

MUNICIPIUM 2008

I parametri sociali della città

Sintesi per la stampa

Roma, 18 luglio 2008

La nascita delle *mega città*

In nove grandi regioni metropolitane del paese¹ si concentra il 55% della popolazione italiana e più della metà degli addetti al terziario. Si intravede qualcosa di diverso dal *policentrismo* un po' isolato e individualistico dei vecchi sistemi locali di piccole e medie imprese, si afferma piuttosto un *megacentrismo territoriale*, un conglomerato di insediamenti dove si progetta, si produce, si vende, si smista, si vive e si abita, fuori da maglie ordinate o da schemi percepibili attraverso specifici segni. Un duplice movimento appare decisivo: quello verso la *concentrazione* nelle aree metropolitane di funzioni attrattive e, quindi, di domanda di lavoro, con il parallelo *deborso* di nuovi insediamenti abitativi in localizzazioni economicamente più accessibili ai nuovi ceti urbani, ma sempre più lontane dai poli nevralgici per la produzione.

Questo movimento è stato alimentato da oltre 5 milioni di compravendite di abitazioni dal 2000 a oggi, che hanno rimesso in gioco piccoli comuni interstiziali, periferie ben collegate, centri medi, soprattutto se collocati in ampi contenitori metropolitani. La nascita delle *mega città* si basa su una colonizzazione residenziale esplosa in questo decennio, ma anche sulla creazione di nuove gerarchie derivanti da funzioni fortemente attrattive e concentrate. L'incalzante realizzazione di centri commerciali ha generato 650 poli con circa 26.000 negozi, e nei prossimi anni dovrebbero accrescersi di ulteriori 200 unità con 8.000 negozi e 4 milioni di ulteriore superficie coperta.

L'Italia urbana presenta tutti i caratteri di una sempre più diffusa *immobilità territoriale*. Sei abitanti su dieci nei piccoli centri, come nelle medie o grandi città, risiedono dalla nascita o da lungo periodo nel luogo che abitano attualmente. Anche la casa, come luogo delle identità profonde e familiari, è sempre la stessa per lunghissimo tempo. Gli italiani restano immobili persino in senso fisico, per il disagio di essere grandi utenti dell'auto, senza sufficienti parcheggi e senza adeguata viabilità, ma soprattutto con un'elevatissima carenza di tram, di metropolitane, di ferrovie urbane.

Finiamo per vivere in grandi conurbazioni popolate e congestionate, magari anche abitando in un piccolo centro, ma con la necessità di muoversi in un territorio da isolati nel nostro mezzo individuale, senza la possibilità dell'incontro casuale, della relazionalità allargata che ha sempre costituito uno dei paradigmi della città italiana, con la sua piazza e i suoi luoghi di socializzazione. *I coriandoli diventano particelle di un "borotalco"* che si spande e si raccoglie con i ritmi continui e ormai asistematici dell'economia terziaria.

La percezione della vivibilità urbana

Il giudizio degli italiani sulla vivibilità del luogo di residenza appare sostanzialmente positivo: una quota vicina ai quattro quinti degli italiani si reputa infatti "molto" o "abbastanza" soddisfatta. In questa classifica si collocano al primo posto gli abitanti dei piccoli centri, con un livello di soddisfazione complessivo dell'87% e con una punta di "grande soddisfazione" che riguarda il 23,1%. Anche nelle grandi città i valori rilevati sono nel complesso lusinghieri (81%). Roma e Milano non si discostano più di tanto dalla media (82,7% la Capitale e 79,6% Milano). Colpisce, per contrasto, il dato negativo di Napoli, dove i soddisfatti scendono al 62%, un

¹ L'area della grande Milano, da Varese a Piacenza, a Bergamo e Lecco; la metropoli veneta da Vicenza a Padova, a Mestre, con innesto a ovest sul quadrivio veronese; l'area torinese e genovese; l'asta emiliana da Parma a Rimini; il bacino metropolitano dell'Arno; Roma; la metropoli napoletana e il sistema etneo.

cittadino su cinque (21,1%) considera le condizioni di vita inaccettabili, e addirittura un ulteriore 16,9% dichiara che "se potesse andrebbe via". Si tenga conto, nell'analisi di questo dato, che la drammatica emergenza rifiuti, unitamente al suo dirompente riverbero mediatico, al momento della rilevazione non era ancora esplosa del tutto (tab. 1).

Tab. 1 - Giudizio sintetico sulla vivibilità del luogo di residenza (val. %)

Giudizio	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Molto buona	13,1	13,9	5,6	13,9	16,2	23,1	19,1
- Abbastanza buona	69,6	65,7	56,4	67,1	65,1	63,9	65,0
- Inaccettabile	11,3	11,8	21,1	11,9	10,0	7,0	8,9
- Si vive male e se potessi me ne andrei a vivere altrove	6,0	8,6	16,9	7,1	8,7	6,0	7,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

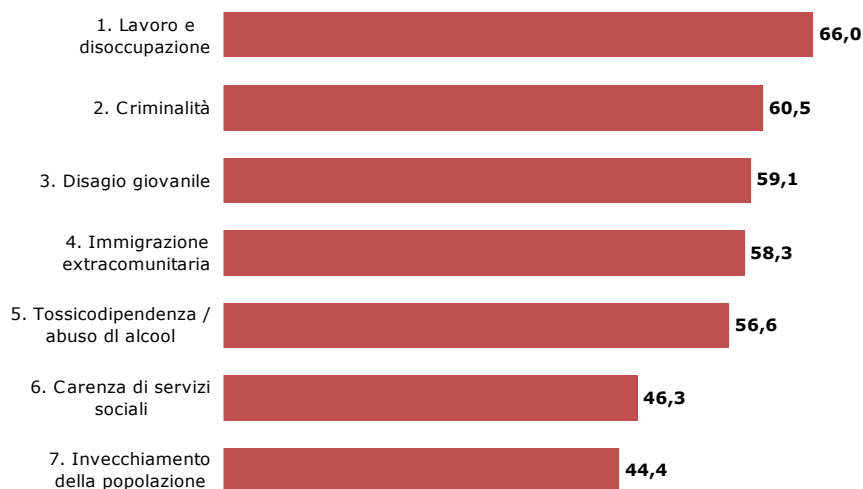
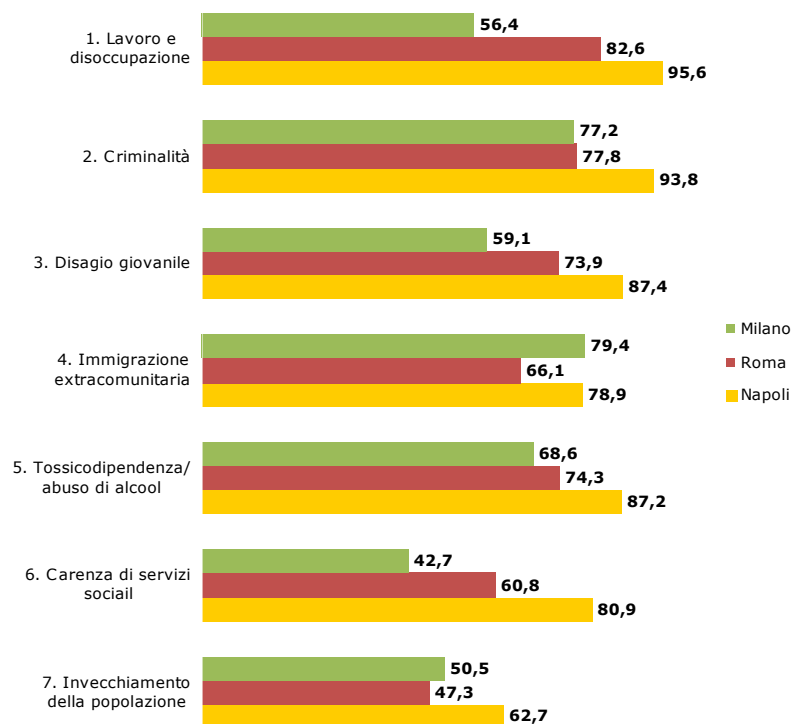
L'allarme sociale: disoccupazione e criminalità ai primi posti

