle funzioni ora confluite nell'Unione;

## RILEVATO

- che la popolazione complessiva dei Comuni aderenti all'Unione ammonta a 3.522<sup>2</sup> unità, secondo i dati dell'Istituto nazionale di Statistica (ISTAT) relativi al penultimo anno precedente a quello di formulazione della presente richiesta e quindi non raggiunge complessivamente il limite di 5.000 abitanti per le aree di pianura, come richiesto dall'art.7 della legge regionale 28.9.2012 n.11;

## ESPRESSA LA CONVINZIONE CHE

nel caso della Unione che rappresento, la concessione della deroga ci consentirà di continuare un progetto che, nato come adempimento, è divenuto occasione – unica – di "plasmare" una nuova struttura organizzativa, un vero e proprio Ente nuovo, dove ciascuno dei Comuni aderenti ha pari dignità e pari "peso" nelle decisioni e nella composizione degli organi che ne permettono il funzionamento e il raggiungimento dei risultati;

## TUTTO QUANTO PREMESSO

a nome dell'Unione di Comuni "Terre dai mille colori", che i Comuni di Casalgrasso, Lombriasco ed Osasio hanno costituito,

## PRESENTO FORMALE ISTANZA

per l'applicazione della deroga al limite demografico dei 5.000 abitanti secondo le seguenti motivazioni previste dalla D.G.R. 18 marzo 2013, n. 20-5546 ad oggetto "Artt. 7 e 8 della L.R. n.11/2012 e s.m.i.: "Disposizioni organiche in materia di enti locali – Approvazione criteri per concessione deroghe ai requisiti di aggregazione":

**- punto 1) - secondo alinea: "Diniego formale di associarsi da parte di comune non obbligato alla gestione associata delle funzioni fondamentali con un comune obbligato".**

Nel nostro caso, i Comuni confinanti con il territorio dell'Unione e con popolazione superiore ai 5.000 abitanti, vale a dire Carignano, Carmagnola e Racconigi, hanno formalmente dichiarato di non essere interessati alla nostra Unione (dichiarazioni allegate alla presente).

---

<sup>2</sup> Abitanti al 31.12.2012: Casalgrasso n. 1.448, Lombriasco n.1.098, Osasio n.943

Non solo, ma sono stati acquisiti anche i dinieghi da parte degli altri Comuni confinanti<sup>3</sup> (Polonghera, Virle Piemonte e Castagnole Piemonte) che, pur avendo popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, non hanno – per motivi diversi – scelto di aderire alla costituenda Unione, nonostante gli innumerevoli incontri prodromici intervenuti unitamente ad analisi e studi di fattibilità.

Circa i Comuni ulteriori, non confinanti, si è invece giunti alla conclusione che allo stato attuale non sono possibili sinergie significative nell'attività operativa senza incrementi di spesa con effetti contrari ai principi di razionalizzazione e riduzione della spesa degli enti territoriali (cd. spending review) che l'associazione aggregata di funzioni sottintende.

**- punto 1) sesto alinea "Gestione associata di certe funzioni fondamentali per la quale necessita la contiguità e /o vicinanza territoriale", con riferimento alla pianificazione territoriale e al trasporto scolastico.**

In tale ambito si può infatti correttamente configurare:

**- la gestione del territorio inteso come pianificazione urbanistica, tutela ambientale e difesa del suolo.**

La pianificazione urbanistica che quella territoriale sono in stretta correlazione con la pianificazione dei trasporti.

L'aggregazione dei nostri Comuni consente di realizzare una pianificazione territoriale realmente capace di ripartire geograficamente la popolazione e le attività economiche attesa l'omogeneità dei territori comunali e la loro complementarietà.

I nostri territori sono caratterizzati dall'avere la stessa natura geologica, vegetazione e configurazione orografica oltre che una delimitazione di confini amministrativi che si compenetrano per varie porzioni sì che il passaggio da un comune all'altro spesso avviene in sequenza senza che vi siano demarcazione di elementi di separazione naturale.

