

DAMILANO SINDACO

PROGRAMMA ELEZIONI AMMINISTRATIVE TORINO 2021



Sommario

1 ECONOMIA	5
LAVORO	5
BASE ECONOMICA.....	5
COMMERCIO	6
DIVERTIMENTO E VITA NOTTURNA.....	6
TURISMO	6
Progetto 1. Torino-Week // Il grande evento per massimizzare la visibilità internazionale	6
Progetto 2. Pick More – Stay Longer – Impact Better // Massimizzare la sostenibilità nel tempo del turismo	7
Progetto 3. Grandi Show Live // Il turismo musicale come leva per escursionismo e turismo	7
Progetto 4. Torino Future Car Show // Il salone all’aperto dell’auto e della mobilità sostenibile torna a Torino	7
Progetto 5. La digitalizzazione raggiunge il turismo // Uno scrigno standard per le perle da unire	7
FIERE	7
2 TERRITORIO	9
URBANISTICA E PRG, MA SOPRATTUTTO UN UFFICIO DI PIANO APERTO	9
CASA	10
MOBILITA’	11
CASELLE	13
DA QUARTIERI A BORGHETTI DI UNA CITTA’ POLICENTRICA.....	14
3 TRASFORMAZIONI	17
TORINO SOSTENIBILE E CIRCOLARE	17
TORINO CITTA’ UNIVERSITARIA E DELL’ALTA FORMAZIONE	18
PEOPLE MOVER: PER MUOVERSI RAPIDAMENTE E IN MODO SOSTENIBILE FUORI DAL CENTRO DELLA CITTA’	19
IL TUNNEL URBANO CHE ATTRAVERSERÀ LA CITTA’ (IN 15 MINUTI)	20
RISORSE, I PROJECT BOND RENDERANNO REALIZZABILI LE AMBIZIONI DEL PROGRAMMA.....	21
NEXT GENERATION, L’ASSESSORATO ALLA DIGITALIZZAZIONE	22
LA FONDAZIONE TORINO NEXT GENERATION	23
4 PERSONE.....	24
WELFARE, BENESSERE, ABILITA’, PROGRESSO	24
HOMELESS, TRATTAMENTI MENO DI MASSA E “HOPE LODGES”	25
UNA CITTA’ CON I CAPELLI DI ARGENTO.....	25
PARITA’ E POLITICHE DI GENERE	26
1 – Sicurezza	26

2 – Sicurezza dalla violenza di genere	27
3 – Educare	27
4 – Orientare	27
5 – Osservare	27
6 – Più risorse per la parità di genere	27
7 – Città dei bambini	27
8 – Città per gli anziani	27
9 – Parità di genere nei convegni	27
10 – Amministrare alla pari	27
11 – Impatto di genere	27
12 – Realizzare i servizi insieme	27
13 – Incentivi alle imprese che certificano la parità organizzativa e retributiva di genere	27
14 – Piano Strategico Parità di Genere (PiSPaG).....	28
STRANIERI, UNA STORIA DI INTEGRAZIONE CHE CONTINUA.....	28
TORINO PER TUTTI SENZA BARRIERE	28
Eliminazione delle barriere architettoniche.....	29
Eliminazione delle barriere cognitive.....	29
Trasporto pubblico	29
Residenze.....	29
Centri diurni.....	29
Accompagnamento al lavoro	29
Governance	30
5 QUALITA' DELLA VITA	31
SICUREZZA, LIBERTA' E CRESCITA DI TORINO.	31
SALUTE E SVILUPPO DI QUALITA'	32
ARTE, CULTURA, CREATIVITA'	33
Noi siamo la nostra Cultura	33
Asse C1. Cultura-Territori // Potenziare le “supernova” per massimizzare e capillarizzare gli impatti ..	33
Asse C2. Cultura-Condivisa // Incoraggiare e sostenere progetti bottom-up	33
Asse C3. Cultura-Scuola // Promuovere la cultura come strumento di formazione e orientamento	34
Asse C4. Cultura-Salute // Promuovere la cultura come strumento di prevenzione e “cura”	34
Asse C5. Produzione // Riportare a Torino gli artisti.....	34
Asse C6. Produzione // Immersioni nella nostra storia e nel nostro territorio	34
SPORT, COME LA CULTURA, INCLUSIVO, EDUCATIVO, PREZIOSO	35
Playground: Lo sport per tutti parte dai parchi, gratis.....	35
Più impianti dello sport dove mancano, gestioni più moderne e misurazione dell’impatto dell’attività	35

I campionati delle circoscrizioni	35
Conoscere lo sport: l'invito ai ragazzi.....	35
Grandi eventi sportivi ed eventi off	35
CONCLUSIONI.	37

PREMESSA

Questo programma è costruito attorno a cinque grandi argomenti: **l'economia**, perché la nostra fissazione è dare lavoro a Torino, dopo gli anni terribili della pandemia; **il territorio**, perché è ciò che ci unisce; **le trasformazioni**, ossia una collezione di idee e di grandi progetti per girare pagina, tutti con il criterio di essere sostenibili, economicamente e per l'ambiente; **le persone**, perché siamo noi i protagonisti dell'aver cura e di prendersi cura delle persone che abitano Torino e questo programma è anche un programma di crescita delle persone, non solo di crescita dell'economia ed è un programma per la qualità della vita: la qualità della vita è il campionato nel quale siamo rimasti indietro negli ultimi anni e nel quale dobbiamo tornare a vincere il torneo con le altre città italiane. Per questo abbiamo bisogno di lavorare insieme in squadra. C'è da fare e ce la faremo.

1 ECONOMIA

LAVORO

Partiamo dal lavoro, perché quando il lavoro c'è, i volti della gente sorridono e noi vogliamo vedere i torinesi tornare a sorridere, prima possibile. La pandemia ha colpito duro. Ci ha tolto 33 mila occupati e ha messo a rischio 67 mila posti di lavoro di dipendenti. In un anno si sono spente 17 mila partite Iva. E' alto il tasso di disoccupazione (quasi il 10 per cento) ed è alto il numero dei Neet (i giovani scoraggiati dal lavoro, quasi uno su cinque). Così non possiamo andare avanti. Dobbiamo girare pagina. Abbiamo le idee chiare, il lavoro si crea con le attività economiche, pertanto la programmazione dell'attività comunale privilegerà ciò che crea lavoro. Misure specifiche saranno subito varate, come i cantieri di lavoro pubblico per fronteggiare l'emergenza e più progetti di servizio civile universale (correlati all'aumento delle competenze dei destinatari/partecipanti). Per ridurre il mismatch, a Torino sarà più facile entrare nel circuito delle ricerche di lavoro, grazie a una APP di skill audit dei lavoratori, consultabile dai datori di lavoro potenziali.

Per creare lavoro ci dobbiamo affidare alle attività economiche. Pensiamo di suscitare più impiego in molti modi, come vedremo, rendendo Torino attrattiva, innovativa, una città per giovani e famiglie, una città ideale per studiare e fare ricerca, una città ideale per divertirsi e svagarsi, per fare sport, per seguire la cultura, per abitare. Inoltre, a Torino rifonderemo una amministrazione amica, che risolve i problemi e che muove la città.

BASE ECONOMICA

Auto e aerospazio saranno sempre importanti, perché rappresentano specializzazioni verticali che hanno superato le sfide della storia e ci hanno consegnato un distretto di imprese e un cluster di capacità innovativa che sono tra i maggiori in Italia. Ma non saranno più i soli elementi fondanti la base economica, che sarà diversificata. L'elettrificazione del settore automotive costituirà uno stimolo a innovare, ma anche a cercare nuovi riferimenti nel mondo per la filiera automotive. L'innovazione d'impresa a Torino è ai vertici italiani ed è un segno che il fermento del nuovo corre nel Dna dei tecnici, dei lavoratori, degli esperti ed accademici. Il rinascimento europeo fornirà stimoli e spunti di investimento, che coglieremo. Nell'edilizia, per esempio, potremo essere tra i primi nella bioedilizia, e poi ci sono da innovare i modelli di quartiere, bisogna rigenerare la città e trasformare le periferie. Le trasformazioni del PNRR ci consentiranno di avere scuole messe in sicurezza e migliorate nel servizio. L'occasione del PNRR è ghiotta anche per rendere sostenibile il patrimonio degli altri edifici pubblici, magari trasformando tutti i tetti possibili in solar roof. L'IA sarà uno dei pilastri del nuovo rinascimento e cercheremo di usarla nell'amministrazione pubblica, per esempio realizzando un Chatbot per migliorare l'accessibilità al sito e ai servizi del Comune. Le startup saranno endogene ma anche attratte nell'ecosistema di Torino, che consolideremo. L'avviamento del Parco della Salute della Ricerca e dell'Innovazione sarà un'occasione per imitare e migliorare quello che è avvenuto in Alsazia o a Tuttlingen: trasformare un ospedale universitario nel fulcro di un sistema di formazione, innovazione e produzione è possibile, ed è quello che faremo. I confini della nuova base economica non sono locali, ma si estendono a tutta la città metropolitana, con la quale la città vedrà il rapporto arricchirsi, per il decentramento naturale di funzioni pregiate nell'epoca post-Covid, grazie alla diffusione della cablatura. In sostanza, con il completamento di alcuni tasselli del quadro infrastrutturale (dalla TAV al 3° Valico, ecc..) Torino diventa un nodo delle molte reti che attraversano le città europee: la rete della produzione, della ricerca, della cultura, della finanza, della filantropia. Essere su molte reti in posizioni di rilievo è la condizione per tornare ad essere competitivi e, un minuto dopo, fare leva sulle risorse della rete per crescere e progredire. E' esattamente quello che faremo. A quel punto saremo più attrattivi, ma non basta dircelo da soli. Dobbiamo sentircelo dire dagli investitori internazionali; se non ci confrontiamo con il resto del mondo, i nostri giudizi valgono poco. Per questo riteniamo che dobbiamo tornare a investire nell'attrazione degli investimenti. C'è un patrimonio enorme da promuovere internazionalmente. Il patrimonio intangibile delle competenze, certo. Ma anche il patrimonio fisico di una densità infrastrutturale quasi unica in Italia e vicina all'Europa ed al Mediterraneo. Poi abbiamo il patrimonio dei saperi universitari collegati alle attività economiche e l'ingente e unico **patrimonio edilizio dismesso della città**: oltre un milione di metri quadri in aree *brownfield* e 500 mila metri in edifici esistenti che non richiedono bonifica e sono un'offerta unica. Costruiremo un progetto stabile di

Marketing territoriale con l'obiettivo di realizzare ciò che esiste già a Manchester o a Lione, dove con uno staff di 37 persone l'agenzia di marketing degli investimenti internazionali porta in città da 50 a 90 imprese all'anno, da 500 a 1.000 nuovi posti di lavoro in più. E, con metodo, aggiungeremo vocazioni alla nostra città bellissima: tecnologica, innovativa, ben collegata ma poi anche piacevole, rilassante, ricca di esperienze. In due parole: di nuovo attrattiva.

COMMERCIO

Il commercio in città è un tema a due vie: plasma lo spazio urbano e la sua percezione, ne determina fruibilità, vitalità e perfino sicurezza; dall'altro lato i negozi sorgono da investimenti di imprenditori, ma le aspettative di rendimento derivano dalla accessibilità e mobilità della città, dalla distribuzione e tipologia delle residenze e dai redditi di chi abita. Però una cosa è certa. La città deve uscire dall'attuale contesto. Che è quello del rischio di "povertà distributiva". Inoltre il commercio sarà il nostro alleato nel progetto di ridefinizione delle centralità dei borghi di periferia. La nostra politica commerciale sarà di favorire gli insediamenti commerciali a patto che siano integrati nel tessuto, senza demonizzare le dimensioni ma evitando i "cubi" artificiali, isolati dalla vita urbana. Anzi noi puntiamo a riesaminare il territorio per **riportare tra le vie della "città reale"**, anche e soprattutto nelle aree non centrali, **l'accessibilità, la sicurezza e la qualità che sono l'elemento di attrazione delle dei centri commerciali, delle "città artificiali" del commercio, che non hanno inventato nulla, ma hanno semplicemente reso più comodi i fattori di attrazione dei clienti.** Lo strumento operativo saranno i "i distretti del commercio", che hanno una base legislativa del 1999. Pensiamo a tanti distretti del commercio coinvolti nei progetti di rigenerazione urbana e che quindi possano avvalersi delle esternalità prodotte dalla riqualificazione degli edifici pubblici e dalla realizzazione delle nuove infrastrutture. Pensiamo ai distretti del commercio per rilanciare storiche vie commerciali che hanno perso smalto, attrattività e clienti (come via Frejus o via Di Nanni). E pensiamo ai distretti del commercio per restituire polarità ai Borghi delle periferie, come innesti a supporto della rigenerazione di un vero policentrismo urbano. Pensiamo perfino che sia possibile legare l'e-commerce ai distretti del commercio mettendo in comune infrastrutture fisiche e digitali che permettano ai clienti di ritrovare la propria strada di passeggio proprio online. La fusione tra commercio fisico e digitale è la soluzione per il commercio delle città. Digital only può apparire vincente solo per il prezzo, ma il commercio è sempre stato e sempre sarà esperienza.

DIVERTIMENTO E VITA NOTTURNA

Il commercio incrocia il tema del divertimento e della vita notturna. A una vita notturna ordinata, di qualità e con presidi di sicurezza rafforzati, restituiremo la fruizione delle aree a maggiore vocazione, come i Murazzi e il Valentino. Il riverfront verrà fatto oggetto di una politica di risanamento ambientale e di estensione degli utilizzi. Solo l'uso dei luoghi, programmato, ordinato e sorvegliato, produce bellezza e attrattività insieme a sicurezza e posti di lavoro, mentre il non uso nega tutte queste qualità. Estendere il riverfront anche con nuove infrastrutture che liberano spazi di superficie (come il tunnel urbano nord-sud) sarà un modo per aggiungere una qualità alla Torino turistica.

TURISMO

Il turismo vale più della spesa dei turisti: i territori con gli indici di competitività turistica più alti sono meglio posizionati nello Human Development Index. Il 35% della crescita mondiale del commercio non è frutto dei vantaggi comparati statici dei territori, ma delle iniziative che hanno preso forma come frutto collaterale dei viaggi d'affari. Vogliamo potenziare il turismo per i suoi vantaggi diretti, per il lavoro che crea, ma forse più ancora per i vantaggi indiretti. Le città senza turismo alla fine non vincono in nessun settore.

I 5 Progetti specifici del turismo:

Progetto 1. Torino-Week // Il grande evento per massimizzare la visibilità internazionale

La Torino Week è una festa di tutta la città, dal sapore torinese e dal respiro internazionale; basata sul cinema e aperta alla progettazione condivisa di eventi OFF; un'occasione di visibilità e di rilancio della città.

Indispensabile che non sia solo una festa del centro, della collina e del fiume, ma un festival partecipato con attività nelle e nelle circoscrizioni. Costruiamola insieme, e uniti facciamola diventare grande ed efficace.

Progetto 2. Pick More – Stay Longer – Impact Better // Massimizzare la sostenibilità nel tempo del turismo

L'offerta turistica deve unire insieme più ricchezze della città, più esperienze, come quella culturale, quella storica, quella gastronomica, quella sportiva in modo da raggiungere l'obiettivo di estendere la permanenza dalle due notti attuali fino a un'intera settimana. La città si è specializzata negli short break dei week end, ma la città metropolitana ha driver di motivazione turistica che possono incrociare un turismo più lungo, meno stagionale. Sappiamo che la regione già ora avrebbe capacità per quadruplicare l'accoglienza, e quindi quadruplicare i posti di lavoro. Un progetto che si può realizzare solo unendo le forze di più attori, privati e pubblici, in un'unica cabina di regia (la Fondazione Next Generation).