Guardando ai problemi sociali delle città, si conferma in generale una correlazione diretta tra intensità dell'allarme sociale e dimensione urbana. Un tema "caldo" come la criminalità è considerato grave dal 56% degli abitanti delle città piccole e medie, contro un valore del 73,7% nelle grandi città. Ancora una volta i valori registrati a Napoli sono decisamente peggiori di quelli di Roma e di Milano. Al riguardo basti pensare che la quasi totalità dei cittadini partenopei (più del 90% degli intervistati) ritiene "gravi" sia i problemi connessi alla presenza in città di attività criminali, sia gli attuali livelli del tasso di disoccupazione. Solo qualche punto percentuale più in basso si colloca la preoccupazione per il disagio giovanile (87,%), per la diffusione della droga (87,2%), nonché per la carenza dei servizi sociali (80,9%). Di contro Milano, dove i valori corrispondenti sono molto più bassi, è la città in cui vi è un maggiore allarme per l'immigrazione, ritenuta una questione grave dal 79,4% degli intervistati (a Roma la percentuale scende al 66,1%) (tab. 2 e fig. 1).

Tab. 2 - Valutazione dei problemi sociali più gravi nella propria città (val. %)

	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Lavoro e disoccupazione	82,6	56,4	95,6	76,5	67,8	59,9	66,0
- La criminalità	77,8	77,2	93,8	73,7	56,1	56,8	60,5
- Il disagio giovanile	73,9	59,1	87,4	67,0	57,8	56,1	59,1
- L'immigrazione extracomunitaria	66,1	79,4	78,9	64,3	55,5	57,1	58,3
- La tossicodipendenza/ abuso di alcool	74,3	68,6	87,2	65,4	54,9	53,2	56,6
- La carenza dei servizi sociali	60,8	42,7	80,9	55,0	45,8	42,7	46,3
- L'invecchiamento della popolazione	47,3	50,5	62,7	50,7	39,1	44,4	44,4

Fonte: indagine Rur, 2008

Fig. 1 - I problemi più gravi nella propria città (val. %)**A) In Italia in generale****B) A Roma, Milano e Napoli**

Fonte: indagine Rur, 2008

Il problema della mobilità sostenibile

Per quanto concerne gli indicatori ambientali, si registra un livello sufficiente di soddisfazione per circa 3 italiani su 4. In ordine alla qualità dell'aria, gli insoddisfatti sono appena il 13,8% nei piccoli centri, salgono al 23,7% nelle medie città e arrivano al 37,1% nelle grandi città. Un caso a parte è rappresentato da Milano, dove sale fino al 65,9% la percentuale dei cittadini insoddisfatti. Relativamente all'igiene urbana, la percentuale degli scontenti (complessivamente il 27%) va dal

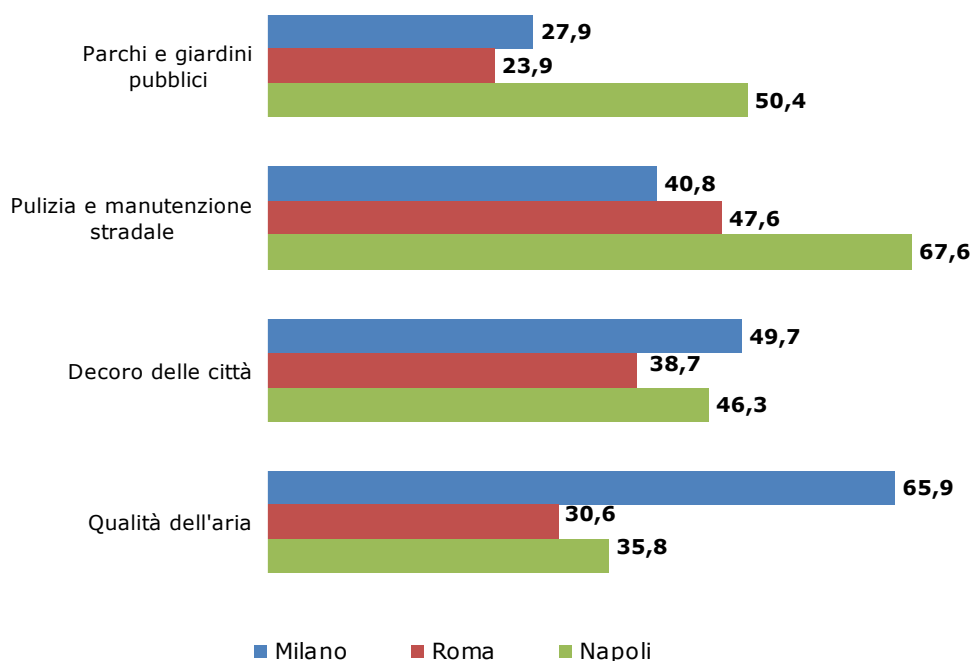
12,4% delle piccole città al 35% delle grandi, ma a Napoli è addirittura pari al 67,6% a testimonianza di un'emergenza che viene da lontano. Particolarmente elevata (50,4%) è la quota dei napoletani insoddisfatti per la situazione di parchi e giardini pubblici, contro valori corrispondenti di Roma e Milano decisamente più bassi (rispettivamente 23,9% e 27,9%) (tab. 3 e fig. 2).

