

La copertura del passante non ha "ricucito" la città

L consumo di nuovo suolo a Torino tra il 1996 e il 2006 rispetto alle altre città è stato basso: intorno al 2,5%. Dei tre grandi assi di trasformazione si è lavorato su uno in particolare: la **zona** con la copertura del passante ferroviario. Fermi invece corso Marche e l'asse del Po. Torino è cambiata: ha perso il volto della città industriale anche per i tanti micro interventi sulle fabbriche che un tempo caratterizzavano i quartieri. Sono sorti condomini e centri commerciali, su cui è necessaria una riflessione perché la città è saturata, oltre a nuove aree verdi e servizi. La copertura del passante ha ricucito la città? «Al posto dei treni c'è un'autostrada urbana, ma se si confrontano gli attraversamenti il quadro è rimasto identico a prima».

GRUPPO COMUNALE

MACCHINA COMUNALE

**organico si è ridotto
D è sempre più vecchio**

Una macchina più piccola, più vecchia, ma più organizzata. L'organico del Comune si è ridotto drasticamente: dai 13.056 del 2001 agli attuali 9.998. Quasi un quarto in meno. Inoltre, per il blocco del turnover, non c'è stato ricambio generazionale: così è cresciuta l'età media. Il 61% dei dipendenti oggi ha più di 50 anni. Solo verso il 2019 sarà possibile uno sblocco del turnover con concorsi per sostituire chi va in pensione. Macchina che si è riorganizzata: è cresciuta l'attenzione per la trasparenza e la meritocrazia, ma sui sistemi di valutazione i ricercatori esprimono dubbi: il 76,1% degli uffici ha raggiunto il 100% degli obiettivi, il 15,6% sarebbe arrivato al 90%. Lecito avere dubbi sulla difficoltà degli obiettivi.

GRUPPO COMUNALE



IL PASSANTE
La copertura del
passante
ferroviario è
quasi completa
ma non "ricuce"

DIEGO LONGHIN

«**L**a crisi a Torino è stata forte, ha cambiato il contesto economico e sociale della città. Dobbiamo prendere atto di questo cambiamento: se noi non governiamo questo processo diventa, passatemi la battuta, una decrescita infelice. Dobbiamo immaginare un nuovo modello».

Parola della sindaca Chiara Appendino alla sua prima presentazione del rapporto Giorgio Rota, giunto alla diciassettesima edizione. Indagine è stata curata da Luca Davico, Silvia Crivello e Luca Starico. Alla presentazione hanno partecipato il presidente della Compagnia di San Paolo, Francesco Profumo, e l'amministratore delegato della Banca del Piemonte, Camillo Venesio. Titolo del rapporto realizzato dal Centro Einaudi: «Check-Up». «Bisogna prender atto che il vecchio modello dei piani strategici si è esaurito - dice Appendino - o noi governiamo questo processo o diventerà una decrescita infelice. A Torino molto è stato fatto, non si parte da zero, ma i vecchi modelli non reggono più. Bisogna immaginare di nuovi, insieme allo Stato e agli attori economici. Bisogna riportare il tema del lavoro al centro, Torino deve diventare un hub

industriale, finanziario e culturale. Bisogna superare il concetto di emergenza.

L'immigrazione non può essere un'emergenza sempre, fa parte del contesto. Così come la povertà». Le priorità per Appendino sono la linea 2 della metropolitana, su cui ha detto «si lavora per trovare risorse», l'acquisto di nuovi tram e il completamento della copertura del passante ferroviario. Alla mattinata di presentazione del Rapporto, gestita dal presidente del Centro Einaudi

Salvatore Carrubba, è intervenuto il vicesindaco Guido Montanari, che ha rimarcato la necessità di «una revisione generale del piano regolatore, non la costruzione e approvazione di un nuovo piano. E sulle concentrazioni commerciali, comprese quelle

di media grandezza, bisogna rivedere area per area le situazioni con un atteggiamento laico, valutando l'impatto e le ricadute occupazionali». E ha aggiunto: «Non dobbiamo farci prendere dall'ansia di trasformare le aree industriali abbandonate in qualcosa di altro: non è detto che farne aree commerciali o abitative sia la soluzione giusta. E' importante mantenere quelle aree per l'industria, non dobbiamo buttarle via».

GRUPPO COMUNALE

Il debito di Palazzo civico continua a preoccupare

I conti del Comune rimangono critici e con un pesante debito sebbene alcuni indicatori siano di recente migliorati. Torino costruisce un'anomalia rispetto alla tendenza che vede i Comuni metropolitani del Centro-Nord caratterizzati da bilanci mediamente più "sani".

