



PROCESSO VERBALE ADUNANZA II

DELIBERAZIONE CONSIGLIO METROPOLITANO DI TORINO

23 febbraio 2022

Presidenza: Stefano LO RUSSO

Il giorno 23 del mese di febbraio duemilaventidue alle ore 16,00 in Torino, Aula Consiliare - Piazza Castello, 205 - Torino, sotto la Presidenza del Sindaco Metropolitano Stefano LO RUSSO e con la partecipazione del Vicesegretario Generale Donata RANCATI, si è riunito il Consiglio Metropolitano come dall'avviso del 17 febbraio 2022 recapitato nel termine legale - insieme con l'Ordine del Giorno - ai singoli Consiglieri.

Sono intervenuti il Sindaco Metropolitano Stefano LO RUSSO e i Consiglieri:

Alessandro SICCHIERO - Andrea TRAGAIOLI - Caterina GRECO - Daniel CANNATI - Davide D'AGOSTINO - Enrico DELMIRANI - Fabio GIULIVI - Gianfranco GUERRINI - Jacopo SUPPO - Luca SALVAI - Marco COGNO - Nadia CONTICELLI - Pasquale Mario MAZZA - Roberto GHIO - Rossana SCHILLACI - Silvano COSTANTINO - Sonia CAMBURSANO - Valentina CERA

Sono assenti i Consiglieri:

Partecipano alla seduta, senza diritto di voto i Portavoce di:

Zona omogenea 3 "Torino Sud", Zona omogenea 4 "Torino Nord", Zona omogenea 5 "Pinerolese", Zona omogenea 7 "Ciriacese-Valli di Lanzo", Zona omogenea 9 "Eporediese", Zona omogenea 11 "Chierese-Carmagnolese"

**PRESENTAZIONE LINEE PROGRAMMATICHE DI MANDATO PER IL
OGGETTO: QUINQUENNIO 2021-2026.**

ATTO N. DEL_CONS 3

~~~~~

## IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Premesso che a seguito della consultazione elettorale tenutasi nei giorni 3-4 ottobre e 17-18 ottobre 2021 Stefano Lo Russo, è stato proclamato il 27 ottobre 2021 Sindaco di Torino e conseguentemente, ai sensi dell'art. 1, comma 16, della Legge 7 aprile 2014 n. 56, Sindaco, altresì, della Città Metropolitana di Torino;

Rilevato che in data 19 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 1 comma 21 della Legge 56/2014 si sono svolte le elezioni per il rinnovo del Consiglio Metropolitan di Torino;

Vista la legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;

Visto l'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di Comuni di cui al Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n.131;

Dato atto che l'art. 46, comma 3, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i. stabilisce che entro il termine fissato dallo Statuto il Sindaco presenti al Consiglio le linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzare nel corso del mandato amministrativo;

Considerato che l'art. 15, comma 4 dello Statuto Metropolitan stabilisce che: *"il Sindaco metropolitan presenta al Consiglio Metropolitan le linee programmatiche del suo mandato, che il Consiglio prende in esame anche al fine di esprimere eventuali orientamenti. Nei 15 giorni successivi alla chiusura della discussione in Consiglio, il Sindaco adotta in via definitiva il programma del mandato. Anche i cittadini singoli o associati possono far pervenire le loro osservazioni e proposte"*.

Viste le linee programmatiche di mandato depositate dal Sindaco Metropolitan per la loro presentazione al Consiglio Metropolitan delle linee programmatiche di mandato per il quinquennio 2021/2026, come da allegato alla presente deliberazione, rinviando la sua definitiva approvazione mediante atto del Sindaco Metropolitan ai sensi dell'art. 15, comma 4, dello Statuto Metropolitan;

Udita la relazione dal Sindaco Metropolitan;

Preso atto delle considerazioni e gli orientamenti espressi nel corso della presente seduta consiglio come riportate nel verbale;

Dato atto che la presente deliberazione costituisce mero atto d'indirizzo e che pertanto, ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, non necessita dei preventivi pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi dai Dirigenti responsabili dei servizi interessati.

**DELIBERA**

1. di prendere atto delle linee programmatiche di mandato per il quinquennio 2021/2026 come da allegato alla presente deliberazione;
2. di esprimere apprezzamento positivo per le linee programmatiche;
3. di dare atto che la definitiva approvazione delle linee programmatiche di mandato per il quinquennio 2021/2026 verrà effettuata con successivo provvedimento del Sindaco Metropolitan, ai sensi dell'art. 15, comma 4, dello Statuto Metropolitan.

~~~~~

(Seguono:

- *l'illustrazione del Sindaco Metropolitan Lo Russo;*
- *gli interventi dei Consiglieri Tragaioli, D'Agostino, Giulivi e Cambursano;*
- *l'intervento del Portavoce della Zona Omogenea 9;*
- *gli interventi dei Consiglieri Salvai, Schillaci e Sicchiero;*
- *le precisazioni del Sindaco Metropolitan Lo Russo;*
- *l'intervento del Consigliere Tragaioli il quale richiede, relativamente al dispositivo della delibera, la votazione per punti;*
- *l'intervento del Sindaco Metropolitan Lo Russo il quale esprime parere favorevole alla richiesta del Consigliere Tragaioli;*

per i cui testi si rinvia alla registrazione integrale audio su supporto digitale e conservata agli atti e che qui si danno come integralmente riportati).

~~~~~

**Il Sindaco Metropolitan**, non essendovi più alcuno che domandi la parola pone ai voti il punto **1)** del dispositivo della deliberazione:

La votazione avviene in modo palese, mediante l'utilizzo di sistemi elettronici:

Presenti: 19

Votanti: 19

Favorevoli 12

(Cambursano - Cera - Cagno - Conticelli - Costantino - Greco - Guerrini - Lo Russo - Mazza - Schillaci - Sicchiero - Suppo).

Astenuti 7

(Cannati - D'Agostino - Delmirani - Ghio - Giulivi - Salvai - Tragaioli).

**Il punto 1 del dispositivo risulta approvato.**

~~~~~

Il Sindaco Metropolitan, pone ai voti il punto 2) del dispositivo della deliberazione:

La votazione avviene in modo palese, mediante l'utilizzo di sistemi elettronici:

Presenti: 19

Votanti: 19

Favorevoli 12

(Cambursano - Cera - Cagno - Conticelli - Costantino - Greco - Guerrini - Lo Russo - Mazza - Schillaci - Sicchiero - Suppo).

