

I PROGETTI PER LA CITTÀ

IL METODO, I PROGETTI, I CRITERI DI SELEZIONE

I dati fin qui analizzati dicono molto bene che tipo di città sia e sia stata Torino nel recente passato; lasciano intuire, inoltre, la direzione in cui si sta andando: che tipo di città, insomma, dovrebbe essere ragionevolmente Torino nei prossimi anni, nel primo decennio del XXI secolo.

La città sta vivendo in questi anni trasformazioni – talvolta profonde – del suo tessuto sociale e culturale, ma anche trasformazioni che stanno incidendo (e incideranno in modo crescente nel prossimo futuro) sul suo volto «fisico» e territoriale.

Sono in corso di definizione o di realizzazione molti progetti che dovrebbero cambiare il volto e l'immagine di parti importanti della città, se non dell'intera città. Di questi progetti si discute tra gli addetti ai lavori, tra i cittadini; spesso i progetti vengono rilanciati, analizzati dai mass media locali; sovente diventano tema di polemica politica interna alle istituzioni di governo della città o al di fuori di esse.

In questa seconda parte della ricerca su Torino, abbiamo cercato di ricostruire una panoramica dei principali progetti in corso sulla città e per la città. Non si tratta, naturalmente, di progetti «qualunque»: il nostro criterio è stato di individuare progetti di rilevanza *strategica* per la città.

Il termine «strategico», riferito ai progetti selezionati, deve essere inteso in senso ampio: progetti che per loro natura favoriscano concrete opportunità di sviluppo della città, sul piano locale, nazionale, internazionale; che ne riqualifichino l'immagine, rendendola visibile (ed appetibile) all'esterno; ma volti anche a riqualificare il tessuto sociale e territoriale della città, in modo da renderla più vivibile: per i Torinesi, in prima battuta, ma anche per chi arriva a Torino.

L'idea di una strategicità dei progetti da sottoporre ad analisi non è, peraltro, né un'idea nuova né soltanto nostra, se è vero che – all'inizio di quest'anno – è stato sottoscritto da importanti forze sociali della città il Piano *strategico* Torino Internazionale, voluto dall'Amministrazione civica e da forze sociali ed economiche quale patto per il rilancio della città, sulla scorta di analoghe esperienze di successo in altre metropoli europee (Barcellona su tutte).

L'idea portante di questa seconda parte del rapporto su Torino è, dunque, di tentare di condurre un'analisi (sintetica, ma il più possibile esaustiva) dello stato di avanzamento di una ventina di progetti, selezionati in base, appunto, alla loro strategicità per la città. Si potrà naturalmente discutere circa l'inclusione di alcuni progetti o l'esclusione di altri. Certamente qui si è operata una selezione (a monte) che, come ogni selezione, è in qualche modo restrittiva, prestandosi quindi ad essere opinabile.

Per attenuare, comunque, l'effetto dovuto alla soggettività dei ricercatori che hanno prodotto questo rapporto (e hanno selezionato i progetti) ci si è volutamente e dichiaratamente ispirati a progetti e criteri selettivi già elaborati in sedi ben più autorevoli e da ampie rose di esperti delle diverse tematiche analizzate. In particolare, il nostro (voluto e dichiarato) riferimento ricorrente è al Piano strategico, definito nel corso del 1999 a seguito di un processo che ha coinvolto centinaia

di importanti attori di diversi «mondi» torinesi: delle istituzioni, dell'economia, della cultura, dello spettacolo, eccetera. Il Piano strategico è servito, in questa nostra ricerca, sia come fonte per la selezione dei progetti (benché, come si vedrà, non ci si sia «appiattiti» sui criteri del Piano, rielaborando in proprio i criteri selettivi), sia come preziosa fonte di informazioni, in particolare per la ricostruzione degli scenari evolutivi dei vari progetti antecedenti il 1999.

Come si potrà infatti notare nelle schede sui singoli progetti, si è cercato ogni volta di ricostruire un quadro della (più o meno lunga) storia di ogni progetto (o «famiglia» di progetti) per poi focalizzare in particolare l'attenzione sugli sviluppi più recenti, sugli eventi registrati nel corso del 1999. Per la ricostruzione retrospettiva, appunto, la principale fonte di informazioni è stata in genere la cospicua produzione di materiali documentari della cosiddetta «fase diagnostica» del Piano strategico Torino Internazionale, da noi spesso poi integrata con altre fonti bibliografiche¹ e di stampa.

Occorre comunque precisare che in nessun modo questo lavoro vuole essere un proseguimento delle riflessioni preliminari al Piano strategico, né, tanto meno, vuole proporsi come momento valutativo circa la bontà dei contenuti del Piano strategico in sé (ciò, se mai, è oggetto di una specifica scheda che, come si vedrà, cerca di fare il punto sul suddetto Piano, in quanto *uno tra* i diversi progetti per la città prodotti durante il 1999).

Concretamente, la nostra selezione ha prodotto un elenco di 21 progetti; in alcuni casi, più che di uno specifico progetto si tratta di «famiglie» di progetti coordinati tra loro. Per riassumere, si può dire che i 21 progetti convergono su 6 diverse aree tematiche: infrastrutture di trasporto, imprese e mondo produttivo, progetti di governance a scala urbano-metropolitana, formazione, cultura e turismo, e infine – non poteva mancare – un'analisi del progetto speciale Olimpiadi, stante la centralità che questo sta assumendo (e che in modo sempre più evidente assumerà negli anni a venire) nelle politiche urbane torinesi. In dettaglio, i progetti sottoposti ad analisi, su cui seguirà una scheda, sono:

Area infrastrutture

- Passante ferroviario, stazioni del passante
- Alta velocità/capacità ferroviaria
- Metropolitana
- Potenziamento dell'Aeroporto di Caselle
- Tangenziali
- Autostrade
- Mobilità sostenibile

Area imprese, mondo produttivo

- Nuove imprese in città
- Nuovi investimenti a Torino

Area progetti di governance

- Piano strategico Torino Internazionale
- Governo metropolitano dell'area torinese

Progetto speciale Olimpiadi

- Candidatura olimpica, Comitato organizzatore

Area formazione

- Raddoppio del Politecnico
- Potenziamento dell'Università
- Formazione avanzata, alta formazione

Area cultura, turismo, sport

- Immagine turistica di Torino
- Sistema museale torinese
- Distretto del Cinema
- Torino città d'acque
- Gli impianti per lo sport
- Riqualificazione urbana

¹ In particolare, sono stati utilizzati in modo rilevante come fonti di informazioni bibliografiche retrospettive due lavori dell'Ires Piemonte (1989 e 1995).

GLI EVENTI DEL 1999

In ogni scheda il progetto viene, in genere, introdotto attraverso una breve ricostruzione dell'antefatto, ovvero della genesi del progetto, della sua (più o meno lunga) storia negli anni; l'attenzione si concentra poi soprattutto sullo stato di avanzamento del progetto stesso e, in particolare, su quanto accaduto nel corso dell'ultimo anno: passi avanti, realizzazioni, ma anche problemi, intoppi, cambi di traiettoria e di strategia.

L'idea è quella di ricostruire un quadro – il più possibile fedele – degli eventi registrati nel corso del 1999 per ognuno dei 21 progetti osservati ed esaminati. Si è cercato, in particolare, di raccogliere informazioni sui progetti il più possibile «oggettive» e, come tali, di riportarle nelle singole schede. Evidentemente qui si pone un problema di metodo, giacché in alcuni casi (specie quando i progetti hanno un maggior grado di concretezza e di «materialità» – si pensi alle infrastrutture) l'«oggettività» della ricostruzione può, per certi versi, risultare maggiore (ad esempio: «nel 1999 i lavori sono avanzati di tot chilometri», eccetera). Ben diversamente si pone invece la questione quando i progetti siano più «immateriali», ad esempio l'oggetto sia l'immagine della città, la sua vocazione turistica, eccetera.

In ogni caso, si è cercato – per quanto possibile – di confinare valutazioni e note critiche sui progetti (e sulla complessiva progettualità torinese) nelle note conclusive a questa parte dello studio, successivamente alle singole schede sui progetti, e di mantenere un tono più asettico e distaccato nell'analisi scheda per scheda.

Per fare questo è risultato di rilevanza cruciale il momento della selezione delle fonti di informazione sui progetti. Dopo un attento esame delle possibili diverse fonti, si è ritenuto di puntare fondamentalmente su testimoni qualificati, individuati progetto per progetto. A tali testimonianze è poi stata affiancata una specifica analisi della stampa locale, unicamente in funzione integrativa e, soprattutto, come una sorta di «agenda» dei principali eventi registrati riguardo ai progetti durante il 1999.

La fonte più importante della nostra analisi sui progetti per la città rimane, comunque, quella dei testimoni qualificati². Particolarmente delicato è stato il momento della selezione degli interlocutori. Senza ripercorrerne qui tutte le fasi, si possono riassumere i principali criteri seguiti:

- selezione di testimoni davvero qualificati, ovvero in possesso (per posizione, storia personale, esperienza pregressa) di un'ottima visione d'insieme dell'area tematica e dei progetti oggetto d'indagine;
- individuazione di personaggi il meno possibile «istituzionali», in modo tale che la loro testimonianza non rischiasse di diventare una rappresentazione (anche ideologica, di convenienza, di parte) circa lo stato dei vari progetti, celando ad esempio gli aspetti più critici o meno «presentabili»;

² È evidente che, contando essenzialmente su questa fonte, nel corso della ricerca si sia cercato – per quanto possibile – di verificare le affermazioni dei diversi testimoni ed esperti intervistati. Ciò è stato, appunto, possibile solo fino a un certo punto, anche in considerazione del fatto che uno studio come il nostro comprende un arco di tematiche e di progetti talmente ampio da rendere praticamente impossibile reperire all'interno di un gruppo di ricerca il complesso di competenze necessarie a testare e indagare criticamente tutte le affermazioni raccolte tra gli esperti. Inoltre, molte di queste informazioni sono – in qualche misura – riservate o inedite, unicamente cioè in possesso dei testimoni qualificati da noi contattati e intervistati e di pochissimi altri soggetti. In qualche misura, e specie su alcuni progetti, abbiamo pertanto dovuto «fidarci» dei nostri interlocutori, confidando nella bontà dei criteri selettivi con cui li avevamo individuati quali figure degne di essere intervistate.

- intervista ai testimoni qualificati chiedendo loro conto degli eventi, dei passi avanti, degli eventuali ritardi e/o arresti registrati dai diversi progetti nel corso del 1999; lasciando decisamente in secondo piano le loro personali valutazioni ed opinioni;
- selezione di più testimoni (con punti di vista e di osservazione della realtà differenziati), specie su quei progetti in cui è maggiore il livello di discussione e/o di conflittualità.

I testimoni selezionati per raccontarci gli eventi del 1999 sono dunque, alla fine, soggetti in possesso delle competenze e conoscenze necessarie (tutti, cioè, sufficientemente «addentro» alle cose), ma il meno possibile rappresentanti ufficiali delle istituzioni preposte alla realizzazione dei progetti stessi (quindi, ad esempio, non assessori ma funzionari esperti di alcuni progetti, meglio se in posizione un po' defilata rispetto all'organigramma interno di un assessorato; non presidenti o direttori generali di enti e organismi incaricati della realizzazione di un progetto, ma operatori competenti, in grado di fornire un quadro di come stiano andando «davvero» le cose).

È certamente possibile (anzi probabile) che questi obiettivi siano stati raggiunti in misura diversa per i diversi progetti. La natura stessa dei progetti, il maggiore o minore grado di conflittualità esistente attorno ad essi e alla loro realizzazione, sono elementi che hanno pesato in misura diversa sui nostri tentativi di ricostruire un quadro attendibile circa l'evoluzione del quadro durante il 1999.

Con ciò, il quadro complessivo risultante dall'indagine ci pare sostanzialmente attendibile; anche perché, per l'appunto, si è cercato di «stringere» i nostri interlocutori sui nodi reali, sugli eventi verificatisi, evitando il più possibile la strada delle opinioni in libertà, delle dichiarazioni o dei discorsi generici, dello spunto polemico fine a se stesso.

Ognuna delle 21 schede seguenti conterrà, dunque, quelli che al termine della nostra indagine risultano essere i principali passi avanti – ma anche le criticità e le battute d'arresto, come detto – su una serie di progetti di rilevanza strategica per Torino.

In quasi tutte le schede si è poi cercato di riportare qualche nota circa il probabile evolvere della situazione nel corso dei prossimi mesi; in alcuni casi (specie per progetti di lunga durata e scadenza) degli anni a venire. È evidente che qui la soggettività dei testimoni qualificati intervistati fa da filtro (ineliminabile, in qualche modo), per cui, a seconda anche solo della loro maggiore o minore propensione all'ottimismo piuttosto che al pessimismo, gli esiti possono risultare piuttosto differenziati.

Come in tutti i tentativi previsivi, infatti, oltre alla capacità del previsore, e agli strumenti più o meno raffinati di cui questi si può dotare, giocano un peso rilevante aspetti di ordine esperienziale («le passate esperienze in questo campo mi fanno ritenere che...»), caratteriale, eccetera. Poi, naturalmente, come tutte le previsioni queste potranno essere smentite anche da eventi inattesi, esogeni, eccetera: ad esempio, da cambiamenti di linea politica, a livello nazionale o comunitario, tali da rendere irrealizzabile un progetto che pareva del tutto credibile fino a poco tempo prima.

Con tutti i limiti qui elencati, ci pare comunque che dalle schede possa risultare un quadro di un certo interesse circa i più probabili eventi che dovrebbero nel corso del 2000 caratterizzare l'evoluzione dei vari progetti. Poiché tutti i progetti di cui qui si parla sono, per loro natura, oggetti «mobili» e in continuo divenire (alcuni più alcuni meno), il nostro studio ha cercato di coprire adeguatamente l'anno 1999, spingendosi a registrare alcuni eventi verificatisi nel primo scorcio di quest'anno. Non essendo questo un *instant book*, e dovendo prima o poi chiudere la ricerca (il che è avvenuto il 1° aprile 2000), è evidentemente probabile che – nel tempo tecnico intercorso tra la chiusura della ricerca sul campo e la sua presentazione pubblica – possano essersi verificati eventi (magari anche rilevanti) legati ai diversi progetti.

1. PASSANTE FERROVIARIO, STAZIONI DEL PASSANTE

IL PROGETTO – Antefatto: nel 1979 viene approvato il Piano regionale dei trasporti, che, tra l'altro, dà vita a una commissione mista Regione-FS. Le conclusioni dei lavori della commissione, nel 1982, generano un protocollo di intesa che prevede la costruzione del cosiddetto «passante».

Il passante ferroviario dovrebbe costituire un'ossatura infrastrutturale in grado di garantire un'accessibilità dell'area torinese ai diversi livelli internazionale, nazionale, regionale, metropolitano; dovrebbe costituire la «spina dorsale» di un sistema ferroviario metropolitano sulla quale si andrebbero a innestare 4 diverse linee: la Chivasso-Carmagnola, la Rivarolo Canavese-Chieri, la Ciriè-Pinerolo e la Avigliana-Porta Nuova.

Il passante potrà portare una serie di vantaggi (migliorando l'accessibilità, abbattendo i tempi di trasporto, eccetera) solo se verrà completato in tutte le sue parti. Così si avranno 2 binari per il trasporto regionale che confluiscono a Torino, e sarà possibile un sistema ferroviario metropolitano con treni che transitano ogni 5 minuti, fermando nelle stazioni del Lingotto, Zappata, Porta Susa, Dora, Rebaudengo, Stura.

Il progetto del passante ferroviario prevede, in sostanza:

- il quadruplicamento dei binari tra Lingotto e Stura, così da dedicare 2 linee al traffico veloce a lunga percorrenza e altre 2 al traffico locale
- il potenziamento delle stazioni lungo il passante: Lingotto, Porta Susa, Dora (che dovrebbe diventare, tra l'altro, lo scalo per il villaggio olimpico), Rebaudengo, Stura. Obiettivo del progetto del passante ferroviario è quello di creare nell'area metropolitana un sistema integrato di trasporto pubblico (FS, mezzi pubblici urbani ed extraurbani).

Nel 1986 il Comune affida l'incarico per la progettazione dei nodi di interscambio; nel luglio 1988 adotta lo studio di fattibilità (nell'ambito del nuovo Piano regolatore) relativo all'interramento della ferrovia tra piazza Statuto e corso Grosseto.

Nel gennaio 1991, FS, Regione, Comune di Torino sottoscrivono un protocollo di intesa per la riorganizzazione del nodo di Torino. A proposito del passante, viene confermata l'impostazione progettuale ad attestamenti incrociati, e viene definitivamente confermata la soluzione di interramento dei binari da piazza Statuto a corso Grosseto.

Nel 1993, una convenzione tra Comune e FS regola gli interventi di sistemazione delle aree in superficie interessate dai lavori del passante. Nel 1994 viene consegnato il progetto (a cura dello studio Gregotti Associati), che prevede la realizzazione di un'area a parco sulla copertura delle trincee ferroviarie tra corso Turati e largo Orbassano, con due colline sotto le quali sarebbero realizzabili spazi pubblici (mercato coperto, parcheggi, galleria per traffico veicolare in largo Orbassano) e un viale alberato con giardino lineare da largo Orbassano a corso Vittorio.

LO STATO DI ATTUAZIONE – I lavori del passante sono iniziati nel 1986 con il 3° lotto (corso Grosseto-Stura, tratta di 2,5 chilometri). Questa tratta – anche se i lavori sono stati sospesi nel 1989 per mancanza di fondi – è stata completata, realizzando il quadruplicamento dei binari, la stazione Stura, il nuovo ponte sulla Stura.

Per quanto riguarda il 1° lotto (da Porta Susa a Lingotto, 4,3 chilometri), si tratta di realizzare la nuova linea ferroviaria, la fermata sotterranea Zappata, l'abbassamento e la copertura dei binari nel tratto da largo Orbassano a corso Vittorio.

I lavori sono iniziati nel 1991, con termine previsto per il 1996. Questioni finanziarie, il fallimento di un'impresa, una nuova gara d'appalto hanno prodotto il mancato rispetto dei tempi previsti. Con tre anni di ritardo, il 26 settembre 1999 entra in esercizio la tratta da Porta Susa al Lingotto.

I treni regionali o locali che arrivano da nord possono dirigersi direttamente alla stazione Lingotto e viceversa, grazie al passante, senza dover transitare nel quadrivio Zappata, fatto che, trattandosi di un sistema molto complesso, causava prima notevoli ritardi.

Per largo Orbassano e largo Turati si stanno progettando le opere di copertura, i progetti ci saranno entro quest'anno. Poi le opere dovranno essere finanziate e quindi appaltate, con completamento previsto per la fine del 2003. Gli analoghi interventi lungo i corsi De Nicola, Tirreno, Castelfidardo, Mediterraneo, Leone dovrebbero concludersi entro il 2001; la copertura del quadrivio Zappata entro il 2004. Il rispetto dei tempi è legato alla tempestività nel reperimento dei finanziamenti necessari.

Il 2° lotto (di 2,2 chilometri, da Porta Susa a corso Grosseto) è anche l'ultimo a entrare nella fase operativa: ancora alla fine del 1998 non era stata completata la redazione del progetto esecutivo relativo alla prima fase dei lavori, come non erano ancora state reperite con certezza le risorse necessarie.

Questo lotto dovrebbe essere realizzato, in una prima fase, con il collegamento, l'abbassamento e la copertura dei binari da corso Vittorio alla stazione Dora: fino all'altezza di via Santa Chiara si tratterebbe di un nuovo collegamento, da lì alla stazione Dora di un quadruplicamento dei binari. In questa fase dei lavori dovrebbe anche essere costruita la nuova stazione sotterranea di Porta Susa, spostata (rispetto all'attuale collocazione) all'altezza di corso Matteotti.

La seconda fase consentirà di realizzare alla stazione Dora il nuovo interscambio con la Torino-Ceres, la nuova fermata Rebaudengo, oltre al quadruplicamento, all'abbassamento e alla copertura dei binari nella tratta dalla stazione Dora a via Reiss Romoli. È attualmente in corso la progettazione, con consegna prevista entro l'anno.

