



***PON METRO – TORINO***  
**DOCUMENTO STRATEGICO**

## PON METRO TORINO – Dossier strategico

### Introduzione:

E' in vigore dall'8 aprile 2014 la legge Delrio (Legge n.56/2014) inerente le "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni" e, dal 1 gennaio 2015, la Città Metropolitana di Torino – ente di area vasta di secondo livello, così come dalle disposizioni della legge succitata – è pienamente operativa. Il suo territorio è diviso in 11 zone omogenee, di cui quattro nell'area metropolitana di Torino (38 Comuni in tutto).

Tra le sue funzioni figura quella dell'adozione e aggiornamento del Piano Strategico del territorio metropolitano.

Tale Piano sarà formalmente approvato nella primavera del 2016 e sarà centrato sul documento denominato "Torino Metropoli 2025", redatto in forma partecipativa dall'associazione Torino Strategica e presentato a luglio 2015. Esso rappresenta il nuovo progetto di sviluppo economico e sociale per il futuro di Torino e della sua dimensione metropolitana e promuove la "Città delle opportunità": un luogo che incoraggia l'innovazione e lo sviluppo, una metropoli efficiente e accogliente, inclusiva e sostenibile, valorizzando e sfruttando gli asset locali esistenti.

Questa visione si concretizza attraverso due strategie complementari: costruire una governance metropolitana per favorire servizi sempre più efficienti e un approccio integrato alla pianificazione e agli investimenti, e abilitare il sistema economico locale ad una nuova fase di sviluppo, fatta di innovazione, inclusione e sostenibilità.

E' proprio su questa base che il Piano Strategico individua le linee di indirizzo e i progetti su cui agire.

Il PON METRO TORINO si innesta in maniera coerente nel quadro delineato dal Piano Strategico, ponendo così gli interventi proposti in una strategia più ampia e di lungo periodo. Tale strategia, peraltro, è strettamente connessa anche al Masterplan per la Smart City denominato SMILE (SMART INCLUSION LIFE&HEALTH AND ENERGY), approvato dal Consiglio Comunale a dicembre 2013 il quale ha anticipato e poi parzialmente accompagnato (in un'ottica sinergica) la scrittura e l'elaborazione del Piano "Torino Metropoli 2025", agendo dunque in maniera sinergica e coordinata.

La proposta strategica del Comune di Torino nell'ambito del PON Città è centrata, in particolare, su due macro-istanze:

- a) Dare forma alla "Smart City", promuovendo la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO2 attraverso interventi integrati in materia di efficienza energetica sul patrimonio e di mobilità sostenibile (mobilità lenta e ITS); migliorare il sistema PA ed i servizi erogati dalla stessa a cittadini e imprese attraverso un più ampio ricorso alle tecnologie ICT.
- b) miglioramento dell'accessibilità e dell'inclusione sociale con strategie d'azione finalizzate, da un lato, ad intervenire in aree di forte marginalità e, dall'altro, a rispondere in maniera innovativa alle nuove sfide sociali e territoriali, anche tramite interventi volti a supportare la nascita e sviluppo di imprese che sappiano generare impatti territoriali positivi dal punto di vista sociale, culturale, ambientale, occupazionale in aree urbane ad elevata problematicità.

Risulta utile specificare che gli interventi proposti nell'ambito del PON Città per Torino sono stati individuati in ragione della loro capacità di produrre impatti significativi sul territorio cittadino e, ove ne ricorrano i presupposti, sul territorio più vasto dell'area metropolitana. Tra questi ultimi, per esempio, si può annoverare il tema del digitale, per lo sviluppo di servizi integrabili, interoperabili e utilizzabili anche in altri Comuni dell'area metropolitana. Lo stesso dicasi per gli interventi di mobilità lenta e ITS che – ove opportuno – potranno essere estesi a un territorio più ampio del mero capoluogo.

Altre tipologie di intervento, anche se puntualmente localizzate (edifici per risanamento energetico e interventi di natura sociale), saranno comunque improntate ad una logica in grado di assicurare replicabilità futura in altre aree, qualora ne ricorressero la necessità e i presupposti.

## **PON METRO – Dossier strategico**

### **Comune di Torino**

#### **1) Inquadramento complessivo della**

Situata nella parte occidentale della Pianura Padana, Torino, con un numero di residenti che nel 2013 si attestava sui 905.000 abitanti, è la quarta città in Italia in termini di popolazione ed ha un territorio di 130 Km<sup>2</sup> (prevalentemente pianeggiante), mentre l'area metropolitana torinese (che comprende Torino più 31 comuni della prima e seconda cintura) conta circa 1.550.000 abitanti per una superficie territoriale di 837 km<sup>2</sup> (IMQ 2010<sup>1</sup>).

La popolazione della Città ha registrato un trend di diminuzione costante e consistente nel corso degli anni '90, diminuendo di quasi 100.000 abitanti tra il '92 e il 2002, anno del picco negativo (896.000 ab.). Da allora, è seguita un'inversione della tendenza con un incremento dovuto, in gran parte, alla crescita del numero di stranieri (costantemente aumentati nel corso dell'ultimo decennio e passati dai circa 70.000 del 2004 ai 140.000 del 2013). Anche la popolazione anziana è in costante aumento e, nel 2013, rappresentava circa un quarto dell'intera popolazione (24,9%). Riguardo la composizione delle famiglie, i dati riferiti al 2011 mostrano come a Torino fossero presenti 442.321 famiglie, la cui dimensione media era di due persone. Tale valore si è mantenuto costante negli ultimi dieci anni. Tuttavia più del 40% delle "famiglie" torinesi è costituito da una sola persona. Questo comporta un alto indice di solitudine e fragilità, soprattutto per quanto riguarda i soggetti deboli.

La "fragilità" si manifesta anche nel fenomeno del disagio abitativo, fenomeno sempre più diffuso ed esteso a nuove categorie di soggetti a causa, fra l'altro, della maggiore flessibilità e precarietà del lavoro, del progressivo aumento della popolazione anziana in sofferenza economica e delle trasformazioni della struttura familiare. Per quanto riguarda il "bisogno casa", i numeri inquadrano bene quello che è il fenomeno sul territorio torinese: nel 2012, la Città ha indetto il VI bando per l'assegnazione degli alloggi di edilizia sociale. Il bando ha durata

---

1

Fonte: Ultima indagine sulla popolazione dell'area metropolitana, prodotta dall'Agenzia Mobilità Metropolitana Torino (Indagine IMQ = Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei Trasporti).

quadriennale. Nelle edizioni precedenti, il numero di richiedenti era piuttosto stabile e si attestava su circa 8.000 domande. Per il VI bando, invece, nel solo corso del 2012 si sono registrate 8.500 domande, salite a 11.500 nel corso del 2013 e cui si devono ancora aggiungere tutte quelle che potranno essere presentate per tutta l'apertura del bando e cioè fino al 2015. Tale dato è indice di un disagio abitativo in espansione, cui la Città può rispondere solo in minima parte considerando che dal 1996 (anno del I Bando) al 2012 sono state disposte 9.596 assegnazioni, con una media di circa 550 assegnazioni all'anno.

Da sottolineare anche, tramite l'indice di gravità del disagio abitativo (che classifica le domande su 5 categorie di gravità: fisiologica, critica, grave, molto grave, urgente), la connotazione di "gravità" delle domande presentate nel 2012: oltre il 33% delle domande registra una condizione di disagio "urgente", tale cioè da richiedere un intervento immediato (+11% rispetto all'ultima edizione del bando del 2007, il che denota un "aggravarsi del fenomeno").

Anche i casi di morosità incolpevoli (incapacità di sostenere il canone di locazione per sopraggiunte difficoltà economiche quali la perdita del lavoro) sono aumentati negli ultimi anni, passando dai 2.250 casi del 2009 ai 3.800 del 2012 ai 4.000 del 2013. Stesso trend per le domande di Emergenza Abitativa (presentate in caso di procedura di sfratto o a seguito di decreto di trasferimento), passate da 611 nel 2009 a 1000 nel 2013.

A livello economico, Torino, per più di un secolo conosciuta come città industriale-manifatturiera e forza motrice della produzione automobilistica italiana, ha saputo cambiare e rinnovarsi, trasformando la propria identità e investendo in nuovi ruoli e settori: oggi Torino, infatti, non è solo più città industriale ma anche centro di eccellenza nella ricerca, nella tecnologia e nell'innovazione nonché grande città accademica con due Università di qualità (Università degli Studi e Politecnico di Torino) e circa 100.000 studenti, dei quali il 10% stranieri.

Il torinese rappresenta<sup>2</sup>, inoltre, la quarta realtà italiana per numero di imprese<sup>3</sup> dopo Roma, Milano e Napoli. Va però specificato che, con un numero di imprese registrate a fine 2013 pari a 231.081, il tessuto imprenditoriale della provincia torinese ha subito una flessione rispetto agli anni precedenti (-1,46% rispetto al solo 2012). Per il secondo anno consecutivo, la differenza fra imprese iscritte e cessate è negativa. Anzi, il numero di imprese iscritte (15.616) è il più basso degli ultimi 10 anni, mentre – al lordo di quelle d'ufficio – l'ammontare delle cessazioni è il più alto dell'ultimo decennio (con un tasso di mortalità delle imprese, al lordo delle cessazioni d'ufficio, pari all'8,09%). Ne consegue il peggiore tasso di crescita degli ultimi 10 anni (-1,43%).

Ciò detto, la provincia di Torino rimane la seconda per consistenza dell'export, il quale ha saputo mantenere le proprie posizioni sui mercati internazionali grazie alle competenze ed eccellenze produttive del territorio che spaziano, fra gli altri, dall'automotive, alla meccanica, all'aerospaziale, all'ICT, alle fonti energetiche rinnovabili.

Un'ultima specifica riguarda l'ambito di operatività delle imprese, più del 60% delle quali opera nel settore dei servizi.

Sul fronte occupazionale, il tasso di disoccupazione (registrato su scala provinciale<sup>4</sup>) è costantemente aumentato negli ultimi anni e, nel 2013, si attestava all'11,4%, maggiore rispetto

---

2

Dati provinciali, fonte Camera di Commercio di Torino. Rapporto 2013 "Conoscere Torino" e NatiMortalità imprese 2013Camcom

3

Dati provinciali, fonte Camera di Commercio di Torino. Rapporto 2013 "Conoscere Torino"

4

al triennio precedente e più del doppio rispetto al 2008. Il tasso di disoccupazione giovanile poi, nel 2013, registrava un valore pari al 46,4% (soltanto l'anno prima, era al 33,4%). Quanto agli occupati, i due terzi degli stessi lavorano nell'ambito dei servizi e un quarto nell'industria.

Sul fronte ambientale, Torino, circondata dalla corona delle Alpi e dalle colline e attraversata da 4 fiumi (Po, Dora Riparia, Stura e Sangone), possiede un patrimonio ambientale molto ricco: oltre 21.000.000 di mq di aree verdi, circa 160.000 alberi, 51 parchi e giardini e 8 parchi storici. È percorribile in bicicletta per 175 km di piste ciclabili ed è provvista di più di 100 stazioni di *bike-sharing*, mentre per spostarsi con i mezzi pubblici, è dotata di 16 linee tranviarie e 83 linee di autobus e 1 linea di metropolitana, che permettono di muoversi per 1.300 km di linee, cui si aggiungono i 12 km di Passante ferroviario.

Città a vocazione produttiva e nodo strategico tra il nord Italia e le regioni transalpine, Torino è anche però attraversata ogni giorno da intensi flussi di traffico, i quali – insieme alla forte antropizzazione e industrializzazione del territorio e ai consistenti consumi energetici legati agli edifici, ivi compresi quelli pubblici, che a Torino corrispondono all'8% del patrimonio edilizio cittadino - rappresentano una delle maggiori fonti di inquinamento.

Il problema ambientale delle emissioni di CO2 è, peraltro, uno dei più sentiti a livello cittadino: nonostante il trend discendente, Torino – anche per via della sua conformazione geografica e delle condizioni climatiche e meteorologiche – si caratterizza infatti per un elevato quantitativo di emissioni di anidride carbonica rilasciate in atmosfera, uno dei più alti a livello nazionale ed europeo.

Da qui, l'assoluta necessità di cogliere la sfida per una maggiore sostenibilità ed efficienza energetica e ambientale, al fine di garantire migliori condizioni di vivibilità e di salute a chi vive la città, in sintonia con la Strategia Europa 2020 e con l'impegno della Città verso uno sviluppo sostenibile, anche in un'ottica di trasformazione verso la Smart City, percorso formalmente avviato dall'Ente con l'adesione al Patto dei Sindaci, proseguito con l'elaborazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e approdato all'adesione all'iniziativa Smart City e alla correlata strutturazione di un Piano Strategico verso la Città Intelligente, il Masterplan "*SMILE - Smart Mobility, Inclusion, Life & Health and Energy*".

La Città di Torino ha, infatti, accolto fin da subito la sfida europea delle *smart cities*, interpretandola anche come una delle chiavi per lo sviluppo del proprio territorio, centrata su processi e percorsi volti a rispondere con creatività ai principali problemi territoriali negli ambiti dell'energia, dell'ambiente, della mobilità, dell'innovazione e ammodernamento della PA, dell'accessibilità, dell'inclusione, innovazione e coesione sociale, del miglioramento degli stili di vita urbani.