Contrari 1

(D'Agostino).

Astenuti 6

(Cannati - Delmirani - Ghio - Giulivi - Salvai - Tragaioli).

Il punto 2 del dispositivo risulta approvato.

~~~~~

**Il Sindaco Metropolitan**, pone ai voti il punto **3**) del dispositivo della deliberazione:

La votazione avviene in modo palese, mediante l'utilizzo di sistemi elettronici:

Non partecipa al voto = 1 (Conticelli)

Presenti: 18

Votanti: 18

Favorevoli 11

(Cambursano - Cera - Cagno - Costantino - Greco - Guerrini - Lo Russo - Mazza - Schillaci - Sicchiero - Suppo).

Astenuti 7

(Cannati - D'Agostino - Delmirani - Ghio - Giulivi - Salvai - Tragaioli).

**Il punto 3 del dispositivo risulta approvato.**

~~~~~

Letto, confermato e sottoscritto.

IL VICESEGRETARIO GENERALE
Firmato digitalmente
Donata Rancati

IL SINDACO METROPOLITANO
Stefano Lo Russo

Allegato A

LINEE PROGRAMMATICHE
RELATIVE ALLE AZIONI ED AI
PROGETTI DA REALIZZARE NEL
CORSO DEL MANDATO
METROPOLITANO 2021 - 2026

LINEE PROGRAMMATICHE RELATIVE ALLE AZIONI ED AI PROGETTI DA REALIZZARE NEL CORSO DEL MANDATO METROPOLITANO 2021 - 2026

Presentate dal Sindaco Metropolitano Stefano LO RUSSO

Lo stato della metropoli

La nascita delle **Città metropolitane** rappresenta un nuovo cardine su cui modellare le dinamiche territoriali e puntare sul loro sviluppo economico e sociale.

Obiettivi finali di questa nuova dimensione sono la promozione ed il coordinamento economico, sociale e culturale di tutto il territorio, al fine di garantire una organizzazione e gestione coordinata e condivisa dei servizi ed il coinvolgimento della popolazione metropolitana.

La legge 56/2014 ha assegnato, tra l'altro, alle Città metropolitane il compito di assicurare lo sviluppo strategico del territorio, attribuendo al contempo all'ente nuove competenze in materia di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici locali, promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche attraverso il supporto alle attività economiche e di ricerca ed innovative, la promozione ed il coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione

La crescente rilevanza assunta dalle città metropolitane nelle dinamiche economiche globali evidenzia come queste aree debbano necessariamente confrontarsi con il loro esterno, sia esso l'esterno prossimo delle relazioni regionali sia quello più lontano delle reti e dei flussi sovra nazionali, confini questi a cui si dovrà fare riferimento per immaginare le possibili strategie di sviluppo per la Città metropolitana di Torino, il suo territorio, le sue imprese, la sua popolazione.

La **Città metropolitana di Torino** ha vissuto una profonda trasformazione della propria economia e demografia avvenuta negli ultimi decenni e la pandemia da COVID-19 ha aumentato il rischio che possa diventare una metropoli caratterizzata da un'economia debole e da forti diseguaglianze.

Questo sicuramente è un momento particolarmente difficile per il territorio metropolitano, nel quale alcuni fattori critici locali che erano già presenti da diverso tempo hanno trovato nella pandemia mondiale un loro catalizzatore.

Torino sta infatti attraversando una **fase di transizione** che potrà essere superata solo definendo un modello di sviluppo urbano in grado di accompagnare e sostenere la trasformazione della sua tradizionale vocazione industriale.

A partire dal dato basilare di un territorio, e cioè la sua popolazione, si rileva come dal 2015 **la popolazione della Città metropolitana di Torino** presenta una lieve ma costante diminuzione,

dove la popolazione del Comune centrale è diminuita anche in modo significativo, mentre la popolazione residente nella cintura metropolitana è rimasta invece stabile.

Da un'analisi più complessiva emergono poi una serie di altre criticità: la generale debolezza del sistema di impresa, il distacco della Città metropolitana e del Nord-Ovest da alcune dinamiche socio economiche del resto del nord Italia, l'**appianarsi delle differenze tra il capoluogo e gli altri territori metropolitani** nell'ambito di un complessivo trend non positivo.

Il processo di deindustrializzazione che negli ultimi decenni ha coinvolto Torino e le altre città europee di antica industrializzazione ha generato impatti significativi su diverse filiere manifatturiere, con ripercussioni negative in termini occupazionali che appaiono solo oggi parzialmente – ma non sufficientemente – riassorbiti dal cambiamento strutturale del tessuto economico verso altri settori.

Ciò nonostante, rispetto ad altre città metropolitane europee, il comparto manifatturiero mantiene ancora, a Torino, una incidenza significativa.

Il numero di imprese con sede legale in un comune dell'area metropolitana (primo trimestre 2020) è pari circa a 219.000. La distribuzione dimensionale delle imprese locali dimostra una forte polarizzazione del tessuto imprenditoriale verso la micro impresa.

Per quanto attiene alla leva rappresentata dalla **capacità innovativa** rispetto ai prodotti ai servizi e ai modelli organizzativi e gestionali del sistema economico del Piemonte, esso si colloca nella fascia dei *moderate innovators*, al pari di altre regioni del nord Italia.

Rispetto a rilevazioni precedenti, i dati mostrano un peggioramento anche se non drastico.

A fronte di una problematica nel settore occupazionale, che colpisce in maniera significativa i **giovani** fino a 25 anni, il settore della formazione presenta luci ed ombre.

L'incidenza dei laureati nella fascia di popolazione tra i 25 ed i 39 anni colloca Torino (30%) sopra la media italiana (27%), ma relativamente distante da altre aree metropolitane della macro regione del nord Italia come Bologna (41%) o Milano (40%).

Per contro **gli atenei** Torinesi hanno visto fino ad oggi aumentare i loro iscritti con una forte capacità di attrazione a livello nazionale ed internazionale.