Ancora in via di definizione risultano le procedure per la predisposizione dei progetti per la realizzazione delle nuove stazioni, né sono per ora state individuate le risorse economiche necessarie alla loro edificazione, mentre c'è chi teme

un'insufficienza nelle scelte strategiche in termini di esercizio ferroviario*, con il rischio di non riuscire a garantire davvero un ruolo di centralità alle nuove stazioni di Porta Susa e Dora.

A fine 1998 erano state ipotizzate* le date di conclusione dei lavori per la tratta Porta Susa-stazione Dora (si prevede il 2004) e la tratta stazione Dora-stazione Stura (2006). Nel corso del 2000 dovrebbe comunque essere completato il progetto esecutivo cantierabile di quest'ultima tratta del passante; poi inizieranno le procedure per l'approvazione e quindi a metà del 2001 – se saranno arrivati i finanziamenti – potranno partire le gare di appalto per i lavori relativi alla seconda parte del 2° lotto.

Nel 1999 è stato assicurato a Torino un finanziamento da parte del Ministero dei Trasporti, e questo ha consentito alle FS di lanciare la gara per la costruzione del 2° lotto del passante da corso Vittorio a parte del fiume Dora. La gara ha avuto alcuni problemi dal punto di vista amministrativo: annullata, e quindi ribadita, dovrebbe terminare nel corso della primavera, in modo da avviare effettivamente i lavori a giugno 2000. Il rispetto dei tempi previsti appare condizionato, per quanto riguarda l'ultima tratta (dal ponte sulla Dora a corso Grosseto), dal finanziamento di 400 miliardi da parte del Ministero dei Trasporti, se questi fondi verranno erogati nel corso del 2000 oppure, come ritenuto più probabile, nel 2001.

Per la prima tratta sono state già attivate risorse per complessivi 705 miliardi di lire; per la realizzazione della seconda tratta il Comune ha sottoscritto nel giugno 1999 col San Paolo Imi un mutuo di 420 miliardi di lire per coprire le spese necessarie. Le risorse reperite sembrano dunque sufficienti.

Per quanto riguarda Porta Susa si è ripiegato (date le insufficienti risorse economiche) su un progetto di stazione provvisoria, verso corso Matteotti, il cui costo si aggira sui 15-20 miliardi. Nel 1995 FS e Comune di Torino avevano ipotizzato una stazione molto più grande, integrata con la stazione della metropolitana, con servizi commerciali (come le grandi stazioni straniere), per un costo complessivo di 170-180 miliardi. Porta Susa verrà, per ora, realizzata in versione ridotta: si prevede una spesa di 100 miliardi di lire per l'interramento del piano binari della stazione e di 15-20 miliardi per il nuovo edificio della stazione provvisoria. Il progetto è già stato appaltato. Per la stazione Dora, invece, la spesa prevista è pari a 50 miliardi di lire, ma i finanziamenti non ci sono ancora. Per entrambe i tempi di consegna dovranno coincidere con quelli del completamento del passante, fissato per il 2006.

Per quanto riguarda le 4 linee che dovrebbero innestarsi nel passante, si registrano, a fine 1999, le seguenti situazioni:

- nuova linea canavesana: in corso l'ammodernamento e l'elettrificazione della linea
- Torino-Ceres: si stanno avviando alla conclusione (prevista per l'agosto 2000) i lavori del collegamento con l'aeroporto di Caselle
- linea per Pinerolo: si attende tuttora un'ulteriore convenzione FS-Satti per la creazione del sistema ferroviario metropolitano.

* Cfr. gli esiti del lavoro della commissione di esperti e tecnici del Piano strategico Torino Internazionale, gruppo di lavoro «Reti infrastrutturali».

2. ALTA VELOCITÀ/CAPACITÀ FERROVIARIA

IL PROGETTO – È tra il 1986 e il 1987 che, per la prima volta, si parla concretamente di un progetto di alta velocità ferroviaria che dovrebbe coinvolgere anche la città di Torino. Un anno dopo la delibera FS sul sistema nazionale dell'alta velocità, la società Torino-Milano S.p.A. (in collaborazione con Alitalia, Fiat Engineering, Sina, Sotecni) presenta il progetto per una linea ad alta velocità tra il capoluogo piemontese e quello lombardo. Alla fine dello stesso anno, la Regione Piemonte include il progetto dell'alta velocità ferroviaria nel suo Piano dei trasporti.

Nel 1989, a seguito di un accordo europeo con successivo voto del Parlamento italiano, si stabiliscono i criteri guida per l'integrazione della rete italiana in quella europea, prevedendo il quadruplicamento della Torino-Milano-Venezia come linea ad alta velocità. Nel 1992 viene incluso nel contratto di programma tra Ministero dei Trasporti e FS anche la tratta Torino-confine francese come linea strategica per l'alta velocità.

I collegamenti ad alta velocità (ridefinita, da qualche anno, alta *capacità* ferroviaria, alludendo più al potenziamento in termini di efficienza della rete, e compreso anche il trasporto merci) occupano certamente un posto strategico e prioritario per migliorare l'accessibilità di Torino, e quindi la sua competitività e il suo sviluppo come città europea. La tratta Torino-Lione, in particolare, consentirebbe rapidi collegamenti con la Francia, la regione parigina e l'Eurotunnel della Manica.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda la tratta Torino-Milano, il progetto previsto (di 119 chilometri) dovrebbe affiancare l'autostrada, con un paio di connessioni all'altezza della stazione di Novara, per convogliare i treni ad alta velocità, da e per Torino, da e per il Sempione.

Nel 1994 si apre la Conferenza dei servizi della tratta Torino-Milano (che non si è mai più conclusa). Nel 1995 si prevede il completamento della tratta entro il 2000. A fine 1998, tuttavia, vista la stasi del processo decisionale, si auspica da più parti la riapertura della Conferenza dei servizi, per poter realizzare almeno la tratta Torino-Novara. Le nuove previsioni (contenute nel Piano strategico del 1999) sono di un'apertura dei cantieri nel 2000 e di una conclusione dei lavori entro il 2005.

Il 20 dicembre 1999 si riunisce ancora una volta la Conferenza dei servizi, che ottiene il benestare dei comuni piemontesi interessati dalla linea ad alta velocità. In teoria, le scadenze previste potrebbero essere rispettate; ma tutto dipende da eventuali slittamenti ulteriori nei tempi della Conferenza dei servizi. Nella prima parte di quest'anno, comunque, la Conferenza dovrebbe prendere una decisione definitiva.

Sempre nel 1999, sono stati sollevati dubbi (dal presidente delle FS, Demattè) circa il reperimento delle risorse necessarie (5.600 miliardi di lire), in assenza di una precisa politica dei trasporti che privilegi il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma.

Per quanto riguarda invece il collegamento Torino-Lione, risale al marzo del 1990 la costituzione del Comitato promotore, ma durante l'ultimo decennio il destino di questa linea ferroviaria è stato altalenante.

L'intesa bilaterale tra i governi italiano e francese risale al 1992. Nel 1994 l'Unione Europea indicava questa tratta come «prioritaria» e quindi cantierabile entro due anni al massimo, tant'è che veniva anche affidata al Geie Alpetunnel (gruppo europeo di interesse economico, costituito da FS e SNCF) la progettazione esecutiva della linea ad alta capacità da Torino a Lione. Questi tempi ipotizzati nel 1994 erano davvero troppo ottimistici, stante la complessità dell'opera e del progetto. Questo prevedeva di far passare la linea ferroviaria in Val di Susa e nelle valli francesi dell'Arc e d'Isère. Ad oggi, non si è ancora pervenuti a una precisa definizione del tracciato, a parte i pareri concordi sulla necessità di costruire un tunnel (anche qui non è chiaro se galleria semplice o doppia) sotto il Moncenisio, tra Venaus e St. Jean de la Maurienne.

Il progetto di realizzazione della linea sarebbe comunque previsto in 4 distinte tratte:

- razionalizzazione e modernizzazione della tratta Torino-Montmelian
- realizzazione della linea ad alta velocità Montmelian-Lione
- realizzazione della linea ad alta velocità nel tratto italiano (Val di Susa-Torino)
- completamento della linea con il tunnel.

Ognuna delle 4 tratte sarebbe in grado di ridurre i tempi di collegamento tra Torino e Lione come segue: la prima tratta ridurrebbe i tempi dalle attuali 4 ore circa a 3 ore circa; la seconda tratta ridurrebbe ulteriormente i tempi a 2 ore e mezza; la terza a 2 ore e 10'; infine, a linea completata si prevede il collegamento in 1 ora e mezza.

Nel 1999, tuttavia, la tratta Torino-Lione sembra nuovamente «decaduta», tant'è che nel Piano strategico Torino Internazionale (1999) si sente il bisogno di ribadire, ancora una volta, che: «Devono essere attivate le azioni opportune, a livello governativo italiano e francese, per inserire la realizzazione della linea Torino-Lione tra le opere prioritarie. È necessario arrivare a una decisione condivisa del tracciato (in particolare nel tratto Susa-Torino) e delle sue connessioni con il nodo di Torino».

Nel febbraio 1999 il governo francese, nonostante riconfermi il proprio interesse per il collegamento con l'Italia, dichiara di considerare prioritaria la realizzazione della tratta ad alta velocità Parigi-Strasburgo. C'è chi spiega il nuovo atteggiamento del governo transalpino anche come conseguenza delle costanti difficoltà e incertezze italiane.

Per quanto riguarda il governo italiano, parecchi osservatori ritengono che, in questi anni, abbia di fatto dato un forte sostegno solo alla linea Napoli-Roma-Milano-Svizzera (che taglierebbe fuori il Piemonte), mentre ben poco è stato fatto per la Torino-Lione.

Nel frattempo, i lavori di studio preliminare vanno avanti: si prevede la conclusione degli studi geologici preliminari e delle ipotesi preliminari sul tracciato (è ancora da decidere se verrà o no interessata anche la Val Chisone) entro la primavera del 2000. Per il resto, durante il 1999 non si sono avuti progressi significativi, e ormai c'è chi afferma esplicitamente che, se non si faranno concreti passi avanti nel giro di un anno o due, la ferrovia Torino-Lione ad alta velocità rischia di non farsi mai più.

3. METROPOLITANA

IL PROGETTO – La storia della metropolitana a Torino è antica. E, sovente, anche oggetto di battute ironiche e spunti polemici da parte dei Torinesi, a proposito dell'incapacità di pervenire, in decenni, a una soluzione definitiva su questo tema. Dell'esigenza di una metropolitana a Torino si parla dagli anni sessanta; nel 1971 si costituiva la Società Metropolitana Torinese, mentre il governo nazionale stanziava un contributo per la costruzione del metrò, erogabile in trent'anni, a copertura di larga parte della spesa prevista (80 miliardi dell'epoca).

A metà degli anni settanta si opta però per la strategia nel trasporto pubblico delle cosiddette metropolitane «leggere», in sostanza tram tradizionali, viaggianti però su corsie in gran parte preferenziali e ad alta (almeno, così si sperava...) frequenza. L'ipotesi della metropolitana underground viene scartata, nella convinzione che a Torino non ci sia una domanda (nemmeno potenziale) tale da giustificare la costruzione.

I cosiddetti metrò leggeri a Torino rimangono, negli anni, sostanzialmente... dei tram, al massimo dei jumbo-tram, che magari viaggiano rapidi là dove sono protetti da barriere e cancellotti anti-attraversamento, ma finiscono per patire tutti i disagi di qualunque altro mezzo pubblico là dove non c'è più una sede protetta (incroci, strade con corsie preferenziali), il cui rispetto da parte degli automobilisti è (specie in alcune arterie) parziale o intermittente.

Con gli anni novanta, la metropolitana torinese ritorna prepotentemente d'attualità, considerata (in modo sempre più ampio e condiviso) come priorità assoluta per risolvere i problemi di congestione da traffico automobilistico in città.

Nel 1991, a seguito di uno studio preliminare, l'Amministrazione comunale decide di procedere con la progettazione definitiva della linea 1 di metropolitana, di 9 chilometri, dal campo volo di Collegno (fermata Fermi) fino a Porta Nuova, tutto underground, con 15 stazioni (di cui una di interscambio a Porta Susa). Il progetto prevede una portata media di circa 17.000 passeggeri per direzione all'ora (con punte massime di 23.000) e una velocità media dei veicoli di 30 chilometri orari.

A maggio del 1992 viene firmato l'accordo di programma tra Regione Piemonte, Provincia, Comune di Torino, Comune di Collegno, FS, su un'ipotesi progettuale dal costo preventivato di 1.260 miliardi di lire.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Alla fine del 1998 si rileva l'urgenza di analisi economiche relative alle condizioni operative dei finanziamenti necessari alla realizzazione del progetto della linea 1 di metropolitana torinese (mentre i costi ipotizzati sono, nel frattempo, lievitati a 1.400 miliardi di lire). Nello stesso periodo viene scelta la Satti come ente responsabile per la gestione e la costruzione della metropolitana.

Si discute anche dell'opportunità di indire un concorso internazionale di idee per la progettazione e la «personalizzazione» delle 15 stazioni previste: Fermi, Paradiso, Marche, Massaua, Pozzo Strada, Monte Grappa, Rivoli, Racconigi, Bernini, Bagetti, Statuto, Porta Susa, Vinzaglio, Re Umberto, Porta Nuova. Questo aspetto viene recepito anche nel Piano strategico del 1999, e diventa successivamente oggetto delle competenze attribuite ai progettisti dalla gara d'appalto. Le stazioni saranno progettate dall'architetto francese Bernard Khon, che già ha firmato parecchie stazioni della metropolitana parigina.

Nel Piano strategico si prospetta un parziale ridimensionamento dei costi complessivi per la realizzazione di metropolitana e stazioni: 1.273 miliardi di lire, di cui 764 finanziati dal Ministero dei Trasporti, 100 dalla Regione Piemonte, 409 dal Comune di Torino (in varie forme).

A luglio 1999 la Satti presenta il Piano economico finanziario: la spesa complessiva si attesta definitivamente attorno a 1.300 miliardi di lire, di cui 550 per le opere pubbliche, 450 per gli impianti, quasi 200 per le vetture. L'ordine di grandezza credibile è, appunto, di 1.300-1.400 miliardi di lire; tra l'altro, è pensabile che possano verificarsi ribassi sulle opere civili (che pesano per il 50-60 per cento dell'opera).

Nel mese di settembre 1999 vengono giudicati tutti regolari e ammissibili alla gara i 4 consorzi che hanno partecipato all'appalto per la progettazione del metrò; a novembre, vincitore risulta il consorzio tra la torinese Geodata e la francese Systra. Il progetto dovrà essere messo a punto entro la primavera del 2000.

All'inizio di quest'anno, intanto, sono iniziati i sondaggi delle banchine alberate, in corso Francia, corso Bolzano, corso Vittorio Emanuele.

Sul versante dei tempi, le previsioni ufficiali formulate nel 1999 (e riconfermate dal Sindaco ancora nel marzo di quest'anno) parlano di un avvio dei cantieri nel 2000 per una conclusione entro il 2005, quindi in tempo utile per servire anche le Olimpiadi. In verità non sono poche le perplessità circa il rispetto di questi tempi: senza pensare a slittamenti molto consistenti (che si verificherebbero però, ad esempio, nel caso in cui il progetto esecutivo dovesse essere modificato in modo significativo, tale da richiedere una nuova approvazione ministeriale), i tempi tecnici previsti dal cronoprogramma del progetto esecutivo sono, comunque, pari a 5 anni e 11 mesi. Ipotizzando di non perdere tempo nel 2000 (con il progetto esecutivo consegnato verso giugno e gli appalti nella seconda metà dell'anno), si potrebbero avviare i cantieri nel gennaio del 2001, con una conclusione ragionevole dei lavori entro la fine del 2006 (non del 2005). E pensare di compattare ulteriormente i tempi di lavoro sembra, allo stato, difficilmente praticabile.

Intanto, all'inizio del 2000, prende corpo il progetto di prolungamento del metrò da Porta Nuova al Lingotto, così da completare l'attraversamento della città underground in direzione della periferia sud. A marzo vengono stanziati 366 miliardi di lire dal Ministero, a parziale copertura dei costi previsti per la seconda tratta (700 miliardi di lire in tutto).

4. POTENZIAMENTO DELL'AEROPORTO DI CASELLE

IL PROGETTO – Il Piano regionale dei trasporti classificava nel 1979 lo scalo aeroportuale di Caselle come destinato a voli nazionali e internazionali di corto raggio, data la presenza di Malpensa come grande scalo internazionale.

Negli anni ottanta, in considerazione dell'accresciuto traffico e dello sviluppo dello scalo di Caselle (anche in funzione complementare a Malpensa), il Master Plan 1985-1990 della Sagat (la S.p.A. di gestione dell'aeroporto di cui maggiore azionista è il Comune di Torino, col 51 per cento) stabilisce di costruire una nuova aerostazione, una stazione ferroviaria, un parcheggio multipiano, oltre ad altre opere di servizio (hangar, aree tecniche, eccetera).

Nei primi anni novanta, l'aerostazione di Caselle si rinnova progressivamente e si rafforza: prima il parcheggio multipiano (inaugurato nel 1990), quindi la nuova aerostazione (nel 1993). Nel complesso, per il potenziamento dell'aeroporto sono stati investiti dalla Sagat circa 250 miliardi in un decennio.

Verso la fine degli anni novanta l'aeroporto di Caselle conosce una crescita molto significativa: si stabilizza al 4°-5° posto tra gli aerostadi nazionali per importanza e per dotazioni, con 24 città destinazione, 15 diverse compagnie aeree e oltre 1.000 movimenti medi settimanali. Nel 1997 è l'aeroporto italiano con il più alto tasso di crescita del traffico passeggeri: tra 1988 e 1998 il traffico passeggeri risulta più che raddoppiato, da 1.161.000 a 2.392.000. Nel 1999 vengono inaugurati 18 nuovi voli, di cui 10 Airone (9 su Roma, 1 su Bari), e si passa a 3 voli giornalieri per Parigi.

I dati relativi al 1999 fanno inoltre escludere un effetto Malpensa negativo su Caselle, almeno per quanto riguarda il traffico passeggeri. E gli esperti Sagat ritengono che anche per i prossimi anni siano da escludere indesiderati effetti concorrenziali dell'aeroporto lombardo ai danni di Caselle. Ciò essenzialmente perché i bacini di utenza dei due aeroporti sono differenti. I riflessi negativi per Caselle si sono prodotti, piuttosto, sul traffico merci, specie a causa della decisione dell'Alitalia (nel 1999) di interrompere il contratto con Caselle, trasferendo tutto il traffico merci di competenza torinese su Malpensa.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Nel Piano strategico Torino Internazionale si sottolinea la rilevanza di nuovi accordi con partner gestionali finanziari, tendendo ad aumentare il numero dei collegamenti aerei, oltre a potenziare quelli esistenti.

Durante il 1999 vengono avviate le operazioni per la privatizzazione della Sagat. I gruppi che inizialmente si dicono interessati a partecipare al capitale sono 14, poi ridotti a 10. In autunno la Sagat decide di vendere il 41 per cento del capitale sociale (il 13 per cento detenuto dal Comune, il 5 dalla Provincia, il 3 dalla Regione; ma soprattutto il 20 per cento detenuto dalla Camera di commercio, che, in questo modo, ridimensionerebbe drasticamente la propria presenza in Sagat, dall'attuale 24).

Il processo di privatizzazione si avvia con la pubblicazione del bando, il 29 ottobre, e si prevede il completamento dell'iter entro l'estate del 2000. L'obiettivo della privatizzazione non sembra quello di «fare cassa», ma di puntare a un ulteriore sviluppo dello scalo aereo. I parametri di valutazione del processo sono infatti, nell'ordine: sviluppo del traffico, rispetto del Piano strategico quinquennale, prezzo.