Tab. 3 - Grado di soddisfazione per gli aspetti ambientali della propria città (val. %)

	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
Qualità dell'aria							
Pienamente soddisfatto	14,9	4,2	11,7	11,7	33,2	36,9	30,0
Parzialmente soddisfatto	54,5	29,9	52,5	51,2	43,1	49,3	48,0
Insoddisfatto	30,6	65,9	35,8	37,1	23,7	13,8	22,0
Decoro della città							
Pienamente soddisfatto	7,4	5,2	5,0	9,2	18,3	27,8	20,8
Parzialmente soddisfatto	53,9	45,1	48,7	55,8	56,0	59,8	57,9
Insoddisfatto	38,7	49,7	46,3	35,0	25,7	12,4	21,3
Pulizia e manutenzione delle strade							
Pienamente soddisfatto	8,8	8,9	3,8	9,6	18,2	23,6	18,9
Parzialmente soddisfatto	43,6	50,3	28,6	47,3	51,1	59,1	54,1
Insoddisfatto	47,6	40,8	67,6	43,1	30,7	17,3	27,0
Parchi e giardini pubblici							
Pienamente soddisfatto	22,0	18,6	7,4	19,1	26,5	26,4	24,8
Parzialmente soddisfatto	54,1	53,5	42,2	53,1	45,8	55,2	52,0
Insoddisfatto	23,9	27,9	50,4	27,8	27,7	18,4	23,2

Fonte: indagine Rur, 2008

Fig. 2 - Gli insoddisfatti della sostenibilità ambientale a Milano, Roma e Napoli (val. %)



Fonte: indagine Rur, 2008

I giudizi cambiano drasticamente per quanto concerne il livello di soddisfazione per i servizi e le dotazioni urbane connesse ai temi della mobilità. In questo caso, gli scontenti si avvicinano al 50% degli intervistati, superandolo ampiamente nei contesti urbani maggiormente dimensionati. Gli abitanti delle grandi città denunciano l'annoso problema dei parcheggi (il 74,1% dei romani si dice insoddisfatto, così come il 78,3% dei napoletani) e dell'inefficienza del trasporto pubblico. Nei piccoli comuni la viabilità è ovviamente migliore, ma un quarto degli intervistati denuncia comunque problemi, e quasi la metà è preoccupata per l'assenza di parcheggi. Anche il giudizio sulla viabilità nel suo complesso è impietoso nelle grandi città, mentre a livello di sistemi di trasporto collettivo le cose vanno leggermente meglio, in particolare per la città di Milano dove la quota degli insoddisfatti è inferiore al 30% (tab. 4).

Tab. 4 - Grado di soddisfazione per gli aspetti relativi alla mobilità nella propria città (val. %)

	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
Viabilità							
Pienamente soddisfatto	4,6	3,2	3,2	6,2	14,2	15,7	13,1
Parzialmente soddisfatto	40,3	40,2	32,1	42,3	54,0	59,0	53,7
Insoddisfatto	55,1	56,6	64,7	51,5	31,8	25,3	33,2
Disponibilità di parcheggi							
Pienamente soddisfatto	2,3	2,1	2,7	4,6	10,6	11,0	9,6
Parzialmente soddisfatto	23,6	32,0	19,0	28,5	37,6	46,7	40,3
Insoddisfatto	74,1	65,9	78,3	66,9	51,8	42,3	50,1
Trasporti pubblici							
Pienamente soddisfatto	9,7	24,6	5,4	14,7	23,8	25,0	22,3
Parzialmente soddisfatto	45,6	46,9	50,4	48,5	54,5	51,6	51,8
Insoddisfatto	44,7	28,5	44,2	36,8	21,7	23,4	25,9

Fonte: indagine Rur, 2008

Volendo stilare una graduatoria complessiva delle maggiori carenze rilevate dai cittadini in tema di vivibilità e di servizi urbani, il quadro che emerge vede chiaramente delinearci il tema della mobilità e dei trasporti come quello che genera maggiore insoddisfazione (3 fra i primi cinque servizi valutati come carenti), poi l'igiene urbana, la pulizia e la manutenzione delle strade, quindi i servizi assistenziali. Ben il 50,1% di chi vive in ambito urbano si dichiara insoddisfatto dei parcheggi, mentre il 23,2% della dotazione di parchi e giardini pubblici e il 17,3% di biblioteche e centri culturali (fig. 3).

Fig. 3 - Cittadini insoddisfatti per la dotazione di strutture, la qualità urbana e dei servizi (val. %)



Fonte: indagine Rur, 2008

Pendolari a quattro ruote

L'utilizzo dell'automobile è largamente prevalente in ogni tipo di contesto urbano e, in misura superiore alla media, nelle città di media e piccola dimensione dove, evidentemente, non sempre esiste l'alternativa di un sistema di trasporto pubblico. Napoli è la città dove è maggiore il ricorso all'auto privata (44,6%), Roma quella con un più largo utilizzo di motocicli (18%), mentre Milano fa registrare complessivamente il maggior utilizzo dei mezzi pubblici. Gli utenti di autobus, metropolitana e treno sul totale di coloro che effettuano spostamenti abituali sono pari al 56,4% a Milano, al 31% a Roma e al 29,7% a Napoli (tab. 5).

Tab. 5 - Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro, università, scuola in giorno feriale (val. %)

Mezzo	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- A piedi/in bici	20,2	21,0	25,3	25,5	26,8	30,8	28,5
- Con auto	43,1	39,7	44,6	51,5	57,6	53,1	54,0
- Con motociclo, moto	18,0	10,2	13,0	15,3	7,9	9,2	10,2
- Autobus	16,8	32,7	20,1	17,1	13,7	10,7	13,0
- Metropolitana	12,0	23,3	8,0	8,4	0,3	0,3	2,2
- Treno	2,2	0,4	1,7	1,3	3,0	3,3	2,7

N.B. Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: indagine Rur, 2008

Negli ultimi anni si è registrato un incremento non solo della mobilità pendolare propriamente intesa, ma anche degli spostamenti in genere, compresi quelli non motivati da ragioni di studio o di lavoro. Si tratta della cosiddetta "mobilità erratica", che presenta un ricorso ai mezzi di trasporto molto diverso rispetto alla fenomenologia precedente. Infatti, in questo caso il 40,2% degli intervistati si muove a piedi, il 30,6% utilizza l'auto privata e il 16,2% si avvale dell'offerta di trasporto pubblico. L'11% sceglie invece la bicicletta, un mezzo di trasporto utilizzato soprattutto nelle medie e piccole città. L'uso dell'auto si riduce drasticamente in tutte le città, soprattutto in quelle di grande dimensione. Al riguardo spicca il caso di Milano, dove sono solamente il 14,9% i cittadini che, spostandosi in un giorno feriale per motivi diversi da quelli di lavoro e studio, scelgono l'auto (tab. 6).