Per quanto riguarda **la capacità di generare ricchezza del territorio metropolitano**, gli indicatori di performance segnalano una situazione problematica dal punto di vista della quantità di ricchezza generata rispetto ad altre aree metropolitane; tale condizione ha purtroppo conseguenze significative per quanto riguarda la possibilità di mettere in atto strategie di sviluppo per il territorio rivolte, ad esempio, al mantenimento dei giovani (laureati e diplomati) nell'area torinese, che sconta minori opportunità economiche che occupazionali rispetto ad altre aree del nord.

Il sistema imprenditoriale è fortemente connotato dalla presenza di piccole e micro imprese. Al contempo la ridotta incidenza di medie e grandi imprese rende più difficili processi di trasferimento tecnologico, così come il mantenimento nel sistema locale del capitale umano creato dagli atenei del territorio.

Da un **punto di vista geografico** Torino è caratterizzata per il suo specifico posizionamento ai margini dell'arco alpino. I confini del territorio metropolitano del Comune capoluogo si estendono fino ad includere un'ampia porzione di territorio montano.

Questa particolare condizione amministrativa rende prioritaria, nel caso di Torino, una riflessione sul rapporto tra il suo centro tradizionalmente inteso e le montagne, tra la pianura densamente urbanizzata e gli altri territori metropolitani.

Come in altre realtà socio-economiche alpine **la natura montana** può rivelarsi portatrice di una molteplicità di forme produttive di grande attualità: dalle filiere del legname per l'edilizia alle coltivazioni meccanizzate in quota, che attenuano i rischi idrogeologici, fino alle forme di turismo consapevole. A queste si aggiunge la fornitura di ossigeno ed acqua in quantità eccedenti le esigenze del territorio alpino stesso.

In pianura invece il reticolo capillare delle acque e la dislocazione dei campi si rivelano un supporto utile per la realizzazione di un reticolo diffuso di corridoi ecologici per come definiti dal sistema delle acque principali.

Il contesto produttivo

Il sistema produttivo, ed in particolare quello manifatturiero, ha sempre ricoperto un ruolo trainante per l'area torinese e, proprio per questo motivo il territorio metropolitano ha patito più di altri la crisi del comparto tra la fine degli anni '90 e gli inizi degli anni 2000.

La crisi ha riguardato in particolare la prima cintura torinese, che ha visto la graduale chiusura di numerosi stabilimenti produttivi lasciando sul territorio grandi contenitori vuoti e generando notevoli impatti sul sistema insediativo ed infrastrutturale ad essi collegato.

Proprio **il sistema delle infrastrutture** e dei collegamenti, che in passato era stato fondamentale per lo sviluppo del settore, ha subito un sensibile calo degli investimenti negli ultimi decenni, contribuendo ad un notevole depotenziamento del sistema territoriale torinese e delle sue imprese.

Infatti un sistema logistico debole e la presenza di infrastrutture obsolete e meno efficienti, rendono più costosi i processi, facendo perdere competitività alle aziende, specialmente nei confronti dei mercati esteri.

Il sistema economico produttivo della Città metropolitana, composto da un numero elevato di medie, piccole e micro imprese, si è dimostrato uno dei punti di forza del territorio piemontese in un momento di crisi, sia la presenza di un minor numero di piccole imprese rispetto alla media italiana.

Fino a quando le sollecitazioni del mercato sono gestibili, le piccole imprese hanno una buona capacità di adattamento e resilienza, ma quando le sollecitazioni diventano più intense, queste sono quelle che soffrono maggiormente.

Per far sì che le piccole e medie imprese possano restare competitive e superare il periodo di crisi, occorre un cambio di passo che le porti a collaborare maggiormente, sia tra di loro che con le grandi imprese, e ad aggiornarsi dal punto di vista tecnologico e digitale.

Localizzazione delle imprese ed ambiti produttivi

Per quanto riguarda **la localizzazione delle produzioni** sul territorio metropolitano, circa la metà delle realtà produttive si localizza nell'area metropolitana torinese e precisamente nella prima cintura; con riguardo al numero degli addetti invece la sola Città di Torino impiega quasi la metà degli addetti del comparto manifatturiero, mentre le tre zone omogenee poste a ridosso del capoluogo sono caratterizzate da una percentuale che si avvicina al 30%.

Questo significa che il luogo della produzione per eccellenza è la pianura torinese ed è concentrato nel capoluogo e nella sua cintura, mentre tutto il resto del territorio metropolitano, prevalentemente collinare, o montuoso risulta meno industrializzato.

La visione

Torino è la Città metropolitana che include nei suoi confini la maggior **varietà di territori**: è una città metropolitana di pianura, di collina e di montagna: da questa diversità territoriale derivano potenzialità inedite.

Non vogliamo solo concentrarci sui punti di debolezza del territorio, ma anche e soprattutto sui punti di forza, dati dalla sua straordinaria diversità che unisce gli spazi della montagna, della città industriale, della pianura agricola, delle colline.

Torino sta infatti attraversando una fase di transizione che potrà essere superata solo definendo un modello di sviluppo urbano in grado di accompagnare la forte vocazione industriale.

Si deve promuovere una nuova **alleanza tra capoluogo ed il suo territorio**, basata sull'integrazione e la complementarità, valorizzando le differenze e le specificità di ciascun ambito territoriale metropolitano.

Oggi particolarmente pressante è l'esigenza di definire una visione integrata del futuro della Città metropolitana in un progetto di sviluppo condiviso con il territorio, finalizzato a promuovere una crescita armoniosa, individuando azioni condivise con il territorio, che possano essere implementate anche grazie ai finanziamenti europei previsti dal P.N.R.R., per costruire equità, benessere e sostenibilità.

Gli aspetti demografici, le questioni connesse al lavoro e alla formazione, lo stato di salute del sistema imprenditoriale e dell'innovazione costituiscono gli aspetti su cui concentrare l'attenzione in termini di politiche e di azioni.

Una congiuntura problematica ed una grande occasione

I riflessi economici dell'attuale congiuntura pandemica stanno progressivamente accentuando **le disuguaglianze**.

Un'attrattività debole, la contrazione e l'invecchiamento della popolazione, una transizione economica complicata ed ancora incompiuta, un sistema produttivo le cui fragilità sono sempre più evidenti, sono trend che si stanno consolidando.

La **pandemia** agisce in questo contesto come **catalizzatore** mettendo in evidenza i nodi irrisolti.

