



Centro
di Ricerca e
Documentazione
Luigi Einaudi



SINTESI XX RAPPORTO



Con il sostegno della



*A cura di Luca Davico, Cristiana Cabodi, Federico Guiati,
Viviana Gullino, Luca Staricco, Elisabetta Vitale Brovarone*

In collaborazione con



POLITECNICO
DI TORINO



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TORINO



Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Il 20° *Rapporto Rota* fa una sorta di bilancio dell'ultimo ventennio: nella prima parte, selezionando un ampio ventaglio di dati e indicatori statistici, per permettere sia un confronto di lungo periodo sia una comparazione tra Torino e le altre metropoli italiane; nella seconda parte vengono invece esaminati numerosi piani, progetti e documenti strategici, varati attorno al 2000, per verificare in particolare che cosa, negli anni, sia effettivamente stato realizzato, quando e come, quali obiettivi siano stati raggiunti, quali criticità siano emerse. Nella terza parte, infine, si prova a ricostruire, per sommi capi, la vicenda del *Rapporto Rota* nello sviluppo della sua ventennale attività, ricavandone diverse questioni di portata più generale, ad esempio sulle modalità di decisione pubblica o sul senso stesso del fare ricerca sociale.

Principali risultati del XX Rapporto 'Giorgio Rota' su Torino

Trasformazioni urbane

- Una ventina di anni fa si stava avviando la fase di attuazione del Piano regolatore del 1995, soggetto negli anni a oltre 300 varianti (più e meno significative)
- Il PRG (insieme ai cantieri per passante e metrò, a quelli per le olimpiadi) ha nel complesso prodotto un **decennio eccezionale** di attività edilizia, esauritosi attorno al 2005, ben prima della crisi economica globale
- Negli anni successivi l'Assessorato all'Urbanistica ha elaborato programmi per reindirizzare/rilanciare le trasformazioni urbane, tuttavia **nessuno** di questi tentativi ha portato a una vera e propria revisione del PRG, né ha generato particolari risultati
- Due grandi aree incompiute sono quella di **corso Marche** (che nella visione del PRG avrebbe dovuto diventare la spina dorsale dell'area ovest, potenziando le infrastrutture, collegando le Vallette a Mirafiori e costruendo nuovi quartieri) e quella della cosiddetta **Variante 200** (grande trasformazione dell'area nord di Torino, lungo l'asse dell'ex trincerone ferroviario), più volte al centro del dibattito nell'ultimo decennio, ma oggi scomparsa dalle priorità e dalle intenzioni di trasformazione della città.



- Altri interventi diffusi sul territorio – specie in periferia – sono stati, dalla fine degli anni 90 a oggi, i tanti progetti di **riqualificazione** (dalle sigle molto varie) di edifici, aree verdi, spazi pubblici e per rafforzare il tessuto socioeconomico locale. Ultimo di questo filone è AxTO Azioni per le periferie torinesi, avviato nel 2017
- Un altro progetto significativo avviato una ventina di anni fa è Torino Città d'Acque, per valorizzare le

sponde fluviali torinesi, rendendole percorribili a piedi e in bicicletta: quando è stato avviato il progetto le sponde erano **percorribili** al 30%, oggi all'80%. Resta il problema delle acque dei fiumi, rimaste di qualità bio-ecologica **scadente**.

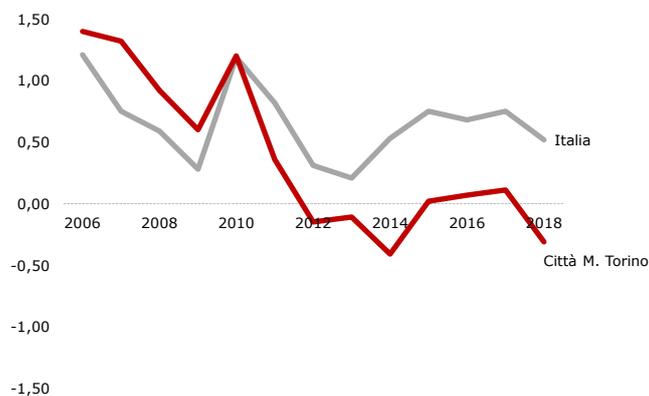
- Più in generale, a Torino la superficie a **verde urbano** nell'ultimo ventennio è cresciuta di quasi il 50%, in gran parte grazie a una ventina di **nuovi parchi** e giardini allestiti al posto di aree industriali dismesse.

