

POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Torino (e le metropoli italiane) ai tempi del Covid. Impatti sociali, economici, ambientali

Original

Torino (e le metropoli italiane) ai tempi del Covid. Impatti sociali, economici, ambientali / Davico, L., Staricco, L.. -
ELETTRONICO. - Torino (e le metropoli italiane) ai tempi del Covid. Impatti sociali, economici, ambientali:(2022), pp. 1-
43.

Availability:

This version is available at: 11583/2977524 since: 2023-03-29T12:36:09Z

Publisher:

Centro di ricerche e documentazione Luigi Einaudi

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in
the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)



Centro
di Ricerca e
Documentazione
Luigi Einaudi

RGR
RAPPORTO "GIORGIO ROTA"

TORINO (E LE METROPOLI ITALIANE) AI TEMPI DEL COVID

Impatti sociali, economici, ambientali



A cura di Luca Davico, Viviana Gullino, Luca Staricco

15 dicembre 2022

Maggior sostenitore



Fondazione
Compagnia
di San Paolo

Con il contributo di



Banca del
Piemonte

© 2022 Centro Einaudi
Corso Re Umberto 1 • 10121 Torino
Telefono 011 5591611
E-mail: segreteria@centroeinaudi.it
<http://www.centroeinaudi.it>

ISBN 978-88-94960-23-5

INDICE

| | |
|---|----|
| Introduzione | 3 |
| 1. Impatti sulla salute e sulla popolazione | 4 |
| 2. Sistema economico | 9 |
| 3. Lavoro | 14 |
| 4. Benessere (e malessere) socioeconomico | 19 |
| 5. Sistema formativo e culturale | 25 |
| 6. Mobilità | 30 |
| 7. Sicurezza e ambiente | 35 |
| In sintesi | 40 |
| Riferimenti bibliografici | 41 |

INTRODUZIONE

Dopo tre anni di pandemia, e dopo quasi un anno dal ritorno della guerra in Europa, è tempo di un primo bilancio sugli impatti sociali ed economici che questi tragici eventi hanno prodotto – e stanno producendo – sui territori, sulle città e, tra queste, su Torino.

Non può che trattarsi, tuttavia, di un primo bilancio molto provvisorio, non solo perché ancora non si dispone di numerosi dati (quelli relativi all'anno in corso, ma talvolta nemmeno quelli sul 2021), ma soprattutto perché i due citati eventi sono ancora pienamente in corso al momento in cui viene redatto questo rapporto di ricerca.

Della guerra è pressoché impossibile oggi prevedere durata, sviluppi e portata e, dunque, tanto meno, i suoi effetti e impatti sociali ed economici su larga scala.

Quanto al Covid, a dispetto di una sorta di "rimozione collettiva" in atto negli ultimi mesi¹, continua a risultare quanto mai attuale la considerazione formulata tempo addietro in un autorevole studio epidemiologico, secondo cui «anche se siamo sulla buona strada, la partita da giocare sarà lunga» (Salmaso, 2021, p.111). Nel caso del nostro Paese, sebbene quasi nove mesi fa sia stata proclamata la fine dello stato di emergenza pandemico, e nonostante il successo in termini di copertura vaccinale della popolazione, il Covid continua a mietere vittime, negli ultimi sei mesi del 2022 a livelli di intensità persino superiori a quelli del 2021.

In questo quadro, nel complesso purtroppo ancora piuttosto fosco, quali dinamiche stanno interessando le città, quelle italiane in particolare e, in specie, Torino? Nelle pagine seguenti, si proverà a concentrare l'attenzione su una serie di variabili e indicatori e, quindi, a indagare lo stato di salute del tessuto socioeconomico torinese – e di quello delle altre metropoli italiane – spaziando da

¹ Quando una situazione critica/rischiosa perdura nel tempo, finisce per perdere progressivamente i suoi caratteri di "emergenza". Così, dapprima è frequente che esplodano conflitti sociali, manifestazioni di rabbia violenta e di esasperazione (com'è stato ad esempio, nel caso del Covid, per le proteste contro la gestione pubblica prima della pandemia poi delle campagne vaccinali), quindi spesso si diffonde una certa "stanchezza sociale" (proprio perché si percepisce di non poter vivere in un perenne stato di tensione per anni), con la tendenza a rimuovere progressivamente il problema dalla scena pubblica, mediatica e dalle vite quotidiane; e ciò in modo relativamente indipendente rispetto all'andamento reale delle criticità e dei rischi. Su questi temi, si vedano, ad esempio, Lombardi (2005) o Longo (2020).

aspetti di carattere demografico, relativi al sistema delle imprese e del lavoro, ad aspetti inerenti la tenuta della coesione sociale, fino alle dinamiche in atto relative alla mobilità, all'ambiente, alla sicurezza sociale.

Lo scopo principale di questo studio è, in verità, duplice: da un lato, scattare una sorta di "istantanea" (il più possibile a 360°) su Torino e le altre metropoli dopo il primo biennio della "tempesta" Covid, dall'altro inserire le condizioni attuali delle città nel quadro di tendenze di medio-lungo periodo (relative in particolare al decennio scorso); a questo scopo i dati verranno – quando possibile – esaminati sulla base di serie storiche relative agli ultimi decenni².

1. IMPATTI SULLA SALUTE E SULLA POPOLAZIONE

Come anticipato, nonostante la situazione sia nel complesso migliorata rispetto al biennio precedente, nell'anno in corso la pandemia Covid ha continuato a colpire in modo importante la popolazione. Nella città metropolitana di Torino, ad esempio, la pandemia ha ancora prodotto nel 2022 circa un migliaio di morti³, cifra evidentemente rilevante, benché sensibilmente inferiore agli oltre 3.500 decessi del 2021.

Tra l'altro, Torino è la metropoli italiana che ha registrato uno dei miglioramenti più significativi (-72,7% di decessi tra 2021 e 2022), superata soltanto da Bari (-77,2%), dove però la pandemia è stata

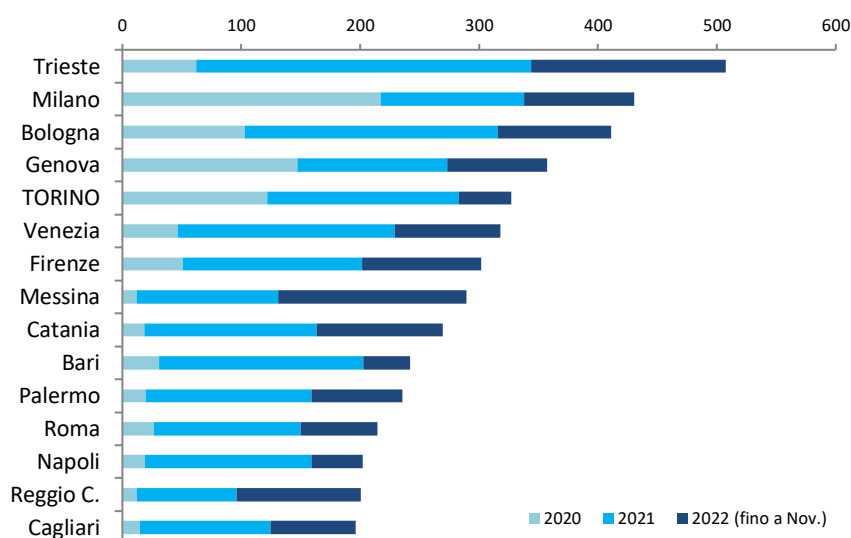
² Desideriamo ringraziare per averci fornito i dati e le informazioni relative ai temi esaminati in questo rapporto di ricerca, : Adelaide Brach Prever (Comune di Torino), Claudio De Consoli (GTT), Giancarlo Carbonetti (Istat), Claudia Chiricò (Servizi sociali Comune di Torino), Valeria De Martino (Istat), Antonella Di Fabio (Caritas), Federico Di Leo (Istat), Pierluigi Dovis (Caritas), Stefania Falletti (Città metropolitana di Torino), Ripalta Fucci (Servizi sociali Comune di Torino), Pierfran-cesca Giardina (Cciaa Torino), Amedeo Mariano (Città metropolitana di Torino), Massimo Maringhella (Caritas), Carla Nanni (Ires Piemonte), Laura Posta (Istat), Giuseppe Salonia (Unioncamere), Chiara Sarri (Città metropolitana di Torino), Lua-na Solero (Regione Piemonte), Giovanna Tagliacozzo (Istat), Giorgio Vernoni (Ires Piemonte).

³ Non è ancora possibile un bilancio comparativo tra Covid e altre cause di morte, in quanto la banca dati dell'Istat è ferma al 2019. In quell'anno, ad esempio a Torino, le malattie infettive erano state responsabili solo del 2,5% dei decessi, con un peso nettamente inferiore rispetto alle principali cause di mortalità (malattie cardiovascolari 32,6%, tumori 29,2%), ma con un'incidenza inferiore anche rispetto a malattie respiratorie (9,3%), nervose (4,8%), psichiche e da dipendenze (4,6%), dell'apparato digerente (3,9%).

meno grave in termini assoluti: come si osserva infatti nella figura seguente, nel triennio pandemico sono state soprattutto le metropoli del Nord a risultare più colpite in termini di mortalità da Covid.

Figura 1.1. Decessi per Covid nelle città metropolitane

Ogni 100.000 abitanti; elaborazioni su dati Istat



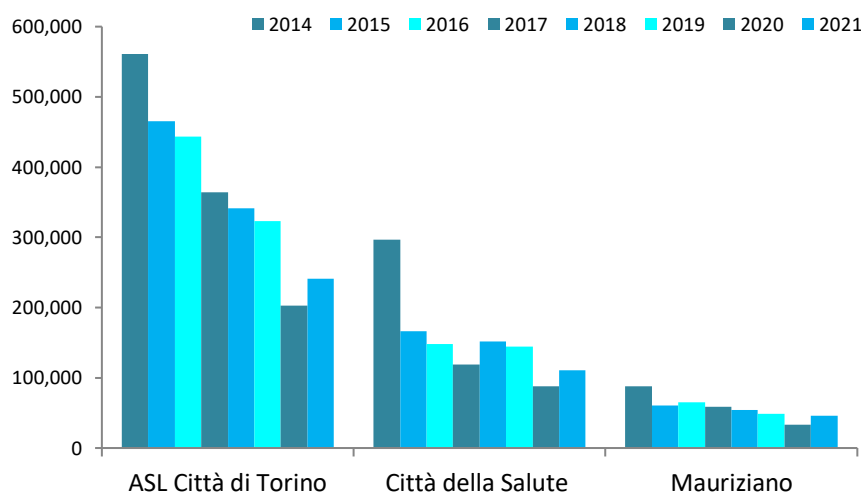
L'emergenza Covid – come noto – ha richiesto ai sistemi sanitari uno sforzo eccezionale che, soprattutto nel 2020, ha prodotto tra l'altro una riduzione delle risorse dedicate alla prevenzione e alla cura di altre patologie.

Nel 2020, primo anno del Covid, ad esempio a Torino città, il numero di visite specialistiche si è ridotto del 37,4%, per poi registrare un significativo recupero nel 2021, in molti casi per effetto di una sorta di "slittamento" delle prestazioni sanitarie dal primo al secondo anno pandemico. Al netto di tale effetto, i dati più recenti appaiono sostanzialmente in linea con quelli degli anni pre-Covid, evidenziando un generale e pressoché costante decremento di prestazioni del sistema sanitario pubblico. A Torino, tra il 2014 e il 2021 si contano, infatti, il 57,9% di visite specialistiche in meno⁴,

⁴ Il netto calo del numero di visite specialistiche nel biennio 2020-21 ha permesso, in positivo di ridurre un po' i tempi di attesa da parte dei pazienti: se infatti nel 2019

anche per il progressivo trasferimento di prestazioni alla sanità privata.

Figura 1.2. Visite specialistiche a Torino città
Elaborazioni su dati Assessorato Sanità Regione Piemonte



Anche dalle statistiche demografiche emergono con chiarezza alcuni impatti della pandemia. A Torino città, ad esempio, dopo anni in cui il numero annuo di decessi era rimasto sempre leggermente inferiore ai 10.000 annui, nel 2020 si sono registrati 12.587 morti, 11.187 l'anno successivo.

Invece, sul fronte delle nascite – contrariamente a quanto molti temevano nel 2020 – non si è registrato alcun particolare effetto disincentivante: anche durante la pandemia, il numero dei neonati torinesi ha continuato a declinare esattamente come prima, proseguendo il trend in atto dal 2012, anno in cui si era scesi sotto la soglia di 8.000 nascite; nel 2020 se ne sono registrate 5.810, l'anno successivo 5.623.