In assenza di una *governance* adeguata queste tendenze possono accentuarsi innestando un circolo vizioso e deleterio per la città metropolitana.

Al tempo stesso la pandemia ha consentito di sperimentare nuove forme di organizzazione dello spazio, del tempo, dello studio, del lavoro e delle relazioni; inoltre ha riportato in primo piano l'importanza delle connessioni materiali ed immateriali, delle reti, delle comunità, dei sistemi di cura e dei servizi.

La crisi pandemica ha poi portato alla luce una rinnovata **domanda di diritti fondamentali** che in ambito metropolitano si declinano come: diritto all'abitare ed al benessere, qualità ambientale,

accesso e qualità dei servizi sanitari, accesso alla formazione ed alla cultura, possibilità di impresa, connessione diffusa e facilità di spostamento.

Per rispondere adeguatamente a questa domanda di diritti occorre innanzitutto individuare le risorse già esistenti su cui scommettere, ed in particolare: competenze, conoscenza *legacy* produttiva, nuove tecnologie, capacità organizzativa, *legacy* territoriale.

Il successo della visione per il territorio metropolitano si basa su una triade fondamentale: diritti, libertà, responsabilità.

Vogliamo immaginare un futuro della città metropolitana di Torino in cui il riequilibrio territoriale parta dalla creazione di condizioni abilitanti egualmente positive su tutto il territorio grazie alle possibilità offerte dalle nuove tecnologie applicate in forme nuove alle domande sociali emergenti.

Un nuovo rapporto tra capoluogo e territorio metropolitano

Vogliamo superare lo storico dualismo che ha contrapposto Torino al resto della Città metropolitana, superando logiche non cooperative nelle quali il territorio era visto come bacino di risorse funzionali per la città.

Oggi è la stessa Torino a non trarre più alcun vantaggio da questa dinamica.

Se un tempo era la forza del capoluogo a trainare l'insieme del territorio metropolitano, oggi rischia di essere la maggior fragilità di quest'ultimo a ridurre l'attrattività e la competitività della città metropolitana nel suo complesso.

La Città metropolitana deve funzionare come una comunità di interessi territoriali.

L'ente Città metropolitana in particolare ha il compito di mettere a sistema l'azione autonoma e competitiva degli attori locali.

I suoi obiettivi principali sono: la produzione di fattori generici di abilitazioni materiali ed immateriali, la riorganizzazione dell'offerta pubblica e privata di servizi alle persone ed alle imprese.

A tal fine la Città metropolitana attraverso il suo ruolo istituzionale dovrà esercitare azioni di: concertazione sugli enti pubblici sovraordinati, indirizzo degli enti pubblici subordinati, cooperazione con gli enti di ricerca, formazione ed innovazione, stimolo dell'azione sinergica dei soggetti sociali ed economici privati.

La Città metropolitana inoltre dovrà promuovere lo sviluppo economico producendo fattori localizzativi positivi generici consistenti nella realizzazione di infrastrutture materiali ed immateriali che definiranno un territorio che è di qualità ovunque e per tutti.

Comuni metropolitani, *utilities* e servizi di dimensione metropolitana, connessioni e progetti

La dimensione strategica per lo sviluppo futuro di Torino è metropolitana.

Strategie locali, europee e internazionali si dovranno integrare nelle reti e nei partenariati internazionali.

Cogliere tale potenzialità sarà una delle sfide più interessanti per il governo dell'Area Metropolitana.

La Città Metropolitana rappresenta uno spazio ampio, che unisce la conurbazione metropolitana e le aree montane e pedemontane. Uno spazio che deve essere alla base di molteplici processi di

creazione di ricchezza, grazie alla varietà delle risorse naturali e della biodiversità, ma anche alle potenzialità delle trasformazioni socio-economiche e culturali in corso. Per esempio, le fonti rinnovabili dalla produzione idroelettrica – dai piccoli impianti alla produzione da biomasse vegetali, a quella eolica, a quella del solare – e il ripensamento del modo di estrazione, produzione e consumo delle risorse ambientali, possono rappresentare una leva cruciale per la creazione di ricchezza a livello di scala metromontana. La montagna, oltre a un'area di turismo, outdoor e aria aperta, può essere un bacino per la sperimentazione di innovazioni tecnologiche, sociotecniche (comunità energetiche) e d'impresa (filieri tradizionali e innovative). Bisogna pensare alla politica per la montagna in modo sinergico e integrato con la politica per le aree urbane, in un quadro complessivo basato sui giochi a somma positiva tra aree, tra opportunità, tra problemi locali e questioni globali.

Torino metropolitana è un orizzonte che coinvolge tutti i territori dell'Area Metropolitana in un'ottica di collaborazione. È necessario rafforzare il ruolo e la capacità effettiva della Città Metropolitana di essere al servizio dei Comuni, attraverso una pianificazione di area vasta che sappia guardare alla varietà territoriale come a una risorsa e lavorare sui confini perché diventino dorsali strategiche di un sistema ampio.

Nei prossimi 5-10 anni l'Area Metropolitana di Torino sarà infatti caratterizzata da trasformazioni già avviate nell'ambito di infrastrutture, logistica, innovazione, ricerca sanitaria e biomedicale, edilizia sanitaria, formazione e insediamenti universitari. Un cambio di strategia sarà l'occasione per coordinare le progettualità e le vocazioni del territorio metropolitano, riconoscendo peculiarità e diversità delle aree interne e montane rispetto alla conurbazione metropolitana.

Occorre dare piena attuazione allo Statuto Metropolitano e strutturare le zone omogenee come distretti territoriali in grado di mettere insieme progettualità e servizi con accompagnamento e supporto ai Comuni più piccoli. Viabilità, infrastrutture, ambiente, energia, istruzione e formazione professionale, inclusione sociale sono i terreni su cui costruire raccordi, relazioni e collaborazioni che mettano in rete il territorio. Serve capacità propulsiva e di acceleratore delle potenzialità che sono presenti, superando le frammentazioni territoriali e agevolando invece forme di cooperazione con gli attori economici e sociali a livello provinciale e territoriale.

Il Piano Strategico recentemente approvato è stato l'avvio di un percorso che va ulteriormente calato nell'agire concreto e favorendo dal basso processi virtuosi di sviluppo sostenibile.