Come se Torino rappresentasse, dal punto di vista dei conti, la congiunzione tra il Centro-Nord e il Sud del Paese. E la redditività del sistema delle partecipate, rapporto tra capitale investito e utili per la Città, non risulta per Torino molto brillante. E' vero che la città ha investito in infrastrutture e rinnovo urbano, ma a livello di bilancio Torino risulta da tempo in sofferenza con evidenti difficoltà a reperire le risorse necessarie per lo sviluppo di nuovi progetti.

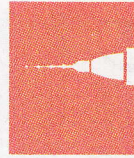
GRUPPO COMUNALE

LE CLASSICHE

**La cultura è promossa
Bocciata l'aria che tira**

Più simile a capitali come Madrid, Vienna, Lisbona, Bruxelles, Dublino, Copenaghen e Budapest. Si allontana da città industriali alle quali assomigliava quali Stoccarda, Manchester, Bilbao e Amburgo. Su 98 studi di benchmarking degli ultimi vent'anni Torino è stata inclusa in 21. Ossia in quelli che includono oltre 40-50 città europee. Milano, al confronto, compare in 63 studi con una forte presenza anche in quelli che includono soltanto le prime 10 o 20 città europee. I posizionamenti in classifica sono molto diversi a seconda dei temi. I migliori riguardano gli aspetti culturali, le prestazioni economiche e la scorrevolezza del traffico. I peggiori riguardano la qualità dell'aria e la densità dei turisti.

GRUPPO COMUNALE



La città che cambia

PER SAPERNE DI PIÙ
Altre notizie e immagini
sul sito torino.repubblica.it

Il rapporto Rota. Appendino lancia l'allarme: bisogna riportare il lavoro al centro. E il vice Montanari: "Non dobbiamo aver fretta di trasformare le aree industriali"

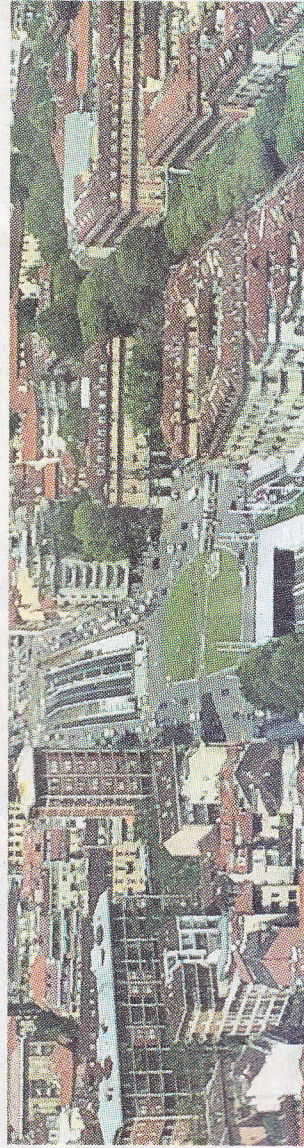
LA MOBILITÀ

Bene metrò e treni urbani ma ci vogliono più bus

RISPETTO agli obiettivi messi nero su bianco nel 2011, contenuti nel Piano urbanistico mobilità metropolitana, si sono fatti passi avanti sul prolungamento della linea 1 della metropolitana, verso piazza Bengasi e verso Cascine Vica. Bene anche il sistema ferroviario metropolitano: la rete che si estende per 500 chilometri. L'obiettivo di potenziare i mezzi pubblici resta però lontano: il Pums prevede di salire dal 32 per cento di spostamenti motorizzati con mezzi pubblici al 51 per cento entro il 2020. L'aumento fino al 2013 è stato minimo: 35 per cento. Le attese dei cittadini sono forti: oltre alla seconda linea del metrò chiedono più piste ciclabili.



La sindaca: "Torino cambi modelli o sarà decrescita infelice"



ISERVIZI URBANI

Il wifi ha una velocità da primato in Italia

ATorino secondo i tecnici del Rapporto Rota aumentano i treni veloci, diminuiscono i voli, anche se i passeggeri aumentano, e le autostrade rimangono poco trafficate. Il posizionamento competitivo di Torino non si è modificato molto. Su 13 indicatori il capoluogo piemontese è salito nella graduatoria delle metropoli, su 12 è rimasto stabile e in 9 casi è sceso. Torino è all'avanguardia in Italia per il wi-fi, le reti telematiche, compresa quella in fibra. Riconosce l'efficienza e l'innovazione energetica e idrica. Sul fronte scuola la città ha perso posizioni per la diminuzione dei fondi, l'offerta culturale e sportiva è migliorata. È cresciuta la qualità nel comparto sanità, mentre le politiche per il lavoro sono poco efficaci.

