

# Metropoli sotto la lente

## L'edilizia

### Dopo il 2008 la frenata delle costruzioni



Il rapporto Rota 2016 evidenzia come per un decennio, con il piano regolatore - ma soprattutto con i progetti per i Giochi olimpici del 2006 - i cantieri in città si moltiplicano. All'indomani delle Olimpiadi, si esaurisce la spinta propulsiva e ed esplose la crisi economica e finanziaria. Le imprese del settore costruzioni, dopo essere cresciute da 9.311 nel 2000 a 16.235 nel 2009 (+74,4%), scendono a 15.256 nel 2014 (-6% rispetto a cinque anni prima). Anche le compravendite di immobili segnano il passo: da una media di oltre 16 mila all'anno nel periodo 2000-2007 si scende sotto quota 12 mila nel periodo 2008-2011, e a poco più di 9 mila tra il 2012 e il 2015. Nonostante tre nuovi programmi varati dalle giunte comunali di Chiamparino prima e Fassino poi - nel 2008, nel 2011 e nel 2013 - per rilanciare le trasformazioni urbane, l'edilizia resta al palo: dai 750 mila metri cubi ultimati del 2000 al milione e mezzo del 2003 fino ai 2 milioni del 2005 si è scesi quasi a zero nel 2011 e ora si viaggia sui 200 mila.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## Il paesaggio

### Il consumo di suolo tra i più bassi d'Italia



Il dato sembra smentire uno dei mantra più in voga tra gli ambientalisti, Cinquestelle compresi, che denunciano la cementificazione di Torino dal 2000 in poi. L'imponente sviluppo edilizio ha per lo più riconvertito aree dismesse e ciò ha contribuito a contenere la cementificazione. Il suolo consumato nel decennio del boom - 1996-2006 - è tra i più bassi nelle città metropolitane: a fronte di una media del 9,5%, a Torino il suolo consumato è cresciuto solo dell'1,3%. Solo Genova e Napoli hanno fatto meglio. A Roma, invece, la percentuale è del 18%, a Catania del 14%, a Bologna, Firenze e Venezia intorno al 10%, a Milano sopra il 5%.

In città sono state riconvertite 128 fabbriche trasformate nel 36% dei casi in edifici per servizi e uffici, nel 25,8% dei casi in abitazioni, nel 12,5% in insediamenti commerciali, nel 10,2% in nuove industrie, nell'8,6% in aree verdi. Il 9,4% è ancora in stato di abbandono, il 4,7% è stato demolito, il 3,9% è oggetto di cantiere.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## La mobilità

### Mezzi pubblici e biciclette poco sfruttati



Nel 2011 il Comune ha approvato il Pums, il piano per la mobilità sostenibile, un condensato di 32 azioni e 80 misure da verificare periodicamente (l'ultimo check è del 2014). Un obiettivo raggiunto è la realizzazione del Servizio ferroviario metropolitano. Un proposito che invece è molto lontano dal concretizzarsi è il riequilibrio della mobilità motorizzata: il piano prevede di passare dal 32% di spostamenti con i mezzi pubblici registrato nel 2008 al 51% entro il 2020, cioè tra quattro anni. Peccato che un monitoraggio realizzato dall'Agenzia per la mobilità piemontese nel 2013 abbia evidenziato una crescita davvero minima nell'uso di tram e bus, arrivati soltanto al 35%. Al tempo stesso il numero di veicoli (619,5 ogni mille abitanti) dal 2008 al 2014 è diminuito solo del 5% contro il 17% di Roma e il 13% di Milano. In generale l'uso delle auto negli ultimi cinque anni è sceso leggermente, i mezzi pubblici sono i ripresa, gli spostamenti su due ruote continuano a essere una minima parte.

© BY NC ND AL CL INI DIRITTI RISERVATI

## La macchina comunale

### Costi scesi ma i premi vanno a tutti



Il rapporto Rota esamina anche la Città e i suoi servizi, partendo dall'organizzazione del Comune, i cui dipendenti sono scesi del 31% tra il 2001 e il 2015, da 13.056 a 9.998, con una drastica riduzione delle mansioni esecutive (fattorini, uscieri) e dei dirigenti. Con le assunzioni ferme, la conseguenza è un invecchiamento dell'organico: nel 2001 i dipendenti con più di cinquant'anni erano il 25%; oggi sono il 61%.

Resta invece discutibile, secondo i ricercatori, la gestione della valutazione del personale e dei premi, che sono una voce rilevante nello stipendio: secondo la relazione sulla performance 2014 il 76% dei lavoratori di Palazzo Civico avrebbe raggiunto al 100% gli obiettivi mentre il 15,6% li avrebbe raggiunti tra il 90 e il 99%. Più che una straordinaria efficienza il risultato sembra dipendere da criteri discutibili. Un esempio? Chi si occupa di gestione dei rifiuti ha fissato come obiettivo per il 2014 il 41% di raccolta differenziata, una soglia inferiore alla situazione di Torino, 41,9%. Bastava non peggiorare per incassare il bonus.