Nodi problematici recenti – ❶ Caselle come scalo nazionale e internazionale. Senza rimettere in discussione il ruolo di hub internazionale dell'aeroporto di Malpensa, per Caselle si pone il problema di garantire la permanenza e l'incremento di accessibilità nazionale e internazionale. Tanto più in prospettiva di un rilancio, anche turistico, della città di Torino. La questione appare di particolare delicatezza strategica anche in considerazione dell'appuntamento olimpico del 2006. Secondo gli esperti della Sagat, nessun intervento è di particolare urgenza in questa direzione: l'aerostazione ha una capienza complessiva di traffico passeggeri di circa 5 milioni di persone, mentre il traffico attuale è pari a circa 2 milioni e mezzo di viaggiatori; la pista, lunga 3,3 chilometri, è adatta all'atterraggio di qualsiasi aeromobile. I sistemi di sicurezza vengono ritenuti all'avanguardia, anche a livello europeo.

❷ I declassamenti dell'aeroporto del 1997-1998 e del 1999 sono stati ripetutamente sbandierati dai mass media locali come segnali di crisi (forse irreversibile). In realtà, il primo declassamento è derivato da un'interpretazione restrittiva di una norma europea da parte di Civilarea, ente di vigilanza del Ministero dei Trasporti sui voli civili. Interpretazione poi rivista dallo stesso Ministero, che ha verificato come Caselle fosse perfettamente in linea con tale norma, procedendo quindi alla sua riclassificazione. Il secondo declassamento – dalla categoria 3 alla 1 – è stato richiesto dalla stessa Sagat, per poter proseguire i lavori di adeguamento alla normativa europea, ma senza conseguenze negative per l'aeroporto. Infatti, il passaggio dalla classe 3 alla classe 1 vieta l'atterraggio in cattive condizioni di visibilità (nebbia), ma tale declassamento è avvenuto nel mese di settembre 1999, periodo dell'anno in cui è improbabile trovare nebbia a Caselle. Oggi l'aeroporto è riposizionato in classe 3 (si può atterrare anche con visibilità zero).

❸ Accessibilità e collegamenti con l'aeroporto. Il Master Plan dei primi anni ottanta prevedeva la costruzione della stazione ferroviaria, per connettere l'aeroporto alla linea ferroviaria torinese, abbattendo i tempi rispetto ai collegamenti tradizionali con bus extraurbani. L'annoso problema è in via di risoluzione: entro l'agosto del 2000 la linea dovrebbe essere ultimata, e partendo da Porta Susa in 15 minuti si potrà arrivare a Caselle, a 150 metri dalla sala di imbarco.

5. TANGENZIALI

IL PROGETTO – La tangenziale torinese è un’infrastruttura autostradale caratterizzata, come è noto, in parte da chiusura e in parte da apertura: in parte è transitabile gratuitamente, in parte a pagamento. La tangenziale, pertanto, non è completamente utilizzabile come vera e propria infrastruttura per la mobilità metropolitana e intercomunale. Ciò determina una pesante ricaduta negativa sul sistema della viabilità ordinaria (urbana ed extraurbana), portando il traffico (specie quello pendolare, da e per il capoluogo) a gravare su strade statali e provinciali, oltre che sui maggiori corsi e viali nelle aree periferiche e semiperiferiche di Torino, che finiscono così per svolgere l’impropria funzione di tangenziali interne alla città.

Un secondo nodo critico è dato dall’intasamento crescente da traffico veicolare sulla tangenziale, tra l’altro aggravato – nel corso del 1999 – dalla chiusura del tunnel del Monte Bianco, i cui effetti si sono ripercossi anche sulla tangenziale torinese a causa del maggior traffico da e per la Val di Susa.

In prospettiva, ci si dovrà porre il problema di un ripensamento complessivo del sistema di afflusso-deflusso da Torino (con un pendolarismo sempre meno auto-dipendente, ma viaggiante su mezzi di trasporto collettivi o alternativi all’auto); allo stesso tempo, appare urgente progettare un potenziamento della tangenziale. Sotto questo profilo, si dovrebbe arrivare alla risoluzione di un paio di questioni tuttora aperte: il completamento ad est della tangenziale, dal lato della collina torinese; e la realizzazione della «tangenziale interna» lungo corso Marche, che potrebbe sgravare in modo significativo il traffico sulla tratta occidentale della tangenziale. Anche una gestione più efficiente del traffico appare urgente, ripensando ad esempio il sistema delle barriere (i «caselli») che ancora sopravvivono in alcuni punti della tangenziale torinese.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda il potenziamento della tangenziale, ovvero in particolar modo il suo ampliamento, nel 1999 il progetto di quarta corsia sembra tramontare definitivamente, rimpiazzato dal progetto di «tangenziale interna» in corso Marche. Tant’è che dell’ampliamento non si fa nemmeno menzione nel più recente protocollo di intesa sottoscritto con Ativa.

La «tangenziale interna» è di importanza strategica per la conurbazione occidentale, la zona cioè in cui più gravi sono gli effetti di congestione da traffico sul sistema tangenziale. Inoltre, in prospettiva, l’asse veloce nord-sud di corso Marche dovrebbe evitare la (probabile) congestione del futuro asse della Spina centrale.

I lavori di realizzazione dell’asse di corso Marche si articolano in due distinte tratte:

- a nord di corso Francia, in parte già funzionante da alcuni anni (nel tratto che attraversa l’area Pellerina fino a corso Regina Margherita). Deve ancora essere realizzato il prolungamento oltre corso Regina, fino alla tangenziale nord
- da corso Francia fino alla tangenziale sud.

A fine 1998 si stimava per la tratta nord (da completare) un costo di circa 20 miliardi di lire, per quella sud di 170 miliardi. Prevedendo un completamento di tutta l'opera entro l'anno 2005.

Nel luglio 1999 è stato presentato il PRUST – ora in attesa di finanziamento –, con capofila Provincia e Comuni dell'area metropolitana ovest. Rimangono da definire le procedure di realizzazione: in particolare, è da studiare la soluzione tecnica per sovrapporre alla tangenziale a pedaggio un'arteria gratuita per i collegamenti più brevi. Il traguardo del 2005 viene ritenuto sempre valido, anche perché quella di corso Marche dovrebbe essere una delle arterie portanti del sistema dei trasporti nel periodo olimpico, potendo collegare rapidamente lo Stadio delle Alpi con il Lingotto e con l'imbocco delle autostrade, rispettivamente per Pinerolo e per la Val di Susa.

Tra la fine degli anni ottanta e gli anni novanta, il sistema tangenziale torinese nel suo complesso ha progressivamente ampliato la sua estensione caratterizzata da gratuità, spostando verso l'esterno le barriere a pagamento. In particolare, il progetto SATT dell'Ativa prevedeva la completa liberalizzazione del traffico da Chivasso, Rondissone ad Avigliana, a Carmagnola, a Villanova d'Asti. Le barriere per il pagamento del pedaggio sono state poi effettivamente spostate all'esterno, ad esempio con la liberalizzazione del transito fino a Rondissone, a nord. Non bisogna dimenticare alcuni effetti perversi prodotti da questi spostamenti sul complesso del sistema del traffico metropolitano. Nella seconda metà degli anni novanta, infatti, in tutti i comuni nord interessati dalla liberalizzazione del transito (fino a Rondissone) vi sono stati aumenti della popolazione residente (talvolta anche molto consistenti, in alcuni casi con un raddoppio). Tale popolazione è in gran parte costituita da famiglie di ex torinesi, trasformati in pendolari gravitanti quotidianamente su Torino, contribuendo così ad aggravare ulteriormente i flussi di traffico da e per il capoluogo, specie nelle fasce orarie più tipiche del fenomeno: prima mattina, tardo pomeriggio.

Per quanto riguarda l'area est, il Piano provinciale dei trasporti del 1990 prevedeva un collegamento in parte autostradale, con una galleria e un nuovo ponte sul Po. Il progetto includeva una sorta di «bretella» di raccordo tra le autostrade A4 (per Milano) e A21 (per Asti) nei pressi di Pessione. Nel Piano regolatore torinese il collegamento tangenziale orientale continua a essere previsto, benché nelle forme di viabilità di primo livello, non più di tipo autostradale. Durante gli anni novanta, il progetto ha conosciuto lunghe fasi di studio e di discussione, senza tuttavia l'approdo ad alcun apprezzabile risultato.

Nel Piano strategico Torino Internazionale del 1999 si rilancia il progetto, pur sottolineando che l'intervento rimane da definire con precisione. Si ipotizza nel Piano un completamento della tangenziale est entro il 2010, per un costo stimato in circa 400 miliardi di lire. Nel corso del 1999 gli entusiasmi per l'ipotesi di tangenziale orientale si «raffreddano» decisamente: di recente, anche nominalmente, in luogo del termine tangenziale viene usato quello, meno impegnativo, di *connessione* nell'area est.

Il progetto di estendere la gestione telematica al sistema tangenziale torinese nasce anche dalla constatazione dei brillanti risultati conseguiti dalla città con l'applicazione

del sistema sperimentale di controllo telematico del traffico 5T, che ha consentito di ridurre tempi di percorrenza, livelli di inquinamento, congestione*.

Per quanto riguarda la tangenziale, la gestione telematica dovrebbe garantire il mantenimento del sistema dei pedaggi (che generano risorse economiche necessarie per il potenziamento della rete infrastrutturale nel suo complesso) e l'eliminazione delle barriere di esazione («caselli») che permangono a ostacolare e rallentare il traffico, producendo oltre tutto effetti di anomalo e iniquo trattamento per i fruitori della tangenziale: oggi si possono percorrere gratuitamente molti chilometri in parti della tangenziale, mentre in altri punti basta percorrere poche centinaia di metri per vedersi costretti a pagare il pedaggio. È allo studio un sistema di tariffe – analogo a quello autostradale – che leghi proporzionalmente il pedaggio ai chilometri percorsi, anche attraverso l'adozione di tessere magnetiche che rendano automaticamente riconoscibile il singolo utente della tangenziale.

Il Piano strategico auspicava che, entro il 1999, si costituisse la società di gestione – in sostituzione di un preesistente Consorzio – con il coinvolgimento dei Comuni di Torino e dell'area metropolitana nonché di Provincia, Atm, Aem, Ativa, Ministero dei Trasporti, Camere di commercio e soggetti privati. Di fatto, durante il 1999 è stato condotto solo uno studio preliminare da parte della Provincia, e restano tuttora in corso contatti tra il Consorzio 5T, l'Ativa e altri soggetti, ma si ritiene che difficilmente questi produrranno qualcosa di concreto prima del 2001.

* Il rimando è ancora agli esiti del lavoro della commissione di esperti e tecnici del Piano strategico Torino Internazionale, gruppo di lavoro «Reti infrastrutturali».

6. AUTOSTRADE

IL PROGETTO – Gli interventi di potenziamento del sistema autostradale che hanno riguardato direttamente la città di Torino sono stati in questi anni fondamentalmente due:

- quelli relativi alla Torino-Savona
- quelli relativi alla Torino-Pinerolo.

Per quanto riguarda la Torino-Savona, l'intervento è quello – ben auspicato – del raddoppio, o, in altri termini, di trasformazione della Torino-Savona in una vera autostrada (e non in quella sorta di super-statale, ma a pagamento, che essa è stata finora), con due corsie per ogni senso di marcia e con la carreggiata separata a metà da un guardrail.

L'autostrada Torino-Pinerolo, già prevista dal Patto per lo sviluppo del Piemonte come strategica per il decongestionamento dei flussi tra il Pinerolese e Torino, ha conosciuto nel 1999 un rilancio dal punto di vista della sua crucialità, a seguito dell'assegnazione a Torino delle Olimpiadi invernali, come una delle principali arterie di collegamento necessarie per garantire un'efficiente accessibilità alle diverse sedi di gara (urbane e montane).

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda l'autostrada Torino-Savona, per motivi «di sicurezza e di pubblica incolumità», finalmente, nel 1993 è stata intrapresa un'iniziativa governativa tale da far inserire il raddoppio come opera con priorità assoluta. Prevedendo il completamento dei lavori entro il 1997, fatta eccezione per il tratto tra Fossano e Mondovì. Nel giugno 1999, dopo una serie di rinvii dovuti essenzialmente a problemi di reperimento delle risorse finanziarie, viene formulata una nuova ipotesi (questa volta più credibile): la conclusione dei lavori di raddoppio entro il 2001, compresa l'inaugurazione dell'ultima tratta (la più impegnativa) da Mondovì a Fossano.

L'autostrada da Torino a Pinerolo ha visto l'apertura del primo tronco nel 1989, fino a Volvera; attualmente è funzionante fino nei pressi di Piossasco. Si prevedeva il completamento per il 2003, per un costo complessivo di 220 miliardi di lire. Nel giugno 1999 è stata riformulata l'ipotesi di conclusione dei lavori per il 2004. La tempistica appare comunque legata ai programmi operativi, da definire nel quadro del protocollo d'intesa. È prevista, inoltre, la costruzione di una barriera per l'esazione del pedaggio nel comune di Beinasco. Questo casello (come quello di Bruere, ad ovest di Torino) fa sempre parte del protocollo d'intesa sottoscritto con Ativa.

7. MOBILITÀ SOSTENIBILE

IL PROGETTO – L'esigenza di un piano di mobilità sostenibile a Torino muove dalla considerazione di conciliare le esigenze di spostamento dei singoli, e l'efficienza quindi della rete, con le esigenze di decongestionamento da traffico e di tutela dell'ambiente.

Seguendo l'orientamento a livello europeo, si tratta di passare da una logica di «governo del traffico» ad una vera e propria riorganizzazione del sistema mobilità, tanto sul versante dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto quanto degli stessi tempi e orari della città.

Per quanto riguarda il sistema dei trasporti, il Piano strategico del 1999 identifica come obiettivi prioritari:

- la crescita dell'utilizzo dei mezzi pubblici da parte della popolazione, sia facendo ricorso a misure tariffarie per favorirne l'uso, sia migliorandone l'efficienza (in particolare, la velocità e la regolarità), sia aumentandone la copertura territoriale (prolungamenti delle linee nell'area metropolitana)
- la realizzazione di parcheggi di interscambio, in corrispondenza delle linee pubbliche urbane di maggiore utilizzo, per invogliare all'ingresso in città su mezzi di trasporto pubblici
- il miglioramento e potenziamento del sistema dei taxi; l'istituzione di nuovi servizi di trasporto collettivo
- l'introduzione di misure per facilitare la mobilità in bicicletta e a piedi*.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Sul versante degli orari, il Comune di Torino ha reso operativo nel 1999 il Settore tempi e orari – che fa capo all'assessore Artesio –, avviando una fase diagnostica attraverso la realizzazione di alcune indagini conoscitive (i primi esiti si avranno nella primavera del 2000) circa il funzionamento dei servizi (pubblici e privati) della città. Con particolare attenzione a quei servizi di rilevanza metropolitana che attirano flussi di *city users* dai vari centri della cintura torinese; per conoscere meglio caratteristiche, esigenze, strategie di gestione del tempo e di mobilità delle diverse categorie di persone che usufruiscono di questi servizi. Per la progettazione di un vero e proprio Piano regolatore degli orari della città (volto a razionalizzare i servizi e la distribuzione su tempi più ampi), è presumibile che – considerati i tempi – si debba ormai attendere il 2001 e la nuova Giunta comunale.

Sul versante delle infrastrutture di trasporto, sono da registrare, durante il 1999, i seguenti eventi.

* Tra l'altro, un sondaggio del marzo 2000 rivela come l'80 per cento dei Torinesi sarebbe favorevole a un'estensione delle zone pedonalizzate, sicuramente in centro ma anche nelle zone non centrali della città.

❶ L'arresto, di fatto, dei progetti di **potenziamento delle linee** di trasporto pubblico n. 3 fino a Venaria e n. 4 fino a Stupinigi. Nel Piano strategico si ipotizzava già il completamento entro il 2005; tuttavia non c'è, ad oggi, alcun piano di fattibilità, nonostante le pressanti richieste del Comune di Venaria; e, a sud, è stato approvato un piano di prolungamento della linea 4, ma solo fino a Mirafiori sud, nei pressi della Carello, escludendo del tutto l'ipotesi di arrivare fino a Stupinigi. Anche le ipotesi di interrimento di queste ed altre linee, negli ultimi anni variamente formulate (e, talvolta, in parte progettate), sembrano tornate in alto mare.

Per quanto riguarda l'efficienza dei mezzi pubblici, sul versante dell'aumento della regolarità e della velocità media dei mezzi (i due maggiori punti deboli, regolarmente denunciati dall'utenza) non si registrano nel 1999 significativi miglioramenti.

Nemmeno sul versante tariffario sono state intraprese iniziative tese ad incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici (come invece era stato indicato dalla commissione di esperti del Piano strategico), per la convinzione della dirigenza Atm che sia scarsa la relazione tra prezzo del biglietto e propensione all'utilizzo di tram e autobus.

In ogni caso, il paragone con l'auto rimane svantaggioso per i mezzi pubblici; tralasciando le questioni legate a efficienza e tempi di percorrenza, in termini puramente economici i cittadini non percepiscono molti dei costi fissi gravanti sull'auto, e tendono a paragonare le 1.500 lire del biglietto del tram alla corrispondente (in genere, inferiore) spesa in benzina per compiere lo stesso tratto di strada. Del resto, si è già detto che a giudizio dell'Atm la questione tariffaria non inciderebbe più di tanto sulla propensione all'uso dei mezzi pubblici; anzi, l'Azienda sottolinea come l'aumento del prezzo dei biglietti fosse già stato rinviato per due volte, nel 1997 e nel 1998...

Nel 2000 dovrebbe essere completato l'asse sud, con la linea 4, passando attraverso il centro torinese, migliorando la qualità del trasporto su quell'asse. Ancora una volta, però, non sembra proprio che potrà aumentare la velocità dei mezzi: soltanto un interrimento della linea potrebbe ridurre i tempi di percorrenza. Verrà inoltre completato il rinnovo del parco vetture (per circa il 35-40 per cento dei veicoli oggi circolanti), con l'immissione di 290 nuovi bus grigio-blu a predellino ribassato e di 50 tram articolati in 4 volumi.

❷ Per quanto riguarda i **parcheggi di interscambio** tra auto e mezzi pubblici, il Piano parcheggi del Comune di Torino prevede la realizzazione (entro il 2005) di una serie di parking in cui lasciare l'auto privata per salire su un mezzo pubblico. Ma la realizzazione di questi parcheggi è legata all'entrata in funzione della metropolitana, pena il fallimento dell'intera operazione (nessuno lascerebbe l'auto per salire su mezzi lenti e inefficienti come gli attuali bus e tram torinesi, a meno di un aumento spropositato delle tariffe nelle varie zone blu, che renderebbe competitiva sul piano dei costi l'opzione per il mezzo pubblico; ipotesi che pare però ragionevolmente improbabile, stanti anche le polemiche che hanno finora accompagnato i provvedimenti per la sosta con *vouchers*).

Il primo parcheggio che, comunque, dovrebbe essere inteso come un parcheggio di interscambio è quello di piazza Caio Mario, in realizzazione da metà 2000. Sempre quest'anno verrà progettato un altro parcheggio, quello di piazza Sofia, che rappresenta già una soluzione di compromesso, trovandosi all'interno della città, al di qua della Stura. Un altro progetto di parcheggio di interscambio che verrà realizzato nel 2000 è quello in piazza Gustavo da Modena, a Sassi. Il parcheggio nell'area Stura (all'imbocco della Torino-Milano), infine, è già realizzato, ma avrà senso – secondo i responsabili – soltanto quando sarà completata la linea 4. Peccato che all'Atm si ammetta che ben difficilmente la nuova linea 4 sarà anche più veloce...

③ I progetti relativi a **mezzi innovativi di trasporto collettivo** riguarderebbero i cosiddetti taxi collettivi, il *car sharing* (auto da condividere), i servizi a chiamata. Inseriti in un'azione di indirizzo del Piano strategico, questi progetti non hanno visto finora alcuna realizzazione. È partito nel 1999, tuttavia, il piano di Mobility Management, che dovrebbe, tra l'altro, individuare aziende in cui sperimentare iniziative pilota di trasporto collettivo, da studiare nei loro esiti per estendere in seguito la portata di tali interventi.

