

PREMESSA

Diceva Italo Calvino che volare non è come viaggiare, perché si lascia un posto e si riappare in un altro, quest'ultimo senza apparenti relazioni con il primo. La pandemia è stata un viaggio o piuttosto potrebbe essere un volo tra il passato e il futuro di Torino? Sembra questa la linea di indagine che gli autori hanno sviluppato elaborando la ricerca e il testo del XXII Rapporto «Giorgio Rota» su Torino. Il XXII *Rapporto* cade infatti nel secondo anno di pandemia. Il secondo anno di sospensione tra passato e futuro, che Torino e i torinesi hanno dovuto affrontare.

Alle spalle la città ha un decennio, forse quasi un ventennio, di tentennanti e non risolutive strategie di superamento della contraddizione monoculturale. In città sono stati redatti piani, perfino sovrabbondanti, ricordati in un'edizione recente del *Rapporto*, alla ricerca di una soluzione nuova e diversa rispetto alla traiettoria da perseguire nel futuro. Però la città non ha mai veramente voltato pagina e non ha mai spiccato veramente il volo.

L'irruzione della pandemia nel 2020 rappresenta un fatto tristissimo, per il costo di vite umane pagato e per le numerose ferite sociali ed economiche causate nella città. Però potrebbe essere anche una saracinesca che fa i conti una volta per tutte con il passato, conclude un ventennio di tentennamenti e mette una comunità su una strada nuova, in cammino tutti insieme. È uno scenario possibile? Sarebbe decisamente uno scenario desiderabile. Il compito di questo *Rapporto* non è però quello di fare previsioni, quanto piuttosto di esaminare le condizioni perché gli scenari siano realistici e praticabili.

Per chiarire le idee a se stessi e ai lettori i ricercatori ci portano prima di tutto dentro la dimensione degli impatti della pandemia. Non poteva mancare un bilancio del sistema sanitario, che si è battuto bene, con indici di mortalità per gli anziani che, soprattutto nella seconda ondata, sono risultati meno gravi rispetto alla gran parte delle regioni italiane. Anche il dispositivo vaccinale è stato ben attuato. È andata un po' meno bene al sistema dell'istruzione, non tanto per l'efficienza nell'attuazione dei protocolli organizzativi, quanto per gli esiti di lungo termine che la DAD prolungata potrebbe comportare, per esempio in termini di apprendimenti mancati e, dunque, di abbandoni legati alla carenza di strumenti di recupero degli allievi. Sia il sistema sanitario, sia il sistema scolastico, dovranno impegnarsi per accrescere la resilienza propria e dei torine-

si rispetto alle conseguenze di lungo termine della pandemia, che potrebbero manifestarsi anche a emergenza conclusa. Imprese, cultura e turismo sono ambiti fortemente impattati dalla pandemia in tutta Italia. Su questi il *Rapporto* mette la lente, formulando un bilancio preciso, che si può sintetizzare nella resilienza dell'industria, testimoniata anche dal rimbalzo del PIL nel 2021, mentre riaccendere i motori della cultura e del turismo richiederà molte attenzioni aggiuntive, anche perché sistemi che già prima della pandemia fornivano ragioni di qualche insoddisfazione.

Leggere la cronaca dei danni e degli impatti della pandemia è un esercizio utile e convincente per far concludere al lettore che non ci sarebbe un futuro di prosperità per Torino se pensassimo semplicemente a ripristinare le condizioni precedenti. L'economia e la società torinesi, da tempo, erano largamente insufficienti a generare il PIL e il reddito utili ad ancorare la dinamica della città a quella delle altre grandi e medie città settentrionali. Ma come potrà essere il futuro? Per una volta il piano non lo dobbiamo fare da soli, perché, con quasi sorprendente intraprendenza, l'Unione Europea porge ai governi l'opportunità di realizzare piani di resilienza e ripresa che hanno tutti il denominatore comune dell'innovazione verde e digitale, della sostenibilità economica e sociale, dell'inclusività. Per questo, il *XXII Rapporto* dedica ampie parti all'esame delle condizioni in cui versano l'economia verde, la situazione energetica e l'economia circolare a Torino (e nelle altre città), individuando nel caso del capoluogo piemontese quello di una realtà che anni addietro aveva avuto intuizioni avanzate, ma che negli ultimi tempi si è fatta agguantare, perdendo il vantaggio originario.

