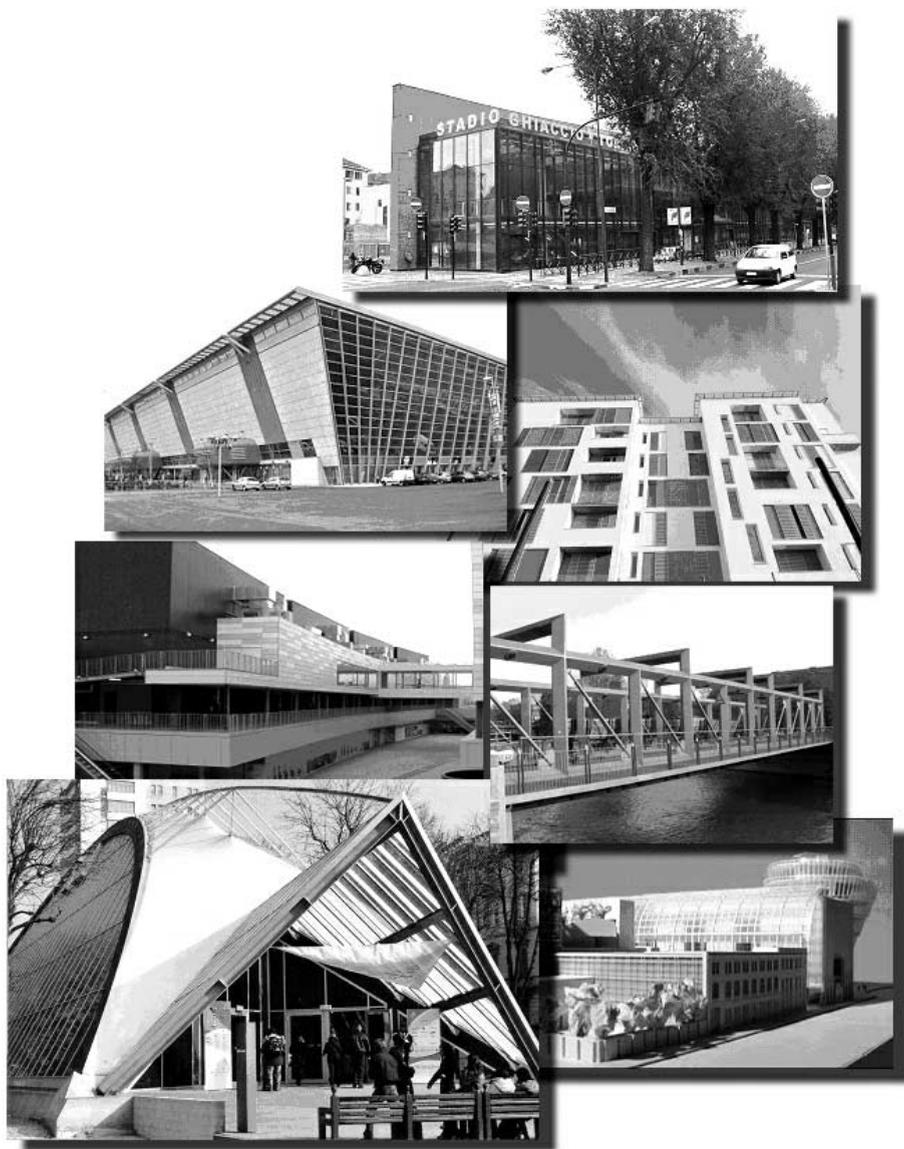


PARTE 3.

IL NUOVO VOLTO DELLA CITTÀ



7. PIANI E PROGETTI PER CAMBIARE

7.1. LE CITTÀ CONTEMPORANEE E IL MARKETING

Città: globale, postindustriale, frammentata, a rete, diffusa, virtuale, postmoderna, nebulizzata...

Mai come negli ultimi anni urbanisti, sociologi, architetti, economisti hanno cercato di «fotografare» le città contemporanee con definizioni d'effetto, per sottolinearne novità e caratteri peculiari. Gli elementi maggiormente innovativi dell'oggetto città (almeno nel cosiddetto «primo mondo») sono fondamentalmente di ordine economico e tecnologico: globalizzazione, dematerializzazione produttiva, delocalizzazione delle aziende hanno prodotto nelle aree urbane processi (più o meno intensi) di deindustrializzazione e terziarizzazione; quasi tutte le città già industriali si sono trovate a dover gestire gli ingombranti lasciti di industrie dismesse.

Negli anni Settanta e Ottanta, la motorizzazione di massa aveva indotto molti a trasferirsi nelle cinture; l'era di internet, della telefonia mobile, delle connessioni satellitari, favorendo i contatti a distanza, riduce ulteriormente la «frizione» dello spazio e quindi la necessità di spostarsi fisicamente sul territorio per lavorare, consumare, utilizzare servizi.

