

*Questo volume è dedicato a Renato Grilli.
Renato ha passato molte sere con noi a discutere di questo lavoro,
a dirci quello che ne pensava,
quello che condivideva e quello che immaginava diverso.
È una delle tante cose che ha fatto per la città che amava e che voleva migliore.
Desideriamo salutarlo, ricordarlo, continuare il suo impegno.
Gli amici de L'Eau Vive*



comitato **Giorgio Rota**

Presidente Carlo Bava

Presidente Giuseppina De Santis
Comitato direttivo Carlo Bava, Attilio Cardellino,
Luciano Lenotti, Alberto Tazzetti, Carlo Viano

© 2003 L'EAU VIVE E COMITATO GIORGIO ROTA
Via Avogadro 10 - 10121 Torino
Telefono: 011 5171246 - Fax: 011 5171256
<http://www.comitorota.it> - e-mail: comirota@tin.it

Edizioni Angelo Guerini e Associati SpA
Viale Filippetti, 28 - 20122 Milano
<http://www.guerini.it> - e-mail: info@guerini.it

Copertina: Tecnosound Audiovisivi srl, Torino

Prima edizione: maggio 2003
Ristampa: V IV III II I 2003 2004 2005 2006 2007
Printed in Italy

ISBN 88-8335-404-4

COUNT DOWN

2003

QUARTO RAPPORTO ANNUALE SULLA GRANDE TORINO

INIZIATIVA REALIZZATA CON IL CONTRIBUTO DELLA

COMPAGNIA
d i S a n P a o l o

GUERINI
E ASSOCIATI

INDICE

PRESENTAZIONE, PAGINA 11

PRIMA PARTE / STRUTTURA E RISORSE UMANE

INTRODUZIONE, PAGINA 17

1. ECONOMIA / UNA QUESTIONE SOTTO I RIFLETTORI	21
LA CRISI DELLA FIAT	23
CHE COSA DICONO I DATI	25
COSA SUCCEDA NEGLI ALTRI SETTORI	34
DOVE ANDREMO?	44
2. POPOLAZIONE / IL DECLINO RALLENTA	49
I RESIDENTI	51
I CITTADINI DI ORIGINE STRANIERA	55
3. FORMAZIONE / PIÙ ALLIEVI, MENO UNIVERSITARI	57
I LIVELLI DI BASE	59
ATENEI E FACOLTÀ	61
LA DIFFUSIONE DELLE UNIVERSITÀ	66

SECONDA PARTE / QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI

4. AMBIENTE E SICUREZZA / I RISULTATI, I PROBLEMI	71
LA QUALITÀ DELL'ARIA	73
LA QUALITÀ DELL'ACQUA	76
RIFIUTI: CHE FARNE?	78
AMBIENTE URBANO E SICUREZZA	81
5. MOBILITÀ / POLITICHE E PROGETTI	85
GLI SPOSTAMENTI NELL'AREA TORINESE	87
LE AUTOMOBILI	91
LE BICICLETTE	92

I TRAM E GLI AUTOBUS	98
VERSO LA FERROVIA METROPOLITANA	106
L'AEROPORTO	109
GLI INCIDENTI STRADALI	112
L'INQUINAMENTO	117
I COSTI DELLA MOBILITÀ	121
LA CONGESTIONE QUOTIDIANA	122
I PARCHEGGI	129
LE POLITICHE PER LA MOBILITÀ	132
MONITORARE E PIANIFICARE IL SISTEMA	133
ALTA VELOCITÀ, PASSANTE, METRÒ, AUTOSTRADE	136
MENO AUTO, PIÙ BUS?	148
«BASTONI» O «CAROTE»?	153
6. SANITÀ E SERVIZI ALLA PERSONA / PASSI AVANTI, PASSI INDIETRO	157
LE DIMENSIONI DELL'ASSISTENZA SANITARIA	159
TRA CRITICITÀ E RISTRUTTURAZIONI	164
PROGETTUALITÀ: RETI, POLI, ECCELLENZE	165
7. CULTURA E TEMPO LIBERO / VERSO UN RILANCIO?	169
I CONSUMI CULTURALI	171
IL SISTEMA MUSEALE	175
FIERE E CONGRESSI	179

