

Sabato 23.9.2007

di Alessandro Mondo

CONTROLLO ELETTRONICO

Il piano bike sharing: 120 parcheggi sparsi in città e oltre mille velocipedi

Torino come Parigi, Lione, Vienna e Barcellona. O più modestamente come Parma, dove il «bike sharing», il servizio delle bici a noleggio, è attivo dal 2006. Ora tocca a noi, in sintonia con la capitale francese folgorata dalla due ruote: «I parigini conquistati dalla rivoluzione della bicicletta», titolava a fine estate Le Figaro. E a Torino? Ci sono i soldi, 2 milioni di euro promessi dalla Regione, e c'è il progetto di massima. «Notizie positive, che nel 2008 si tradurranno in un servizio pensato per rispondere alle esigenze di residenti, pendolari e turisti», spiega l'assessore Domenico Mangone (Ambiente). Il sistema ruoterà su 120 stazioni, cioè punti di distribuzione automatica, segnalate e collocate a circa 300 metri l'una dall'altra nei luoghi «a forte attrazione di pubblico». Ciascuna ospiterà 8-12 colonnine di sgancio-aggancio per un totale di 1.200 bici dotate di un mini-computer (a Parma si trova sotto il manubrio) collegato ad un «sistema remoto». «Pensiamo ad un servizio che funzioni dal mattino fino a tarda sera, utilizzabile con un abbonamento semigratuito», aggiunge Mangone. Dagli uffici ipotizzano una cifra di 10 euro l'anno per dotare l'abbonato di una «card» che, passata davanti ad un lettore magnetico, gli permetterà di prendere e depositare la bici. «Si pagherà in rapporto al tempo di utilizzo», precisa l'assessore. Per incentivare al massimo il servizio i primi 30 minuti di pedalata saranno gratis. Un furgoncino farà la spola tra le stazioni per curare la manutenzione delle biciclette, sostituire quelle rubate o vandalizzate, rifornire le rastrelliere. «Bici dotate di cambio, pesanti ma non troppo, dipinte con i colori della Città e molto visibili - spiega Gabriella Bianciardi, dirigente del Settore Ambiente -. Con la pubblicità sui mezzi finanzieremo la gestione». La premessa, già contenuta nel Rapporto 2003 del Comitato Giorgio Rota curato da Luca Davico, Politecnico di Torino, è che la due ruote non inquina, fa bene alla salute e al portafoglio, occupa poco spazio e per i percorsi urbani fino a 6 chilometri di distanza batte in velocità l'auto. Oltretutto, è tagliata su Torino: il Comune ha calcolato che in un raggio di 5 chilometri da in piazza Castello è compreso il 70% del territorio urbano. Parola d'ordine: «Pedalare».



rivista on line

<http://www.lsmetropolis.org>

Torino 1995-2006: trasformazioni urbane o grande "sacco"?

Torino a partire dai primi decenni del Novecento diviene capitale della grande industria sulla base di una formidabile concentrazione di saperi scientifici, di esperienze tecnologiche, di disponibilità di capitali, di un forte ruolo dell'amministrazione pubblica. Il Comune mette sotto il controllo pubblico la nascente industria idroelettrica, municipalizza i trasporti, realizza l'acquedotto, l'illuminazione e si impegna nel settore dell'istruzione, dell'assistenza e delle case popolari.

A distanza di circa un secolo l'amministrazione del sindaco Sergio Chiamparino, nel silenzio della stampa, nella latitanza degli intellettuali, sta rischiando di disperdere questo patrimonio di opere pubbliche, ma anche di impegno sociale, civile, etico. Il processo di privatizzazione dei servizi e di trasformazione urbanistica in corso si sta configurando come il più grande "sacco" della città mai avvenuto, dai tempi di Mussolini ad oggi[1].

Come è potuto succedere tutto questo nella città di Antonio Gramsci, di Piero Gobetti, di Cesare Pavese, di Italo Calvino, di Norberto Bobbio, di Galante Garrone...?