④ Per quanto riguarda la mobilità a basso impatto ambientale, è da registrare l'ulteriore potenziamento della rete di **piste ciclabili**: durante il 1999 sono state completate le tratte avviate nel 1998 (tranne nel caso di via Arcivescovado, per l'opposizione dell'Acì e dei commercianti locali), raggiungendo una lunghezza complessiva della rete pari a 75 chilometri. Sono così triplicati nel giro di due anni i chilometri di piste: nel 1997 ve n'erano appena 25, che già facevano di Torino la metropoli italiana più «ciclabile» – a Milano ce n'erano 19 chilometri, a Bologna 15, a Firenze 14, a Roma appena 1 chilometro e mezzo. Tra la fine del 1999 e l'inizio del 2000 è stata avviata la realizzazione di altre ciclabili: in strada del Portone, sul passante, in corrispondenza della linea 4 (altri 15 chilometri, nel complesso) e nei parchi del Meisino, del Fioccardo, della Dora in via Calabria (6-7 chilometri complessivi). È stato inoltre stabilito che ogni nuovo intervento di viabilità ordinaria preveda sempre una corsia ciclabile. L'obiettivo finale, per il 2010, è una rete torinese ciclabile di circa 250 chilometri, vicina a quelle delle grandi città del nord Europa.

Da un'indagine realizzata dal Settore verde pubblico del Comune di Torino, attraverso una serie di rilevazioni dalla metà del 1998 alla fine del 1999, risulta, tra l'altro, come l'utilizzo delle piste da parte dei Torinesi stia crescendo in modo costante. Ad esempio, in via Bertola, da una frequenza media di 8 biciclette ogni 100 auto (registrate mediamente nei mesi di settembre-ottobre 1998) si è passati, un anno dopo, a 13 bici ogni 100 auto (sempre nello stesso periodo di settembre-ottobre).

⑤ Quanto alle **aree pedonali**, nel 1999 è stata completata la pedonalizzazione di piazza Abba e progettata quella di piazza Risorgimento. A inizio 2000 piazza Castello era del tutto pedonalizzata. È poi in fase di completamento la semi-pedonalizzazione (continuerà a passarvi il tram) in via Milano-via San Francesco d'Assisi.

8. NUOVE IMPRESE IN CITTÀ

IL PROGETTO – Constatata la perdurante vocazione manifatturiera dell'area torinese, che rimane tra le aree europee a maggior presenza produttiva e a know-how tecnologico diffuso, i progetti finalizzati allo sviluppo industriale di Torino sono rivolti, più che alla tutela dell'esistente, all'esplorazione di nuove frontiere, tenendo conto anche delle importanti potenzialità di sviluppo del settore industriale.

Particolare attenzione è stata rivolta di recente* allo sviluppo di imprese innovative ad alto contenuto di conoscenza e competenza (*knowledge intensive*), con progetti miranti ad «andare a caccia» di idee, favorendo la formazione di giovani imprenditori, collegamenti e trasferimenti tecnologici, creazione di strumenti e di servizi (finanziari, ma non solo) tali da agevolare e supportare la neo-imprenditorialità. I progetti dovrebbero, di conseguenza, coinvolgere (almeno potenzialmente) soggetti quali i parchi tecnologici, gli enti locali, le associazioni di categoria, gli atenei, le fondazioni bancarie, i centri di ricerca pubblici e privati, le strutture di servizio per le imprese. Più che di un unico progetto si tratta, appunto, di un insieme di progetti, in gran parte ancora da avviare.

Ecco alcuni degli interventi guida proposti nel Piano strategico del 1999:

- valorizzazione delle opportunità (localizzazione di servizi) offerte alle nuove imprese dai parchi tecnologici
- creazione di un «Incubatore di impresa» presso il Politecnico di Torino, ovvero di una struttura che ospiti fino a 30-35 nuove imprese *knowledge intensive* in decollo (e per un massimo di 3-5 anni) a prezzi d'affitto convenzionati, ma soprattutto di una struttura in grado di fornire servizi essenziali centralizzati, oltre naturalmente alla possibilità per i nuovi imprenditori di attingere al patrimonio scientifico e alle potenzialità tecnologiche contenute nell'Ateneo
- formazione di un «Portafoglio di idee» di imprese innovative
- sviluppo di reti di assistenza per le nuove imprese
- creazione delle condizioni finanziarie atte a favorire la nascita di nuove imprese operanti in settori innovativi, anche attraverso la costituzione di una società di gestione di fondi finalizzati al capitale di avvio delle neo-imprese.

LO STATO DI ATTUAZIONE – A proposito di queste cinque linee guida, nel corso del 1999 sono stati registrati i seguenti passi avanti.

Parchi tecnologici. Per Torino città, il parco tecnologico esistente è uno solo, l'Environment Park: 30.000 metri quadri di uffici e laboratori, 100.000 di spazi per imprese, dotati di infrastrutture ad alta tecnologia. Il progetto sembra decollato, con parecchie imprese del terziario ambientale ormai insediate in modo consolidato nell'area. Rimangono tuttora in sospeso alcuni lavori di riqualificazione dell'area.

* Si vedano, ad esempio, le analisi della commissione di esperti e tecnici del Piano strategico Torino Internazionale, gruppo di lavoro «Potenziale economico».

Nel corso del 2000 un parco multimediale, gestito dalla Virtual Reality & Multimedia S.p.A., dovrebbe sorgere nell'area Fergat anche grazie ad un finanziamento europeo.

Incubatore di imprese. L'Incubatore è stato presentato ufficialmente nel maggio 1999 da Politecnico, Provincia, Camera di commercio e Finpiemonte, i quali hanno costituito una società consortile ad hoc. A regime, la struttura raggiungerà i 2.000 metri quadri nell'area del Politecnico raddoppiato, ospitando le previste 35 imprese in fase di avvio (primo anno di vita) e fornendo loro servizi di consulenza tecnica, amministrativa, finanziaria. Verranno ammesse nell'Incubatore anche società di persone, ma si privilegeranno le società di capitale, per esigenze tecniche di semplificazione gestionale. È prevista, inoltre, una fase di pre-incubazione (dai 3 ai 6 mesi) tesa a valutare in modo più approfondito la consistenza dei progetti d'impresa, fase che precede la costituzione vera e propria dell'impresa. La pre-incubazione è stata avviata con le prime imprese; per settembre del 2000 si prevedono i primi 6-7 insediamenti effettivi nell'Incubatore.

Portafoglio di idee. Ad oggi non è stato compiuto alcun concreto passo avanti, se si eccettua un'indagine a scopo conoscitivo realizzata dall'AMMA e una ricerca della Federpiemonte sui temi del trasferimento tecnologico.

Reti di assistenza. Al di là delle necessità di potenziamento segnalate nel Piano strategico, operano nella realtà torinese diverse reti di assistenza:

- la Provincia ha uno sportello che gestisce parte dei finanziamenti europei dedicati alle nuove imprese; viene ritenuto mediamente efficiente, forte delle più di 100 imprese sostenute e create negli anni
- c'è poi lo sportello dell'Ufficio unico per la semplificazione delle pratiche, che però, dopo i primi 8 mesi di funzionamento (è operativo dall'estate 1999), registra ancora una forte sotto-utilizzazione da parte delle imprese
- oltre alla Camera di commercio, che ha uno sportello, anche l'AMMA insieme con l'Unione Industriale possiede una struttura di questo tipo (I.G.) rivolta alla nascita di imprese di giovani.

Risorse finanziarie. Questo risulta, ad oggi, l'aspetto maggiormente «scoperto» tra quelli su cui si concentravano le linee guida del Piano strategico. Non sono state intraprese durante il 1999 iniziative degne di nota, se si eccettua la creazione della Merchant Bank – nata per iniziativa della Regione e con contributo europeo –, finalizzata all'acquisizione di partecipazioni di minoranza in nuove imprese. Il progetto stenta però a decollare, specie per le difficoltà incontrate dalla Merchant Bank a utilizzare capitale di rischio per le imprese, a fronte delle molte garanzie richieste alle nuove imprese.

9. NUOVI INVESTIMENTI A TORINO

IL PROGETTO – Il principale progetto di questi anni finalizzato a convogliare nell'area torinese e piemontese nuovi investimenti fa capo all'Agenzia ITP – Investimenti a Torino e in Piemonte – nata nel novembre del 1996 per iniziativa del Comune di Torino, della Provincia e della Regione, oltre che di Unioncamere, Camera di commercio, Centro estero della Camera di commercio, Federpiemonte, Unione Industriale, API. Si tratta della prima iniziativa del genere in Italia. Dal marzo del 1998 l'ITP è pienamente operativa, strutturandosi in due aree interne: promozione e comunicazione, investment service.

Come si legge nella Relazione sulle attività 1996-1999, «il sistema locale ha concentrato sull'Agenzia, fin dalla sua creazione, forti attese, come se fosse sufficiente aprire un ufficio e fare un po' di promozione per colmare uno svantaggio competitivo che riguarda l'Italia prima ancora che il Piemonte». Osservatori attenti ritengono che, anche per queste forti attese nei suoi confronti, l'ITP debba ormai fare un salto di qualità, proponendosi di diventare competitiva a livello mondiale, irrobustendo la struttura, inserendo figure professionali di stampo manageriale, ampliando la rete dei desk, dei terminali, degli osservatori locali.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Nell'arco dei primi 12 mesi (effettivi) di operatività (primavera 1998-primavera 1999), l'ITP ha attratto a Torino e in Piemonte 5 aziende, per un totale di 200 posti di lavoro creati (conteggiando soltanto quelli diretti, ma poi ci sarebbero tutti quelli indiretti, su cui non si hanno dati precisi). Alla fine del 1999 le aziende insediate erano salite a 15 (con 824 posti di lavoro): la maggior parte delle imprese operano nel terziario avanzato (6 in tutto) o nell'industria (5), e sono per lo più straniere (8 europee, 3 americane).

Il piano di sviluppo dell'ITP prevede l'insediamento di altre 10 aziende (400 posti di lavoro) entro la metà di quest'anno e 20 aziende (1.000 posti) per la primavera del 2001. Il lavoro da fare rimane comunque parecchio: una recente indagine, realizzata dall'ITP in Lombardia, evidenziava come solo il 40 per cento circa delle imprese contattate in quella regione fosse a conoscenza della possibilità di accedere a Torino e in Piemonte ad aree per insediamenti produttivi a costi competitivi, così come di accedere a finanziamenti e incentivi; ma, soprattutto, risulta come il 76 per cento delle imprese non abbia finora preso minimamente in considerazione Torino e il Piemonte come possibili localizzazioni di investimenti produttivi o di servizi.

Nel settembre 1999 si è avuto l'importante insediamento a Torino, nell'area ex CIR di via Stradella, del Centro di ricerca e sviluppo Motorola: 170 miliardi in 5 anni, per la creazione di 350 posti di lavoro, tutti altamente qualificati (e altri 150 nel Technology Center, in collaborazione con il Politecnico). L'insediamento dà seguito all'accordo sottoscritto tra Politecnico e Motorola Italia nel marzo 1998 per un Centro di ricerca e sviluppo delle telecomunicazioni per la telefonia mobile, con sede nell'area delle ex Officine Grandi Riparazioni, nel complesso del nuovo Politecnico raddoppiato.

10. PIANO STRATEGICO TORINO INTERNAZIONALE

IL PROGETTO – Il 29 maggio 1998 viene lanciato dall'Amministrazione comunale torinese il progetto di Piano strategico per la città, con un orizzonte temporale di medio periodo (fino al 2010 circa). L'idea è quella di un «contratto» tra tutti coloro che partecipano al governo della città, ovvero di un percorso condiviso per lo sviluppo di Torino. Uno sviluppo su scala globale (attivando l'accessibilità a mercati lontani, a reti economiche e culturali internazionali, ...); regionale (recuperando in pieno per Torino il ruolo di capitale regionale); locale (cura della città, della qualità della vita metropolitana, ...). Il Piano è leggibile come una strategia in parte offensiva, ma in parte anche difensiva, in risposta – come esplicitato dal Sindaco nella relazione di lancio del progetto – «al pericolo reale, in assenza di decisioni adeguate, di restare ai margini di un movimento di rinnovamento che vede le più attive amministrazioni urbane europee lanciare programmi e progetti per migliorare la loro visibilità sul piano internazionale».

Il metodo di lavoro è, sin dall'inizio, caratterizzato da partecipazione e da una organizzazione che impone tempi precisi (se non stretti) per le diverse fasi. La tempistica originariamente prevista dal Piano (nel maggio 1998) era la seguente:

- prima fase (diagnostica) consistente nell'analisi dello *stato di fatto*, ovvero della situazione socioeconomica torinese all'estate '98, cui si perviene attraverso un lavoro di ricostruzione operato da ricercatori e professionisti, con l'indicazione anche di scenari prevedibili e prospettive future. Questa prima fase, affiancata da un sondaggio tra 400 esponenti di imprese e società civile, produce nell'ottobre 1998 il volume *I dati fondamentali*, seguito dal più sintetico *Verso il Piano*, presentato il 2 dicembre 1998 in occasione del Forum dello sviluppo
- alla fase successiva lavorano gruppi formati da esponenti della società e dell'economia torinese (un migliaio circa): in periodiche riunioni, tenendo conto del quadro diagnostico emerso, vengono discusse e formalizzate proposte di azione, caratterizzate per la maggior parte da un taglio di concretezza, con precise indicazioni circa promotori, risorse necessarie, localizzazioni, vantaggi competitivi per la città, tempi di realizzazione.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda le prime fasi del Piano, i tempi (stretti) sono stati diligentemente rispettati. Buon segno. La produzione di analisi, prima, e di idee e progetti, poi, è giudicata di buona qualità, anche guardando alla concretezza che – mediamente – ispira le azioni proposte: non il libro dei sogni e delle utopie, insomma, ma un catalogo molto pragmatico di interventi. Le azioni, pensate e quindi formalizzate in schede tra il dicembre 1998 e il febbraio 1999, sono state analizzate e messe a confronto a cura del Comitato scientifico e del Consiglio consultivo di Torino Internazionale; si è così pervenuti a una definitiva articolazione in 84 schede, suddivise in 6 diverse linee strategiche:

- ❶ integrazione dell'area metropolitana nel sistema internazionale
- ❷ costruzione del governo metropolitano
- ❸ promozione di imprenditorialità e occupazione

- ④ sviluppo della formazione e della ricerca come risorse strategiche
- ⑤ promozione di Torino come città di cultura, turismo, commercio e sport
- ⑥ miglioramento della qualità urbana.

Il 29 febbraio del 2000 – con lieve slittamento rispetto al previsto dicembre 1999 – viene sottoscritto al Politecnico un Patto mirante all'implementazione del Piano. Si tratta, comunque, di una dichiarazione di intenti relativamente elastica, tale per cui i sottoscrittori dichiarano di condividere il Piano strategico (pur non reputandolo immutabile nelle sue linee), in particolare di aggregare la comunità cittadina attorno alle 6 linee strategiche del Piano, assicurandone l'attuazione attraverso un apparato «autorevole» (ma «agile», si specifica).

È ragionevole attendersi uno scenario in cui i firmatari del Piano strategico, al di là delle dichiarazioni ufficiali, sottoscrivano – nella sostanza – le aree e i progetti più largamente condivisi, o che costituiscono il loro specifico campo d'azione. È improbabile, infatti, che la gran parte dei soggetti (specie quelli più forti) operanti in Torino vada davvero oltre, accetti cioè di vincolarsi in toto a un patto sottoscritto nel suo complesso. Al di là di una condivisione di massima dell'intero Piano, è dunque probabile che gli schieramenti dei soggetti varieranno da progetto a progetto.

Nel prossimo futuro, si tratterà di passare «dalle parole ai fatti», di attuare il Piano, di avviare la realizzazione dei singoli progetti-azione. Responsabile di queste fasi sarà una specifica Associazione, con il compito di coordinare e sostenere la realizzazione dei progetti, monitorandone lo stato di avanzamento. Dovrebbe (almeno così prevedeva in origine il Piano) essere affiancata da:

- Ufficio della Conferenza metropolitana, come luogo di pubblico confronto tra gli amministratori dell'area metropolitana, esercitando sul concreto terreno del Piano strategico a sperimentare un rapporto di collaborazione che si immagina debba nel futuro diventare permanente [cfr. anche il progetto sul governo metropolitano dell'area torinese, qui di seguito]
- Tavolo di cooperazione permanente per l'internazionalizzazione della città, composto da soggetti pubblici e privati che svolgono normalmente attività all'estero.

Si prevede che l'Associazione lavori in stretto contatto con il Comitato organizzatore delle Olimpiadi, oltre che con i soggetti che dovranno mettere in atto il Patto per lo sviluppo del Piemonte.

Si prevede inoltre di proseguire sulla strada del coinvolgimento e della partecipazione, sebbene (in questa fase attuativa) mediante strumenti più snelli di quelli utilizzati nella prima fase (sondaggi, notiziario del Piano, e così via). È poi stato inaugurato un sito Internet dedicato al Piano strategico; e, da maggio a fine 2000, la mostra multimediale «Torino disegna il suo futuro», allestita agli Antichi Chiostri di via Garibaldi, illustrerà il Piano strategico alla popolazione.

L'Associazione dovrà inoltre aprire, nel corso del 2000, una serie di tavoli di concertazione con le forze sociali ed economiche della città (anche se vi sono rischi concreti di sovrapposizione con analoghi tavoli istituiti da diversi assessorati).

Per quanto riguarda la realizzazione delle azioni previste dal Piano, comunque, l'esperienza insegna che, anche là dove i Piani strategici hanno avuto un buon successo, è stato davvero tradotto in pratica soltanto il 40-50 per cento delle azioni inizialmente previste. C'è da attendersi che questo possa essere lo scenario anche per Torino, e che prime a cadere siano con tutta probabilità quelle azioni che, pur comparando nel Piano appunto come «azioni», sono piuttosto linee di indirizzo, dichiarazioni di intenti.

Sull'affiancamento all'Associazione di una Conferenza metropolitana permangono forti perplessità. Oltre che per la difficoltà di trovare soggetti autorevoli di rilevanza metropolitana (come si dirà nella scheda seguente), pure per la difficoltà di coinvolgere nel progetto i comuni dell'area metropolitana, finora tenuti fuori dalle fasi di diagnosi e di elaborazione del Piano strategico. Sembra improbabile, insomma, che si possa creare una base di collaborazione con i comuni attorno a Torino, convincerli a inserirsi a metà strada in un percorso pensato e progettato come «torinese», e solo in seconda battuta come «metropolitano». Gli stessi esiti della consultazione delle amministrazioni dei comuni dell'area metropolitana durante il processo di formazione del Piano sono piuttosto indicativi: nella commissione in cui si discuteva di governo dell'area metropolitana per formulare le proposte di azione per il Piano, soltanto 2 o 3 dei 30 sindaci metropolitani invitati effettivamente sono intervenuti ai lavori. Va anche rilevato come, ancora meno, compaia nel Piano una linea tendente a riaffermare per Torino quel ruolo (e quell'immagine) di capitale regionale andatosi sempre più offuscando nell'ultimo decennio.

11. GOVERNO METROPOLITANO DELL'AREA TORINESE

IL PROGETTO – La legge 142 del 1990 prevede la creazione – in aree come quella torinese – di una nuova autorità territoriale, la Città metropolitana. Tuttavia, finora pochissime regioni (3 o 4 in tutto) hanno istituito tale ente territoriale, senza peraltro renderlo mai davvero operativo. Il fallimento del progetto di creazione delle Città metropolitane dipenderebbe, secondo gli osservatori, da reciproche gelosie tra comuni dell'area metropolitana e dalla scarsa appetibilità delle economie di scala ottenibili dal mettersi insieme, a fronte dei vantaggi economici oggi derivabili dall'affidare a imprese esterne la gestione di molti servizi.

Nel caso dell'area metropolitana torinese, a dire il vero, qualche tentativo di andare in direzione di un coordinamento tra i comuni metropolitani c'è stato: un esempio in tal senso si può trovare nel campo dei trasporti (con l'iniziativa sperimentale Formula, per una gestione integrata del sistema nell'area tra FS, Atm, Satti); un altro esempio, nel settore cultura, è dato dal protocollo di intesa tra Torino e altri 17 comuni dell'area per il coordinamento delle manifestazioni estive (*Giorni d'estate*) e, in prospettiva, di teatri, biblioteche, centri di incontro. Gli stessi servizi a rete (acqua, elettricità, gas) sono ormai da anni gestiti in un'ottica metropolitana. Oltre ai casi già citati, nell'area torinese vi sono esperienze di gestione metropolitana nei settori della casa (il CIT), della raccolta dei rifiuti, del turismo, dei consorzi socio-assistenziali.