TERZA PARTE / POLITICHE STRATEGICHE

8. OLIMPIADI / L'ANNO DEI CANTIERI	185
L'ORGANIZZAZIONE DEI GIOCHI	187
LE PARALIMPIADI	188
IMPIANTI DI GARA E VILLAGGI	189
TEMPI, COSTI, RICADUTE ECONOMICHE	192
LE ATTIVITÀ PROMOZIONALI	199
RICETTIVITÀ, TRASPORTI, SOSTENIBILITÀ	201
I CITTADINI: PERCEZIONI E ATTESE	204
9. GOVERNANCE / A CHE PUNTO SIAMO	207
TANTI ATTORI COINVOLTI	209
CHE COS'È QUESTA GOVERNANCE	210
A CIASCUNO IL SUO RUOLO	212

DOVE SI RESPIRA LA GOVERNANCE	215
IL CONTESTO TERRITORIALE	230
L'APPROCCIO DECISIONALE	232
QUALE COINVOLGIMENTO PER IL CITTADINO?	235
LA GOVERNANCE INTORNO A NOI	238
LA RETE DEI POTERI	244
L'IDEA DI UNO SVILUPPO SOSTENIBILE	248
FIAT E FUTURO	251
QUALE GOVERNANCE PER L'AREA METROPOLITANA?	256

**CONCLUSIONI DEL QUARTO RAPPORTO ANNUALE
SULLA GRANDE TORINO, PAGINA 261**

- **APPENDICE METODOLOGICA ■ PAGINA 265**
- **RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI ■ PAGINA 271**

PRESENTAZIONE

Count down, conto alla rovescia, è la procedura che viene attivata prima dei lanci spaziali: tutto deve essere pronto e, da quel momento in poi, si eseguono una serie di passi programmati, fino, appunto, al lancio. Count down è il termine che ci è parso più adeguato, quest'anno, a riassumere ciò che emerge dal Quarto rapporto annuale sulla Grande Torino. E proviamo a declinarlo.

C'è un primo significato, ovvio ma limitativo. È il conto alla rovescia verso la scadenza del 2006, verso le Olimpiadi della neve: occasione storica per far conoscere la città nel mondo, occasione storica, anche, per modificarne in maniera consistente l'immagine, arricchendola di nuovi contenuti e accezioni, oltre a quelli, tradizionali, dell'auto, della Fiat, della Juventus... Occasione, per realizzare, con una scadenza precisa, non solo gli impianti sportivi e gli investimenti residenziali necessari all'evento olimpico, ma anche alcune grandi infrastrutture di trasporto che la città aspetta da tempo: la metropolitana, un sistema di parcheggi centrali e di interscambio, il potenziamento dell'aeroporto di Caselle, la prima tratta (Torino-Milano) dell'alta velocità ferroviaria, il collegamento veloce con Malpensa, il completamento del passante ferroviario e quello dell'autostrada Torino-Pinerolo, per citare solo i più significativi.

C'è però un secondo significato, più ampio e meno evidente. La città ha un appuntamento, una scadenza che non deve mancare. È l'appuntamento con il suo futuro, il futuro che gli uomini e le donne che la abitano sceglieranno di darsi. La crisi della Fiat, conclamata nel 2002, ha tolto a questo riguardo ogni alibi residuo: ciò che da molti anni era apparso evidente agli osservatori attenti, ciò che questo Rapporto metteva in luce fin dalla sua prima edizione nel 2000, è ormai sotto gli occhi di tutti: un certo passato si è chiuso, ha lasciato, come tutti i passati, eredità positive e negative, ma è comunque finito. Da oggi, si volta pagina.

E si volta pagina in un mondo in cui la storia ha ricominciato a correre: in cui, dopo i quarant'anni immobili della Guerra fredda, le barriere sono cadute, le imprese (anche quelle fino allora protette) si sono trovate esposte alla competizione internazionale, gli stati, le regioni, le città devono anch'essi fare i conti con una varietà di concorrenti possibili dal punto di vista delle scelte residenziali, turistiche, di localizzazione produttiva, di formazione e di studio, di investimento del risparmio.

Torino, è evidente, ha sofferto molto questa brusca apertura: il suo sistema produttivo, ma anche quello sociale, culturale, politico, delle relazioni industriali si era formato in quegli anni – segnati da precisi confini, ma pure da rassicuranti certezze –. Il passag-

gio a un mondo forse più ricco di opportunità, certo molto più instabile, è stato difficile. Ed è stato, per molti aspetti e per lungo tempo, subito e non guidato.