Tab. 6 - Mezzo di trasporto utilizzato nei giorni feriali per motivi diversi da lavoro e studio (val. %)

Mezzo	Roma	Milano	Napoli	Grandi Città	Medie città	Piccole città	Totale
- A piedi	41,8	24,5	34,3	33,3	41,5	42,9	40,2
- In bicicletta	2,5	2,9		5,1	10,7	13,7	11,0
- Con auto	24,0	14,9	23,5	26,4	26,6	34,6	30,6
- Con motociclo/moto	3,7	1,0	5,3	1,7	3,4	1,4	2,0
- Autobus	22,6	40,8	32,6	28,4	17,8	6,9	14,8
- Metropolitana	4,8	15,9	3,6	4,5		0,5	1,3
- Treno	0,6		0,7	0,6			0,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Contro il traffico più autobus e piste ciclabili

Il 46,6% degli intervistati ritiene che il traffico stradale nella propria città sia soggetto, sempre e comunque, a fenomeni di congestionamento. Nelle grandi città la percentuale raggiunge il 62,2%, con una punta a Milano dell'80,1%. Ne discende la percezione diffusa di un forte inquinamento dell'aria (48%), con punte dell'87,4% a Milano. La soluzione connessa all'utilizzo delle due ruote comporta comunque dei

problemi riflessi, in particolare relativamente all'incolumità di chi sceglie questa modalità di trasporto: il 60,5% degli intervistati ritiene infatti che sia molto elevato il rischio di incidentalità per motociclisti e scooteristi. L'opzione del trasporto pubblico, naturale risposta ai problemi di congestionamento da traffico privato, è in realtà scarsamente praticabile là dove si registra un 40% circa di cittadini che dichiara di non potervi ricorrere in quanto non conciliabile con i propri itinerari e in generale con le proprie esigenze di spostamento. Problemi di sicurezza emergono invece per chi si sposta nelle ore notturne: il 53,4% dei cittadini (che salgono al 66,9% nelle grandi città) ritiene che in tali orari circolino persone che guidano in modo molto pericoloso. In merito alla disponibilità di taxi in città, la percentuale di coloro che ritiene che non si trovino facilmente è di circa il 20% (tab. 7).

Tab. 7 - Problemi relativi ai trasporti e alla mobilità ritenuti più rilevanti nella propria città (% di intervistati in accordo con le affermazioni)

Affermazioni	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie Città	Piccole città	Totale
- C'è un forte rischio di incidenti per i veicoli a 2 ruote	69,6	78,0	82,8	70,0	63,1	54,4	60,5
- Di notte circolano persone che guidano in modo pericoloso	65,5	70,6	82,6	66,9	55,7	45,7	53,4
- Si percepisce un forte inquinamento a causa del traffico	68,0	87,4	67,4	65,1	47,6	40,2	48,0
- Congestione del traffico stradale sempre e comunque	67,6	80,1	72,9	62,2	41,0	42,6	46,6
- Il trasporto pubblico non è utilizzabile per miei itinerari	41,2	43,3	42,4	38,5	34,7	44,6	40,4
- Non si trovano con facilità taxi	27,7	32,1	26,4	24,7	20,4	21,4	21,9

Fonte: indagine Rur, 2008

Se questo è lo scenario di riferimento, non stupisce che al primo posto tra le richieste dei cittadini si collochi il potenziamento dei servizi di trasporto collettivo (29,5%, con punte del 44,7% a Roma) al quale occorre aggiungere la richiesta di nuove corsie preferenziali (12,5%, con un punta del 20,4% nel comune di Napoli). Al secondo posto tra le diverse opzioni possibili viene indicata la realizzazione di piste ciclabili o in genere di misure atte ad incrementare l'uso della bicicletta. Da notare che questa scelta contraddistingue soprattutto gli abitanti delle città di media e piccola dimensione (25% circa), mentre nei grandi centri la fiducia in questo tipo di misure si attesta una decina di punti percentuali più in basso (tab. 8).

Tab. 8 - Provvedimenti ritenuti più importanti per migliorare lo stato della mobilità nella città di residenza dell'intervistato (val. %)

Provvedimento	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie Città	Piccole città	Totale
- Più autobus e un servizio più frequente	44,7	31,9	24,9	37,7	26,0	27,6	29,5
- Piste ciclabili	11,5	12,0	12,0	15,2	23,6	25,3	22,5
- Aumento delle rotatorie	13,1	12,4	18,4	12,5	16,9	12,4	13,7
- Corsie protette per autobus e filobus	14,1	18,0	20,4	14,0	12,7	11,7	12,5
- Costruzione di parcheggi multipiano	6,2	12,7	10,5	9,3	12,1	12,4	11,6
- Drastica limitazione alla circolazione delle auto private	10,4	13,0	13,8	11,3	8,7	10,6	10,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Paure diffuse reali e percepite

Le opinioni sull'andamento dei reati nella propria città segnalano una notevole preoccupazione da parte dei cittadini. Quasi la metà del campione intervistato ritiene che i reati siano aumentati nel corso dell'ultimo anno. In particolare, tra gli abitanti delle città di grande dimensione la percentuale di opinioni in tal senso cresce fino al 56,8%, raggiungendo il 69% a Napoli, il 68,4% a Roma e il 66% a Milano (tab. 9).

Tab. 9 - Percezione relativa all'andamento dei reati della città nell'ultimo anno per città (val. %)

I reati sono:	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Diminuiti	3,2	3,4	2,9	5,1	3,7	5,5	4,9
- Rimasti stabili	28,4	30,6	28,1	38,1	47,8	53,2	48,2
- Aumentati	68,4	66,0	69,0	56,8	48,5	41,3	46,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Il confronto fra l'incremento dei reati nella città e nel territorio di più diretto controllo personale, cioè il quartiere ove si abita, fa emergere una costante divaricazione di circa 10 punti percentuali in tutte le tipologie di città. Nell'ambito più ristretto, quindi, il sentimento di insicurezza si attenua, in quanto diviene più controllabile (fig. 4).

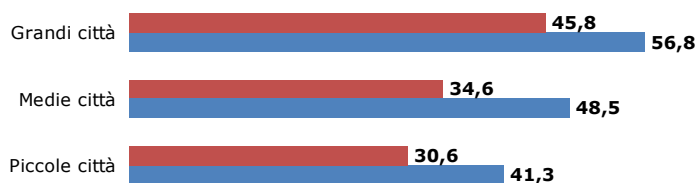
Coloro che si sentono "sempre insicuri" sono una quota decisamente minoritaria: il 12,7% se si guarda all'intero campione, il 10,7% con riferimento ai piccoli centri. Solo Milano e Napoli superano, sia pur di poco, il 20% di "insicuri sempre e comunque". In generale, nelle nostre città i cittadini si muovono con tranquillità evitando alcune zone e cercando di essere prudenti (46,6%). Addirittura una quota non secondaria del 22,6% di intervistati (che si riduce però nelle grandi città) non sente di dover mettere in atto alcuna misura preventiva (tab. 10).