La questione del governo metropolitano dell'area torinese è inserita nel Piano strategico del 1999, muovendo dalla considerazione che piani di tal fatta hanno senso di esistere solo se inquadrati in una scala metropolitana (non cittadina), e che l'efficacia di una serie di linee direttrici strategiche del Piano (sviluppo, turismo, trasporti...) discende necessariamente da una riorganizzazione dei soggetti decisionali su base metropolitana.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda l'area metropolitana torinese, la situazione è bloccata dal 1995, precisamente dal mese di marzo, quando la Regione deliberò il mandato al presidente della Giunta di convocare una Conferenza dei servizi mirante a integrare e coordinare le azioni dei comuni dell'area torinese. La Conferenza non è stata poi istituita negli anni successivi, e non è stata nemmeno effettuata l'istruttoria preliminare tecnica sugli ambiti di competenza comunale che sarebbero gestibili dalla Città metropolitana.

Nel Piano strategico del 1999 si delineano due possibili ipotesi istitutive di una Conferenza metropolitana: la prima, per iniziativa unilaterale dell'ente Provincia, che potrebbe coordinare 30 comuni metropolitani; la seconda attraverso un accordo volontario tra la Provincia e i comuni che sceglieranno di aderire al progetto. La Conferenza dovrebbe riunirsi periodicamente, sotto la presidenza del presidente della Provincia.

Sebbene non sia previsto che questo organismo possa imporre le sue decisioni ai comuni, potrebbe diventare comunque un importante luogo dove si raccolgono informazioni, i diversi comuni si esprimono, si confrontano e negoziano sui progetti. È presumibile che una serie di decisioni verrebbero delegate dai comuni alla Conferenza metropolitana che, a intese raggiunte, potrebbe «passare la palla» ad apposite Conferenze dei servizi.

Nel Piano strategico si parla del 1999 come anno entro il quale avrebbe dovuto essere istituita ufficialmente la Conferenza metropolitana, immaginando che nel corso del 2000 essa sarebbe entrata pienamente in funzione. Nel lungo periodo (indicativamente il 2010), si prevede altresì una Conferenza metropolitana ormai consolidata, in grado di governare tutti i maggiori problemi dell'area torinese, coadiuvata da un insieme di agenzie e servizi specialistici per settori.

Durante il 1999 sono tuttavia stati pochi i passi avanti concreti in direzione della costruzione di soggetti di governance di rilevanza metropolitana. Qualcosa ha cominciato a muoversi, seguendo un approccio «minimalista», con un'idea di mini-struttura presso la Provincia di Torino (di cui è stato individuato un funzionario responsabile) che dovrebbe tendere a concentrare in un unico ufficio di coordinamento i servizi già operanti in diversi comuni dell'area metropolitana.

L'Agenzia metropolitana dei trasporti – che dovrebbe sviluppare la positiva esperienza sperimentale di Formula – sembra l'unica ad aver compiuto qualche progresso e, d'altronde, riveste un'importanza strategica (potrebbe anche essere il volano che innesca l'intero processo di governance per l'area metropolitana).

Le difficoltà che si trova di fronte il progetto di Conferenza metropolitana (o come la si vuole definire) rimangono comunque molto consistenti: diversi osservatori hanno l'impressione che manchi a Torino una volontà forte di investire (anche politicamente) nella guida di questo processo, condizione imprescindibile perché esso possa attivarsi. Le esperienze di governance metropolitana in Italia dimostrano che si è fatto qualcosa solo là dove qualche leader politico locale ha personalmente investito molto sul progetto, rendendolo visibile e quindi rilevante.

12. CANDIDATURA OLIMPICA, COMITATO ORGANIZZATORE

IL PROGETTO – L'idea di proporre Torino come città olimpica nasce a seguito del successo organizzativo dei Mondiali di sci a Sestrièrè, tra l'altro più o meno nello stesso momento in cui un'analogha iniziativa stava per prendere corpo a Venezia (città che intendeva anch'essa presentare una candidatura olimpica invernale urbano-montana, collegata con le località dolomitiche).

Verso la fine del 1997 si costituisce a Torino un pool di soggetti – in primo luogo il Comune di Torino con ITP – incaricato di creare un dossier per la candidatura della città concorrente nella preselezione nazionale. A gennaio del 1998 il Coni designa Torino come candidata ufficiale italiana (l'altra località italiana in lizza, Tarvisio, era in realtà parte della candidatura austriaca di Klagenfurt). L'obiettivo esplicito sin dall'inizio è quello di cogliere al volo la chance olimpica in una più articolata strategia mirante a promuovere l'immagine di Torino a livello internazionale, specie nel campo turistico.

Nel marzo del 1998 vengono scelti presidente e vicepresidente nel Comitato organizzatore: rispettivamente, Giorgetto Giugiaro e Evelina Christillin. Nel corso della primavera, in gran fretta viene formulato il progetto, per presentarlo in via ufficiale a Siviglia entro giugno (e consegnarlo a fine agosto al Comitato olimpico internazionale, il CIO, a Losanna); Torino parte in ritardo di 6-7 mesi rispetto alle altre città candidate.

In ottobre, per tre giorni la commissione del CIO visita Torino; ed emergono le criticità della candidatura torinese:

- la forte distanza della città dalle sedi delle gare
- la bassa ricettività alberghiera
- la lontananza dei villaggi olimpici dai siti di gara.

Da indiscrezioni, si coglie che Sion rimane ancora, all'epoca, la candidata numero 1; ma Torino è ormai lì, a ruota, e nonostante che molti tecnici e addetti ai lavori ritengano quella di Klagenfurt la migliore candidatura, dal punto di vista degli impianti, logistico, eccetera. Il fatto che i responsabili del CIO tacciano i punti di debolezza della candidatura elvetica (sottolineati da essi stessi in precedenti occasioni) lascia intuire la forza della lobby pro-Sion, che può contare, tra l'altro, su personaggi quali il potente Marc Hodler, già presidente della Federsci dal 1951 al 1998.

Tra dicembre 1998 e gennaio 1999 matura quella che sarà letta a posteriori come la svolta nella storia della candidatura olimpica torinese: lo scandalo corruzione che travolge la dirigenza del CIO. Da un lato, ciò sembra complicare le cose per Torino: le nuove regole di autodisciplina del CIO vietano alle città candidate di ospitare membri del CIO; per Torino il problema diventa come farsi conoscere, potendo ricorrere solo a videocassette, libri, eccetera. Dall'altro, però, il rimescolamento dei rapporti di forza interni al CIO (con l'ascesa del gruppo degli «anglosassoni», a scapito del presidente Juan Antonio Samaranch) finisce per favorire Torino: viene ideato un Comitato (molto ristretto) di saggi e di garanti del quale vengono chiamati a far parte – tra gli

altri, Gianni Agnelli e Henry Kissinger, entrambi strenui sostenitori della candidatura italiana. Il resto lo fa l'abilità diplomatica di Mario Pescante, che riesce a procurarsi i voti di quasi tutti i paesi europei del CIO.

La candidatura olimpica torinese presenta, comunque, alcuni suoi propri ed originali punti di forza:

- la capacità organizzativa già dimostrata durante i Mondiali del Sestriere
- l'immagine di una Olimpiade invernale in una grande città, ricca di storia, di servizi, di impianti sportivi prestigiosi (lo stesso Stadio delle Alpi)
- la presenza di molti siti dismessi come possibili sedi per le diverse attività legate all'Olimpiade.

Il 20 giugno 1999, a Seul, il CIO assegna ufficialmente i Giochi a Torino: una prima votazione riduce il lotto delle città concorrenti alle sole (come da pronostici) Sion e Torino; poi (contro buona parte dei pronostici) vince Torino, per 53 voti a 36.

Gli impianti. Il progetto olimpico torinese si basa sull'idea di Torino «capitale del ghiaccio», oltre che sede delle cerimonie e degli eventi ufficiali. Dal punto di vista degli impianti, si prevede così che a Torino dovrebbero essere utilizzati:

- lo Stadio delle Alpi, per le cerimonie
- un nuovo palazzo dello sport (da 10-15.000 spettatori), a fianco dello stadio, destinato all'hockey, che dopo i Giochi dovrebbe diventare multifunzionale (basket, volley, eccetera)
- uno stadio coperto per la corsa dei 400 metri di pattinaggio velocità, sempre in zona Continassa, che potrebbe poi diventare una pista indoor di atletica o un palazzo per grandi meeting
- un secondo stadio dell'hockey a Torino Esposizioni; il quale, però, potrebbe diventare la sede della pista di pattinaggio per la gara di velocità (se non si fa alla Continassa), il che obbligherebbe a trovare un altro sito per l'hockey
- la pista per il pattinaggio artistico a Palazzo a Vela
- il Palaghiaccio in corso Tazzoli, durante le Olimpiadi sede delle gare di curling.

Per quanto riguarda gli alloggiamenti di atleti, giornalisti e addetti sono previsti dei villaggi:

- il Villaggio olimpico vero e proprio (sorgerà nell'area nord, sulla cosiddetta «Spina 3»), che dopo le Olimpiadi dovrebbe trasformarsi in residenze private e in alloggi per universitari (ma va segnalato che c'è chi teme che l'operazione possa rivelarsi semplicemente una speculazione immobiliare sull'area, in vista del dopo-Olimpiadi)
- i due Villaggi-Media, per i giornalisti: una parte vicino a quello degli atleti, un'altra nel sito dei vecchi mercati generali; in seguito da riconvertire in residence per gli universitari e struttura di supporto logistica per i vicini poli ospedalieri.

Inoltre, per alleviare la carenza cronica di alberghi a Torino (non c'è una struttura adatta a ospitare 600 persone e i rappresentanti del CIO) sono previsti un albergo a 5 stelle, 4 nuovi alberghi a 4 stelle, altri 4 a 3 stelle.

Va ricordato che, nel caso di cambiamenti al capitolato olimpico (che, esperienza insegna, si sono verificati ad ogni Olimpiade, con l'eccezione di Lillehammer), occorrerà ogni volta ricontattare le varie federazioni internazionali delle singole discipline e la commissione di controllo del CIO (cui pure il Comitato organizzatore dovrà periodicamente relazionare sullo stato di avanzamento dei progetti).

E intanto qualche segnale di difficoltà si comincia a registrare: a parte la pista di bob a Beaulard (al centro delle polemiche di ambientalisti e amministrazione comunale), anche sugli impianti torinesi delle piste di velocità e del nuovo Palaghiaccio sono già state sollevate perplessità da parte delle amministrazioni circoscrizionali (nel caso del Palaghiaccio, si teme una nuova «cattedrale nel deserto» analoga allo Stadio delle Alpi). Un problema ulteriore potrebbe provenire dal fatto che il dialogo che il Comitato promotore aveva a suo tempo instaurato con osservatori di area ambientalista si è interrotto una volta ultimata la fase di stesura della candidatura.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Il Comitato organizzatore. Nel corso dell'estate 1999, «metabolizzata» la vittoria, si comincia a lavorare per creare il Comitato organizzatore. Nell'autunno assumono un volto le candidature alla presidenza e alle vicepresidenze, dopo una (peraltro breve) stagione di contrattazione tra soggetti forti e istituzionali del panorama torinese: il sindaco Castellani diventa presidente, vicepresidenti Christillin, Petrucci (pro tempore, per il Coni), Rambaudi (voluta dalla Regione), Bontempi. All'inizio di quest'anno viene nominato direttore Paolo Rota. Fanno inoltre parte del Comitato organizzatore: rappresentanti delle amministrazioni locali, delle federazioni sportive, del Coni e del CIO, delle comunità montane, e i sindaci di Sestrièrè e di Pinerolo, in rappresentanza degli altri 8 comuni coinvolti nell'Olimpiade.

Polemiche vengono sollevate a dicembre, in occasione della votazione in consiglio comunale a Torino della bozza di Statuto, ritenuto dall'opposizione eccessivamente «blindato», troppo ritagliato sulla figura dell'attuale sindaco di Torino come presidente del Comitato. Lo Statuto viene comunque approvato a fine dicembre, quando il sindaco Castellani accetta la clausola per cui il consiglio di amministrazione, con una maggioranza qualificata, può contrastare l'operato del consiglio direttivo.

Il 6 febbraio 2000 entra ufficialmente in carica il Comitato organizzatore. Dovrà gestire tutti gli aspetti organizzativi, delegando tuttavia la gestione degli appalti a un'Agenzia (sul cui operato il Comitato manterrà però un controllo). Dovrà gestire, tra l'altro, il fondo di 1.091 miliardi di lire stanziato dal governo italiano. L'ipotesi su cui si sta lavorando è di non accollare tutte le spese di gestione degli impianti ai piccoli comuni montani sede di gara, ma di creare un consorzio che organizzi anche gli aspetti gestionali. A marzo viene siglato l'accordo per i diritti televisivi dell'evento olimpico con la NBC, per 613 milioni di dollari. È in via di approvazione una convenzione con il Politecnico per studiare gli impatti strategici degli interventi e delle infrastrutture olimpiche. L'apertura dei primi cantieri torinesi è prevista per la primavera del 2001.

Già si prospetta all'interno del Comitato organizzatore un confronto (possibile fonte di scontro?) tra due linee: tra chi (come Pescante) sostiene l'idea di un'Olimpiade nello «spirito di Olimpia», con eventi di progressivo avvicinamento al 2006, con ricadute benefiche a posteriori per tutta la città (riutilizzo degli impianti per finalità sociali, di immagine a lunga durata, eccetera), e chi invece vede nell'Olimpiade essenzialmente un grande evento che dura le due settimane di gare e, soprattutto, una fonte di business.

Scadenze e prospettive strategiche. Le Olimpiadi torinesi, com'è tipico dei maggiori eventi sportivo-mediatici degli ultimi anni, si caratterizzano per le forti valenze extra-manifestazione. Non a caso, il Piano strategico parla dei Giochi come di un'occasione, un'opportunità per realizzare obiettivi di portata più ampia, in particolare legati al rilancio di immagine della città. Sul versante esterno, in chiave turistica, come città dell'efficienza, che riesce a organizzare un grande evento in tempi brevi, con rispetto delle scadenze e un occhio alla qualità ambientale e sociale dell'area interessata, quindi anche alle destinazioni post-olimpiche delle diverse infrastrutture. E sul versante interno, con una preparazione dell'Olimpiade finalizzata a infondere «orgoglio e spirito di squadra tra la popolazione per ogni tassello che sarà realizzato del grande mosaico di opere e di infrastrutture previste» (come si legge nel Piano strategico).

Relativamente alle scadenze, che da oggi al 2006 segneranno inevitabilmente la vita di Torino, occorre tenere presente che per molti impianti la data ultima reale sarà di molto anticipata (si parla di fine 2004), in quanto è consuetudine del CIO affidare alla città sede di un'Olimpiade l'organizzazione di importanti eventi e campionati già ben prima dell'anno dei Giochi, per rodare l'intero sistema. Va ricordato che dove (come a Lillehammer) tutto è stato pronto con un anno di anticipo, lo svolgimento delle Olimpiadi è poi filato via liscio; mentre dove (come a Nagano o, peggio ancora, ad Albertville) i ritardi nella consegna hanno caratterizzato la maggior parte degli impianti, ciò ha poi inevitabilmente influito negativamente sulla qualità dell'Olimpiade.

13. RADDOPPIO DEL POLITECNICO

IL PROGETTO – La vicenda del raddoppio del Politecnico di Torino si inquadra in una più ampia strategia di sviluppo e riqualificazione delle strutture formative. Il progetto di raddoppio rappresenta uno snodo fondamentale per le potenzialità di sviluppo dell'Ateneo e, in fin dei conti, della stessa città. Ampliando le infrastrutture, l'Ateneo torinese recupera alla città una parte di territorio da molti anni «terra di nessuno», le ex Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato.

Il progetto di raddoppio ha subito negli anni diverse modifiche: la più significativa, a seguito delle istanze avanzate da forze culturali cittadine, e fatte proprie dalla Sovrintendenza, tiene conto delle esigenze di recupero di parte degli edifici, da conservare come testimonianza materiale della storia industriale torinese.

Nel contesto di risistemazione delle strutture, conseguente al raddoppio del Politecnico, si inseriscono anche i progetti relativi a:*

- Istituto superiore di Tecnologia dell'informazione e delle comunicazioni, che integrerà (anche fisicamente in un'area unica) tre centri del CNR e alcuni dipartimenti, puntando a qualificarsi come polo di eccellenza formativa
- Centro di ricerche e sviluppo della Motorola, come accordo chiave per creare un collegamento strategico tra Politecnico e mondo delle imprese, in un settore trainante e in pieno sviluppo quale quello delle tecnologie della comunicazione [cfr. progetto specifico, analizzato in precedenza]
- Incubatore di imprese [cfr. progetto specifico, analizzato in precedenza].

LO STATO DI ATTUAZIONE – L'originario programma di intervento, che prevedeva l'edificazione ex novo di 4 fabbricati, avrebbe dovuto vedere l'avvio dei lavori di raddoppio entro il 1999, il completamento del 1° lotto entro il 2001-2002, la conclusione dei lavori entro il 2007. Le modifiche al progetto hanno inciso anche sui tempi di realizzazione: i tre fabbricati da ristrutturare (l'ex mensa, l'ex spogliatoio, l'ex deposito stampati) sono stati resi agibili e inaugurati già nel settembre del 1999, utilizzati per la didattica, e operativo è anche un parcheggio per gli studenti.

È in appalto la ristrutturazione del fabbricato delle ex tornerie (con consegna prevista entro il 2001), quindi verrà ristrutturato anche l'edificio delle ex fucine.

Il lotto di nuova edificazione prevede, invece, un blocco centrale, collegato da un sovrappasso sul corso alla sede attuale del Politecnico, con una grande piazza affacciata su corso Castelfidardo: dovrebbe essere terminato per l'estate del 2004. In teoria, sarebbe previsto un ulteriore lotto, sulla cui realizzazione ci sono però forti dubbi, almeno in uno scenario di tempi brevi e medi (prossimo decennio).

* Oltre ai progetti di potenziamento previsti nell'ambito del raddoppio, il Politecnico di Torino ha avviato il Corso di laurea in Ingegneria dell'autoveicolo, insediandolo all'interno del Lingotto.

Al termine dei lavori, si prevede una redistribuzione delle attività didattiche e di ricerca nei locali del Politecnico.

L'impegno di spesa, inizialmente stimato in 140 miliardi di lire per il progetto di completa edificazione ex novo, si è ridimensionato con la scelta di ristrutturare parte dei fabbricati esistenti. Il Ministero dell'Università ha finanziato il Politecnico con 70 miliardi di lire; ulteriori fondi provengono da altri enti; si stima che vi sia già la copertura sufficiente per quanto previsto dal complessivo progetto di raddoppio, anche grazie ai crediti agevolati concessi da San Paolo e Banca Europea degli Investimenti.

Per quanto riguarda il progetto specifico di Istituto superiore di Tecnologia dell'informazione, nel corso del 1999 è proseguito il percorso amministrativo e organizzativo finalizzato alla sua creazione. Frutto dell'intesa sottoscritta nel 1998 dal Politecnico con la Compagnia di San Paolo, il nuovo Istituto comporta un impegno finanziario di 42 miliardi di lire nel quinquennio 1998-2002 (di cui 34 miliardi per gli interventi edilizi e 8 per l'avvio dei programmi di ricerca e formazione).

Nel corso della primavera di quest'anno partiranno effettivamente le attività dell'Istituto; verrà emanato un bando per progetti di ricerca finalizzata in campo tecnologico.

14. POTENZIAMENTO DELL'UNIVERSITÀ

IL PROGETTO – La riqualificazione dell'Università torinese passa attraverso un piano di decongestionamento delle sue sedi, per aumentarne efficienza e accessibilità, riaggregando in poli aree formative attualmente frammentate e disperse sul territorio metropolitano.