Strumenti e attori essenziali sono le aziende partecipate di gestione dei servizi pubblici locali: come realtà aziendali e imprenditoriali hanno impatto nel sistema economico e occupazionale dell'area metropolitana, generano profili di rendimento e costruiscono modelli di business sulla gestione di beni pubblici e servizi alla cittadinanza.

La strategia

La Città metropolitana nasce, per volontà del legislatore, per fornire al proprio territorio **un nuovo modello di governo**, negli auspici più efficace e moderno, capace di elaborare e realizzare strategie. In tale ambito e a tale scopo la Città metropolitana di Torino ha approvato il “**Piano Strategico metropolitano 2021-2023**”, il quale non solo condivide e promuove i valori di fondo contenuti nel *Next generation EU*, ma imposta anche la sua macrostruttura in coerenza con i 6 punti

programmatici in una chiara corrispondenza biunivoca adattandone l'impostazione alla realtà torinese, calibrandone le azioni in maniera coerente al progetto europeo.

Le linee programmatiche di sviluppo per il territorio metropolitano seguono gli assi del *Next generation EU*, così come sono stati concretizzati ed aggiornati nel vigente Piano strategico metropolitano:

1. Torino metropoli più produttiva ed innovativa (innovazione, digitalizzazione e competitività de sistema produttivo);
2. Torino metropoli più verde ed ecologica (rivoluzione verde e transizione ecologica);
3. Torino metropoli più mobile, accessibile e collegata (Infrastrutture per la mobilità);
4. Torino metropoli che impara di più (Istruzione, formazione, ricerca e cultura);
5. Torino metropoli più attrattiva giusta ed eguale (equità di genere sociale e territoriale);
6. Torino metropoli più sana (Salute).

Rispetto a ciascun asse, di seguito si declinano gli obiettivi e le strategie (azioni) per raggiungerli.

---- §§§§ ----

1. Torino metropoli più produttiva ed innovativa: è l'asse dedicato all'aumento della capacità di creare valore nei diversi comparti economici attraverso il trasferimento tecnologico, la digitalizzazione, l'automazione, la cooperazione in reti di impresa, la costruzione di filiere, l'innovazione, di processo e di prodotto, la promozione del territorio e delle sue produzioni; e ancora aumentando le occasioni di lavoro e di impresa e l'attrattività del sistema metropolitano torinese per nuove iniziative ed investimenti.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Costruire la capacità 4.0:** costruire i fattori materiali ed immateriali necessari per una diffusa digitalizzazione del territorio e delle sue attività;
- **Innovare nella produzione montana ed agricola:** promuovere digitalizzazione, robotica ed ICT al servizio delle aziende agricole, montane e forestali;
- **Stimolare innovazione nel sistema delle PMI e micro imprese:** promuovere strategie "industria 4.0" complementari a quelle nazionali e regionali, rivolte in particolare alle micro imprese e alle PMI, indirizzando lo sviluppo verso aggregazioni e cooperazione;
- **Rendere semplice ed accessibile la P.A. grazie al digitale:** attuare la semplificazione, uniformazione e standardizzazione di processi, misure e formati nella P.A. metropolitana ed il successivo passaggio su piattaforme digitali unificate;
- **Integrare l'infrastruttura e l'offerta turistica:** valorizzare il potenziale di promozione e fruizione turistica del territorio grazie alle nuove tecnologie, sia in termini di comunicazione diretta ai nuovi media, sia in termini di accessibilità materiale ed immateriale dei prodotti turistici del territorio metropolitano;
- **Riconoscere e sviluppare potenziali filiere di produzione:** sviluppare filiere produttive potenzialmente adatte alle risorse del territorio metropolitano oggi non presenti o sottodimensionate;
- **Promuovere i Distretti del Cibo** per le ricadute positive sull'economia dei territori, la valorizzazione del settore agroalimentare, il presidio e la qualità del paesaggio, la tutela della salute dei cittadini;
- **Promuovere la *sharing economy* come fattore di sviluppo locale:** promuovere forme condivise di uso del tempo e delle attrezzature come forma di sostegno e promozione dell'integrazione tra micro imprese e PMI in particolare nell'ambiente montano.

---- §§§§ ----

2. Torino metropoli più verde ed ecologica riunisce l'insieme di azioni volta ad aumentare la qualità ecologica ambientale e paesaggistica dell'area metropolitana.

La sostenibilità ambientale è la sfida del futuro e, insieme alla transizione ecologica, può costituire una delle linee di sviluppo per proiettare la città di Torino, in raccordo con i Comuni della Città Metropolitana, verso una nuova fase di crescita.

Oggi la concorrenza internazionale tra le grandi città metropolitane si gioca anche sulla qualità dell'ambiente: una città è attrattiva se è sostenibile, nei diversi ambiti del sistema urbano. Produzione di energia da fonti rinnovabili, comunità energetiche, riduzione e riqualificazione energetica del patrimonio edilizio pubblico e privato, raccolta differenziata, riduzione delle emissioni.

Un ruolo centrale sarà assunto anche dalle società partecipate che andranno potenziate per lavorare in rete sul territorio della Città Metropolitana.

Bisogna cogliere la sfida del "*Green Deal*", lanciato dalla Commissione Europa nel 2020 per ridurre le emissioni di CO₂ e raggiungere la neutralità climatica, sostenendo l'innovazione nell'industria e nei sistemi di trasporto e di riscaldamento, investendo sulla mobilità elettrica, migliorando le prestazioni energetiche.

Serve un grande piano strategico condiviso con tutti i Comuni della Città Metropolitana che accompagni la transizione ecologica ed energetica, un *Green Deal* metropolitano, che riguardi anche la gestione e l'implementazione delle infrastrutture verdi e lo sviluppo delle operazioni di riforestazione urbana su larga scala.

Altro cardine dello sviluppo territoriale riguarda la messa in sicurezza del territorio metropolitano ai fini della mitigazione del rischio idrogeologico: su questo fronte bisogna investire di più e con urgenza. Va definito un piano strategico di resilienza climatica, che indichi obiettivi precisi e quantificati, necessario ad assumere impegni concreti.