Fig. 4 - La percezione d'insicurezza è minore nell'ambito territoriale conosciuto (% di intervistati che ritiene i reati aumentati nella propria città e nel proprio quartiere)

A) Mega città



B) Tipologie



C) Italia



■ Quartiere di residenza

■ Città di residenza

Fonte: indagine Rur, 2008

Tab. 10 - Percezione di sicurezza nell'ambiente urbano, quando si è da soli (val. %)

Le si sente sicuro da solo in città?	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Sì, sempre in qualunque ora e in qualsiasi zona	19,2	15,6	8,7	15,8	24,1	25,6	22,9
- Sì, ma non frequento certe zone e sono prudente	41,9	46,4	39,7	45,8	45,7	47,5	46,6
- No, ma solo in alcune zone e di notte	22,7	16,4	30,2	25,1	15,7	16,2	18,1
- No, mi sento sempre insicuro	16,2	21,6	21,4	13,3	14,5	10,7	12,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

L'esposizione crescente ai reati predatori

Negli ultimi tre anni quasi un terzo dei cittadini italiani ha subito uno scippo o un borseggio (la percentuale sale al 43,8% nelle grandi città e al 56,2% tra i napoletani). Il 31,9% dei cittadini ha subito un furto in casa (e nel 6,9% dei casi era presente al momento del furto). Con una casistica del 38,4% Roma si colloca ai vertici delle grandi città. Coloro che hanno subito furti di auto, motocicli o biciclette si attestano intorno al 15%. Molto meno diffusi sono i reati più gravi, in grado di costituire di per sé una vera e propria minaccia fisica per coloro che ne risultano vittime (rapine a mano armata 4,9%, aggressioni 4,5%) (tab. 11).

Tab. 11 - Reati subiti negli ultimi tre anni (val. %)

Reato	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Borseggi, scippi	35,8	47,3	56,2	43,8	31,0	24,0	31,1
- Furto in casa (assente)	26,9	11,0	23,2	21,4	25,6	26,5	25,0
- Furti di oggetti nell'auto o di parti dell'auto	20,2	19,5	11,0	17,9	21,0	17,3	18,8
- Furto bicicletta	7,0	5,6	4,5	8,3	16,1	19,6	15,7
- Furto auto/motociclo	17,5	16,6	16,8	16,3	18,1	11,1	14,8
- Atti di vandalismo	13,4	11,3	4,9	10,3	14,3	9,0	11,2
- Altri furti	4,5	9,7	4,4	6,0	9,3	8,7	8,3
- Furto in casa (presente)	11,5	4,0	1,6	5,7	4,8	9,4	6,9
- Minacce	2,4	6,0	1,1	3,4	6,3	6,3	5,6
- Rapine a mano armata	5,9	2,5	3,8	4,9	5,5	4,3	4,9
- Aggressioni	2,5	5,1	2,6	5,0	4,7	4,0	4,5
- Estorsioni	0,6	2,2	0,5	1,4	1,7	2,1	1,8

N.B. Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: indagine Rur, 2008

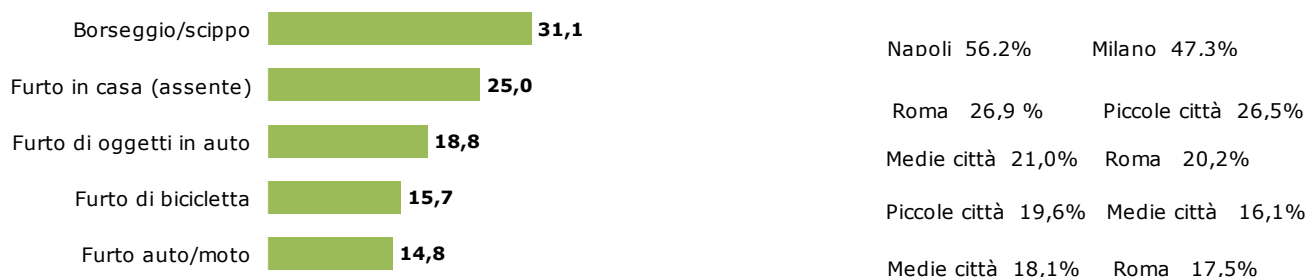
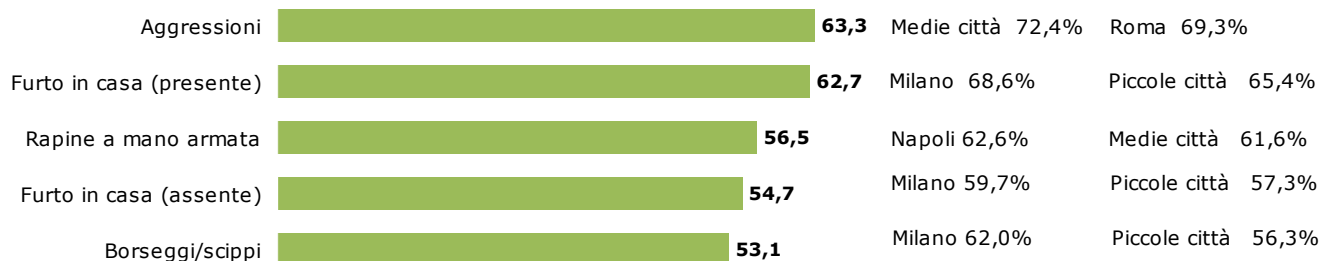
Tra i reati più temuti dai cittadini si collocano ai primi posti le aggressioni e le rapine (piuttosto rare, ma oggetto di elevata preoccupazione). Un allarme solo di poco inferiore viene generato da fenomenologie molto più diffuse, come i furti in casa (specie alla presenza del proprietario o dei suoi familiari) e gli scippi e borseggi (probabilmente in relazione a possibili lesioni connesse all'atto del furto). Poche le differenze tra le tre grandi città messe sotto osservazione: il furto in casa è più temuto dai romani e dai milanesi, mentre nel capoluogo campano l'allarme si concentra sulle rapine a mano armata (tab. 12).

Tab. 12 - Reati che fanno più paura (val. %)

Reato	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Aggressioni	69,3	63,6	57,8	59,5	72,4	59,7	63,3
- Furto in casa (presente)	70,2	68,6	48,2	61,9	58,9	65,4	62,7
- Rapine a mano armata	53,2	56,5	62,6	50,7	61,6	56,1	56,5
- Furto in casa (assente)	56,1	59,7	30,4	47,7	55,6	57,3	54,7
- Borseggi, scippi	46,3	62,0	48,8	49,9	50,2	56,3	53,1
- Minacce	42,5	39,9	39,1	37,4	44,4	41,7	41,5
- Furto auto/motociclo	37,3	39,7	23,6	28,3	36,0	39,7	36,1
- Estorsioni	31,1	41,5	23,6	27,4	33,1	34,6	32,5
- Atti di vandalismo	33,4	41,6	23,5	29,2	35,4	31,9	32,3
- Furto di oggetti nell'auto o di parti dell'auto	30,7	35,9	18,7	21,8	29,4	34,2	30,0

N.B. Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: indagine Rur, 2008

Fig. 5 - I primi cinque reati subiti e più temuti (val. %)**A) Reati subiti negli ultimi 3 anni****B) Reati più temuti**

Fonte: indagine Rur, 2008

Convogliare risorse su sicurezza e igiene urbana

La priorità di intervento maggiormente segnalata dai cittadini è la sicurezza, a cui attribuiscono grande rilievo soprattutto gli intervistati residenti nelle grandi città. È Napoli la città in cui è più alta la quota di intervistati (79,9%) che vorrebbe una città più sicura, ma valori elevati si registrano anche a Milano (70,0%), a Roma (64,2%), e finanche nei piccoli centri (53,4%). Altro tema emergente è quello della pulizia della città: il 31,4% degli intervistati è favorevole ad impiegare maggiori risorse in questo settore, ma tale quota raggiunge il 44,4% a Napoli e il 35% a Milano. L'esigenza di un miglioramento della qualità e dell'efficienza del trasporto pubblico è particolarmente sentita a Roma (25,5%) ed in generale nelle grandi città (22%). I centri di media dimensione sono quelli dove si registra la maggiore soddisfazione per il trasporto locale: solo il 12,7% dei cittadini ritiene che vadano convogliate maggiori risorse in questo settore (tab. 13).