I tre nuovi poli universitari che originerebbero dalla riorganizzazione sarebbero gestionalmente autonomi (benché collegati amministrativamente agli organi direttori centrali): 1) Scienze umane (con il polo umanistico nella zona di Palazzo Nuovo e via Verdi, l'insediamento di Scienze della formazione e di Psicologia nell'area dell'ex Manifatture Tabacchi) e Scienze politiche e giuridiche (nell'area ex Italgas, in corso Tortona – area in cui si ipotizza un insediamento universitario da quasi 20 anni); 2) Scienze naturali, fisiche, agrarie, veterinarie (a Grugliasco); 3) Scienze mediche (tra l'Ospedale Molinette e il San Luigi di Orbassano). Sul piano urbanistico e di riprogettazione di importanti spazi della città (aree industriali dismesse), le implicazioni del sorgere dei nuovi poli universitari sono evidenti.

Oltre alla riorganizzazione delle facoltà per poli, si prevede il lancio di alcuni progetti formativi innovativi. Tra questi, si segnala per la sua rilevanza, dal punto di vista della caratterizzazione internazionale di Torino, l'Università Italo-Francese. Avrà sede nella Certosa di Collegno (e a Grenoble), e comporterà scambi di docenti, di ricercatori, di tesisti.

È in programma, inoltre, l'avvio di percorsi formativi innovativi, accomunati dal fatto di essere piuttosto rari nel panorama nazionale (ed europeo): Scuola superiore della Pubblica amministrazione regionale e locale, corsi di laurea in Scienze della sicurezza (rivolto alle forze di Polizia) e in Scienze strategiche (all'Esercito), corsi di formazione per operatori del Terzo settore.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Il progetto di ristrutturazione delle facoltà universitarie in poli prosegue secondo il programma previsto. Vi sono aree in via di progettazione ed altre già pressoché realizzate (la zona intorno a Palazzo Nuovo, con i palazzi Badini Confalonieri e le vetriere Berruto).

L'acquisizione da parte dell'Università delle aree per lo sviluppo per poli prosegue. Ottenuta per 25 miliardi l'area ex Italgas di corso Regina Margherita, un altro passo importante (nel luglio 1999) è stato l'acquisizione dell'area delle ex Manifatture Tabacchi, concessa dal Ministero delle Finanze in uso gratuito e perpetuo. Nel complesso, lo sviluppo per poli costerà 950 miliardi di lire, di cui (a seguito di un accordo di programma) il 50 per cento verrà coperto dal Ministero. Nel 1999, la Compagnia di San Paolo e la Fondazione CRT hanno stanziato 72 miliardi di lire a favore dell'Università torinese per la realizzazione di questo piano di sviluppo. Come per il Politecnico, è stata aperta inoltre una linea di credito agevolata da San Paolo e Banca Europea degli Investimenti.

Nella sede di Grugliasco, un accordo tra Università e Comune ha prodotto, in questi mesi, una prima indagine conoscitiva (i cui esiti dovranno ispirare criteri e procedure di progettazione del nuovo insediamento universitario) e un gruppo di lavoro misto (città-università) che dovrà definire le scelte strategiche e progettuali e, quindi, monitorare l'avanzamento del progetto di ricollocazione delle facoltà scientifiche.

Per la sede di Collegno, i finanziamenti erogati sono stati maggiori del previsto: si pensa di completare entro il 2000 un primo intervento per il recupero dei locali lasciati dalla ASL.

Anche il polo medico si sta muovendo: nel 1999 è stato avviato il primo blocco dell'area oncologica presso l'Ospedale Molinette, comprensiva delle attività di ricerca, mentre prosegue la realizzazione dell'Istituto per la ricerca e la cura del cancro a Candiolo, in collaborazione con l'Ospedale Mauriziano.

Per quanto riguarda le varie ipotesi di nuovi corsi e percorsi formativi rari, va rilevato un rallentamento dei progetti, durante il 1999, dovuto essenzialmente alla non ancora chiarita situazione a livello nazionale circa la strutturazione dei diversi livelli di formazione universitaria: lauree brevi, corsi di laurea, terzo livello. Sono stati inaugurati, comunque, due nuovi corsi di terzo livello: il master per operatore del Terzo settore presso la Scuola di Amministrazione Aziendale e quello per cooperatore allo sviluppo presso il campus dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro.

15. FORMAZIONE AVANZATA, ALTA FORMAZIONE

IL PROGETTO – È in programma la creazione di una rete di alta formazione ricerca, di livello post-universitario, attraverso il rafforzamento di attività esistenti e nuove attività nei campi delle Scienze della materia e della vita e dell'Economia e finanza.

Una sede (per i corsi di Scienze della materia e della vita) rimarrebbe quella di Villa Gualino, dove nascerà un Istituto di studi superiori per la ricerca scientifica e la formazione post-lauream nei settori della fisica, della matematica, dei sistemi complessi, delle biotecnologie; a questa sede si aggiungerebbe quella del Real Collegio Carlo Alberto di Moncalieri, per l'area formativa economico-finanziaria.

Si prevede di mantenere rapporti forti con l'Università, ma anche di dotare questa rete dell'alta formazione di una certa autonomia amministrativa e organizzativa, tale da renderla chiaramente identificabile e soggetto autorevole nel panorama nazionale e internazionale della formazione.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda la sede di Villa Gualino, sono iniziati nel 1999 i lavori di costruzione dell'ultimo ampliamento edilizio, destinato alla ricerca scientifica, comprensivo di piccoli laboratori. Sono stati decisivi i finanziamenti della Regione, della Compagnia di San Paolo e di altri enti per coprire le spese delle ultime tranche dei lavori, che dovrebbero essere completati entro la fine del 2000.

Per quanto riguarda invece il Real Collegio Carlo Alberto di Moncalieri, sul piano organizzativo sono da registrare nel 1999 l'insediamento del Coripe, la costituzione del Comitato di gestione del Real Collegio, l'attivazione del processo di riqualificazione edilizia. Nuove attività già presenti al dicembre 1999 in questa struttura sono: il master del Coripe e i diversi centri di ricerca sul sistema previdenziale e i fondi pensionistici, sull'occupazione e sul mercato del lavoro, su diritto ed economia dei servizi pubblici locali.

In prospettiva, l'Università dovrebbe concentrare nel Real Collegio Carlo Alberto tutta l'attività del terzo livello (master) in campo economico.

16. IMMAGINE TURISTICA DI TORINO

IL PROGETTO – Perché si abbia crescita del turismo in una città occorre che una immagine specificamente rivolta ad un (meglio, a più) target di potenziali turisti sia veicolata in modo ampio, professionale, continuativo.

Torino, oggi, non ha un'immagine turistica. Non l'ha mai avuta. Oggi forse l'ha un po' più che in passato. Parlando di Torino all'estero, tra cittadini comuni, si va da chi non sa quasi dove si trovi a chi la identifica tuttora unicamente con una fabbrica di automobili. L'immagine turistica di una città passa necessariamente attraverso un progetto di marketing, rivolto a chi potenzialmente potrebbe venire (o ritornare) a visitarla; e attraverso un progetto di riqualificazione dell'offerta di accoglienza turistica, per chi in quella città ci è arrivato.

Una serie di indagini empiriche recenti (del biennio 1998-1999) continuano a segnalare Torino come città del tutto marginale in prospettiva turistica: perché poco nota; perché animata magari da tante mostre, in genere però dirette quasi solo ai propri cittadini, senza mai riuscire a dar vita a veri eventi di richiamo, che sappiano attrarre turisti. Pure come città del cosiddetto «turismo breve» (ruolo cui Torino ambirebbe), attualmente il capoluogo piemontese non compare nemmeno tra le prime 20 località europee (la cui classifica è guidata da Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bilbao e comprende anche città come Salisburgo, Monaco, Zurigo, Tolosa).

Un progetto di marketing turistico (inserito in un più articolato progetto di marketing urbano) appare sempre più indispensabile. Non a caso, nel Piano strategico del 1999 si prevede la necessità di un Piano di comunicazione per la promozione della città e delle sue risorse. Gli obiettivi sono quelli di aumentare la notorietà della città, di modificarne e migliorarne la percezione, tentando di rendere Torino più «attraente».

Al Piano dovrebbero contribuire soggetti diversi (tra cui il Comune e l'Università), ma, ovviamente, un ruolo strategico spetta all'Agenzia Turismo Torino, che ha cominciato a essere pienamente operativa verso fine 1998-inizio 1999.

Una strategia vincente per il turismo potrebbe essere un'offerta, rivolta a target diversi, di mete, itinerari, attrazioni turistiche differenziate (ma anche complementari e tra loro integrabili). Alcuni «pacchetti» turistici potrebbero essere:

Turismo culturale → Residenze sabaude

Turismo enogastronomico → Rete dei luoghi di produzioni enogastronomiche doc torinesi
→ Locali tipici, iniziative specifiche (saloni, fiere, eccetera)

Turismo religioso → Chiese e santuari
→ Altri luoghi della spiritualità, i santi torinesi

Turismo ecosensibile → Parchi, corona verde
→ I fiumi torinesi

Se l'Olimpiade rappresenta una opportunità forse irripetibile di lancio turistico per la città, occorre anche non appiattirsi sulla sola immagine di Torino come città della neve (che, tra l'altro, è già in parte circolante in Italia e in Europa), ma orientarsi appunto sull'offerta di una molteplicità di pacchetti turistici.

Quanto al potenziamento della ricettività, è nota la cronica debolezza della città, con scarse strutture. Nuovamente, l'appuntamento olimpico dovrebbe stimolare uno sviluppo dell'offerta di accoglienza per turisti [cfr. anche la precedente scheda sulle strutture per le Olimpiadi].

La commissione di esperti per il Piano strategico Torino Internazionale ritiene fondamentale che in città vengano almeno costruiti:

- una decina di alberghi prestigiosi, di cui almeno 2 o 3 dovrebbero essere dei «5 stelle», per un'offerta complessiva pari a circa 1.200 camere
- un ostello della gioventù in grado di ospitare almeno 500 persone
- una autentica rete di strutture alternative agli alberghi: campeggi, aree attrezzate per camper, bed&breakfast, agriturismi.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Durante il 1999 ha fatto i primi passi il Piano di comunicazione e di promozione di Torino, che punta a riposizionare l'immagine della città come possibile destinazione turistica. Ciò si è tradotto in partecipazioni a fiere del settore e nel lavoro di *tour operators* (anche in paesi come Spagna o Inghilterra), giornalisti e media del settore (con *educational*s, visite alla città). Inoltre, si è avviata la costituzione del Convention Bureau, struttura «figlia» di Turismo Torino, per la promozione di convegni nazionali e internazionali (il turismo congressuale produce un alto valore aggiunto per il territorio).

A proposito dei pacchetti di offerta turistica differenziata ipotizzati dal Piano strategico, nel corso del 1999 non si è giunti ancora a niente di specifico. Si sta però lavorando (con gli albergatori torinesi) per creare il prodotto «Week-end a Torino», a prezzi competitivi e cercando i potenziali turisti tramite un marketing diretto (materiali di presentazione inviati a soggetti selezionati, italiani e stranieri, residenti in un'area di 500-600 chilometri da Torino), in quanto – come detto – la città aspira a diventare soprattutto meta di un turismo di breve permanenza.

Sul versante delle strutture ricettive, Torino continua a scontare la sua storia di città con un turismo, al massimo, per affari, con albergatori ben poco incentivati ad attuare una politica di contenimento dei prezzi o ad investire nell'accoglienza ai turisti. Il piano di Turismo Torino prevede, non a caso, interventi per la formazione degli operatori, che devono diventare fonti di informazioni sulla città per i turisti. Si ritiene necessario, inoltre, investire nell'ammodernamento e nella ristrutturazione degli alberghi, soprattutto di quelli in fascia 3-4 stelle. La stessa Turismo Torino non crede opportuno invece puntare su altre strutture di accoglienza (come i campeggi), giudicando che servano a poco nel caso di un turismo urbano qual è quello che interessa la città di Torino.

Dovrebbe essere sicura l'edificazione di un nuovo grande ostello della gioventù al Lingotto (i cantieri dovrebbero aprirsi verso l'estate del 2000), per un turismo inserito in scambi di tipo scolastico-universitario, valutato però a basso valore aggiunto per la comunità economica locale. Quanto a strutture come i bed&breakfast, dopo qualche esperienza pilota nel periodo dell'ostensione della Sindone nel 1998 non si sono registrati progressi.

Nel corso del 2000, si prevede un'intensificazione delle attività di marketing («andare in cerca di turisti»), puntando sulla molteplicità delle opportunità offerte da Torino ai turisti: enogastronomia, cultura, passeggio, concerti, eccetera. Si pensa a una «Carta del turista», con sconti su trasporti, ingressi ai musei, negli esercizi commerciali: ma si tratta, per ora, solo di un'idea, dovendosi ancora sottoscrivere i necessari accordi con le associazioni del commercio, con il Comune, l'Atm, eccetera.

17. SISTEMA MUSEALE TORINESE

IL PROGETTO – Attorno allo sviluppo del sistema museale, i nodi critici – su cui ad oggi non è ancora emerso un orientamento chiaro e univoco da parte della classe dirigente cittadina – sono quelli delle opzioni strategiche tra:

| | | |
|---|---------------|---|
| museo <i>evento</i> : luogo emergente, relativamente isolato dal contesto | <i>versus</i> | museo <i>diffuso</i> : inserito e integrato in un tessuto connettivo, in reti, eccetera |
| attrattive turistiche e museali solo nel centro storico | <i>versus</i> | distribuzione e decentramento delle attrattive nell'intera città e area metropolitana |

Ovviamente si tratta di scelte strategiche che non riguardano solo l'ambito museale. In concreto, nel dibattito torinese sui musei si scontrano le posizioni di chi ha in mente un museo urbano *diffuso*, costituito da strade, piazze, portici, cortili in cui si inseriscano coerentemente *anche* i musei (intesi nel senso più tradizionale del termine), con le posizioni che invece enfatizzano i musei *evento*, «all'altezza degli standard europei», luoghi in grado di catalizzare l'attenzione e, da soli, di attrarre flussi turistici: Museo Egizio, Museo del Cinema, Castello di Rivoli, eccetera.

Inoltre (e proprio sulla vicenda dell'Egizio) si confrontano le due scuole di pensiero per cui, da un lato, occorre convogliare i flussi turistici verso il centro cittadino (tutelando quindi, nel caso specifico dell'Egizio, la sua permanenza in centro), dall'altro si ritiene di dover creare delle polarità forti anche in altre parti della città (e quindi andrebbe bene trasferire l'Egizio a Venaria).

Oltre alla vicenda del Museo Egizio, alcune recenti proposte innovative in campo museale (emerse durante la formazione del Piano strategico) vanno nella direzione di creare a Torino:

- un Museo dell'Automotive di rilevanza internazionale, ricollocando e risistemando il Museo dell'Automobile esistente, aggiungendovi la raccolta del design e magari un percorso di prova di alcuni modelli della collezione. Il museo vero e proprio potrebbe essere inoltre integrato da un centro di restauro delle auto d'epoca e da un centro per il design (in cui inserire anche attività formative, magari collegate con le sedi universitarie)
- un Parco della Scienza e della Tecnica, comprensivo di spazi museali, centri per dibattiti, convegni, laboratori didattici e divulgativi su strumentazioni scientifiche e tecnologiche (nella tradizione di *Experimenta*).

LO STATO DI ATTUAZIONE – Il Museo Egizio è stato al centro delle cronache nel 1999. Tra i passaggi fondamentali di questa vicenda, sovente ripresa dai mass media locali, la *querelle* tra organi nazionali e locali. A settembre, in particolare, il ministro dei Beni culturali, Giovanna Melandri, ha rivelato le proprie perplessità circa il trasferimento del Museo Egizio a Venaria. E dalle diverse amministrazioni (regionale, provinciale, comunale) si moltiplicano i segnali di contrarietà al trasferimento.

Nel frattempo, però, a Venaria (sempre nel settembre 1999) i cantieri di recupero della Reggia sabauda vengono aperti; e c'è chi evidenzia come siano finalizzati a creare una nuova sede proprio per il Museo Egizio, in veste di «attrattiva mondiale».

L'esito finale della vicenda sembra, a questo punto, vincolato agli esiti degli studi di fattibilità (commissionati – pur con grave ritardo rispetto al previsto – nei primi mesi del 2000 dallo stesso Ministero dei Beni culturali) per Venaria e per alcuni altri nodi irrisolti del sistema museale torinese. In particolare, gli studi di fattibilità dovranno chiarire:

- quale sia la collocazione migliore per Museo Egizio e Galleria Sabauda
- che cosa dovrebbe ospitare Venaria, nell'ipotesi che non vi si trasferiscano né il Museo Egizio né la Galleria Sabauda.

Gli studi di fattibilità dovevano concludersi entro il marzo del 2000, ma i tempi di consegna sono slittati alla seconda metà dell'anno. Oggi rimangono in piedi, sostanzialmente, solo due possibili scenari tra loro alternativi:

- il Museo Egizio rimane nella sede attuale, con un riuso coerente degli spazi liberati dalla Galleria Sabauda e da altre attività minori attualmente presenti nell'edificio. La Galleria Sabauda si trasferisce nella «manica lunga» di Palazzo Reale, uno spazio di sfogo per il sistema museale di Palazzo Reale si avrebbe nell'edificio della Cavallerizza, mentre Venaria diverrebbe sede per mostre temporanee
- il Museo Egizio si trasferisce a Venaria, la Galleria Sabauda si ricolloca nel palazzo dell'Accademia delle Scienze. Il Museo di Palazzo Reale rimane tutto compreso nella «manica lunga» dello stesso palazzo. La Cavallerizza diventa polo di riferimento per mostre temporanee.

È pensabile, comunque, che gli esiti degli studi di fattibilità, il cui tono si presume più scientifico e asettico, contribuiscano a far decantare il dibattito – anche ideologico – che in questi mesi ha animato la vita cittadina, tra posizioni «centraliste» e «decentraliste» (o «distrettuali»); l'ipotesi di trasferimento del Museo Egizio a Venaria sta facendo emergere, di fatto, una terza posizione, di tipo bipolarista: né «tutto in centro», né diffusione sull'intera città, bensì creazione di due poli attrattivi fondamentali.

Rispetto agli altri progetti di nuovi insediamenti museali di richiamo, si può registrare nel 1999:

- nessun passo avanti particolare per il Museo dell'Automotive; si sta interessando alla vicenda la Finpiemonte, ma sul progetto sono state sollevate parecchie perplessità (dagli stessi ambienti Fiat)
- in aprile la Provincia ha presentato il progetto per il Parco della Scienza e della Tecnica (ora denominato Science Center), individuandone la possibile sede al Palazzo del Lavoro di Italia '61. Mettendo altresì all'ordine del giorno per il 2000 la progettazione vera e propria del museo.

18. DISTRETTO DEL CINEMA

IL PROGETTO – Se pure non potrà mai recuperare il titolo di capitale del cinema che le spettava un secolo prima, all'inizio del XXI secolo Torino sta riacquistando una notevole rilevanza nell'ambito cinematografico. Le due colonne portanti di Torino come nuovo Distretto del Cinema appaiono essere il Museo e il Film Festival.

Per quanto riguarda in particolare il Museo del Cinema, il progetto di rilancio si lega alla ricollocazione dello stesso all'interno della sede super-prestigiosa della Mole Antonelliana: 4 piani di spazi espositivi sui mezzi tecnologici e l'oggettistica della storia del cinema, oltre a spazi dedicati alla proiezione di pellicole, che consentiranno ai visitatori di seguire diversi itinerari tematici, in un'area di circa 3.200 metri quadri.

Attorno al grande progetto del nuovo Museo ruotano una serie di iniziative (importanti e da valorizzare) di molti piccoli produttori indipendenti riuniti in Antenna Media, il maggiore centro di creazione di cinema d'animazione (Lanterna Magica).

