

Primo piano | Il capoluogo e l'urbanizzazione

City users e pendolari

Torino paga per tutti

Laura Siviero

Torino perde ancora residenti. I dati sulla natalità, anche se in lieve crescita nel 2017, non compensano i decessi. Calano i figli dei torinesi, fenomeno ormai consueto, ma anche i figli della migrazione che fino a oggi avevano bilanciato la decrescita e consentito di mantenere alcuni servizi, come gli organici delle scuole. E cresce il numero dei city users che dall'hinterland vengono a lavorare in città ogni giorno e usufruiscono dei suoi servizi, dalla manutenzione delle strade alla raccolta rifiuti all'illuminazione pubblica. Servizi pagati con le tasse dei torinesi, che ormai non bastano più.

Meno residenti

A fine 2017, per il quinto anno consecutivo, secondo i dati estratti dal **Rapporto Rota e elaborati da Luca Davico e Viviana Gullino**, Torino ha registrato una diminuzione di residenti, scesi negli ultimi anni di circa 20mila unità. Nel 2017 risultano poco più di 880mila abitanti. La decrescita è il risultato della somma di due saldi negativi: quello naturale, con solo 6.717 nati nel 2017, a fronte di 10.431 morti e quello migratorio, con 27.036 immigrati e un numero leggermente superiore, 27.636, di emigrati. «In particolare è il saldo naturale a essere decisamente peggiorato a Torino negli ultimi anni — spiega Davico, sociologo e ricercatore del dipartimento interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del territorio — soprattutto per una notevole diminuzione delle nascite, a partire dalla crisi economica del 2008 in poi. Il calo delle

nascite, è anche influenzato dal fatto che le donne straniere, pur presentando tuttora un tasso di fecondità maggiore delle italiane, hanno cominciato anch'esse a fare meno figli, un po' per un adeguamento ai modelli occidentali, un po' perché proprio le famiglie straniere sono state quelle più colpite dalla crisi economica di questi anni». Anche se nel 2017, si registra, dopo quasi un decennio, un segnale in positiva controtendenza, con 215 nascite in più rispetto all'anno precedente (+3,3%).

Risorse drenate

Se però si guarda alla «vera» Torino, cioè la conurbazione formata dal capoluogo e dai 14 comuni confinanti della prima cintura, si legge nella ricerca, la popolazione è rimasta in realtà sostanzialmente stabile nel XXI secolo, oscillando intorno a 1,8 milioni di abitanti, con una crescita dell'1,3% negli ultimi sei anni.

«Recentemente — prosegue Davico — si è sostanzialmente stabilizzato il rapporto numerico tra Torino e cintura, dopo decenni di forti flussi in uscita che hanno interessato soprattutto i ceti medi. Il fenomeno di suburbanizzazione, in verità, non si è del tutto arrestato: negli ultimi anni il capoluogo ha continuato a perdere popolazione trasferitasi nella cintura, tuttavia il fenomeno si sta decisamente attenuando: nell'ultimo quinquennio, ad esempio, è diminuito il numero di persone che traslocano da Torino alla cintura, mentre è aumentata la quota di chi trasferisce la propria residenza in senso inverso».

Oltre ai residenti, va tenuto poi conto del fatto che il ca-

poluogo, in una giornata media, accoglie circa 135.000 persone che entrano in città dalla cintura, per lavorarvi o per usarne i servizi (scuole, negozi, locali, ospedali, ecc...) e altre 83.000 provengono dalle cinture più esterne (dati Agenzia mobilità piemontese). Inoltre in Torino e cintura si conta una presenza media di circa 12.000 turisti al giorno. Nel complesso un totale di 200-250.000 city users che, ogni giorno vivono Torino, provenendo da fuori.