Tab. 13 - Tipi di intervento sui quali si dovrebbero impegnare più risorse pubbliche (val. %)

	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Per una città più sicura	64,2	70,0	79,9	65,1	55,1	53,4	56,6
- Per una città più pulita	33,2	35,0	44,4	37,4	25,6	32,0	31,4
- Per un trasporto pubblico più efficiente	25,5	18,2	8,0	22,0	12,7	18,0	17,4
- Più spazi di socialità	8,3	8,4	11,5	9,4	16,1	17,7	15,3
- Per più offerta culturale	5,6	6,6	8,9	9,2	14,8	17,3	14,7
- Per più spazi verdi	9,1	14,9	7,8	10,3	14,4	14,7	13,7
- Per centri di ricerca e formazione	13,4	6,2	16,0	10,7	11,8	10,2	10,8
- Per più asili nido	6,2	3,7	3,0	5,6	8,6	4,0	5,6
- Per reti telematiche più veloci	3,0	1,7	2,2	2,6	3,7	2,7	3,0

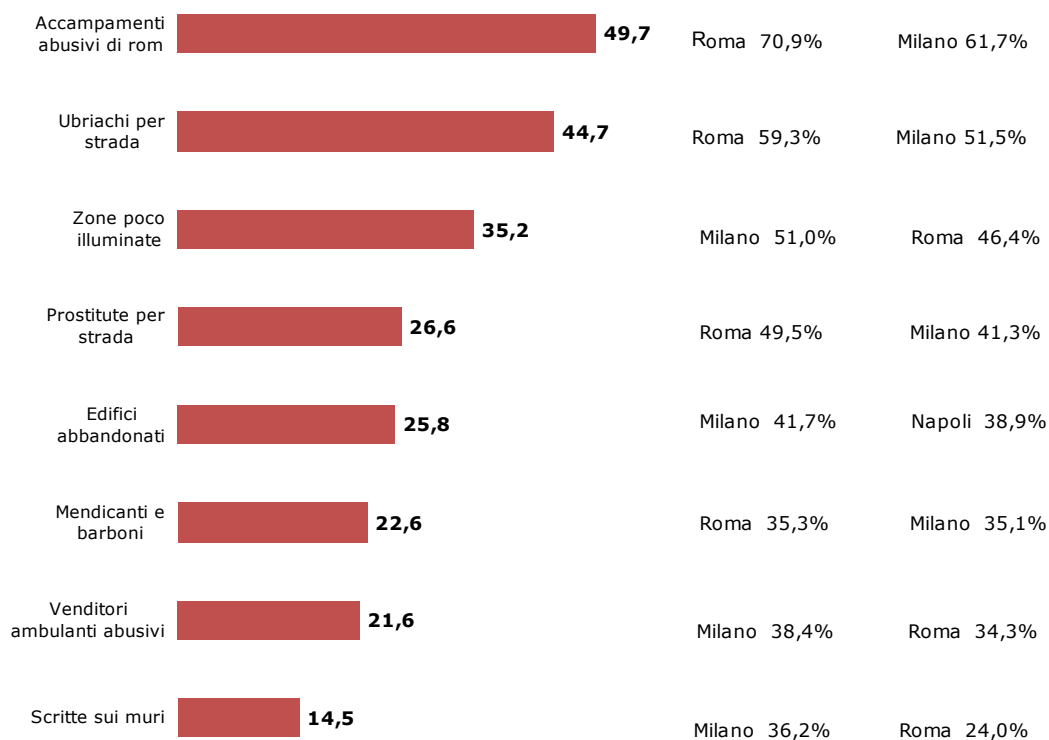
Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: indagine Rur, 2008

Le diverse forme di degrado sociale

Per quanto concerne la presenza in città di individui o gruppi di individui ritenuti in qualche modo pericolosi o semplicemente non graditi, è possibile costruire una sorta di "rating degli indesiderabili" che vede al primo posto gli accampamenti abusivi di Rom, poi gli ubriachi per strada. Seguono, con riferimento al disagio e al fastidio arrecato, coloro che esercitano la prostituzione in strada, i mendicanti e i barboni, i commercianti abusivi. Roma è, tra le grandi città, quella che dimostra la maggiore "reattività" nei confronti di queste presenze non gradite, in particolare con riferimento ai Rom, agli ubriachi e alle prostitute (fig. 7).

Fig. 7 - Cittadini che ritengono pericolosi particolari soggetti o particolari condizioni di degrado urbano (val. %)



Fonte: indagine Rur, 2008

Sull'immigrazione un paese diviso in due

Su un tema delicato come quello dell'immigrazione extracomunitaria, nel campione intervistato prevale, sia pur di poco, un sentimento di accettazione: il 38,1% ritiene che il fenomeno costituisca una "realtà di fatto" da affrontare sperimentando nuovi modelli di convivenza. Il 21,4% considera positivamente il fenomeno dal punto di vista di un incremento della forza lavoro in un paese con forti segnali di senilizzazione. Sull'altro fronte, si rileva un 10,8% di intervistati che considera gli extracomunitari come una minaccia in quanto portatori di fedi, valori e tradizioni incompatibili con la nostra cultura. C'è poi una robusta quota del 29,7% che considera gli immigrati extracomunitari un problema di ordine pubblico perché responsabili dell'aumento della criminalità. Nelle tre grandi città considerate emergono alcune differenze di opinione: a Napoli prevale un orientamento volto a considerare gli immigrati una minaccia o un problema di ordine pubblico (45,1% complessivamente). A Milano ci si concentra maggiormente sul loro apporto in quanto nuova forza lavoro. A Roma prevale l'orientamento volto a considerare l'immigrazione un terreno di sperimentazione di modelli di convivenza multietnici (tab. 14).