Con la pianificazione urbanistica integrata e condivisa vengono meno usi differenti e a volte incongruenti (es. zone agricole e industriali in successione mescolate e divise solo da confini amministrativi) e le eventuali compensazioni e politiche ambientali avrebbero significato non in ragione di confini amministrativi ma di fattori paesaggistici e naturali. Non va infatti dimenticato che due dei tre comuni condividono aree naturali protette (parco regionale del Po) e siti di importanza comunitaria appartenenti alla rete natura 2000.

In questo contesto è possibile assumere i seguenti obiettivi specifici:

- considerare nell'ottica dell'intero territorio dell'Unione le esigenze urbane al fine di: contenere il consumo di suolo per usi non agricoli e la sua impermeabilizzazione; ridurre la dispersione dell'urbanizzato; ridurre la frammentazione del territorio dovuta all'edificato ed alle infrastrutture di trasporto assicurare la compatibilità tra processo di trasformazione e criteri di salvaguardia delle risorse,
- individuare e realizzare un sistema di continuità "verdi" anche di modesto pregio naturalistico che però sia integrato con le aree vincolate a parco, aree protette, ecc. in modo da assicurare continuità a fasce già in formazione (lungo fiumi, rii, ecc.) e salvaguardare la varietà biologica vegetale e animale,

---

<sup>3</sup> Il Comune di Pancalieri pur esternando la volontà di non aderire non ha riscontato la richiesta di formalizzare il diniego.

- tutelare il paesaggio ed i suoi tratti distintivi, i beni culturali, le caratteristiche e le identità locali favorendo un'articolazione sul territorio di sistema mirato di servizi e mobilità che indirizzi la trasformazione edilizia (residenziale, industriale, terziaria) in modo da soddisfare le dinamiche socio-economiche recenti con una qualità insediativa adeguata all'ambiente,
- razionalizzare nell'area la distribuzione delle attività produttive e di servizi a loro supporto, anche in considerazione del patrimonio immobiliare dismesso e della necessità di ridurre e controllare le situazioni di rischio,
- assumere indicazioni territoriali univoche e coerenti di difesa dal rischio idrogeologico e idraulico, di tutela delle qualità delle acque di superficie e sotterranee e dell'aria come priorità nella destinazione d'uso del suolo.

Si ha così un approccio di programmazione integrata nei settori che si intrecciano sul territorio con la stessa sua gestione sociale e politica. Ciò vale sia per gli aspetti idrogeologici che per l'esigenza di pianificare l'uso e la difesa del territorio in modo coerente e univoco data la completa identità di rischi esistente.

L'aggregazione dei nostri Comuni consente quindi di realizzare un sistema di protezione civile coordinato con il governo delle opere di difesa idraulica, dalle quali non si può prescindere per un'efficace opera di prevenzione e di gestione tempestiva dei soccorsi.

Il sistema coordinato di protezione civile integra i piani comunali e sovracomunali:

a) di previsione e prevenzione dei rischi nel seguente modo:

- censisce ed utilizza tutte le risorse disponibili sul territorio (attrezzature, materiali, mezzi, strutture ricettive, tendopoli e loro organizzazione, strutture di protezione civile, telecomunicazioni),
- adotta un piano di protezione civile unico sovracomunale,
- individua le criticità del territorio e delinea i principali scenari di calamità (dall'alluvione al terremoto),
- delinea il funzionamento delle operazioni sotto una unica sala operativa intercomunali,
- coordina l'attività del volontariato e degli altri enti che collaborano con i Comuni aderenti unificandone la gestione,
- sviluppa esercitazioni comuni e promuove occasioni di formazione.

b) di emergenza:

- tramite procedure di allertamenti ed emergenze unificate sul territorio e differenziate a seconda del tipo di rischio e della sua gravità,
- strutture di protezione civile comuni che devono attivarsi e le modalità di funzionamento.

In altri termini a fronte di risorse economiche sempre esigue il sistema coordinato di protezione civile consente di migliorare lo standard qualitativo attuale dei singoli Comuni e predisporlo al le crescenti criticità che andranno affrontate per uno scenario climatico che innesca eventi più estremi.