© BY NC ND AL CL INI DIRITTI RISERVATI

## L'istruzione

### Buona offerta ma troppi abbandoni



Torino è al quinto posto tra le metropoli italiane quanto a offerta di asili nido, con un posto ogni 5 bambini, meno di Venezia, Firenze, Milano e Bologna. Ma per quanto riguarda gli aspetti qualitativi la situazione non è particolarmente brillante. Due i problemi più evidenti: abbandono scolastico e scarse competenze. Fino al 2013 Torino era la grande città che più spendeva in istruzione ma città che spendono molto meno hanno ottenuto risultati migliori. Il tasso di abbandono scolastico sfiora il 6%, peggio di Venezia, Reggio Calabria, Roma, Firenze, Milano, Genova,, Bologna. Le scuole sono accessibili ai disabili ma la loro sicurezza è scarsa: in questa graduatoria Torino è penultima tra le grandi città. E guardando alle competenze degli studenti e ai risultati dei test Invalsi del 2014, i nostri studenti si collocano sotto la media, al nono posto su quattordici città esaminate. Risultati peggiori solo a Reggio Calabria, Messina, Catania, Palermo e Napoli.

© BY NC ND AL CL INI DIRITTI RISERVATI

## Salute e occupazione

### Cure efficaci Poche politiche per il lavoro



Gli indicatori del ministero della Salute dicono che tra le quindici città metropolitane Torino è settima nel rapporto tra medici e abitanti, ottava per disponibilità di posti pro capite, penultima per dotazione di ambulatori e consultori. Anche sul fronte della qualità la situazione è contraddittoria: la capacità di utilizzare efficacemente la dotazione di posti letto è abbastanza bassa, il 77,7%, meglio solo di alcune metropoli del Sud come Palermo, Messina, Reggio Calabria e Cagliari. Gli indicatori sull'efficacia e l'appropriatezza delle cure sono invece positivi: la sanità torinese è una tra le più affidabili dopo Bologna, Venezia e Firenze.

I dati sul lavoro non sono incoraggianti: il Torinese registra il più alto tasso di disoccupazione tra le città metropolitane del Centro-Nord e contemporaneamente un numero ridotto di politiche attive per il lavoro, tanto da essere penultima nel 2014 per numero di azioni pro capite. A Torino solo l'1,9% di chi trova lavoro lo deve a un centro per l'impiego pubblico.

© BY NC ND AL CL INI DIRITTI RISERVATI

## Le partecipate

### Costano molto e producono scarsi utili



Il Comune ha 22 società partecipate, controlla 49 enti ed è rappresentato in altri 87. Nel 2011 ha deciso una ricognizione che nel 2015 ha dato vita a un piano di razionalizzazione: si prevede di mantenere 12 partecipazioni, aggregare 10 partecipate e cederne 9 che andrebbero ad aggiungersi alle quote vendute negli anni scorsi: Amiat, Trm, Sagat, Farmacie. Il guaio è che le partecipate del Comune di Torino non rendono. A Milano le partecipate garantiscono un utile di 90,4 euro ad abitante, a Trieste di 43,5, a Bologna di 38,1. Torino quasi chiude la classifica con appena 9,9 euro ed è una delle poche città in cui gli utili derivanti dalle partecipazioni sono diminuiti nell'ultimo decennio, addirittura del 42,3% tra il 2005 e il 2014. Solo Genova e Roma hanno fatto peggio. Torino, seconda per investimento complessivo nel capitale di società partecipate, è agli ultimi posti per redditività del capitale investito: appena 9 euro di utile ogni mille euro di capitale posseduto. Bari quasi a 150, Firenze a 90, Milano a 60. Pure Roma fa meglio.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## Il trasporto

### Male aerei e treni, il metrò fa la differenza



I trasporti a Torino sono un universo in chiaro-scuro. L'aeroporto di Caselle tra i 17 scali delle aree metropolitane nel 2005 era il sesto per numero di voli; oggi è il decimo. L'offerta di voli si è ridotta del 22% ed è la più alta dopo Malpensa (meno 29,5%). I passeggeri sono però cresciuti del 12% tra 2005 e 2015, ma si tratta del più basso incremento registrato negli aeroporti metropolitani a parte i due scali milanesi. I collegamenti veloci in treno sono minori rispetto a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Napoli.

Passando al trasporto locale, i chilometri annui percorsi dai mezzi pubblici dal 2003 al 2014 sono cresciuti del 24,3%, il terzo miglior incremento dopo Venezia e Reggio Calabria. Torino è passata dal nono al quinto posto quanto a offerta ma con i suoi 204 viaggi annui ad abitante resta ben distante da Milano (457), Roma (513), Venezia (629). Sulla mobilità ciclabile Torino è al quarto posto per estensione delle piste (+77% tra il 2004 e il 2014) con una estensione di 180 chilometri molto lontana dall'obiettivo del Pums, 270 chilometri entro il 2020.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