Anche dal punto di vista migratorio, nel biennio Covid non si sono registrate particolari novità: la quota di nuovi immigrati ha

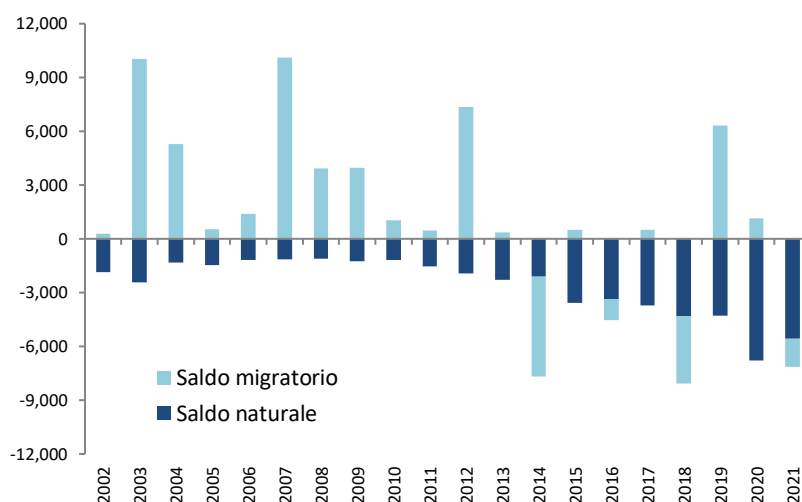
per il 34,5% delle visite occorreva aspettare più di mese, tale quota è scesa al 24,9% nel 2020 e quindi al 24,3% nel 2021 (fonte: Assessorato sanità Regione Piemonte).

contribuito a perpetuare il trend in calo che perdura dagli anni della crisi economica del 2008-09⁵; il numero degli emigrati è rimasto invece relativamente stabile.

Nel complesso, dunque, la popolazione residente a Torino città ha continuato a diminuire, ciò soprattutto a causa di un saldo naturale (nati-morti) negativo e declinante in modo pressoché costante nell'ultimo decennio, con l'eccezione degli anni 2012 e 2019⁶.

Figura 1.3. Bilancio demografico a Torino città

Elaborazioni su dati Istat



⁵ Tale tendenza dipende essenzialmente dai flussi di immigrati dall'estero: dopo il 2008 la quota di stranieri che arrivano a Torino si è ridotta drasticamente, in misura pressoché costante, mentre i flussi in ingresso da altre parti d'Italia sono rimasti grosso modo stabili (fonte: Istat).

⁶ Nell'area metropolitana torinese, dal 2020 si è registrato per la prima volta un saldo migratorio negativo, che si è aggiunto a quello naturale (caratterizzato dal segno meno già dal 2010); quanto al resto della città metropolitana, il saldo migratorio è diventato negativo dal 2019, mentre quello naturale lo è già da diversi decenni.

Nel capoluogo il numero di residenti è sceso tra il 2012 e il 2021 di 36.109 unità⁷, nel resto della città metropolitana di 27.771 unità (fonti: Bdde e Istat).

⁷ In tale periodo, in dettaglio, la popolazione di nazionalità italiana è diminuita del 6,3%, mentre quella straniera è cresciuta (+5,2%). Per quanto riguarda il computo degli stranieri, l'arrivo di immigrati dall'estero viene compensato negativamente (in termini statistici) sia da chi emigra altrove sia da chi ottiene la cittadinanza italiana. A proposito di quest'ultima categoria, sono disponibili dati solo a livello di città metropolitana – non comunali – e soltanto a partire dal 2016 (fonte: Istat, Ministero dell'interno): ne emerge come, nel complesso del quin-quennio 2016-20, nel Torinese il numero di stranieri diventati italiani sia stato pari a 33.981, quota che rende negativo il saldo di stranieri residenti registrato nello stesso periodo (-10.222), nonostante un saldo migratorio positivo con l'estero pari a 23.759 persone arrivate dall'estero.

2. SISTEMA ECONOMICO

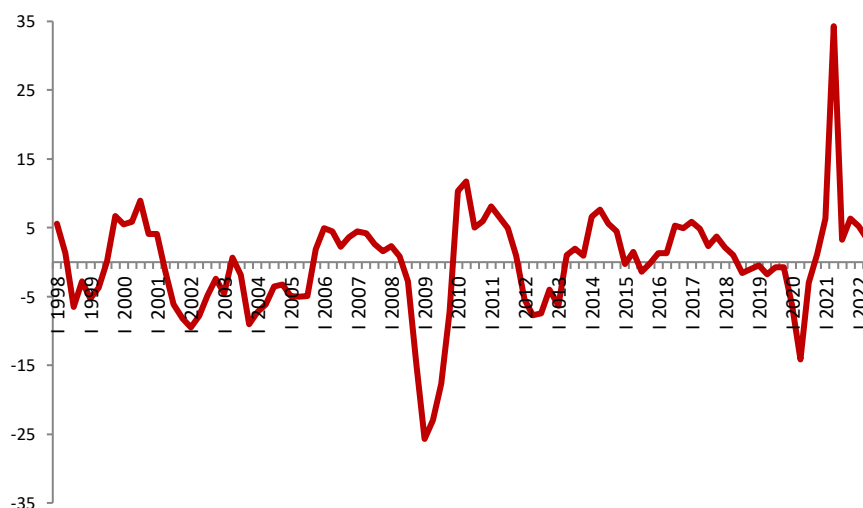
La pandemia ha impattato significativamente sull'economia torinese nel corso del 2020, ma i trend registrati dal 2021 in poi sembrano indicare che tale impatto è stato in gran parte superato.

La produzione industriale torinese, già in calo continuo dal terzo trimestre del 2018, ha avuto una drastica contrazione nel secondo semestre del 2020 (-14,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente); per un confronto, nel primo trimestre del 2009 – con l'innescarsi della crisi economico-finanziaria – aveva raggiunto il 25,7% in meno. Dall'ultimo trimestre del 2020 la produzione è però tornata a crescere, con un picco di +34,3% nel secondo trimestre del 2021, e tale trend positivo è continuato – seppur in rallentamento – fino al secondo trimestre del 2022 (l'ultimo per cui si abbiano i dati al momento della pubblicazione di questo rapporto).

I settori più in difficoltà nel 2020 sono stati la meccanica (con un calo produttivo pari a -11,9% rispetto al 2019) e quello dei prodotti in metallo (-7,9%); quelli più performanti nel 2021 sono stati l'automotive (+24,3% rispetto al 2020) e l'industria elettrica ed elettronica (+13,9%).

Figura 2.1. Andamento della produzione industriale nella città metropolitana di Torino

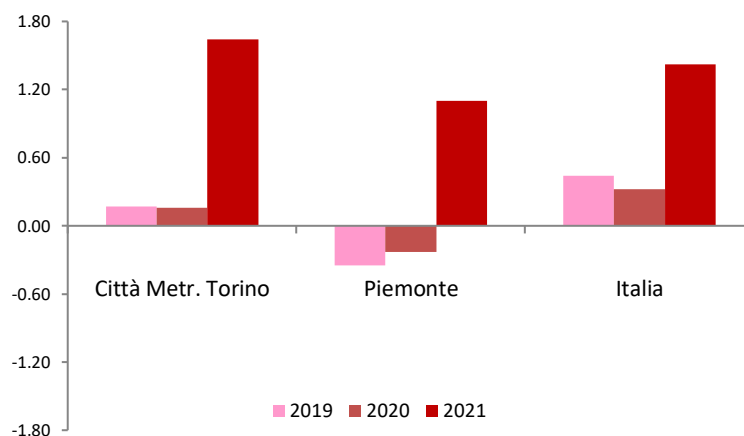
Variazione percentuale sullo stesso trimestre dell'anno precedente; fonte: Cciao di Torino



La pandemia non ha fermato la natimortalità delle imprese che caratterizza la città metropolitana di Torino: dopo aver registrato saldi negativi o molto bassi dal 2012 in poi, essi sono saliti al +0,17% nel 2019, mantenendosi a +0,16% nel 2020 e balzando al +1,64% nel 2021 (superando per la prima volta dal 2010 il saldo nazionale, pari a +1,42%).

Figura 2.2. Tassi di crescita delle imprese nella città metropolitana di Torino, in Piemonte e in Italia

Variazione percentuale rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;
elaborazione Cciaa di Torino su dati Infocamere



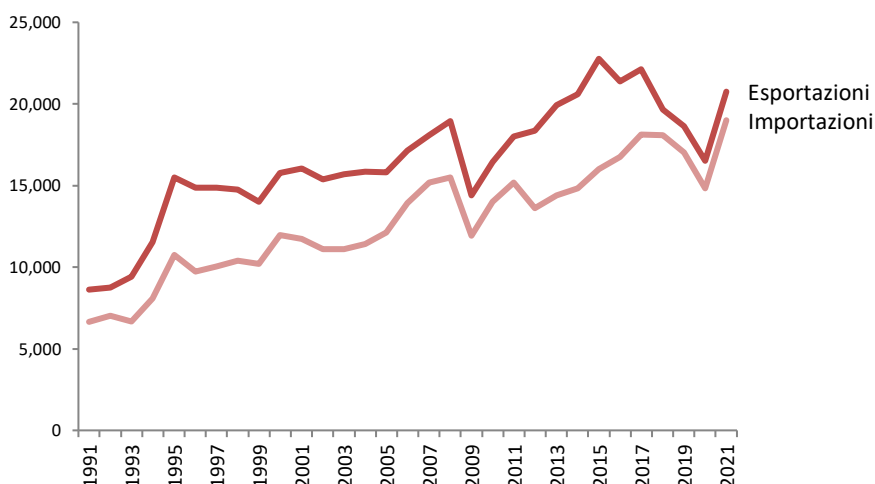
Un contributo importante alla ripresa economica è stato dato dal commercio estero. Importazioni ed esportazioni nel 2020 sono calate rispettivamente del 13% e dell'11,4% rispetto al 2019, ma nel 2021 hanno pienamente superato questa contrazione, raggiungendo entrambe valori superiori dell'11% rispetto a due anni prima. Le importazioni hanno così superato, per la prima volta dal 1991, la soglia dei 19 miliardi; le esportazioni (pari a 20,7 miliardi) si sono riavvicinate al picco dei 22,7 miliardi fatto registrare nel 2015.

I settori che hanno maggiormente contribuito alla crescita dell'export nell'ultimo biennio sono stati l'alimentare (+25% dal 2019 al 2021; si tratta dello stesso settore che aveva fatto registrare la crescita maggiore anche tra il 2011 e il 2018: +30%), quelli degli apparecchi elettrici ed elettronici (+19%), dei prodotti in metallo e

il comparto chimico (+18% per entrambi). Quanto alle destinazioni delle esportazioni, tra il 2019 ed il 2021 sono cresciute soprattutto quelle dirette in Svizzera (+55%), in Turchia (+34%), in Cina (32%), nel Regno Unito (+27%), mentre sono calate quelle verso gli Stati Uniti (-4%) e soprattutto verso la Polonia (-23%).

Figura 2.3. Importazioni ed esportazioni della città metropolitana di Torino

Milioni di euro; fonte: Istat, banca dati Coeweb

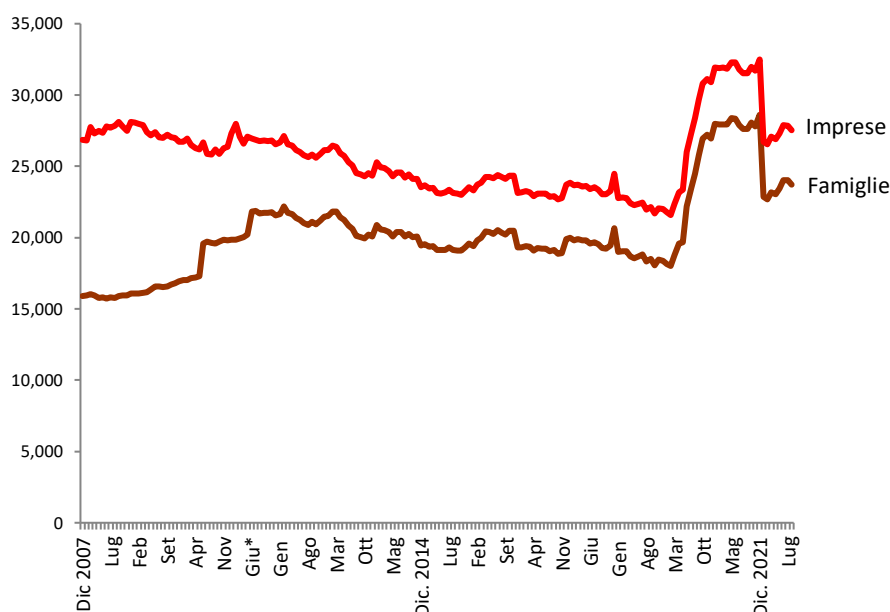


Il biennio 2020-21 ha visto una crescita significativa dei prestiti bancari destinati alle famiglie e alle imprese localizzate nella città metropolitana di Torino, che erano invece progressivamente calati dopo la crisi del 2008-09 e fino a febbraio 2019. I prestiti sono aumentati tra il 2019 ed il 2021 del 50% per le famiglie e del 43% per le imprese. Il 2022 ha invece segnato un brusco rallentamento: nei primi 8 mesi dell'anno quelli alle famiglie sono calati del 17% rispetto allo stesso periodo del 2021, quelli alle imprese del 15%⁸.

⁸ Secondo le stime dell'Ufficio studi Cgia (pubblicate a dicembre 2022), il probabile aumento medio dei tassi di interesse del 2% tra il 2022 e il 2023 potrebbe comportare un aggravio degli oneri sui prestiti alle imprese pari a circa 15 miliardi a livello nazionale, di oltre un miliardo per il Piemonte e di 567 milioni a livello di città metropolitana di Torino.