Progetto 3. Grandi Show Live // Il turismo musicale come leva per escursionismo e turismo

L'ultimo concerto degli U2 tenutosi a Torino nel 2015 presso il Pala Alpitour ha avuto un pubblico di 16 mila persone (si pensi che nel 2010, il 360° Tour degli U2 a Torino aveva venduto oltre 42 mila biglietti), di queste il 74,2% provenivano dall'Italia (residenti fuori dalla regione Piemonte), il 6,4% dall'estero. Solo il 12% del pubblico di questo concerto era torinese (residente nell'area metropolitana di Torino) ed il 7,7% piemontese (extra area metropolitana di Torino). A conti fatti le ricadute dirette di un concerto internazionale come quello degli U2 sono state stimate in circa 5,5 milioni di euro. Che raddoppiano con quelle indirette e indotte. 15 Concerti in un anno produrrebbero ricavi aggiuntivi per la città (che non ci sarebbero altrimenti) di 175 milioni, equivalenti a 1.000 posti di lavoro.

Progetto 4. Torino Future Car Show // Il salone all'aperto dell'auto e della mobilità sostenibile torna a Torino

Circa 700 mila visitatori visitavano il Salone dell'Auto di Torino del Valentino. La sua ricollocazione a Milano-Monza non ha certo ricollocato i visitatori che potrebbero tornare a visitare un nuovo marchio nella stessa sede con le novità nel campo della mobilità sostenibile, allargando il bacino degli utenti con una strategia di marketing dedicata. L'impatto economico diretto del nuovo salone potrebbe essere di 17 milioni a partire dal primo anno (raddoppiabile con gli impatti indiretti e indotti), per una generazione di posti di lavoro stabili (FTU, full time equivalenti) pari a 250 persone.

Progetto 5. La digitalizzazione raggiunge il turismo // Uno scrigno standard per le perle da unire

Nel 2021 la domanda turistica è online. Se la strategia della città si basa sull'unione di più perle turistiche in una collana, occorre lasciare ai broker e agli utenti finali la libertà di comporre la propria collana seguendo il proprio interesse, alla fine trascorrendo più giorni a Torino. Sosterremo le tecnologie digitali, che permetteranno ai produttori di rendere visibile la propria offerta e agli operatori e clienti assemblarla. Si tratta di un progetto che renderebbe semplicemente più fruibili, in una logica di scoperta da parte degli utenti finali, le opzioni turistiche del Piemonte e di Torino: quelle meno solite, meno banali, quelle che fanno crescere la domanda e i motivi per tornare.

FIERE

Le fiere rappresentano un settore economico rilevante ed un volano economico importante. Con 167,2 miliardi di euro di PIL generato a livello globale, il settore fieristico si classificherebbe come la 56ª economia mondiale, più grande delle economie di paesi come Ungheria, Kuwait, Sri Lanka ed Ecuador.

Le fiere sono un generatore diretto e indiretto di business, ma anche uno strumento di business development, per questo non possono mancare come frecce all'arco delle politiche urbane del capoluogo di una delle regioni più industrializzate e a più alto tasso di spesa per l'innovazione in Europa.

La pandemia ha fermato nel 2020 7 eventi su 10. La progressiva evoluzione verso un'infezione endemica, sotto controllo, permette di concepire una strategia di sviluppo per il sistema fieristico torinese. Si tratta cioè di puntare su due segmenti di offerta che rappresentano uno sbocco ideale e compatibile con la nostra

infrastruttura, che non ha le dimensioni di sistemi come Bologna Fiere o Fiera Milano. Però l'infrastruttura torinese, media per dimensione e settimana in Italia, è ideale per i tradeshow ibridi post-covid.

In secondo luogo, occorre puntare su fiere che siano occasione di business development per il territorio esteso, in modo di determinare un impatto sulla città turistica e anche ai settori produttivi. Abbiamo identificato 10 vocazioni del territorio, da quelle più tradizionali, come automotive, tessile, meccatronica, agroalimentare e design, a quelle più recenti, come aerospazio, moda lusso & gioielleria, aerospazio, chimica-verde, scienze della vita, profumeria. In ognuna di queste vocazioni Torino dovrebbe essere presente con fiere ed eventi "**glocali**", collegate con gli affari. Il mondo è paese. Dobbiamo sempre più portare il paese nel mondo.

2 TERRITORIO

URBANISTICA E PRG, MA SOPRATTUTTO UN UFFICIO DI PIANO APERTO

È necessario un nuovo Piano quando la pianta di una città debba radicalmente essere ridisegnata. Quando si prevede un consumo di suolo aggiuntivo che debba essere progettato insieme alle infrastrutture e ai servizi. Quando si vogliono evitare le diseconomie dettate da uno sviluppo indiscriminato e disordinato del territorio, normalmente quando c'è un'emergenza di crescita demografica.

Nessuna di queste condizioni si presenta oggi a Torino.

Oggi Torino ha bisogno di innovazione, di riuso, di investimenti e soprattutto di rapidità di esecuzione. E poi la realtà cambia a una velocità che la pianificazione non può che inseguire, e i driver del vigente PRG sono ancora in moto. **La domanda di investimenti (privati) si suscita costruendo le condizioni per la sostenibilità di lungo periodo di trasformazioni complesse.** Questo significa che la città non può più disegnare uno sviluppo a priori, né scrivere delle condizioni e collocarle su un ipotetico mercato per la contesa tra investitori. Quando lo sviluppo non è più basato sulla demografia, esso si realizza se permette la realizzazione di un tasso di rendimento di lungo periodo, influenzato dal tipo di progetto e non solo dalle regole, che a questo punto devono essere flessibili e non date a priori.

Per questa ragione crediamo che Torino non abbia bisogno di un nuovo piano,

La pietra miliare, il passaggio che può distinguere e qualificare Torino, sta in una rinnovata capacità di essere "aperta all'investimento", creando un contesto tecnico- amministrativo che sia pronto a recepire le esigenze degli investitori, ovviamente verificandone la loro capacità di adattarsi alla storia ed alle vocazioni di Torino stessa.

Ne consegue, con la necessaria sintesi, che alcuni punti paiano essenziali per "far partire le gru" e creare i posti di lavoro della trasformazione urbana:

- L'immediato riconoscimento che – anche a Torino, nell'ambito del suo PRG – le demolizioni e le ricostruzioni possono essere realizzate, con i necessari cambiamenti di destinazione, nell'ambito degli interventi definiti "di ristrutturazione", con le conseguenti semplificazioni di ordine amministrativo.
- La disponibilità a definire accordi operativi con l'Amministrazione – nell'ambito di precise disposizioni di legge, nazionali e regionali –
- La formazione di un Ufficio di Sviluppo del Piano, che sia strumento di valutazione e prontissima risposta alle intenzioni di intervento, e non già mero applicatore delle norme. Aspettare il "*Piano perfetto*" potrebbe significare attendere per sempre.
- *Last but not least*, infine, l'Amministrazione, cui dovrà essere garantito un sostanzioso innesto di giovani tecnici.

Alcuni nodi su cui intervenire subito:

- Una sistemazione è necessaria per l'asse di Corso Marche, per fornire un quadro urbanistico ordinato in particolare all'area interessata dall'investimento nella cittadella aereospaziale.
- Impattare sulla decisione della discesa della TAV dalla Valle di Susa a Torino. È immediato verificare che il percorso "nuovo" (aggirante la Collina Morenica ed entrante nello Scalo di Orbassano; linea viola nella tavola centrale, sopra) è decisamente di realizzazione più agevole, e comunque è fondamentale che la Città di Torino rientri in seno all'Osservatorio TAV, anche per limitare i ritardi sempre in agguato, di un'opera il cui termine in pochi anni è già slittato dal 2030 al 2032.
- I due snodi problematici per la accessibilità da nord e da sud, rispettivamente di piazza Baldissera e della rotonda Maroncelli, dovranno essere risolti in modo definitivo.

- L'area della ex Manifattura Tabacchi, oggetto di procedure andate deserte per la realizzazione anche di uno studentato offre qualità interessanti di rapporto di vicinanza con il centro. La sua sistemazione tuttavia dovrebbe avvenire allargando la lente del pianificatore a un insieme di immobili, sia comunali che demaniali, che insistono nell'area.
- L'asse di Corso Moncalieri e corso Casale potrebbe essere oggetto di un intervento di realizzazione di un tunnel urbano di attraversamento in project
- Era il 2005 quando maturavano le ipotesi sui binari di P.N. Ora è un'ipotesi di lungo periodo, degna di essere considerata. E' certo che per gli attori in gioco (RFI) la questione non possa stare solo sul tavolo di una amministrazione. A seconda dell'intensità dell'eventuale intervento, in superficie si libererebbero da 70 mila a 300 mila metri quadrati per funzioni che possano essere valorizzate in una posizione centrale cittadina, senza dire dell'effetto di ricucitura di una frattura della città decisamente estesa.

PwC ha da poco completato una ricerca che include diversi studi di casi di città che¹ hanno realizzato progetti dimostrando qualità di essere "investor ready". Uno dei risultati di questa ricerca è che in un mondo di capitali abbondanti e mobili, anche le città con le storie e i patrimoni più eccellenti possono finire al fondo della lista delle città investibili. Il **nodo dei nodi** è realizzare una Città con una amministrazione "Investor Ready". Nel mondo dei capitali mobili e degli investimenti veloci, è la qualità che farà la differenza.

CASA

In pochi anni si è passati da costruite 800 a 250 nuove abitazioni all'anno. La crisi dell'edilizia è costata 3.000 occupati. Eppure costruire sembra essere diventato il nuovo tabù. Quando invece ciò che più conta non è tanto il numero di case che esistono. Se fosse per i soli numeri, le 450 mila case potrebbero essere sufficienti agli 857 mila abitanti, ma solo 410 mila sono occupate. Le altre per lo più non offrono un livello di servizio sufficiente ai diversi segmenti di coloro che cercano casa e sono già in città, a cui in modo lungimirante si aggiungono coloro che vogliamo attrarre in città, al seguito di un lavoro o di un progetto di studio, di formazione, di ricerca, di produzione culturale.

Le case di cui stiamo parlando sono in gran parte obsolete e periferiche, in particolare quelle costruite tra il 1946 e il 1971. E sono la maggior parte, il 51% del patrimonio abitativo. E raccontano storie complesse,

In Europa sono i Paesi Bassi la nazione con la più alta quota di alloggi sociali (uno su tre, il 32%), seguiti dall'Austria (23%, che sale al 45% a Vienna), dal Regno Unito (18%), dalla Francia (17%). In Italia il patrimonio di case sociali è del 5,3%, quindi circa un terzo della media europea ma a Torino siamo a metà della media nazionale e un sesto di quella europea (3,5% ossia 17.744 alloggi pubblici). La conseguenza di un così ridotto numero di alloggi sociali - che cronologicamente a Torino hanno cessato di costruirsi più o meno quando a metà degli anni settanta la Fiat ha cessato di aumentare l'occupazione totale - è che dal 2016 Torino è diventata la capitale italiana degli sfratti, superando con 1 sfratto all'anno ogni 241 famiglie perfino la capitale, Roma, che prima era al primo posto. Il picco degli sfratti è stato toccato nel periodo 2014-2016: oltre 6 mila ogni anno. Scesi poi nel 2018 a 5 mila. Tra il 1° luglio 2019 e il 30 giugno 2020 sono stati 3.474 quando però le procedure sono state fermate per legge. In alcuni anni gli sfratti per morosità hanno raggiunto il 99% del totale e quelli per morosità incolpevole sono stati pressoché sempre intorno al 90%. A fronte di bisogni che si misurano in migliaia di famiglie in cerca di una soluzione abitativa ogni anno, l'esiguità del patrimonio abitativo pubblico non ha mai permesso negli ultimi dieci anni di affrontare la situazione. Le graduatorie per l'accesso alle case popolari sono nutrite. Le domande al bando del 2018 (quello precedente era del 2012) sono state 6.791 con il 31% di queste con un punteggio che segnala un bisogno "molto grave" e il 47% un bisogno "urgente". La disponibilità di alloggi tuttavia ha permesso, istruendo solo quelle che superavano il punteggio di 12 (urgente è >=10), di assegnare 574 alloggi, due anni dopo il bando, con un tasso di soddisfazione di appena una su dieci delle domande valutate almeno "molto gravi". La situazione si commenta da sola. Allo stato delle condizioni dell'economia torinese mancano almeno 5.000 alloggi per

¹ <https://www.pwc.com/gx/en/psrc/publications/assets/pwc-investor-ready-cities-v1.pdf>

normalizzare la temperatura della domanda abitativa pubblica e il bisogno salirebbe ad almeno 8.000 alloggi per portare il patrimonio di case pubbliche di Torino al livello della media nazionale.

Per concludere, Torino, per quanto in contrazione demografica ha bisogno di case, ben oltre le 250 abitazioni all'anno che riesce a costruire. Ne ha necessità non solo per far ripartire la sua economia, ma perché buona parte del suo patrimonio edilizio ha tra i 50 e i 70 anni, non è in buono stato conservativo, non è efficiente energeticamente, non è neppure sicuro come una abitazione costruita secondo lo stato dell'arte. Ne ha necessità perché rigenerando il tessuto abitativo, si creano sul territorio condizioni di economia nuova e più salubre. E ne ha bisogno perché costruire nuove abitazioni (anche demolendo il costruito) comporta l'approccio di nuove tecnologie, realizzare **smart building** o anche costruzioni in **bioedilizia**. Ne ha inoltre bisogno perché le case di Torino non rispondono più ai bisogni standard del 1900, perché i bisogni si sono **segmentati**, così come sono assai più articolati che in passato i bisogni di alloggi sociali, sia che si tratti di alloggi in proprietà (dunque affordable) ovvero in affitto (social housing). Inoltre Torino ha da colmare il ritardo nella sua edilizia residenziale pubblica. Con il 3,5% di abitazioni ERP contro una media nazionale del 5,3% e una media europea del 15%, Torino non riesce a soddisfare il bisogno di abitazioni che è stato generato dalle due ultime crisi economiche. Secondo nostre valutazioni, un piano di ERP straordinario (eventualmente miscelato con un piano di Housing sociale) dovrebbe portare a una maggiore dotazione compresa tra 5.000 e 8.000 nuove abitazioni offerte a questo segmento di mercato.

A queste costruzioni si dovrebbero sommare le soluzioni abitative negli studentati, necessarie per adeguare il sistema dell'offerta abitativa universitaria alle ambizioni di una vera città universitari, il che significa almeno 3.700 posti letto aggiuntivi, perché la copertura attuale non raggiunge il 10% degli aventi diritto. Dobbiamo raggiungere una percentuale di ospitalità potenziale in campus pari a quella degli altri paesi, altrimenti non saremo mai una città universitaria.

Infine, tutte queste operazioni dovrebbero avvenire insieme a più complesse operazioni di rigenerazione urbana, aventi come target la rifunzionalizzazione e l'efficientamento energetico di edifici pubblici, al fine di rigenerare contesti di territorio urbano. I finanziamenti per questi progetti sono inclusi in buona parte dal recovery plan, ma per la parte che non è inclusa le opzioni esistono, sia a valere sulla programmazione europea a favore delle città, sia integrando risorse pubbliche e private ossia attraendo l'investimento privato creando le condizioni per una sua redditività normale. Secondo le nostre valutazioni, un piano casa quinquennale volto a risolvere questi nodi sarebbe possibile. Comporterebbe investimenti pari a 1,6 miliardi di euro. Con questo importo l'economia attiverebbe fatturati per 5,6 miliardi e 25.000 posti di lavoro (in tutti i settori, non solo nell'edilizia) annuali per 5 anni. Il risultato: una città più prospera, più bella, che soddisfa meglio i bisogni di abitare dei suoi cittadini, che usa la politica della casa come elemento integrante sia della politica urbanistica che di quella di welfare. E una città più attrattiva per nuovi abitanti, nuovi studenti, nuovi torinesi.