Tab. 14 - Significati attribuibili al fenomeno dell'immigrazione extracomunitaria (val. %)

Affermazione	Roma	Milano	Napoli	Grandi città	Medie città	Piccole città	Totale
- Gli immigrati sono utili al nostro territorio perché forniscono nuova forza lavoro che compensa l'invecchiamento della popolazione	17,2	21,6	12,4	19,7	16,1	25,3	21,4
- Gli immigrati rappresentano soprattutto un problema di ordine pubblico perché sono responsabili dell'aumento della criminalità	26,3	30,1	30,5	28,0	34,9	27,5	29,7
- Gli immigrati rappresentano una realtà di fatto che va affrontata sperimentando nuovi modelli di convivenza	46,3	38,5	42,5	41,9	32,9	39,4	38,1
- Gli immigrati costituiscono soprattutto una minaccia perché sono portatori di fedi, valori, e tradizioni incompatibili con la nostra cultura	10,2	9,8	14,6	10,4	16,1	7,8	10,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Sviluppo delle infrastrutture al Sud, salvaguardia nel Nord-Est

Il 58,1% dei cittadini ritiene che sia indispensabile realizzare nuove infrastrutture e costruire insediamenti per le crescenti esigenze dello sviluppo; il 41,9%, per contro, è convinto che sia più opportuno salvaguardare il territorio cercando di non realizzare nuovi interventi. L'opzione "infrastrutturale" polarizza l'interesse dei cittadini meridionali in misura decisamente più elevata rispetto alla media del campione (62,9%). Per contro, molto più orientati alla tutela e ad evitare nuovi carichi urbanistici sono gli abitanti del Nord Est e del Centro (tab. 15).

Tab. 15 - Opinioni sugli interventi di trasformazione del territorio, per area geografica di residenza dell'intervistato (val. %)

Opinione con cui si è maggiormente d'accordo	Area geografica di residenza				Totale
	Nord Ovest	Nord Est	Centro	Sud e Isole	
- E' indispensabile realizzare nuove infrastrutture e costruire insediamenti per le crescenti esigenze dello sviluppo	59,2	52,5	53,5	62,9	58,1
- E' bene salvaguardare il territorio cercando di non realizzare nuovi interventi	40,8	47,5	46,5	37,1	41,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Trai i cittadini si registra il livello maggiore di consensi in ordine alle attrezzature culturali (il 71,4% degli intervistati è favorevole alla realizzazione di un museo),

decisamente gradite dagli italiani in misura anche superiore alle infrastrutture per la sosta (quasi il 64% accetterebbe la realizzazione di un parcheggio multipiano). All'opposto, il livello del consenso è molto basso per tipologie più impattanti dal punto di vista ambientale: tra queste figurano i termovalorizzatori (la quota dei favorevoli scende al 45,1%). A sorpresa, un livello di ostilità anche maggiore si registra per gli insediamenti turistici (sgraditi al 59,3% degli italiani) e per le aree industriali e logistiche (in questo caso i contrari salgono al 60,2%). In posizione intermedia, alcune tipologie infrastrutturali che vedono i favorevoli sopravanzare i contrari per pochi punti percentuali: tra queste, dato forse sorprendente ma significativo, i centri commerciali (a favore solo il 54,6%), e con un simile livello di gradimento le diverse infrastrutture per la mobilità (treno, tram, metropolitana, tangenziali) (tab. 16).

I giudizi si differenziano a seconda del contesto di residenza degli intervistati: in linea generale sono i cittadini delle grandi città quelli più favorevoli all'intervento infrastrutturale, sia esso relativo alle reti di trasporto che alla trasformazione urbana (riconversione aree dismesse, centri commerciali). Nei piccoli centri, ossia nelle città "campioni" di qualità della vita, prevalgono i dubbi, le resistenze, la contrapposizione esplicita verso opere che possono innescare processi di cambiamento in grado di modificare assetti territoriali consolidati e di buona qualità.

Tab. 16 - Lei è favorevole o contrario alla realizzazione nella Sua città di una delle seguenti infrastrutture, di cui Le sia data garanzia di massima affidabilità negli impatti rispetto alla sicurezza e alla salute?

	Favorevoli	Massimo favorevoli	Massimo contrari
- Museo	71,4	Grandi città	Milano
- Parcheggio multipiano	63,9	Roma	Piccoli comuni
- Grandi costruzioni in aree dismesse	56,3	Grandi città	Piccoli comuni
- Linea ferroviaria alta velocità	56,2	Roma	Piccoli comuni
- Linea tranviaria	56,1	Grandi città	Piccoli comuni
- Centro commerciale	54,6	Grandi città	Milano
- Tangenziale/strada urbana di scorrimento	53,9	Grandi città	Piccoli comuni
- Linea di metropolitana	53,3	Roma	Piccoli comuni
- Termovalorizzatore per rifiuti	45,1	Napoli	Medie città
- Grandi insediamenti turistici	40,7	Napoli	Piccoli comuni
- Area industriale/centro merci	39,8	Grandi città	Medie città

Fonte: indagine Rur, 2008

Cosa rende difficile la realizzazione delle infrastrutture

Chiamati ad individuare i fattori che rendono difficile la realizzazione di nuove infrastrutture, gli intervistati collocano al primo posto la scarsa credibilità della classe politica nel far fronte agli impegni e nel governare processi complessi (32,3% delle risposte). Altri elementi che giocano un ruolo penalizzante vengono individuati nelle lungaggini burocratiche e nella penuria di risorse economiche (circa il 18% delle risposte). Da notare che l'ostilità e la capacità di interposizione degli abitanti delle zone interessate dalle opere viene segnalata solamente dal 13% degli intervistati (tab. 17).

Tab. 17 - Opinioni circa i fattori che rendono difficile in Italia la realizzazione delle infrastrutture per titolo di studio dell'intervistato

	Titolo di studio				Totale
	Nessuno/ Elementare	Licenza Media	Qualifica professionale/ Diploma	Laurea o Superiore	
- Perché i politici non sono credibili	27,8	29,9	33,5	35,9	32,3
- Per la mancanza di risorse economiche	20,1	21,3	16,9	15,7	18,2
- Per lungaggini burocratiche	19,5	16,9	18,4	16,8	18,0
- Per l'ostilità degli abitanti	10,5	12,7	14,3	12,1	13,0
- Per mancanza di rigore tecnico	16,7	13,4	11,3	11,3	12,5
- Per le caratteristiche del territorio italiano	5,4	5,8	5,6	8,2	6,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Le città che attraggono di più

Più del 40% degli intervistati dichiara di essere stato almeno una volta a Parigi, un dato che sale al 48,7% nella fascia di età tra 30 e 44 anni e addirittura al 67,9% tra le persone in possesso di un diploma di laurea. In seconda posizione Londra, visitata dal 30,4% del campione. In questo caso sono i più giovani (18-29 anni) quelli che conoscono meglio la città (38,8%). La capitale britannica, probabilmente anche a causa della barriera linguistica, non si colloca tra le mete preferite dei più anziani: solo il 17,8% vi ha soggiornato. Interessante mettere a confronto le due città che si collocano al terzo e quarto posto, e che complessivamente registrano un dato simile, Barcellona e Vienna, visitate almeno una volta rispettivamente dal 26% e dal 24,7% degli intervistati. Mentre nel caso del capoluogo catalano l'appeal è molto forte tra i più giovani, la capitale austriaca esercita il suo fascino maggiormente sulle classi di età superiore. Uscendo dal contesto europeo, è significativo il dato di New York, visitata solamente dal 9,1% degli italiani, ma in grado di attrarre il 19,2% dei laureati (tab. 18).