Figura 2.4. Andamento dei prestiti bancari a famiglie ed imprese localizzate nella città metropolitana di Torino

Milioni di euro; fonte: elaborazioni su dati Banca d'Italia



Uno dei settori che ha subito maggiormente gli impatti delle restrizioni agli spostamenti durante la fase più forte della pandemia è stato ovviamente il turismo. Nel 2020 i pernottamenti totali nelle città metropolitane italiane hanno registrato cali rispetto al 2019 che vanno dal -44% di Bari al -79% di Firenze.

Nel 2021 si è registrata una leggera ripresa, che non è però bastata a compensare la contrazione dell'anno precedente: a seconda delle città, le presenze restano inferiori rispetto a due anni prima, andando dal -20% di Genova al -70% di Roma. Nel caso di Torino, le presenze nel 2021 sono state poco più della metà (il 53%) di quelle del 2019. Il calo ha riguardato soprattutto le ex ATL 2 (Val Susa e Pinerolese: -65%) e 3 (Canavese e Valli di Lanzo: -61%), mentre è stato decisamente più contenuto (-29%) nell'area torinese⁹. Nel complesso, sono diminuiti maggiormente i turisti stranieri (-56,6%) rispetto agli italiani (-35%).

⁹ Nell'estate 2022 (unico periodo di quest'anno per il quale siano disponibili dati), l'area metropolitana torinese ha registrato un aumento delle presenze turistiche,

Figura 2.5. Presenze turistiche nelle città metropolitane

Numero assoluto di pernottamenti; elaborazioni su dati Istat

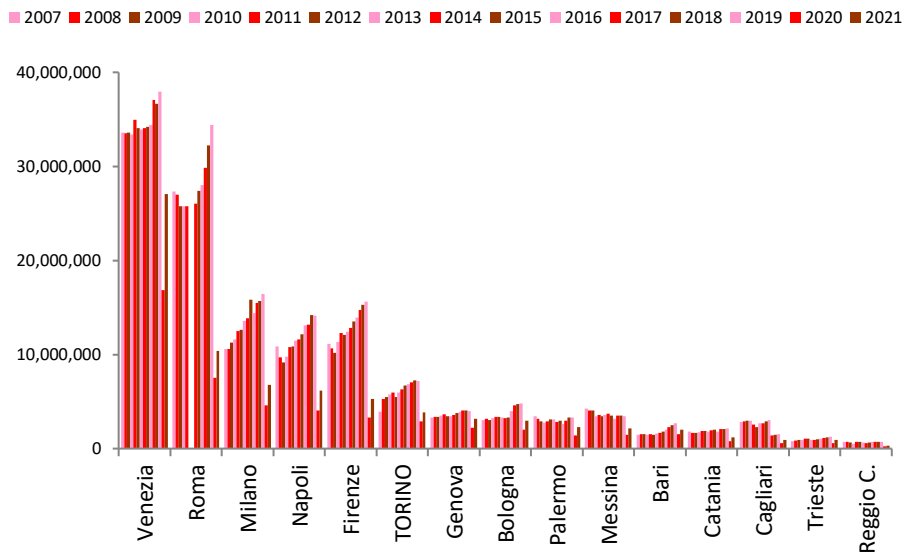
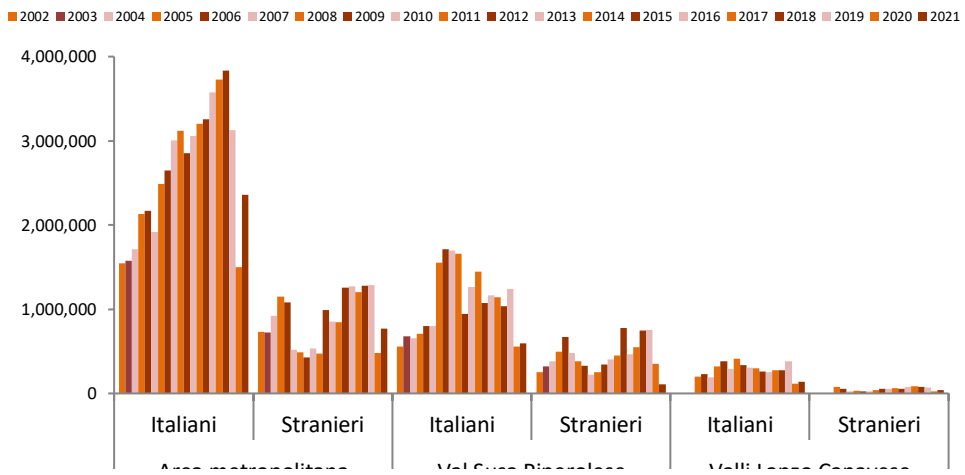


Figura 2.6. Presenze turistiche nell'area torinese, per ATL

Fonte: Città metropolitana di Torino; Dati non disponibili fino al 2004 per ATL Valli Lanzo - Canavese



superiori del 7% anche a quelle registrate nell'ultimo anno pre-Covid, il 2019 (fonte: Osservatorio turismo Regione Piemonte).

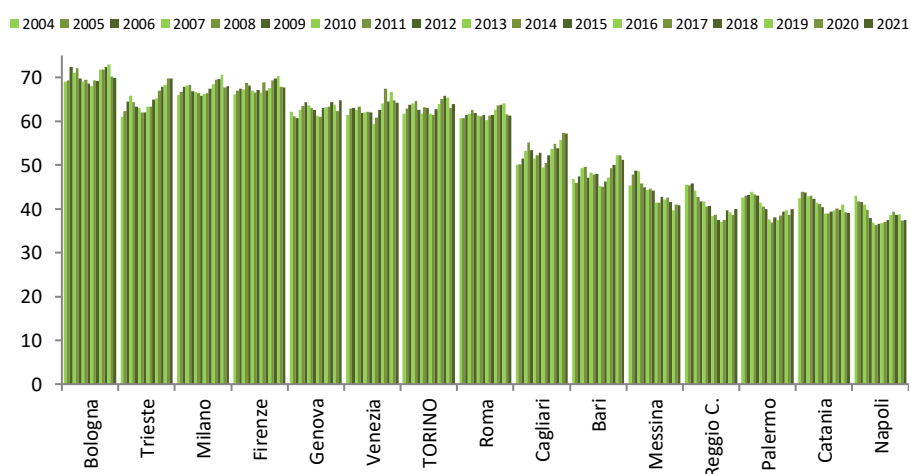
3. LAVORO

La pandemia ha inciso sulle condizioni occupazionali, ma forse meno di quanto ci si sarebbe potuti aspettare. Il volume di lavoro attivato nella città metropolitana di Torino è sceso da 117.171 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno¹⁰ del 2019 a 110.975 nel 2020, per poi risalire a 118.341 nel 2021 (valore superiore a quelli registrati in tutto il secondo decennio degli anni Duemila).

Il tasso di occupazione a Torino è sceso dal 65,4% del 2019 al 63% del 2020, poi è cresciuto al 63,9% nel 2021: Torino continua dunque a registrare i più bassi livelli occupazionali del Centronord, con l'eccezione di Roma (61,3%).

Figura 3.1. Tassi di occupazione nelle città metropolitane

Popolazione da 15 a 64 anni; fonte: Istat

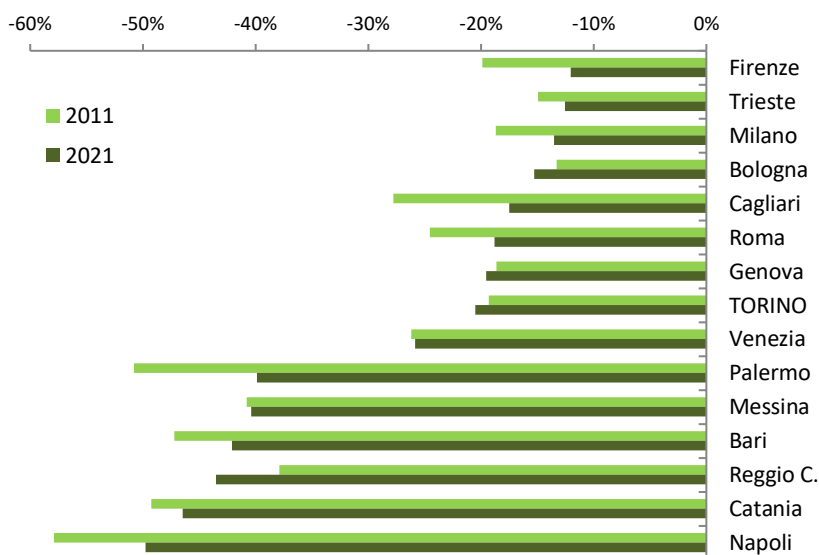


Quanto alle differenze di genere, lo svantaggio occupazionale femminile (*gender gap*) permane ovunque, anche se nella maggior

¹⁰ Tale indicatore, contando i posti di lavoro creati dalle procedure di assunzione, in relazione alla durata prevista del rapporto di lavoro e al tipo di orario applicato, valorizza i contratti a tempo indeterminato e minimizza gli avviamenti di breve durata (fonte: Ires Piemonte).

parte delle città metropolitane registra nel 2021 valori inferiori rispetto a quelli del 2011. Torino è uno dei pochi casi in cui è leggermente aumentato, passando dal -19,3% del 2011 al -20,5% del 2021.

Figura 3.2. Tassi di occupazione nelle città metropolitane: svantaggio femminile
Differenze percentuali tra tasso di occupazione femminile e maschile tra 15 e 64 anni; elaborazioni su dati Istat



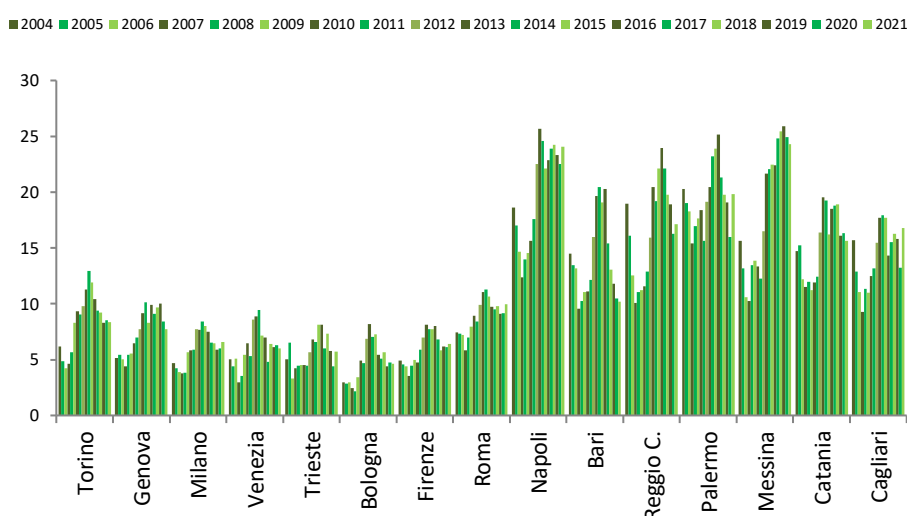
Il tasso di disoccupazione è oscillato tra l'8,3% del 2019, l'8,5% del 2020 e l'8,4% del 2021 (anno in cui si sono registrati un 7% per i maschi e un 10% per le femmine); si tratta dei valori più bassi registrati dal 2011 (quando il tasso era al 9,1%), ma restano anche in questo caso i più alti del Centronord dopo Roma. La stessa posizione (col penultimo peggior valore del Centronord) è occupata da Torino nel caso del tasso di disoccupazione giovanile, pari al 29,8% nel 2021 (era al 28,8% nel 2019, al 30,8% nel 2020).

I dati Almalaurea sulla condizione occupazionale dei laureati, a un anno dal conseguimento del titolo, non mostrano un impatto negativo della pandemia: nel caso dei laureati negli atenei torinesi, i livelli di occupazione risultano nel 2021 addirittura superiori a quelli del 2019 per la maggior parte delle classi di laurea, registrando un calo significativo (dall'83,4% al 50,8%) solo - e

sorprendentemente, visto il ruolo che hanno avuto nella fase di maggiore emergenza – per le lauree medico-sanitarie¹¹.

Figura 3.3. Tassi di disoccupazione nelle città metropolitane

Popolazione da 15 a 64 anni; fonte: Istat



Più accentuato è stato l’impatto della pandemia sul fenomeno dei Neet (Not in Education, Employment or Training): in Piemonte la percentuale di disoccupati 15-29enni che non frequentano corsi di formazione né di istruzione è salita dal 16,5% del 2019 al 20% nel 2020, per poi calare leggermente al 19,2% nel 2021. Si tratta di uno degli incrementi più significativi, dopo quello della Lombardia e del Friuli Venezia Giulia¹².

¹¹ I laureati triennali di area sanitaria registrano invece – sempre a un anno dal conseguimento del titolo – il più elevato tasso di occupazione (pari all’81,6% nel 2021), precedendo quelli in Scienze dell’educazione (71%), corso di laurea quest’ultimo che registra il più alto tasso di occupazione (92,4%) tra i laureati magistrali, precedendo Ingegneria (77%) ed Economia (75,5%). I corsi di laurea che, invece, registrano più neolaureati che cercano ma non trovano lavoro sono quelli – tutti a livello magistrale – in Psicologia (25,9%), Scienze politiche (22,8%) e Lingue (22,3%).