Da qui, la partecipazione della Città a bandi europei e nazionali (utili ad avviare progetti di ricerca, sviluppo tecnologico ed innovazione legati ai temi della "città intelligente") e poi, nel corso del 2013, la strutturazione di un Masterplan (SMILE) che affrontasse il tema *smart city* in chiave strategica, individuando traiettorie di sviluppo, obiettivi e priorità attraverso azioni e progetti chiave, per superare la logica delle sperimentazioni isolate e promuovere modelli e soluzioni replicabili e sostenibili, in grado di innestarsi su piani e politiche in atto, guidando e

---

Di nuovo, dati provinciali. Fonte: Sportello Lavoro Provincia di Torino [http://www.provincia.torino.gov.it/sportello-lavoro/Osservatorio\\_mercato\\_lavoro/presentazione](http://www.provincia.torino.gov.it/sportello-lavoro/Osservatorio_mercato_lavoro/presentazione) e CamCom. A livello di Città, i dati disponibili si fermano al 2009 (osservatorio Lavoro e Formazione <http://www.comune.torino.it/osservatoriolavoro/dati/citta-sintesi/>)

arricchendo l'azione amministrativa e le scelte di governo dell'area metropolitana. Le 45 azioni di cui si compone il Masterplan, organizzate su 4 verticalità (Mobilità, Inclusione, Stili di Vita ed Energia), sono il frutto di riflessioni e analisi condotte dai molti attori territoriali (circa 350) chiamati a costruire una strategia di sviluppo territoriale di medio periodo (assunta poi come documento di programmazione dal Consiglio comunale), guidata dalla Città ma affidata nell'esecuzione ad una pluralità di soggetti.

Strategia che, ovviamente, "costruisce" sulle esperienze e sui progressi maturati grazie alle passate programmazioni per affrontare queste sfide ancora aperte per la Città, sfide che vanno appunto dal tema della sostenibilità ambientale, a quello dello sviluppo economico, dell'accessibilità, dell'innovazione, dell'inclusione e della coesione sociale.

Sulla scorta di quanto sinora fatto, ma anche come evoluzione di questo percorso, coerentemente con il mutato contesto sociale ed economico, tutti questi temi rappresentano aspetti importanti dell'agenda cittadina e trovano spazio anche nel presente PON.

**2) Individuazione delle principali debolezze, fabbisogni e sfide in relazione alle cinque dimensioni di cui all'art. 7 del Regolamento (UE) n. 1301/2013**

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
<p><b>Sfide economiche</b></p>	<p>Città un tempo industriale-manifatturiera, Torino ha saputo, come detto nella sezione precedente, cambiare e rinnovarsi, trasformando la propria identità e investendo in nuovi ruoli (dalla ricerca, alla tecnologia, all'innovazione) e in nuovi settori: alla vocazione manifatturiera si è, infatti, pian piano affiancato un processo di consistente riconversione imprenditoriale che ha visto un forte sviluppo del settore dei servizi, settore nel quale oggi opera più del 60% delle imprese registrate (dal commercio, al turismo, ai servizi per imprese e persone, all'istruzione, alla sanità, ecc.). Ed è proprio nel settore dei servizi che sono impiegati i due terzi degli occupati, mentre solo un quarto lavora nell'industria.</p> <p>Quarta realtà italiana per numero di imprese, il territorio torinese ha comunque risentito della crisi e, nel 2013, ha registrato il peggiore tasso di crescita imprenditoriale degli ultimi di 10 anni.</p> <p>Per quanto concerne l'andamento delle imprese torinesi nei vari settori di attività economica, reggono e registrano un andamento positivo le attività operanti nei servizi, sia servizi orientati alle imprese (ambito nel quale, nel 2013, operava il 24,7% delle imprese, con un +0,3% rispetto al 2012) che imprese operanti nella sanità, istruzione ed altri servizi pubblici sociali e personali (nel quale, al 2013, era attivo il 6,3% delle imprese, +0,6% rispetto al 2012) nonché quelle del settore alberghiero e della ristorazione (che vede una presenza del 6,6% delle imprese, con un +0,7% rispetto all'anno precedente). Continuano a dimostrare invece una certa sofferenza i settori del commercio (dove si concentra circa il 25% delle imprese, -1,0% rispetto al 2012), delle costruzioni (15,9% delle imprese nel 2013, -2,4% rispetto all'anno precedente), dell'industria manifatturiera (9,9% delle imprese, -2,5% rispetto al 2012). Queste variazioni sostanzialmente rispecchiano l'andamento già registrato durante il 2012, a testimonianza del perdurare delle difficoltà economiche e finanziarie nei settori più toccati dalla crisi che ha colpito l'Italia intera.</p> <p>I dati citati sono riferiti al territorio provinciale, territorio di principale riferimento statistico. Volendo fare un focus su Torino, si può comunque dire che l'andamento registrato si allinea sostanzialmente a quello sopradescritto, che nella Città si concentra la più gran parte delle imprese registrate (quasi la metà, ovvero 110.552 imprese, e cioè il 47,8% del totale), che nel 2013 si è avuta una certa tendenza al "consolidamento", ovvero un basso tasso di natalità (6,6%) e basso tasso di mortalità (6,7%). Proprio nella Città, poi, l'imprenditoria che opera nei servizi ha un peso particolarmente rilevante, con una presenza superiore rispetto al dato provinciale sia per i servizi alla persona che alle imprese.</p> <p>Il 24% delle imprese registrate sono "femminili", valore in linea con il dato piemontese e leggermente superiore a quello italiano (23,6%). Esse sono principalmente operanti nel settore del commercio (30% circa), dei servizi alle imprese (25% circa) e dei servizi pubblici sociali e personali (12%).</p> <p>Le imprese straniere, invece, rappresentano il 9,8% del totale (dato più alto della media italiana, dove si attesta all'8,2%) e sono prevalentemente concentrate nel settore delle costruzioni (35%) e del commercio (31%).</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>Quanto all'impresitoria giovanile (under 35), il loro tasso di crescita nel 2013 è stato dell'8,12%, leggermente inferiore a quello del 2012 (+8,9%) ma comunque fortemente positivo. Torino rappresenta la quarta realtà italiana per numero di imprese giovanili, dopo le province di Roma, Milano e Napoli.</p> <p>Sul fronte occupazionale, il tasso di disoccupazione (registrato su scala provinciale) è costantemente aumentato negli ultimi anni e, nel 2013, si attestava all'11,4%, maggiore rispetto al triennio precedente (nel 2012, 9,8%; nel 2011, 9,4%; nel 2010, 8,3%) e più del doppio rispetto al 2008 (4,7%). Il tasso di disoccupazione giovanile, nel 2013, registrava un valore pari al 46,4% (soltanto l'anno prima, era al 33,4%).</p> <p>Alla luce della situazione fotografata, le debolezze maggiori risultano il trend negativo registrato nel 2013 quanto al tasso di natimortalità delle imprese torinesi, il peggiore degli ultimi 10 anni, il che prova che gli effetti della crisi sono ancora in corso e determinano una certa difficoltà a garantire la vitalità dell'impresa. Altro dato negativo è quello riguardante la disoccupazione, con il valore particolarmente preoccupante di quella giovanile.</p> <p>La rivitalizzazione del tessuto economico, in gran parte sostenuto da aziende con meno di 50 addetti (in Italia il 64,3% di nuovi assunti ha trovato lavoro nelle piccole imprese), e l'occupazione, specie giovanile, si pongono dunque come le due sfide più pressanti, da affrontarsi puntando su quelli che sono i trend positivi del territorio. Fra questi, le buone <i>performances</i> di alcuni ambiti del settore servizi, ivi compresi quelli alla persona, il cui crescente soddisfacimento tramite "privati" denota anche una parallelamente crescente difficoltà del pubblico di rispondere a tale domanda. Non va dimenticato che l'ambito "servizi" è quello che negli ultimi anni ha assicurato le maggiori opportunità di impiego, quindi - anche per questa sua capacità in termini di occupabilità - va valorizzato, sostenuto, rafforzato creando dinamiche positive per l'insediamento di nuove e solide imprese e per il mantenimento di quelle esistenti. Altro <i>asset</i> su cui puntare è la positiva "voglia" di imprenditorialità degli under35, anche come risposta alla forte disoccupazione giovanile.</p> <p>Altro importante elemento chiave da sfruttare per rispondere alla sfida economico-occupazionale del tessuto torinese è rappresentato da alcune eccellenze del territorio riconosciute e solide, attorno alle quali la Regione Piemonte ha peraltro voluto costituire i Poli di Innovazione (che raggruppano "start-up" innovatrici, piccole e medie imprese, grandi imprese, organismi di ricerca che operano sotto la guida di un Soggetto gestore). Nel torinese, i Poli di Innovazione che sfruttano evidenti vocazioni locali sono 3, e fra questi compaiono il Polo ICT e quello nell'ambito del green/clean-Tech. Essi operano in ambiti economici che si caratterizzano come importanti <i>driver</i> di sviluppo locali da capitalizzare e valorizzare e che potrebbero ulteriormente crescere e svilupparsi negli anni a venire, traendo impulsi positivi dalla strategia di sviluppo territoriale in un'ottica di Smart City (strategia per la quale "innovazione" e "sostenibilità" rappresentano ovviamente due elementi basilari, ricompresi anche nel PON Metro Torino).</p> <p>Con particolare riferimento alla sfera dell'innovazione legata all'ICT ed alla PA, un interessante spunto che può agevolare in qualche misura lo sviluppo economico locale è quello che riguarda la sfida amministrativa verso una "burocrazia zero": si tratta, anche grazie a strumenti ICT di innovazione tecnologica, di modernizzare e "deburocratizzare" la PA, offrendo nuovi servizi e migliore/maggiore accesso ai dati e, parimenti, trasformando, velocizzando e facilitando il rapporto tra la PA medesima e cittadini e imprese, creando,</p>



Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>per questa via, ulteriori occasioni di sviluppo economico a livello locale. Minore e più rapida burocrazia nei rapporti con la PA, infatti, significa ambiente “<i>business friendly</i>” per il clima di impresa grazie a – per esempio – un più agevole e rapido accesso a servizi, strumenti più trasparenti, semplificazioni procedurali, riduzioni, anche drastiche, di ridondanze procedurali. Inoltre, il rinnovo della PA in tal senso può agire come leva per le imprese locali nella (co)produzione di applicativi innovativi. Infine, quanto ai dati della PA e alla loro pubblicizzazione, l’interesse è duplice: c’è sicuramente la questione “trasparenza della PA”, ma rilevante è anche il fatto che tali dati, se messi adeguatamente a disposizione, possono essere considerati come materia grezza per i soggetti privati i quali, partendo da essi, possono sviluppare autonomamente servizi commerciali, con conseguenti effetti benefici sul sistema economico (tema degli Opendata).</p>
<p><b>Sfide ambientali</b></p>	<p>Il processo di trasformazione economica di cui Torino è stata protagonista nel corso dell’ultimo trentennio ha dato luogo ad un decentramento produttivo, iniziato a partire dalla metà degli anni ’70, il quale ha creato imponenti vuoti urbani caratterizzati da progressivo degrado e che ha interessato, in particolar modo, le aree poste lungo l’asse ferroviario (la cosiddetta “Spina”) che attraversa la Città da nord a sud in posizione quasi baricentrica, dove, a partire dall’inizio del Novecento, erano stati localizzati i maggiori stabilimenti industriali, via via inglobati dall’espansione urbano-residenziale. Il rinnovo urbano avviato negli anni ’90 e la trasformazione urbanistica che ne è conseguita hanno coinvolto profondamente il sistema infrastrutturale, il trasporto ferroviario, la viabilità principale, la riconversione dei grandi bacini industriali abbandonati, le periferie e i quartieri operai con un significativo coinvolgimento degli abitanti. Sono così state riqualificate molte aree lungo l’asse della Spina centrale con un’importante azione di ricucitura e riaggiungimento del territorio e si è proceduto alla rifunzionalizzazione di grandi aree industriali dismesse, ma il tema dei “vuoti urbani” rimane tuttora una questione molto viva dell’ambiente urbano torinese e il processo di recupero dei medesimi è ancora in corso, con grandi trasformazioni urbanistiche (tra le più impegnative, quella della Variante 200 nello strategico quadrante nord-est della città) e piani integrati di sviluppo fisico, economico e sociale del territorio e delle aree più degradate, in un’ottica di sostenibilità sociale e ambientale, rivitalizzazione, riorganizzazione funzionale con nuovi servizi per la collettività e contenimento nel consumo dei suoli.</p> <p>Sempre sul fronte ambientale, altro tema importante è quello del verde urbano: con i suoi circa 21.300.000 di mq di aree verdi pubbliche, Torino è la metropoli italiana con uno dei più alti standard urbanistici di superficie verde per abitante (23,62 mq/ab.) ed ha mostrato, negli ultimi 10 anni, un’apprezzabile attenzione verso tale tematica. Nel Comune di Torino, infatti, si è registrato un aumento del 32% di aree verdi tra il 2000 e il 2011. Benché le classifiche e le statistiche mostrino una città da sempre attenta verso il verde pubblico, esistono tutt’oggi situazioni in cui sussiste una non omogenea distribuzione degli spazi verdi tra i quartieri ed è una sfida ambientale tuttora presente quella di colmare tale “gap”, perché un’area attrezzata, un’area verde rappresentano non solo “piccoli polmoni verdi” di quartiere ma anche un punto di aggregazione per i cittadini, uno spazio gioco per i bambini, un luogo di sosta, tutte funzioni particolarmente</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>importanti in un ambiente urbano.</p> <p>Altra sfida “ambientale” è quella che riguarda i rifiuti<sup>5</sup>: nel torinese la produzione di rifiuti pro-capite è diminuita negli anni e continua ad aumentare la raccolta differenziata, che a Torino-Città si aggira attorno al 42% (era al 24% nel 2002), piazzando il capoluogo piemontese al primo posto tra le metropoli italiane più virtuose. Nei quartieri dove la Città ha attivato forme di raccolta "Porta a Porta" si sfiora e talvolta supera il 65% di raccolta differenziata e anche nei comuni dell'area metropolitana torinese i livelli di raccolta differenziata risultano generalmente molto buoni. La volontà dell'Amministrazione è quella di proseguire tale percorso e migliorarlo mediante azioni e strategie mirate, perché – come evidente in altre realtà nel mondo – l'aumento delle percentuali di raccolta differenziata e recupero/valorizzazione dei rifiuti urbani costituiscono un'opportunità di crescita sia per la Città, che beneficia di una riduzione delle tasse collegate sia, nel complesso, per l'ambiente, che vede fortemente ridotte le emissioni di inquinanti.</p>
<p><b>Sfide climatiche</b></p>	<p>In ambito climatico, la sfida più pressante del territorio metropolitano torinese è sicuramente quella volta ad abbattere le emissioni di CO2 e, conseguentemente, a ridurre i livelli di inquinamento atmosferico e le emissioni climalteranti che contribuiscono al fenomeno dell'effetto serra.</p> <p>Nonostante il trend discendente degli ultimi anni, l'area torinese si caratterizza infatti per un elevato quantitativo di emissioni di anidride carbonica rilasciate in atmosfera, in parte, come detto, per la forte antropizzazione e industrializzazione del territorio e in parte per la sua conformazione geografica e per le condizioni climatiche, poco favorevoli alla dispersione delle emissioni e al ricircolo dell'aria. Tutti questi elementi contribuiscono a rendere Torino una delle città italiane con il più alto tasso di inquinamento atmosferico, con conseguente elevato quantitativo di emissioni di anidride carbonica per le quali si rendono assolutamente necessarie azioni volte ad una maggiore sostenibilità ed efficienza energetica e ambientale.</p> <p>Tra i principali responsabili di emissioni, oltre al settore industriale, figurano i forti consumi energetici legati agli edifici (municipali, residenziali, terziari, cui si aggiunge il sistema di illuminazione pubblica) e i trasporti. Il PON proposto dalla Città di Torino va ad agire su alcune delle suddette categorie, con azioni mirate volte a migliorare la sostenibilità energetica degli edifici comunali (responsabili, secondo l'ultimo inventario disponibile, quello del PAES “Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile” di Torino del 2005, di un valore di emissioni di CO2 pari a 70.000 ton/anno) ed a favorire una mobilità intelligente e a basse emissioni (i trasporti erano responsabili, sempre sulla <i>baseline</i> del 2005 del PAES, di 770.000 ton/anno di emissioni di CO2).</p> <p>Tali interventi sono in linea con le azioni previste dal più vasto Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile in materia di riduzione delle emissioni imputabili al Settore Municipale (PAES Linea 1.1) nonché con quelle in materia di ammodernamento della flotta di veicoli per il trasporto pubblico (PAES azione 3.3), razionalizzazione del sistema di trasporto privato e incremento dell'accesso ai trasporti pubblici (PAES azione 3.4), incremento della mobilità ciclabile (PAES azione 3.5). Va ricordato che il principale riferimento per l'individuazione della strategia che la Città di Torino mette in campo per</p>

5

Rapporto Rota 2013 - Ambiente; Newsletter “Rifiuti Oggi” di Ecosportello/Legambiente, 2013; Dati Città di Torino/Ambiente 2013.

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>la qualità e l'efficienza nel Settore dei Trasporti è il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), da cui sono estrapolate le azioni del PAES che riguardano tale settore. Tra gli obiettivi del PUMS, infatti, figura la volontà di una maggiore sostenibilità ambientale, che passa necessariamente per una riduzione delle CO2 derivanti dalla mobilità urbana (anche tramite la promozione di forme di mobilità sostenibile, di mobilità ciclopedonale, di strategie per diminuire gli spostamenti con mezzi privati motorizzati, di potenziamento dell'infomobilità, di una migliore gestione della logistica), in perfetta coerenza con quanto identificato nel PON Torino.</p> <p>Le linee di intervento proposte in questo Piano per la riduzione della CO2 proseguono, inoltre, una strada già avviata dal Comune di Torino con interventi a valere sui fondi della precedente programmazione: dai fondi strutturali per il risanamento energetico delle scuole, ai FSC per l'avvio di un primo sviluppo dell'Energy Management, a fondi europei a gestione diretta per attivare soluzioni volte al miglioramento delle <i>performance</i> energetiche degli edifici e per studiare e avviare appalti di innovazione nel medesimo ambito. Giova inoltre ricordare lo specifico progetto "Smart School" promosso dalla Città nell'ambito della pianificazione <i>Smart City</i>, che prevede azioni integrate sugli edifici, sulla mobilità scolastica, sul tema del cibo connesso ad un modello di ristorazione scolastica eco-innovativa nonché sull'uso delle tecnologie ICT – ivi compresi progetti educativi sui temi della sostenibilità: azioni queste di particolare impatto in quanto in grado di coinvolgere una comunità ampia e recettiva (circa 71.000 utenti in età 0-13, a cui si aggiungono corpo docente, altri addetti e le famiglie per un complesso di circa 250.000 cittadini).</p> <p>Lo stesso dicasi per l'ambito mobilità, dove fondi europei e nazionali (Fondi Elisa) sono stati usati per sviluppi in ambito ITS/Infomobilità, per una logistica più smart, per una mobilità più sostenibile. Le azioni proposte nel PON, poi, sono sinergiche e complementari a quelle in attuazione (soprattutto con riferimento all'illuminazione pubblica a più alta efficienza) attraverso nuove forme di partnership con le aziende secondo modelli di Finanziamento Tramite Terzi che si vanno consolidando nell'esperienza della PA italiana nonché alla più vasta strategia di Smart City delineata nel Piano SMILE e che guiderà il percorso verso la Città intelligente fino al 2020.</p> <p>Le azioni identificate nel PON per affrontare la sfida "climatica" si incardinano, dunque, in Piani e Strategie più ampie, delle quali rappresentano comunque un tassello importante nella prosecuzione di un processo che condurrà la Città e l'area metropolitana a ridurre fortemente le emissioni di CO2 entro il 2020.</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
<p><b>Sfide demografiche</b></p>	<p>L'andamento della struttura sociodemografica di Torino, in linea con quanto rilevato a livello nazionale, è interessata da un costante aumento della popolazione anziana: su una popolazione di circa 905.000 abitanti, la popolazione ultrasessantenne è pari al 30% circa (gli ultrasessantacinquenni sono il 24,9% della popolazione totale). L'indice di vecchiaia della popolazione torinese è pari a 200,5 con un indice di dipendenza dei medesimi pari a 39,7.</p> <p>Inoltre, ci troviamo di fronte ad una dimensione delle relazioni familiari che indicano una forte presenza di persone sole (il 42% dei nuclei familiari risultano composti di un'unica persona, che nel 24% dei casi è una donna); il 24% dei nuclei composti di almeno 3 persone, poi, risulta interessato da un problema di doppio carico assistenziale (genitore anziano e figlio minore); il 12% dei nuclei, infine, è monogenitoriale.</p> <p>A tutto ciò, va aggiunta la bassa componente dei giovani (20%) che hanno un indice di dipendenza pari al 19,8, e il basso tasso di natalità, che negli anni passati era bilanciato da una maggiore natalità dei cittadini stranieri, oggi comunque anch'essa in diminuzione. Proprio a tale proposito, infatti, si nota un cambiamento dei comportamenti riproduttivi delle famiglie straniere (possibile segnale della crisi in atto) i quali, dopo quasi quindici anni di crescita costante, hanno registrato una diminuzione progressiva del numero delle nascite (-8% tra il 2008 e 2012).</p>
<p><b>Sfide sociali</b></p>	<p>La portata della crisi che attraversa il nostro Paese, la sua durata e la necessità di contenere le tensioni sociali derivanti dall'impoverimento generale della popolazione, dall'allargamento di sacche di disoccupazione, con conseguente aumento vertiginoso degli sfratti per morosità, dalla presenza sul territorio cittadino di soggetti in condizione di marginalità estrema rappresentano le maggiori sfide per le Politiche di Welfare della nostra Città, soprattutto in considerazione delle risorse pubbliche sempre più scarse a fronte dei bisogni crescenti determinati dalla riduzione dei redditi disponibili in capo alla popolazione.</p> <p>Basti dire che a Torino, quarta città italiana con circa 905.000 residenti (di cui più del 15% stranieri), il tasso di disoccupazione giovanile supera il 45%, nel 2013 gli utenti amministrativi del CPI di Torino sono stati quasi 25.000 (24.573) e, sempre nel 2013, sono stati circa 4.000 gli sfratti per morosità incolpevole. La sostenibilità del sistema torinese, che vive già da prima della crisi del 2008 un periodo di stagnazione economica, è messa a durissima prova da fattori nuovi, di carattere socio-economico, il cui effetto si avverte pesantemente sia nell'impatto di richieste e bisogni emergenti e primari legati alla sopravvivenza, sia nell'aumento di aggressività talvolta accompagnata da disperazione che si registra sia ai servizi sociali centrali e di territorio che all'assessorato alla casa.</p> <p>Rapportando alla popolazione residente nella Città le percentuali di incidenza della povertà assoluta definite da ISTAT per gli anni 2008 e 2013, emerge che – in quel quinquennio – le famiglie torinesi stimate in condizioni di povertà assoluta sono aumentate di oltre l'80% (incremento di 11.543 nuclei familiari in condizioni di povertà assoluta); quanto ai singoli (e non ai nuclei familiari), la stima delle persone residenti in Torino in condizioni di povertà assoluta è più che raddoppiata, con un incremento di 36.996 persone, pari ad un incremento percentuale del 127%.</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni					
	Anno 2008			Anno 2013		
	Totale popolazione	Incidenza Povertà assoluta	Tot. Popolazione Povertà assoluta	Totale popolazione	Incidenza Povertà assoluta	Tot. Popolazione Povertà assoluta
Nuclei familiari	442.277	3.2%	14.153	450.802	5.7%	25.696
Persone	909.345	3.2%	29.099	905.414	7.3%	66.095

Fonte dati popolazione residente: Ufficio Statistico Città di Torino.

A fronte di un forte aumento delle domande di assistenza rivolte ai Servizi sociali e riconducibili alle difficoltà apportate dalla crisi economica ed occupazionale, la Città ha visto una riduzione dell'80% in valore reale dei trasferimenti per l'assistenza sociale dai livelli nazionale e regionale. Si conferma il trend di aumento annuo del numero dei beneficiari di contributi di assistenza economica e della relativa spesa (circa + 10% annuo) che ha caratterizzato gli ultimi anni, e si registra un ulteriore incremento in particolare per quanto concerne il sostegno economico a favore di nuclei costituiti da cittadini in età lavorativa e dai loro familiari: il numero di cittadini che hanno usufruito del contributo di reddito di inserimento, misura di sostegno al reddito rivolta alle persone abili al lavoro, è cresciuto di oltre un terzo nel corso dell'anno 2013, passando da 1826 beneficiari nell'anno 2012 a 2519 beneficiari nell'anno 2013, con un investimento complessivo di circa 5,8 milioni di Euro. Anche rispetto alle spese finalizzate al mantenimento dell'abitazione (contributi finalizzati direttamente a sostenere le spese per l'affitto, le utenze, l'attivazione di contratto in caso di assegnazione di alloggio di edilizia sociale, le spese condominiali) si registra un aumento in particolare per quanto concerne i contributi economici rivolti a cittadini in condizione di mancanza di lavoro. La crisi economica, la precarietà del lavoro, la perdita di potere d'acquisto dei redditi, hanno sostanzialmente determinato un disagio abitativo le cui connotazioni sono molto diverse da quelle degli anni passati. Oggi la casa è un problema anche per una crescente fascia di popolazione che non ha i requisiti per accedere all'edilizia sociale ma incontra crescenti difficoltà a pagare l'affitto a causa della perdita del lavoro. A Torino nel 2013 sono stati circa 4.100 i procedimenti di sfratto avviati, di cui la quasi totalità (4.000) per morosità incolpevole.