Tuttavia, la città a suo modo ha reagito: ha diversificato la propria economia, ha investito in settori nuovi, ha migliorato la propria offerta di formazione, ha preso coscienza della gravità del problema delle vie di comunicazione e della necessità di forti investimenti in questo campo. Si è inoltre interrogata sul proprio futuro, si è dotata di un Piano strategico, ha individuato nelle Olimpiadi il catalizzatore di una svolta possibile e si è adoperata per ottenerle. Oggi i sondaggi di opinione mostrano che i Torinesi guardano al futuro con ragionevole fiducia, credono nel consolidamento dei processi di diversificazione produttiva avviati in questi anni, affermano, accanto all'identificazione con l'industria automobilistica, contenuti e aspettative nuove.

I dati contenuti in questo Rapporto e il monitoraggio dei progetti strategici danno conferma e sostanza a tali percezioni. Dicono però anche, inequivocabilmente, un'altra cosa. Dicono che, adesso, il tempo è la risorsa cruciale. Se alla fine del decennio la città non avrà girato pagina, se non avrà consistentemente rafforzato il proprio sistema infrastrutturale, se non sarà stata capace di diventare attraente per nuovi investimenti, nuova residenza e attività di ricerca, dovrà rassegnarsi a un destino di dignitosa provincia.

Il rischio della marginalizzazione è reale: lo è se il corridoio europeo dei trasporti da ovest verso est passerà a nord e non a sud delle Alpi, lo è se l'attività di ricerca e sviluppo sostenuta finora principalmente dalla Fiat dovesse contrarsi (e in realtà è necessario che cresca), lo è se la progressiva apertura dell'Unione Europea verso oriente e verso la sponda sud del Mediterraneo ci vedrà spettatori e non protagonisti.

Riflettere del futuro a queste dimensioni è faticoso, tanto più quando incombono scadenze (ed emergenze) quotidiane, quando si deve fare i conti insieme con risorse economiche calanti e con complessità burocratiche e amministrative a volte quasi insormontabili, sicché operazioni anche semplici finiscono con il richiedere quantità sproporzionate di attenzione, fatica, testardaggine. Ma è necessario.

Questo Rapporto non intende indicare ricette o prescrivere soluzioni. Fornisce, invece, un quadro d'insieme, dà informazioni che consentono di capire a che punto siamo con i progetti che abbiamo avviato, con le scadenze che ci siamo dati. Propone elementi su cui possa costruirsi una visione condivisa e supportata dai dati.

Le prospettive di un'economia insediata su un territorio (di un territorio e del sistema economico, sociale, culturale che lo costituisce) dipendono sì da elementi fattuali – numero delle imprese, numero degli addetti, quantità degli occupati e dei disoccupati, livelli medi di istruzione, numero dei brevetti, dotazione infrastrutturale, e via elencando –; dipendono però anche in maniera altrettanto cruciale da elementi immateriali che sono stati variamente definiti: si va dal clima generale delle aspettative a fattori meno volatili quali il capitale sociale l'insieme delle relazioni che innervano e sostengono una comunità.

Mentre il primo gruppo di fattori è più o meno agevolmente misurabile, il secondo sfugge alle quantificazioni e, comunque, è assai più fragile. Come per il primo gruppo,

tuttavia, esistono dimensioni di massa critica e, viceversa, soglie al di sotto delle quali si innesca un deterioramento che si autoalimenta. Torino, oggi, deve riuscire a capitalizzare sul suo futuro, a non tradire le speranze di chi in questo futuro crede – in un futuro per sua natura indistinto, perché non sappiamo quanti dei molti semi piantati negli anni recenti si trasformeranno davvero in alberi robusti. Ma, appunto per questo, dobbiamo intanto coltivarli tutti.

E dobbiamo, soprattutto, non perdere di vista la dimensione tempo: la ferrovia ad alta velocità da Lione a Kiev, per fare un esempio, si farà se la tratta Lione-Torino verrà cantierata prima del 2010-2012; scadenze successive non hanno significato, in quanto rinviano a un ambito di assoluta incertezza. Sulla sanità, per fare un esempio del tutto diverso, occorre investire nei prossimi cinque anni, perché superati questi termini il ritardo rispetto a Milano diverrà incolmabile. L'alta formazione va potenziata domani, perché già oggi molto spesso i giovani la cercano (e la trovano) altrove.

È questo il senso del count down: ma avere una scadenza, come è ben noto, aiuta a fare.