Vorrei lasciare ad altri la spiegazione politica di questi avvenimenti, anche se qualche idea l'avrei e rimanda alla gestione del conflitto sociale degli anni Ottanta, quando la direzione del PCI e della FIAT si accordarono per chiudere la lotta dei 35 giorni e avviare i piani di ristrutturazione della grande fabbrica... Cercherò invece di stare sul terreno che mi compete: cioè quello della storia dell'architettura e del territorio.



La "crisi" della FIAT innesca processi di trasformazione sociale e urbana non da poco. In meno di venti anni la fabbrica riduce i suoi dipendenti, concentrati nei grandi stabilimenti urbani, a circa un decimo: da oltre 150.000 a meno di 15.000 lavoratori. Negli ultimi trent'anni, la città perde circa 300.000 abitanti, la popolazione di tre città come Alessandria, in parte ricollocata nella grande cintura esterna[2]. A metà anni Novanta, circa 3 milioni di metri quadri di aree industriali risultano in abbandono, migliaia di piccole imprese dell'indotto e di attività commerciali cittadine chiudono, il disagio sociale si manifesta anche nelle centinaia di suicidi di persone espulse dal processo produttivo[3].

Di fronte ad uno scenario come questo, la scelta dell'amministrazione di Valentino Castellani (centro sinistra) è quella di accettare i processi di deindustrializzazione e di cercare di accelerare la svolta verso la terziarizzazione della città. Strumento principale è la redazione di un nuovo Piano regolatore (il vigente era stato approvato nel 1959) affidato allo studio dei noti architetti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi.

Nel 1995 il nuovo piano regolatore è approvato ed operante. Elemento fondamentale del piano è la riscoperta di un vecchio tema, già presente nel dibattito degli anni Cinquanta: il potenziamento del collegamento nord - sud della città attraverso la creazione di un asse stradale principale. La cosiddetta "Spina" viene realizzata con la copertura della ferrovia e consente di collegare una serie di aree industriali dismesse, chiamate appunto "Spine: 1, 2, 3, 4".

L'aspetto di fondo del piano si concretizza però in un altro numero: 0,7. Si tratta della percentuale di superficie coperta per residenza, autorizzata per ciascun metro quadro di terreno di proprietà. E' un indice molto alto che, unito alle scarse aree destinate a servizi e verde e alla debole iniziativa pubblica in questi settori, permette la realizzazione di straordinarie cubature residenziali su quelle che un tempo erano le aree industriali.



Nonostante questo incredibile regalo ai proprietari delle aree, il processo di trasformazione parte lentamente: gli stessi costruttori hanno qualche dubbio sulla redditività di questi interventi, in una città in forte crisi. Ci penserà la nuova amministrazione di Chiamparino e la candidatura vincente a sede dei giochi olimpici invernali del 2006 ad avviare con forza il processo.

Mentre la città viene sconvolta dai cantieri olimpici, interi settori urbani sono rasi al suolo senza alcuna attenzione per gli aspetti della conservazione o della trasformazione sostenibile delle testimonianze del passato industriale: Materferro, Nebiolo, Westinghouse, Teksid, Officine Ferroviarie, Grandi acciaierie, Michelin, Savigliano, Officine Grandi Motori, Venchi Unica, sono praticamente cancellate. Nonostante alcune voci di dissenso, Soprintendenza e Città autorizzano la distruzione proponendo alcuni interventi di vincolo, lontani da una moderna concezione della tutela, limitati ad alcune emergenze, isolate dal loro contesto: si conserva qui una ciminiera, lì una torre di raffreddamento, là una facciata o due campate di strutture, con il risultato che testimonianze storiche del lavoro e della tecnica sopravvivono come resti archeologici quasi incomprensibili, in tessuti urbani totalmente nuovi, privi di ogni qualità urbanistica e architettonica. Il caso più paradossale è la sopravvivenza di una ciminiera, trasformata in una specie di minareto nella nuova Chiesa del Sacro Volto dell'architetto Mario Botta in Spina 3!