Economia

- Nell'ultimo ventennio, nell'area torinese sono aumentate le **piccole imprese** con meno di 10 addetti, ma il calo di quelle grandi (-12%) ha nel complesso prodotto una diminuzione del numero dei lavoratori addetti, al contrario di quanto accaduto nella maggior parte delle metropoli italiane

- A Torino, il saldo tra imprese che **aprono e che chiudono**, in particolare dal 2010 in poi, risulta decisamente peggiore rispetto alla media italiana

Tasso di crescita delle imprese: Italia e città metropolitana di Torino



- Anche quanto a ricchezza prodotta dal sistema economico locale (**valore aggiunto**), l'area torinese è declinata: nel 2000 era 5a tra le metropoli del Centronord, è scivolata al 7° e penultimo posto, precedendo la sola Venezia

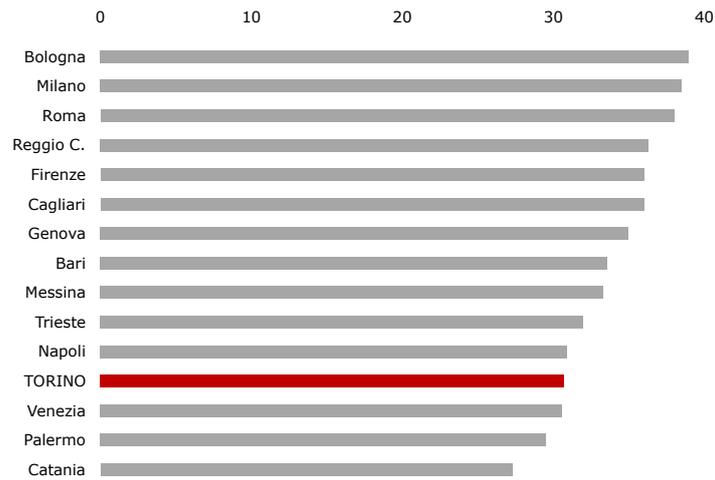
- **L'export** rimane un tradizionale punto di forza del sistema economico torinese (al 2° posto dopo Milano), ma anche in questo caso rispetto a vent'anni fa l'aumento dell'export registrato a Torino è il più basso tra le metropoli del Centronord

- In termini **occupazionali**, rispetto all'inizio del secolo, il settore industriale è il più ridimensionato (con quasi un terzo di addetti in meno), in forte calo – più della media – sono anche i settori dei trasporti e delle costruzioni

- Viceversa, è cresciuto (anche se meno della media delle città metropolitane) il settore alberghiero e ristorativo, specie le presenze **turistiche**; ma si partiva da un livello molto basso, tuttora Torino è solo 11a tra le città metropolitane per indice di turisticità

- A Torino si aggrava il problema della carenza di risorse umane qualificate: la quota di **giovani** è tra le più basse d'Europa, e si tratta pure di giovani **poco qualificati**: per quota di laureati tra i 25-30enni, Torino è quartultima tra le metropoli italiane, scendendo di due posizioni rispetto a dieci anni prima.

Giovani 25-30enni laureati nelle città metropolitane - 2018

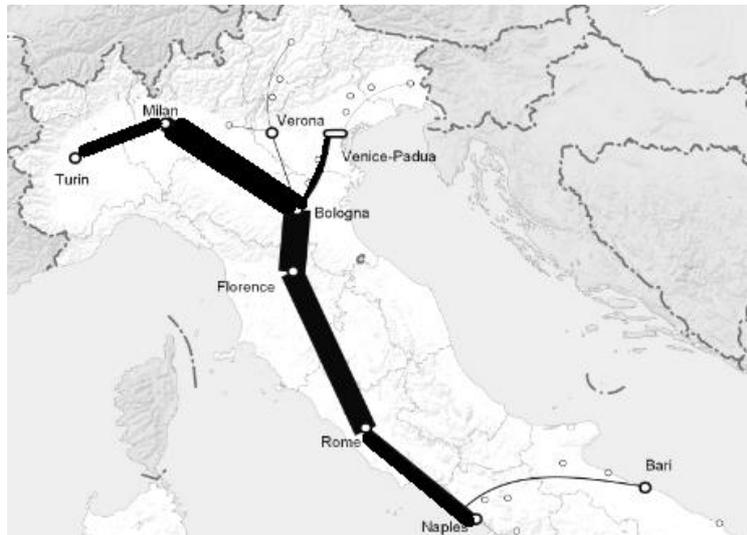


Infrastrutture e mobilità

- Il Piano Torino Internazionale, nel 2000, individuava come sua prima linea strategica «Integrare l'area metropolitana nel sistema internazionale, favorendo l'**accesso** a Torino»