MOBILITA'

A Torino la mobilità pubblica non assorbe che il 20% del traffico complessivo e il 7% degli spostamenti, nonostante il successo della linea 1 della metropolitana (che trasporta 42,5 milioni di passeggeri all'anno). Il Covid ha aggravato il problema degli indici di riempimento medi. Parte della domanda di mobilità è stata azzerata dallo smartwork e vi sono ragioni per credere che buona parte degli smartworker, operanti come lavoratori dipendenti di organismi pubblici e privati, fossero precedentemente utenti dei mezzi pubblici. Parte dell'utenza della mobilità pubblica ha inoltre scelto i mezzi individuali, sia quelli tradizionali sia quelli innovativi (e-bike e monopattini). Gli utenti, peraltro, denunciano riduzioni dei servizi a orari e percorsi predefiniti. Forse proprio questo è ciò che deve cambiare.

Le città europee dove i mezzi pubblici trasportano il 40 per cento delle persone differiscono per avere una rete metropolitana, essenzialmente perché la rete metropolitana offre un servizio caratterizzato da una velocità di esercizio doppia o tripla di quella della rete di superficie (che è di 17 km/h). Il risparmio quindi di tempo è la prima variabile cui guardano gli utenti. La ragione è semplice: trascorriamo negli spostamenti

1h16m² al giorno, ossia il 5,3 per cento della vita. Durante una vita media trascorriamo 1.600 giorni interi usando qualche mezzo di trasporto per cui risparmiare minuti ogni giorno (per inciso, la durata media degli spostamenti giornalieri degli studenti è di 1h39m) ci restituirebbe giorni di vita. Non rinunciamo a spostarci neppure quando superiamo i 65 anni (47m in media di spostamenti quotidiani), anche se per ragioni prevalentemente sanitarie 3 anziani su 10 non effettuano più alcun spostamento al giorno. Ecco, solo la quarta età e la malattia ci fermano. Spostarsi è una necessità di tutte le età. Anche se è coerente immaginare che la città debba riassortire la propria offerta di servizi di vicinato e digitali, in modo da rendere migliore l'esperienza di vita urbana dei cittadini, particolarmente nelle fasce di età anziane, risparmiare tempo, quindi avere trasporti pubblici veloci è necessario per aumentare la penetrazione del servizio pubblico. Per questo, in una apposita sezione, abbiamo concepito il primo people-mover di Torino (che possa muoversi a velocità superiori a 40-50km/h), come integrazione della rete attuale e come complemento low-capital della rete metropolitana. Ma non basta. Il punto è che le ricerche di settore³ ci dicono due cose: che l'indice di soddisfazione per la mobilità automobilistica è il più alto tra tutte le modalità di trasporto e che, in generale, tutta la mobilità attiva è preferita a quella passiva, ragione per cui la disponibilità di e-bike e monopattini elettrici è stata accolta con lo straordinario favore di cui dicevamo. Per far rinunciare alla mobilità attiva delle auto e portare verso il trasporto pubblico occorre pertanto lavorare su un trasporto pubblico diverso e di maggiore qualità, capace di produrre un vantaggio non solo sui tempi di percorrenza, ma sulla qualità dell'esperienza di trasporto. La nostra proposta è di accostare alla rete normale una rete DRT (Demand Responsive Transit) e in particolare una rete Microtransit. (In figura CABibus, Svezia, <https://cabibus.com/microtransit.html>). Microtransit è una modalità di trasporto innovativa, nata negli Usa nel 2015. E' una forma di DRT, ossia una rete di trasporto che non offre un servizio standardizzato, bensì un servizio personalizzato su domanda. Si tratta comunque di un trasporto collettivo basato su navette (di piccole e medie dimensioni), in grado di ospitare da 10 fino a 20 passeggeri, ad accessibilità facilitata e con la prenotazione dei posti a sedere, la prenotazione della fermata e la prenotazione della destinazione. Tutto su apposita APP. Il Microtransit unisce alla flessibilità del servizio (si attiva sulla base della domanda), anche una flessibilità di rotta, nell'ambito di zone circoscritte. Può essere utile a complemento di una rete fissa (destinata a muovere importanti flussi) in diversi casi di servizi specifici: il servizio sostitutivo nelle ore off-peak del servizio ad orario; il servizio di alimentazione della rete maggiore a partire da zone periferiche e meno densamente popolate; il servizio notturno; il servizio avente destinazioni centrali e/o ad alto interesse (destinazione stazioni, destinazione musei, destinazione zona alberghi, destinazione centri commerciali, destinazione teatri); il servizio per chi ha mobilità ridotta, dovuta a età o disabilità. Il Microtransit non è sempre uguale, ogni giorno. Pulsa con la vita della città. Quindi soddisfa meglio i bisogni e riempie meglio i posti vuoti. L'uso del Microtransit restituisce una soluzione al problema di "rightsizing" che le reti normali non riescono ad assicurare. Infine, la mobilità attiva viene abbandonata con difficoltà, dunque occorre che il Microtransit offra un livello alto di qualità del servizio offerto (accessibilità facilitata, sedute ergonomiche, wifi a bordo, aria climatizzata e sanificata, ecc). Il funzionamento del Microtransit può migliorare lo stesso Microtransit, perché a differenza delle normali reti, Microtransit raccoglie e potenzialmente segmenta i dati dei viaggiatori per origine e destinazione e nel tempo l'analisi dei big data può permettere una ottimizzazione della flotta e dell'offerta di servizio. Per concludere, una rete di Microtransit può migliorare radicalmente l'esperienza della mobilità e, in prospettiva, i servizi di Microtransit potrebbero essere operabili a guida autonoma. Il 18 dicembre 2020 Los Angeles ha lanciato il suo Microtransit, le prime esperienze hanno prodotto abbastanza dati per correggere il tiro e portare il trasporto pubblico ad un nuovo più alto livello⁴. Microtransit soddisfa gli obiettivi globali di sviluppo sostenibile #9 (innovazione infrastrutturale), #10 (riduzione delle disuguaglianze) e #11 (città sostenibili).

Per concludere la proposta per la mobilità urbana; la nostra amministrazione:

²ISTAT, I TEMPI DELLA VITA QUOTIDIANA. LAVORO, CONCILIAZIONE, PARITÀ DI GENERE E BENESSERE SOGGETTIVO. 2019

³ ISFORT, 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Tra gestione del presente e strategie per il futuro, 25/11/2020

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=kczxD94W1CA>

- a) Continuerà lo sviluppo delle innovazioni: sfruttando l'IA sarà portata dal 47 al 100 per cento la percentuale di semafori dotati di sistemi intelligenti di priorità semaforica ai mezzi pubblici;
- b) Continueremo sulla strada della sostituzione della flotta dei mezzi pubblici e, in particolare, punteremo sull'introduzione di mezzi sostenibili e accessibili, integrando la flotta anche con mezzi ad idrogeno, in coerenza con la strategia regionale sull'idrogeno;
- c) Dato il favore della micromobilità attiva ad esito della pandemia (e-bike e monopattini), seguiremo la strategia nazionale e del PNRR di infrastrutturazione della rete ciclabile ad uso di questi mezzi, tuttavia con un occhio particolare alla sicurezza per gli utilizzatori e i cittadini e un occhio dunque alla regolamentazione dell'uso.
- d) Le "coronalanes" opportunamente realizzate in emergenza saranno ripensate sia in termini di necessità oltre l'emergenza, sia in termini di efficienza e sicurezza;
- e) La città incoraggerà la mobilità condivisa, sia attraverso il carpooling aziendale, sia attraverso il car sharing, e la condivisione degli altri mezzi di trasporto sostenibili.
- f) La città incoraggerà l'installazione delle colonnine e delle stazioni di ricarica elettrica al fine di facilitare la conversione nel minor tempo possibile del parco di automezzi in un parco sostenibile.
- g) La città erogherà un incentivo fiscale temporaneo (i.e. riduzione del 50% della Tari per 3 anni fino a un massimo di 150 euro/anno per mezzo) a tutti gli imprenditori che sostituiranno un veicolo commerciale destinato alla circolazione urbana a combustione interna con un veicolo a zero emissioni, purché il primo sia radiato dall'esercizio e rottamato.
- h) Al fine di aumentare l'offerta di servizi di maggiore qualità, e in particolare di un servizio veloce, che viene preferito dagli utenti, la città studierà la fattibilità e la implementazione di un people mover sperimentale a monorotaia, integrabile con la rete metropolitana e di superficie esistente, quale esempio di nuova modalità di trasporto a basso costo, basso impatto, alta sostenibilità ed alta efficienza e qualità di trasporto, anche per offrire una soluzione al ritardo di sviluppo della metropolitana sotterranea, scarsamente recuperabile allo stato attuale delle condizioni economiche della città.
- i) Cogliendo le opportunità della tecnologia, dell'infomobilità, del 5G e sfruttando le esperienze estere, anche per migliorare la soluzione dei problemi di trasporto dei soggetti svantaggiati (disabili e anziani), la città valuterà l'introduzione di un sistema di Microtransit integrandolo con la rete dei servizi di trasporto urbano, migliorando la qualità complessiva offerta del servizio, concorrendo alla soluzione del problema di rightsizing del trasporto pubblico urbano e offrendo soluzioni di trasporto di qualità e flessibili, in grado peraltro di adattarsi alla vita della città, ai calendari degli eventi e degli spettacoli. Il Microtransit si presta sia alla realizzazione di partnership, sia alla sperimentazione innovativa di algoritmi di routing, per i quali possono essere realizzati appalti innovativi, per incentivare l'innovazione locale.
- j) La ZTL non sarà reintrodotta fino a quando l'economia non abbia recuperato la perdita di occupazione durante il Covid.
- k) I parcheggi a strisce blu saranno riconsiderati perché il loro compito di razionamento dei parcheggi scarsi prevalga su quello meramente di incasso monetario.

CASELLE

Non è molto diffusa, nel nostro paese, l'idea secondo cui *"2km di ferrovia ti fanno fare 2km di strada, mentre 2Km di pista ti portano ovunque nel mondo"*; ma sembra opportuno in questa sede ricordare che **gli scali regionali** rappresentano un'opportunità di rilievo, che **consente di collegare a impatto ambientale**

relativamente basso e con grande flessibilità territori che per il limitato bacino di utenza, o per ragioni geografiche, **non giustificano l'investimento ferroviario.**

L'aeroporto di Caselle ha servito nel 2019 poco meno di 4 milioni di passeggeri, suddivisi più o meno equamente tra passeggeri nazionali e internazionali (la media dell'ultimo decennio è di circa il 56% di passeggeri internazionali). **Il 2020 è stato ovviamente un anno nero per il trasporto aereo e ha visto a Caselle un calo del 64% dei passeggeri e del 51% dei voli; il dato, però, è migliore rispetto alla media nazionale, che ha visto i passeggeri in calo del 73% e il 57% in meno dei voli.**

Per il futuro, molto dipende dalla ripresa post Covid. La città, tuttavia, una piccola spinta la può dare rapidamente e riguarda il collegamento ferroviario: la linea è la Torino-Ceres. **Il ripristino del collegamento non più a Stazione Dora, ma più a Nord** (stazione Rebaudengo Fossata), **ripristinerà un'interconnessione che renderà l'aeroporto finalmente ben collegato alla città;** a Caselle oggi si va in macchina e i ricavi per i parcheggi rappresentano circa il 9% dei ricavi totali della Sagat, **ma siamo sicuri che un aeroporto più accessibile avrebbe un impatto decisamente positivo.**

Caselle ha margini di crescita: una potenzialità di incremento dei passeggeri senza congestione di oltre il 30%. Inoltre l'aeroporto di Caselle è anche una piattaforma tecnologica: due stabilimenti di Leonardo, per così dire, a bordo pista, assemblano e collaudano il caccia Eurofighter.

Con la tendenza alla concentrazione degli *hub* intercontinentali, e degli *hub* cargo, **la vocazione di Caselle rimane orientata al traffico passeggeri di tipo regionale** e, benché non sia assente il ruolo di alimentazione degli *hub*, è forse vero che **le strategie più promettenti sono orientate alle tratte da punto a punto**, più che alla logica *hub and spoke*.

Un aeroporto traina l'economia, sia perché rende accessibile il territorio, sia perché è esso stesso una piattaforma tecnologica, commerciale e produttiva; **ma questo effetto si realizza se il territorio persegue una chiara strategia di sviluppo internazionale ed integra l'aeroporto in questa strategia.** Per l'aeroporto di Torino è e sarà fondamentale la proiezione dell'economia locale nel contesto regionale europeo che la nuova amministrazione riuscirà ad imprimere. In caso di successo, sarà essenziale assicurare la reattività dell'aeroporto e l'integrazione delle sue strategie in quelle della città, per esempio sotto il profilo fieristico e turistico. Per questa ragione, si può considerare utile **il rientro del Comune nell'azionariato dell'aeroporto**, magari attraverso il conferimento di quote di opere ad esso connesse. Si aprirebbe così definitivamente una nuova stagione.

DA QUARTIERI A BORGHI DI UNA CITTA' POLICENTRICA

Quando i quartieri erano Borghi, Torino era un città policentrica. L'industrializzazione ridusse le periferie alle funzioni produttivi, o a quelle residenziali, riservate al ceto operaio, magari di recente immigrazione nella città. La incapacità della città di bilanciare lo sviluppo produssero due fenomeni: la fuga dalle periferie verso la Corona, oggi a tutti gli effetti una Grande Torino e l'impoverimento del tessuto periferico della città, accentuato dai ritardi infrastrutturali. Quando la città si riprese, negli anni novanta, puntò per la diversificazione delle vocazioni soprattutto sulla rigenerazione e riqualificazione del Centro e di alcuni ambiti di alta rappresentanza (la Reggia di Venaria). L'operazione ebbe successo, ma la distanza con le periferie si allungò, e non fu più recuperata. Questa condizione non è più accettabile e sarà recuperata. Come? Con strategie disegnate non sul territorio ma intorno alle persone e ai loro bisogni. Inoltre, con strategie non di rimedio, ma di trasformazione e di rigenerazione. I Borghi di Torino devono rientrare nella strategia di sviluppo dell'intera città.