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>Nel 2008 gli sfratti erano stati 2.490 di cui 2.250 per morosità incolpevole. Inoltre, le domande degli aventi diritto (si ricorda che il 40% di questi sono nuclei familiari stranieri, in rapporto al 15% circa di popolazione straniera residente a Torino) pervenute per l'ottenimento della casa popolare sono state circa di 12.000, mentre la disponibilità di alloggi popolari non supera annualmente le 500 unità abitative (per lo più di piccole dimensioni).</p> <p>Infine, la presenza di stranieri non comunitari in condizione di marginalità estrema (quale effetto delle varie e note emergenze sbarchi ma anche di un indice di disoccupazione che colpisce in modo decisamente superiore gli stranieri) si riverbera in una crescente presenza di richieste di stranieri in vari servizi della città (fino all'80% in alcuni servizi di bassa soglia) e appesantisce la possibilità di garantire un'efficacia ottimale in tali servizi alle molte persone oggi senza fissa dimora, tanto che nel 2014 per la prima volta si sono registrate liste d'attesa nei dormitori pubblici nel mese di agosto. Inoltre, in un contesto di continua emergenza, a fronte dei costanti e crescenti sbarchi sulle coste nel Sud Italia, c'è oggi una situazione molto difficile e complessa a causa delle mancate gestioni del passaggio fra le fasi di accoglienza e le fasi successive di profughi titolari di protezione umanitaria. In particolare, gli esiti della cosiddetta "Emergenza Nord Africa" (ENA) hanno lasciato irrisolti i nodi problematici dell'integrazione e dell'autonomia sociale di diverse centinaia di persone che, ancorché ricoverate in diversi comuni della Regione, terminata l'accoglienza nel circuito ENA senza aver definito un percorso di autonomia, si sono poi riversate verso il polo di naturale attrazione generato dalle potenziali risorse dell'area metropolitana determinando situazioni di grave degrado arrivate fino all'occupazione abusiva di interi immobili. Tutto ciò comporta un alto rischio di marginalizzazione sia legale che sociale di coloro che per ragioni economiche o di nazionalità si trovano in condizioni di grave emergenza abitativa derivante da condizioni di povertà estrema e genera vere e proprie situazioni di degrado che incidono sulla sicurezza e sulla legalità nella Città.</p> <p>In ultimo, il tema della presenza della popolazione ROM sia nelle 4 aree-sosta autorizzate dalla Città di Torino (900 persone prevalentemente Rom provenienti dalla ex-Jugoslavia e dalla Romania ed in misura inferiore Sinti piemontesi) che nella decina di insediamenti spontanei (circa 2000 persone Rom stanziali). In particolare, negli insediamenti abusivi (totalmente autoregolati e autoprodotti, dove la certezza dei diritti spesso viene meno ad opera di pochi), alla marginalità territoriale si aggiunge una marginalità sociale e culturale: la carenza di condizioni minime di igiene e sicurezza che contraddistingue l'ambiente di vita di numerosi nuclei familiari, determina situazioni a "rischio umanitario" in particolare per le fasce più deboli rappresentate dai bambini (sono il 50 % circa), dagli anziani, dalle donne gravide e da coloro che sono ammalati o portatori di disabilità.</p> <p>Lo sviluppo di attività marginali, rendono oggi la situazione particolarmente problematica non solo per le difficoltà legate ad una difficile convivenza in zone particolarmente urbanizzate, ma anche per i risvolti di sicurezza urbana e allarme sociale derivante dalla crisi economica per cui nelle periferie di Torino, ormai, l'eventualità di una guerra tra poveri appare sempre meno remota.</p> <p>Il quadro sopra delineato dà la misura di come ci misuriamo a livello locale con dinamiche economiche, sociali, demografiche che hanno carattere nazionale ed europeo e rende</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	evidente che la risposta a queste problematiche non può dipendere esclusivamente dalle potenzialità endogene di una società locale.

### 3) Strategia di sviluppo urbano da realizzare con orizzonte al 2020 e contributo del PON METRO

#### 3.a Elementi di unitarietà della strategia

Come accennato, Torino ha vissuto negli ultimi decenni una profonda trasformazione che ha portato ad una nuova programmazione urbanistica per la riqualificazione di grandi aree territoriali, ad un recupero del patrimonio artistico e architettonico, al rilancio di iniziative culturali, alla valorizzazione, rafforzamento ed incremento del settore dei servizi e di quello finanziario, al potenziamento del polo universitario. Tutti elementi che hanno modificato profondamente il comune sentire nei confronti di Torino, che da città a valenza preponderantemente industriale è riuscita ad aprirsi ad altre vocazioni, migliorando in termini di dinamismo e attrattività.

Certo, molte sfide restano aperte: si tratta di sfide ambientali, economiche e demografico-sociali, comuni anche a molte altre Città e, per certi aspetti, acuite dalla crisi che ha attraversato il tessuto economico-sociale nell'ultimo quinquennio. Tali sfide, descritte nella sezione precedente, necessitano, per poter essere affrontate, di un approccio multisettoriale ma coordinato e organizzato secondo una strategia unica, che risponda all'obiettivo di una crescita che sia intelligente, sostenibile e inclusiva, secondo quello che è sostanzialmente il paradigma della Strategia Europa 2020. Il tutto sfruttando quelli che sono gli *asset* territoriali locali e le potenzialità dell'“ambiente urbano”, motore dell'economia e centro attrattivo di investimenti, persone, competenze, idee.

Tale strategia “unica” è evidente nei documenti programmatici pluriennali locali.

Le “*Linee programmatiche del Sindaco (2011-2016) per il Governo della Città*” citano, infatti, tra le sfide cui la Città deve rispondere, innanzitutto quella di rimettere in moto crescita e lavoro, sfida per la quale si afferma che l'Ente deve concorrere con le proprie politiche a promuovere crescita e occupazione, ove possibile di concerto ed intesa con attori chiave e stakeholder locali, quali le università, le imprese, i soggetti economici e sociali. Per farlo, gli sforzi e le politiche devono essere indirizzati alla creazione di condizioni di attrattività di capitali e investimenti, alla promozione – appunto – di rapporti di collaborazione “con” e “tra” Università e sistema delle imprese (per spronare alla specializzazione delle stesse e all'attrazione di investimenti nella ricerca, nell'innovazione, nella specializzazione tecnologica), all'attivazione di programmi a favore dell'internazionalizzazione di queste ultime, ma anche di orientamento e accompagnamento al lavoro, di formazione e riqualificazione professionale, di sostegno e promozione dell'imprenditoria individuale e sociale, di inserimento al lavoro delle persone svantaggiate.

Altro grande tema trattato è quello dell'innovazione, visto come trasversale a molti settori e in grado di riorientare le produzioni, il lavoro, i profili professionali, i servizi, l'ambiente, l'energia, l'assetto urbano della città, il welfare. Innovazione che, secondo le linee-guida delineate nel documento programmatico, passa anche dalla strutturazione di una forte strategia di Città intelligente (strategia che è stata poi definita e ha preso corpo nel già citato **Masterplan SMILE – Smart Mobility Inclusion Life&Health and Energy**), dallo stimolo alle attività di ricerca ed alle sperimentazioni (anche quelle derivanti dalla partecipazione ai progetti europei di ricerca, sviluppo, competitività), dall'utilizzo degli appalti pubblici come leva all'innovazione medesima, dallo sfruttamento, infine, delle potenzialità dell'ICT per rendere Torino sempre più “digitale”, innovando la PA medesima ed incrementando i servizi di E-GOV e quelli on-line per i cittadini



nell'ottica della trasparenza, della partecipazione e della maggiore efficienza ed accelerando la dematerializzazione della macchina amministrativa.

L'innovazione e l'utilizzo delle nuove tecnologie come strumento abilitante per ottenere, da un lato, trasparenza, efficienza ed efficacia dei processi amministrativi interni e per promuovere e offrire ai cittadini, dall'altro, servizi d'eccellenza on-line, in grado di velocizzare le pratiche ma anche di favorire interattività, socialità e condivisione delle informazioni, sono oggetto anche del **Piano E-Gov della Città**, che mira a porsi come tassello fondamentale per la definizione di una *Local Digital Agenda*, identificando politiche, progetti e azioni da mettere in campo in tale ambito.

Sempre in linea con la più ampia strategia di Europa 2020, altra grande sfida identificata nelle *Linee Programmatiche* è quella della sostenibilità e compatibilità ambientale, che passa dalla definizione e attuazione di politiche e interventi a favore della mobilità sostenibile di merci e persone – sfida che è oggetto di un piano specifico, il **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, PUMS** – alla definizione e attuazione di politiche e interventi volti a stimolare la riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato (che, insieme alla mobilità, rappresenta una delle principali cause di emissioni di CO2), l'estensione e potenziamento della rete di teleriscaldamento, l'efficientamento nell'illuminazione pubblica e semaforica, la raccolta differenziata, la promozione sul territorio cittadino, a partire dalle scuole, di un programma di educazione culturale al rispetto dell'ambiente, alla riduzione dei rifiuti, al risparmio energetico, alla mobilità intelligente e sostenibile.

Molti di questi temi sono specificati nel **TAPE "Turin Action Plan for Energy"**, documento strategico che individua una serie di azioni-chiave per ridurre, entro il 2020, le emissioni di CO2 sul territorio comunale del 40%.

Altre sfide, infine, che le *Linee Programmatiche* evidenziano sono quelle sociali e demografiche, identificate nel crescente numero di anziani che vivono in città (e per i quali si rendono necessarie politiche di servizi, anche assistenziali, dedicate e politiche di invecchiamento attivo) e di immigrati (imprescindibile, dunque, la definizione e aggiornamento di politiche per l'integrazione dei residenti stranieri e delle loro comunità. Fra l'altro, su questo tema, si sottolinea la necessità di attuazione del "Protocollo Nomadi", concordato con il Ministero degli Interni, Regione, Provincia ed Enti Locali, per assicurare alle popolazioni Rom i diritti riconosciuti dalle leggi e dalle Convenzioni internazionali). Si sottolinea poi la necessità di programmi di contrasto alla marginalità ed alla povertà, ivi compresa la promozione di attività aggregative di quartiere (sportive, musicali, culturali) e il supporto ai programmi di riqualificazione delle periferie, aree che più di altre soffrono di queste di queste criticità.

Sempre a livello demografico-sociale, un'altra sfida è rappresentata dai "giovani", per i quali – dato anche il forte indice di disoccupazione giovanile registrato a livello cittadino – si rende necessaria un'attenzione particolare ed azioni di accompagnamento all'accesso al mercato del lavoro, anche attraverso il sostegno all'avvio di attività imprenditoriali e professionali ed alla promozione della creatività giovanile.

Sulle tematiche sociali e sulla modificazione nella domanda di servizi alla persona (cui il settore pubblico incontra sempre più difficoltà a rispondere efficacemente), la Città intende agire anche mediante la strategia **Torino Social Innovation**, un set di strategie e strumenti per sostenere la nascita di imprese di giovani, capaci di rispondere a bisogni sociali emergenti in campi diversi (dall'educazione al lavoro, dalla mobilità alla qualità della vita, dalla salute all'inclusione sociale) e trasformare idee innovative in servizi, prodotti, soluzioni che sappiano creare al tempo stesso valore economico e valore sociale per il territorio e la comunità.

Tornando alle Linee Programmatiche, non manca il tema della "casa", con un'attenzione al sostegno alla locazione attraverso il potenziamento dell'immobiliare sociale comunale. Locare,

alle politiche di ERP, anche in contesti di trasformazione urbana e nell'ottica della *mixité* sociale, al rafforzamento dell'Osservatorio sulla condizione abitativa a Torino, all'attuazione del Piano comunale per il social-housing, all'individuazione di soluzioni più idonee ai bisogni abitativi.

In linea con il quadro descritto, anche il **Terzo Piano Strategico della Città, il Piano "Torino Metropoli 2025"**, individua come sfida nodale quella afferente lo sviluppo economico del territorio, il rinvigorismento dell'imprenditorialità e della produttività: il Piano, infatti, nasce proprio per dare una risposta locale a tale sfida, partendo dalla diagnosi delle conseguenze della crisi sulla situazione socio-economica in cui l'area torinese si trova, ma volendo anche sfruttare gli asset e le opportunità di cui il sistema è ricco nonché coinvolgere gli attori privati locali e il mondo della ricerca, dell'Università e della formazione per garantire le migliori condizioni di creazione di capitale umano qualificato e di innovazione.

Quanto ai temi dell'inclusione e della sostenibilità ambientale, essi sono considerati obiettivi primari alla missione del Terzo Piano Strategico e sono stati trattati in modo trasversale a ogni obiettivo e azione proposta. In particolare, nel Piano, l'inclusione sociale viene integrata interamente nella grande sfida di far ripartire il motore economico dell'area metropolitana, creando le basi per un sistema in grado di dare opportunità e sostegno a tutte le fasce sociali. I temi dell'inclusione sociale richiedono anche di continuare ad attivare il mondo del business e dell'economia sociale, in un'ottica di profondo rinnovamento e innovazione del sistema (anche del welfare), che sia equo ma anche finanziariamente sostenibile.