Le nuove costruzioni delle Spine, prevalentemente destinate alla residenza, si presentano come nuove parti della città, totalmente indifferenti al territorio circostante, con forme, materiali e caratteri costruttivi ripetitivi e di scarsa qualità. Su Spina 1 le case hanno profonde logge che impediscono alla luce di entrare negli alloggi, a Spina 2 i volumi



sono totalmente fuori scala e gli ambiti urbani ricreati assolutamente banali. A Spina 3 immense torri e blocchi ripropongono l'idea del quartiere dormitorio, privo di qualsiasi servizio sociale, che non sia l'immane grande centro commerciale.

Pochi sono gli interventi pubblici per verde, scuole, asili, centri sociali. Il progetto più rilevante, il nuovo parco sulle sponde della Dora, con la demolizione della copertura in cemento, è rimandato, così come il completamento del progetto "Torino città d'acque", la costruzione della nuova biblioteca e auditorium, il recupero delle OGR, la ricostruzione degli isolati di via Artom, dopo le spettacolari demolizioni di alcuni fabbricati fatiscenti.

Nel frattempo fondi pubblici sono impegnati per la realizzazione delle opere e delle infrastrutture olimpiche. La parola d'ordine sbandierata è: applicare le esperienze positive come quella di Barcellona, come volano dello sviluppo urbano e sociale della città. I risultati sono molto lontani dalla aspettative: la Città non coglie la possibilità di recuperare e valorizzare alcuni grandi contenitori superstiti di passate celebrazioni, come gli impianti di Italia '61: il palazzo del Lavoro di Nervi continua a restare inutilizzato, il Palavela viene trasformato con l'impropria introduzione sotto le sue volte del palazzetto di Gae Aulenti, i padiglioni espositivi delle Regioni sono ristrutturati senza rispetto per le loro qualità architettoniche e poi tornano alla gestione privata che impedisce l'accesso del pubblico ad una splendida porzione di verde sulla riva del Po. Torino Esposizioni continua ad essere sotto utilizzata, nonostante le proposte di farne un polo museale.



Mentre il deficit del Comitato olimpico viene ripianato dal bilancio pubblico (con conseguenti tagli alle spese sociali), alla città rimane un'eredità di opere di difficile gestione: il villaggio olimpico e i mercati coperti di via Giordano Bruno, il Palavela, il Palaisozaki, l'Oval risultano, come prevedibile, strutture di difficile utilizzo, con costi di gestione esorbitanti. Sorte analoga tocca alle opere olimpiche realizzate nelle vallate alpine che, oltre a non avere prodotto ricadute durature sulle economie locali, hanno forti impatti ambientali e restano sostanzialmente inutilizzate. Tra i pochi aspetti positivi: il riutilizzo di alcuni dei villaggi atleti per residenze universitarie delle quali la città ha carenze storiche gravissime.



Se è vero che è migliorato l'aspetto di alcune aree centrali con la riqualificazione e la pedonalizzazione di spazi pubblici, è pur vero che questo è stato condotto a scapito delle aree della periferia e soprattutto senza affrontare il problema del potenziamento del trasporto pubblico. È continuata una politica di incentivazione della mobilità privata, con la costruzione di parcheggi in centro, tra cui

quello, contestatissimo per i pessimi risultati architettonici, di piazzale Valdo Fusi. La costruzione della metropolitana, finalmente avviata in occasione delle olimpiadi, dopo un dibattito durato un secolo, è un'altra occasione colta soltanto in parte: risulta priva di adeguate stazioni di interscambio modale e non è compatibile con l'esistente rete dei trasporti su ferro, per cui il tratto verso Lingotto viene costruito sotto terra, quando si sarebbero potute utilizzare le esistenti aste ferroviarie di superficie. I collegamenti con l'aeroporto continuano ad essere insufficienti, nonostante l'esistenza di un'apposita tratta su ferro risalente ai mondiali di calcio, mai collegata alle stazioni principali. La tangenziale risulta ormai intasata e si parla di costruire la quarta corsia, con ulteriore spreco delle poche aree agricole ancora superstiti.

Il risultato, oltre alla continua congestione del traffico, in una città dotata di ampi corsi di scorrimento, è l'ormai cronico sfioramento dei parametri di qualità dell'aria, rispetto alle normative consentite.