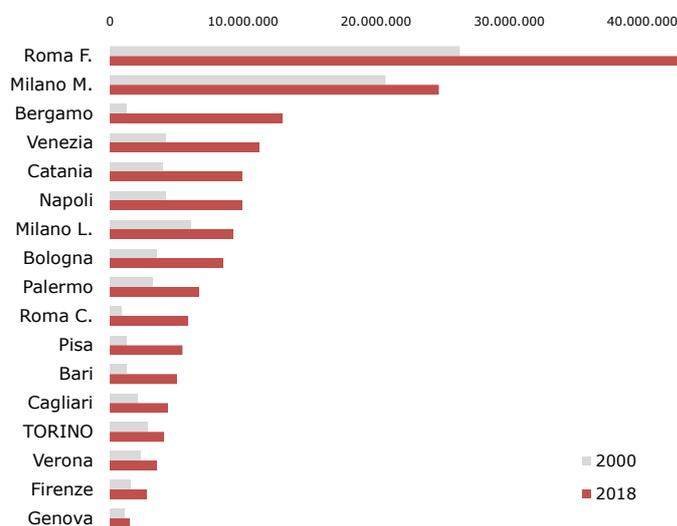
- I treni ad alta velocità in questi due decenni hanno ridisegnato la **geografia**, la TAV in Italia è diventata una sorta di nuova "spina dorsale" dello sviluppo nazionale. In questo quadro, Torino resta però ai margini per intensità di collegamenti

Intensità del traffico ferroviario passeggeri sulle linee ad alta velocità - 2018



- Per **la TAV** verso la Francia, invece, si tratta di un'odissea ben nota: le prime ipotesi progettuali risalgono a circa 30 anni fa; attorno al 2000 si prevedeva di attivare la linea entro il 2015; tra contrapposizioni ideologiche, rifacimenti del progetto, ritardi ecc. ora si spera di attivare la linea entro il 2030
- L'aeroporto di **Caselle** ha aumentato in vent'anni da 25 a 56 le città con cui è collegato e i passeggeri del +45% (ma si tratta di uno dei più bassi incrementi registrati negli aeroporti italiani). Il masterplan del 2002 aveva previsto di raggiungere i 5 milioni di passeggeri nel 2010, obiettivo progressivamente rinviato (secondo le previsioni più recenti di Sagat, al 2026)

Passeggeri nei maggiori aeroporti metropolitani



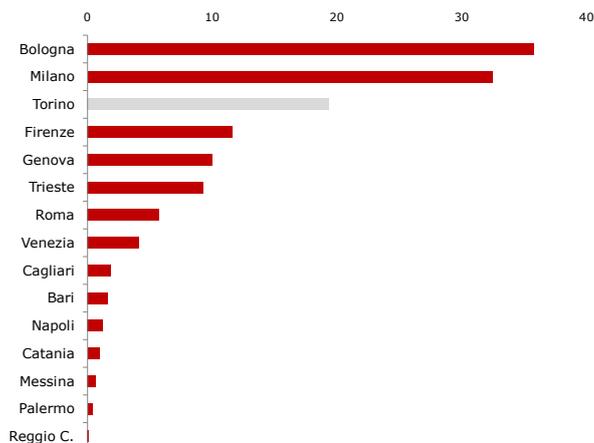
- Quanto alla mobilità locale, negli ultimi vent'anni è stata realizzata la linea 1 del **metrò** (in attesa dell'avvio dei cantieri della linea 2, forse tra 3 anni), è stato avviato il **servizio ferroviario metropolitano** (8 linee, 365 treni giornalieri, +48% di passeggeri negli ultimi 5 anni), sono cresciuti i **passeggeri** di bus e tram e i **ciclisti** urbani. Tuttavia, Torino – così come quasi tutte le metropoli italiane – è lontano dalle migliori città europee per uso di mezzi pubblici e biciclette
- Reti **telematiche**: Torino da anni è in posizione intermedia per dotazione tra le metropoli italiane (Milano è al vertice); e in un quadro di un'Italia che – a dispetto dei tanti piani varati negli anni scorsi – ha perso terreno nella dotazione di reti a banda larga, scendendo dal 2010 a oggi dal 24° al 28° e ultimo posto tra le nazioni europee.