Qualche azione concreta:

- 1) Garantiremo sicurezza, come prevenzione e come capacità di "salvaguardia dei luoghi e delle persone dai rischi", anche grazie a un nuovo progetto di polizia di vicinato; il miglioramento dell'arredo urbano e dell'illuminazione stradale;

- 2) Realizzeremo nei borghi i nuovi programmi di housing, sia sociale che affordable, così come anche di elderly housing e di student housing, grazie ai fondi del PNRR dedicati e alle collaborazioni pubblico-privato, inserite in più completi programmi di rigenerazione urbana;
- 3) Rafforzeremo il piano di ristrutturazione degli edifici scolastici, non solo ai fini della sicurezza ed efficienza energetica, bensì anche ai fini dell'innovazione nella didattica. Le scuole e la cultura saranno al centro del rinnovamento dei borghi. Ci sarà più didattica complementare, con un ampio coinvolgimento di tutti gli ambienti civici, anche per raggiungere gli obiettivi di tempo pieno nelle scuole;
- 4) Lanceremo un programma di rilancio dei luoghi sociali e culturali dei quartieri, dalle biblioteche alle "case dei quartieri", ai teatri, ai luoghi per l'associazionismo, che coinvolgeremo nel miglioramento dei Borghi, anche con i cantieri di lavori pubblici e di servizio civile. Più eleveremo il capitale sociale, più si alzerà il tasso di occupazione e il reddito delle comunità.
- 5) I servizi anagrafici e tutti i servizi comunali a sportello saranno assicurati nelle periferie. Guideremo la digitalizzazione per ridurre l'assorbimento del personale dei back office per mantenere il personale di front office, che sarà formato per gestire più pratiche attraverso gli sportelli polifunzionali. Con le prenotazioni, livelleremo l'impiego delle risorse e taglieremo le code, aumentando la soddisfazione.
- 6) Per i Neet, la Città istituirà, con il concorso delle circoscrizioni e delle organizzazioni di volontari e del terzo settore una "Scuola della seconda opportunità", distribuita nei quartieri e volta al recupero degli anni scolastici perduti e al reinserimento di questi giovani nei percorsi di formazione, orientati al lavoro.
- 7) Lanceremo un programma di potenziamento e rifunzionalizzazione degli impianti sportivi di quartiere e un programma di competizioni sportive riservato agli sportivi dei quartieri (I campionati sportivi atletici delle circoscrizioni). Lo sport sarà promosso, come la cultura, per la sua capacità di generare benessere, inclusione, integrazione e costruzione di capitale sociale.
- 8) Miglioreremo l'accessibilità dei borghi anche grazie al Microtransit. L'accessibilità e i servizi saranno i pivot per riattrarre l'interesse economico sullo sviluppo immobiliare innovativo: soprattutto nelle periferie, dove è normale scontare uno svantaggio di localizzazione rispetto al centro, occorre che i progetti siano di avanguardia. Proprio nei borghi serve più innovazione edilizia. La città darà prova, proprio nell'housing periferico, di possedere un'ambizione alta, innovatività e coraggio. Per esempio sfruttando le opportunità di demolizione e ricostruzione e, ancora, sperimentando le tecnologie della bioedilizia.
- 9) Al fine di favorire l'insediamento di giovani e la formazione di famiglie ed unioni, anche per intervenire sul saldo naturale negativo (nel 2019 la differenza tra nati e morti è stata di -4.271 torinesi), aumenteremo il numero dei posti in asili destinati alla fascia di età 0-3, sia con interventi diretti finanziari dal PNRR, sia con accordi con privati ed enti del secondo welfare.
- 10) Ai fini della costruzione di un capitale sociale rafforzato, proprio nei borghi, la Città favorirà e premierà l'irrobustimento e la collaborazione delle reti di volontariato e di associazionismo, in particolare incoraggerà i progetti volti a favorire gli aspetti di inclusione e integrazione di soggetti svantaggiati e stranieri. In considerazione dell'età media della popolazione e dell'obiettivo di offrire agli anziani opportunità per essere attivi nella comunità, saranno promosse le attività del terzo settore che comportano il coinvolgimento attivo di persone ritirate dal lavoro.
- 11) Le Fondazioni di Comunità, di cui esiste l'esempio prototipo della Fondazione di Comunità di Mirafiori saranno incoraggiate e sostenute nei loro percorsi di nascita e sviluppo, quali agenti di cambiamento, di innovazione e di sviluppo micro-locale, nonché quali collettori di solidarietà e quali terminali di doni e lasciti.

- 12) Ai fini di una migliore efficacia delle numerose politiche rivolta ai borghi, la Città effettuerà una revisione dello statuto prevedendo una maggiore estensione delle prerogative delle circoscrizioni. Ai fini della maggior attività posta a carico di questi organismi, nell'attesa di una revisione organizzativa la Città promuoverà cantieri di lavoro e formazione destinati a disoccupati e progetti di servizio civile a vantaggio dell'attività organizzata dalle circoscrizioni.

Perché questa volta funzionerà? Perché la città per noi è "la rete delle reti di relazioni"⁵, servizi, funzioni, che amministreremo facendo loro attraversare gli otto quartieri e non sorvolandoli, per evitare che i quartieri tornino luoghi di esclusione. La rete degli eventi culturali, la rete dei campionati sportivi, la rete della formazione e quella della scuola attraverserà i quartieri. Nei quartieri dove ora ci sono gli esclusi si porteranno i servizi che mancano. La sorpresa sarà che quando questa politica sarà realizzata, la città sarà interamente più attrattiva, più competitiva, più forte nell'economia così come più solida nei legami sociali.

⁵ Barbara Borlini, Il quartiere nella città contemporanea. Come e perché occuparsene. Quaderni di sociologia, n.52, 2010, p. 13-29

3 TRASFORMAZIONI

TORINO SOSTENIBILE E CIRCOLARE

Un'economia sostenibile non solo è possibile, ma può essere occasione di sviluppo di nuovi settori legati ad un utilizzo più efficiente delle risorse. **Consegnare ai nostri figli un pianeta non solo vivibile, ma, cosa assai importante, bello da vivere, è una sfida entusiasmante che può produrre ricchezza, crescita, posti di lavoro.**

Noi vogliamo definire una strategia che porti Torino a diventare una città completamente circolare: non è un'utopia. Anche se è più facile realizzarla quando si costruiscono città da zero. Noi dobbiamo fare evolvere una città che esiste già, e creare la transizione. Come prima cosa ci daremo un obiettivo concreto. Vogliamo essere **la prima città italiana ad aderire alla Carbon Neutral Cities Alliance**. Una alleanza tra città che si pongono l'obiettivo di ridurre l'impatto carbonioso dall'80 al 100 per cento entro il 2050.

Diventeremo **carbon neutral** grazie a tre alleati: l'Europa, le nostre università e le nostre imprese con i loro lavoratori, che realizzeranno le innovazioni che ci servono.

Quali saranno le politiche?

La prima è il risparmio o l'efficienza energetica.

- 1) Obiettivo 2000Watt. Oggi la media nazionale di consumo pro capite di energia primaria sfiora i 3500Watt nel continuo**, equivalenti a circa 30.000Kwh pro capite all'anno; **ebbene la Svizzera**, ossia una società evoluta, che abita una regione con molte similitudini rispetto alla nostra comunità del Piemonte, **ha sposato la strategia della società a 2000 Watt, cioè circa 17.500Kwh all'anno**. Zurigo, città tecnologica e prosperosa, ha accettato nel 2008 con un referendum consultivo l'obiettivo comunale di diventare una società a 2000Watt. L'ha fatto nel 2008, quando le tecnologie non erano pari a quelle di cui oggi noi disponiamo.
- 2) In secondo luogo dobbiamo cambiare il rapporto tra la produzione di energia rinnovabile e energia da fonti esauribili** (petrolio, derivati, gas) Oggi i comparti energetici rinnovabili, che comprendono i settori solare, eolico, idroelettrico, geotermico e da biomasse sono sfruttati per una percentuale ridotta. **Nella città metropolitana più del 13 per cento dei consumi finali di energia derivano da fonti rinnovabili; per la produzione elettrica le fonti rinnovabili costituiscono il 30 per cento** della produzione complessiva e soddisfano il 35 per cento dei consumi locali. **Inoltre, occorre considerare la "qualità ambientale" delle fonti rinnovabili: oggi più del 60 per cento dell'energia da fonti rinnovabili per usi finali (che costituisce l'85% di quella prodotta da tali fonti) è prodotta da biomasse; dei consumi da biomasse il 60 per cento è costituito da energia utilizzata direttamente dagli utenti finali attraverso legna in pezzi, pellet e cippato impiegati nelle caldaie. Che sono responsabili forse del 40% della concentrazione di particolato nell'aria. Bisogna passare, ed è il terzo punto, a un riscaldamento sostenibile.**
- 3) il riscaldamento sostenibile è il teleriscaldamento.** Questo è vero già oggi, anche se la maggior parte degli impianti di teleriscaldamento sfrutta le fonti primarie fossili, ma **noi sosterremo l'estensione della rete grazie alle tecnologie più sostenibili, come quelle geotermiche⁶ e da biomasse. Il teleriscaldamento è una tecnologia che oggi soddisfa quasi il 15% dei bisogni di riscaldamento degli europei e dovremmo essere soddisfatti che a Torino riscaldi oltre 72 milioni di metri cubi, corrispondenti a oltre il 70 per cento della volumetria complessiva del comune, e a oltre il 50 per cento di quella del comune e della prima cintura messi insieme. Ma abbiamo bisogno di fare ancora di più**, ci sono spazi da occupare, nella prima cintura e nel resto della Città Metropolitana, perché l'aria non è contenuta nei confini amministrativi della Città.
- 4) Rigenerare il patrimonio edilizio** rappresenta un volano per la sostenibilità. **Ad oggi il 40 per cento del consumo energetico è attribuibile agli edifici (private e ovviamente pubblici)**, quindi un'estesa attività di ristrutturazione (in Europa il tasso annuo di ristrutturazione varia tra lo 0,4 e l'1,2 per cento all'anno), promette un elevato impatto positivo in termini di sostenibilità. **Tutto il patrimonio edilizio**

⁶ <http://geodh.eu/wp-content/uploads/2015/02/D.6.3-Final-Publishable-Report-Office-Print.pdf>

del Comune e delle sue partecipate sarà oggetto di un piano di revisione energetica e di totale efficientamento. Per realizzare questo piano ci affideremo alle risorse (auspicabilmente) contenute nel Recovery Plan, ma **spingeremo perché risorse in questo senso integrative potranno essere messe in campo dai fondi strutturali europei.** Inoltre, **il risparmio energetico significa risparmio anche monetario, che permetterà di accedere ai fondi dei privati,** attraverso i project e gli impact bond. **Attiveremo le garanzie europee per costruire business plan precisi dell'efficientamento,** in modo da essere sicuri di realizzare i piani e **costruiremo progetti di efficientamento più ampi di quelli che sarebbero realizzabili con le sole risorse pubbliche.** Attingeremo con progetti concreti al più grande programma di garanzie europee per progetti di infrastrutturali, ossia INVEST-EU, l'erede dell'esperienza dell'EFSI, o Fondo Juncker. Il tema dell'edilizia sostenibile si sposa naturalmente con l'energia rinnovabile: seguiremo **le migliori pratiche internazionali**⁷, per trasformare **fino al 100% degli edifici pubblici in "centrali a energia solare"** (un esempio è quello della Corea del Sud). Cambieremo le norme del piano regolatore e faciliteremo e **incentiveremo le trasformazioni urbane coerenti con un nuovo disegno, per le quali ci attiveremo per attingere alle risorse** per la rigenerazione urbana che saranno messe **nel Recovery Plan.** E' un obiettivo ambizioso: rilanceremo e favoriremo l'edilizia compatibile con un obiettivo di radicale risparmio energetico, sia nell'ambito della rigenerazione urbana, sia nell'ambito delle nuove costruzioni. Infine, incentiveremo **nella filiera edilizia l'uso dei materiali di recupero, dei materiali innovativi e a base organica ottenuti da scarti,** coinvolgendo nel processo anche il territorio agricolo, l'università, i centri di ricerca e le piccole e medie imprese. Incentiveremo la Bio-edilizia considerandola meritevole di premialità urbanistiche. Trasformeremo le costruzioni, settore tradizionalmente energivoro e a forte impatto ambientale in un settore innovativo ed esemplare. Vogliamo essere degli apripista. Verranno a vedere le nostre realizzazioni.

- 5) Incentiveremo la mobilità sostenibile, attraverso un programma di infrastrutture per la ricarica elettrica. Incentiveremo l'uso degli ZEV da parte dei city user professionali, in particolare nel settore logistico. Ridurremo il traffico individuale potenziando il servizio pubblico, in particolare attraverso l'aumento delle modalità di trasporto pubblico, come il people mover e il Microtransit.
- 6) Le gestione dei rifiuti cambierà con un deciso riorientamento verso l'incentivazione della riduzione dei rifiuti, l'aumento della differenziazione all'origine del RSU, il potenziamento e l'innovazione, anche attraverso l'IA, della differenziazione post-raccolta e l'aumento della quota di RSU destinato al riciclo e alla valorizzazione, con conferimento al termovalorizzatore della sola quota residuale, con un obiettivo finale intorno al 20%.
- 7) Infine, l'ambiente e la città circolare avranno un progetto di comunicazione continua con i cittadini. I quali non devono solo essere destinatari delle misure di limitazione, per esempio della circolazione. Devono conoscere in tempo reale i dati ambientali per regolare i propri comportamenti.

TORINO CITTA' UNIVERSITARIA E DELL'ALTA FORMAZIONE

Ci aspettiamo molto dalle Università, e anche dalle altre scuole di alta formazione, inclusa la formazione professionale terziaria.

Il punto è che Torino dovrebbe essere una città "più universitaria", ossia attrarre più studenti, attrarli internazionalmente. Gli atenei e le alte scuole dovrebbero pertanto svolgere la funzione di uno dei motori dell'economia locale. Ma ci aspettiamo anche di avere, in prospettiva, più capacità di trattenere i laureati, sia quelli internazionali, sia i nostri.

La nostra città attira studenti, anche da fuori, ma non trattiene il capitale umano prodotto dalla formazione: in effetti il Politecnico è l'unico ateneo metropolitano in cui la maggioranza degli iscritti provenga da fuori regione (il 55%) e l'Università di Torino è al 7° posto (21%), per un totale di circa 36.000 studenti, pari al 31%

⁷ <https://www.weforum.org/agenda/2019/11/solar-power-seoul-south-korea/>

<https://balkangreenenergynews.com/solar-pv-panels-installed-on-108-public-buildings-in-north-macedonia/>

della popolazione dei due atenei, ci aspettiamo dunque che solo circa 14.000 dei 20.000 laureati all'anno vivano in Piemonte; se poi restringiamo l'analisi alla città metropolitana, il numero scende a circa 5.000, che è comunque poco meno del doppio di quello che serve a mantenere la nostra quota di laureati tra i giovani: non solo **chi viene da fuori torna fuori**, ma perdiamo anche una parte dei residenti. I numeri non sono incoerenti con quelli di un recente sondaggio, che mostra che solo il 30% degli studenti degli atenei torinesi pensa di rimanere a vivere e a lavorare a Torino o in Piemonte dopo la laurea, la maggior parte pensa di trasferirsi all'estero (32%).

Così non va bene, e non si tratta tanto di un problema dell'Università, o delle altre scuole di alta formazione, quanto di un problema della città, che non offre prospettive in grado di attrarre stabilmente i giovani che già non vi risiedono. **Una città con bassi livelli di istruzione e che, inoltre, invecchia, non può neanche crescere, per invertire questa tendenza proponiamo tre linee di azione**, e le porteremo avanti secondo il nostro "stile": attirando risorse con le buone idee e con la collaborazione del settore pubblico, delle imprese e del settore non profit.