¹² Fino al 2019 erano disponibili dati sui Neet anche a livello provinciale: tra le città metropolitane, ovunque la quota di Neet era cresciuta in modo rilevante dopo la crisi economica del 2008-09 e fino al 2013 circa, per poi ridimensionarsi quasi ovunque al

Figura 3.4. Variazione dei livelli occupazionali dei neolaureati a Torino, per gruppi disciplinari

Variazioni percentuali nel biennio 2019-21 di laureati che lavorano; gruppi disciplinari con almeno 100 laureati intervistati; elaborazioni su dati Alma Laurea

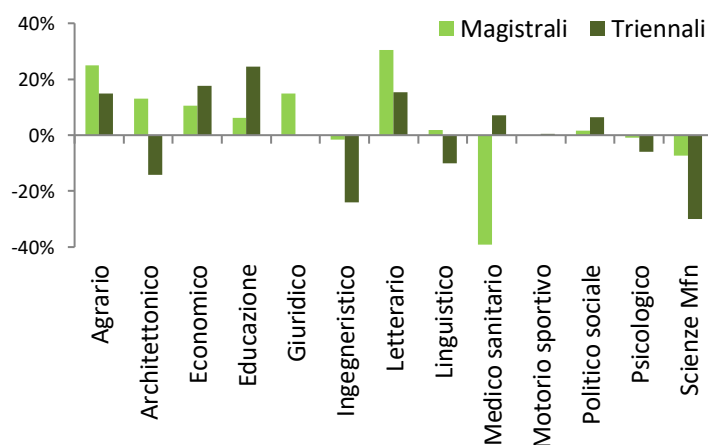
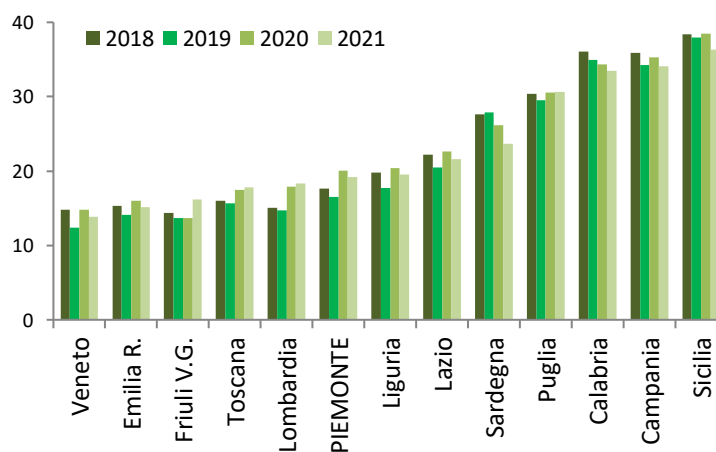


Figura 3.5. Giovani Neet nelle regioni metropolitane

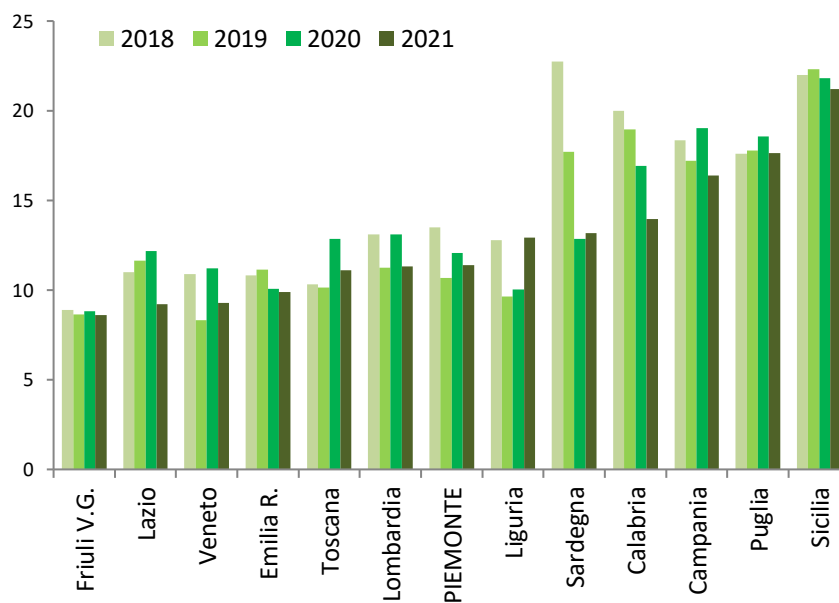
Percentuale di disoccupati 15-29enni che non frequentano corsi di formazione né di istruzione, sul totale dei 15-29enni; fonte: Istat



Centronord, mentre in diversi contesti meridionali (come Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Messina) era rimasta elevata fino al 2019. Nel caso di Torino, si è passati da un 12,6% di giovani in condizione Neet nel 2007 a un 24,2% nel 2013, per poi scendere in modo costante fino al 16,1% registrato nel 2019.

Quanto all'abbandono scolastico, complessivamente in Piemonte è passato dal 10,7% del 2019 al 12,1% del 2020 all'11,4% del 2021: sono valori tutti inferiori al 13,5% registrato nel 2018. Da segnalare una significativa differenza di genere: l'abbandono maschile è diminuito dal 15,4% del 2018 al 10,6% del 2021, quello femminile è invece cresciuto dall'11,4% del 2018 al 12,2% del 2021.

Figura 3.6. Abbandono scolastico nelle regioni metropolitane
 Percentuali di giovani 18-24enni con al massimo la Licenza media (Secondaria di I grado),
 sul totale dei 18-24anni; fonte: Istat



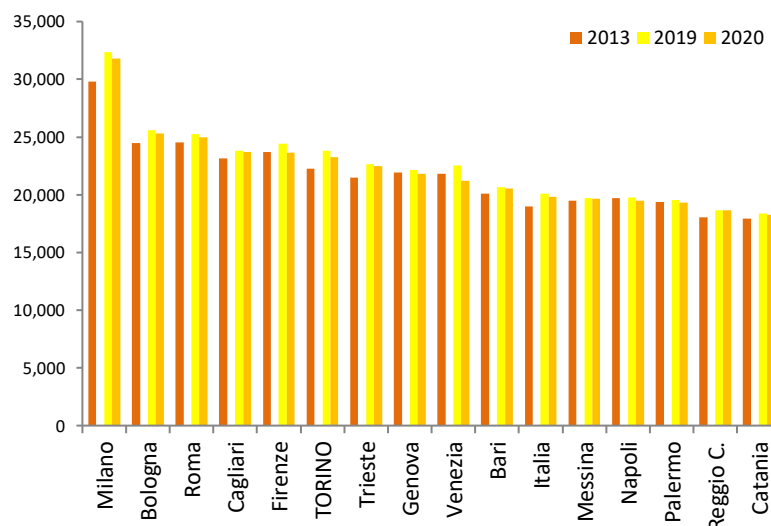
4. BENESSERE (E MALESSERE) SOCIOECONOMICO

Il primo anno di pandemia ha impattato negativamente sui redditi degli italiani. Da questo punto di vista, Torino non fa eccezione, con una riduzione del reddito medio tra il 2019 e il 2020¹³ pari al 2,2% in meno, uno dei valori negativi più marcati tra le metropoli italiane: solo a Firenze (-3,2%) e a Venezia (-5,7%) è andata peggio.

L'impatto negativo del Covid sul benessere economico medio ha determinato una brusca inversione di tendenza rispetto al precedente decennio, quando i redditi erano cresciuti ovunque e, mediamente, del 3,6%; nel caso di Torino, tra 2013 e 2019, si era registrato uno degli incrementi più significativi (+6,8%), secondo solo a quello rilevato a Milano (+8,5%). Tra il 2019 e il 2020, a Torino i redditi medi si sono ridotti – come si è detto – del 2,2% (contro una media del -1,5%), facendo così perdere una posizione – dal 5° al 6° posto – tra le metropoli italiane.

Figura 4.1. Reddito medio imponibile pro capite nei capoluoghi metropolitani

Elaborazioni su dati Ministero dell'economia e delle Finanze



¹³ Al momento in cui chiude questo rapporto, non sono ancora disponibili i dati relativi ai redditi medi nel 2021.

La riduzione dei consumi dei Torinesi tra il 2019 e il 2020 è stata pari a -4,8% (un valore meno marcato rispetto a quello medio italiano nello stesso biennio: -9,1%). Oltre al minor reddito disponibile, hanno inciso anche le riduzioni – per molti mesi, specie quelli caratterizzati dai lockdown più rigidi – degli spostamenti, dell’offerta culturale e per il tempo libero. Tra 2020 e 2021, a Torino i consumi si sono poi ripresi (+3,9%), a un livello tuttavia inferiore rispetto alla media italiana (+4,7%).

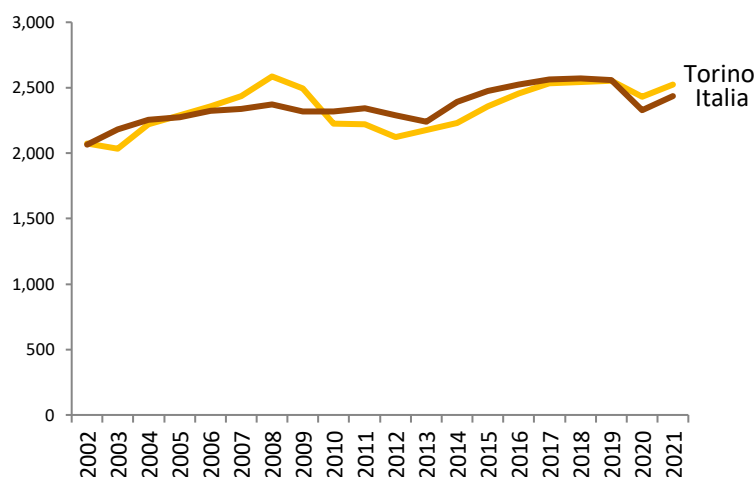
Retrospectivamente, le spese dei Torinesi – e degli Italiani – nell’ultimo ventennio¹⁴ sono cresciute fino alla crisi economica del 2008, poi si sono ridimensionate per circa un quinquennio, per ritornare quindi a crescere fino al 2019, dopo di che (a causa della pandemia) sono nuovamente diminuite – ma in ogni caso meno di quanto avvenne dieci anni prima a seguito della crisi economica – per poi parzialmente rispendersi nel 2021.

Se il quadro relativo agli impatti mediamente prodotti dalla pandemia sui redditi e sui consumi risulta inevitabilmente ancora parziale, tanto più risulta poco chiaro quali siano stati gli effetti sui ceti meno abbienti. Ciò principalmente per il fatto che l’Istat da quasi dieci anni non raccoglie né diffonde più dati sulla povertà relativa – indicatore, per altro, non troppo affidabile¹⁵ – a livello provinciale/metropolitano, ma solo a livello regionale, mentre i dati sulla povertà assoluta (più significativi) vengono diffusi addirittura a livello di macroaree nazionali: Nordovest, Nordest, Centro, Mezzogiorno.

¹⁴ Scomponendo la spesa dei Torinesi per tipologie, nell’ultimo ventennio è cresciuta notevolmente l’incidenza di quelle relative all’abitazione, essenzialmente per mutui o affitti (dal 31,8% del 2002 al 32,7% del 2021), che continuano a rappresentare di gran lunga la principale uscita per le famiglie; è aumentata anche la spesa per gli alimenti (dal 11,6% al 16,6%) e, lievemente, quella per l’energia (dal 6,4% al 7%). Si è ridotta, invece, l’incidenza delle spese per trasporti e comunicazioni (dal 13,7% all’11,2%), per l’acquisto di mobili ed elettrodomestici (dal 7,7% al 4,9%), per cultura e tempo libero (dal 5,6% al 4,2%) e per l’abbigliamento (dal 4,9% al 3,7%). Sono rimaste più o meno stabili, infine, le spese per la salute (dal 3,1% al 3,4%) e quelle per l’istruzione, dal 1,1% all’1,3% (fonte: Cciaa Torino, 2022).

¹⁵ La povertà relativa, infatti, dipende sia dal contesto locale di riferimento sia dalla congiuntura; così, ad esempio, in una realtà territoriale a elevato benessere economico, chi è meno ricco della media degli abitanti può essere contabilizzato tra i poveri relativi. Pertanto, talvolta ci si può trovare di fronte a veri paradossi: in diverse città italiane, ad esempio, nei primi anni successivi alla crisi del 2008, si registrò una riduzione della povertà relativa, ma solo perché in quel periodo era complessivamente calato il livello medio di benessere dei residenti (Davico, 2014).

