

RAPPORTO  
SULLA CITTÀ

Sorpresa dal rapporto annuale del Censis: una metropoli che non soddisfa i suoi abitanti. Troppe auto e poca sicurezza

# “Torino, ora non ti amo più”

## In Europa siamo sotto Napoli e davanti solo ad Atene

UNA città poco amata dai suoi cittadini, considerata mediamente insicura, con un numero di auto circolanti che la mette in cima alla classifica europea. È questo il quadro di Torino fotografato dal Censis nel suo tradizionale rapporto di fine anno sulla società italiana.

Il dato che colpisce maggiormente è lo scarso numero di torinesi che si ritiene «molto soddisfatto» di vivere a Torino: solo 29 abitanti su cento. Peggio ha fatto solo Atene ma più soddisfatti della loro città sono gli abitanti di Napoli e Marsiglia. Scontato che in cima alla classifica si trovino le città del Nord Europa, meno prevedibile che

tra la soddisfazione dei torinesi e quella dei romani ci siano ben 10 punti di differenza. Non si può certo sostenere che la vita nelle periferie romane o nella banlieue di Marsiglia sia preferibile a quella delle Vallette o di Mirafiori. A mitigare in parte l'effetto di un giudizio tanto drastico c'è l'elevata percentuale di coloro che si ritengono «abbastanza soddisfatti» di abitare sotto la Mole: il 56 per cento, a dimostrazione che ha giocato, nelle risposte, anche il carattere tendenzialmente prudente dei torinesi, la loro abitudine a non esagerare né negli ottimismo né nei giudizi negativi.

I dati sulla sicurezza ricalca-

no i giudizi generali sulla città. Solo il 34 per cento dei torinesi si sente sicuro in casa propria. Una percentuale bassa: senza scomodare i viennesi (3 su quattro si sentono protetti nella cinta daziaria), il 42 per cento dei romani si sente tranquillo. Una percezione che non viene peraltro confortata dalle statistiche sui reati. La provincia di Torino è generalmente

Un giudizio che va considerato tenendo conto della tendenza subalpina ai toni grigi

tra il terzo e il quarto posto in Italia nella classifica dei reati commessi, e questo si spiega con il fatto che la graduatoria viene redatta tenendo conto dei numeri assoluti. Se si prende però il reato più grave, quello di omicidio, la provincia di Torino è solo ottava, scavalcata da altre assai meno popolate.

Infine un dato significativo è quello che riguarda il numero di veicoli circolanti. Generalmente le città italiane sono in testa alle classifiche europee perché sono quelle con la rete di trasporto pubblico meno efficiente. Tra i capoluoghi della penisola Torino è al secondo posto con 646 auto ogni mille abitanti, scavalcata solo da Ro-

ma con 698. Va però considerato che risultano immatricolate a Roma migliaia di auto di proprietà degli enti pubblici e privati che hanno la sede legale nella capitale. Depurata da questo effetto, la classifica vede Torino certamente al primo posto in Europa. Probabilmente perché permangono gli effetti di una cultura delle quattro ruote legata alla Fiat e alle agevolazioni concesse ai dipendenti del Lingotto. Ma anche perché finora il sistema di trasporti pubblici non è riuscito a rappresentare una seria alternativa ai mezzi privati. A Parigi, per fare un esempio, le auto ogni mille abitanti sono 263. (p.g.)

l'intervista

Il parere di Amerio  
“Qui nessuno  
si esalta  
ed è un bene”

SARA STRIPPOLI

PIERO Amerio, lei è professore di psicologia sociale e di comunità ed è stato anche consigliere comunale. Che i torinesi non amino gli eccessi è noto, ma che finiscano al fondo di una classifica europea in cui si misura il gradimento della vita nella propria città sembra un po' troppo. Forse questa è un città depressa?

«Non oserei sostenere che si tratta di depressione. Diciamo che gli abitanti di Torino, compresi gli immigrati di 30-40 anni fa, sono in genere alieni dai grandi entusiasmi. Tanto è vero che a sostenere che vivere qui piace molto sono in pochi, ma poi i numeri crescono e la classifica cambia quando invece si usa l'avverbio *abbastanza*. Non credo che sia un caso che proprio da noi sia nato un esperimento politico di centrosinistra con Castellani opposto a Novelli».

Una città che preferisce i colori sfumati a quelli decisi?

«Questa è un posto dove si sono sempre fatte scelte decise. Torino sa da che parte della barricata stare, lo ha sempre fatto. Però poi, all'interno di queste non si connota per grandi esaltazioni. Pregio o difetto? Chissà... Bisogna anche dire che in fondo i torinesi per servizi e

qualità di vita si sono abituati bene. La valutazione dipende anche da questo, dal punto di partenza».