Al tempo stesso, nell'immaginario collettivo, le città mantengono inalterati (spesso rafforzati) i propri caratteri simbolici, funzionali, organizzativi; ospitano attività rare e di pregio, attirano abitanti appartenenti alle fasce sociali medio alte e più istruite. Nelle città (quasi sempre nei quartieri centrali) si concentra la gran parte dei patrimoni simbolici «di pregio», i più rilevanti beni culturali, i simboli territoriali, oltre ai centri del potere politico ed economico.

Nel clima di crescente competizione internazionale tra territori locali, per effetto del parziale declino di molti stati nazionali, le città sono andate assumendo negli ultimi quindici-venti anni un ruolo di crescente centralità. Molte amministrazioni locali hanno quindi finito per costruire una loro «politica estera», da un lato orientata alla cooperazione (ad esempio, in reti di città accomunate da obiettivi comuni), dall'altro alla competizione.

Le aree urbane aspirano ad attrarre investimenti, funzioni rare, risorse pregiate, eventi, attenzione pubblica (Magnier, Russo,

2002); competono in particolare sul terreno mediatico, per fare in modo che di esse si parli di più e, possibilmente, meglio. Questo è il campo d'azione del cosiddetto marketing territoriale (Van den Berg, 1999); la città diventa sempre più un «prodotto da vendere», non molto diverso da un detersivo o da una birra; le campagne di marketing associano a un territorio le immagini più efficaci e seducenti, quindi si sforzano per diffonderle al meglio tra i diversi target individuati: di massa, selezionati, di nicchia.

Durante l'età industriale, l'immagine classica (quasi stereotipata) della città era quella di un luogo dinamico, generatore di ricchezza, denso di risorse e servizi, ma poco vivibile, stressante, congestionato.

Il dibattito recente sulla sostenibilità ha spesso ripreso il «lato negativo» della dimensione urbana, sottolineando delle città il fatto di essere «luoghi dove si produce la maggior parte delle emissioni, dei rifiuti, dei materiali inquinanti e dove si consuma la maggiore quota di energia» (Camagni, 1996, p. 14), quindi «insostenibili in senso stretto, in quanto in costante squilibrio energetico» (Segre, Dansero, 1996, p. 122). A poco a poco, i temi della sostenibilità e della qualità della vita sono quindi diventati fattori chiave della competizione urbana e, di conseguenza, delle campagne di marketing territoriale.

Tra i principali aspetti considerati, ad esempio, dalle direzioni aziendali per scegliere dove insediare le proprie sedi produttive, sempre più spesso assumono un ruolo centrale i fattori di carattere ambientale; soprattutto tra chi svolge professioni dirigenziali, la disponibilità a trasferirsi per lavoro è spesso vincolata alla qualità della città di destinazione; gli studenti, sempre più abituati a soggiornare all'estero, ambiscono a farlo in città, al tempo stesso, ambientalmente vivibili e culturalmente stimolanti.

Per poter offrire di sé una buona (migliore) immagine, le amministrazioni delle città contemporanee puntano dunque in diverse direzioni: qualità dell'ambiente fisico, riduzione dei fattori di pressione e deturpamento (inquinamenti ecc.), miglioramento del «look urbano» e dell'ambiente (anche ampliando l'offerta culturale), avviando progetti di trasformazione e riqualificazione, specie nei centri storici e/o nelle periferie industriali.

7.2. VUOTI URBANI E PROGETTI DI RIUSO

Negli anni Ottanta, Torino si guarda allo specchio scoprendosi irrimediabilmente cambiata e invecchiata rispetto all'immagine di dinamico vertice del triangolo industriale che l'aveva connotata nei decenni precedenti. Siamo alla fine della città fordista, della monocultura Fiat (Dansero, Rota, 2006): non solo diminuisce drasticamente il numero dei torinesi occupati nell'azienda, ma la città nel suo complesso si avvia a ridefinire completamente i propri spazi, tempi, processi sociali ed economici, secondo modalità sempre più indipendenti dalla fabbrica (e dalla famiglia Agnelli).

Sul piano territoriale, la città deve gestire la spinosa questione delle «aree dismesse», in gran parte ex fabbriche che hanno cessato le attività o si sono dislocate altrove. I primi casi risalgono alla fine degli anni Settanta (Fiat S. Paolo, Concerie italiane riunite, Ceat, Venchi Unica), per una dismissione complessiva pari a circa 430.000 metri quadri di superficie fondiaria (Ancea, 1984). I maggiori «vuoti industriali» diventeranno presto la Fiat Lingotto, che chiude nel 1982, la Teksid, la Michelin, seguite via via da tante altre aziende medie e piccole, concentrate in maggioranza nelle aree semiperiferiche di Torino, i borghi della prima espansione «fuori cinta»: S. Paolo, Lucento, Vanchiglia ecc. (Dansero, 1993).