Figura 4.2. Spesa media delle famiglie a Torino città e in Italia
Euro annui, escluse le spese per acquisto mezzi di trasporto e per manutenzione casa;
elaborazioni su dati Cciao Torino e Istat



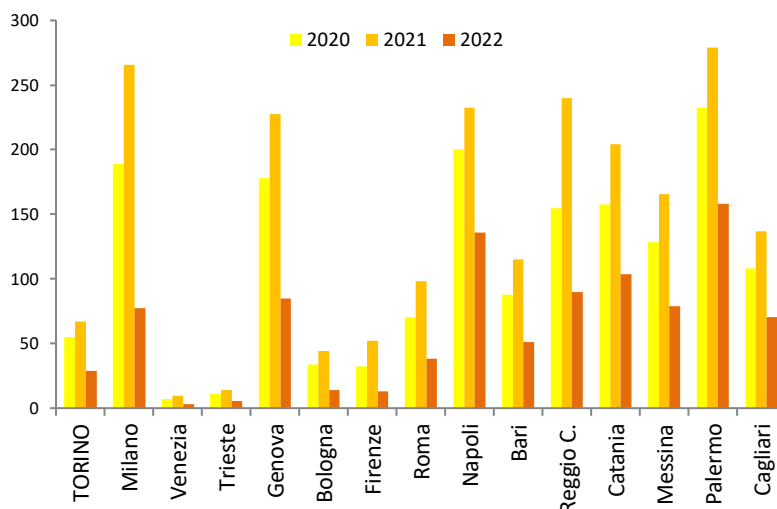
Le uniche serie statistiche nazionali disponibili – quelle, appunto, sulla povertà relativa nelle regioni – non evidenziano una tendenza uniforme in Italia a proposito degli impatti nel biennio Covid: in alcune di esse – tra cui Piemonte, Lombardia e Lazio – la quota di famiglie relativamente povere risulta più o meno stabile nel triennio 2019-21, in altre regioni (come Emilia e Sardegna) è viceversa in aumento, in altre ancora (Liguria, Calabria) risulta in calo.

Sul fronte delle politiche di contrasto alla povertà, il triennio pandemico è stato fortemente connotato dalla diffusione di strumenti quali il Reddito (o la Pensione) di cittadinanza, che – stando alle recenti proposte governative – dovrebbe essere sostituito nel 2024 da altri strumenti; nel solo biennio 2020-21 è stato erogato anche il reddito di emergenza (spettante a chi, in difficoltà economiche, non ha diritto al Reddito di cittadinanza o ad altri ammortizzatori sociali).

Nel caso del reddito di cittadinanza, nel complesso, non pare emergere un effetto Covid, nel senso che il maggior numero di richieste è stato inoltrato dalle famiglie nel 2019 (primo anno di attivazione di questo strumento), per poi diminuire tendenzialmente nel successivo biennio 2020-21.

In termini di incidenza sulla popolazione residente, si può osservare nella figura seguente come – in generale – le quote di persone che hanno beneficiato di reddito/pensione di cittadinanza o del reddito di emergenza siano state superiori nel Mezzogiorno, con però almeno un paio di significative eccezioni al Nord, Milano e Genova, che hanno registrato valori molto elevati. Torino si colloca invece a un livello medio-basso per quota di persone beneficiarie di tali strumenti di sostegno al reddito¹⁶.

Figura 4.3. Reddito/pensione di cittadinanza o di emergenza nelle città metropolitane
Beneficiari ogni 1.000 abitanti; elaborazioni su dati Inps; dati 2019 dal mese di aprile, dati 2022 fino al 30 settembre



Nel caso specifico di Torino, sono disponibili altri dati che permettono di indagare la diffusione delle fasce di povertà nella popolazione. Con ciò, comunque, il quadro risulta tutt'altro che chiaro.

Da un lato, i dati sulle quote di famiglie sostenute economicamente dai Servizi sociali del Comune evidenziano – dopo una

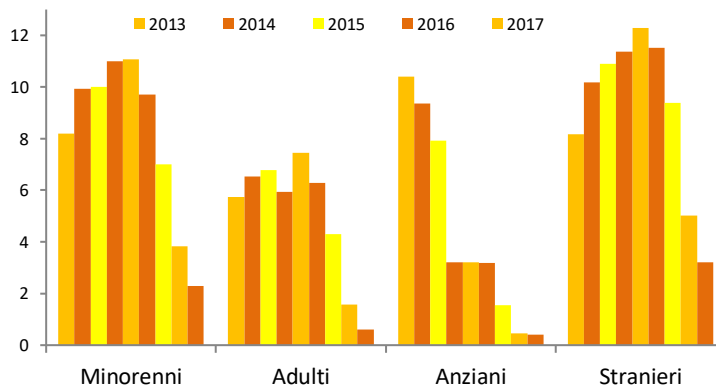
¹⁶ Tali differenze tra città in termini di erogazione di questi strumenti dipendono fondamentalmente dai diversi livelli di richiesta, in quanto i tassi di accoglimento delle domande non sono stati troppo diversi nelle città metropolitane, con l'eccezione di Catania (che, a fronte del più alto tasso di richieste, risulta solo al 6° posto per tasso di erogazione dei sopra citati strumenti di sostegno al reddito).

crescita generalizzata nella prima parte dello scorso decennio – un rapido e drastico ridimensionamento¹⁷, ulteriormente accentuatosi nel biennio Covid, essenzialmente poiché molte famiglie già ricevevano sussidi nazionali (Reddito o Pensione di cittadinanza) o altri contributi locali, come quelli (sostegno alimentare, buoni spesa) del progetto Torino Solidale o, ancora, quelli previsti dal Piano di inclusione sociale: nel 2021, ad esempio, a Torino 7.987 nuclei (pari all'1,8% delle famiglie torinesi) hanno beneficiato dei buoni spesa, altre 4.500 persone hanno ricevuto sussidi diversi.

In modo complementare, altri dati (della Caritas diocesana) evidenziano nell'ultimo decennio una crescita molto consistente – ulteriormente amplificatasi nel biennio Covid – delle richieste di aiuto economico ai propri centri di accoglienza da parte di famiglie povere; analogamente, risultano in aumento sia le persone che necessitano di un sostegno dal punto di vista occupazionale sia, soprattutto, i soggetti che segnalano alla Caritas una molteplicità di problemi.

Figura 4.4. Interventi di sostegno al reddito erogati dai Servizi sociali della Città di Torino

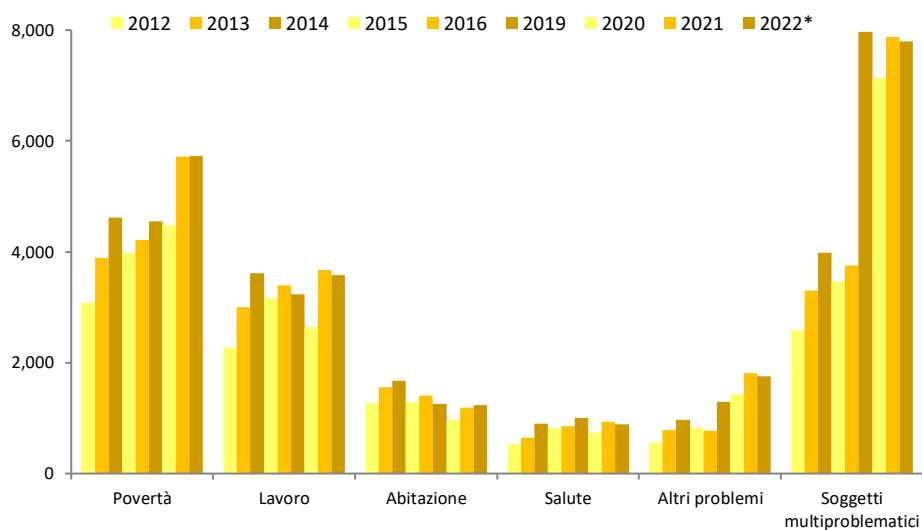
Numero assistiti ogni 1.000 residenti della stessa fascia sociale;
elaborazioni su dati Sistema informativo divisione Servizi sociali Città di Torino



¹⁷ Tale calo ha interessato tutte le zone di Torino, tuttavia con diverse intensità: le riduzioni più contenute si sono registrate nella circoscrizione 7 (-41,6%) e nella 6 (-51,8%), quelle massime nelle circoscrizioni 3 (-88,3%) e 4 (-92,2%).

Figura 4.5. Caritas Diocesana di Torino: tipologie di richieste ai Centri di ascolto

Valori assoluti; Elaborazioni su dati Caritas, relativi a: 1 Centro diocesano, 55 Centri parrocchiali, 11 Centri di servizio (mense, dormitori, centri diurni), 6 Unità pastorali o Centri interparrocchiali, 8 centri non legati a Parrocchie
* Dati 2022 fino al 31 ottobre



5. SISTEMA FORMATIVO E CULTURALE

Durante la pandemia, la scuola (con la DAD) e la cultura (con lunghe chiusure e/o ingressi ridotti e contingentati) hanno subito in modo particolarmente marcato gli impatti determinati dalle misure di sicurezza (lockdown ecc.) adottate per far fronte alla pandemia.

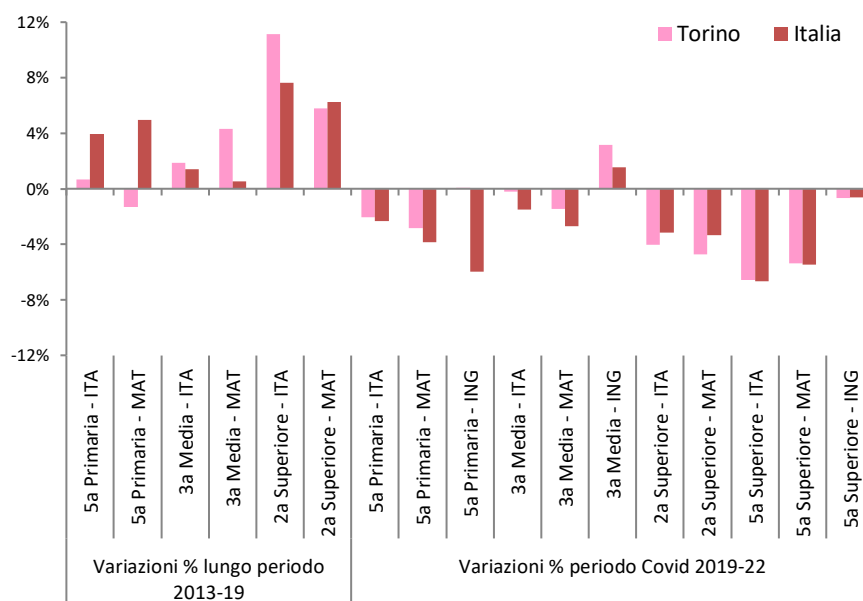
Il sistema scolastico è stato colpito sia a livello di reti relazionali – con conseguenze psicologiche già in parte accertate (Bertolini, Rasetti, 2022), ma che si potranno pienamente misurare solo nel medio-lungo periodo – sia rispetto alla qualità dei contenuti trasmessi.

Diversi studi condotti nell'ultimo biennio confermano che la modalità a distanza ha finito per impoverire l'efficacia della didattica (Davico, 2021). Gli esiti dei test Invalsi, condotti al termine di ciascun ciclo scolastico, evidenziano per l'appunto un recente generale impoverimento delle competenze degli allievi: dopo che negli anni precedenti si era registrato un miglioramento pressoché generalizzato, nel periodo della pandemia i punteggi medi sono peggiorati ovunque e in modo uniforme nelle diverse aree di competenza (linguistica, logico-matematica, conoscenza dell'inglese).

In un quadro nazionale in cui quasi sempre gli esiti migliori alle prove Invalsi si registrano nelle città metropolitane settentrionali, Torino non brilla, collocandosi spesso in posizioni medio-basse tra tali metropoli. Nel caso del capoluogo piemontese pare emergere, in particolare, una marcata criticità al livello delle scuole secondarie di primo grado (ossia le scuole medie): nei test linguistici in italiano, i punteggi medi degli allievi torinesi si collocano al 6° posto tra le 15 città metropolitane al termine delle scuole primarie, scendono quindi al 7° posto in terza media, per poi risalire al 4° posto alla fine delle superiori; una situazione simile si registra nel caso dei test logico-matematici (Torino è all'8° posto in Italia a livello di scuola primaria, al 9° in terza media, al 5° al termine delle superiori) e di quelli di inglese (rispettivamente al 4°, 7° e 5° posto).

Figura 5.1. Competenze nei capoluoghi metropolitani: variazioni dei punteggi medi ai test Invalsi nel periodo pre-Covid e durante la pandemia, per livelli scolastici

Elaborazioni su dati Invalsi; nel 2020 i test non si sono tenuti, a causa dell'emergenza Covid e delle scuole in DAD

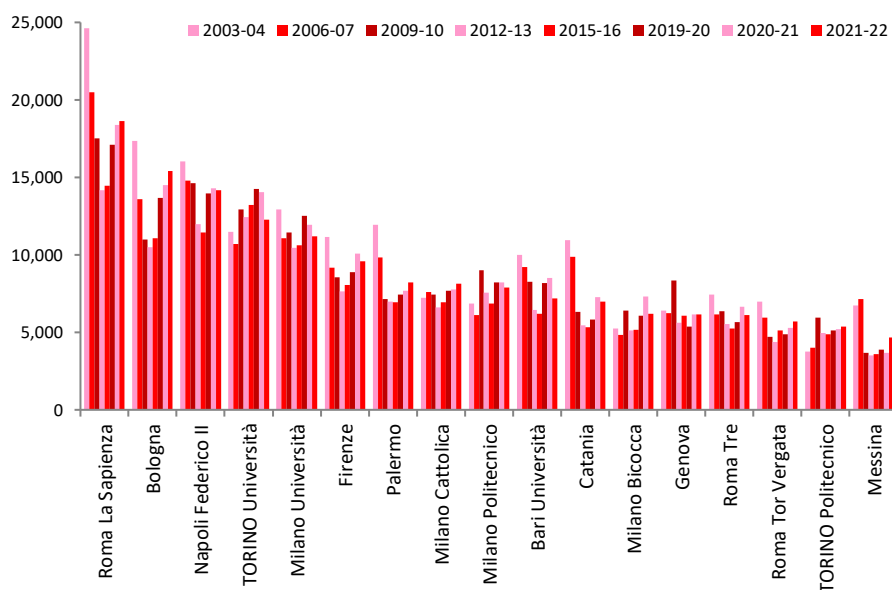


A livello universitario, nel biennio caratterizzato dalla pandemia si è assistito in Italia a un complessivo aumento delle immatricolazioni (+3,4% tra 2019 e 2021), rafforzando un trend positivo in atto da un decennio circa (+3,5% tra 2010 e 2019). Ciò si deve, probabilmente, da un lato a un'offerta didattica (almeno in parte) a distanza, che favorisce la conciliazione con attività lavorative per molti studenti, dall'altro all'alternativa rappresentata dall'iscrizione all'università per molti studenti che faticano a trovare lavoro in un periodo caratterizzato dal rallentamento di molte attività produttive.