Immaginiamo quindi azioni che mirano a ridurre l'impronta biologica metropolitana ridefinendo i suoi processi in maniera circolare e contribuendo così, attraverso azioni locali, alla sfida globale posta dal cambio climatico.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Costruire ed infrastrutturare la metropoli verde:** diventare la "*greenest metropolis of the world*" (benchmarking: *greenest city of the world*);
- **Promuovere il riuso intelligente delle aree dismesse e del patrimonio esistente:** promuovere un modello adattivo di integrazione e trasformazione delle aree industriali verso la riurbanizzazione o la rinaturalizzazione o uso energetico; facilitare i processi di riuso attraverso l'introduzione di flessibilità pianificatorie premianti;
- **Valorizzare le opportunità delle energie rinnovabili per i territori della metropoli:** promuovere e diffondere l'uso delle energie rinnovabili nei diversi settori attraverso installazioni diffuse in ambito pubblico (ad es. scuole, edifici pubblici, stazioni...) ed attraverso la ricerca tecnologica, in particolare su filiere e tecniche appropriate al territorio metropolitano nelle sue diverse parti;
- **Diventare la metropoli del *Green building*:** rinnovando in profondità il patrimonio scolastico esistente, rivedendo i modelli spaziali e la relazione con il territorio locale;
- **Diventare metropoli circolare:** promuovere l'economia circolare ed il riuso, sviluppare il potenziale economico e di impatto sociale ed ambientale della filiera del recupero e del riuso, accorciare, ove possibile, il ciclo dei rifiuti, misurare e progettare nella pianificazione gli scambi di servizi ecosistemici tra parti del territorio diverse che superi i limiti dei confini comunali;
- **Sviluppare**, insieme ai Comuni della Città Metropolitana, **azioni di contrasto e adattamento ai cambiamenti climatici**, tra le quali un progetto di forestazione urbana, un progetto di realizzazione di infrastrutture verdi per la gestione degli eventi alluvionali, un progetto per la realizzazione di tetti verdi e di de-pavimentazione diffusa delle principali superfici impermeabili.

3. Torino metropoli più mobile accessibile e collegata suggerisce di cogliere l'occasione della trasformazione dei cicli della pendolarità casa-lavoro per migliorare la connettività e l'accessibilità al territorio metropolitano e del territorio metropolitano, in cui la facilità del movimento è garantita da un modello integrato ed attento all'utente di *MAAS Mobility as a Service*.

Promuove un utilizzo differenziato del trasporto collettivo sulle medie e lunghe distanze e di mezzi alternativi all'auto privata sulle medie e brevi distanze.

Per Torino, come per ogni città metropolitana, la mobilità è un tema cruciale: consente di collegare servizi, residenza, lavoro, istruzione, formazione e tempo libero ma richiede investimenti in termini di tempo, spazi urbani e risorse.

La mobilità è anche un fattore di attrattività internazionale e sviluppo economico, sociale e culturale, di costruzione di servizi e reti sinergiche tra gli enti locali. È una politica di scala metropolitana, che deve guardare all'area vasta e interconnessa e non limitarsi ai confini urbani.

Esiste una interdipendenza molto stretta tra il sistema dei trasporti e le variazioni del contesto socioeconomico, demografico e ambientale. Le scelte politiche sulla mobilità producono effetti diretti e indiretti su molti altri settori come ambiente, cultura, scuola e università, energia, servizi ai cittadini e alle cittadine, spazio urbano e metropolitano, consumo di suolo.

Un sistema efficiente e integrato di trasporti rappresenta dunque un bene comune, un veicolo per lo sviluppo economico e la promozione sociale, uno strumento indispensabile per la costruzione dell'identità metropolitana e del sistema di rapporti tra enti locali.

Nel trasporto pubblico, sostenibilità sociale, ambientale ed economica sono gli obiettivi da perseguire, con l'attenzione rivolta alla quotidianità del servizio in tutte le zone di Torino e dell'area metropolitana: la cittadina e il cittadino, nel rispetto delle loro esigenze, devono potersi spostare in modo semplice ed economico e potenziare il trasporto pubblico significa anche agire efficacemente contro l'inquinamento dell'aria, che è la vera emergenza del momento: solo integrando Servizio Ferroviario Metropolitano, metropolitane, linee di trasporto di superficie, auto elettriche con adeguati spazi di ricarica, biciclette e sharing possiamo immaginare la città del futuro.

La chiave è quella di concepire la mobilità come un servizio che integra i diversi mezzi di trasporto, secondo il *MAAS – mobility as a service* – basato, grazie alla tecnologia, su una pianificazione personalizzata.

In questa logica è fondamentale sviluppare la massima integrazione del sistema di trasporto pubblico locale con il Sistema Ferroviario Metropolitano, che ad oggi rappresenta una vera e propria "linea metropolitana" di area vasta. Alcune porzioni strategiche sono in attesa di realizzazione, che va ottenuta al più presto (SFM 5, collegamento Porta Nuova-Porta Susa, stazione San Paolo) o di completamento e infrastrutturazione (Torino-Ceres e passante di corso Grosseto, stazione Rebaudengo, potenziamento ed elettrificazione linea canavesana e interventi sui passaggi a livello) o di rifacimento e riorganizzazione (le stazioni Dora e Zappata).

Bisogna poi tornare a progettare l'interconnessione di Torino con il resto della Regione, accompagnando nelle sedi istituzionali come l'Osservatorio l'iter progettuale della linea TAV Torino-Lione, valorizzando il rapporto con i territori interessati, riprogettando le connessioni ferroviarie con Genova e con la Liguria di Ponente senza dimenticare il trasporto merci, anche attraverso il potenziamento di Sito Interporto logistico di Orbassano. In questo quadro generale

inseriranno lo sviluppo e il potenziamento di GTT come grande azienda di trasporto pubblico di area metropolitana e il necessario rilancio dell'aeroporto di Caselle.