Innovazione

- Nell'ultimo ventennio a Torino si registra un **grande attivismo**, con piani e progetti per l'innovazione che hanno portato alla creazione di 7 Parchi tecnologici, 12 Poli tecnologici, 4 Piattaforme innovazione, 2 Incubatori di startup; di recente si è aggiunta OGR-Tech, nuova struttura dedicata al supporto e alla crescita di startup
- Nell'ambito del piano **Impresa 4.0**, inoltre, le Camere di Commercio hanno costituito i PID Punti impresa digitale, strutture informative per la diffusione digitale nelle piccole-medie imprese e per indirizzarle verso servizi più specifici, quali i Digital innovation hub o il Competence center a Mirafiori
- Quest'ultimo coinvolge atenei e 24 grandi aziende e si sta insediando a **Mirafiori**, negli ex padiglioni dismessi dalla Fiat, spazi gestiti dalla società TNE, in un'area che si candida a un futuro di "cittadella" dell'innovazione manifatturiera
- Nel complesso, da tempo il sistema piemontese eccelle per **investimenti** in ricerca: rispetto a vent'anni fa ha superato anche il Lazio e precede oggi tutte le regioni metropolitane italiane, con un eccezionale rilievo della ricerca finanziata da imprese private (pari all'80% degli investimenti)

- Per quanto riguarda la registrazione di **brevetti**, Torino è al terzo posto in Italia, dopo Bologna e Milano

Brevetti ogni 10.000 abitanti, nelle città metropolitane



- Dal 2016 nell'**agenda della Città** c'è un'importante strategia per l'innovazione digitale, che ha portato alla sperimentazione a Torino di auto a guida autonoma, diversi progetti con i droni, il progetto di cablare la città con le reti 5G

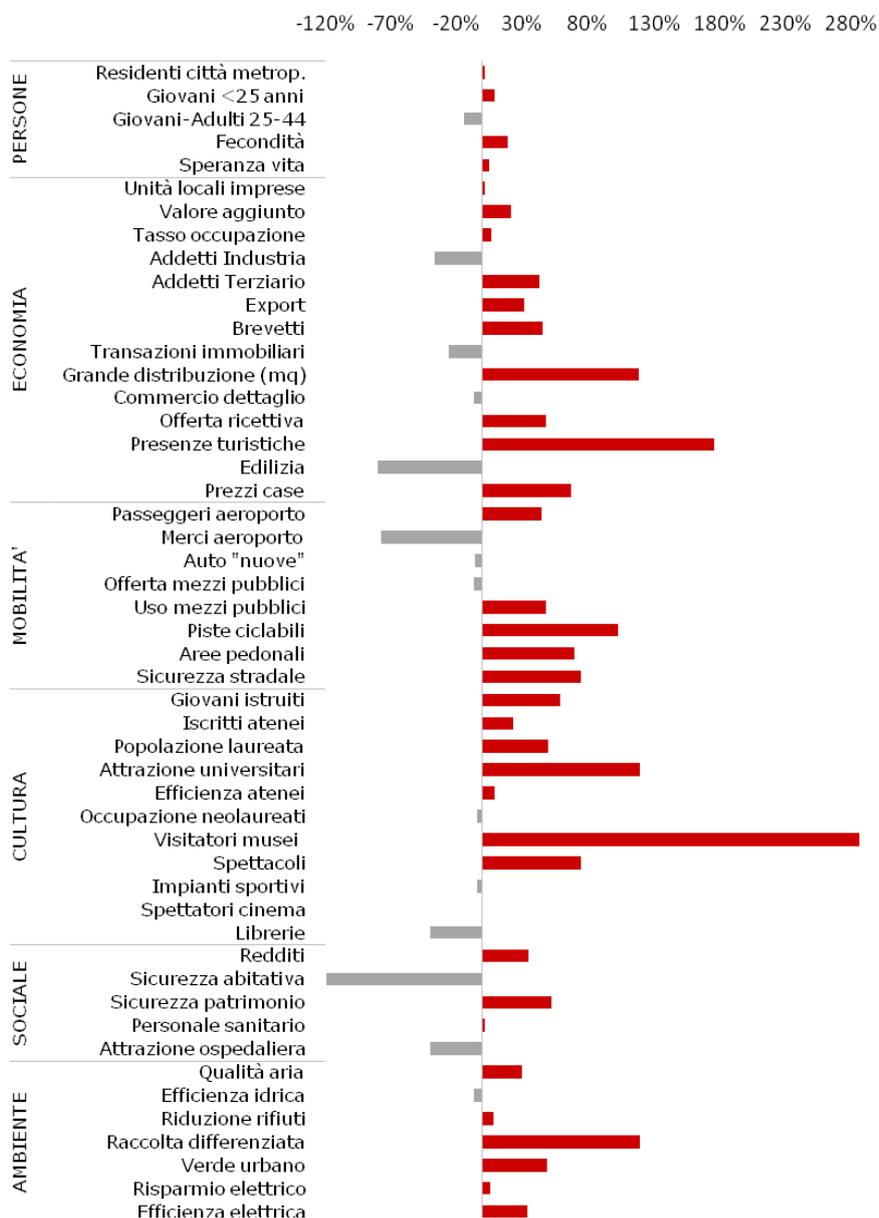
- Un altro progetto chiave per l'innovazione è il **Parco della salute**, dove sono previsti oltre 660 milioni di euro di investimenti, con una forte integrazione tra attività di ricerca pubblica e privata. Dopo quasi venti anni di dibattito (del progetto si parla dal 2002) e 10 spostamenti di location, il percorso per un nuovo ospedale di eccellenza è finalmente oggi avviato verso la fase attuativa (tra una decina d'anni dovrebbe essere inaugurato).