Relativamente ai due atenei torinesi, il biennio Covid si è caratterizzato nel caso dell'Università per un'inversione di tendenza (-14% di immatricolazioni tra 2019 e 2021), dopo la crescita del decennio precedente (+8,8%), in quello del Politecnico per un sostanziale proseguimento del trend positivo in atto da anni.

Figura 5.2. Immatricolazioni nei maggiori atenei metropolitani

Elaborazioni su dati Miur



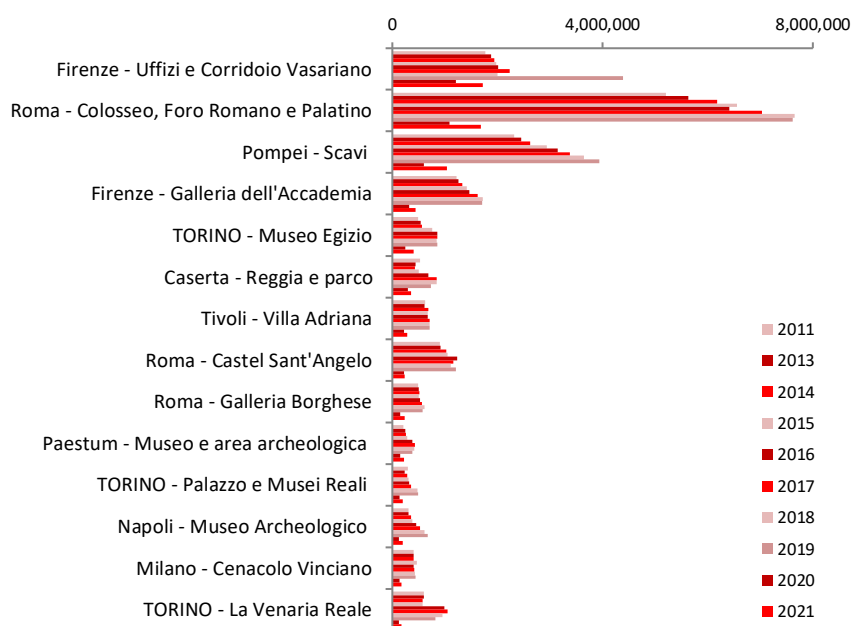
Per quanto riguarda il sistema culturale, l'impatto della pandemia è stato devastante nel 2020, a causa dei prolungati lockdown, in primavera e (di poco attenuati) nell'autunno-inverno.

Non a caso, quasi ovunque nei musei si è registrato un crollo del numero di ingressi, pari ad esempio, nel caso di quelli dell'area torinese, a -71,7% (rispetto al 2019) al Museo Egizio, -75,8% al Museo del Cinema, -76,2% ai Musei Reali, -84,3% alla Reggia di Venaria.

Nel 2021 la ripresa è stata molto parziale, così ovunque il numero di visitatori è rimasto ancora di gran lunga inferiore rispetto ai livelli pre-Covid.

Nel complesso, il biennio 2020-21 ha registrato una brusca battuta d'arresto per il sistema museale (italiano e torinese) che veniva da un decennio in cui i visitatori erano stati pressoché ovunque in continuo aumento.

Figura 5.3. Musei statali più visitati in Italia
 Numero assoluto di visitatori nei soli musei e siti gestiti dal Ministero della cultura e al Museo Egizio di Torino;
 elaborazioni su dati Ministero della cultura



Analoga sorte è toccata al settore dello spettacolo (comprensivo di cinema, teatro, concerti, eventi sportivi, mostre, ecc.). Anche in questo caso, infatti, il ridimensionamento del biennio 2020-21 è seguito a un lungo periodo di crescita, che aveva caratterizzato tutte le metropoli italiane – Torino compresa – nel decennio precedente¹⁸.

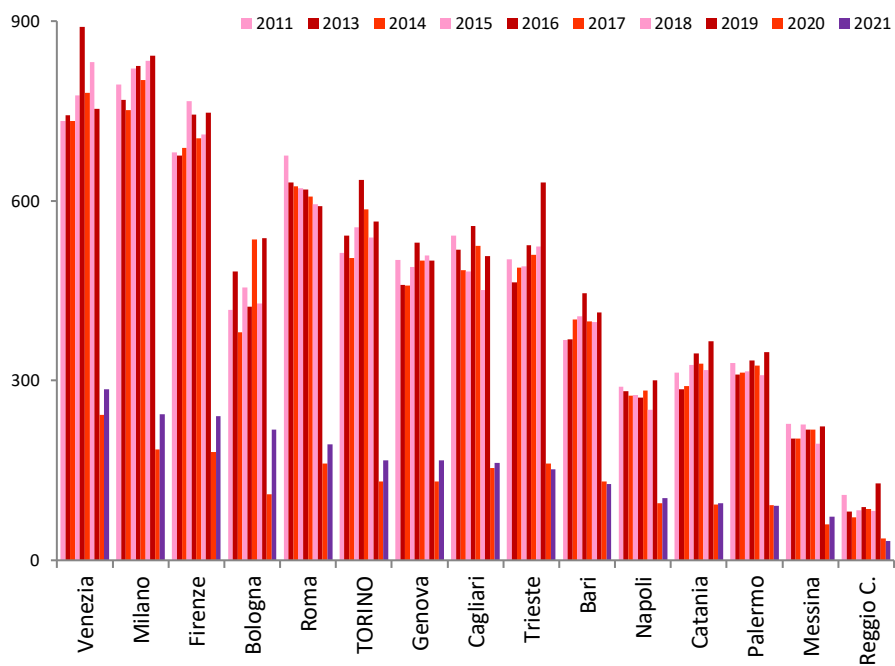
In termini assoluti, le metropoli settentrionali sono sempre state caratterizzate sia da una più ricca offerta di spettacoli sia da maggiori livelli di frequentazione da parte della popolazione; tra tali metropoli, Torino occupava e occupa (prima e durante la pande-

¹⁸ Nel caso degli spettacoli, le riduzioni degli ingressi nel biennio Covid risultano leggermente meno consistenti rispetto a quelle (analizzate in precedenza) relative ai visitatori dei musei, essendo questi ultimi penalizzati, oltre che dal calo di visitatori locali, anche da quello dei turisti.

mia) una posizione nel complesso modesta, oscillando tra il 5° e il 6° posto per livello di consumi culturali tra le 8 metropoli del Nord.

**Figura 5.4. Ingressi a spettacoli nelle città metropolitane:
cinema, teatro, concerti, sport, mostre, ecc.**

Ogni 100 abitanti; elaborazioni su dati Siae, non disponibile il 2012



6. MOBILITÀ

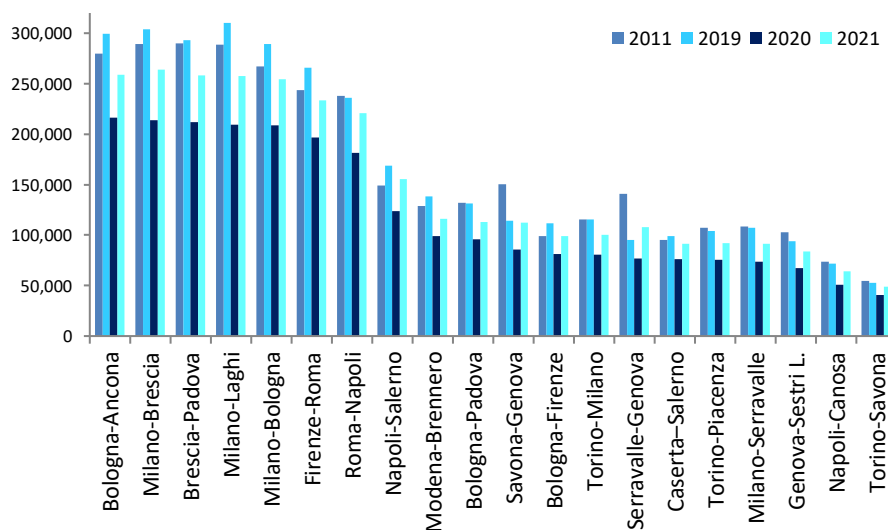
Le restrizioni agli spostamenti introdotte nelle fasi più acute della pandemia hanno inciso significativamente sulla mobilità delle persone e sul trasporto delle merci.

Se si esaminano i dati relativi al traffico autostradale, si può notare come sulle principali tratte italiane il numero di veicoli medi giornalieri si sia ridotto nel 2020 tra il 20% ed il 30% rispetto al 2019. Nel 2021, il traffico è tornato a salire, ma è rimasto generalmente inferiore (tra -10% e -20%) rispetto a due anni prima.

Nell'area torinese, questo gap è dovuto al traffico di veicoli leggeri, i cui livelli nel 2021 sono stati minori del 23% rispetto al 2019 sulla Torino-Bardonecchia, del 20% sulla Torino-Quincinetto, del 19% sulla Torino-Milano, del 17% sulla Torino-Piacenza, del 10% sulla Torino-Savona: si tratta di livelli quasi sempre inferiori a quelli che si registravano a inizio millennio. Il traffico di veicoli pesanti è invece ritornato nei 2021 ai livelli del 2019 o li ha superati (arrivando al +8,6% sulla Torino-Savona), mentre resta inferiore ad essi (di oltre il 5%) sulla Torino-Bardonecchia.

Figura 6.1. Traffico sulle principali autostrade italiane

Veicoli medi giornalieri; elaborazioni su dati Aiscat

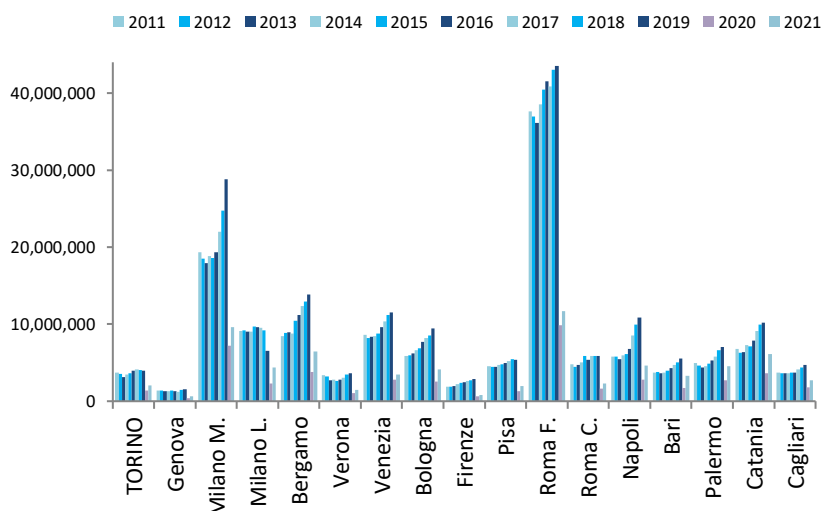


Ancora più drastica è stata la contrazione del traffico passeggeri sugli aerei, che a livello nazionale – dopo essere cresciuto del 30% tra 2011 e 2019 – si è contratto del 73% tra 2019 e 2020, per risalire nel 2021 a livelli comunque inferiori del 58% rispetto a due anni prima. Tra gli aeroporti nelle città metropolitane, Caselle è uno di quelli che ha risentito meno degli effetti della pandemia, dopo aver però registrato una delle più basse crescite di passeggeri tra il 2011 ed il 2019 (+7% come a Verona, superiore solo al calo del -28% di Milano Linate, dovuto però ai lavori di restyling realizzati tra luglio ed ottobre di quell'anno nell'aeroporto milanese). A Caselle nel 2020 il calo dei passeggeri si è fermato a -64%; valori migliori li hanno registrati solo gli scali di Palermo (-62%), Cagliari (-63%) e Catania (-63%), nei restanti aeroporti la riduzione ha generalmente superato il -70%; nel 2021 il traffico a Caselle è risalito a livelli inferiori (-48%) rispetto a due anni prima, risultato migliore di quelli della maggior parte degli scali metropolitani.

In compenso, si è ulteriormente ridotta nell'aeroporto torinese la quota di passeggeri su voli internazionali, che già era nel 2019 una delle più basse (51,4%, contro una media nazionale pari al 66,3%): nel 2021 è scesa al 27,6%, valore superiore tra gli aeroporti metropolitani solo a quelli di Catania (24,2%), Palermo (20,4%) e Cagliari (17,4%).