All'inizio degli anni Novanta si calcola che nel capoluogo siano oltre un milione i metri quadri di aree industriali dismesse, più o meno altrettanti nei comuni della prima cintura e circa 1,7 milioni nella seconda cintura. L'area più grande è quella della Lancia di Chivasso (1,3 milioni di metri quadri), seguita dallo scalo merci del Lingotto (580.000), quindi dalla Teksid di corso Mortara (417.000) e della Lancia di via S. Paolo (200.000).

Nello stesso periodo, cambia anche il dibattito urbanistico: negli anni Ottanta, la posizione teorica poi etichettata come «urbanistica debole» (Gibelli, Magnani, 1988) auspica un superamento della logica «rigida» e «dirigistica» – incarnata dal piano regolatore – per lasciare spazio da un lato al mercato dall'altro alla creatività del progettista. Ricorrente in queste posizioni è l'idea di una città postmoderna, trasformata per progetti, per singoli episodi, piuttosto che organizzata e pianificata a tavolino. Questa visione dell'urbanistica non si affermerà mai in pieno, ma diffonderà la convinzione che gli strumenti di piano debbano diventare più «leggeri» e «flessibili» (idea che si ritroverà, tra l'altro, nei

cosiddetti «programmi complessi» degli anni Novanta); strumenti da contrattare continuamente tra soggetti, stakeholders, gruppi sociali, lobbies diverse. Si ridimensiona anche l'idea della «grande visione» contenuta nel piano regolatore, per una concezione di un'urbanistica continuamente «aggiustata» attraverso successive mediazioni, sia sulla parte normativa del piano sia sui singoli interventi progettuali.

Tabella 1 – Principali aree dismesse nell'area torinese: situazione negli anni Novanta
(superfici fondiarie in migliaia di metri quadri; fonte: Dansero, Giamo, Spaziante, 2000)

Comune	Area dismessa	Superficie fondiaria
Chivasso	Lancia via S. Paolo	1.316
Torino	Scalo merci Lingotto	580
Torino	Teksid corso Mortara	417
Torino	Lancia via S. Paolo	200
Settimo	Acciaierie Ferrero	183
Torino	Fiat Lingotto	180
Torino	Mercati generali e Dogana	180
Torino	Officine ferroviarie via Boggio	160
Chivasso	Deposito Agip	124
Torino	Snia corso Romania	116
Torino	Michelin corso Umbria	113
Torino	Zust Ambrosetti	110
Torino	Fiat corso Ferrucci	108
Torino	Italgas corso Regina Margherita	105
Torino	Teksid via Verolengo	90
Torino	Scalo merci Vanchiglia	90
Torino	Venchi Unica piazza Massaua	83
Settimo	Antibioticos	65
Torino	Materferro corso Leone	65
Collegno	Mandelli	60
Torino	Docks Dora	60
Venaria	Martiny	58
Vinovo	Stat	48
Torino	CIR - Concerie italiane riunite	48
Torino	Framtek, via G. Bruno	48
Collegno	CVS	47

A Torino nel 1980 era stato approvato un primo progetto preliminare di piano regolatore (basato sull'idea di decongestionare l'area metropolitana, riequilibrando centro e periferie, espandendo la città verso ovest); tale progetto non divenne mai definitivo, essenzialmente per l'opposizione di parti della maggioranza e del mondo economico. Il clima degli anni Ottanta influenza fortemente anche le politiche urbane torinesi, con una prevalenza di interventi «episodici», alcuni anche di notevole rilevanza, come nel caso del Lingotto, del nuovo Palazzo di Giustizia, dell'area ex Venchi Unica. Secondo molti osservatori (Falco, 1990; Mazza, 1990) il bilancio di quegli anni è decisamente negativo: molti nuovi progetti faticano a inserirsi nel contesto urbano in modo coerente, mentre sul piano decisionale, il procedere «per progetti» rischia più di complicare i processi che non di snellirli.

Verso la fine del decennio si avvia l'iter di un nuovo piano regolatore, affidato allo studio Gregotti Associati, che sin dall'inizio mette mano alla questione delle aree industriali dismesse, recedendo inoltre nel piano il grande progetto di raddoppio dei binari del passante ferroviario (avviato nel 1986), facendone l'occasione per ricucire il tessuto urbano in superficie, lungo la futura «spina centrale».