Tab. 18 - Città straniere visitate per classe di età dell'intervistato (val. %)

	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	Oltre 64 anni	
Parigi	39,5	48,7	42,7	31,7	41,3
Londra	38,8	36,7	29,2	17,8	30,4
Barcellona	33,0	30,3	26,5	14,7	26,0
Vienna	22,3	27,1	26,5	21,0	24,7
Madrid	18,9	19,8	19,2	13,8	18,1
Praga	15,5	18,6	14,6	10,8	15,1
New York	5,1	12,3	9,5	7,4	9,1

Fonte: indagine Rur, 2008

Tra le città italiane, la più attrattiva risulta essere la Capitale, che raccoglie il 33,9% delle preferenze. Seguono città d'arte come Firenze (18,2%) e Venezia (16,4%). Al quarto posto Milano (9,6%), seguita poi a debita distanza dalle altre principali città. L'età risulta un fattore particolarmente influente: i giovani scelgono Roma in misura

superiore alla media, mentre gli anziani sono tra coloro che avvertono maggiormente il fascino di Venezia (tab. 19).

Tab. 19 – Le città italiane maggiormente attrattive (val. %)

Città	Sesso		Età				Totale
	Maschio	Femmina	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	Oltre64 anni	
Roma	32,6	35,0	36,9	33,6	34,0	32,0	33,9
Firenze	18,2	18,2	17,3	21,2	17,2	16,3	18,2
Venezia	15,6	17,1	11,0	13,8	17,8	22,1	16,4
Milano	10,5	8,9	16,8	7,8	9,0	7,3	9,6
Napoli	2,5	4,2	4,7	2,7	3,4	3,3	3,4
Bologna	3,1	2,7	1,8	3,7	3,0	2,6	2,9
Genova	1,1	2,0	0,7	1,2	2,2	1,9	1,6
Siena	2,1	1,1	2,4	2,2	1,8	0,0	1,6
Palermo	1,6	1,3	0,9	1,9	1,0	1,9	1,5
Torino	1,0	2,0	2,1	1,7	1,3	1,3	1,5
Verona	0,9	0,9	0,5	1,1	0,8	1,1	0,9
Perugia	0,5	0,8	0,1	1,2	0,4	0,6	0,6
Bolzano	0,8	0,2	1,2	0,5	0,1	0,3	0,5
Padova	0,5	0,4	0,5	0,3	0,4	0,7	0,4
Parma	0,4	0,4		0,4	0,6	0,3	0,4
Spoletto	0,5	0,2	0,4	0,8		0,1	0,3
Cagliari	0,4	0,3		0,3	0,8		0,3
Lucca	0,3	0,3	0,2	0,0	0,6	0,3	0,3
Pisa	0,4	0,2	0,6	0,4	0,2	0,1	0,3
Rovigo	0,2	0,3		0,3	0,6		0,3
Altro (60 città)	6,8	3,5	1,9	4,9	4,8	7,8	5,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

In merito alle città straniere, Parigi, oltre ad essere la città più visitata, risulta anche la più attraente (28,2%), in particolare dalla componente più anziana del campione (40,5%). New York si colloca al secondo posto (17,6% di indicazioni), ma è di gran lunga la città più desiderata dai giovani (25,4%). Al terzo posto Londra (16,0%), seguita a notevole distanza dalle altre grandi capitali europee (Vienna, Barcellona, Praga, Madrid, Berlino). Spiccano nelle prime 20 indicazioni fornite dagli intervistati città come Sidney, Tokyo e Pechino, a testimonianza di riferimenti geografici che debordano ormai i tradizionali confini europei e occidentali in genere (tab. 20).

Nonostante i grandi nomi, l'interesse per l'architettura resta di nicchia

Solo il 19,4% degli italiani è stato in grado di citare il nome di un celebre architetto vivente. Sebbene oggi gli architetti contemporanei abbiano assunto una notorietà maggiore che nel passato, e in alcuni paesi vengano celebrati come star, per l'opinione pubblica italiana il mondo dell'architettura è ancora qualcosa di distante e appannaggio dei soli addetti ai lavori. L'architetto più noto agli intervistati risulta essere di gran lunga Renzo Piano, citato dal 74,3% di coloro che hanno risposto (cioè dal 14,4% del campione totale). In seconda posizione Massimiliano Fuksas, la cui notorietà anche mediatica è decisamente cresciuta negli ultimi anni, riconosciuto dal 9,5% dei rispondenti (e quindi dall'1,8% del campione complessivo). Percentuali

nettamente più basse per altri progettisti peraltro molto noti (Aulenti, Botta, Calatrava, Gregotti, ecc.) (tab. 21).

Tab. 20 – Le città del mondo maggiormente attrattive (val. %)

Città	Sesso		Età				Totale
	Maschio	Femmina	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	Oltre64 anni	
Parigi	23,1	33,0	17,2	25,3	30,0	40,5	28,2
New York	20,2	15,3	25,4	18,8	16,6	10,1	17,6
Londra	16,9	15,2	18,1	17,2	14,7	13,9	16,0
Vienna	5,9	7,1	4,7	6,3	6,0	9,5	6,5
Barcellona	6,1	5,1	8,6	6,4	4,6	2,7	5,6
Praga	3,7	4,1	1,7	4,4	5,6	2,7	3,9
Madrid	3,0	4,0	5,1	2,9	3,6	3,1	3,5
Berlino	1,9	1,5	1,8	0,9	2,4	1,8	1,7
Sidney	1,3	1,2	0,4	2,4	1,2	0,4	1,3
Los Angeles	0,9	1,5	2,2	1,4	0,7	0,6	1,2
Tokyo	1,4	0,8	1,1	1,7	0,7	0,6	1,1
Amsterdam	1,3	0,8	3,9	0,1	1,0	0,1	1,1
Mosca	0,7	1,1	1,2	1,1	1,0	0,1	0,9
Copenaghen	1,1	0,4	0,3	0,6	0,9	1,1	0,8
San Francisco	0,9	0,8	0,1	1,1	0,7	1,3	0,8
Pechino	0,8	0,3	1,0	0,1	1,0	0,2	0,6
Il Cairo	0,5	0,5	0,0	0,9	0,4	0,4	0,5
Stoccolma	0,3	0,5		0,3	1,1	0,0	0,4
Miami	0,4	0,4	0,9	0,4	0,3	0,1	0,4
San Pietroburgo	0,4	0,5		0,5	0,6	0,6	0,4
Altre (75 città)	9,2	5,9	6,3	7,2	6,9	10,2	7,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Rur, 2008

Tab. 21 - Livello di notorietà degli architetti contemporanei (val. %)

Architetto	% di citazioni tra coloro che ricordavano il nome di un architetto
Renzo Piano	74,3
Massimiliano Fuksas	9,5
Gae Aulenti	2,8
Mario Botta	1,7
Santiago Calatrava	1,1

Fonte: indagine Rur, 2008