Ecco il piano:

1. Favorire l'internazionalizzazione dei programmi degli atenei, attraverso l'aumento delle lauree binazionali e i corsi di laurea svolti in inglese
2. Residenze e servizi: realizzare a Torino il modello del campus diffuso. Il che comporta raddoppiare i posti letto negli studentati; facilitare l'accesso "one stop" al mercato delle locazioni private, standardizzate e con garanzie sugli affitti ai proprietari; associare ai servizi didattici servizi ricreativi e sportivi low-cost; aumentare gli spazi per gli studenti destinati ad attività come lo studio e il confronto, destinati alla ; facilitare la ristorazione low-cost; rendere Torino una città che parla "tutta" la lingua inglese; disseminare le nuove strutture (studentati) sul territorio cittadino, in quanto la presenza di studenti universitari genera riqualificazione urbanistica e sociale e innesta sicurezza. Coinvolgere gli studenti nelle attività culturali della città, particolarmente quelle partecipate dai cittadini e disseminate.
3. Accelerare e dare più respiro ai grandi progetti di contaminazione tra ricerca, servizi e impresa, in particolare il Parco della Salute, perché la sua realizzazione sarà l'occasione di una rigenerazione urbana che non si limiterà agli edifici ospedalieri e universitari, ma che, in ottica di coinvolgimento di imprese private nella costruzione di un nuovo Cluster Biomed e MedTech, potrà estendersi a macchia d'olio, rappresentando il centro di un vasto rinnovamento con rifunzionalizzazione di edifici, come Palazzo del Lavoro ad Italia '61, che aspettano di iniziare una nuova vita. La membrana di contaminazione tra ricerca e innovazione può essere un buon punto per rilanciare l'occupazione dei laureati a Torino e innescare un circolo virtuoso che purtroppo si era perduto.

PEOPLE MOVER: PER MUOVERSI RAPIDAMENTE E IN MODO SOSTENIBILE FUORI DAL CENTRO DELLA CITTA'

L'abbiamo pensato come risorsa per Torino, per la sua mobilità che prende poco i mezzi pubblici. E l'abbiamo pensata non per sostituire, ma per integrare rapidamente e con un basso impiego di capitale la rete metropolitana, che per il momento conta effettivamente 1 sola linea. Infine l'abbiamo concepita come idea (da valutare con uno studio di fattibilità nei primi 100 giorni) per attraversare a semicerchio i quartieri distanti dal centro e raggiungerli con una infrastruttura moderna e veloce, ovviamente connessa con la linea 1 della Metro, per generare aumento di servizio, crescita dei valori immobiliari più una quindicina di occasioni, una

⁸ Gli studenti fuori sede (provincia, regione o nazione) sono circa il 76%, se tra i laureati annui il 76% sono fuori sede, quelli che vivono nella città metropolitana sono 4.800.

per ogni stazione, per rigenerare un piccolo ma significativo ambito di città. Ma perché? E con quali vantaggi? Lo smaltimento del traffico passeggeri garantito da una monorotaia moderna può essere pari o lievemente inferiore da quello garantito dalle ferrovie sotterranee ma il costo è senza dubbio un elemento attraente, insieme alla velocità di realizzazione. I 26,5 km della metro 2, sicuramente da realizzare, ma con un modello finanziario diverso, costeranno 150 milioni ciascuno e la durata del cantiere supererà il decennio. Se si prende come riferimento una delle ultime realizzazioni, ossia la monorotaia di Bangkok, la sua linea di 30,4 km è iniziata nella seconda parte del 2017, a novembre del 2020 era completata al 70%, entro il 2021 verrà inaugurata la prima parte ed entro il 2023 sarà completamente in funzione. Oltre a questo, sarà costata alla fine circa 50 milioni di euro al km, un terzo della nostra sotterranea, per una capacità dei treni del tutto confrontabile con quella di una ferrovia sotterranea, inoltre ci sono soluzioni che partono da 15 milioni al chilometro, secondo le esigenze. Per intenderci, con lo stesso finanziamento di un solo lotto funzionale della linea 2, che sarà realizzata superando gli scogli finanziari che sono il suo reale vincolo, si realizzerebbe tutta una ferrovia monorotaia, e questo a tempo di record. Ma dove? Torino è una città fortunata. Non c'è città in Italia dove sia più facile realizzarla. I suoi urbanisti sono stati lungimiranti quando, durante la fase di espansione della trama urbana, hanno allargato la dimensione delle arterie andando dal centro verso l'esterno. Non è difficile, pertanto, trovare arterie verso l'esterno che possano ospitare la bellezza e la modernità di una monorotaia. Torino inoltre ha l'esigenza di tornare a investire nelle periferie, non solo per ragioni urbanistiche, ma per ragioni di equità e di grande convenienza. L'addensamento centrale della città è stato già fortemente perseguito e il grande asse centrale, la Spina, rappresenta uno dei fiori all'occhiello dell'aumentata accessibilità della città. Tuttavia, occorre distribuire la attrattività della città a tutto il suo territorio. In questo modo oltre il 90% delle periferie urbanizzate sarebbe collegato non solo reciprocamente, ma con la densità di servizi e infrastrutture centrali, perché la nostra monorotaia rossa attraverserebbe la metro 1 (esistente) in Massaua e attraverserebbe la Metro 2 (futura) in Pitagora. Molte le zone a migliorata accessibilità per coloro che decideranno di risiedere e aprire nuove aziende tradizionali, avanzate e creative in periferia: dal polo automotive di Mirafiori con le annesse attività innovative di TNE al polo universitario scientifico di Grugliasco; dal polo aerospaziale di Leonardo Aerospace a Thales Alenia Aerospace. La monorotaia rappresenterebbe inoltre una soluzione di ferrovia urbana leggera estremamente adatta, dopo questa prima esperienza, a fornire soluzioni per sviluppi ulteriori, di costo proporzionato, di accessi ai terminali delle ferrovie urbane sotterranee a partire dai Comuni della corona, per integrarli in un progetto di Grande Torino, perché le priorità di Torino sono anche le priorità della sua area metropolitana, e viceversa. Infine, come fare? Investendo 1 miliardo di euro approssimativamente, tutti o quasi bancabili (project bond?) visto che il costo dell'opera inciderebbe sul biglietto, in 35 anni, per 1 euro circa. Realizzare l'opera, inoltre, significa sottrarre all'aria di Torino 35 mila tonnellate di CO2 all'anno e 50 tonnellate di particolato; il valore delle case a 15 minuti dal people mover aumenterebbe di 1 miliardo circa e la costruzione darebbe lavoro a 5000 persone FTE. Periferie accessibili diventerebbero attraenti per investimenti di riuso immobiliare e anche per l'insediamento di nuove attività e nuove famiglie.

IL TUNNEL URBANO CHE ATTRAVERSERA' LA CITTA' (IN 15 MINUTI)

La dotazione di infrastrutture in Italia è indietro, rispetto alla Germania, alla Francia e alla Spagna. E questo comporta un gap di competitività, che si riflette in particolare nelle città, perché è nelle città che si realizzano più dei due terzi del Prodotto Interno Lordo. Il sistema tangenziale di Torino è un semicerchio, incompleto. La tangenziale est è un'opera priva di fonti finanziarie. L'attraversamento della città dura 40 minuti in tangenziale, e circa un'ora nel traffico urbano. Oppure si può intraprendere l'avventura del transito sulla riva del Po. 18 km semaforati e congestionati per fasce orarie più estese dell'anello tangenziale incompiuto, ed impattanti su un asse che dovrebbe invece essere destinato allo svago, allo sport, al piacere e al divertimento nella natura.

Che fare? La soluzione ci sarebbe ed è un tunnel urbano. Per chi volesse curiosare, Marsiglia, città con necessità di trasformazione e con un'eredità industriale da gestire ha affidato alla società Euroméditerranée la realizzazione di una infrastruttura di tunnel sotterranei liberando spazi pubblici in superficie. A Dusseldorf è stato realizzato il Rheinufer Tunnel, che correndo sotto la passeggiata sulla riva destra del Reno ha

determinato la moderazione del traffico di superficie e soprattutto ha creato le condizioni per la città per rimpadronirsi del lungo-fiume. Volete prendere cinque piccioni con una fava? Volete decongestionare il traffico, renderlo più veloce, ridurre l'inquinamento, rigenerare spazi urbani e creare lavoro? Provate allora a immaginare un tunnel urbano proprio a Torino, sicuro e ventilato con sistemi di ritenzione e cattura degli inquinanti, che si sviluppi da sud a nord. Fatelo partire nel territorio del Comune di Moncalieri e fatelo correre per quasi 20 km sino all'interconnessione con la SR11. Immaginatelo svilupparsi prevalentemente sotto la riva sinistra del Po (e destra dopo Vanchiglia). Sviluppandosi sulla sinistra del Po e attraversando la città il tunnel potrebbe avere nodi e interconnessioni utili a smaltire il traffico di attraversamento e non, sia leggero che pesante: la prima interconnessione sarebbe più o meno in corrispondenza di Corso Spezia e fornirebbe un asse di penetrazione da sud verso l'area degli ospedali e potrebbe essere estremamente utile, a quel punto, concludere finalmente il sottopasso omonimo, lasciato inspiegabilmente a metà. La successiva interconnessione con corso Massimo D'Azeglio sarebbe perfetta per raggiungere il centro della città; infine quelle di Sassi e di Pescarito. Il tunnel di attraversamento dovrebbe sottrarre al traffico tangenziale e al traffico urbano di superficie circa 13.500 veicoli in attraversamento (1400 dei quali veicoli pesanti) al giorno. Solo questo comporterebbe un beneficio in termini di emissione di CO2 (per effetto della riduzione di percorrenza) che può essere calcolato in 8.500 tonnellate di CO2 che non verranno più emesse dai mezzi pesanti nell'aria di Torino ogni anno (e altre 100 tonnellate sarebbero risparmiate dai veicoli leggeri). Ovviamente, l'interramento del traffico sottrarrebbe anche l'inquinamento acustico. I benefici per l'ambiente non finiscono qui. Il tunnel avrebbe la potenzialità di assorbire 110.000 veicoli in traffico di scambio (tra Torino e le autostrade e i Comuni di Moncalieri e Settimo) e almeno 100.000 spostamenti interni a breve raggio. Circa 30.000 di questi spostamenti sarebbero sottratti agli altri assi di penetrazione di superficie. Si calcola 10.000 veicoli in meno su Corso Unità d'Italia, 4.500 in meno su Corso Moncalieri, 8.000 in meno su Corso Giulio Cesare e 4.500 in meno tra Corso Romania e via Botticelli. Per questa ragione, il traffico di superficie nelle aree interessate (di solito congestionate) dovrebbe ridursi sensibilmente. Oltre alla previsione di riduzione del traffico di superficie, l'opera inizierebbe con la rimozione della sopraelevata di Moncalieri, con benefici per l'area a parco Le Vallere e offrendo opportunità rigenerative del waterfront di Torino-Moncalieri grazie all'abbinamento dell'abbandono della viabilità di superficie con la liberazione di spazi in ambiti vocati alla destinazione sportiva, a verde, intrattenimento e divertimento. Sognare non costa nulla, ma realizzare sì. Per una realizzazione di questo tipo era stato stimato un investimento necessario di 1,5 miliardi, che però non avrebbe gravato né sul bilancio annuale né sul debito municipale, perché i volumi del traffico avrebbero comportato un pedaggio (per i veicoli leggeri) intorno ai 15 centesimi a chilometro, da pagare senza casello, freeflow, come la Pedemontana Lombarda. E il lavoro? Se 1200 occupati a tempo pieno per 6 anni vi sembrano pochi....

RISORSE, I PROJECT BOND RENDERANNO REALIZZABILI LE AMBIZIONI DEL PROGRAMMA

Era il 2009, quando Giovanni Azzone e Marika Arena di Civicum e Politecnico di Milano analizzarono i rendiconti del 2007 dei grandi Comuni italiani; era l'anno dopo le Olimpiadi, e il Comune di Torino emerse con un debito di 5.781 milioni di Euro, che diviso per i 900.569 abitanti dell'epoca assegnava a ogni torinese un debito di 6.415 Euro (25.660 per ogni ipotetica famiglia di 4 persone). Era quasi un record in Italia, perché per debiti eravamo superati solo da Roma, cui però legislativamente 12 miliardi di debiti vennero successivamente espunti dal bilancio ordinario. Così, Roma ristrutturata, il record del capoluogo più indebitato d'Italia passò a Torino, ed è ancora così. Secondo il bilancio di previsione approvato 2020-2022, alla fine del 2020 il debito residuo dovrebbe essere quasi 2,5 miliardi nella sola Città. Il debito del perimetro considerato del "Gruppo Città di Torino" è di 5,8 miliardi di euro (2018). Certo, cifre ridotte rispetto all'esordio, ma troppo alte da permettere investimenti sereni, tanto che nel bilancio della Città del 2020 gli investimenti in conto capitale sono appena 68 milioni, e 20 di questi sono resi possibili dalla vendita di pezzi di patrimonio. Vuol dire che la Città investe 75 euro per ogni abitante. Troppo poco per rilanciarla. Troppo poco per investire, e senza investimenti non c'è possibilità materiale di rilancio.

Nell'aprile del 2016 però la svolta: è nato il primo project bond italiano, e ha finanziato proprio una infrastruttura: il passante di Mestre. Nel 2019 un project bond, per di più green (ossia che finanzia

un'infrastruttura eolica che consegue un impatto ambientale positivo) è approdato alla quotazione della Borsa (ExtraMOT). In definitiva, con i project bond una amministrazione può finanziare le sue nuove infrastrutture, legando il rendimento e il rimborso del capitale al flusso di incassi che questa genererà. I sottoscrittori del bond hanno nelle mani un'obbligazione che offre un rendimento positivo (mentre i titoli di Stato di molti paesi europei, e anche quelli italiani a breve termine sono in terreno negativo), per di più tassato come un titolo di Stato (12,5%). La Bei può offrire garanzie fino al 20% sui project bond. La nascita di un project bond è virtuosa perché lega una parte pubblica e una parte privata e favorisce la nascita delle partecipazioni pubblico privato o PPP, che sono lo strumento finanziario per la rivoluzione verde e la sostenibilità. La Banca mondiale ha individuato le PPP come driver⁹ dell'Agenda 2030 sullo sviluppo sostenibile.

NEXT GENERATION, L'ASSESSORATO ALLA DIGITALIZZAZIONE

La digitalizzazione definisce una agenda immersiva e trasformativa. Per questo abbiamo pensato di dedicarle un assessorato specifico. Nella speranza e nell'aspettativa che la digitalizzazione non si fermi a trasformare la macchina del Comune, ma sia generativa di nuove opportunità e nuove economie.

Che cosa c'è in palio? C'è la attrattività che hanno le città tech-friendly, come Milton Keynes (UK), che hanno abbracciato una digitalizzazione totale. Le città digitali attraggono i giovani: quello che serve a Torino.

Quali le priorità:

La prima è la **dotazione della banda larga, ultra larga, delle reti 5G e 6G**, perché essa condiziona la possibilità di creare nuovi luoghi del lavoro endogeni o che arriveranno dall'estero. Il PNRR ha la missione di recuperare il ritardo infrastrutturale e, oltre a tutto, questa è finalmente l'occasione per livellare la dotazione di infrastrutture in **tutta la città metropolitana**. I 311 comuni fin qui serviti limitatamente occupano un territorio ampio: 6.841 km², che equivale a quattro volte la superficie della grande Londra.

Secondariamente, si devono **rompere i muri tra i settori dell'amministrazione**. Servono due mosse al riguardo. La prima è una estesa politica di rinnovamento delle risorse umane, volte ad arricchire il senso delle relazioni dentro l'amministrazione e tra la le persone e il pubblico. Su un terreno organizzativo migliorato faremo sì che i servizi siano resi come **un solo servizio digitale**. Immaginate un tablet. Immaginate una pagina di accesso fatta di bottoni colorati e che ogni bottone faccia accedere a un servizio. Immaginate che ogni bottone permetta al funzionario di accedere ai dati del servizio, e anche di produrre le pratiche. Mettete questo tablet nelle mani esperte di funzionarie e funzionari ben formati e avrete creato uno **sportello polifunzionale digitale**, perfino mobile. I vantaggi? Meno code agli sportelli tradizionali, distribuzione dei servizi nelle circoscrizioni, riduzione dei problemi dei picchi di domanda dei servizi (come le carte di identità), aumento della competenza e della soddisfazione degli addetti ai servizi, de-verticalizzazione dell'organizzazione comunale.