Nel 1991, il Progetto preliminare del PRG individua quindi i tre grandi assi di trasformazione, paralleli, in direzione nord-sud:

- corso Marche (alla periferia ovest di Torino, in posizione perfetta per diventare la «spina dorsale» dell'area metropolitana occidentale), concepito come una sorta di «tangenziale interna» lungo cui distribuire funzioni produttive, terziarie e residenziali, in un'area ancor relativamente poco densa;
- il Po, ripensato come asse della cultura, del loisir, del tempo libero, per valorizzarne la vocazione storica (dalle grandi esposizioni internazionali dell'800 e primo '900) e di pregio ambientale (da qui scaturirà, tra l'altro, il progetto *Torino città d'acque*);
- la spina centrale, che - sia nel progetto definitivo del PRG sia nella sua implementazione - diventerà il vero cuore della trasformazione della città.

Alcune parti della spina risultano, a livello nazionale, tra i maggiori interventi di trasformazione in aree industriali dismesse (Censis, 2002): spina 3 e spina 2 risultano rispettivamente al quarto e al sesto posto per superficie totale dismessa, dopo l'area napoletana di Coroglio-Bagnoli (3,3 milioni di metri quadri), l'area Falck-Transider di Sesto S. Giovanni (1,5 milioni), l'area di S. Giuliano a Marghera (1,2).

Dal punto di vista delle destinazioni d'uso delle nuove aree trasformate, le strategie torinesi assomigliano a quelle messe in atto in parecchie altre città, puntando spesso a costruire aree «miste», all'interno delle quali le tipologie più ricorrenti sono le nuove residenze (costruite in 28 delle 50 più importanti aree dismesse italiane), edifici per uffici (in 23 casi), servizi commerciali (in 22 casi)¹.

Tabella 2 – Principali interventi di rifunzionalizzazione nelle aree dismesse delle città italiane
(realizzati e in corso di realizzazione; superficie totale in migliaia di metri quadri; fonte: Censis, 2002)

Area dismessa		Migliaia mq.	Area dismessa		Migliaia mq.
NA	Coroglio Bagnoli	3.300	TO	Iveco (spina 4)	150
MI	Falck - Transider... (Sesto S.G.)	1.500	MI	Falck (Concordia sud)	110
VE	S. Giuliano (Marghera)	1.165	TO	Fiat Ferriere (spina 3)	100
TO	Michelin, Fiat, Paracchi...(spina 3)	1.153	BO	Manifattura Tabacchi	100
MI	Montedison, Radaelli	1.150	RM	Mattatoio Testaccio	92
TO	Nebiolo, Westinghouse (spina 2)	1.000	GE	Sanac, Normoil, Lo Faro	90
MI	Pirelli Bicocca	750	FI	Manifattura Tabacchi	87
MI	AEM	642	MI	Tibb	69
MI	Innocenti, Maserati	611	VE	Mulini Stucky	66
MI	Finia, Lube (Quarto Oggiaro)	454	GE	Porto antico	60
MI	Falck, Vulcano (Sesto S.G.)	411	MI	Ansaldo	47
MI	Marelli (Sesto S.G.)	400	FI	Sime	37
FI	Fiat (Novoli)	318	MI	Motta	33
MI	OM Pompeo Leoni	314	VE	Junghans	32
MI	Marelli	310	FI	Gover	32
MI	Ferrovie Porta Vittoria	300	FI	Fiat (v.le Belfiore)	30
GE	Raffineria ERG	300	GE	Pontile Parodi	23
VE	Arsenale	274	TO	Superga	20
VE	Vega (Marghera)	250	RM	Mulino Pantanella	20
TO	Fiat Lingotto	246	RM	Mulino Biondi	20
MI	Breda, Cimimontubi	240	RM	Fiorentini	20
MI	Garibaldi, Repubblica	230	TO	CIR - Concerie italiane riunite	15
GE	Italsider di Campi	215	TO	Fert	13
TO	Fiat, FS (spina 1)	205	FI	Superpila	13
GE	Ansaldo Fiumara	168	FI	Gondrand	10
MI	Scac	166	RM	Peroni	6

¹ Le restanti destinazioni d'uso dei nuovi insediamenti su aree dismesse sono: verde urbano (12 casi), parchi tecnologici e centri di ricerca (11), aree produttive (9), sedi universitarie (8), cinema e teatri (8), alberghi (6), biblioteche e centri culturali (6), centri congressi e fiere (5), musei e pinacoteche (5), impianti sportivi (3), altri luoghi di aggregazione (2).

Per quanto riguarda, in particolare, i casi degli altri due vertici dell'ex triangolo industriale, Milano aveva a fine anni Ottanta circa 17 milioni di metri quadri di aree ex industriali; solo a Sesto San Giovanni la quantità di aree dismesse era pari a più di un terzo della superficie comunale (Penati, 2000).