Cosa pagano

I torinesi nel 2016 hanno contribuito in termini di imposte per 821 milioni, in calo di circa il 5% rispetto al 2014, si legge nel Popular Financial Reporting 2017 del Comune di Torino, anche a causa della riduzione della Tasi. Tributi che vanno a finanziare i servizi sulla città, per assicurare i quali il Comune di Torino spende 1.402 milioni di euro. Una parte di questi sono usati anche da chi non versa le tasse in città, ma in altri comuni. Si tratta di servizi collettivi garantiti, per i quali in passato si era parlato di «road pricing», una tassa d'ingresso nella città, che venne poi abbandonata. Anche se qualcosa di simile, una «tassa di compensazione», è stato introdotto in città come Malmö, in Svezia. Un esempio da imitare presto?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

● A fine 2017, per il quinto anno consecutivo, Torino ha registrato

una diminuzione di residenti, scesi negli ultimi anni di circa 20mila unità

● Negli ultimi anni il capoluogo ha continuato a perdere popolazione trasferitasi nella cintura, tuttavia il fenomeno si sta attenuando

● A dirlo sono gli studi effettuati dai ricercatori del Rapporto Rota Luca Davico e Viviana Gullino

● Il capoluogo, in una giornata media, accoglie circa 135.000 persone che entrano in città dalla cintura e altre 83.000 provengono dalle cinture più esterne

● Sono persone che entrano a Torino per lavorarvi o per usarne i servizi (scuole, negozi, locali, ospedali, ecc...)

● Al conto vanno poi aggiunti anche 12.000 turisti

L'urbanizzazione di Torino



Trasferimenti di residenza

Dati a luglio 2018

■ Dalla cintura a Torino

■ Da Torino alla cintura

2006-2010

35.018

2011-2015

37.079

56.950

51.405

Fonte: Elaborazioni Rapporto Rota su dati Ufficio di statistica del Comune di Torino



Residenti italiani e stranieri

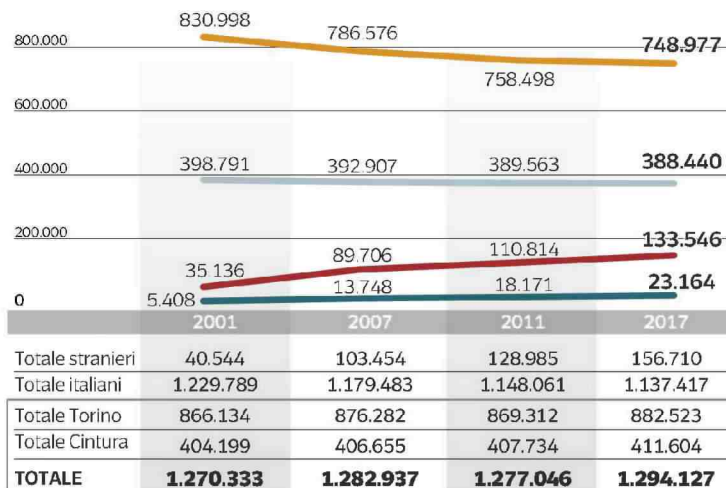
Dati al 31 dicembre di ogni anno

■ Stranieri Torino

■ Italiani Torino

■ Stranieri Cintura

■ Italiani Cintura



Fonte: Elaborazioni Rapporto Rota su dati Istat



Costi del Comune di Torino in risposta ai bisogni

Dati 2016, in milioni di euro

Servizi istituzionali, generali e di gestione	331,32
Sviluppo sostenibile e tutela del territorio	271,06
Diritti sociali, politiche sociali e famiglia	255,74
Istruzione e diritto allo studio	175,5
Ordine pubblico e sicurezza	130,39
Trasporti e diritto alla mobilità	93,3
Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali	50,72
Politiche giovanili, sport e tempo libero	34,28
Assetto del territorio e edilizia abitativa	21,02
Sviluppo economico e competitività	13,75
Politiche per il lavoro e la formazione professionale	11,73
Turismo	7,49
Relazioni internazionali	3,12
Soccorso civile	1,4
Giustizia	0,94
Energia e diversificazione delle fonti energetiche	0,32
TOTALE	1.402,08