Sul punto un esempio per tutti, la messa in comune delle attrezzature attuali consente di allestire e impiegare tempestivamente una squadra d'intervento di circa 40 volontari di protezione civile, formati e addestrati, con mezzi di protezione civile dotati di natanti, idropompe per aspirazione e pulizia, gruppi

illuminanti e gruppi elettrogeni. Elementi questi che hanno particolare valenza sul nostro territorio soggetto a fenomeni di esondazione del Po e della sua rete idrografica minore.

### **- Il trasporto scolastico**

Il trasporto scolastico è uno dei prerequisiti essenziali per l'accesso al diritto allo studio, un diritto altrimenti non perfettamente esigibile, ed è un prerequisito ancora più importante per i soggetti che, per la natura delle loro disabilità, hanno problemi di autonomia e di mobilità. diversamente dai centri urbanizzati di maggiori dimensioni, i nostri paesi sono privi di una rete di servizio di trasporto pubblico comunale e i servizi di linea provinciali per loro natura hanno caratteri di percorso e frequenza non dedicate né utili alle esigenze scolastiche.

Sulla questione, a titolo esemplificativo, Osasio è servita solo da tre corse giornaliere della ditta SEAG sull'itinerario Castagnole Piemonte – Carignano. Per capire cosa rappresenti questa situazione nella realtà locale è bene fare un breve excursus preliminare sui dati significativi delle condizioni che caratterizzano l'istruzione scolastica di questi territori.

Elenco delle scuole attive:

- a) Scuola dell'infanzia in via Torino, 31 - Casalgrasso
- b) Scuola dell'infanzia in via Prussero – Lombriasco;
- c) Scuola dell'infanzia in via Breme, 12 – Osasio; ospita 26 alunni
- d) Scuola primaria in piazzale Cavalieri di Vittorio Veneto, 8 - Casalgrasso
- e) Scuola primaria in via Verrua, 4 – Osasio
- f) Scuola primaria "Nicoletta Salerni" in via Prussero, 9 – Lombriasco
- g) Scuole salesiane (scuole paritarie) secondaria di primo grado in via San G. Bosco, 7 – Lombriasco
- h) Scuole salesiane (scuole paritarie) secondaria superiore per Istituti Tecnico-agrari e Geometri, Liceo scientifico, in via San G. Bosco, 7 – Lombriasco

Complessivamente le iscrizioni per l'anno scolastico 2013-2014 sono state:

- |  |           |
|--|-----------|
| – Scuola dell'infanzia:  | 100 unità |
| – Scuola primaria:   | 161 unità |
| – Scuole salesiane (scuole paritarie) secondaria di primo grado: | 110 unità |
| – Scuole salesiane (scuole paritarie) secondaria superiore:      | 258 unità |

La popolazione in età scolare (inclusa la prima infanzia) al 31.12.2013 è così distribuita:

- |                    |           |
|--------------------|-----------|
| – da 3 a 6 anni:   | 137 unità |
| – da 7 a 10 anni:  | 115 unità |
| – da 11 a 13 anni: | 95 unità  |
| – da 14 a 15 anni: | 61 unità  |
| – da 16 a 18 anni: | 98 unità  |

Il raffronto di questi dati con la popolazione totale ed il territorio porta a evidenziare che:

- a) vi è una mobilità che investe quasi un abitante su due atteso che almeno sino alle scuole primarie l'alunno è accompagnato da una persona adulta, atteso che la quasi totalità dei trasporti avviene con autovetture private, sebbene non si possono obbligare i genitori a dotarsi di autovettura,
- b) la mobilità non si circoscrive al territorio del singolo Comune ma si estende ai comuni limitrofi non solo per gli alunni delle scuole secondarie, atteso il flusso lavorativo della popolazione che riguarda l'ambito del territorio di tutta l'unione,
- c) la mobilità casa-scuola si avvale, causa la accennata mancanza di un trasporto collettivo scolastico, di autoveicoli privati però genera numerosi problemi soprattutto in ordine alla sicurezza dei bambini ed

accompagnatori per il rischio di incidenti stradali che l'uso quotidiano dell'auto comporta e alla congestione di traffico nelle aree residenziali circostanti i plessi scolastici;