In terzo luogo, non si entra nell'epoca della NEXT GENERATION con gli investimenti, senza una diffusa cultura digitale. Il nuovo assessorato dovrà quindi occuparsi di "cultura digitale" concependo, promuovendo e favorendo programmi di formazione che riguardino tutti i cittadini.

Infine, non basterà adottare le migliori tecnologie e quelle più amichevole; dovremo inserirci tra le città riconoscibili come luoghi produttori di innovazioni digitali: L'iniziativa di **Torino City Lab** dovrà essere mantenuta, incrementata e promossa internazionalmente.

⁹ Jomo KS, Anis Chowdhury, Krishnan Sharma, Daniel Platz, Public-Private Partnerships and the 2030 Agenda for Sustainable Development: Fit for purpose? World Bank Department of Economic & Social Affairs, DESA Working Paper No. 148 ST/ESA/2016/DWP/148, February 2016

LA FONDAZIONE TORINO NEXT GENERATION

TORINO NEXT GENERATION sarà la nuova Fondazione di partecipazione che promuoverà la Città, con la missione di perseguire lo sviluppo attraverso i processi di cambiamento complesso necessari. Siano essi processi di cambiamento che attraverseranno la comunità urbana, oppure processi destinati a collegare Torino con nuove comunità di investitori e nuovi city user europei e globali.

TORINO NEXT GENERATION sarà una Fondazione di partecipazione aperta alle energie della città, con la vocazione di generare sviluppo di qualità. Sarà più di un'agenzia di marketing urbano e territoriale, anche se ne presidierà la funzione, integrando i soggetti del territorio. Sarà più di un Piano strategico, perché sarà il luogo della integrazione orizzontale delle missioni verticali delle agenzie comunali e dei soggetti pubblici e privati, diversi dai Comuni, coinvolti nella missione della crescita reale di Torino in Europa. Avrà anche un braccio esecutivo, capace di seguire il cronoprogramma della messa a terra dei molti processi complessi di cambiamento che la Città implementerà, per uscire dalla sua linea di declino: dal riuso delle aree dismesse all'accelerazione del Parco della Salute; dalla rivitalizzazione fieristica e congressuale alle applicazioni urbane dell'intelligenza artificiale, che avrà casa a Torino; dalla transizione energetica ai progetti di innovazione sociale. La apriremo ai nostri giovani, quelli che abbiamo e quelli che arriveranno. E avrà obiettivi tangibili e misurabili da conseguire per svilupparci insieme. Scommettiamo che funziona?

4 PERSONE

WELFARE, BENESSERE, ABILITA', PROGRESSO

Il welfare di Torino che abbiamo in mente ha un significato: non vuol dire esclusivamente curare i disagi, ma vuol dire prendersi cura delle persone, in questo è differente. E' poi un welfare partecipato. La sua regola di ingaggio è quella di collaborare con le energie del territorio, del volontariato, del terzo settore.

Il primo progetto si chiama NIDI PER TUTTI.

Torino ha sicuramente una buona base di partenza, perché copre con servizi educativi (non solo nidi) la fascia di età 0-2 con un coefficiente del 42,5%, che è superiore alla media nazionale (25,5%) ed anche alla media piemontese (34,8%). Torino raggiunge questa prestazione grazie alla combinazione di strutture pubbliche (sono 4.413, tasso di copertura 25%) e di strutture private (3.065, tasso di copertura 17,5%). L'esigenza di superare questo livello però esiste. Non solo perché comunque, per fare un esempio, la Francia è già oggi al 52% (e ha un tasso di fecondità di 1,88 figli per donna), ma anche perché la scuola della primissima infanzia produce benefici duraturi. L'obiettivo di Torino non può che essere ambizioso, ossia offrire una soluzione, pubblica, privata o mista, a tutte le famiglie e le mamme che lo desiderano di iscrivere i loro piccoli a un nido o a una struttura educativa idonea per la fascia di età 0-2, con l'obiettivo di una copertura di almeno i 2/3, raddoppiando l'obiettivo europeo e comunque a tutte le mamme e le famiglie che lo desiderano. Un obiettivo nell'obiettivo è offrire questi servizi in gratuità in particolare a chi non li usa perché non può permetterseli, in considerazione che il costo mensile rilevato da una indagine UIL sulle rette degli asili nido comunali fa emergere che in media gli asili nido comunali costano alle famiglie torinesi circa 292 euro al mese, che corrispondono a 2.920 euro annui mentre la tariffa massima tabellare (ISEE >38.000 è di 556 euro al mese). Davvero molti. Tanto da rendere spesso insostenibile il secondo figlio sotto un profilo economico e spesso abbastanza, considerando purtroppo il gender gap salariale, per convincere le madri a rinunciare al lavoro per la cura dei figli, mentre gli studi dicono che se le donne che lavorano fossero 6 su 10, il Pil aumenterebbe del 7%. A Torino (città metropolitana) significherebbero 4 miliardi di redditi in più, annualmente

SCUOLE INNOVATIVE. Per la scuola la città può fare molto. Può in primo luogo farsi carico dell'edilizia scolastica. Il patrimonio scolastico infatti si è formato in larga parte nel periodo dal 1958 al 1983 e in media ha 52 anni, quindi ha bisogno di una "revisione". L'8,6%¹⁰ ha problemi di natura strutturale, rimediabili ma concreti. Tra l'11 e il 33 per cento ha almeno una caratteristica di sostenibilità (energetica), il che vuol dire che due scuole su tre non sono sostenibili e dovremo intervenire. Non solo per mettere in sicurezza e rendere le scuole infrastrutture educative contemporanee, aperte alla comunità, idonee al tempo pieno.

Inoltre, vogliamo arricchire **l'offerta di didattica complementare**, che può essere realizzata valorizzando le risorse del territorio, con il duplice scopo di approfondimento di insegnamenti scolastici per aumentare il livello di istruzione e di integrazione degli insegnamenti scolastici, per ampliare il ventaglio delle conoscenze diffuse, anche in materie che consentono di migliorare le carriere future dei giovani, come l'educazione finanziaria. Per questo puntiamo a un **raddoppio del catalogo dell'offerta di didattica complementare del Cesedi**¹¹.

NEET E POVERTA' EDUCATIVA. Se la scuola raggiunge potenzialmente tutti, in Piemonte il 22 per cento dei giovani tra i 15 e i 34 anni è fuori dal lavoro. Molti di questi sono NEET (16%) e tra questi vi sono sia gli ELET (hanno abbandonato senza completare il ciclo di studi o di formazione, l'11%), sia i low performer in matematica e nelle discipline STEM, che raggiungono il 57% dei giovani 15enni iscritti negli istituti professionali. Crediamo che di questo approccio debbano fare parte dei progetti di **scuole della seconda opportunità**, che i progetti per riconciliare i giovani con il lavoro debbano passare sia per la ripresa dei percorsi di istruzione e formazione, sia con un accompagnamento educativo territoriale, che sappia coinvolgere pubblico e privato, e che sappia valorizzare le forze del volontariato sociale.

¹⁰ Fondazione Giovanni Agnelli, Rapporto sull'edilizia scolastica, Laterza, 2019

¹¹ <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/itp/cesedi/catalogo-cesedi-per-la-scuola>

MICROCREDITO IMPRENDITORIALE E SOCIALE. L'autoimprenditorialità è una strada di uscita dall'esclusione, ma non è facile. Serve un sostegno economico ed operativo. Lo strumento per erogarlo? E' il microcredito. Uno studio realizzato dal Politecnico di Milano passato in rassegna 1.900 microimprese finanziate con 27 milioni di microcrediti. Lo Stato ha incassato o cessato di erogare sussidi a questi ex disoccupati per 56 milioni; quasi l'80% dei beneficiari, soggetti tendenzialmente più esclusi, migranti economici, giovani, donne, ha migliorato le sue condizioni economiche e si sono generati 3.800 posti di lavoro (2 per ogni microcredito erogato)¹². Vale la pena e bisogna farlo. Ma bisogna aiutarlo. Perché il microcredito non è un prestito (sempre) di mercato. Costa di più istruire le pratiche, ha più perdite della media dei crediti e costa di più seguire con mentor volontari i progetti di microimprese. Però si può fare. Per incentivare le istituzioni finanziarie e mettere un budget per il microcredito, realizzeremo un Fondo¹³ di garanzia specializzato (che ovviamente ci auguriamo voglia interessare altri stakeholder del territorio), che potrà essere gestito da una società di garanzia professionista. Ma il microcredito dovrà essere credito-plus, ossia arricchito dai servizi di assistenza tecnica e alla persona secondo un protocollo stabilito.

HOMELESS, TRATTAMENTI MENO DI MASSA E "HOPE LODGES"

I "senza casa" sono una delle ferite più laceranti la società dopo ogni crisi. Torino è nota come una città accogliente e dotata di un certo livello di servizi, il che determina una naturale attrattività della città, anche in relazione alla disponibilità di residenze fittizie. Tuttavia, soprattutto le ultime due crisi hanno fatto emergere una notevole segmentazione e differenziazioni delle persona "senza dimora". Sempre più si hanno tra i "senza dimora" persone con storie di normalità pregressa e recente, interrotta a causa di una tempesta perfetta di problemi aventi natura lavorativa, personale, familiare, sanitaria¹⁴. La crescita e la differenziazione del fenomeno richiederà sia un aumento dell'impegno, anche finanziario, e in termini di **posti di disponibilità di accoglienza** sia una **differenziazione** del servizio, integrando i servizi dei dormitori con quelli di housing temporaneo. Promuoveremo inoltre una presa in carico multidisciplinare delle persone nonché una nuova **struttura residenziale sperimentale** per i pazienti dimessi dal SSN con patologie sanitarie e psichiatriche e senza dimora, sull'esempio degli **hope lodges**¹⁵.

UNA CITTA' CON I CAPELLI DI ARGENTO

Torino è al terzo posto tra le città più anziane, con un'età media di poco superiore ai 47 anni e **una continua crescita degli ultra sessantacinquenni a partire dalla metà degli anni '80** (Figura 1). Oggi le persone con più di 65 anni a Torino sono poco più del 24 per cento, valore che coincide con quello della città metropolitana. Intorno ai 65 anni si è anziani giovani, con molte energie che potrebbero essere impiegate in forme di volontariato e di cittadinanza attiva. Oltre i 75 anni, emergono i primi problemi di limitazione della mobilità e si sommano progressivamente le inabilità o anche solo le difficoltà a svolgere in autonomia tutti i compiti. In tutte le età anziane ci si scontra con due temi: la solitudine e la sicurezza, che diventa una minaccia crescente e purtroppo subdola, che costringe molti anziani in una condizione di auto-segregazione dalle attività. L'abitazione propria non mai lasciata con leggerezza o sollievo, ma quasi tutte le abitazioni hanno limitazioni strutturali, difficoltà di accesso, e carenza di servizi come di portierato attivo.

Se crescono i fili d'argento nella città, la città deve rispondere con generosità ai bisogni di coloro che sono stati generosi con noi, fino a quando sono stati attivi.

¹² <https://mondoeconomico.eu/tendenze/elogia-del-microcredito-tra-nanovisioni-e-impatto-sociale-al-tempo-del-coronavirus>

¹³ <https://www2.comune.treviso.it/trevisofund-ecco-il-fondo-di-garanzia-per-aiutare-piccole-imprese-artigiani-e-partite-iva/>

¹⁴ http://www.cittametropolitana.torino.it/speciali/2019/homeless/dwd/Slide_Bianciardi_13_11_2020.pdf

¹⁵ <https://www.cancer.org/treatment/support-programs-and-services/patient-lodging/hope-lodge.html>

La prima questione è la sicurezza, ragione per cui occorre realizzare una **adeguata manutenzione dei percorsi pedonali, che eviterebbero una caduta ad almeno 5.000 persone anziane al mese**. La **sicurezza** deve anche essere perseguita con il miglioramento di presidi quali l'illuminazione stradale.

Sempre in materia di sicurezza, gli anziani potrebbero essere beneficiati dalla figura del **poliziotto di quartiere**, con funzioni sia di pattuglia preventiva, sia di terminale per il disbrigo di piccole mansioni nelle quali si sentano incerti e insicuri.

La seconda questione è la **salute, o meglio il benessere**. Anche nella terza età ci si può tenere in forma, per trascorrere meglio questa fase della vita. Per questo pensiamo che si possano organizzare, per esempio a scala delle circoscrizioni, ed anche sfruttando le palestre delle scuole e gli impianti sportivi comunali, sia attività di **socializzazione**, sia attività di **allenamento fisico dolce**, sia attività di **counseling** mirato al benessere nella terza età. **Secondo Eurostat Arrivati a 65 anni, in Svezia un anziano ne conduce altri 15 senza limitazioni, mentre un italiano medio solo 9**. Questa differenza di benessere nella terza età dipende da molti fattori ma è dimostrato che più di tutto non giocano gli elementi farmacologici, ma gli stili di vita. Stili di vita orientati al benessere, con moderata attività fisica dolce, impattano positivamente sia sull'umore, sia sull'elasticità fisica, sia sull'invecchiamento, riducendone i sintomi.

A metà tra l'assistenza domiciliare e la mobilità fuori casa si colloca un possibile servizio di concierge di vicinato: il servizio può comprendere **una o più visite** a settimana, prolungate rispetto alla semplice consegna di beni necessari; **volte ad aiutare l'anziano anche nelle incombenze domestiche** (come ad esempio la lettura delle bollette) **o ad accompagnarlo, a piedi, presso i negozi di vicinato**. Il servizio **potrebbe essere organizzato anche su base volontaria, offrendo un'occasione di utilità, ad esempio, ai "giovani anziani"**. Il servizio potrebbe essere contribuito anche dai negozi di vicinato.

Sul fronte della mobilità, proponiamo di estendere, secondo le necessità, il servizio dei buoni taxi, ma più di ogni altra cosa è importante introdurre la rete di Microtransit, che può risolvere i problemi di mobilità degli anziani in modo coerente e flessibile.

A proposito della casa, l'**elderly housing** (forma di social housing, con servizi aggiunti di portierato attivo ed, eventualmente, socio-sanitati) non pare essere entrato nelle corde degli anziani italiani, che raramente abbandonano volontariamente la loro abitazione, se non in caso di assoluta necessità. Si tratta allora di provvedere, attraverso il microcredito, per esempio, o attraverso altre facilitazioni fiscali, a favorire le trasformazioni minime delle abitazioni degli anziani (i.e.: l'ampliamento del bagno) in modo da rendere le case più idonee.

PARITÀ E POLITICHE DI GENERE

I dati dell'IRES per il Piemonte, dunque dati locali, confermano i dati nazionali: dopo cinque anni dall'assunzione, a parità di responsabilità, le donne guadagnano meno degli uomini. Le donne ancora oggi si trovano a dover scegliere tra lavoro e maternità. Questo è un problema fondamentale per la nostra società, in cui per scelte individuali e storie familiari, i nuclei stanno progressivamente diventando sempre di più monocomponente. C'è poi l'oscuro capitolo della violenza di genere. Un capitolo sul quale è necessario levare il velo di oscurità, a tutti i costi. Nel corso del 2020 (dati Questura) la polizia ha arrestato 176 persone per reati legati alla violenza di genere (uno ogni due giorni). Tra questi ben 114 sono gli arresti per maltrattamenti in famiglia (+ 32% rispetto al 2019) e 62 quelli per stalking, con un aumento del 121% se confrontato con l'anno precedente. Il 70% delle violenze di genere a Torino e provincia ha avuto origine in ambito familiare e nel 91% dei casi le vittime sono state donne. Che fare? Abbiamo preparato alcune idee:

1 – Sicurezza

Torino è la seconda città d'Italia per i furti con strappo (dopo Napoli), e le vittime sono (quasi sempre) donne. La sicurezza si ottiene con una azione coordinata con le altre istituzioni e con tutti i mezzi: illuminazione, pulizia, investimenti, pattugliamento diurno e notturno e infine denuncia all'autorità giudiziaria dei colpevoli dei reati urbani.