Ed è sulla base di queste sfide che il Piano individua strategicità e progetti su cui agire, progetti che vanno appunto dalla sostenibilità economica (in un'ottica di valorizzazione territorio, delle sue eccellenze, di attrazione d'investimenti, di snellimento, informatizzazione e accelerazione della burocrazia locale e valorizzazione del patrimonio informativo pubblico, di qualificazione del capitale umano, valorizzazione delle competenze, stimolo all'imprenditorialità) a quella ambientale (anche su scala metropolitana, attraverso la diffusione della sperimentazione dei Piani d'azione per l'energia sostenibile a tutti i Comuni dell'area metropolitana e il coordinamento degli obiettivi, allo scopo di migliorare le prestazioni energetiche degli edifici e degli impianti, favorire la mobilità sostenibile, l'efficientamento della rete di illuminazione pubblica e la riqualificazione dello spazio collettivo).

Il PON si innesta in maniera assolutamente coerente nel quadro delineato e gli interventi proposti nell'ambito di tale Piano rispondono, dunque, ad una strategia più ampia e di lungo periodo.

La proposta strategica del Comune di Torino nell'ambito del PON Città è centrata, in particolare, su due macro-istanze:

- a) Dare forma alla "*Smart City*", promuovendo la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO2 attraverso interventi integrati in materia di efficienza energetica sul patrimonio pubblico (con un focus sugli edifici scolastici) e di mobilità sostenibile (mobilità lenta e ITS); migliorare il sistema PA ed i servizi erogati dalla stessa a cittadini e imprese attraverso un più ampio ricorso alle tecnologie ICT.
- b) miglioramento dell'accessibilità e dell'inclusione sociale con strategie d'azione finalizzate, da un lato, ad intervenire in aree di forte marginalità (emergenza abitativa e inclusione di fasce deboli della popolazione, ivi inclusi ROM e senza dimora, con interventi complementari di tipo hard – edilizi – e soft - servizi); dall'altro, a rispondere in maniera innovativa alle nuove sfide sociali e territoriali con interventi volti a: in primo luogo, fornire nuovi strumenti e tecniche collaborative per la ricerca di nuove soluzioni e modelli gestionali da applicare in ambito locale con riferimento alla gestione di

spazi/strutture/immobili della città in quartieri ad elevata criticità nonché all'erogazione dei servizi per la collettività; in secondo luogo, supportare la nascita e sviluppo di imprese che sappiano generare impatti territoriali positivi dal punto di vista sociale, culturale, ambientale, occupazionale in aree urbane ad elevata problematicità.

Risulta utile specificare che gli interventi proposti nell'ambito del PON Città per Torino sono stati individuati in ragione della loro capacità di produrre impatti significativi sul territorio cittadino e, ove ne ricorrano i presupposti, sul territorio più vasto dell'area metropolitana.

Inoltre, nell'ottica di testare il concetto dello del "quartiere intelligente" invocato a livello europeo, si opererà parallelamente, individuando sub-zone territoriali coerenti nell'ambito delle quali testare investimenti integrati in ambiti settoriali diversi, fra cui efficienza energetica, mobilità sostenibile e ICT sviluppo di pratiche di economia sociale/rafforzamento di servizi di prossimità.

Dal punto di vista metodologico trasversale, gli interventi saranno improntati a criteri di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. L'innovazione sarà perseguita anche con riferimento ai modelli di realizzazione delle operazioni con riferimento allo snellimento dei processi amministrativi, all'utilizzo strategico degli appalti pubblici nonché allo studio della replicabilità degli interventi di efficienza energetica tramite modelli di finanziamento innovativi – fra cui il finanziamento tramite terzi.

### 3.b Elementi tematici della strategia e contributo/ruolo del PON METRO

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
Sfide economiche	<p><i>Aspetti complessivi</i></p> <p>Rimettere in moto crescita e lavoro sono obiettivi prioritari della Città che concorre, con le proprie politiche, a promuovere e sostenere crescita e occupazione. Torino, di intesa con le altre istituzioni locali, le università, le imprese, i soggetti economici e sociali, lo fa lavorando per rendere il territorio dinamico e attrattivo per gli investimenti; sostenendo e promuovendo l'imprenditoria (tramite, fra gli altri, i Progetti Facilito, attivati grazie a fondi nazionali e volti a promuovere lo sviluppo imprenditoriale in aree degradate, e - più recentemente - tramite l'attivazione di un set di strumenti e strategie nell'ambito del <i>Programma Torino Social Innovation</i>, al fine di sostenere la nascita di imprese di giovani, capaci di rispondere a bisogni sociali emergenti in campi diversi; per mezzo di operazioni di marketing territoriale per favorire la nascita di centri commerciali naturali; grazie a interventi di natura normativa che consentiranno alle attività economiche di prossimità di poter condividere gli stessi spazi riducendo i costi fissi e migliorando l'articolazione dei servizi, e per mezzo infine anche di azioni di rafforzamento della valenza socio-economica dei mercati); operando trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali che – oltre a rispondere all'obiettivo di migliorare il contesto e il territorio – agiscono anche come leva per gli investimenti privati; individuando e valorizzando i <i>driver</i> di sviluppo locali, dall'ICT al Clean-tech, e sostenendo realtà che favoriscano il ponte tra mondo della ricerca e dell'impresa (innovativa) quali gli incubatori del Politecnico (I3P) e dell'Università di Torino (2i3T) ma anche il Parco Scientifico e Tecnologico "<i>Environment Park</i>" (acceleratore di innovazione per le imprese che puntano ad allargare il proprio mercato con soluzioni eco-efficienti).</p> <p>Proprio l'innovazione (tecnologica, sociale) e la sostenibilità (ambientale, economica, sociale) sono aspetti chiave per dare una risposta locale ad una sfida ed una crisi più ampia, che ha colpito anche la realtà torinese e cui si intende rispondere valorizzando le opportunità locali in un'ottica di sviluppo intelligente: la strategia <i>Smart city</i> e il paradigma che ne è alla base sono stati infatti interpretati dalla Città come una delle chiavi per lo sviluppo del proprio territorio, centrato su processi e percorsi volti a rispondere in modo creativo e sostenibile ai principali problemi territoriali negli ambiti dell'energia, dell'ambiente, della mobilità, dell'innovazione e ammodernamento della PA, dell'accessibilità, dell'inclusione, innovazione e coesione sociale, del miglioramento degli stili di vita urbani. E' in questa logica che si muove il Piano di Torino Smart City (il già citato Masterplan SMILE, con la previsione di azioni volte proprio alla digitalizzazione e dematerializzazione dei processi e dei servizi amministrativi), ma anche il Terzo Piano Strategico "Torino Metropoli 2025", per il quale il rilancio della competitività passa dalla contaminazione e messa a sistema di competenze tra attori diversi (PA, ricerca, imprese), dall'innovazione e dal cambiamento, dalla valorizzazione delle competenze e delle eccellenze.</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>Volendo focalizzarsi sul tema dell' "innovazione tecnologica" e metterla in relazione alle sfide economiche, non si può non citare il ruolo centrale assunto dalle TIC nell'ultimo ventennio, ruolo riconosciuto da un sempre più massiccio utilizzo delle stesse e dallo sviluppo di importanti sperimentazioni dimostrative anche nell'ambito della PA (attivazione di servizi telematici interattivi a disposizione dei cittadini, dai servizi anagrafici alle pratiche di edilizia privata, di pagamento elettronico delle tasse, di informazioni sui trasporti nonché di servizi web 2.0). La Città, peraltro, così come espresso nel Piano E-GOV, considera l'innovazione tecnologica un importante <i>asset</i> per fare di Torino una moderna città digitale, sia al fine di migliorare la vita dei city-users in termini di "qualità", "accessibilità" e "velocità" dei servizi offerti ma anche di controllo della "sicurezza" e della "qualità urbana", che a quello di ridurre i costi della PA tramite la dematerializzazione e l'automazione di processi ripetitivi, che infine per valorizzare e sfruttare appieno le potenzialità dell'ICT anche in termini di comparto di sviluppo economico e occupazionale. A tal scopo, la volontà è quella di potenziare la digitalizzazione dei processi amministrativi, efficientare i servizi digitali già esistenti, garantire l'interoperabilità di strumenti e banche dati, semplificarle, condividerle, così da generare effetti di trascinamento e sinergie su altri soggetti e territori.</p> <p>Il miglioramento dell'efficienza operativa della pubblica amministrazione attraverso l'utilizzo delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione, infatti, è condizione essenziale per un progresso significativo della qualità della vita dei cittadini e dei city users all'interno della città e per far sì che le imprese possano effettivamente cogliere le opportunità di sviluppo e di innovazione da esse derivanti.</p>
<p><b>OT2: AGENDA DIGITALE</b></p>	<p><i>Aspetti specifici del PON METRO</i></p> <p>Le azioni proposte nell'ambito del PON Metro con riferimento a tale sfida ed in particolare con i temi connessi all'innovazione tecnologica, alle TIC e dunque all'OT2 "Agenda Digitale", riguardano sostanzialmente interventi volti a potenziare la qualità del servizio pubblico in un'ottica di evoluzione dell'offerta di servizi (amministrativi e non) offerti dalla PA e delle modalità di interazione tra quest'ultima ed i cittadini.</p> <p>Le azioni previste agiscono su più filoni: uno è volto a favorire un'Amministrazione sempre più digitale, potenziando l'offerta di servizi online per cittadini e imprese e migliorando quelli esistenti (es. SUAP - Sportello Unico Attività Produttive; MUDE - Modello unico digitale per l'edilizia), così da rendere le pratiche con la PA più rapide, veloci, accessibili e di migliore qualità; un secondo filone è volto alla valorizzazione del patrimonio informativo pubblico (sia tramite azioni di dematerializzazione e <i>switch-off</i> digitale, capaci di catturare e rendere fruibili le informazioni degli atti amministrativi, in un'ottica di trasparenza e Open data, che tramite la realizzazione di una piattaforma di aggregazione, elaborazione e gestione dei dati a supporto dei processi operativi e decisionali della PA, c.d. <i>cruscotto urbano</i>); un terzo filone riguarda l'applicazione delle TIC al tema della sicurezza urbana, tramite sistemi modulari e multifunzione per la sicurezza urbana attiva e passiva, la gestione delle emergenze, il monitoraggio del territorio e della</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>qualità ambientale. In complementarità, saranno promosse attività finalizzate al miglioramento delle competenze digitali, nell’ottica di diffondere l’alfabetizzazione e promuovere servizi per l’inclusione digitale di fasce deboli della popolazione.</p> <p>L’obiettivo è quello di migliorare la qualità dei servizi offerti dalla PA, in termini di migliore accessibilità, aumentata rapidità, migliore qualità e semplificazione dei medesimi. Infatti, a tal proposito, è interessante evidenziare che studi condotti sui servizi offerti dalla PA alle imprese piemontesi hanno rilevato che: solo un’impresa su tre afferma di riuscire a gestire interamente online le procedure amministrative; il 59% delle imprese lamenta che le procedure online sono ancora troppo complicate e dispendiose in termini di tempo; il 43% delle imprese segnala un’insufficienza di informazione sulla disponibilità dei servizi. Le azioni di potenziamento e semplificazione dei servizi digitali (e – per questa via – di velocizzazione delle pratiche burocratiche) che si intendono attuare tramite il PON vogliono proprio essere una risposta a tali problematiche nei confronti di cittadini e imprese, i quali rappresentano dunque uno dei target della presente linea di intervento, così come di quella volta a incrementare la trasparenza della PA e gli opendata. I city users nel loro complesso, invece, rappresentano il target della linea di azione inerente l’uso delle TIC associato alla sicurezza ed al miglioramento della qualità urbana reale e percepita. Alcune fasce specifiche di popolazione potranno essere il target di servizi complementari di inclusione e alfabetizzazione digitale. Anche PA medesima, infine, si può configurare come soggetto target, sia perché la piattaforma di aggregazione, elaborazione e gestione dei dati permetterà di migliorare i processi operativi e decisionali della PA stessa, sia perché la dematerializzazione dei processi determina necessariamente una riduzione dei tempi e dei costi di funzionamento del sistema.</p>
Sfide ambientali	<p><i>Aspetti complessivi</i></p> <p>Rientrano tra le sfide ambientali dell’Ente citate al punto 2 (cui si rimanda per ogni dettaglio) quella di riconversione e recupero dei vuoti urbani anche in un’ottica di limitare il consumo di suolo, quella riguardante il verde e quella inerente i rifiuti.</p> <p>Con riferimento alla prima sfida, molte azioni sono state condotte a partire dagli anni ’90, con un processo di profonda trasformazione che ha interessato il tessuto infrastrutturale e urbanistico della Città. Sono così state riqualificate, come detto, molte aree lungo l’asse della Spina centrale e rifunzionalizzate grandi superfici industriali dismesse, ma il tema dei “vuoti urbani” rimane tuttora una questione centrale dell’ambiente urbano torinese e il processo di recupero, riaggiustamento, rivitalizzazione è ancora in corso.</p> <p>Tra le più importanti trasformazioni urbanistiche in essere figura la Variante 200 nello strategico quadrante nord-est della città, mediante la quale si intende trasformare oltre un milione di metri quadri di aree industriali dismesse lì localizzate. Per tutti gli altri Piani di trasformazione in corso, si rimanda al link dell’Urban Center Metropolitano <a href="http://www.urbancenter.to.it/indexProg.php?id_cat=4">http://www.urbancenter.to.it/indexProg.php?id_cat=4</a>, che ne presenta una panoramica completa. A questi, si aggiungono i piani integrati di sviluppo urbano</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>fisico, economico e sociale, condotti in un’ottica di maggiore sostenibilità del territorio e di riqualificazione, riutilizzo, rivitalizzazione degli spazi urbani.</p> <p>Il tema dei vuoti urbani e della loro rifunzionalizzazione, peraltro, viene ripreso nel III Piano Strategico “Torino Metropoli 2025”, che – fra le altre – prevede una linea di azione inerente la conoscenza e valorizzazione delle aree e dei luoghi ex produttivi, in un’ottica di razionalizzazione, riqualificazione e sostegno al rilancio dell’economia. Anche il Masterplan per la Smart City, SMILE, affronta tale tematica e prevede una linea d’azione pensata per sostenere e favorire lo sviluppo di forme di riqualificazione urbana sostenibili in aree urbane degradate od oggetto di trasformazione, per mezzo di strategie basate su interventi integrati al fine di far fronte alle sfide economiche, ambientali e sociali che riguardano, ad esempio, problematiche persistenti di scarsa qualità urbana ed ambientale, disoccupazione, segregazione e povertà, scarsa attrattività dei sistemi economici.</p> <p>Sempre sul fronte ambientale, altro tema importante è quello del verde urbano: a Torino si registra una buona dotazione di mq di verde per abitante (23,62 mq/ab.), ma esistono tutt’oggi situazioni in cui sussiste una non omogenea distribuzione degli spazi verdi tra i quartieri ed è una sfida ambientale tuttora presente quella di colmare tale “gap”.</p> <p>Il tema è peraltro affrontato anche dal già citato III Piano Strategico: esso, infatti, sostiene la valorizzazione e il potenziamento del progetto regionale Corona Verde, che ha costituito una straordinaria base di consolidamento, ampliamento e rafforzamento dell’“infrastruttura verde” metropolitana e la cui <i>mission</i>, afferma il Piano, può essere ampliata in termini di influenza sulla pianificazione urbanistica nonché sulla gestione e manutenzione del verde urbano.</p> <p>Altra sfida “ambientale”, infine, è quella che riguarda i rifiuti: come detto, nel torinese la produzione di rifiuti pro-capite è diminuita negli anni e continua ad aumentare la raccolta differenziata. La volontà dell’Amministrazione è quella di proseguire tale percorso e migliorarlo mediante azioni, strategie mirate e nuove sperimentazioni. Ed è in tal senso che si muove, per esempio, il Masterplan SMILE, che, fra le altre, intende promuovere azioni in grado di fornire una risposta alle criticità legate al ciclo dei rifiuti, attraverso soluzioni per la riduzione della produzione degli stessi, il controllo sulle fasi di smaltimento, la loro valorizzazione e tracciabilità.</p>
Sfide climatiche	<p><i>Aspetti complessivi</i></p> <p>Come detto, in ambito climatico, la sfida più pressante del territorio metropolitano torinese è sicuramente quella volta ad abbattere le emissioni di CO2 e, conseguentemente, a ridurre i livelli di inquinamento atmosferico e le emissioni climalteranti che contribuiscono al fenomeno dell’effetto serra.</p> <p>Nonostante il trend discendente degli ultimi anni, l’area torinese si caratterizza infatti per un elevato quantitativo di emissioni di anidride carbonica rilasciate in atmosfera, tanto che Torino rimane una delle città italiane con le peggiori performance in termini di CO2 emesse.</p> <p>Da qui, una serie di piani ed iniziative volte ad affrontare tale sfida, con una evidente accelerazione e strutturazione del percorso a partire dal 2008, anno in cui</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>la Città ha aderito all’iniziativa europea del Patto dei Sindaci. Con tale adesione, Torino si è impegnata a dotarsi di un Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) nel quale far convergere le politiche e le misure per raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub>, determinati sulla base di un inventario delle emissioni con <i>baseline</i> al 1991.</p> <p>Di preciso, il Piano d’Azione identifica una serie di azioni attivate o da attivare nel periodo 2005-2020 per favorire il risparmio e l’efficienza energetica nonché il ricorso a fonti energetiche rinnovabili: si tratta di 51 azioni nei settori edilizia e terziario, industria, trasporti, produzione locale di energia elettrica, teleriscaldamento, pianificazione territoriale, Acquisti Pubblici Ecologici. L’obiettivo è una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 41,9% nel periodo 1991-2020 (-51,88% se non si considera il Settore industria). Una sfida impegnativa, che si potrà aggredire fattivamente e con successo solo con la sinergia e collaborazione tra la Città e gli altri attori pubblici e privati del territorio.</p> <p>Con focus sulla mobilità, anche il PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, che agisce su un orizzonte di 10-15 anni, quindi al 2020-2025), tra le sue linee di indirizzo, ne identifica una volta ad una migliore qualità ambientale, che passa necessariamente per una riduzione delle CO<sub>2</sub> derivanti dalla mobilità urbana. Tra le azioni previste, si citano: quelle volte a stimolare una riduzione degli spostamenti con mezzo privato (limitazioni alla circolazione sul territorio comunale, gestione degli accessi alla ZTL, sviluppo di politiche di mobility management); parallelamente, quelle volte ad incentivare l’utilizzo del mezzo pubblico (aumentandone l’efficacia, l’efficienza – anche tramite forme di infomobilità –, l’accessibilità); quelle tese ad adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici (adeguamento dei mezzi e rinnovo del parco circolante TPL; incremento delle linee di trasporto a “impazzo zero”; misure per favorire la sostituzione dei veicoli privati “vecchi” con veicoli privati di ultima generazione nonché l’utilizzo del metano); quelle per promuovere forme alternative di mobilità sostenibile (car-sharing, bike-sharing); quelle indirizzate a sostenere la mobilità ciclo-pedonale (aumento km di piste ciclabili, maggiori parcheggi per bici, incentivare la mobilità lenta, zone 30); quelle per governare la logistica merci (con una sua razionalizzazione in ambito urbano di ultimo-miglio, anche in chiave eco-efficiente).</p> <p>Con l’adesione nel 2011 all’iniziativa europea delle <i>Smart Cities</i>, Torino si è poi candidata a diventare “Città Intelligente” ossia una città che, nel rispetto dell’ambiente, sia capace di produrre alta tecnologia, ridurre i consumi energetici degli edifici, promuovere trasporti puliti e migliorare in generale la qualità della vita dei suoi abitanti. Torino Smart City vuole quindi un nuovo modello di sviluppo, sia ambientale che sociale ed economico, credibile e fatto di interventi che siano in grado di incidere sulla vita della città, rispondendo con creatività ai principali problemi territoriali negli ambiti dell’energia, dell’ambiente, della mobilità, dell’accessibilità, inclusione e coesione sociale, degli stili di vita.</p> <p>La strategia per rispondere a tali sfide è descritta nel Masterplan SMILE: con focus sulla “sfida climatica” in esame in questa sezione e, dunque, prendendo in considerazione solo gli ambiti e azioni del Piano che afferiscono in qualche modo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, anche il Masterplan definisce una serie di</p>



Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>interventi chiave che contribuiscono ad una maggiore sostenibilità in tal senso. Si tratta sostanzialmente delle azioni previste negli assi “Mobility” (per rendere la mobilità più “sostenibile”, “partecipata e condivisa”, “pulita”, “intelligente” e “lenta”) ed “Energy” (fra le altre, anche azioni per risparmiare energia nel pubblico come nel privato, in termini di migliore efficienza e maggiore utilizzo delle RES).</p> <p>Non manca un riferimento a tali temi nel III Piano Strategico “Torino Metropoli 2025”. Esso, peraltro, fa riferimento ad un sistema di mobilità integrata <i>a scala metropolitana</i>, con l’estensione a tale livello territoriale della piattaforma tecnologica di infomobilità, della sperimentazione di una nuova organizzazione dell’offerta di trasporto in chiave “sostenibile” (auto elettriche, mobilità ciclabile), dei sistemi di logistica (infrastrutture fisiche e informatiche) per una distribuzione delle merci più efficiente e pulita.</p> <p>Il Piano, inoltre, individua, fra le sue linee di intervento, anche una strategia volta a favorire la diffusione della sperimentazione dei Piani d’azione per l’Energia Sostenibile a tutti i Comuni dell’area metropolitana con il relativo coordinamento degli obiettivi e delle azioni (fra queste, si cita il miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici e degli impianti nonché l’efficientamento della rete di illuminazione pubblica), al fine di contribuire ad una riduzione ancor più consistente delle emissioni di CO2.</p>
<p><b>OT4: ENERGIA SOSTENIBILE E QUALITÀ DELLA VITA</b></p>	<p><i>Aspetti specifici del PON METRO</i></p> <p>E’ in questo quadro che si innestano le linee di azione del PON incentrate sulla promozione dell’eco-efficienza e riduzione dei consumi di energia negli edifici pubblici e sulla promozione di una mobilità lenta, sostenibile, intelligente: ambiti questi su cui si interverrà tramite il PON Metro.</p> <p>Per quanto concerne le azioni relative all’efficienza energetica, si promuoveranno interventi di riqualificazione energetica su edifici municipali, con un focus prevalente sugli edifici ad uso scolastico. Gli interventi saranno studiati nell’ottica di razionalizzare l’uso dell’energia attraverso un mix di interventi hard (es. coibentazione, sostituzioni di infissi, etc.) e soft (uso dell’ict, misure di energy management) massimizzando l’uso delle risorse e acquisendo le migliori tecnologie nell’ottica di farne casi pilota replicabili. Parallelamente saranno promosse attività di rifunzionalizzazione degli spazi scolastici secondo la filosofia della “scuola aperta” (es. uso dei cortili e dello spazio pubblico circostante al servizio della cittadinanza) nonché attività di sensibilizzazione sui temi della sostenibilità ad ampio raggio rivolte alle comunità di riferimento (es. politiche di mobilità connesse ai circuiti casa-scuola; progetti educativi sul tema dell’uso razionale dell’energia improntati, etc.).</p> <p>Per azioni di mobilità lenta e sostenibile, si intendono interventi di mobilità ciclabile, di pedonalizzazione, di creazione di zone 30; per mobilità intelligente, si intendono interventi in ambito ITS, dall’aggiornamento e potenziamento del sistema di infomobilità, all’estensione della piattaforma permessi e controllo accessi in ZTL, all’ITS applicato alla logistica, alla creazione di un cruscotto sul TPL).</p> <p>Entrambi gli ambiti costituiscono infatti uno dei principali fattori di inefficienza ambientale, con conseguenti effetti sui costi energetici ed esternalità ambientali</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>negative anche a livello di impatto climatico: di preciso, gli edifici comunali (circa 800 edifici, rappresentanti l'8% circa del patrimonio edilizio cittadino) erano responsabili, nel 2005, di un valore di emissioni di CO2 pari a 70.000 ton/anno, mentre i trasporti, per lo stesso anno, erano responsabili di 770.000 ton/anno di emissioni di CO2. Il sistema scolastico, in particolare, rappresenta un sistema diffuso territorialmente con una consistenza di 3.981.617 metri cubi che rappresenta il 52,61% del totale di 7.568.002 metri cubi afferente all'intero patrimonio edilizio comunale. Se poi si analizzano i dati sui consumi energetici del solo comparto Sistema Educativo, con riferimento all'inventario 2005, questi risultano 164.789 MWh/anno, pari al 52,64% di tutti i consumi municipali, mentre i consumi elettrici totalizzano 9.147 MWh/anno, pari al 14,87% del totale erogato per l'intero settore municipale. Anche con riferimento alla mobilità di quartiere, il Sistema Educativo può giocare un proprio ruolo agendo sui fattori che incidono sull'impatto prodotto dagli spostamenti degli autoveicoli privati verso e dalle Scuole, che si traduce in un quotidiano aumento del carico di traffico sul sistema viabilistico concentrato in alcune fasce orarie e in punte di congestione veicolare concentrate in prossimità dei plessi scolastici.</p> <p>Per quanto concerne la localizzazione degli interventi, sarà multilivello: alcune azioni (in ambito mobilità) potranno estendersi all'area metropolitana; altre rimanere ad una scala cittadina; per altre ancora l'Amministrazione si riserva la possibilità di sperimentarne l'applicazione sinergica e congiunta su un'area specifica, in una logica di concentrazione geografica su un Ecoquartiere per valorizzare gli effetti che la concentrazione nello spazio di diversi interventi, anche attraverso un accompagnamento sociale e partecipativo, può produrre in termini di impatto (es. interventi integrati relativi alle scuole).</p> <p>Le azioni selezionate nel PON, identificate sia sulla base di considerazioni afferenti alla loro realizzabilità che sulla base della capacità di produrre effetti concreti e tangibili in termini di efficienza e sostenibilità, sono volte proprio a ridurre consistentemente quei valori di emissioni di anidride carbonica e, dunque, i livelli di inquinamento dell'aria con conseguenti benefici per i <i>city-users</i> nel loro complesso. Agendo (per la parte edilizia) principalmente sugli edifici scolastici si intende in particolar modo intercettare la comunità scolastica, particolarmente significativa in termini di potenziale educativo e di replicabilità. Infatti il sistema educativo è fatto di spazi di vita e di cittadini che quotidianamente lo frequentano con intensità. In base ai dati del 2011, gli utenti delle scuole cittadine in età 0-13 ammontano a circa 71.502, a cui si sommano il corpo docente, i lavoratori del mondo della scuola e le famiglie potendo quindi coinvolgere annualmente circa 230.000/250.000 cittadini.</p> <p>I principali benefici si esprimono in termini di migliori condizioni di vivibilità e di salute per i <i>city-users</i> nonché migliore infrastrutturazione del territorio per la mobilità sostenibile e per spostamenti più rapidi e fluidi (grazie ai sistemi ITS).</p> <p>La stessa Pubblica amministrazione cittadina sarà diretto beneficiario degli interventi sugli edifici pubblici, con effetti positivi in termini di risparmio economico e di riduzione dei relativi costi. Indirettamente, questi interventi gioveranno ai <i>city-users</i>, che potranno godere di un utilizzo del denaro pubblico migliore, ovvero non più per coprire i costi energetici crescenti ma per azioni e servizi più funzionali al</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	benessere e alla qualità della vita della cittadinanza.
<b>Sfide demografiche</b>	<p><i>Aspetti complessivi</i></p> <p>Le sfide demografiche che ci si trova ad affrontare riguardano, come richiamato al punto 2, alcuni temi fondamentali riassumibili nel costante aumento della popolazione anziana (gli over-60 rappresentano il 30% della popolazione torinese, gli over-65 quasi il 25%), nella bassa componente dei giovani, determinata anche da un basso tasso di natalità (che, nell'ultimo quinquennio, è diminuito anche tra gli stranieri), nella forte presenza di persone sole (elevato numero di nuclei familiari composti da una sola persona).</p> <p>Tali sfide demografiche si legano strettamente ad alcune problematiche di carattere sociale: se la popolazione anziana è in costante aumento, è anche in costante aumento la parte di questa che è in sofferenza economica e che non riesce a soddisfare bisogni primari (ad esempio, la casa) con conseguenti ripercussioni sul sistema sociale di sostegno, cui bisogna provvedere; l'aumento dell'età anziana, inoltre, determina spesso condizioni di salute che non permettono una totale indipendenza della persona, con un parallelo incremento, dunque, di carico assistenziale per l'Ente; inoltre, le trasformazioni della struttura familiare (il 42% dei nuclei familiari risulta composto da una persona sola, il 24% dei nuclei composti da almeno 3 persone risulta interessato da un problema di doppio carico assistenziale, genitore anziano e figlio minore, il 12% dei nuclei familiari è "monogenitoriale") rappresentano anch'esse nuove fragilità sociali cui l'Ente deve rispondere; stessa cosa dicasi per i giovani, che sempre più difficoltà incontrano nel rendersi indipendenti vista la situazione del mercato del lavoro, ben rappresentata dall'elevato tasso di disoccupazione.</p> <p>Struttura demografica e aspetti sociali sono, dunque, inscindibili e non si può tracciare tra di essi una netta linea di demarcazione. Per questo, la trattazione delle strategie dell'Ente per affrontare tali sfide nonché gli aspetti specifici del PON Metro verranno affrontati congiuntamente alle tematiche "sociali" nei punti successivi.</p>
<b>Sfide sociali</b>	<p><i>Aspetti complessivi</i></p> <p>Le sfide sociali, più approfonditamente descritte al punto 2, sono sostanzialmente legate all'impoverimento determinato dalla forte crisi economica (ed ai conseguenti bisogni sociali emergenti che ne sono derivati) e a situazioni di marginalità estrema alle quali non sempre l'Italia è in grado di assicurare adeguati percorsi ed opportunità.</p> <p>Come già accennato, le persone in povertà assoluta nel territorio cittadino sono più che raddoppiate tra il 2008 e il 2013: sono, dunque, aumentate le domande di assistenza rivolte ai Servizi Sociali ed è salito costantemente il numero di beneficiari di contributi di assistenza economica (con una crescita della spesa pari ad un +10%) così come le spese di assistenza finalizzate al mantenimento dell'abitazione.</p> <p>Un elevato numero di persone in condizioni di marginalità estrema è costituito da "stranieri", la cui presenza nei vari servizi socio-assistenziali della Città è in costante aumento e rappresenta una "sotto-sfida" ulteriore nella più ampia problematica</p>