L'EAU VIVE
COMITATO GIORGIO ROTA

Torino, 15 aprile 2003

**PRIMA PARTE / STRUTTURA
E RISORSE UMANE**

INTRODUZIONE

Arrivato al suo quarto anno di vita, il *Rapporto sulla Grande Torino* si ristrutturata, pur mantenendo coerente la propria impostazione quanto a contenuti e oggetti di analisi. Rispetto alle precedenti edizioni, infatti, sparisce quest'anno la distinzione netta in parti relative ai dati statistici di scenario, ai progetti strategici, agli approfondimenti monografici. Questi diversi aspetti sono confluiti, in varie modalità e misure, all'interno di ciascuno dei nove capitoli in cui si articola il *Rapporto* di quest'anno*.

Ogni singolo capitolo, insomma, contiene i dati statistici necessari a definire il quadro delle tendenze evolutive fondamentali in ciascun settore (con particolare attenzione, come sempre, alle «serie storiche» e al posizionamento intermetropolitano dell'area torinese) e le analisi sui principali progetti strategici in corso di realizzazione (finalizzati, almeno nelle intenzioni, a creare opportunità di sviluppo e/o una città migliore e più vivibile).

Alcuni capitoli – di particolare rilevanza nella fase che sta attualmente attraversando l'area torinese – vengono quest'anno approfonditi, sia attraverso l'analisi più dettagliata di una maggior quantità di dati (capitoli economia e Olimpiadi), sia per mezzo di apposite indagini dirette sul campo (capitoli mobilità e governance).

Il *Rapporto* è suddiviso in tre parti: la prima fotografa la situazione attuale della struttura economica e socio-demografica dell'area torinese (con particolare attenzione al recente andamento della crisi nel settore *automotive*); la seconda cerca di verificare i livelli di qualità della vita e dei servizi (con particolare riferimento all'ambiente, alla sicurezza urbana, alla mobilità, al sistema socio-sanitario, a quello culturale, al tempo libero dei Torinesi); nella terza parte, infine, si prosegue l'analisi di politiche e progetti di portata strategica, relativi alla governance metropolitana e agli interventi olimpici.

L'edizione 2003 del *Rapporto sulla Grande Torino* è stata – come sempre – progettata, costruita e discussa collegialmente in tutte le sue diverse fasi (dall'estate 2002 alla primavera 2003) dall'intero gruppo di ricerca (di cui fanno parte Silvia Crivello, Luca Davico, Luisa Debernardi, Giuseppina De Santis, Anna Maria Gonella, Elisa Rosso), oltre che con i soci del circolo L'Eau Vive e del Comitato Giorgio Rota.

* Questo *Rapporto* è stato chiuso il 15 aprile 2003.

In fase di impostazione del *Rapporto* e dei metodi di indagine è stata fondamentale la collaborazione con l'IREs Piemonte, l'Ufficio Studi della Camera di Commercio, la Fondazione Fitzcarraldo, l'Ufficio Studi della Banca d'Italia, che ringraziamo. Siamo grati, per gli utili consigli, a:

- Luciano Abburrà (IREs Piemonte)
- Luigi Bertoldi (Divisione mobilità del Comune di Torino)
- Paolo Buran (IREs Piemonte)
- Roberto Cullino (Ufficio Studi della Banca d'Italia)
- Luca Dal Pozzolo (Fondazione Fitzcarraldo)
- Marco Demarie (Fondazione Agnelli)
- Silvia De Paoli (Ufficio Studi della Camera di Commercio)
- Cristina Favaro (Fondazione Fitzcarraldo)
- Vittorio Ferrero (IREs Piemonte)
- Alessandra Gariboldi (Fondazione Fitzcarraldo)
- Tommaso Garosci (IREs Piemonte)
- Pier Luigi Gentile (Pianificazione e mobility management ATM)
- Giancarlo Guiati (GTT)
- Marcello La Rosa (IREs Piemonte)
- Alfredo Mela (DINSE, Politecnico di Torino)
- Stefano Molina (Fondazione Agnelli)
- Massimo Omedè (Ufficio di Statistica del Comune di Torino)
- Luca Ricolfi (Dipartimento di Scienze sociali, Università di Torino)
- Giuseppe Russo (STEP)
- Roberto Strocchio (Ufficio Studi della Camera di Commercio)
- Mauro Zangola (Ufficio Studi dell'Unione Industriale di Torino).