FALLITA LA PROTESTA DI MASSA CRITICA

Vogliono salire in bici ma il treno non si ferma

«Il treno non effettuerà la fermata a causa di biciclette non autorizzate». Ieri pomeriggio i passeggeri della metropolitana in transito da Porta Susa hanno ascoltato i concitati messaggi che si rincorrevano dagli altoparlanti della stazione: un gruppo di ciclisti della Massa Critica, dopo l'acquisto di regolare biglietto, aveva oltrepassato le barriere e occupato con le biciclette i marciapiedi, le scale e i corridoi della fermata di piazza XVII Dicembre. La simbolica invasione è stata organizzata per protestare contro il divieto di trasporto delle bici sui treni del metrò.

Nell'ultimo decennio a Torino circa 35 milioni di metri quadri di superficie di territorio hanno cambiato destinazione d'uso o sono stati oggetti di nuove costruzioni, in maggioranza destinate alla residenza (circa il 62% degli interventi). Si tratta di cifre impressionanti, pari a circa il 40% delle aree occupate da abitazioni. Tuttavia circa 8.000 famiglie sono in attesa di un alloggio popolare.

Per il futuro si continua a proporre la politica dei grandi eventi e delle "grandi opere" come volano dello sviluppo. Dopo il "successo" delle olimpiadi ora si punta ad ulteriori grandi celebrazioni (2008: congresso internazionale architetti, 2011: centocinquanta anni dell'Unità d'Italia...)

Si avanzano i progetti del riuso delle aree di fronteggianti l'asta ferroviaria fino a Porta Nuova e della stesa stazione, in via di dismissione. Si propone la costruzione di grattacieli come quelli della Regione, della nuova sede della Banca Intesa San Paolo, della SAI (che vedrebbe coinvolto come investitore il discusso costruttore Salvatore Ligresti) con la prospettiva di ulteriore congestione del centro urbano. Si discute di una nuova città della salute, imponente operazione immobiliare che produrrà l'urbanizzazione dell'asse di corso Marche, l'unico quadrante ancora verde della città.

Il cambiamento epocale della città attualmente in corso, che potrebbe proporsi come un laboratorio di rilevanza internazionale sui temi della deindustrializzazione, della sostenibilità, del recupero edilizio, della qualità architettonica, sta invece riproducendo processi di speculazione edilizia tipici degli anni Trenta, Cinquanta e Sessanta, con la differenza che allora si era in presenza di cicli economici espansivi e di un aumento della popolazione, ora inesistenti.



Il sostegno pubblico alla proprietà fondiaria e alla produzione edilizia, non rapportato alle possibilità di accesso alla casa da parte dei redditi bassi, indifferente ai temi della valorizzazione delle risorse ambientali, della redistribuzione delle risorse, della qualità della vita, è una mera rincorsa alle dinamiche speculative del mercato finanziario che, come dimostra la recente crisi dei fondi immobiliari americani, rischia di trasformarsi in un vero tracollo.

E' necessario mettere fine a questo "sacco" della città, per farlo bisogna ricostruire un dibattito reale, dando voce ai lavoratori, ritrovando i valori della solidarietà di classe, dell'impegno sociale e civile. Solo così sarà forse possibile avviare una nuova stagione di sviluppo per Torino.

Guido Montanari

Docente di Storia dell'architettura contemporanea presso il Politecnico di Torino

[1] Ho usato questa espressione in un articolo su questi stessi temi in corso di pubblicazione su "Carta".

[2] Per questo e gli altri dati citati cfr. *Comitato Giorgio Rota, Senza rete 2007. Ottavo rapporto annuale su Torino*, Torino 2007 e le precedenti edizioni del rapporto.

[3) Su questo fenomeno sembra che nessuno abbia mai fatto uno studio approfondito, ricordo soltanto che alla metà degli anni Novanta la percentuale dei decessi, normalmente intorno al 10 per cento, si triplica. Fonte: Comune di Torino, Servizio Statistica.

[Torna alla pagina principale](#)