Nel caso milanese, i progetti di costruzione del passante e di trasformazione del sistema ferroviario metropolitano e regionale favoriscono alcune importanti operazioni di trasformazioni di grandi aree: ad esempio, nella zona Bovisa, il miglioramento dell'accessibilità e la disponibilità di grandi aree portano all'insediamento della seconda sede del Politecnico milanese. Nel caso dell'area Bicocca, servita solo dalla piccola stazione ferroviaria di Greco e da alcuni autobus, il problema dell'accessibilità rimane, ma le trasformazioni nell'area sono ugualmente notevoli: negli ultimi quindici anni, attorno al grande nuovo ateneo milanese, sono sorti molti poli del terziario avanzato: centri di ricerca, sedi di multinazionali, il teatro degli Arcimboldi (sede decentrata della Scala). A Milano, quindi, «dopo la fase della trasformazione delle aree di media dimensione che, attraverso un uso estensivo delle norme del piano regolatore generale, ha portato alla realizzazione di numerosi complessi direzionali (in pratica, delle nuove "Porte" della città in corrispondenza dei principali nodi di accesso viabilistico) da parte dei pochi promotori immobiliari che hanno dominato la scena [...], il fenomeno più interessante è il riutilizzo diffuso e capillare che investe in tutta la città piccole e piccolissime unità immobiliari, ben inserite negli interstizi del tessuto delle fasce intermedie e della prima periferia, ma persino in qualche caso nelle zone centrali» (Morandi, 2001).

A Genova la crisi industriale si lega al porto (obsoleto rispetto alle nuove modalità della logistica), alle grandi imprese siderurgiche a partecipazione pubblica, all'esodo delle industrie petrolifere. Una delle principali trasformazioni interessa la zona Campi, ex area siderurgica dell'IRI di 210.000 metri quadri, in cui andranno negli anni a insediarsi un parco tecnologico, attività manifatturiere e un parco collinare di nove ettari (Gazzola, 2003). Un altro rilevante intervento ha interessato la zona di S. Biagio, già area petrolifera Erg di 260.000 metri quadri, su cui sono sorti un centro commerciale, servizi, nuove abitazioni. Anche nell'area ex industriale di Fiumara (sulla sponda destra del torrente Polcevera) sono andati insediandosi un nuovo centro commerciale, un centro direzionale, un cinema, due torri di residenze, un parco che la connette al quartiere di Sampierdarena (Seassaro, 2001).

Oltre alle aree industriali dismesse, le trasformazioni genovesi degli ultimi due decenni si sono concentrate in misura rilevante sul centro e sul porto antico. Per entrambe le operazioni sono risultati di importanza decisiva sia le politiche pubbliche di riqualificazione sia gli investimenti privati; dagli anni Novanta, le zone ristrutturate del centro genovese hanno cominciato ad attrarre i ceti medio-alti e istruiti. L'impulso decisivo per l'area del porto è venuto dalle celebrazioni Colombiane del 1992, con una forte terziarizzazione: nuove zone espositive e congressuali, l'Acquario, gli ex Magazzini del cotone, aree per spettacoli e tempo libero, centri direzionali.

7.3. L'ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE TORINESE

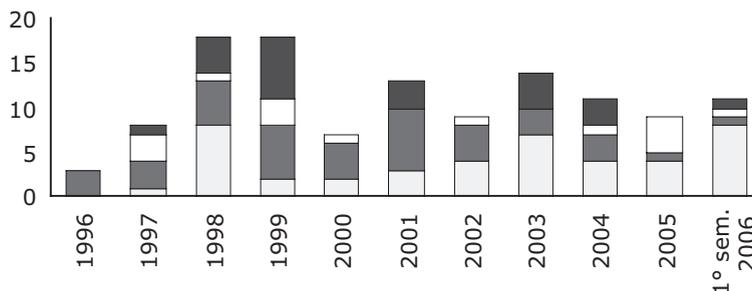
Negli anni successivi all'approvazione, il PRG comincia a produrre i suoi effetti trasformativi sul tessuto urbano, si moltiplicano piani esecutivi, concessioni convenzionate, piani particolareggiati. Vengono anche approvati numerosi programmi di riqualificazione, alcuni dei quali insistono sulle aree delle spine, altri su aree dismesse e/o periferiche della città.

La stagione di attuazione del PRG torinese non è ancora conclusa: solo nella prima metà del 2006 si registra l'approvazione di una decina di nuovi strumenti esecutivi. Complessivamente, gli strumenti attuativi del piano regolatore hanno coinvolto oltre 3,6 milioni di metri quadri. Gli interventi quantitativamente più rilevanti sono quelli compresi nei programmi di riqualificazione urbana, i quali hanno interessato una superficie pari a 1,4 milioni di metri quadri; seguono i piani esecutivi e le concessioni convenzionate, che complessivamente pesano per circa il 20% delle aree di trasformazione².