Parliamo della percezione sulla sicurezza. A sentire i torinesi, sembra che la paura non sia molto diversa da quella che c'è a Napoli.

«È dimostrato che in questo tipo di risposte la percezione è davvero molto soggettiva, non c'è alcuna rispondenza fra realtà documentata e opinione. Comunque è la microcriminalità e non i grandi fatti di cronaca ad influenzare maggiormente e la paura per furti o scippi anche solo visti o riportati trasformano alcuni luoghi in posti dove si avverte il pericolo, che sia il mercato o l'autobus. Il senso di timore cresce con la maggiore ansia e Torino è una città di anziani. Fisiologicamente più ansiosi».

Dicono che questa città non sia mai stata capace a mostrarsi.

«Quando si fa un regalo anche un bel pacco ha la sua parte. Noi amministratori, e mi ci metto anch'io, in questo non siamo mai stati molto bravi. Questa è una verità».



## LE CONTRADDIZIONI

Scene di vita e di partecipazione in una Torino che, a detta del sindaco Chiamparino, è più bella e più amata di quanto non dica il rapporto del Censis



PAOLO GRISERI

SIGNOR sindaco, i sondaggi penalizzano Torino. È colpa dei sondaggi?

«Molto dipende anche dal carattere dei torinesi».

È colpa dei torinesi?

«Non si tratta di trovare dei colpevoli ma di segnalare un atteggiamento diffuso. Credo che questa sia l'unica città d'Italia in cui sia concepibile titolare una trasmissione radiofonica regionale *L'cantun d'j barbotun*, l'angolo del mugugno. Se questo accade è anche perché l'atteggiamento del mugugno è uno dei nostri caratteri tipici».

Solo lamentosi o anche preoccupati?

«C'è la tendenza al mugugno e ci sono i problemi reali di una città in trasformazione. Quando le due cose si sommano è inevitabile che i sondaggi lo registrino».

A differenza del mugugno, la preoccupazione può essere fondata, non crede?

«Certo che è fondata. Lo so anch'io che Torino sta attraversando una fase delicata e difficile. E vedo anch'io il pericolo che questa transizione non si concluda positivamente. Non si tratta di essere sciocamente ottimisti ma di darsi da fare per centrare l'obiettivo».

Qual è l'obiettivo?

«L'obiettivo è quello di rilanciare la città dandole una nuova vocazione in grado non solo di attrarre investimenti economici ma anche di rilanciare la propria immagine».

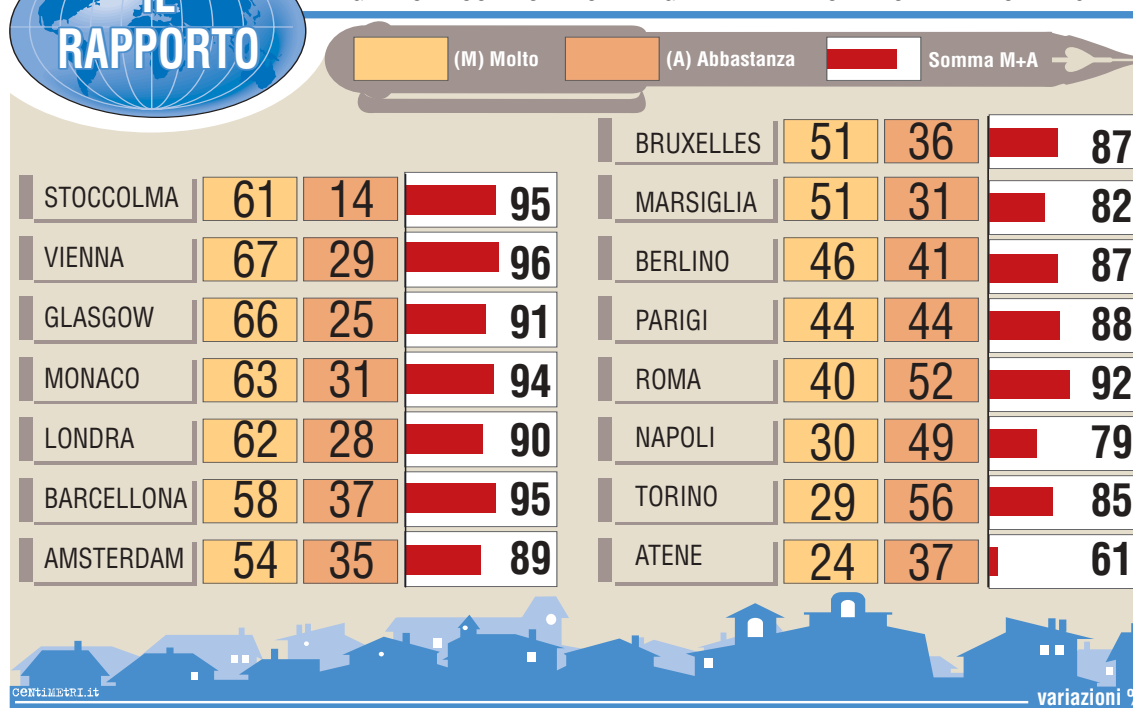
Su quale vocazione pensa di puntare?