Figura 6.2. Passeggeri nei principali aeroporti italiani

Passeggeri in arrivo e partenza (contati una sola volta); fonte: Assaeroporti

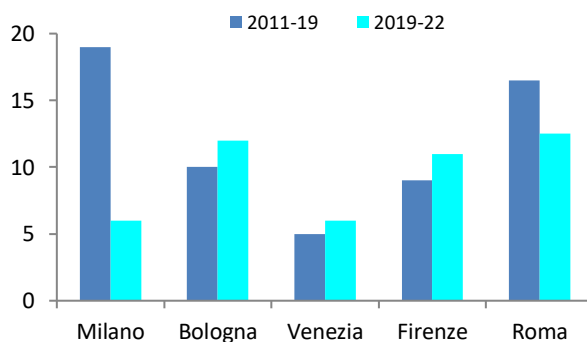


Quanto al sistema ferroviario ad alta velocità (treni Frecciarossa, Frecciargento e Italo), l'offerta di collegamenti tra Torino e gli altri capoluoghi metropolitani risulta al 2022 (orario invernale) nettamente superiore rispetto a quella pre-pandemia: 36 treni partono ogni giorno da Torino per Milano (6 in più rispetto al 2019), 30 per Bologna (+12), 19 per Venezia (+6), 28 per Firenze (+11), 31 per Roma (+5). I collegamenti del capoluogo piemontese con Bologna, Firenze e Venezia sono cresciuti tra il 2019 ed il 2022 più che tra il 2011 ed il 2019.

Ciò detto, l'offerta ferroviaria ad alta velocità rimane a Torino nettamente inferiore rispetto a quella che si registra nel vicino capoluogo lombardo: da Milano parte per Bologna e per Roma oltre il doppio dei treni che da Torino, e quasi il 50% in più per Venezia e Firenze.

Figura 6.3. Variazione del numero giornaliero di treni ad alta velocità da Torino

Orario invernale; elaborazioni su dati Trenitalia (Frecciarossa e Frecciargento) e NTV



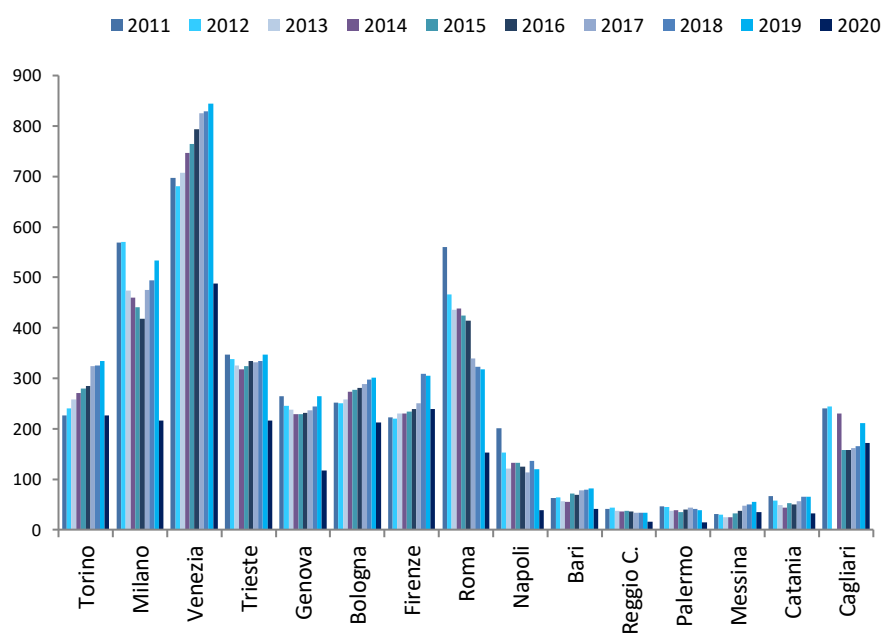
La pandemia non ha inciso solo sulla mobilità di lungo raggio, ma anche su quella urbana. L'offerta di trasporto pubblico complessiva dei capoluoghi metropolitani, in termini di posti-km per abitante, si è ridotta tra il 2019 e il 2020 del 23%; a Torino tale riduzione ha raggiunto il 29%, il valore più rilevante tra i capoluoghi metropolitani del Centronord (con l'eccezione del -31% di Firenze), mentre si è fermata al -17% a Milano e a Venezia, al -22% a Trieste, al -24% a Genova e a Roma.

La contrazione dell'offerta torinese ha riguardato più gli autobus (-35,4%) che non i tram (-19,1%) o la metropolitana (-17,1%).

Il calo dei passeggeri del trasporto pubblico locale è stato invece più contenuto nell'area torinese che negli altri capoluoghi metropolitani: -32% tra il 2019 ed il 2020, peggio che a Firenze (-22%) e Bologna (-29%), ma meglio rispetto al resto del Centronord: -59% a Milano, -56% a Genova, -52% a Roma, -42% a Venezia.

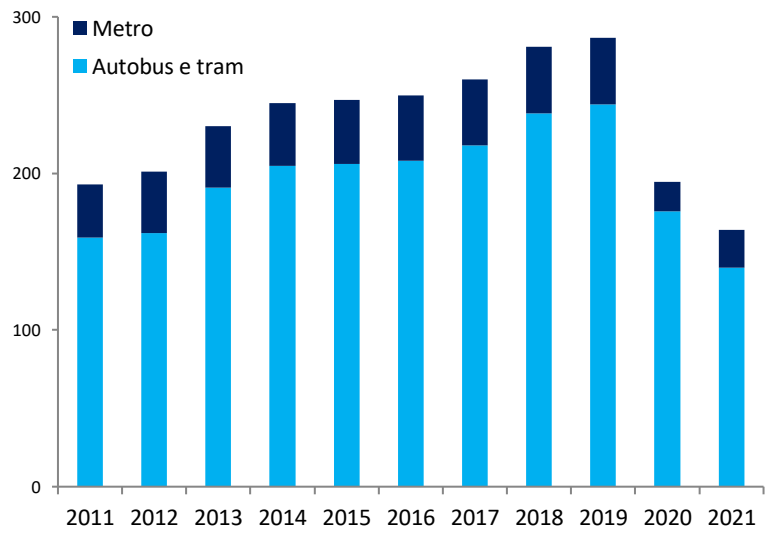
Figura 6.4. Uso dei mezzi pubblici nei capoluoghi metropolitani

Passeggeri trasportati/abitanti/anno; fonte: Istat (2022, b)



I dati di GTT mostrano come il calo dei passeggeri a Torino sia proseguito anche nel 2021, registrando un'ulteriore riduzione pari al 15,8% rispetto al 2020. Complessivamente, tra il 2019 ed il 2021, i passeggeri sono calati del 43%, tornando a livelli inferiori a quelli del 2011.

Figura 6.5. Passeggeri sui mezzi pubblici urbani a Torino
Milioni di persone all'anno; fonti: fino al 2003 ATM, poi GTT



7. SICUREZZA E AMBIENTE

Come sottolineato nel capitolo precedente, nel 2020 si è verificata una rilevante diminuzione della mobilità complessiva, a causa dei ripetuti lockdown (si veda anche Staricco, 2021), della riduzione degli spostamenti pendolari legati ad attività – di lavoro e di studio – in presenza, oltre che di flussi turistici in calo.

Di conseguenza si è drasticamente ridotto anche il numero di incidenti stradali, specie di quelli più gravi: a livello italiano, tra 2019 e 2020, si è registrato un calo pari a -31,8% nel caso degli incidenti e a -33,9% del numero di morti e feriti sulla strada.

Gli andamenti sono molto simili nel caso di Torino, in particolare con una riduzione di mortalità/lesività degli incidenti pari a -31,8% nel capoluogo e a -34,6% nel resto della città metropolitana.

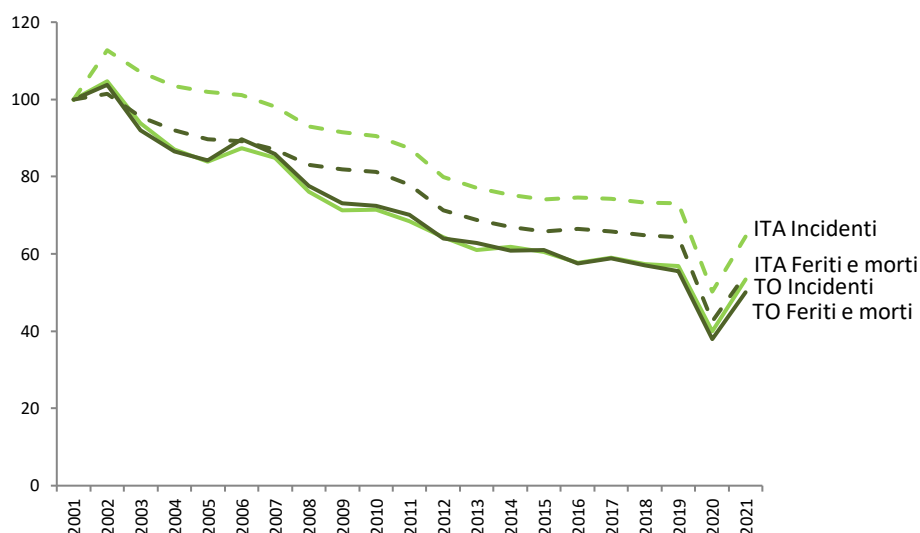
Nel 2021, con la progressiva ripresa delle attività, comprese quelle che richiedono spostamenti sul territorio, anche il numero di incidenti stradali è nuovamente aumentato, riallineandosi per altro al trend (di progressiva diminuzione) che ha caratterizzato l'ultimo ventennio.

In tale quadro complessivamente in miglioramento, l'area torinese è andata meglio rispetto ad altre metropoli: tra i capoluoghi, Torino è diventata relativamente più sicura, passando tra il 2011 e il 2021 dal 7° al 5° posto (per basso numero di incidenti in rapporto alla popolazione residente) e dall'8° al 4° posto per ridotto numero di morti e feriti sulla strada; i trend risultano simili nel caso del resto della città metropolitana torinese, dall'8° al 6° posto e dal 9° al 6° posto¹⁹.

¹⁹ Sia tra i capoluoghi sia tra le città metropolitane, Napoli registra la più bassa incidentalità stradale, all'opposto Firenze – e soprattutto Genova – sono le più pericolose.

Figura 7.1. Incidenti stradali a Torino città e in Italia

Fatti pari a 100 i valori del 2001; elaborazioni su dati Istat



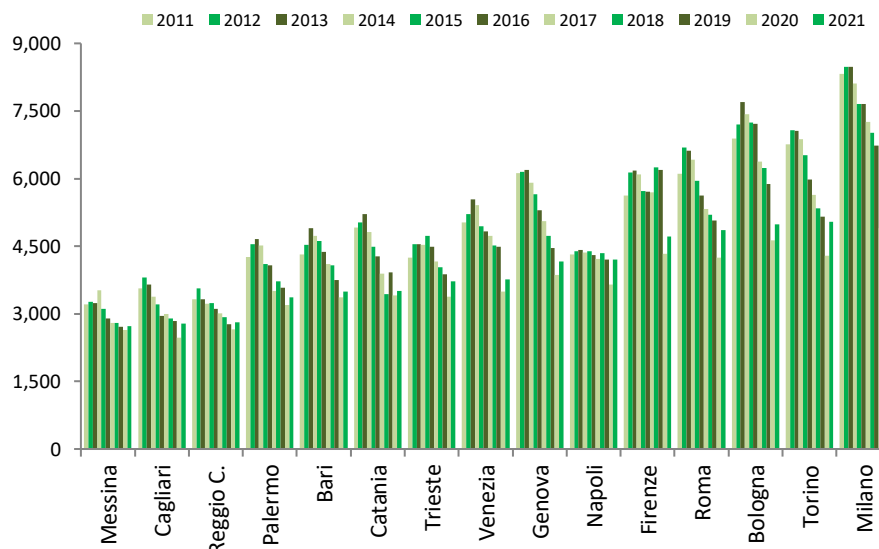
Anche un altro fattore di rischio – quello legato alla criminalità – si è sensibilmente ridotto nel 2020 e quindi (nonostante la lieve ripresa nel 2021) si sono consolidati trend decennali connotati da riduzioni pressoché costanti per quasi tutti i tipi di reati²⁰.

In questo quadro tendenzialmente positivo, Torino continua a risultare tra le città metropolitane più problematiche: dopo esser stata al 3° posto per livello di diffusione dei reati nel 2011 (dietro a Milano e Bologna), era scesa al 4° posto nel 2019, ma è poi risalita al 2° posto nel 2021 (solo Milano è peggiore).

²⁰ Per quanto riguarda i tipi di reati maggiormente diffusi, sia a Torino città sia nel resto della città metropolitana, risultano in calo da almeno un decennio i furti di autoveicoli e, all'incirca dal 2014-15, anche borseggi, scippi, rapine, furti in casa e furti su auto in sosta; viceversa, è in crescita il numero di truffe e frodi informatiche, particolarmente marcata proprio nel biennio Covid: nel complesso, tra 2011 e 2021, le truffe sono quasi triplicate nel capoluogo e più che quadruplicate in provincia. In termini assoluti, la maggior parte delle tipologie di reati sono più diffuse a Torino città, tranne i furti in casa e le truffe, che registrano valori più elevati in provincia.