È stata avviata inoltre in questi anni un'attività regionale di sostegno a produzioni televisive e cinematografiche, che si è strutturata grazie alla neonata Film Commission torinese.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda l'insediamento del nuovo Museo del Cinema nella Mole Antonelliana, nel corso del 1999 è stato approvato il progetto esecutivo definitivo dell'architetto e scenografo svizzero François Confino. A ottobre, dopo una prima scrematura – che ha ridotto i concorrenti da 13 ai soli 3 davvero competitivi – è stato affidato l'incarico per l'esecuzione dei lavori. Le date previste per la consegna erano le seguenti: per il 1° lotto il 23 dicembre 1999, per il 2° e ultimo lotto il mese di maggio 2000. I tempi previsti sono però saltati, perché per mesi si è fatto attendere – fino al 20 gennaio 2000 – il benestare definitivo da parte della Sovrintendenza per poter mettere le mani sul bene culturale Mole. In attesa dell'inizio vero e proprio dei lavori, sono state compiute prove di proiezione all'interno della Mole, in modo da verificarne la compatibilità con un sistema di pannelli mobili (per soddisfare la richiesta della Sovrintendenza di avere almeno un'ora quotidiana di luce naturale a beneficio dei turisti in visita al monumento Mole Antonelliana).

I nuovi tempi dell'operazione prevedono la consegna non più in due lotti, ma ad una data unica, presumibilmente l'estate 2000, e la probabile inaugurazione a settembre.

Sulla tempistica e sulla realizzazione del progetto pesano, tuttavia, due situazioni critiche, che potrebbero rivelarsi cause di nuovi ritardi:

- sulla questione dello slittamento dei lavori, ma anche sulle modalità di affidamento dei lavori, è stato presentato dall'opposizione in consiglio comunale un esposto alla magistratura, che ha aperto un'inchiesta

- sulla questione della messa a norma e della sicurezza degli impianti si sono avute incertezze per mesi: non era chiaro, infatti, se questa spettasse alla Fondazione del Museo del Cinema oppure al proprietario dell'immobile (Musei Civici). Stabilito che la competenza è dei Musei Civici, non si registrano altri significativi passi avanti: al febbraio 2000 erano stati avviati soltanto i primi rilevamenti sugli impianti, ma si è ancora lontani da un vero progetto di messa a norma (fondamentale affinché la commissione di vigilanza possa autorizzare l'apertura del Museo).

Nell'estate del 1999, intanto, è stato chiuso il Cinema Massimo, che in questi anni aveva rappresentato fisicamente la sede del Museo del Cinema, a causa della necessità di alcuni lavori di adeguamento (eliminazione di barriere architettoniche, eccetera). Piuttosto che rendere compatibili con l'attività del Cinema i lavori di ristrutturazione, si è preferito chiudere completamente, senza avere nemmeno ancora affidato l'appalto per i lavori. La visibilità pubblica dell'istituzione Museo del Cinema risulta evidentemente molto penalizzata da questa chiusura (come testimoniano alcune polemiche prese di posizione di autorevoli esponenti della cultura cittadina nei mesi scorsi). Tra l'altro, quando nell'estate 2000 il Museo dovesse aprire i battenti, continuerebbe a non avere una vera sala proiezioni cui appoggiarsi.

Il potenziamento del Torino Film Festival, anche attraverso il coinvolgimento di altri festival locali o settoriali, auspicato nel Piano strategico, non ha fatto durante il 1999 particolari passi avanti. Sono buoni i rapporti con altri festival torinesi (gay, delle donne), così come con altri festival piemontesi (Bra, Susa e il recente festival dei cortometraggi di Calamandrana), ma non è in vista nessuna integrazione più stabile dei diversi festival. Questi ultimi hanno infatti strutture organizzative più agili e solo *semi*-permanenti, che mal si conciliano con l'organizzazione strutturata e permanente del Torino Film Festival; inoltre, il pubblico dei festival rimane molto differenziato.

19. TORINO CITTÀ D'ACQUE

IL PROGETTO – Torino ha una caratteristica particolare dal punto di vista ambientale: il suo territorio è percorso da 4 fiumi, tra i quali il più importante corso d'acqua italiano. Ma quasi nessuno lo sa o se ne ricorda: i Torinesi se ne rammentano raramente, anche per la scarsa visibilità (e vivibilità) di questi corsi d'acqua, se si eccettuano le poche centinaia di metri del Po in corrispondenza del centro monumentale della città. All'estero, l'ultima cosa che può venire in mente a un potenziale turista è che Torino abbia quasi un centinaio di chilometri di sponde fluviali.

Il progetto del Comune «Torino città d'acque» prevede il recupero ambientale di tutte le sponde fluviali cittadine, con un nuovo grande sistema del verde sviluppato lungo 74 chilometri di sponde e il collegamento tra loro di oltre 12 chilometri quadri di parchi (già esistenti per un terzo), in raccordo con il progetto «Corona verde».

LO STATO DI ATTUAZIONE – Nel corso del 1999, l'attività di progettazione per le aree fluviali (anche in collaborazione con i comuni della conurbazione) è proseguita, sia pure molto lentamente per la complessità amministrativa dovuta ai molteplici soggetti istituzionalmente coinvolti dal progetto.

Si sta lavorando, in fase preliminare, alla bonifica dei siti più compromessi (discariche abusive, sfasciacarrozze, abusivismo edilizio, eccetera). Su questi progetti di bonifica, il Comune ha anche ottenuto 20 miliardi dal Ministero dell'Ambiente; l'apertura dei cantieri dovrà avvenire entro il maggio del 2000 (pena la perdita del finanziamento). Altri comuni della cintura di Torino (Alpignano, Collegno, Pianezza, eccetera) hanno avviato attività di riqualificazione delle loro aree fluviali che dovrebbero interagire con il progetto del Comune di Torino. È stato presentato un progetto preliminare (che dovrebbe andare in porto entro il 2001) per la riqualificazione delle sponde della Dora nel tratto da corso Principe Oddone alla confluenza con il Po. All'inizio del 2000, sono partiti i lavori del 1° lotto nell'area del Parco del Meisino.

L'ente Parco del Po ha adottato il Piano d'area che concerne gli interventi di riqualificazione dei fiumi. Ma questo piano, necessario per intervenire sull'area, è rimasto a lungo fermo in Regione per l'approvazione definitiva.

Rimane aperta la questione della valorizzazione (in termini di immagine) della «fluvialità» torinese; al di là del titolo (bello) del progetto e delle dichiarazioni di intenti contenute anche nel Piano strategico del 1999 (il sistema dei fiumi sarebbe «una delle risorse più importanti della città»), si ritrovano deboli tracce di tutto ciò nell'immagine di Torino proposta e veicolata all'esterno, eccezion fatta per la citazione flash dei fiumi torinesi nel dossier per Torino 2006 e per qualche attività promozionale svolta dalla Provincia tramite le Agenzie Turistiche Locali.

20. GLI IMPIANTI PER LO SPORT

IL PROGETTO – Sport, come è noto, significa cose molto diverse, tra sport come pratica diffusa, sport come evento spettacolare cui assistere, sport (soprattutto calcio) come grande business. In termini di immagine (specie internazionale) di una città è evidente che sono gli aspetti legati allo sport-evento a essere strategici: si pensi al ruolo promozionale dell'immagine della città, del nome di una città, anche piccola, svolto

da tante squadre degli sport più seguiti: calcio, pallacanestro, pallavolo. Su questo versante a Torino gli scenari strategici sono due: impianti olimpici [di cui si è già detto in una precedente scheda] e stadi per il calcio.

La vicenda stadi a Torino si apre, di fatto, nel 1986 con la decisione di abbandonare il vecchio Stadio Comunale per costruire un nuovo impianto in vista dei mondiali di Italia '90. L'anno successivo l'appalto viene vinto dall'Acqua Marcia (contro imprese dell'area Fiat, che, da allora, sovente sparirà a zero sul nuovo stadio). L'impianto viene realizzato con una concessione a un privato, che integra i fondi statali (43 miliardi) in cambio della gestione del manufatto per 30 anni e del sistema pubblicitario del nuovo stadio (il che va contro i desiderata della Juventus).

Il nuovo stadio nasce molto diverso da quello che era stato a suo tempo promesso: una delle motivazioni forti sostenute da chi lo voleva (invece di ristrutturare il vecchio Comunale, come si era pure ipotizzato) era di ottenere «finalmente uno stadio solo per il calcio, come San Siro». Benché quanto alle piste di atletica si sia assistito in questi anni a uno «scarica-barile» circa la responsabilità della scelta (tra l'assessore dell'epoca Matteoli, le società di calcio, la Figc), di fatto il nuovo catino del Delle Alpi comprende anche le piste di atletica sia perché la concessione di finanziamenti statali era legata all'edificazione di strutture polivalenti (non solo per il calcio), sia e soprattutto perché le norme Fifa impongono un notevole «spazio di rispetto» in tutti gli impianti per il calcio edificati ex novo.

Attorno al 1995 si fanno strada nuove ipotesi sui destini degli stadi torinesi: sul versante Toro, la Fondazione Filadelfia propone un progetto (che pare inizialmente molto utopistico) di riedificazione del Filadelfia sul sito storico dove giocava il Grande Torino; sul versante Juve, si pensa a un piano di riutilizzo del Comunale e/o di acquisizione dell'area Continassa, per abbattere il Delle Alpi e sostituirlo con un nuovo stadio. I diversi progetti sono ispirati da un'idea di stadio di proprietà delle società calcistiche, sul modello di tante realtà straniere (Manchester United, eccetera). In prima battuta, l'Amministrazione comunale sembra disponibile nei confronti dei diversi progetti, ma assume poi una posizione più rigida sui piani di fattibilità presentati dalla Juventus, ritenendoli in forte contrasto con le normative del Piano regolatore torinese da poco approvato.

Per quanto riguarda lo sport di base, si registra una ormai consolidata tradizione torinese: con *Sportinsieme* in primo luogo, che coinvolge ogni anno migliaia di praticanti, dai bambini agli anziani. Nel Piano strategico del 1999 si ravvisa la necessità di potenziare ulteriormente il settore (Torino risulta appena al 40° posto nel 1998 come dotazione, con una palestra ogni 8.130 abitanti), in particolare garantendo una

maggior disponibilità di spazi e impianti per la pratica sportiva: intervenendo dunque tanto sul versante della manutenzione quanto su quello delle modalità di gestione degli impianti, in modo tale che questi possano essere fruiti dalla popolazione meglio, più comodamente, per più tempo.

LO STATO DI ATTUAZIONE – Per quanto riguarda gli stadi di calcio, il 1999 è stato senza dubbio l'anno degli annunci a sensazione, delle pronte ritirate, delle promesse non mantenute, delle polemiche politiche, fino a ripetuti rischi di crisi del governo della città sulla questione. Elementi ricorrenti nel dibattito sugli stadi che paiono ormai abbastanza condivisi sono:

- il fatto che, al di là della qualità del manufatto, lo Stadio delle Alpi è stato un fallimento gestionale; risulta talmente costoso in termini di gestione da essere ritenuto un salasso da parte delle due squadre torinesi, che non a caso non vedono l'ora di non doverci giocare più e di costruirsi propri stadi
- il fatto che è un impianto inadatto al calcio (eccessiva distanza dal campo, scarsa visibilità del gioco sotto la curva opposta), tant'è che nei dieci anni della sua esistenza la Nazionale italiana se n'è sempre tenuta ben distante
- il fatto che è troppo grande per un calcio sempre più televisivo e che ogni anno perde spettatori sugli spalti, con l'effetto di un grande catino sempre mezzo vuoto (quando va bene: nemmeno in occasione del derby si riempie). Si tenga conto poi che quella di Torino è una piazza particolarmente difficile per fare grandi incassi col calcio: è stato di recente calcolato che, rispetto al bacino di utenza potenziale, la resa del pubblico è a Torino pari al 30-40 per cento, contro il 70 per cento di Milano, il 90 per cento di Bologna; più in generale, Torino è al 12° posto tra le province italiane (nel 1998) quanto a spesa pro capite per assistere a eventi sportivi
- il fatto che risulta inadatto a ospitare altri avvenimenti sportivi: in dieci anni non vi si sono praticamente mai tenute manifestazioni e meeting di atletica o di altri sport (la pista di atletica è servita solo per tenere più lontani dal campo gli spettatori delle partite di calcio).

Sul versante propositivo (progettuale) i pareri sono molteplici e discordi, per cui tutto rimane avvolto nell'incertezza. Il 1999 (e l'inizio di quest'anno) ha visto, da un lato, moltiplicarsi le ipotesi di siti per un nuovo stadio avanzate dalla Juventus (e non è chiaro fino a che punto si tratti di ipotesi autentiche piuttosto che strumentali, per «smuovere le acque»); dall'altro, la riedificazione del Filadelfia continua a slittare da una riunione (ogni volta definita «decisiva») all'altra tra i diversi soggetti coinvolti: Fondazione Filadelfia, Torino Calcio, Comune. Permangono comunque forti dubbi sul progetto di nuovo Filadelfia: nonostante tutta la buona volontà dei progettisti, ben difficilmente l'impianto potrebbe essere adeguato agli standard di sicurezza previsti dalla Federcalcio e dal Ministero degli Interni (distanze di rispetto, reti di recinzione, spazi di sfogo esterni, parcheggi, eccetera).

È quasi impossibile, in questo quadro di continui cambiamenti di rotta, prese di posizione (non sempre chiare), *boutades*, ipotizzare che cosa davvero potrebbe accadere nel prossimo futuro. L'impressione è comunque che se dovesse risolversi in

favore delle istanze juventine la controversia sull'area Continassa (acquisizione sostanzialmente gratuita dell'impianto e dell'area), il Delle Alpi potrebbe diventare di proprietà della Juventus, libera poi di decidere che cosa farne. Per quanto riguarda il Torino, molto pare legato alla vicenda societaria: a seconda di chi saranno i nuovi «padroni» della squadra granata (Vidulich & C., cordata Aghemo, altri), sarà diversa la disponibilità ad «affittare» il Delle Alpi alla Juventus, piuttosto che emigrare verso un altro stadio (l'improbabile nuovo Filadelfia o, perché no, un Comunale ristrutturato).

In tutto ciò, naturalmente, bisogna tenere conto che, dal giugno 1999, un altro (fondamentale, però) aspetto va considerato: l'assegnazione a Torino delle Olimpiadi prevede la celebrazione delle cerimonie ufficiali proprio nello Stadio delle Alpi, il che sembra ragionevolmente rendere un po' più difficile rispetto al recente passato l'idea dell'abbattimento.

Per quanto riguarda gli altri impianti, quelli per lo sport di base (praticato, non «guardato»), si registra una perdurante situazione di difficoltà a potenziarne la fruibilità complessiva. Il rilancio incontra ostacoli soprattutto di tipo amministrativo e organizzativo:

- sul versante della manutenzione e dell'efficienza degli impianti sportivi, c'è una pluralità di soggetti responsabili (a volte il Comune, a volte altri enti locali, a volte le circoscrizioni, a volte le società sportive); manca un piano complessivo d'intervento che coordini tutti questi soggetti, e mancano i fondi per finanziare tutti gli interventi necessari
- quanto all'apertura degli impianti, risulta ancora rigido il sistema degli orari, modellato sul calendario scolastico: sono pochissimi gli impianti utilizzabili in ore serali e notturne (fasce orarie in cui è in continuo aumento la richiesta da parte di praticanti sportivi adulti) e nei mesi estivi (ad esempio, *Sportinsieme* dura da novembre a maggio; nei restanti cinque mesi le opportunità di trovare impianti disponibili per l'attività sportiva sono davvero minime). L'unica ragionevole soluzione sembrerebbe quella di sganciarsi dall'amministrazione pubblica (scolastica).

Si registra, in proposito, un'iniziativa della Provincia di Torino, che ha creato uno Sportello Sport: il servizio offerto è di consulenza per chi voglia intraprendere un'attività che necessita dell'utilizzo o la costruzione di un impianto sportivo.

21. RIQUALIFICAZIONE URBANA

IL PROGETTO – Sotto il titolo di riqualificazione urbana vanno molti (e diversi) progetti. È lo stesso dibattito, in Europa, sul concetto di riqualificazione del tessuto urbano che è molto ampio e articolato, andando da interventi di maquillage edilizio a progetti di rigenerazione del tessuto sociale e relazionale.

L'immagine, il volto stesso di una città sono comunque sempre più il frutto di un insieme di interventi che interessano il territorio urbano nel suo complesso: un centro storico prestigioso, ma circondato dal degrado (edilizio e sociale), rischia di risultare ben poco attrattivo e, quindi, ben poco competitivo. Su questo tema della multidimensionalità degli interventi possibili ritorna certamente in campo la *querelle* (già vista a proposito della destinazione dei maggiori musei cittadini) tra le due scuole di pensiero centralista e decentralista. Gli uni pensano a una riqualificazione urbana che interessi soprattutto il centro storico, in modo da farne sempre più il «salotto buono» della città; gli altri immaginano una città crescentemente policentrica, in cui anche le aree periferiche giochino un ruolo importante (e quindi debba essere riqualificato l'attuale tessuto intervenendo in molte realtà periferiche torinesi, tuttora tipici quartieri-dormitorio).

Per Torino, dal dibattito di questi ultimi anni sembrano emergere alcune linee prioritarie di intervento (non a caso, inserite tutte nel Piano strategico Torino Internazionale):

- necessità di rigenerare i quartieri e le aree urbane depresse, specie in periferia, attraverso programmi integrati, che coniughino esigenze di ristrutturazione degli edifici con interventi sul piano socioeconomico, coinvolgendo la popolazioni locali. Il Comune di Torino, attraverso il Progetto speciale periferie, e a seguito di un documentato studio preliminare dell'Ires, ha individuato alcuni ambiti prioritari e pilota di intervento nelle cosiddette «aree PRU» (Programmi di rigenerazione urbana): in via Arquata, via Ivrea, corso Grosseto, via Artom, oltre che a San Salvario (in considerazione dell'allarme sociale di questi anni)
- trasformazione in termini di maggiore vivibilità di spazi pubblici (piazze, strade) e privati (cortili). A questo proposito, i progetti principali sono quelli tesi alla pedonalizzazione e risistemazione di piazze e vie come luoghi di aggregazione, passeggio, eccetera, e alla ristrutturazione dei cortili (progetto «Cortili verdi» del Comune di Torino), convertendoli da parcheggi di auto e depositi di materiali a spazi verdi alternativi (complementari) rispetto ai giardini e parchi pubblici
- pianificazione e razionalizzazione del colore degli edifici, dell'arredo urbano, delle pubblicità, delle luci della città (comprese le luci-evento, strumento di qualificazione e riqualificazione di monumenti e parti della città).

LO STATO DI ATTUAZIONE – Non potendo qui (non foss'altro che per ragioni di spazio) dar conto dello stato di avanzamento di tutti i singoli progetti che riguardano le varie linee di intervento sopra elencate, ci limitiamo a segnalare i passi avanti registrati nel 1999 dal Progetto speciale periferie.

Nel 1999, appunto, sono stati sottoscritti i protocolli di intesa per le aree PRU di via Ivrea e di corso Grosseto, potendo così avviare la progettazione preliminare e quindi quella esecutiva sia per le abitazioni sia per il suolo pubblico. Nella primavera di quest'anno viene firmato il protocollo di intesa per il PRU di via Artom. Intanto, il contratto di quartiere per il progetto PRU di via Arquata risulta al secondo posto nella graduatoria nazionale del Ministero dei Lavori pubblici. Sempre in primavera, con la sottoscrizione del protocollo d'intesa, il Ministero trasferirà i 20 miliardi previsti al Comune di Torino. Da allora partiranno i 6 mesi calcolati per la progettazione dell'intervento di riqualificazione.

Parallelamente agli interventi di riqualificazione edilizia, sono state attivate durante il 1999 le cosiddette attività di «accompagnamento sociale»: informazioni ai residenti e alla cittadinanza sui PRU e sulle fasi di realizzazione, ma soprattutto promozione economica delle aree, gestione programmata delle attività finanziabili con il decreto Bersani (incentivi alle piccole imprese locali, in zone a declino); nel complesso delle aree PRU questi interventi hanno permesso di avviare un centinaio di nuovi operatori economici locali. Per l'area di San Salvario – a fronte di 50 progetti finanziabili – sono state presentate 140 domande (a dimostrazione della vitalità dell'area, a dispetto delle ricorrenti «campane a morto», sovente strumentali, suonate in questi anni); fatto che, tra l'altro, ha provocato nei mesi scorsi accese polemiche da parte dei soggetti esclusi, amplificate dalla stampa cittadina.