2 – Sicurezza dalla violenza di genere

Potenzieremo le risorse locali e le attività collegate al 1522 il numero antiviolenza, al numero verde antitratta (800 290 290) e il numero 114 (emergenza infanzia). Ma non basta. Investiremo per sostenere la rigenerazione delle nuove vite delle vittime.

3 – Educare

Porteremo nelle scuole progetti educativi complementari per sradicare gli stereotipi maschilisti e il bullismo. Aggiungeremo programmi sull'educazione finanziaria per eliminare una differenza che pesa nella vita delle future donne.

4 – Orientare

Quando le giovani scelgono la scuola superiore, solo il 30% delle ragazze si avvicina alle discipline Stem. I progetti di orientamento saranno gender equal.

5 – Osservare

Abbiamo constatato come sia difficile trovare numeri e statistiche sulla parità di genere, sull'impatto delle politiche messe in atto, sui sistemi di controllo. Siamo favorevoli a collaborare alla costituzione di un osservatorio sociale partecipato da molti soggetti e dai legittimi portatori di interesse.

6 – Più risorse per la parità di genere

Costituiremo un ufficio, nell'ambito del fund raising europeo del Comune, per la partecipazione al massimo numero di programmi europei nell'ambito della parità di genere.

7 – Città dei bambini

Le donne svolgono la maggior parte dei ruoli di cura nelle famiglie. Servono presidi per permettere alle donne di intraprendere carriere pari a quelle degli uomini. Raddoppieremo i posti negli asili nido.

8 – Città per gli anziani

Le donne sole nella terza età sono il 40,1% (gli uomini il 19%). Inoltre le donne più giovani spesso hanno la cura degli anziani della famiglia. Nell'ambito del nostro programma di **social housing** (un programma di quasi 10 mila unità abitative in 5 anni) istituiremo una quota destinata ai senior autosufficienti, per vivere la terza e quarta età, fino a che è possibile, in modo confortevole e socialmente inclusivo.

9 – Parità di genere nei convegni

Il Comune redigerà le linee guida per l'osservanza della parità di genere negli eventi pubblici, quanto meno in quelli cui siano chiamati a partecipare amministratori, dirigenti comunali, personale delle imprese comunali e quelli richiedenti il patrocinio comunale.

10 – Amministrare alla pari

Le quote rosa non dovrebbero essere necessarie, ma fino a che gli obiettivi della strategia europea sulla parità di genere non saranno conseguiti, le applicheremo

11 – Impatto di genere

Renderemo **obbligatorio esplicitare nelle delibere comunali l'impatto di genere**, con l'intento evidente di creare politiche comunali gender-neutral

12 – Realizzare i servizi insieme

Realizzeremo una revisione dell'organizzazione comunale, per evitare le isole di genere.

13 – Incentivi alle imprese che certificano la parità organizzativa e retributiva di genere

Vogliamo introdurre incentivi per le imprese che si fanno certificare e rendono pubblica la loro situazione di genere.

14 – Piano Strategico Parità di Genere (PiSPaG)

I punti di questo indice potrebbero essere compresi in un unico piano. In questo caso chiederemo che l'adesione al piano sia larga e che vi partecipino, con risorse e con la propria azioni concreta, anche le altre istituzioni della città.

STRANIERI, UNA STORIA DI INTEGRAZIONE CHE CONTINUA

I cittadini stranieri sul territorio provinciale sono circa 222 mila¹⁶, divisi in modo più o meno uguale tra uomini e donne, e rappresentano **quasi il 10% della popolazione** complessiva.

Nella sola città di Torino la presenza straniera è leggermente superiore e vale oltre la metà di tutta la provincia (59%): **gli stranieri residenti a Torino sono circa 133 mila**, rispetto alla popolazione totale sono il 15,23%, **sono inoltre più giovani in media della popolazione di nazionalità italiana**, gli over 64 anni sono il 4%, contro quasi il 33% dei “torinesi italiani”, mentre **i minori sono il 23% di tutti i minori di Torino**.

Su circa 90.000 persone all'anno che si dichiarano immediatamente disponibili al lavoro, circa 20.000 sono stranieri, con una prevalenza di cittadini non comunitari, e di soggetti tra i 30 e i 50 anni di età. Tra gli stranieri circa due terzi ha un'istruzione media inferiore, meno di un quinto un diploma si scuola superiore, circa il 6% una qualifica professionale e circa l'8% un titolo universitario. **I dati evidenziano una maggior difficoltà a trovare occupazione rispetto agli italiani**.

In realtà, date le condizioni demografiche dei torinesi, quella dell'immigrazione deve essere vista come un'opportunità. Un'opportunità con le sue fragilità (per esempio la ridotta istruzione degli adulti), che ha bisogno di politiche specifiche per trasformarsi in inclusione ed integrazione e per evitare il rischio che la fragilità economica determini la cattura degli stranieri nella manovalanza delle organizzazioni criminali. Il contrasto del crimine organizzato sarà quindi un punto fermo dell'amministrazione.

Detto questo, come si può pensare a una città ottimale se non la si pensa inclusiva? **Una città che non accoglie, in realtà, è una città fragile**, e non è neanche vivibile, né bella, perché invece di mettere a frutto le potenzialità di chi potrebbe arricchirla genera conflitti, degrado e cicatrici.

Punteremo su alcuni temi:

1. Nel vedere l'accoglienza come un investimento;
2. Nel favorire un accesso regolare degli stranieri al mercato del lavoro, contrastando le pratiche opposte;
3. Nel differenziare e ampliare l'offerta di abitazioni a condizioni sostenibili; che rappresenta forse il cuore dei problemi di Torino oggi, e certo non solo per gli stranieri
4. Nel censire, riprodurre ed estendere le esperienze di successo nella formazione dei giovani e in quella degli adulti;
5. Nell'aumentare l'offerta sia dei centri di accoglienza straordinaria, sia di quelli rivolti a chi ha già un valido titolo di soggiorno, ma non ha ancora raggiunto l'autonomia (SIPROIMI);
6. Nel superare il problema dei campi nomadi abbandonando la segregazione e avviando le persone coinvolte, come tutti gli altri stranieri, a un percorso di integrazione.

TORINO PER TUTTI SENZA BARRIERE

Ci distingueremo. La città di **Stoccolma** punta ad essere, nel 2030, la capitale più accessibile al mondo: ci sta lavorando dal 1998. Una particolare attenzione è dedicata al processo di governance dell'accessibilità, che ha un suo *budget* ed è ramificato in organi consultivi a livello di distretto; risorse vengono anche investite in iniziative per diffondere la conoscenza e la comprensione della situazione delle persone con disabilità, sia a

¹⁶ Questo dato e quelli che seguono, ove non diversamente specificato, si riferiscono all'anno 2019.

livello di popolazione generale, sia rivolte a politici, imprenditori, consulenti e personale dell'Amministrazione; il Comune ha prodotto un manuale sull'accessibilità per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni. Sul fronte degli interventi "duri" sono in via di eliminazione tutte le carenze nell'ambiente esterno¹⁷ e negli immobili di proprietà della città; è stata ricostruita gran parte delle fermate degli autobus e adeguato completamente il parco automezzi; è stata ricostruita o adattata una serie di luoghi di balneazione e di piscine; esiste una rete pedonale digitale che fornisce al soggetto informazioni via cellulare lungo il percorso su come camminare.

Anche Torino avrà un piano, e abbiamo le idee chiare su cosa conterrà:

Eliminazione delle barriere architettoniche

Si tratta della predisposizione e concreta realizzazione del PEBA: riguarderà **tutti gli spazi esterni**, inclusi i parchi cittadini, e **tutti gli edifici pubblici** (ivi inclusi, in particolare, quelli scolastici), che dovranno essere perfettamente fruibili, sia in termini di accesso, sia di funzionalità interna. Tutti gli attraversamenti dovranno essere adattati alle persone con ridotta mobilità o ridotta capacità visiva, prevedendo **l'avvisatore acustico per tutti i semafori**. Gli edifici di valore storico dovranno essere resi accessibili il più possibile dagli ingressi principali.

Eliminazione delle barriere cognitive

Tutti gli edifici pubblici e tutti i luoghi di transito (stazioni), tutta la viabilità, dovrà essere dotata di cartellonistica facilmente interpretabile. Dovrà essere reso pienamente operativo il servizio di informazioni destinato a coloro che hanno disabilità, con un check-up di leggibilità del portale Web. Le comunicazioni scritte dell'Amministrazione dovranno anch'esse passare un controllo di leggibilità, non dovranno intimorire le persone anziane o fragili.

Trasporto pubblico

Tutte le fermate del trasporto di superficie saranno valutate e se necessario adeguate per minimizzare il dislivello per l'accesso al mezzo, sarà marcata la lunghezza della fermata con colore evidente e mattonelle tattili indicheranno la pensilina e il punto di fermata, tutte dovranno essere munite di schermo digitale che segnala il mezzo in arrivo e i tempi di attesa, e di altoparlante che legge il testo a richiesta. **Tutti i mezzi dovranno avere il pianale ribassato** per le persone in sedia a rotelle o con difficoltà di deambulazione. **Verranno introdotte navette su percorsi particolari, dotate di un sistema di fermate adattivo.**

Residenze

Promoveremo le iniziative di social housing, in particolare quelle relative alla residenzialità assistita, che coniuga la vita autonoma alla presenza di servizi, sia di tipo alberghiero, sia di *conciierge*, sia sanitari. Oltre al finanziamento su fondi PNRR, in particolare per gli interventi che mirano a riconvertire RSA e case di riposo (missione 5), è anche **possibile pensare a iniziative che abbiano una loro sostenibilità economica, quanto meno per una finanza etica.**

Centri diurni

La rete dei centri diurni va potenziata, **sia con riferimento alle strutture primariamente dedicate alla socializzazione** delle persone a più alto rischio di isolamento, **sia con riferimento alla fornitura di servizi di assistenza, sia sanitaria, sia di altro genere.**

Accompagnamento al lavoro

Il lavoro è la nostra ossessione, e crediamo che sia una bella ossessione: **in Italia solo il 32 per cento di coloro che soffrono di gravi limitazioni è occupato**, contro circa il 60 per cento delle persone senza limitazioni. **L'occupazione rappresenta un elemento di realizzazione individuale di non poco conto e una via privilegiata di**

¹⁷ Canali di scolo dell'acqua, sedute pubbliche, progettazione di un nuovo modello per gli incroci e gli attraversamenti pedonali, adeguamento delle scale e delle superfici pedonali; adeguamento dei parchi e parchi gioco (superfici, orientamento, giochi tranquilli per bambini iperattivi...).

interazione sociale. Non si tratta di effettuare “trasferimenti mascherati”, imponendo alle imprese attività di assistenza sociale; **esistono**, al contrario, **esempi virtuosi, anche nella nostra città**, di attività economiche strutturate per consentire l’inserimento lavorativo dei soggetti con vari tipi di disabilità, che riescono a stare tranquillamente sul mercato. Laboratori, cooperative di servizi e altre iniziative con questa finalità **devono essere conosciute, sostenute e imitate**: l’attività di impresa è una produttiva forma di fiducia nel futuro, e la fiducia è contagiosa.

Governance

Tutti gli ambiti di intervento del nostro piano sono connotati non solo di un elevato livello di interdisciplinarietà, ma anche dall’intersecarsi delle competenze di molteplici amministrazioni; **è dunque richiesta una *governance* integrata, e lo strumento esiste già: il *Disability Manager***, tuttavia da potenziare.

5 QUALITA' DELLA VITA

SICUREZZA, LIBERTA' E CRESCITA DI TORINO.

Se si guarda l'annuale elaborazione del Sole 24 Ore¹⁸ dedicata alla sicurezza nelle province italiane, Torino (provincia) nel 2020 avrebbe la quinta posizione dell'indicatore delle denunce per 100 mila abitanti (5170/centomila abitanti). L'indicatore evidenzia come anche nel campo della sicurezza "c'è da fare". La città, nella classifica del Sole 24 Ore è al 10° posto per furti (51708, oltre 100 al giorno), al secondo posto nazionale dei "furti con strappo", prima città dopo Napoli. Per rapine abbiamo l'ottavo posto nazionale (sono 1309 all'anno, ossia 3 al giorno) e 211 sono gli esercizi rapinati nel 2020 (anno nel quale l'attività era comunque ridotta a causa del lockdown). Su 106 province, Torino è al 39° posto per numero di estorsioni, ma preoccupa assai più il 3° posto assoluto nazionale per denunce di usura: di per sé un segno indiretto che l'economia non va bene, ma anche che la criminalità tende ad aggredire questa condizione. Il risultato, in genere, è che l'usura finisce per corrodere quel che restava dell'attività e dei beni famigliari delle persone caduti nella orribile trappola. La posizione in classifica è alta anche nei reati connessi agli stupefacenti (6° posto), e in particolare nel reato di spaccio (1749). Anche la sicurezza stradale potrebbe migliorare. Nel 2020, anno di lockdown, si sono comunque avuti 21 omicidi stradali (21° posto su 106 province). La posizione è di alta classifica purtroppo anche nelle denunce di violenza sessuale (25° posto, 222 all'anno, quasi una al giorno). Concludiamo con la posizione alta (20° e 26° posto) per l'associazionismo a delinquere e di stampo mafioso.

Sfruttando l'indice di legalità calcolato per gli Stati dal Fondo Monetario Internazionale, una ricerca ha dimostrato che ogni punto di miglioramento dell'indice comporta una crescita del Pil di 1,7 punti percentuali. Una ricerca su dati italiani ha evidenziato che legalità, sicurezza e giustizia possono incidere sull'economia, migliorandone molte variabili, come la natalità imprenditoriale (ossia la nascita di nuove imprese) e la crescita delle dimensioni medie, che equivale alla assunzione di più personale e quindi alla riduzione della piaga della disoccupazione

La legalità e il contrasto della criminalità e della corruzione non sono solo un bene pubblico essenziale. Sono anche matrici di crescita economica, di intrapresa, di buona occupazione, di economia responsabile. Per questi motivi, generare legalità e sicurezza dovrebbe essere tra le priorità a tutto tondo di ogni amministrazione urbana, e non solo una funzione settoriale da svolgere. Il punto è: con quale strategia approcciare il tema? Con quali presidi?

Il concetto di sicurezza cui ci ispireremo è quello della salvaguardia della comunità dai rischi. espanderemo i limiti del mandato al corpo di polizia locale, perché i suoi operatori siano tra i terminali più vicini ai bisogni delle persone, più vicini alla percezione dei disagi e dei problemi, più in grado di rappresentare una cinghia di trasmissione tra la comunità, l'amministrazione e il consiglio comunale. Sarà fondamentale che gli agenti della polizia locale agiscano come membri della comunità e siano il più possibile vicini ad essa e, tra tutti, tendano a proteggere le vite dei cittadini più fragili ed esposti non solo alle minacce di sicurezza, ma anche ai rischi di insicurezza futuro: giovani, poveri, esclusi, svantaggiati avranno più attenzione.