Figura 7.2. Incidenza dei reati nelle città metropolitane

Numero di reati ogni 100.000 abitanti; elaborazioni su dati Istat



Infine, l'ambiente ha tratto beneficio dalla ridotta mobilità che ha caratterizzato nel complesso il biennio Covid, accentuando – nel caso ad esempio degli inquinanti atmosferici – tendenze positive di lungo periodo.

In questo quadro di generale e progressivo miglioramento della qualità dell'aria nelle metropoli italiane, Torino ha risalito qualche posizione: nel caso del Pm10, ad esempio, il capoluogo piemontese – che era nel 2011 il più inquinato – nel 2021 risulta al 3° posto (dopo Milano e Catania); per il Biossido di azoto, il capoluogo piemontese è sceso dal 2° al 3° posto (dietro a Milano e a Palermo) per livelli di concentrazione di questo inquinante²¹.

²¹ Tra Torino e cintura, nel caso del Pm10, 6 centraline su 9 avevano superato nel 2011 i valori massimi consentiti dalla legge su base annua; nel 2020 solo 1 centralina su 8 ha oltrepassato tali limiti, nel 2021 nessuna; quanto al Biossido di azoto, se nel 2011 risultavano fuori legge i valori in 5 delle 12 centraline torinesi, nel 2020 soltanto in 2 su 10, nel 2021 in 2 su 13 (fonte: Arpa Piemonte).

Figura 7.3. Biossido di azoto nei capoluoghi metropolitani

Media annuale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$); elaborazioni su dati Ecosistema urbano

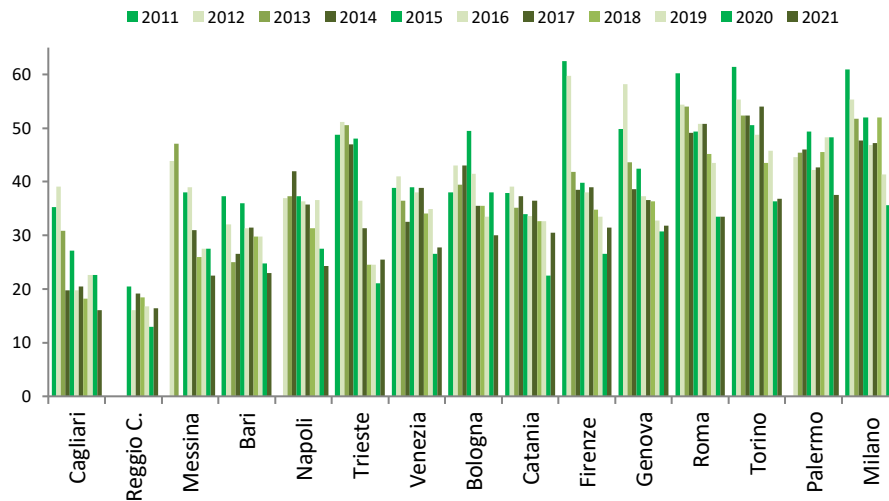
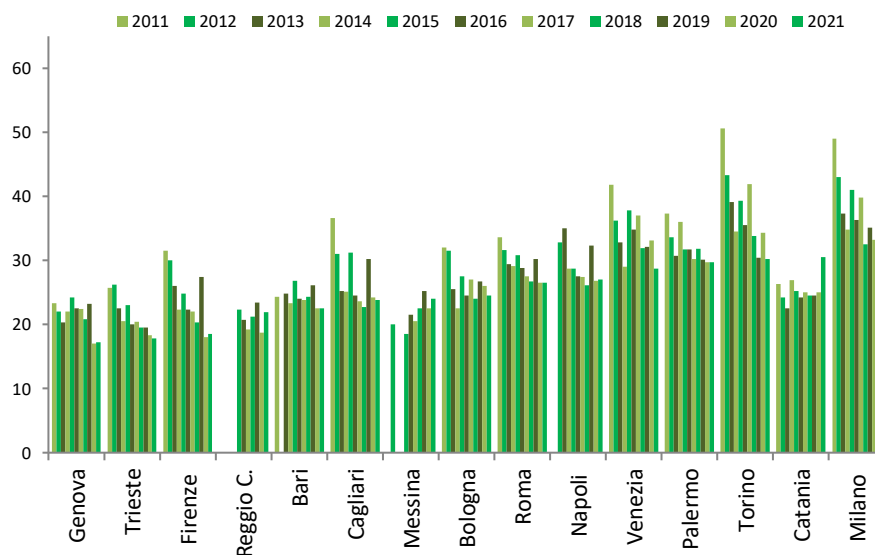


Figura 7.4. Micropolveri Pm10 nei capoluoghi metropolitani

Media annuale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$); elaborazioni su dati Ecosistema urbano

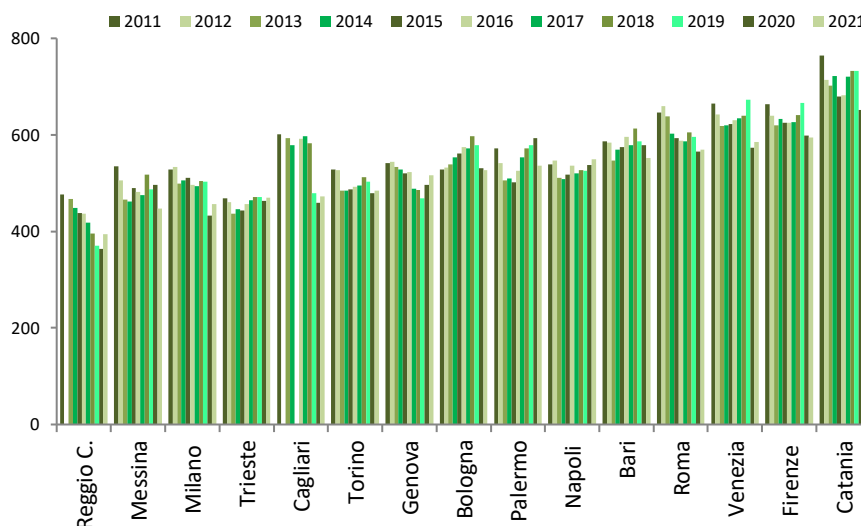


I rifiuti a Torino sono stati nel 2020 pari al 3,6% in meno rispetto a quelli prodotti l'anno precedente; nel 2021 si è invece registrato un lieve aumento (+1,3%); tali valori risultano molto simili a quelli medi dei capoluoghi metropolitani, rispettivamente pari a -4,2% (tra 2019 e 2020) e a +0,7% (tra 2020 e 2021).

Nel complesso dell'intero decennio 2011-21, la quantità di rifiuti si è ridotta a Torino dell'8,2%, valore, di nuovo, in linea con quello medio relativo ai capoluoghi metropolitani²²: -8,9%.

Figura 7.5. Rifiuti procapite prodotti nei capoluoghi metropolitani

Kg/abitanti/anno; elaborazioni su dati Ecosistema urbano



²² La quota di raccolta differenziata a Torino è cresciuta in modo rilevante tra 2019 e 2020 (+11,7%) e ulteriormente tra 2020 e 2021 (+4,9%); si tratta di valori entrambi superiori alla crescita media registrata nei capoluoghi metropolitani (rispettivamente, pari a +4,4% e a +3,3%). Ciò ha permesso al capoluogo piemontese di recuperare – anche se solo parzialmente – il terreno perduto nel decennio precedente: nel complesso, tra il 2011 e il 2021 la raccolta differenziata a Torino è cresciuta del 22%, che costituisce uno degli incrementi più bassi registrati tra i capoluoghi metropolitani, con la sola Genova che ha fatto peggio: +20,7% (fonte: Ecosistema urbano).

IN SINTESI

- Nel biennio Covid la mortalità è cresciuta, anche nell'area torinese, peggiorando ulteriormente il saldo già negativo tra nascite e decessi
- Il saldo migratorio è tornato negativo durante la pandemia, essendosi registrati meno immigrati sia italiani sia stranieri
- Anche a Torino, dal 2021 il sistema delle imprese si sta riprendendo, così come l'export
- Automotive ed elettronica – ma anche l'industria alimentare – hanno guidato la ripresa, qualche recente segnale di ripresa viene anche dal turismo
- Pur con una lieve recente ripresa, Torino resta penultima tra le città metropolitane centrosettentrionali per tassi di occupazione
- Sui livelli occupazionali dei neolaureati la pandemia non ha inciso negativamente, viceversa è aumentata la quota di giovani che né lavorano né studiano
- I consumi dei Torinesi sono in ripresa (ma meno della media nazionale), dopo la forte contrazione registrata nel primo anno di pandemia
- Gli impatti del biennio Covid sui ceti più poveri non sono ancora chiari, tra numerosi tipi di aiuti economici pubblici, mentre a Torino aumentano le richieste alla Caritas
- Due anni con tanta DAD hanno impoverito – ovunque – le competenze acquisite dagli allievi, quelle dei Torinesi rimangono di livello mediobasso tra le metropoli centrosettentrionali
- Il sistema culturale fatica a riprendersi dal biennio pandemico, anche a Torino, che resta in retroguardia tra le metropoli del Centronord per livelli di consumi culturali
- Il traffico autostradale – fatta eccezione per quello pesante – non s'è ancora ripreso dopo il crollo del 2020, così come quello aeroportuale
- Caselle resta tra gli aeroporti metropolitani con bassi livelli di traffico, specie su voli internazionali
- Il traffico dei treni ad alta velocità è viceversa cresciuto (anche rispetto al periodo pre-Covid), Torino resta molto meno collegata alle altre metropoli italiane rispetto a Milano
- Il trasporto pubblico urbano ha registrato forti cali di passeggeri, come pure in calo è il traffico autoveicolare, con un complessivo miglioramento della qualità dell'aria in città

- Gli incidenti stradali continuano a diminuire (a Torino più che altrove), così come i reati (Torino però è la città più insicura dopo Milano)

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Aimone S. et al. (2021), *Rigenerare il Piemonte. Prospettive di cambiamento e politiche per il futuro*, Ires Piemonte
- Alma Laurea (2021), *Rapporto 2021 sul profilo e sulla condizione occupazionale dei laureati*
- Arpa Piemonte (2021), *Analisi sul territorio piemontese degli effetti sulla qualità dell'aria e sulle emissioni in atmosfera dei provvedimenti legati all'emergenza Covid-19*
- Banca d'Italia (2022), *Economie regionali. L'economia del Piemonte. Rapporto annuale*
- Bertolini S., Rasetti C. (a cura di, 2021), *Giovani e pandemia*, Centro Luigi Bobbio, Università di Torino
- Carta F., De Philippis M. (2021), *Questioni di economia e finanza. The impact of the Covid-19 shock on labour income inequality. Evidence from Italy*, Banca d'Italia
- Cciaa Torino (2021), *Un monitoraggio degli effetti di Covid-19 e delle misure, delle azioni e dei servizi necessari alle imprese per ripartire*
- Cciaa Torino (2022), *Osservatorio sulle spese delle famiglie*
- Cullino R. et al. (2021), *Osservatorio su 'innovazione e imprenditorialità' in Piemonte*, Banca d'Italia, Fondazione Agnelli, Politecnico di Torino
- Cuono M., Barbera F., Ceretta M. (2021, a cura di), *L'emergenza Covid-19. Un laboratorio per le scienze sociali*, Carocci, Roma
- Davico L. (2014), *Il tessuto sociale*, in *Semi di fiducia. Quindicesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi, Torino, pp.157-240
- Davico L. (2021), *L'istruzione in sofferenza*, in *Un anno sospeso. Ventesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi, Torino, pp.31-38
- Di Pietrantonj C. (2021), *L'epidemia Sars-Cov2 in Piemonte*, Seremi ASL Alessandria, Ires Piemonte
- Favretto A. R., Maturo A., Tomelleri S. (2021), *L'impatto sociale del Covid-19*, Franco Angeli, Milano
- Gavosto A., Romano B. (2021), *Covid-19 e learning loss: quali misure senza misura?*, Fondazione Agnelli

- Giardina P. et al. (2022), *Osservatorio sulle spese delle famiglie torinesi. Anno 2021*, Cciaa Torino
- Ires Piemonte (2021), *Il contesto socioeconomico durante l'emergenza Covid-19*
- Ires Piemonte (2022), *Osservatorio istruzione e formazione professionale Piemonte*
- Istat (2022, a), *BES 2021. Il benessere equo e sostenibile in Italia*
- Istat (2022, b), *Indicatori ambientali urbani*
- Legambiente (2022), *Ecosistema urbano*
- Lombardi M. (2005), *Comunicare nell'emergenza*, Vita e Pensiero, Milano
- Longo R. (2020), *Come la comunità reagisce di fronte alle emergenze. Il "modello per fasi" e le strategie di resilienza*, Dors
- Osservatorio culturale del Piemonte (2022), *Relazione annuale 2021/22. La cultura in Piemonte. Partecipazione e strategie organizzative nel post Covid*
- Salmaso S. (2021), *L'antidoto. Come sconfiggere la pandemia facendo scelte consapevoli*, Mondadori, Milano
- Staricco L., Vitale Brovarone E. (2021), *Mobilità che cambia*, in *Un anno sospeso. Ventiduesimo Rapporto «Giorgio Rota» su Torino*, Centro Einaudi, pp.143-194
- Zangola M. (2021), *conosci la tua città? Un viaggio nella società e nell'economia torinese*, Osservatorio Associazione Fondazioni di origine bancaria del Piemonte