Tra le altre iniziative di recupero edilizio e sociale delle periferie torinesi, si segnalano ancora i bandi per la progettazione (partecipata con i residenti) e il rinnovo delle piazze Livio Bianco (a Mirafiori nord), Chiesa della Salute, Falchera, Eugenio Montale (alle Vallette). Entro il 2000 è previsto che siano completate le fasi di selezione dei progetti e le gare d'appalto, e quindi possano aprirsi i cantieri.

Sempre quest'anno verrà presentata una nuova candidatura del Comune di Torino per le graduatorie dei progetti Urban: entro giugno dovrà essere formalizzata la candidatura di un'area (si ipotizza la zona di via Poma, via Scarsellini, dietro piazza Pitagora) per ottenere i fondi necessari ad avviarne il progetto di recupero.

**PRINCIPALI EVENTI DEL 1999 RELATIVI AI PROGETTI MONITORATI
E ALCUNE SCADENZE PER IL 2000***

| | |
|---|--|
| Passante ferroviario | <p>1999 ■ Per la prima tratta, attivate risorse per complessivi 705 miliardi di lire; per la seconda il Comune sottoscrive col San Paolo Imi un mutuo di 420 miliardi di lire. Le risorse reperite vengono giudicate sufficienti</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Il Ministero dei Trasporti finanzia la seconda tratta; le FS lanciano la gara per la costruzione del passante da corso Vittorio alla Dora Riparia ■ A settembre entra in esercizio la tratta da Porta Susa al Lingotto <p>2000 ■ Progettazione delle opere di copertura per la prima tratta (largo Orbassano, largo Turati)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Si avviano alla conclusione (prevista nel 2001) i lavori in corso De Nicola, via Tirreno, corso Castelfidardo, corso Mediterraneo, corso Leone ■ Progettazione esecutiva e avvio della realizzazione alla stazione Dora del nuovo interscambio con la Torino-Ceres, della nuova fermata Rebaudengo, oltre al quadruplicamento, all'abbassamento e alla copertura dei binari nella tratta dalla stazione Dora a via Reiss Romoli |
| Alta velocità/capacità ferroviaria | <p>1999 ■ Per la Torino-Milano, il Piano strategico Torino Internazionale prevede l'apertura dei cantieri nel 2000, per una conclusione dei lavori entro il 2005</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ I tempi slittano: la Conferenza dei servizi raccoglie a dicembre l'ok dei comuni piemontesi; slittano ancora i tempi per alcuni comuni lombardi ■ Per la Torino-Lione, il Piano strategico ribadisce ancora una volta trattarsi di «opera prioritaria» e l'urgenza di pervenire a breve a una decisione sul tracciato e sulle connessioni con il nodo di Torino <p>2000 ■ Prevista la conclusione della Conferenza dei servizi per la Torino-Milano. Probabile avvio dei lavori per le tratte Torino-Santhià, Santhià-Novara</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Conclusione degli studi geologici preliminari per la Torino-Lione nel corso della primavera del 2000 |
| Metropolitana | <p>1999 ■ Nelle competenze attribuite ai progettisti dalla gara d'appalto è compresa la progettazione e la «personalizzazione» delle 15 stazioni previste</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Affidamento del progetto alla Satti. Nel Piano economico finanziario si prevede una spesa di circa 1.200 miliardi di lire ■ A settembre 1999 vengono ammessi in gara 4 consorzi per la progettazione del metrò; vince l'appalto il consorzio Geodata-Systra <p>2000 ■ Deciso il prolungamento della linea 1 di metropolitana, da Porta Nuova al Lingotto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Consegna del progetto della Geodata-Systra per la prima tratta entro la primavera; progetto esecutivo previsto per giugno, gli appalti nella seconda metà dell'anno, l'avvio dei cantieri nel gennaio del 2001 ■ Avviati i primi sondaggi delle banchine alberate, in corso Francia, corso Bolzano, corso Vittorio Emanuele |

* In questa sintetica scheda riassuntiva sono citati soprattutto gli *eventi* registrati nel 1999, i fatti cioè che hanno avviato processi, li hanno interrotti, eccetera. Sono citate in modo saltuario le situazioni di (normale) prosecuzione e avanzamento di un progetto, che già compaiono nelle più dettagliate schede sui progetti.

| | |
|--|---|
| Potenziamento dell'aeroporto di Caselle | <p>1999 ■ Scongiurato l'effetto Malpensa su Caselle per il traffico passeggeri, mentre riflessi negativi si verificano sul traffico merci, che Alitalia trasferisce per intero a Malpensa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Inaugurati nel corso dell'anno 18 nuovi voli ■ Avviate le operazioni per la privatizzazione della Sagat: in ottobre viene pubblicato il bando ■ In autunno, nuovo declassamento dell'aeroporto (su richiesta della stessa Sagat) per l'adeguamento alla normativa europea; non si registrano conseguenze negative, l'aeroporto ritorna poi in classe 3 <p>2000 ■ Previsto il completamento del processo di privatizzazione della Sagat entro l'estate</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Inaugurazione del collegamento ferroviario tra Torino e l'aeroporto, sulla linea per Ceres, prevista nell'agosto 2000 |
| Tangenziali | <p>1999 ■ Sembrano definitivamente tramontare sia il progetto di ampliamento alla quarta corsia della tangenziale sia della tangenziale est</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Si punta tutto sulla tangenziale interna di corso Marche. Sottoscritto il protocollo di intesa con Ativa. A luglio viene presentato un PRUST, con capofila Provincia e Comuni dell'area metropolitana ovest. Restano da definire le procedure di realizzazione |
| Autostrade | <p>1999 ■ Torino-Savona: i lavori avanzano, dopo rinvii per problemi di risorse finanziarie. Nuova ipotesi di conclusione dei lavori per il 2001</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Torino-Pinerolo: riformulata l'ipotesi di conclusione dei lavori, al 2004 ■ La nuova autostrada Torino-Pinerolo acquisisce un ruolo di primaria rilevanza strategica in vista dell'appuntamento olimpico del 2006 <p>2000 ■ Protocollo d'intesa, con conseguenti programmi operativi per la realizzazione dell'opera</p> |
| Mobilità sostenibile | <p>1999 ■ L'efficienza dei mezzi pubblici non migliora, né per regolarità né per velocità. Rinnovato per oltre un terzo il parco veicoli circolanti dell'Atm</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Avviato il piano di Mobility Management ■ Diventa operativo il Settore tempi e orari del Comune di Torino, che apre la fase diagnostica sugli orari e il funzionamento dei servizi della città ■ Completate le tratte di piste ciclabili avviate nel 1998; si raggiunge la lunghezza complessiva di 75 chilometri di rete ■ Pedonalizzazione di piazza Abba; progettata per piazza Risorgimento <p>2000 ■ Completamento della linea 4 del tram attraverso il centro</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Partenza dei lavori per il primo vero parcheggio di interscambio torinese, in piazza Caio Mario. In fase di progettazione gli altri parcheggi di interscambio: piazza Sofia, piazza Gustavo da Modena ■ Nuove piste ciclabili (22 chilometri) in strada del Portone, sul passante, in corrispondenza della linea 4, nei parchi Meisino, Fioccardo, della Dora ■ Completata la pedonalizzazione dei lati nord e ovest di piazza Castello ■ 340 nuovi autobus e tram (pari al 35-40 per cento del parco veicoli) |
| Nuove imprese in città | <p>1999 ■ Presentazione dell'Incubatore di imprese, creato da Politecnico, Provincia, Camera di commercio, Finpiemonte</p> <p>2000 ■ Nascita nell'area Fert del Parco multimediale, a cura della Virtual Reality & Multimedia S.p.A.</p> |

| | |
|---|--|
| Nuovi investimenti a Torino | <p>1999 ■ Alla fine del 1999, dopo un anno e mezzo di operatività, l'Agenzia ITP risulta aver attratto a Torino e in Piemonte 15 aziende (per 800 posti di lavoro)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nell'area ex CIR di via Stradella si insedia il Centro ricerca e sviluppo di Motorola (170 miliardi in 5 anni, 350 posti di lavoro altamente qualificati) <p>2000 ■ L'obiettivo di ITP è di insediare entro la metà dell'anno altre 10 nuove imprese (per 400 posti di lavoro)</p> |
| Piano strategico Torino Internazionale | <p>1999 ■ Si chiude l'elaborazione del Piano, con 84 schede-azione suddivise in 6 linee strategiche: integrazione internazionale; governo metropolitano; imprenditorialità e occupazione; formazione e ricerca; promozione di cultura, turismo, commercio e sport; qualità urbana</p> <p>2000 ■ A febbraio le forze politiche, economiche, sociali della città sottoscrivono il patto per il Piano strategico</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Diventa operativo l'Ufficio del Piano, che dovrà coordinare e sostenere la realizzazione dei progetti, in stretto contatto con il Comitato organizzatore delle Olimpiadi |
| Governo metropolitano | <p>1999 ■ La questione del governo metropolitano dell'area torinese viene inserita nel Piano strategico, muovendo dalla considerazione che il Piano ha senso solo se inquadrato a scala metropolitana</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Pochi passi avanti. Varata in Provincia una micro-struttura che dovrebbe puntare al coordinamento e alla razionalizzazione di servizi già esistenti e operanti in diversi comuni dell'area metropolitana |
| Olimpiadi del 2006 | <p>1999 ■ A giugno Torino conquista (a scapito di Sion) il diritto a ospitare le Olimpiadi invernali del 2006, grazie alla bontà del suo progetto e alle conseguenze della crisi interna del CIO</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nell'autunno è decisa la dirigenza del Comitato organizzatore: Castellani presidente; vicepresidenti Bontempi, Christillin, Petrucci, Rambaudi <p>2000 ■ A febbraio entra ufficialmente in carica il Comitato organizzatore (diretto da Paolo Rota): dovrà gestire strategie e organizzazione. Per gli appalti è prevista una delega ad apposita agenzia, controllata dal Comitato</p> |
| Raddoppio del Politecnico | <p>1999 ■ Inaugurazione a settembre dei tre fabbricati ristrutturati, destinati alla didattica, e di un parcheggio per gli studenti</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ In appalto la ristrutturazione del fabbricato delle ex tornerie <p>2000 ■ Avvio in primavera delle attività dell'Istituto superiore di Tecnologia dell'informazione, con un bando per attività di ricerca finalizzate in campo tecnologico</p> |
| Potenziamento dell'Università | <p>1999 ■ Acquisizione da parte dell'Università dell'ex Manifattura Tabacchi, concessa dal Ministero delle Finanze in uso gratuito e perpetuo</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ L'Università riceve i finanziamenti della Compagnia di San Paolo e della Fondazione CRT, che garantiscono le risorse necessarie al progetto di potenziamento per poli ■ Completati i lavori nell'area di Palazzo Nuovo (polo facoltà umanistiche) <p>2000 ■ Completati i lavori (nei locali liberati dall'ASL) nella sede di quella che diventerà l'Università Italo-Francese a Collegno</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Prosegue la progettazione del polo di Grugliasco per le facoltà scientifiche |

| | |
|---|---|
| Formazione avanzata, alta formazione | <p>1999 ■ Avviati i lavori a Torino, a Villa Gualino, relativi alla costruzione dell'ultimo ampliamento edilizio, destinato alle ricerche in Scienze della complessità</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Si insedia al Real Collegio Carlo Alberto di Moncalieri il Coripe. Avviati i primi master economici <p>2000 ■ Completamento entro l'anno dei lavori a Villa Gualino</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Insediamento dei Centri di ricerca su previdenza, lavoro e servizi pubblici locali |
| Immagine turistica di Torino | <p>1999 ■ L'Agenzia Turismo Torino, nata nell'ambito del Piano di comunicazione per la promozione della città e delle sue risorse (previsto in Torino Internazionale), diventa completamente operativa</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le indagini empiriche continuano a confermare Torino come città turisticamente marginale (anche nel settore del «turismo breve») ■ Primi passi del piano di promozione dell'immagine turistica di Torino <p>2000 ■ Intensificazione del marketing, puntando sulla multidimensionalità dell'offerta turistica torinese</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Costituzione del Convention Bureau |
| Sistema museale torinese | <p>1999 ■ A Venaria si aprono i cantieri di recupero della Reggia, lavorando (principalmente) nell'ipotesi di accogliere il Museo Egizio</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Progetto della Provincia per un Museo-parco della Scienza e della Tecnica (Science Center) <p>2000 ■ Commissionati dal Ministero dei Beni culturali, studi di fattibilità per Venaria e per alcuni altri nodi irrisolti del sistema museale torinese. Agli esiti degli studi dovrebbero essere vincolate le successive scelte politiche</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Progettazione del Museo-parco della Scienza e della Tecnica (Science Center) |
| Distretto del Cinema | <p>1999 ■ Approvazione del progetto esecutivo definitivo per il nuovo Museo del Cinema nella Mole Antonelliana</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Slittano i tempi di consegna del 1° lotto del nuovo Museo, previsti per dicembre, a causa dei ritardi del nulla-osta della Sovrintendenza ■ Esposto alla magistratura sullo slittamento dei tempi e sulle modalità d'appalto per il cantiere ■ Chiude nell'estate il Cinema Massimo, causa lavori di adeguamento <p>2000 ■ A febbraio, primi rilevamenti sugli impianti alla Mole, in vista della successiva messa a norma</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Consegna in estate (tranche unica) del nuovo Museo del Cinema alla Mole ■ Istituita ufficialmente la Film Commission regionale |
| Torino città d'acque | <p>1999 ■ Prosegue la progettazione, si bonificano i siti più compromessi dalle attività industriali e di discarica</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Presentato il progetto preliminare per il tratto urbano della Dora, da corso Principe Oddone alla confluenza con il Po ■ Il Ministero dell'Ambiente finanzia «Torino città d'acque» con 20 miliardi ■ L'ente Parco del Po adotta il Piano d'area, che passa alla Regione per l'approvazione definitiva <p>2000 ■ Partono a inizio anno i lavori del 1° lotto nell'area del Parco del Meisino</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Aprono i cantieri per la bonifica dei siti fluviali, finanziati dal Ministero dell'Ambiente |

**Impianti
per
lo sport**

- 1999** ■ Si moltiplicano e si rincorrono ipotesi, prese di posizione, polemiche attorno agli stadi torinesi, senza pervenire ad alcuna svolta significativa: né per il Delle Alpi, né per il nuovo Filadelfia, né per il Comunale
- Da giugno lo Stadio delle Alpi diventa ufficialmente lo «stadio olimpico» per le cerimonie del 2006

**Riqualificazione
urbana**

- 1999** ■ Sottoscritti i protocolli di intesa per le aree PRU di via Ivrea e di corso Grosseto. Parte la progettazione preliminare ed esecutiva
- Avviate le attività di «accompagnamento sociale», che producono anche l'avvio di attività per un centinaio di nuovi operatori economici locali nelle aree PRU
 - Bandi per la riprogettazione delle piazze Livio Bianco (a Mirafiori nord), Chiesa della Salute, Falchera, Eugenio Montale (alle Vallette)
- 2000** ■ Protocollo di intesa per il PRU di via Artom: possono partire i lavori
- Protocollo di intesa per il PRU di via Arquata; seguiranno il finanziamento ministeriale (20 miliardi) e quindi le fasi di progettazione vera e propria
 - Appalto e avvio dei lavori nelle piazze Livio Bianco, Chiesa della Salute, Falchera, Eugenio Montale

**PROBABILITÀ DI REALIZZAZIONE DEI PROGETTI,
SECONDO L'ANNO DI CONCLUSIONE PREVISTO***

- ☺ probabilità di realizzazione completa e nei tempi previsti
- ☹ probabilità di realizzazione parziale o sforando i tempi; oppure presenza di qualche elemento di incertezza
- ⊖ probabilità di realizzazione parziale e sforando i tempi
- ‡ probabilità di non realizzazione o di stravolgimento del progetto

| | Anno di conclusione previsto | Probabilità di realizzazione |
|---|------------------------------|------------------------------|
| Nuovo Museo del Cinema alla Mole Antonelliana | 2000 | ☹ |
| Ristrutturazione del Cinema Massimo (come sala proiezioni del Museo) | | ⊖ |
| Collegamento ferroviario Torino-Aeroporto di Caselle | | ☺ |
| Parco multimediale: avvio attività | | ☺ |
| Incubatore: primi insediamenti operativi di imprese | | ☺ |
| Istituto superiore di Tecnologia dell'informazione: avvio attività | | ☺ |
| Università Italo-Francese a Collegno: completamento primo blocco | | ☺ |
| Alta formazione: completamento Villa Gualino, avvio Real Collegio | | ☺ |
| Progettazione del Museo della Scienza e della Tecnica (Science Center) | | ☹ |
| «Torino città d'acque»: bonifica dei siti fluviali compromessi | | ☹ |
| Riqualificazione urbana nei PRU di via Artom, via Arquata: avvio interventi | | ☺ |
| Passante ferroviario – prima tratta: sistemazione corso De Nicola, via Tirreno... | 2001 | ☺ |
| Metropolitana: avvio cantiere | | ☺ |
| Autostrada Torino-Savona: completamento raddoppio | | ☺ |
| Aeroporto di Caselle: completamento privatizzazione Sagat | | ☺ |
| Potenziamento della rete ciclabile fino 250 chilometri | | ☺ |
| Piano dell'ITP per l'insediamento di 20 nuove aziende | | ☺ |
| Raddoppio Politecnico: ristrutturazione ex tornerie | | ☺ |
| «Torino città d'acque»: riqualificazione delle sponde urbane della Dora | | ☺ |
| Formulazione del Piano tempi e orari della città | | ☹ |
| Riqualificazione urbana piazze L. Bianco, Chiesa della Salute, ...: avvio lavori | | ☺ |
| Passante ferroviario – prima tratta: copertura largo Orbassano e Turati | 2003 | ☹ |
| Passante ferroviario – prima tratta: copertura quadrivio Zappata | 2004 | ☹ |
| Passante ferroviario – seconda tratta: Porta Susa-stazione Dora | | ☹ |
| Autostrada Torino-Pinerolo: completamento | | ☹ |

| | Anno di conclusione previsto | Probabilità di realizzazione |
|--|------------------------------|------------------------------|
| Alta velocità ferroviaria Torino-Milano | 2005 | ☹ |
| Metropolitana: conclusione cantiere | | ☹ |
| Tangenziale corso Marche: tratte c. Regina-zona nord e c. Francia-zona sud | | ☹ |
| Parcheggi di interscambio: piazza Sofia, piazza Gustavo da Modena | | ☹ |
| Passante ferroviario – seconda tratta: stazione Dora-Stura | 2006 | ☹ |
| Potenziamento della ricettività turistica torinese | | ☹ |
| Rinnovo del Delle Alpi come stadio «olimpico» | | ☹ |
| Piano strategico Torino Internazionale: implementazione | 2010 | ☹ |
| Piano per l'immagine turistica della città | ? | ☹ |
| Nuovo ostello della gioventù al Lingotto | | ☹ |
| Trasferimento del Museo Egizio a Venaria | | ☹ |
| Offerta turistica, tramite «pacchetti» differenziati | | ☹ |
| «Torino città d'acque»: valorizzazione immagine della «città d'acque» | | ☹ |
| Sport di base: potenziamento, maggiori coperture stagionali... | | ☹ |
| Alta velocità ferroviaria Torino-Lione | ? | † |
| Mezzi pubblici: piano per un aumento dell'utilizzo | | † |
| Nuovi servizi di trasporto collettivo | | † |
| Governo metropolitano dell'area torinese | | † |
| Nuovo Stadio Filadelfia (per il Toro) | | † |
| Nuovo Museo dell'Automotive | | † |
| Potenziamento del Torino Film Festival (rete dei festival piemontesi) | | † |
| Nuovo stadio (per la Juventus) | ? | ? |

* Tabella costruita sulla base delle percezioni (qualitative) dei ricercatori circa le diverse probabilità di realizzazione dei vari progetti; percezioni costruite sulla base dei dati e delle informazioni raccolte durante l'indagine sul campo, in particolare dai testimoni qualificati intervistati.