² I dati del 2003, contenuti nel piano territoriale di coordinamento - PTC della Provincia, indicano nel 2003 come il fenomeno delle trasformazioni territoriali (sia per espansione sia per completamento dell'abitato) incida per oltre un terzo dell'esistente: la quantità complessiva degli insediamenti abitativi di completamento e di espansione previsti nel circondario torinese sarebbe pari a circa 35 milioni di metri quadri (pari a quasi il 40% delle aree già occupate da abitazioni), sull'intero territorio provinciale pari a quasi 87 milioni di metri quadri (36% dell'esistente).

La maggior parte degli interventi edificatori sono di edilizia abitativa (62,3% della superficie totale), il 37,6% per attività produttive e terziarie³. I residenti coinvolti in operazioni edificatorie e di riqualificazione urbana sono in totale circa 35.000, quasi il 4% della popolazione.

Figura 1 – Attuazione del PRG torinese: interventi urbanistici approvati
(in zone di trasformazioni e in aree «consolidate»; dati a novembre 2006,
fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)



³ Nel caso del capoluogo, i dati del PTC evidenziano come gli insediamenti produttivi di completamento e di espansione interessino complessivamente circa 530.000 metri quadri di superficie comunale (pari al 5,4% delle aree produttive esistenti); nel circondario tale cifra è nettamente superiore (pari a 27 milioni di metri quadri, il 46% dell'esistente), nell'intera provincia risulta pari a 54 milioni di metri quadri e al 53% (fonte: Provincia di Torino, Sistema Piemonte, 2006).

Scheda 1 – Principali strumenti urbanistici e di pianificazione citati nel capitolo

PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG): previsto dalla legge urbanistica 1150/1942, è esteso a tutto il territorio comunale, ha validità a tempo indeterminato, è lo strumento principale di pianificazione urbanistica.

PIANO PARTICOLAREGGIATO (PP): attuativo del PRG, previsto dalla legge 1150/1942, precisa l'assetto definitivo delle zone attraverso limiti e vincoli di trasformazione urbanistica.

PIANO EDILIZIA ECONOMICO-POPOLARE (PEEP): attuativo del PRG, previsto dalla legge 167/1962, regola gli insediamenti destinati ad alloggi popolari; è obbligatorio per i comuni capoluogo di provincia o con più di 50.000 abitanti.

PIANO PER GLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI (PIP): attuativo del PRG, previsto dalla legge 865/1971, regola l'ubicazione degli impianti industriali, artigianali, commerciali, turistici (e le connesse opere di urbanizzazione).

PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO (PEC): può essere presentato da proprietari singoli o consorziati per aree non ancora completamente dotate di opere di urbanizzazione; devono rispettare quanto fissato dai Programmi di attuazione del PRG.

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO (PRIN): introdotto dalla legge 179/1992, per interventi di edilizia residenziale pubblica e quindi rinviato dalla Corte Costituzionale a nuova legislazione; approvato quindi solo da alcune regioni alla fine degli anni Novanta, si è caratterizzato a lungo per il suo carattere di strumento straordinario.

PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO (PRU): centrato sul recupero dei tessuti residenziali in quartieri di edilizia pubblica; gli indirizzi localizzativi, per tipologie di intervento e procedure di formazione, derivano da un atto centrale (DM 1071 e 1072 del 1994), anche se integrati da leggi regionali.

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRIU): promosso con il decreto del 21.12.1994, si applica ad una vasta casistica di tipologie insediative: ambiti di centro storico, aree industriali dismesse, periferie, quartieri di edilizia residenziale pubblica; i connotati più innovativi sono quelli del partenariato, della valutazione urbanistica ed economica, dei contenuti strategici.

PROGRAMMA URBAN: nato nel 1994, su iniziativa dell'Unione Europea rivolta ai comuni e finanziato coi fondi strutturali, punta alla riqualificazione economica e sociale della città, soprattutto nei quartieri più degradati, attraverso processi di crescita endogena.

CONTRATTO DI QUARTIERE: si articola in progetti di recupero urbano (edilizio e sociale), promossi dai Comuni in quartieri degradati, carenti di servizi e di qualità abitativa e ambientale.

PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio): promosso dal ministero dei Lavori pubblici soprattutto per ampliare e migliorare infrastrutture e tessuto economico-produttivo, oltre al miglioramento ambientale e del tessuto urbano. Prevede la partecipazione del privato anche in opere pubbliche o di interesse pubblico.

PIANO TERRITORIALE COORDINAMENTO (PTC): strumento di esplicitazione delle politiche territoriali di competenza provinciale, di coordinamento e indirizzo della pianificazione comunale.