d) esperimenti di mobilità sostenibile quale il carpooling, uso condiviso dell'auto privata, hanno dato scarsi risultati, poiché sono poche le famiglie residenti in luoghi vicini che abbiano quindi un medesimo itinerario da fare in tempi consoni sì da utilizzare a turno una sola automobile con 4-5 passeggeri;

e) la mobilità interessa una rete stradale che presenta limitazioni nella circolazione vuoi per le caratteristiche vuoi per le condizioni climatiche del territorio che si riflettono sulla percorribilità. In ordine al primo punto va detto che si tratta di strade locali e comunali ossia strade generalmente a carreggiata unica, di ridotte dimensioni, con tracciati ad andamento planimetrico prevalentemente curvilineo e a visibilità limitata, spesso prive di strisce di separazione fra gli opposti sensi di marcia; discorso analogo può essere fatto per vari tratti di strade provinciali che attraversano il territorio. Relativamente al secondo punto si richiama l'attenzione sul fatto che le condizioni atmosferiche locali risentono particolarmente dell'alveo del fiume Po atteso che molte di queste zone sono o erano aree golenali. È quindi qui maggiormente accentuata la presenza di nebbia, umidità ed acqua al suolo con fenomeni a basse temperature di verglas;

f) la mobilità scolastica sopra descritta per i suoi caratteri socio-territoriali tende a giocare forza ad un corto raggio di spostamento sia per questioni economiche che di tempi di percorrenza. Laddove queste condizioni non sono compatibili con i tempi dei genitori che lavorano altrove, v'è la necessità delle famiglie di avvalersi di istituti scolastici nella località del luogo di lavoro. Atteso che il fenomeno del pendolarismo si è acuito con la crisi economica, si assiste in misura crescente all'abbandono delle scuole locali a vantaggio di quelle dei grandi centri a danno principalmente dei bambini che devono sottostare a trasferimenti più lunghi, che sono allontanati dal loro contesto di amicizie e calati in una diversa realtà, che devono intraprendere percorsi educativi differenti con possibili influenze sull'apprendimento;

La mobilità scolastica costituisce quindi un fattore influente su molteplici aspetti che riguardano l'esercizio del diritto allo studio e che vanno: dalla sicurezza e dal benessere fisico dei bambini e delle famiglie, agli aspetti psicosociali dell'apprendimento.

Se così appare corretto affermare che la mobilità scolastica è una priorità sociale, che coinvolge - direttamente o indirettamente- tutti, questa deve trovare risposta in un piano di mobilità scolastica che affronti e mantenga il controllo dei vari aspetti del problema e non si circoscriva ad esperienze pur positive di mobilità sostenibile (bicibus, pedibus) fruibili solo dai residenti del centro che ospita il plesso scolastico.

Il limite alla progettazione di un piano di mobilità scolastica nei nostri Comuni, alla luce delle esperienze condotte sinora risiede proprio nella mancanza di un trasporto collettivo pubblico che serva i residenti di case isolate e frazioni nonché colleghi i tre centri secondo modalità congeniali agli orari scolastici.

Come già detto il servizio pubblico di linea esistente è limitato alle tratte a valenza regionale o provinciale (Saluzzo-Torino, Castagnole-Carignano) e non si attaglia alle esigenze della popolazione scolastica. Manca un servizio di trasporto prettamente scolastico. Lo stesso servizio di scuolabus offerto dal Comune di Casalgrasso per i suoi residenti opera limitatamente a quella scuola primaria e quando è disponibile il dipendente comunale che funge da autista.

Il motivo di tale carenza sta nel fatto che singolarmente presi i nostri ambiti comunali non consentono un ritorno economico sufficiente a coprire i costi anche considerando la quota di cofinanziamento comunale e l'eventuale contributo regionale ex legge regionale 15/2007.

Occorre infatti considerare che la distribuzione della popolazione sul territorio è differente da quella dei maggiori centri vicini poiché la realtà socio-economica dei nostri territori è caratterizzata da una forte componente rurale e ciò comporta la presenza di numerose case sparse e frazioni.