In conclusione

- Com'è cambiata la città rispetto a due decenni or sono? **In meglio**, certamente. Se si considera l'andamento di una cinquantina di (vari) indicatori di "efficienza urbana", il segno positivo prevale in circa due terzi dei casi

- In particolare, a Torino è molto cresciuta la capacità attrattiva di visitatori dei musei, turisti e studenti universitari, diversi parametri ambientali ed economici sono migliorati

Torino vent'anni fa e oggi: variazioni percentuali



Variazione Torino ultimi 20 anni, rispetto alla variazione media delle 15 metropoli

Pos.	Molto migliore	Migliore	Peggior	Molto peggior
1a	* Auto nuove	-	-	-
2a	* Attraz. universitari	-	-	* Export
3a	-	* Efficienza idrica * Risparmio elettrico	* Occupaz. neolaureati * Efficienza idrica	* Attrazione ospedaliera
4a	-	* Popolazione resid. * Aree pedonali * Giovani istruiti	* Brevetti * Piste ciclabili	-
5a	-	* Redditi * Tasso occupazione * Sicurezza stradale	* Offerta mezzi pubblici	* Raccolta differenziata * Verde urbano
6a	* Fecondità * Uso mezzi pubbl.	* Spettacoli * Spettatori cinema * Librerie * Efficienza elettrica	* Transaz. immobiliari * Riduzione rifiuti	-
7a	* Iscritti atenei	* Impianti sportivi	* Speranza vita * Unità locali imprese * Edilizia	* Valore aggiunto
8a	-	* Prezzi case	* Banda larga	* Densità imprese * Mercè aeroporto * Efficienza atenei
9a	* Giovani <25 anni	-	* Giovani-adulti 25-44 * Popolazione laureata * Personale sanitario	-
10a	-	-	-	-
11a	* Presenze turisti	-	* Offerta ricettiva * Sicurezza abitativa	* Passeggeri aeroporto
12a	-	-	-	-
13a	-	* Sicur. patrimonio.	-	-
14a	-	-	-	-
15a	-	-	* Qualità aria	-

- Considerando l'andamento di Torino nel ventennio (rispetto alla media) e la sua attuale posizione tra le metropoli italiane, i principali **punti di forza** che emergono sono soprattutto gli atenei, diversi aspetti del sistema culturale cittadino, ma anche alcuni parametri ambientali. È interessante – in alto a destra in tabella – l'area degli indicatori in cui Torino è tuttora ben posizionata ma negli anni ha **perso terreno**: innovazione (brevetti, export, manodopera qualificata) e sostenibilità (verde, differenziata, ciclabilità)