Lo sviluppo della mobilità sarà in grado di proiettare all'esterno dell'area metropolitana le connessioni del territorio con il resto del nord Italia e con i paesi oltre le Alpi.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Progettare la mobilità metropolitana come servizio multimodale agli utenti ed ai territori:** studiare, progettare ed applicare un cambio di paradigma verso una visione e gestione integrata e multimodale, incentrata sulla mobilità collettiva e condivisa ed orientata all'utente;
- **Potenziare, qualificare ed integrare l'infrastruttura metropolitana primaria di mobilità pubblica:** potenziare e qualificare l'infrastruttura ferroviaria metropolitana, facendo della ferrovia la modalità più favorevole ed efficiente di movimento per gli utenti del territorio metropolitano;
- **Ridisegnare la metropoli come rete policentrica di città e quartieri a 15' minuti:** promuovendo nuovi *boulevard* suburbani, percorsi ciclabili in rete per la micromobilità locale, quartieri pedonabili;
- **Collegare la metropoli ai nodi globali vicini.**
- **Riorganizzare il sistema di trasporto pubblico locale** con l'obiettivo di aumentare la frequenza e la capacità dei mezzi, e le interconnessioni a livello di area metropolitana.
- **Incrementare l'estensione delle piste ciclabili**

---- §§§§ ----

4. Torino metropoli che impara di più sottolinea che è essenziale investire sul rinnovo strutturale dell'infrastruttura scolastica metropolitana, in termini edilizi e di modello spaziale della formazione. Comprende una serie di azioni volte a rafforzare ed innovare nell'ambito della formazione vocazionale sia a livello di scuola secondaria superiore che a livello universitario.

La nostra città ha solide risorse nel campo della formazione professionale, universitaria, dei centri di ricerca, dell'innovazione: in questo quadro anche le politiche del lavoro devono svilupparsi dalla collaborazione con i corpi intermedi, le associazioni imprenditoriali, le organizzazioni del lavoro, il terzo settore e l'associazionismo.

Per rendere efficace la filiera "sviluppo economico – politiche del lavoro – ricerca e innovazione" è necessario che la scala territoriale sia metropolitana, con maggiore integrazione in termini di obiettivi e strumenti tra gli enti coinvolti (Città di Torino, Città Metropolitana, Regione Piemonte) e all'interno degli enti stessi, tra i diversi assessorati e le strutture operative partecipate.

La pandemia, con la didattica a distanza, ha evidenziato il divario sociale tra gli studenti, penalizzando le fasce più deboli e incrementando significativamente l'abbandono scolastico.

La scuola gioca un ruolo determinante: è il primo e più incisivo veicolo di integrazione sociale, etnica e religiosa.

Gli interventi di edilizia scolastica della Città Metropolitana, che nei prossimi anni potranno godere dei finanziamenti europei, dovranno essere sviluppati lungo i tre assi della sicurezza, sostenibilità e innovazione didattica, con particolare attenzione alle aree periferiche.

A tal fine, occorre redigere un piano strategico per l'edilizia scolastica, e promuovere nuovi strumenti amministrativi utili a una pianificazione sistemica del territorio e degli spazi scolastici sotto utilizzati. Occorre ripensare alle scuole non solo come edifici e luoghi educativi ma anche come spazio pubblico e presidio sul territorio, in cui incrementare buone pratiche: mobilità sostenibile, offerta di spazi verdi, attività sportive e culturali, aggregazione sociale promuovendo la

relazione scuola – territorio in tutti i contesti, facendo dell’infrastruttura scolastica una piattaforma multiservizi civica.

La funzione della Città Metropolitana in materia di scuole superiori deve essere rivista sulla base del ruolo delle Città Metropolitane di impulso socio economico. In un orizzonte di potenziamento delle strutture scolastiche quale fulcro di socialità, scambio di culture, relazioni intergenerazionali e servizio alla collettività, In particolare attraverso

- la promozione dell’adozione a scala metropolitana dell’approccio UNESCO - learning cities, dotandosi di una strategia integrata di formazione metropolitana che avvii un profondo rinnovamento delle modalità di trasmissione e scambio delle conoscenze;
- la valorizzazione degli spazi esterni delle scuole in funzione di didattica curriculare ed extracurriculare;
- l’attivazione della scuola come centro civico e a servizio della collettività, attraverso la valorizzazione degli spazi e dei tempi sotto-utilizzati dell’infrastruttura scolastica per metterli a disposizione delle comunità locali per nuovi usi temporanei (complementari) e permanenti (supplementari) di interesse della comunità locale;
- la promozione dell’integrazione delle realtà esistenti (IFP, ITS) in un ecosistema multipolare che faciliti e qualifichi la formazione professionalizzante in tutti i settori, in partenariato con l’impresa, consentendo l’accesso a infrastrutture e attrezzature di eccellenza che possono favorire un dialogo delle autonomie scolastiche con istituzioni, privati, nell’ottica di incentivare circuiti virtuosi formazione-lavoro, e comunque prospettive di scambio dentro-fuori la scuola.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Diventare la metropoli laboratorio di una nuova scuola:** proseguire ed intensificare le sperimentazioni già avviate in area torinese per il rinnovo degli edifici scolastici, allargando la riflessione al rapporto tra modalità di insegnamento/apprendimento e forme dello spazio scolastico e sul rapporto tra scuola e territorio. Utilizzare l’occasione delle nuove tecnologie per eliminare il divario territoriale nell’accesso ad una formazione di eccellenza in tutti gli ordini e gradi di formazione.
- **Creare un ecosistema metropolitano integrato della formazione professionale vocazionale:** riorganizzare il sistema della formazione professionale valorizzando le opportunità di un territorio che offre eccellenza produttiva, eccellenza nella ricerca attraverso la definizione di nuovi percorsi di formazione professionalizzante anche universitaria degli atenei torinesi raccordati con gli ITS ed integrati con il sistema produttivo. Valorizzare il potenziale delle nuove forme di didattica a distanza per estendere l’accesso da tutti i poli territoriali a contenuti ed esperienze di didattica di eccellenza;
- **Realizzare interventi per il collegamento e la manutenzione degli edifici scolastici:** le scuole devono essere sicure, accessibili, belle e connesse