Insomma, a scricchiolare, e non poco, è forse il sistema innovativo. Non che non sia stato oggetto di attenzioni e politiche, ma esso risente di una «cassetta degli attrezzi» politici che ha dalla sua una fase di lungo collaudo (ha più di dieci anni la politica delle piattaforme e dei poli), ma non presenta certo il carattere della freschezza. Gli ambiti dell'innovazione preferiti da tutti i tipi di pianificazione sono quasi sempre gli stessi, con una sola aggiunta notevole, ossia quella dell'idrogeno, importante ma appunto unica, mentre il vortice dell'innovazione globale cambia continuamente forme e attraversa sempre più in modo orizzontale gli ambiti produttivi, sia nel settore pubblico sia in quello privato. La lettura del *Rapporto* mette in luce come una certa effervescenza di iniziative ci sia, ma quasi sempre queste vengono calate a terra con un limitato coordinamento interistituzionale. Inoltre, è un dato di fatto che se l'innovazione è un terreno di coltura imprescindibile dei se-

mi del futuro, la spesa in ricerca ne è un precursore e, purtroppo, il Piemonte che primeggia nella ricerca privata non ha un pari primato in quella pubblica, fortemente necessaria alla prima, per trasformarla in volano di crescita. La «tripla elica», in definitiva, non ha tre motori proporzionati e sufficienti.

L'ultimo capitolo del *Rapporto* tratta la questione della mobilità, sia perché anch'essa è stata fortemente impattata dalla pandemia, sia perché l'innovazione dei sistemi di mobilità intreccia molte delle dimensioni su cui occorrerà impegnarsi: dalla sostenibilità energetica e ambientale a quella della connettività, sia locale sia internazionale. I dati parlano di piani che non mancherebbero, che vanno dalla linea 2 del metrò al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano. I collegamenti con il resto del mondo dovrebbero essere potenziati verso Sud con un accesso privilegiato e migliorato ai porti liguri e verso Ovest con la realizzazione della ferrovia Torino - Lione. A un lettore attento non sfugge però che la questione dei ritardi nei tempi di attuazione è in molti di questi esempi una cifra non da poco e che continua a ripresentarsi anche quando gli scogli apparirebbero superati.

La pianificazione in corso, che il *Rapporto* fa emergere, ha certamente più di qualche interessante spunto, come l'opportunità di riscoprire la piattaforma di risorse e occasioni territoriali data dal perimetro della città metropolitana. Non fu probabilmente una scelta felice della riforma Delrio confinare la Città metropolitana esattamente come la vecchia Provincia, impoverendola di risorse e funzioni, ma dal punto di vista economico la pandemia ha comportato una nuova scoperta pratica del territorio metro-montano, a patto che esso venga coinvolto nelle transizioni cruciali, digitale e verde, per dire le prime, ma non le uniche.

Al termine della lettura il *Rapporto* non scioglie il dubbio, legittimo, sul successo della pianificazione dei prossimi anni, ma è difficile non intravedere il fatto che questa volta la possibilità di dare una svolta alla soluzione dei problemi e di imprimere velocità alla ripresa economica è concreta, abbinata a finanziamenti probabilmente sufficienti. Sarà ovviamente cruciale saper scegliere l'ordine delle priorità, ambito nel quale Torino non ha sempre eccelso, nonché la capacità di attuare i cambiamenti concepiti e progettati. Dall'attuazione dei programmi post pandemici potrebbe però apparire una Torino nuova e diversa, non semplicemente ripristinata allo stato precedente, ma proprio capace di vivere su basi economiche più evolute e di fare prosperare una società unita, coesa e soddisfatta. Se ci riusciremo, la pandemia, per quanto dolorosa,

avrà rappresentato una frattura con il passato e, in qualche modo, avrà determinato il volo dalla Torino del XX secolo alla Torino del XXI.

Beppe Facchetti
Presidente Centro Einaudi

Giuseppe Russo
Direttore Centro Einaudi