**Commento [Comune di1]:** Questa parte è solo stata semplificata nella descrizione

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>sociale di soggetti in condizioni di marginalità e fragilità.</p> <p>La presenza di stranieri non comunitari in condizione di marginalità estrema (quale effetto delle varie e note emergenze sbarchi ma anche di un indice di disoccupazione che colpisce in modo decisamente superiore gli stranieri) si riverbera in una crescita di presenza di stranieri in vari servizi della città (fino all'80% in alcuni servizi di bassa soglia) e appesantisce la possibilità di garantire servizi alle molte persone oggi senza fissa dimora, tanto che nel 2014 per la prima volta si sono registrate liste d'attesa nei dormitori pubblici nel mese di agosto. Inoltre, in un contesto di continua emergenza, a fronte dei costanti e crescenti sbarchi sulle coste nel Sud Italia, c'è oggi una situazione molto difficile e complessa a causa delle mancate gestioni del passaggio fra le fasi di accoglienza e le fasi successive di profughi titolari di protezione umanitaria. In particolare gli esiti della cosiddetta "Emergenza Nord Africa" hanno lasciato irrisolti i nodi problematici dell'integrazione e dell'autonomia sociale di diverse centinaia di persone che, ancorché ricoverate in diversi comuni della Regione, terminata l'accoglienza nel circuito ENA senza aver definito un percorso di autonomia, si sono poi riversate verso il polo di naturale attrazione generato dalle potenziali risorse dell'area metropolitana determinando situazioni di grave degrado arrivate fino all'occupazione abusiva di interi immobili.</p> <p>Tutto ciò comporta un alto rischio di marginalizzazione sia legale che sociale di coloro che per ragioni economiche o di nazionalità si trovano in condizioni di emergenza abitativa derivante da condizioni di povertà e genera vere e proprie situazioni di degrado che incidono sulla sicurezza e sulla legalità nella Città e, in particolare, nelle aree più degradate.</p> <p>È opportuno inoltre precisare come i mutamenti intervenuti nella popolazione che vive nella drammatica condizione di assenza del bene primario "abitazione" a seguito del persistere della crisi economica ed occupazionale, nonché del significativo incremento del fenomeno migratorio, sono mutamenti che attengono non solo alla dimensione quantitativa ma anche a dimensioni inerenti le storie ed i percorsi di progressiva marginalizzazione delle persone e dei nuclei familiari. Si parla di un potenziale bacino di utenza di circa 1.500 persone che ogni anno ruotano attorno ai servizi di accoglienza diurna e notturna e di circa 550 titolari di protezione internazionale o umanitaria senza fissa dimora o senza tetto iscritti alla "Residenza virtuale di Via della Casa Comunale n. 3". Tale numero civico 3 di via della Casa Comunale è stato istituito con deliberazione C.C. 23.12 2013 N. 07628/002 quale strumento finalizzato all'iscrizione di persone straniere titolari di protezione internazionale od umanitaria per consentire un più puntuale monitoraggio della loro presenza e per eventualmente attivare interventi di sostegno attraverso fondi dedicati.</p> <p>Non manca, da ultimo, la sfida sociale rappresentata dai ROM (quasi 3000 persone, 900 nelle 4 aree sosta autorizzate dalla Città e circa 2000 negli insediamenti spontanei), per i quali (in particolare negli insediamenti abusivi, totalmente autoregolati e autoprodotti) alla marginalità territoriale si aggiunge quella sociale e culturale: la carenza di condizioni minime di igiene e sicurezza determina situazioni</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>a “rischio umanitario” in particolare per le fasce più deboli (bambini, anziani, donne gravide, ammalati o disabili).</p> <p>La Città, nell’ambito delle sue competenze, si è molto adoperata in questi anni per rispondere a tali sfide.</p> <p>Con particolare riferimento all’emergenza sociale della “casa” e all’espansione dei nuovi bisogni abitativi (espansione determinata da fattori quali il progressivo incremento della popolazione anziana in condizioni di disagio economico, le trasformazioni della struttura familiare, la riduzione del reddito familiare dovuta alla crisi, i flussi migratori provenienti da altri continenti, la maggiore flessibilità del lavoro che non sempre garantisce entrate regolari), si è imposto il superamento delle vecchie logiche che vedevano nell’edilizia residenziale pubblica (E.R.P.) l’unica risposta possibile al fabbisogno abitativo: si registra, infatti, un sempre più elevato bisogno di alloggi in locazione permanente e temporanea a costi calmierati da parte di quelle persone che non riescono ad accedere né al libero mercato, né all’edilizia sovvenzionata stessa ed è sempre più pressante la necessità di offrire una sistemazione abitativa temporanea a persone che per ragioni di carattere sociale, economico, familiare e professionale vivono una fase di transizione o di momentanea difficoltà.</p> <p>Da qui, la necessità di elaborare strategie “altre” rispetto all’ERP per offrire risposte diversificate ad una domanda variegata e dinamica, per sostenere e promuovere l’avvio di innovativi interventi di abitare sociale mediante la co-progettazione con soggetti non-profit (capaci di rivolgersi in modo mirato alle categorie sociali più bisognose e di mobilitare e catalizzare risorse locali altrimenti non disponibili), per progettare “eco-borghi modulari” e recuperare e riconvertire tessuti urbani e immobili dismessi al fine di rispondere ai nuovi fabbisogni abitativi, raggiungendo al contempo alti livelli di sostenibilità ambientale e bassi costi di gestione.</p> <p>Tra le strategie messe in campo dalla Città si ricordano, di preciso, lo sviluppo di azioni e programmi volti ad affrontare il problema della casa attraverso gli strumenti dell’edilizia sociale (L.R. 3/2010), del fondo di sostegno alla locazione, dell’immobiliare sociale comunale (LO.C.A.RE). Sono poi state condotte azioni volte ad incrementare il patrimonio abitativo pubblico. E’ stato sperimentato il “Fondo Salvasfratti” con il sostegno delle Fondazioni Bancarie (Fondo che anticipa le disposizioni della normativa nazionale che prevede per il corrente anno l’avvio del fondo per le morosità incolpevoli). Si è inoltre proceduto a promuovere e sostenere l’housing sociale e l’offerta di residenza temporanea quale strumento di accompagnamento verso percorsi di autonomia di medio e lungo periodo, secondo le fasi di bisogno date dal ciclo di vita. Oltre agli Alberghi sociali, sono poi state sperimentate esperienze di Coabitazioni e Condomini solidali (una sorta di patto di collaborazione tra Giovani e Comune, che prevede da parte di quest’ultimo un forte sconto sul costo dell’affitto degli alloggi messi a disposizione, in cambio dell’impegno di ogni giovane coabitante di offrire dieci ore di lavoro volontario a settimana per attività di sviluppo sociale della comunità insediata).</p> <p>Molte delle sfide qui presentate sono aggravate, inoltre, da un ulteriore</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>componente: la loro concentrazione in aree periferiche o quartieri con elevate criticità dal punto di vista della legalità, frammentazione sociale, depauperamento economico, assenza di servizi di prossimità in grado di stimolare processi orizzontali di integrazione sociale o dinamiche positive di relazione di vicinato.</p> <p>La leva da azionare per contrastare fenomeni di marginalità complessi e appesantiti da condizioni ambientali sfavorevoli che rallentano processi di rinnovamento che potrebbero partire dalle nuove generazioni, da soggetti con capacità imprenditiva, richiede la sperimentazione di nuove forme di collaborazione tra pubblico e privato per lo sviluppo di pratiche di economia sociale, servizi innovativi di prossimità. I programmi di sviluppo locale (Programmi FacilitO), di marketing territoriale a sostegno dell'economia di prossimità ( Manager d'Area) e dell'imprenditoria giovanile nel campo dell'innovazione sociale (FacilitO Giovani, nell'ambito della più ampia iniziativa Torino Social Innovation, pensato per sostenere l'avvio di progetti imprenditoriali di giovani nel campo dell' innovazione sociale), sono espressioni esemplificative di come la Città sta intervenendo sul versante dello sviluppo locale per favorire la nascita e implementazione di soluzioni sostenibili.</p> <p>Quanto alla sfida sociale rappresentata dai ROM, nell'ambito della Convenzione con il Prefetto della Provincia di Torino (Delibera G.C. del 2012 n. 07751/019), la Città si è impegnata a realizzare <i>“iniziative progettuali, compresi gli interventi di carattere sociale, volte al superamento delle criticità relative agli insediamenti, autorizzati e non, nel territorio della città di Torino”</i>. Il Progetto in corso di attuazione per la gestione di iniziative a favore dell'inclusione sociale della popolazione Rom ha durata biennale (dicembre 2013 - novembre 2015) e prevede la realizzazione di percorsi di integrazione per circa 1300 persone di etnia ROM che abitano oggi nelle aree sosta autorizzate e non della Città di Torino.</p>
<p align="center"><b>OT9: INCLUSIONE SOCIALE E LOTTA ALLA POVERTÀ</b></p>	<p><i>Aspetti specifici del PON METRO</i></p> <p>Nell'ambito del PON Metro sono state previste una serie di azioni volte a contribuire a rispondere a tali sfide; esse rappresentano tasselli importanti nell'ambito di un panorama di politiche ed iniziative più ampio.</p> <p>Con riferimento alla pressante sfida della “casa”, nell'ambito del PON si prevede per esempio un'azione specifica volta a progettare e realizzare soluzioni abitative di housing temporaneo, modulari e caratterizzate dalla sostenibilità economica, ambientale (“impatto zero”) e gestionale. Le soluzioni - per realizzare le quali si pensa alla riqualificazione di aree/edifici dimessi ed alla progettazione e realizzazione di ecoborghi (in un'ottica anche di superamento dei “vuoti urbani” e di riuso e rivitalizzazione degli stessi) - dovranno essere caratterizzate, inoltre, anche dall'offerta di alloggi adeguati affiancati da servizi flessibili di accompagnamento; dalla flessibilità delle tipologie abitative (“moduli abitativi” componibili in funzione della variabilità della composizione dei nuclei familiari); dalla logica di comunità solidale e di impegno al mutuo aiuto; dalla presenza di differenti attività (studi, negozi e ristoranti, ambienti residenziali e lavorativi che accresceranno la vitalità del quartiere e creeranno nuove opportunità di lavoro). L'azione è rivolta a nuclei e a singoli per i quali risulta difficile o inadatto accedere</p>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>al mercato ordinario per ragioni reddituali o per esigenze specifiche e, in generale, per quelle fasce di popolazione a rischio marginalità.</p> <p>In merito alla sfida relativa alle persone in emergenza abitativa o a disagio abitativo saranno perseguiti i seguenti obiettivi specifici</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrastare (utilizzando, tra gli altri, anche lo strumento dei voucher per il lavoro accessorio) situazioni di marginalità e povertà estrema, non attraverso sussidi ma attraverso attività retribuite, promosse da Enti pubblici e/o Enti senza fini di lucro, che abbiano come riferimento la “cura della comunità” e siano finalizzate alla realizzazione di servizi per la gestione dei beni comuni</li> <li>- Promuovere la sperimentazione di forme di accoglienza diffusa residenziale e temporanea di adulti senza dimora ad enti, associazioni e altre realtà del terzo settore che accolgano la persona in difficoltà sia garantendo una accoglienza temporanea sia fornendo la necessaria vicinanza ed il supporto utile per sostenere un percorso di autonomia.</li> <li>- Attraverso percorsi di assistenza individualizzata, offrire a quei soggetti (cronici), a cui è già stata rivolta una prima offerta di accoglienza e di assistenza tradizionale, occasioni di percorsi lavorativi autonomi tali da permettere l’auto-sostentamento anche dal punto di vista alloggiativo, scoraggiando, in quanto “condizionati” all’aver prestato una attività, comportamenti cosiddetti di “delega all’assistenza sociale pubblica”.</li> <li>- Rispondere, attraverso il concorso di soggetti del no-profit, ad esigenze di sostegno e copertura di attività di rilievo sociale.</li> <li>- Offrire ai destinatari l’opportunità di “restituire”, di rendersi utili, e nel contempo acquisire nuove competenze, sviluppare un’apertura mentale, un’educazione progettuale verso il lavoro</li> </ul> <p>Per il raggiungimento degli obiettivi saranno realizzate un pluralità di attività, integrate tra di loro come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Individuazione nell’ambito del bacino potenziale di 300 soggetti “cronici”, per i quali le offerte di accoglienza e di assistenza tradizionale non sono risultate sufficienti</li> <li>- Attivazione di percorsi di accompagnamento individualizzato in tutte le fasi del progetto (orientamento, formazione, accompagnamento sociale e sanitario ai servizi del territorio, mediazione culturale, tutoraggio nei percorsi verso l’autonomia sociale e abitativa) al fine di costruire occasioni di percorsi lavorativi autonomi tali da permettere l’auto-sostentamento anche dal punto di vista alloggiativo.</li> <li>- Per la costruzione di tali percorsi di autonomia, nel contesto della contrazione delle opportunità di lavoro derivante dalla crisi, si intende utilizzare tra gli altri (es. borse lavoro, tirocinio), anche lo strumento dei voucher per il lavoro accessorio (modalità già sperimentata dalla Città nel citato progetto “Reciproca solidarietà e lavoro accessorio” ) per attività retribuite, promosse da Enti pubblici e/o Enti senza fini di lucro, che abbiano come riferimento la “cura della comunità” e siano finalizzate alla realizzazione di servizi per la</li> </ul>

Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>gestione dei beni comuni.</p> <p>Azioni specifiche potranno essere rivolte anche ad affrontare la “questione ROM”, per i quali si prevedono percorsi di inclusione sociale (scolastica, lavorativa, abitativa e di accompagnamento all’accesso ai servizi) tramite la sottoscrizione di “Patti di Emersione” come momento di responsabilizzazione della famiglia verso il cambiamento richiesto dai percorsi di integrazione e nell’ottica di superare i siti spontanei e di dare continuità ai circa 250 percorsi di integrazione di famiglie Rom Sinti Camminanti attivati nel biennio 2014-2015, incrementandoli nel periodo 2016-2020 con ulteriori 250 percorsi per un totale di 500 nuclei beneficiari (1750 persone circa).</p> <p>Le attività progettuali di seguito descritte potrebbero costituire un insieme di interventi finalizzati all’inclusione sociali dei RSC (Rom Sinti Camminanti):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- recupero di abitazioni in condizioni di abbandono con attività di auto recupero e auto costruzione (utilizzo delle competenze in carpenteria e impiantistica legate alle vecchie professioni esercitate nei paesi di origine); negli spazi in cui vengono realizzati auto-recuperi e auto-costruzioni, attivazione di corsi professionalizzanti per incrementare i livelli di qualifica competenze nei settori dell’edilizia delle persone coinvolte;</li> <li>- realizzazione di strutture per l’<i>housing</i> sociale a basso costo nei contesti urbani, con sistemi integrati di servizi comuni e attività di sostegno all’integrazione sociale (lavoro, regolarizzazione amministrativa, accesso a servizi, inserimento in reti sociali);</li> <li>- attività di monitoraggio e presidio delle aree liberate dalle presenze abusive;</li> <li>- sostegno all’insediamento di famiglie in fragilità abitativa in aree suburbane, rurali e alpine con problemi di spopolamento e di depressione economico sociale;</li> <li>- incrementare e affinare la collaborazione con le associazioni rumene per realizzare efficaci percorsi di rimpatrio volontario assistito di famiglie ROM; i piani di rimpatrio sono attualmente gestiti con incarico a tutor rumeni e attivazione di percorsi per l’autonomia in loco, sono in corso approfondimenti con le tre principali organizzazioni rumene partner per la progettazione di una struttura di housing sociale a basso costo in Romania dedicata all’accoglienza di famiglie provenienti dalle aree non autorizzate torinesi e italiane;</li> <li>- coinvolgimento professionale diretto di ROM beneficiari nelle attività del Progetto in rapporto alle competenze dei beneficiari (attività di mediazione culturale, attività di trasporto e trasloco, attività di pulizia, attività di decostruzione e smantellamento, attività di piccola manutenzione);</li> <li>- corsi professionalizzanti per assistenti famigliari promuovendo e finanziando classi che intercettano diverse fasce di popolazione, tra cui donne ROM che forniscono attività di badanza non regolarmente contrattualizzate; i corsi saranno progettati in stretta connessione con la Città di Torino e con le agenzie accreditate per la fornitura delle attività di assistenza familiare sul territorio torinese;</li> <li>- favorire la progettazione e la realizzazione di microimprese private da parte di ROM (imprese individuali o famigliari) promuovendo lo strumento del microcredito</li> <li>- sostenere l’imprenditorialità di famiglie e soggetti ROM in aree agricole dismesse</li> </ul>



Dimensioni	Obiettivi specifici e strumenti di policy (con evidenziazione del PON METRO ove rilevante)
	<p>e sottoutilizzate sia in contesti urbani (orti urbani, orti aziendali, generazione e manutenzione di verde pubblico) che extra urbani (attività di produzione agricola e di allevamento, recupero di aree boschive e per la pastorizia in aree prealpine ed alpine).</p> <p>Inoltre, sempre nell'ambito della sfida sociale volta a contrastare l'esclusione sociale in aree urbane e quartieri caratterizzati da rilevanti situazioni di degrado fisico e marginalità socio-economica e nell'ottica di favorire l'attivazione della società civile e dell'economia sociale per la creazione di nuovi servizi di prossimità, l'Amministrazione con il PON METRO intende operare con un programma integrato di interventi che risponde agli obiettivi specifici di: supportare la costruzione di comunità per l'erogazione di servizi per la collettività locale, attraverso lo studio e l'applicazione di modelli di economia collaborativa/partecipativa; supportare la nascita e sviluppo di imprese che sappiano generare impatti territoriali positivi dal punto di vista sociale, culturale, ambientale, occupazionale (anche attraverso il sostegno di inserimenti lavorativi di soggetti svantaggiati); favorire, attraverso l'applicazione di metodologie che incoraggino pratiche di <i>cross-fertilisation</i>, la ricerca di soluzioni da applicare in ambito locale per soddisfare bisogni delle comunità locali</p> <p>Gli interventi riguarderanno essenzialmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sostegno a modelli gestionali nuovi di spazi/strutture/immobili/servizi per il soddisfacimento di bisogni territoriali in ottica imprenditoriale o sostenibile nel lungo periodo.</li> <li>- l'animazione-formazione-accompagnamento-assistenza alla nascita o sviluppo di enti no profit o imprese in quartieri ad elevata criticità che abbiano come <i>value-proposition</i> la produzione di benefici economici o sociali per il territorio.</li> <li>- attività per stimolare l'engagement dei cittadini e il crowdfunding di soluzioni innovative, sostenibili, adottabili dalle comunità locali per far fronte a problemi sociali pressanti o emergenti (piattaforma di <i>Collaborative Social Innovation</i>)</li> </ul>

4) Complementarità con i programmi operativi regionali e con la rispettiva agenda urbana regionale

Elementi di demarcazione territoriale tra PON METRO e POR

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for content related to the territorial demarcation between PON METRO and POR.

**ALLEGATO 1 – ESTREMI DEGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE.**

Riferimenti puntuali, anche in forma tabellare, ad ogni documento di pianificazione citato nella versione finale del documento di strategia, sia generali che settoriali, precisandone l'ambito territoriale, la data e l' Atto di approvazione/adozione e la sua valenza temporale.

Documento	Ambito territoriale	Data e Atto di approvazione	Valenza temporale
Linee programmatiche del Sindaco (2011-2016) per il Governo della Città	Città di Torino	Delibera del Consiglio Comunale n. mecc. 2011 03668/002 del 13 luglio 2011	Quinquennale
Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)	Città di Torino, ma in stretta sinergia con attori territoriali più ampi quali la Provincia e la Regione, soprattutto in ambito energetico (per esempio, per quanto riguarda le azioni di riduzione del consumo energetico nel Settore Terziario)	Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2010 04373/021 del 20 luglio 2010, approvata in Consiglio Comunale in data 13 settembre 2010.	Decennale
Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS)	Città di Torino, ma alcune misure hanno ricadute anche sull'area metropolitana	Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2010 03195/06 dell'8 giugno 2010	Decennale
Biciplan	Città di Torino	Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2013 04294/006 del 24 settembre 2013	Settennale
Piano E-Gov della Città		In fase di deliberazione entro marzo 2016	Quinquennale
Masterplan "SMILE - Smart Mobility, Inclusion, Life & Health and Energy"	Città di Torino	Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2013 07373/068 del 10 dicembre 2013	Settennale
Programma Torino Social Innovation	Città di Torino	Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2013 01491/068 del 5 aprile 2013	Triennale, in fase di proroga
Terzo Piano Strategico di Torino - "Torino Metropoli 2025"	Area Metropolitana ristretta (38 Comuni della cintura del capoluogo piemontese)	Approvato dall'Assemblea dei soci dell'Associazione Torino Strategia in data 18 marzo 2015	Decennale
Piano strategico Metropolitano di Torino	Piano strategico condiviso e allargato a tutti i comuni della Città metropolitana (315 Comuni)	Il Piano sarà formalmente approvato nella primavera del 2016 e sarà centrato sul Piano denominato "Torino Metropoli 2025". Al momento, con delibera del Consiglio Metropolitano n. 77/2015, ne sono state approvate le linee di indirizzo.	Triennale 2016-2019
Piano Housing Sociale	Città di Torino	Approvato dalla Giunta comunale il 18 marzo 2014	pluriennale