Tabella 3 – Dettaglio degli strumenti attuativi del PRG torinese, per anno di approvazione

(aree indicate con i toponimi urbani / strade di riferimento e/o con i nomi delle relative aree dismesse, con «-C» sono indicati gli interventi in zone a tessuto consolidato; dati al 30 giugno 2006; fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)

Anno	Piani esecutivi convenzionati	Concessioni convenzionate	Piani particolareggiati	Programmi e altri	TOT nuovi	TOT modif.
1996	-	Gardino Nova, Gardino 2, Tofane-C	-	-	3	-
1997	St Gobain	S.Michele, Tangenziale, Gardino Gefim	ex Veglio, ex Nebiolo, Paoli	Prin Villaretto-C	8	-
1998	LeChiuse, Adda 1, Mongrando, GFT 1, Rivolira 1, DeValle 1 Docks Nord, Bistagno	Podgora, Induoco, Chambery, Pons/Cantamessa, Savona	Lingotto Var.1	Priu Superga, Prin spina 2, Prin Framtek, Prin Lancla	17	1
1999	Casc.Grangia, Tazzoli-Faccioli	Troya, Cuneo, Molise Rsa, Servais Rsa, v.Adorno-C, DeMarchi-C	Pip SITO Var.C, ex Nebiolo Var., Lingotto Var.2	Priu spina 1, Priu spina 3, Priu spina 4, Priu Casc.Barolo, Priu Casc.Grangia, Priu Elli Zerboni C, Area prod.Cast.Lucento	15	3
2000	Gaidano, Ferrari 1	Gallarate, Boselli 1-2, Mosso 1, Arbe-Montalcone 1	Lingotto Var.3	-	6	1
2001	Postumia 1, Fond.Roz 1, Tazzoli-Faccioli 2	Rubbertex, Tangenziale 2°, Drosso, Cavagnolo-Ivrea, Villa Giori, ex Schiapparelli-C, Tazzoli-C	-	Priu Superga, Priu Casc. Barolo, Priu spina 3	10	3
2002	Benevento 1, Molise, Carrera, Somalia	Maletta 1, Servais-Cossa 1, Dante-C, Ceresa-C	S. Stefano-C	-	9	-

segue Tabella 3

2003	Valentino, Grosseto-Maletta, Albert, De Gubernatis 1, Gravere 1, Omero, Metec spina 3	Tang. Est-/Ovest, Foggia-C, Ant.Grugliasco-C	-	Villaretto (intero)-C, Priu spina 3, Prin Lancia Framtek, Villaggio Olimpico	12	2
2004	Fleming, Stadio delle Alpi, Refrancore, Pepe	Mad.Camp EO1, Reiss Romoli-C, Ricaldone-C	Venchi Unica	Priu La Grangia, Priu spina 4, Vill.media Italgas	9	2
2005	Stadio Filadelfia, Rubbertex, Servais nord-sud, Grosseto-DelMarchi	Cacce	Lingotto-Carpano, Paoli, Borgo Dora-C, S.Salvario-C		8	1
2006	Beneventi 2°, Garlenda-Rebaud., Largo Dora, Cascinotto, Borselli, Fagnano, Bellono, Stadio Delle Alpi	s.Portone	S.Croce-C	Priu spina 1, Prin Comau, Prin Damiano	11	2
TOT	43	40	15	24	108	15

7.4. TANTE VARIANTI AL PIANO

Dalla fine degli anni Novanta si registrano significative «correzioni di rotta» rispetto all'attuazione del piano regolatore, anche per effetto di alcune prese di posizione critiche, in particolare sulle elevate quantità di cubature previste⁴. Verrà quindi ridotto l'indice di edificabilità sulle spine, puntando inoltre ad un maggiore coordinamento dei tanti progetti di riqualificazione urbana moltiplicatisi negli anni.

Anche per queste ragioni, si apre alla fine degli anni Novanta una stagione caratterizzata dalla revisione del piano regolatore, in particolare attraverso l'approvazione di un numero piuttosto consistente di varianti: solo tra il 1998 e il 2005 ne vengono approvate 161, dal 1995 a oggi saranno oltre 180⁵. In gran parte si tratta di varianti parziali e non strutturali, finalizzate soprattutto alla realizzazione di servizi e infrastrutture viabili; altre dipendono da una serie di «aggiustamenti» dovuti all'esigenza di armonizzare nel quadro del PRG i nuovi programmi complessi, i progetti olimpici, le modifiche introdotte nel quadro normativo nazionale (ad esempio, relativamente all'efficienza energetica degli edifici)⁶.