Trascurando quindi la realtà metropolitana o del suo hinterland, fortemente antropizzate e pertanto incomparabili, un raffronto con la realtà di Carmagnola - Comune territorialmente contiguo e con

caratteri di urbanizzazione meno spinti – diviene possibile sulla base della densità di popolazione, pur con i limiti di valutazione insiti nel dato statistico, attesa la maggior ruralità dei nostri territori.

Carmagnola presenta una rete strutturata su 5 linee di trasporto pubblico oltre ad un servizio di scuolabus comunale ed ha una popolazione con densità media di 301 ab/km<sup>2</sup> ossia superiore di due o tre volte quella di questi Comuni singolarmente considerati.

Ecco allora trovare conforto l'ipotesi che una soluzione ai trasporti pubblici e specificatamente scolastici possa essere attuabile in un ambito territoriale che comprenda tutti tre i nostri Comuni. La frammentazione territoriale attuale che nasce dalla distribuzione degli istituti scolastici su base comunale potrà essere assorbita in un sistema di rete scolastica, laddove il flusso degli alunni sarà programmato da un sistema di trasporto scolastico dedicato a favorire la frequenza dell'alunno alla scuola più vicina sulla base della sue esigenze educative.

Prima di affrontare il tema è bene esaminare quella che è la naturale obiezione all'avvio di un nuovo e autonomo servizio ossia la possibilità di avvalersi di un ampliamento di un servizio già esistente. Nel caso di specie la questione del trasporto scolastico potrebbe essere quindi diversamente risolta estendendo i servizi scuolabus già strutturati ed esistenti dei Comuni limitrofi di maggiori dimensioni (Carmagnola, Carignano, Racconigi).

Lo studio condotto sul tema col Comune di Carignano, che è quello che dista meno da una delle possibili scuole interessate (sita in Lombriasco), ha dimostrato che il prolungamento della tratta nel servizio verrebbe ad allungare i tempi in media di 20' e questo nell'ottica di un percorso che già richiede 45' per raccogliere l'utenza più lontana darebbe origine ad una tabella oraria incompatibile con gli orari delle lezioni o eccessivamente gravosa per gli alunni e le famiglie, visti i tempi richiesti dagli spostamenti.

Sul punto è bene richiamare i criteri di funzionamento dei trasporti scolastici che sono contenuti nel DM 18/12/1975 "Norme tecniche aggiornate relative alla edilizia scolastica, ivi compresi gli indici minimi di funzionalità didattica, edilizia ed urbanistica, da osservarsi nella esecuzione di opere di edilizia scolastica". Il citato D.M. , tuttora vigente in virtù dell'art. 12 co. 5 della Legge 23/96 per la mancanza di norme quadro successive, prescrive le seguenti condizioni tecniche:

Tipo di scuola				
	Scuole infanzia	Scuole primarie	Scuole secondarie di primo grado	Scuole secondarie superiori
Distanze massime (a piedi) m.	300	500	1.000	—
Tempi di percorrenza massima (con mezzi di trasporto)	15 min.	15 min.	15-30 min.	20-45 min

Appare di tutta evidenza che i termini del trasporto scolastico specie per le fasce di età più basse deve essere realizzato e gestito sulla base di un ambito territoriale che ottimizzi il fattore tempo e questo può essere possibile quando vi sia una rete di scuole sul territorio a cui poter afferire sulla base delle distanze e non dei confini amministrativi territoriali.

Nel nostro caso la distanza media fra i vari istituti scolastici presenti in ambito Unione è di circa 3,5 km (per le scuole dell'infanzia e primarie) ovvero 6 km (per le scuole secondarie), distanza rispettivamente pari circa a quella che separa l'abitato più isolato dagli istituti. Una gestione unitaria del servizio di trasporto



scolastico consentirà quindi un tempo di percorrenza prossimo a quello indicato nel DM ed in taluni casi anche inferiore.

I costi del servizio di trasporto saranno naturalmente ammortizzati dal numero degli utenti interessati nei tre Comuni, e l'inserimento nel servizio di corse con lo scuolabus e conducente di Casalgrasso, mezzo capace di trasportare 20 alunni e due accompagnatori, ridurranno ulteriormente i costi.