---- §§§§ ----

5. Torino metropoli più attrattiva giusta ed eguale vuole promuovere uguali opportunità di sviluppo personale e di comunità nelle diverse parti del territorio per tutta la popolazione della Città metropolitana così da rendere quest’ultima nuovamente attrattiva per l’insediamento di residenti ed imprese. Comprende azioni volte ad introdurre e sostenere forme nuove di *housing* sociale e di residenzialità di comunità adatte alle specificità dei diversi contesti territoriali, che possono convogliare nuovi abitanti nei territori a demografia debole, oltre che prevenire e recuperare situazioni di esclusione sociale.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Rafforzare la capacità di attrarre, trattenere, valorizzare e diversificare i talenti:** invertire il recente trend di perdita di attrattività del nord-ovest in generale e dell’area metropolitana di Torino in particolare attraverso

politiche di attrazione, trattenimento e rientro dei talenti in tutti i settori della società e dell'economia metropolitana, anche valorizzando *asset* metropolitani come la qualità di vita, l'ambiente, i bassi costi di accesso alla casa ed ai servizi e la possibilità di insediarsi in territori molto diversi, realizzando le proprie aspirazioni di stile di vita personale e familiare;

- **Riabitare Torino metropoli:** costruire un insieme integrato di azioni che producano qualità abitativa diffusa nei diversi territori metropolitani, valorizzandone le specifiche peculiarità ed offerte insediative.
- **Costruire un nuovo welfare urbano per una metropoli inclusiva e solidale:** ripensare il sistema di welfare metropolitano in un'ottica di integrazione pubblico-privato e di imprenditoria ad impatto sociale, valorizzando il potenziale di impresa delle economie dei servizi alla persona e alla famiglia, dei servizi di comunità e di territorio e qualificando lavoro, processi e tecniche e competenze del terzo settore e dell'impresa sociale in questa direzione. Utilizzare il ruolo degli Enti nell'organizzare l'offerta di servizi per stimolare questa transizione;
- **Attuare la clausola di condizionalità per i bandi legati al PNRR** e alle risorse della politica di coesione, **per riservare il 30% dei posti alle donne e ai più giovani**

---- §§§§ ----

6. Torino metropoli più sana a partire dalla centralità che acquisirà la nuova “Città della salute” di Torino, propone di investire su un sistema territoriale integrato di educazione, prevenzione e diagnosi che anche attraverso la possibilità offerte dalla telemedicina e dalla diagnostica a distanza, promuova un'eguale accessibilità del sistema sanitario su tutto il territorio.

Le azioni per realizzare questo asse sono:

- **Costruire un sistema di centri sanitari decentrati tecnologicamente avanzati e connessi alla “Città della salute”:** Progettare una proiezione metropolitana del polo di eccellenza sanitaria della Città della salute” di Torino, individuando, in accordo con i territori, gli attuali e futuri punti di primo accesso di un sistema territoriale diffuso che, grazie alle possibilità offerte dalla telemedicina, renda accessibile diagnostica di qualità e follow-up clinico ai cittadini di tutta la Città metropolitana.
- **Fare della qualità ambientale dello spazio metropolitano un fattore abilitante per una vita attiva, sana e lunga:** l'evidenza scientifica mostra una correlazione tra nuove patologie, stato dell'ambiente e cambiamento climatico. La Città metropolitana diventa un fattore attivo di prevenzione sanitaria migliorando la qualità ambientale della sua aria e riducendo l'impatto dell'innalzamento della temperatura in ambito urbano. Allo stesso tempo, la struttura territoriale di una metropoli verde, ricca di spazi naturali, con percorsi escursionistici e ciclabili accessibili a tutti i cittadini a pochi minuti da casa, dove l'integrazione città campagna permette di consumare cibo di qualità. Il superamento del modello delle RSA attraverso nuove proposte abitative risponde alla crescente domanda di qualità di vita attiva nella terza età.

LA CITTÀ METROPOLITANA DEI SERVIZI VERSO IL TERRITORIO

Spetta alla Città metropolitana “la pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana” (art. 1, comma 40 lett B L . 56/2014) la “strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i comuni interessati la città metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive” (art. 1, comma 40 lett C L . 56/2014) e la “promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di

digitalizzazione in ambito metropolitano” (art. 1, comma 40 lett F L . 56/2014): si tratta di funzioni importanti che la Città metropolitana è riuscita ad erogare solo parzialmente nei confronti dei soggetti del territorio.

In questa logica il programma di mandato prevede interventi per aumentare i processi di digitalizzazione e automazione delle procedure, portando tutti i servizi erogati on line, valorizzando maggiormente i sistemi di partecipazione degli stakeholder alle decisioni e prevedendo anche meccanismi di “valutazione partecipativa”¹ al fine di determinare la performance organizzativa dell’Ente. Risulterà essenziale, proprio per aumentare il controllo civico sulle politiche della Città metropolitana valorizzare anche il portale *open data* di Amministrazione trasparente .

Allo stesso modo occorre lavorare sulla formazione dei dipendenti, al fine di diffondere una cultura del lavoro volta al raggiungimento di obiettivi e risultati, promuovere lo sviluppo di capacità manageriali e tecniche a sostegno dell’innovazione, della digitalizzazione e del miglioramento della qualità dei servizi: in questo senso sarà possibile mantenere un elevato di smart working, non solo mantenendo ma anche migliorando la qualità dei servizi, quale segno di maturità organizzativa della Città metropolitana.

1 La valutazione partecipativa è svolta in collaborazione con i cittadini e/o gli utenti, mediante l’utilizzo di metodologie dichiarate e controllabili aventi anche lo scopo di ridurre l’asimmetria informativa, per la formulazione di giudizi motivati sull’operato dell’amministrazione. Sono dunque i cittadini e/o gli utenti stessi, dotati di adeguati strumenti, a produrre informazioni rilevanti per la valutazione dei servizi. L’attività di valutazione partecipativa consente così di monitorare e verificare, ad esempio, il rispetto di determinati standard quanti-qualitativi previsti da impegni contrattuali o carte dei servizi o il grado di rispondenza di determinate attività e servizi alle attese dei cittadini e/o utenti. La valutazione partecipativa ha come principale finalità l’integrazione dell’azione amministrativa con il punto di vista dei cittadini e/o degli utenti. Le informazioni raccolte a valle del processo di partecipazione sono rilevanti ai fini della programmazione futura e utili al miglioramento delle attività e dei servizi erogati dall’amministrazione. *Cfr, Linee guida sulla valutazione partecipativa nelle pubbliche amministrazioni, Dipartimento della Funzione pubblica, Novembre 2019.*
https://performance.gov.it/system/files/LineeGuidaeRifNorm/LG_Valutazione_partecipativa_28-11.pdf