Un grazie anche – per le informazioni e/o i dati fornitici – a: Eric Balzaretto (Mediambiente), Enzo Bason (GTT), Cristina Bergonzo (Regione Piemonte), Gabriella Bianciardi (Comune di Torino), Paola Biasiato (Turismo Torino), Marco Boglione (Basicnet S.p.A.), Mirta Bonjean (Politecnico di Torino), Gabriele Bovo (Comune di Torino), Laura Cafà (AMIAT), Marco Cilione (ACI di Roma), Angelica Ciocchetti (Comune di Torino), Egidio Cupolillo (Comune di Torino), Davide Damosso (Environment Park), Egidio Dansero (Università di Torino), Marco Danzi (GTT), Carla Daviso (Torino Convention Bureau), Olimpia Del Prete, Marcello Durbanò (Politecnico di Torino), Gaia Enria (Virtual Reality & Multimedia Park), Paolo Fioletta (Provincia di Torino), Katia Fonsati (Trenitalia), Roberto Fontana (Regione Piemonte), Giovanni Gaglione (Camera di Commercio di Torino), Andrea Galparoli (AMIAT), Mario Garbero (AMIAT), Silvio Garlasco (GTT-Satti), Francesco Garzia (Prefettura di Torino), Franco Ghione (Comune di Moncalieri), Anna Maria Gai (Regione Piemonte), Livia Giordanese (Regione Piemonte), Maria Cristina Goria (SATAP), Ugo Iallassè (Autostrada Torino-Frejus), Franco Lattanzio (Comune

di Torino), Renato Lattes (Comune di Torino), Elisabetta Lavorato (Toroc), Elio Locatelli (Toroc), Marco Lugli (Autostrada Torino-Milano), Giovanni Magnano (Progetto speciale periferie), Daniela Massara (Lingotto Fiere), Claudio Merlo (Comune di Torino), Giuseppe Mosca (AEM), Carla Nanni (IRES Piemonte), Gabriella Negri (Comune di Torino), Teresio Orecchia (Università di Torino), Ippolito Ostellino (Ente Parco Po Torinese), Roberto Palma (assessore del Comune di Chieri), Guido Panero (Polizia municipale di Torino), Harula Peirola (Associazione Altissima), Livio Perlo (Autostrada Torino-Savona), Giovanni Pesce (Comune di Collegno), Romano Plantamura (Provincia di Torino), Vincenzo Pozzolo (Politecnico di Torino), Carlo Roberto (GTT), Silvano Roggero (Trenitalia), Roberto Rolle (RFI), Stefano Romboli (Ativa), Francesca Rota (IRES Piemonte), Maria Saccotelli (Provincia di Torino), Federico Saporiti (Comune di Torino), Dina Schepis (Torino Convention Bureau), Irma Schmidt (Comune di Torino), Monica Solarino (AMIAT), Giovanna Tresso (Regione Piemonte), Nadia Tutucci (ITP), Antenore Vicari (Comune di Torino), Micaela Viglino (Politecnico di Torino), Tommaso Villani (Comune di Borgaro), Raffaella Vitale (Regione Piemonte), Giuliana Zanoletti (ITP).

Ringraziamo, inoltre, tutti i testimoni qualificati (*insiders* e *outsiders*) che hanno gentilmente concesso di farsi intervistare; per ovvie ragioni di riservatezza, non ne riportiamo i nomi, stante la delicatezza dei loro ruoli istituzionali e professionali nonché, talvolta, delle opinioni espresse.

La cura dei singoli capitoli (il nome dell'estensore è in corsivo) è stata ripartita quest'anno come segue:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| • capitolo 1 – Economia | Davico, <i>Gonella</i> |
| • capitolo 2 – Popolazione | Davico, Debernardi |
| • capitolo 3 – Formazione | Crivello, <i>Davico</i> |
| • capitolo 4 – Ambiente e sicurezza | Davico, Debernardi |
| • capitolo 5 – Mobilità | Crivello, <i>Davico</i> , Debernardi |
| • capitolo 6 – Sanità e servizi alla persona | <i>Gonella</i> |
| • capitolo 7 – Cultura e tempo libero | Davico, Debernardi |
| • capitolo 8 – Olimpiadi | Crivello, <i>Davico</i> |
| • capitolo 9 – Governance | <i>Gonella, Rosso</i> |

Concetta Fiorenti ha curato editing e preparazione grafica del *Rapporto*. Le immagini riprodotte in questo volume, salvo diversa indicazione, sono state prodotte dagli stessi ricercatori.