- Il Rapporto Rota analizza quest'anno decine di **piani e progetti** per lo sviluppo della città. Dal 2000 a oggi sono stati varati nell'area torinese numerosi piani a valenza **strategica** (con "pacchetti" di progetti/azioni da attuare in orizzonti temporali medio lunghi), uno è in fase di approvazione da parte del Comune

- A questi si sono affiancati tanti piani **tematici** (spesso con forti connessioni intersettoriali), urbanistici, per la mobilità, ambientali e altri ancora. Oltre, naturalmente, a piani varati da Regione e Provincia / Città metropolitana e che riguardano almeno in parte l'area torinese

- La produzione di ogni piano, quasi sempre, ha coinvolto **molti attori** locali (per contributi, pareri, analisi, ecc.), ha richiesto **risorse** umane e finanziarie per attivare processi di costruzione partecipata di «visioni» future, ha suscitato spesso forti **attese** sociali

- L'impressione è che una certa **inflazione** di processi e strumenti del genere, con frequenti casi di sovrapposizione e scarso coordinamento tra piani ("doppioni", anziché sinergie), stia producendo stanchezza e disaffezione. Il caso del terzo Piano strategico è forse il più evidente: abbandonato praticamente all'indomani della sua approvazione benché fosse l'esito non di idee «di parte» ma di un processo elaborativo che aveva coinvolto una fetta significativa della cosiddetta «società civile»

- Forse, nel complesso, sono stati lanciati molti più piani e progetti di quelli che il sistema locale fosse **in grado di realizzare**, specie tenendo conto della crescente carenza di risorse pubbliche

- Permane, inoltre, un **vizio «storico»** (non solo torinese, ma nazionale): la scarsa attitudine al monitoraggio in fase realizzativa, che non permette di ragionare su successi/insuccessi e, quindi, sull'efficacia di piani e progetti

- Inoltre, almeno tre quarti di questi piani guardano al **solo capoluogo**, il che risulta anacronistico in un'epoca in cui sono le aree metropolitane a competere/collaborare sulla scena internazionale, non più i singoli comuni.

INDICE DEL 20° "RAPPORTO GIORGIO ROTA SU TORINO"

PARTE I – I DATI: DOVE ERAVAMO, DOVE SIAMO

1. POPOLAZIONE

- 1.1. Crescono le cinture metropolitane
- 1.2. Pochissimi giovani
- 1.3. La città è multietnica

2. ECONOMIA

- 2.1. Un tessuto produttivo affaticato
- 2.2. L'industria resiste, nonostante la Fiat
- 2.3. Terziario in trasformazione

3. TESSUTO URBANO

- 3.1. Edilizia: chiuso un ciclo
- 3.2. Infrastrutture in ritardo
- 3.3. Traffico un po' più sostenibile

4. CULTURA

- 4.1. Più istruiti
- 4.2. Atenei in crescita
- 4.3. Un dinamico sistema culturale

5. COESIONE SOCIALE

- 5.1. Migliorano reddito e lavoro
- 5.2. Criticità sociali
- 5.3. Welfare pubblico in difficoltà

6. AMBIENTE

- 6.1. Inquinanti in calo, non abbastanza
- 6.2. L'efficienza dei servizi ambientali
- 6.3. Abbondanti risorse sostenibili

PARTE II – PROGETTI REALIZZATI (E NON)

7. STRATEGIE

- 7.1. Tanti piani per il futuro
- 7.2. Innovazione tecnologica e sociale
- 7.3. Attrarre investimenti
- 7.4. Impresa 4.0 e nuovi insediamenti
- 7.5. Sistema culturale e turismo

8. TRASFORMAZIONI

- 8.1. Verso la revisione Piano regolatore
- 8.2. Tre grandi assi urbani
- 8.3. Trasformazioni ancora da attuare
- 8.4. Rigenerazione dei quartieri
- 8.5. I piani per il verde e i fiumi

9. MOBILITÀ

- 9.1. Per una città più accessibile
- 9.2. Ferrovie locali e metrò
- 9.3. Piani per una mobilità sostenibile

PARTE III – VENT'ANNI DI «RAPPORTO ROTA»

10. IL RAPPORTO

- 10.1. Un progetto in costante sviluppo
- 10.2. Ancoraggio ai dati, ricerca partecipata
- 10.3. Diversi obiettivi e approcci di ricerca
- 10.4. Questioni di comunicazione