L'istituzione di un servizio di trasporto scolastico che consenta la messa in rete delle scuole presenti sul territorio non è importante solo perché risolve una questione di sicurezza per la mobilità dei minori o favorisce le famiglie diminuendo le spese legate alla frequenza scolastica per l'uso di mezzi privati o dei tempi occorrenti per l'accompagnamento dei figli, tutti argomenti peraltro degni della massima attenzione e da cui discendono le considerazioni fatte.

L'istituzione di un servizio di trasporto scolastico su un bacino territoriale darà modo di mettere efficacemente le scuole in rete, permettendo inoltre:

- alle famiglie di realizzare un progetto educativo di lungo periodo – se si considera che le scuole sul territorio potenzialmente coprono un arco temporale che va da anni 3 ad anni 18 – senza che influire sulle necessità lavorative dei genitori, molti dei quali oggi si vedono costretti a iscrivere i figli in scuole diverse a causa dell'inconciliabilità del loro orario di lavoro con l'accompagnamento alla scuola locale;
- alle Direzioni didattiche di pianificare i flussi di alunni in ingresso/uscita nei vari anni scolastici tenendo conto di variazioni minime rispetto all'andamento demografico dei Comuni dell'Unione ripartito in ragione della distanza e del maggior interesse che le scuole possono esercitare migliorando la loro offerta formativa. Come ciò possa avvenire è semplice ed è connesso al venir meno delle pluriclassi nei singoli plessi scolastici. Il fenomeno delle pluriclassi è un problema delle scuole di montagna o di zone disagiate. Per le questioni illustrate i nostri territori registrano il fenomeno delle pluriclassi che dipende sicuramente dalla denatalità ma anche dall'attuale crisi economica che spinge le famiglie a dare forzatamente prevalenza alle esigenze lavorative e a mediare sulle esigenze familiari, ricercando per i figli la sede educativa più confacente alla necessità lavorative. In letteratura la pluriclasse non è di per sé un fenomeno negativo. Vi sono orientamenti pedagogici che sostengono l'apprendimento in gruppi di età mista nella scuola popolare. Sicuramente le pluriclassi richiedono un approccio didattico diverso da parte degli insegnanti ed un approccio culturale diverso da parte dei genitori. In mancanza di ciò le pluriclassi presentano problemi onerosi con scarsi risultati didattici a detrimento dei bambini che vivrebbero poco produttivamente lo spazio culturale offerto dalla scuola. Nei fatti noi constatiamo la prevalenza di quest'ultimo aspetto e la conseguente tendenza delle famiglie ad evitare scuole con pluriclasse;
- all'Unione di programmare e gestire efficacemente gli interventi di edilizia scolastica nell'ambito dei singoli territori comunali, potendo disporre del quadro di fabbisogni di una rete di plessi scolastici in grado di compensare fluttuazioni di alunni tramite la redistribuzione degli alunni in esubero. Analogamente avverrà per i servizi connessi come la ristorazione scolastica e l'assistenza scolastica.

## CONCLUSIONE

Alla luce di quanto previsto dalla DGR. n. 20-5546 del 18.3.2013, sono stati illustrati i punti costituenti requisiti per la concessione della deroga qui richiesta.

In via principale si richiama la previsione di deroga per:

1. la mancanza di adesione da parte di Comuni non obbligati a cui abbiamo associato il diniego anche dei Comuni limitrofi con popolazione inferiore a 5.000 abitanti,

2. per la gestione associata di funzioni fondamentali per la quale necessita la contiguità e /o vicinanza territoriale, funzioni che per la specificità dei nostri territorio abbiamo individuato in:

- gestione del territorio inteso come pianificazione urbanistica,
- tutela ambientale e difesa del suolo,
- trasporto scolastico.

L'auspicio dell'Unione e conseguentemente delle amministrazioni comunali che ad essa aderiscono è che sia compresa non solo la volontà, qui espressa e concretamente manifestatasi in atti e fatti sopra descritti, di far funzionare l'Unione ma la sua necessità quale unica forma aggregativa possibile in questa realtà, per dare migliori servizi ai cittadini nel rispetto dei valori territoriali e dell'autonomia istituzionale dei Comuni aderenti.

Seguono allegati