16 PUNTI DEL PROGRAMMA DI SICUREZZA

1 - Il Piano di risk management metropolitano.

2 – Revisione del protocollo sulla sicurezza urbana integrata, con la fissazione di target di attività e un cruscotto di rendicontazione;

3 - **I Poliziotti di quartiere.** La polizia locale sarà riformata in funzione della missione arricchita, in particolare prevedendo a) un addestramento potenziato in tema di contrasto delle attività microcriminali e di pattugliamento operativo del territorio; b) più competenze per l'assistenza alle fasce deboli; c) la riduzione

¹⁸ <https://lab24.ilsole24ore.com/indice-della-criminalita/indexT.php>

dell'impegno nelle attività amministrative delegabili a personale amministrativo; d) la formazione di un nucleo di **poliziotti di quartiere**.

4 - Educazione diffusa alla legalità. Intendiamo garantire una presenza attiva della città nell'ambito educativo complementare. Educare alla legalità significa sgombrare il campo dall'equivoco che la legalità sia giustizia o morale. E' semplicemente rispetto delle regole, che producono libertà, coesione sociale, città sicura, contribuenti onesti.

5 - Il contrasto delle attività del crimine organizzato. Il crimine organizzato è alla radice della crescita delle attività criminali. Costringe la Città a sopportare costi diretti per garantire la sicurezza che i cittadini si aspettano come bene essenziale della città. Torino d'ora in poi si costituirà parte civile nei processi penali contro gli imputati di attività criminali organizzate con l'obiettivo di colpire il patrimonio dei livelli organizzativi con provvedimenti di sequestro e confisca dei beni, chiedendone l'assegnazione in amministrazione alla Città di Torino. Trasformeremo in posti di lavoro legali i proventi delle attività organizzate illegali e alzeremo il costo e il rischio che le attività criminali dovranno correre a Torino. Fino a che desisteranno.

6 - Monitoraggio anticorruzione sui contratti pubblici. Si tratta di un'attività che verrà potenziata per evitare che l'impressionante aumento della spesa pubblica previsto nei prossimi anni consenta infiltrazioni illegali. La repressione infatti spesso ferma i cantieri e Torino non se lo può permettere.

SALUTE E SVILUPPO DI QUALITA'

La pandemia ci ha segnati. Ricostruire non significa ripristinare, ma trasformare il post-pandemia in un'occasione. Lavoreremo perché i cittadini della città metropolitana abbiano servizi territoriali potenziati, e accessibili, aiutando a identificare le localizzazioni migliori e realizzando i cambiamenti urbanistici, di viabilità, parcheggi e trasporti pubblici necessari alla fruizione del servizio da parte di tutti, in particolare da parte degli anziani e delle persone con limitazioni di mobilità.

Sui seguenti tre ambiti di intervento saremo di stimolo o opereremo direttamente:

- La realizzazione di presidi di prevenzione dal contagio nella rete dei trasporti, nei luoghi pubblici e nelle scuole comunali; tra questi, la diffusione di apparecchiature per la sanificazione dell'aria e le vernici attive anti-covid¹⁹;
- Il potenziamento dei servizi domiciliari, anche adottando innovazioni tecnologiche; e anche per ridurre l'utilizzo delle strutture ospedaliere; con una opportuna valorizzazione delle preziose risorse e competenze del terzo settore;

Infine, saremo alleati dell'università nella formazione delle classi necessarie di medici e di altro personale infermieristico e di assistenza, rivelatosi insufficiente durante la pandemia, per le competenze dell'amministrazione.

Tutto questo serve a "far la pace" con l'emergenza, ma non esaurisce il potenziale del settore sanitario. Abbiamo studiato alcuni casi. Ci piace tra le altre l'esperienza di Tuttlingen, dove grazie a una collaborazione virtuosa tra l'Università di Tubingen, alcuni centri di ricerca e l'Istituto Fraunhofer, una dopo l'altra sono nate 400 aziende med-tech con 13.000 addetti su 134 mila abitanti.

Osserveremo dalla nostra responsabilità l'esecuzione del Parco della Salute per assicurare la realizzazione tempestiva delle condizioni di contorno nelle competenze della città.

In secondo luogo, terremo aperto il dialogo con gli operatori e gli utenti dei servizi e con il volontariato sanitario, per trasmettere senza ritardi i feedback dei cambiamenti all'istituzione regionale.

¹⁹ <https://www.lastampa.it/torino/2021/07/06/news/al-gradenigo-sulle-pareti-arriva-la-vernice-anti-covid-1.40467869>

In terzo luogo, poiché siamo interessati all'economia, ai redditi, ai posti di lavoro che dalla sanità scaturiranno, anche nel settore privato, saremo tra i promotori del coordinamento degli attori e dell'attrazione degli investitori sul territorio, per realizzare intorno al Parco della Salute della Ricerca e dell'Innovazione un sistema vincente. Agli investitori nei diversi ambiti, da quello dell'accoglienza ai laboratori di ricerca e di produzione, offriremo un'amministrazione pronta a cambiare regole e determinare condizioni di urbanizzazione attorno alle nuove attività assolutamente competitive.

Saremo inoltre generatori di salute attraverso programmi di prevenzione ed educazione agli stili di vita, a tutte le età.

ARTE, CULTURA, CREATIVITA'

Noi siamo la nostra Cultura

Cultura è un termine ampio che comprende il comportamento sociale e le norme che si trovano nelle società umane, nonché la conoscenza, le credenze, le arti, le leggi, i costumi, le capacità e le abitudini degli individui in questi gruppi. Della Cultura fanno parte ad esempio la cucina, il folklore, le arti figurative, la musica, l'architettura, la danza, il teatro, la letteratura, la storia, e così via.

Noi siamo la nostra Cultura. Interverremo sulla cultura per realizzare l'impatto atteso, sul benessere, sulla società, e ovviamente anche sull'economia.

Ecco i nostri (principali) assi di intervento:

Asse C1. Cultura-Territori // Potenziare le "supernova" per massimizzare e capillarizzare gli impatti
I distretti culturali nelle circoscrizioni sono un volano di benessere e sviluppo

Le performing arts hanno bisogno di azioni inclusive, capaci di raggiungere con principi di equità tutti i cittadini, per prossimità e per varietà di programmazione. Abbiamo bisogno di costruire occasioni per fare e vivere cultura vicine (fisicamente, psicologicamente e culturalmente) ai cittadini di tutti i nostri quartieri. Incoraggeremo i **distretti culturali** in ogni circoscrizione.

I **distretti culturali** sono zone in cui si concentrano, spesso decentrati, pacchetti di venues ed offerta culturale, creando inoltre una domanda per beni e servizi complementari e strumentali. Gli obiettivi dei distretti culturali sono diversi: rivitalizzare una zona della città, offrire attività serali estendendo le ore d'uso della zona, rendere queste zone sicure ed attrattive, fornire strutture per le arti e le attività culturali, fornire opportunità e spazi per la sperimentazione, la formazione e l'innovazione artistica e culturale, rivitalizzare il tessuto economico dei servizi accessori, costruire percorsi di coesione e inclusione sociale, sostenere il mercato del lavoro, etc.

Solo un quarto dei cittadini attualmente è fruitore di attività culturali. Le avvicineremo a ciascuno.

Asse C2. Cultura-Condivisa // Incoraggiare e sostenere progetti bottom-up

Il crowdfunding civico sarà lo strumento per incoraggiare e sostenere la proattività, il commitment e le buone prassi di progettazione da parte dei soggetti del terzo settore culturale.

Crediamo che l'amministrazione debba dare voce, stimolare e sostenere la proattività dei suoi cittadini. Certamente questa capacità creativa e progettuale deve essere organizzata e presentarsi in forma organica, strutturata e ordinata.

Siamo anche convinti che le progettualità che nascono dal basso, come anche quelle che vengono stimolate dall'alto, debbano creare intorno a sé coinvolgimento e partecipazione non solo operativa ma anche finanziaria. La cultura è un bene pubblico e come tale interessa tutti quanti noi.

Con l'asse "cultura condivisa" vogliamo sostenere e stimolare il settore culturale ad elaborare proposte sostenibili e creative, capaci di rispondere ai bisogni della città.

Per farlo abbiamo immaginato di attivare un cofinanziamento basato sul Crowdfunding. I proponenti presenteranno i progetti sulla piattaforma di crowdfunding e coloro che raggiungeranno il 50% del dell'obiettivo riceveranno come cofinanziamento del restante 50%.

Asse C3. Cultura-Scuola // Promuovere la cultura come strumento di formazione e orientamento

Il teatro, le arti figurative, la musica e tutte le altre forme di espressione artistica rappresentano uno strumento di espressione e di scoperta del sé molto importanti, soprattutto in età prescolare e scolare.

Vogliamo promuovere progetti culturali in collaborazione con le scuole che abbiano lo scopo sostenere lo sviluppo della creatività secondo le attitudini dell'individuo, attraverso le tecniche delle arti, che contemporaneamente aiutino i nostri giovani a conoscere meglio se stessi, le proprie potenzialità, le proprie inclinazioni.

Asse C4. Cultura-Salute // Promuovere la cultura come strumento di prevenzione e "cura"

Come dimostrano più studi, la cultura intesa come partecipazione attiva ad attività culturali, è uno strumento fondamentale per la salute dell'individuo sia in termini di prevenzione sia in termini di collaborazione alla guarigione in senso olistico dell'individuo.

Vogliamo promuovere progetti culturali in collaborazione con enti del terzo settore e presso tutte le strutture di cura e prevenzione che vorranno collaborare. Attraverso le arti vogliamo davvero migliorare la qualità di vita di tutti i cittadini. Per farlo abbiamo bisogno di una grande collaborazione e della loro attività e della progettualità di tutti quegli enti che da anni si occupano di partecipazione culturale attiva, di benessere dell'individuo e di salute.

Asse C5. Produzione // Riportare a Torino gli artisti

Vogliamo favorire la crescita della comunità artistica, non solo incentivando l'innovazione culturale attraverso gli assi illustrati sopra, ma anche favorendo l'internazionalizzazione, il networking e l'attrazione di giovani artisti.

Asse C6. Produzione // Immersioni nella nostra storia e nel nostro territorio

Vogliamo infine aumentare l'offerta nel campo delle mostre ed esposizioni, promuovendo i temi del nostro territorio, della nostra arte, dei nostri artisti, della nostra storia, della nostra vita economica e sociale. Ci sembra in questo modo di contribuire a rendere pulsanti le mostre. Vogliamo dare così un contributo al settore turistico-culturale, offrendo percorsi culturali inediti, sia ai torinesi, sia per gli stranieri. Solleviamo gli scrigni ed esibiamo le perle.

SPORT, COME LA CULTURA, INCLUSIVO, EDUCATIVO, PREZIOSO

Lo sport è un driver di salute fisica e psicologica, di benessere, di inclusione sociale; favorisce una terza età sana; è un elemento chiave anche della promozione turistica. E questo vale sia per lo sport-esibizione, come sono le ATP, sia per lo sport dilettante, sia per lo sport educativo.

Lo sport-esibizione è una grande occasione di impatto economico e turistico della città, è una occasione di miglioramento del brand della città, ma si può fare di più. Può rappresentare un momento di rilancio e promozione di una disciplina sportiva nella città.

Lo sport, infine, è un elemento non secondario della attrattività dei giovani a Torino, sia che si tratti di giovani universitari, di giovani ricercatori, e anche di giovani famiglie.

Per queste ragioni, la politica per lo sport sarà orientata a promuoverlo, a migliorarne le infrastrutture, a potenziarne l'offerta in funzione di una sempre maggiore partecipazione dei cittadini.

Playground: Lo sport per tutti parte dai parchi, gratis.

Sono 17 i parchi cittadini di Torino. Il maggiore è il parco della Pellerina (1 milione di mq.). Il più noto il parco del Valentino (450 mila mq.). In totale sono 21,3 milioni di mq. le aree a verde pubblico che fanno di Torino una città ad alto standard di verde pubblico per abitante.

Il parco è il centro delle comunità che vi stanno intorno; la loro estensione è tale che è possibile senza che sia particolarmente oneroso rendere diverse zone di parchi funzionali per tutti gli sport, che richiedono modesti investimenti infrastrutturali. Si può partire dalla semplice **corsa**, con una segnaletica di percorsi e chilometraggi; si può proseguire con la pallacanestro, che per allenarsi richiede poco più di un canestro, avvicinandoci al modello americano del playground; si possono disseminare porte per il calcio e migliorare le attrezzature per il fitness.

Più impianti dello sport dove mancano, gestioni più moderne e misurazione dell'impatto dell'attività
Gli impianti sportivi della città costituiscono un patrimonio significativo, ma in generale si potrebbe fare di più. Il sistema degli impianti sportivi comunali dovrebbe essere integrato in particolare nelle circoscrizioni che appaiono meno servite della media. Inoltre il sistema degli impianti sportivi dovrebbe essere fatto oggetto di una revisione dei modelli operativi, in particolare introducendo elementi di **innovazione digitale e di misurazione dell'impatto dell'attività svolta**.

I campionati delle circoscrizioni

Lo sport deve crescere per le persone e per i giovani. La crescita della percentuale dei giovani che praticano sport è uno degli obiettivi che ci poniamo. Per questo vogliamo organizzare eventi agonistici competitivi, anche dilettantistici. I **campionati di atletica delle circoscrizioni** saranno l'evento centrale di questa strategia. Sarà una grande festa popolare dello sport. Occasione di vitalità per gli impianti di tutta la città e occasione di aggregazione allo sport dei cittadini di Torino, giovani e meno giovani.

Conoscere lo sport: l'invito ai ragazzi

Invito allo sport: per maggiormente coinvolgere il pubblico giovane inseriremo nella programmazione annuale della città una giornata di invito allo Sport da svolgersi in ogni circoscrizione, dove, in un luogo determinato, le ASD (associazioni sportive dilettantistiche) della stessa circoscrizione possano presentare le proprie attività rivolte ai ragazzi. La comunicazione e divulgazione dell'iniziativa verrà affidata anche alle scuole, per rendere più immediata la congiunzione genitore-allievi-attività sportiva. Le iscrizioni alle attività saranno incentivate con un voucher proporzionato al livello di ISEE delle famiglie.

Grandi eventi sportivi ed eventi off

I grandi eventi sportivi come le ATP finals, la Coppa Davis, le Universiadi saranno solo il cuore di progetti che non si devono esaurire con la pura attività sportiva, ma saranno occasioni per coinvolgere tutta la città nell'intento di potenziare l'attrattività turistica. A ogni grande evento sportivo la Città affiancherà eventi OFF, quali aperture straordinarie dei Musei, eventi organizzati dall'associazionismo culturale, eventi di divertimento nei luoghi designati per questo

CONCLUSIONI.

Questo programma è un progetto appassionante. E' un progetto che riguarda una società pluralista e multiculturale. E' costruito attorno ai suoi protagonisti, che sono gli abitanti di Torino e della Città metropolitana. E' un progetto generoso di idee che comporta una società mobile, che entri in fermento con i progetti, magari cambiandoli per migliorarli. E' un progetto fortemente impattante, perché tutte le azioni hanno parti inclusive e parti generatrici di sviluppo e progresso. Ed è un progetto possibile, nel quale ho una estrema fiducia, per due ragioni. E' possibile perché sono convinto che il futuro sia molto aperto e che dipenda da noi. E questo è un piano per lanciarsi nel futuro. Ed è un progetto che vincerà perché è un progetto che parla a tutti ma soprattutto ai giovani. Quando si vuole cambiare il futuro non si parla ai potenti. Si parla ai giovani.