Le entrate a Torino

Dati 2016, in milioni di euro

	2015	2016	Var.
IMU/ICI	239	269	30
Fondo di solidarietà comunale	107	181	74
Fondo sperimentale di riequilibrio			
TASI	115	1	-114
TEFA*	-	-	0
TARI/TARES	208	208	0
Imposte e tasse esercizi precedenti	39	39	0
Addizionale comunale all'IRPEF	103	104	1
Installazione mezzi pubblicitari	11	11	0
Imposta di soggiorno	6	6	0
Altri tributi	2	2	0
TOTALE	830	821	-9

Fonte: dati Popolar Financial Reporting Comune Torino 2016/2017 - Rendiconto Finanziario

*Tributo per l'esercizio delle funzioni ambientali

L'Ego

Montà, sindaco di Grugliasco

«Il primo problema è la mobilità, servono infrastrutture»

I paesi della prima cintura iniziano a sviluppare servizi e attività che sono di richiamo anche per i torinesi, si va verso uno scambio di utilizzatori, che ormai non viaggiano più a senso unico. «Le relazioni tra i Comuni sono decisamente cambiate nel tempo e meritano una riflessione più ampia, anche in termini di city users».

Così Roberto Montà, sindaco di Grugliasco, che ha ben presente il tema dei pendolari, spiega come Grugliasco sia al tempo stesso orbitante sulla città di Torino, ma anche attrattivo, grazie al nuovo Po-

lo Universitario scientifico, al comparto industriale e all'area commerciale de Le Gru, che attira 10 milioni di utilizzatori l'anno. Una condizione però che prevede un ragionamento decisamente più ampio sulla Città Metropolitana a partire da infrastrutture e mobilità.

I city users che utilizzano la città di Torino sono sempre più numerosi. È un fenomeno che avete all'attenzione?

«Il tema è legato alla mobilità e alle infrastrutture. Tranne i residenti di Borgata Paradiso, che possono usufruire

della metropolitana, da Grugliasco tutti si spostano in auto. I problemi sono molteplici, dai parcheggi, al prolungamento della metro, alle linee ferroviarie».

Anche Grugliasco sta diventando però polo attrattivo di pendolari. Quali problemi deve affrontare rispetto ai city users?

«Noi abbiamo tre aree di attrazione: l'università, la zona industriale e Le Gru. Su queste devono essere migliorati le infrastrutture e i collegamenti. La linea ferroviaria dovrà avere delle stazioni per servire il nuovo Campus Uni-

versitario, che prevede l'ampliamento su Grugliasco del Polo scientifico. Oggi l'autobus 76, che serve l'università, è sempre pieno. Tra studenti, docenti e personale gravitano circa 3.500 persone. A Le Gru passano 10 milioni di persone all'anno, più degli abitanti di Manhattan e sul polo industriale ci sono Maserati e Comau con migliaia di addetti, e l'area oggi non è servita come dovrebbe. Le aziende pagano delle navette per spostare le persone verso il Lingotto».

Per i torinesi resta il problema delle tasse che pagano e vanno a finanziare servizi utilizzati da altri, anche pro-

venienti da Grugliasco. Come affrontare il problema? Tempo fa si parlava di road pricing, ora il tema è caduto. Si potrebbe tornare a quella soluzione?

«Il "road pricing" non era parte di un progetto ben chiaro. Ha senso solo se finanzia un sistema di servizi di mobilità efficiente, altrimenti è solo una gabella: allora io metto i vigili all'angolo di Le Gru. Il problema vero è capire quali sono i poli attrattori. Un pensiero metropolitano su questo potrebbe aiutare. Il tema è che i 42 comuni dell'Area metropolitana (senza coinvolgere tutti i 316) hanno bisogno di un progetto complessivo. La gente che si sposta non vuole avere la percezione che si tratti di Comuni diversi. E' possibile che i city users siano un problema per Torino, ma si deve tenere presente anche il disagio dei paesi cir-

Chi è



● Roberto Montà, 41 anni, è primo cittadino di Grugliasco

● È stato eletto riconfermato sindaco nel 2017

● È stato anche assessore al Bilancio con la giunta Mazzù

costanti. Bisogna pensare a una soluzione comune».

L. Siv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