«All'inizio di gennaio presenteremo gli studi per il progetto

“Il progetto per il riuso di Mirafiori è quasi pronto: punta sul produrre immateriale”



GRADO DI SODDISFAZIONE DEGLI ABITANTI RISPETTO ALLA PROPRIA CITTÀ



Intervista a Chiamparino che in un dibattito dei Lions ha difeso la città

## “Attenti a troppi mugugni la verità non è così brutta”

strategico dei prossimi anni. Che riguarda l'area di Mirafiori ma anche il resto di Torino. Il principio di fondo di quel progetto è una scommessa: quella di passare da una città che viveva sulla produzione materiale a una città che basa la sua economia sulla produzione immateriale».

Può farci qualche esempio?

«È difficile immaginare che tra vent'anni a Torino rimanga la produzione automobilistica di

massa. Ma non è azzardato immaginare che qui si studi l'organizzazione produttiva, si formino i manager, si disegnino i nuovi modelli, si faccia tutto quel lavoro di alta qualità che sta prima della produzione materiale, destinata inevitabilmente a trasferirsi nei paesi a basso costo del lavoro».

Questo, secondo lei, renderà Torino più vivibile, più amata dai torinesi?

«Credo di sì. Più passa il tempo e più emergono le analogie con il periodo di fine Ottocento in cui Torino non era più capitale e non era ancora città industriale. In quel periodo, durato trent'anni, si costruirono le linee

ferroviarie, i canali per rendere moderna l'agricoltura, si realizzarono le esposizioni internazionali. Torino scommise sulle infrastrutture e si mise in vetrina. Oggi, in fondo, stiamo cercando di fare lo stesso».

A proposito di vetrina. Una delle ragioni dello scontento è legata, anche, a certe operazioni esteticamente discutibili. Che cosa pensa del parcheggio di piazzale Valdo Fusi?

«Che presto partirà il bando di gara per risistemare la parte in superficie del parcheggio».

Torino è la città europea con il maggior numero di auto per abitanti. Non crede che i parcheggi nel centro rappresentino un incentivo all'auto privata?

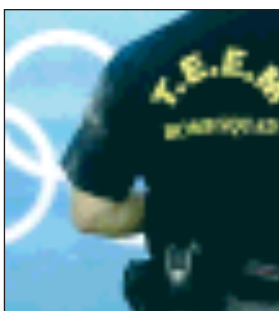
«Sui trasporti siamo in ritardo di 25 anni. Sono orgoglioso di poter dire che la talpa della metropolitana è ormai vicina a Porta Nuova. Ma Torino dovrebbe avere già oggi due linee. La seconda si potrebbe realizzare a costi contenuti: passerebbe sotto il centro e utilizzerebbe una parte della trincea di Vanchiglia. Nel cuore del centro, oltre a trame autobus, circoleranno minibus elettrici. Ma è chiaro che accanto a tutto questo è necessario togliere le auto dalle piazze storiche e renderle accessibili con un sistema di parcheggi sotterranei. Tutti questi interventi sono complementari».

Ancora sulla vocazione turistica. Dopo le polemiche estive che fine farà il progetto dell'albergo di piazza Carlina nel palazzo che fu la casa di Gramsci?

«Martedì saranno a Torino i dirigenti della società svedese che ha presentato la proposta. E con loro inizieremo la trattativa».

## L'iniziativa

Un progetto Ue da 2 milioni  
L'Agenzia Onu studierà i rischi  
terrorismo



Un addetto ai controlli

SARÀ il quartier generale degli esperti di sicurezza, impegnati in un nuovo programma di cooperazione tra 10 paesi europei per prevenire attentati, sommosse, scontri durante i grandi eventi. All'Unicri, l'Istituto di ricerca sul crimine e la giustizia delle Nazioni unite che ha sede a Torino, è stato affidato il coordinamento del progetto finanziato, con quasi 2 milioni di euro, dalla Unione europea. «Si tratta di momenti di aggregazione sociale per la comunità ed è un diritto di tutti i cittadini parteciparvi senza dover evocare Monaco 1972 o della tragedia dell'Heyssel. — spiega il direttore dell'Unicri Gioachino Polimeni — Essenziale sarà lo scambio di informazioni non solo sulle manifestazioni sportive ma anche sui summit internazionali e gli happening della cul-

“Questa fase ricorda la perdita della Capitale ma allora nacquero le basi del futuro”