Sulla produzione di varianti ha certamente influito anche il mutato clima politico: «la pianificazione urbanistica, da progetto rigidamente da attuare, è divenuta un processo adattivo per ri-

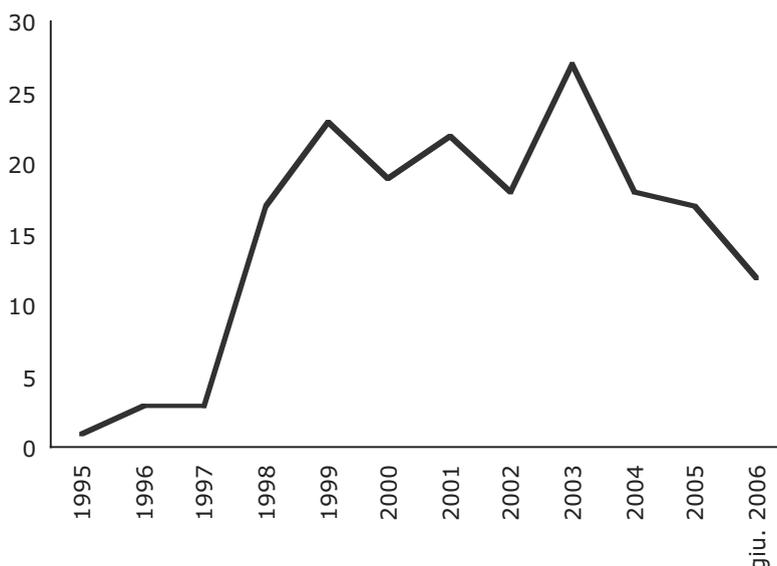
⁴ Si veda, ad esempio, la presa di posizione molto netta della sezione piemontese dell'Istituto nazionale di urbanistica, al convegno *Per la revisione del PRG di Torino*, nell'aprile 1998.

⁵ In realtà, in 62 casi non si tratta in senso stretto di vere e proprie varianti, ma comunque di modifiche (talvolta non irrilevanti) del dettato del PRG.

⁶ Le varianti al PRG torinese approvate tra il 1995 e il 2006 sono, in dettaglio: 72 varianti «parziali» (di cui 22 «per servizi e viabilità», 16 «per trasformazioni urbane»), 18 «puntuali» (legate ad accordi di programma, in metà dei casi conseguenza della legge olimpica 285/2000), 28 «contestuali a piani particolareggiati o programmi» (di cui 12 per modifiche di classificazione delle aree di edilizia popolare), 62 relative ad «altre modifiche» (che non costituiscono in senso stretto varianti).

spondere all'interazione con i vari soggetti pubblici e privati, in genere attraverso rapporti di concertazione. Questa pratica ha messo in discussione la concezione rigida del piano e le sue lunghe cadenze di revisione, entro le quali le varianti debbono considerarsi del tutto eccezionali» (Provincia di Torino, 2003, p. 35).

Figura 2 – Varianti al piano regolatore torinese
(numero di varianti; dati al 30 giugno 2006; fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)



Secondo l'Amministrazione, le varianti non hanno stravolto l'impianto complessivo del piano regolatore, introducendo aggiustamenti marginali, in una sorta di «*manutenzione del PRG*»⁷. Ciò anche in conseguenza del fatto che il tipo di piano impostato da

⁷ «È ingenuo e fa parte di una concezione infantile della pianificazione – ha rimarcato in proposito uno degli intervistati – pensare che i piani si definiscano e poi si attuino senza varianti».

Gregotti e Cagnardi sarebbe «*decisamente più rigido rispetto al precedente piano del 1959 (concepito come una sorta di schema generale urbano)*»: non a caso, al precedente PRG erano state apportate in circa 35 anni solo 60 varianti.

Le quasi duecento varianti al PRG vigente non hanno comunque modificato in modo sostanziale il dimensionamento delle diverse aree, eccezion fatta per una riduzione complessiva (pari a -6,6%) delle aree destinate ad insediamenti non residenziali.

Tabella 4 – Dimensione delle aree normative del PRG (per tipologie) e relative modifiche per varianti e adeguamenti

(superficie territoriale in metri quadri; dati al 30 novembre 2006;
fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)

Aree	1995	2006	Var.1995-06	
			ass.	%
Residenziali	26.912.524	26.931.072	18.548	0,1
Industriali	10.492.662	10.595.433	102.771	1,0
Altro non residenziale	906.349	846.603	-59.746	-6,6
Servizi privati	1.561.302	1.572.530	11.228	0,7
Servizi pubblici ⁸	43.020.638	43.210.789	190.151	0,4
Zone verdi e boscate	11.063.407	11.087.826	24.419	0,2
Aree da trasformare per servizi	2.067.234	2.042.951	-24.283	-1,2
Zone urbane di trasformazione	8.903.833	8.548.530	-355.303	-4,0
Altre	1.075.146	861.436	-213.710	-19,9
Totale	106.003.095	105.697.170	-305.925	-0,3

⁸ Oltre metà della superficie per «Servizi pubblici» è destinata a nuovi parchi urbani, fluviali e collinari.

7.5. NUOVI STRUMENTI PER REGIONE E PROVINCIA

Le strategie urbanistiche dei comuni, per legge, devono armonizzarsi con gli indirizzi generali definiti dalla Regione e dalla Provincia. Per quanto riguarda quest'ultima, al termine di un triennio di studi ed elaborazioni, nell'aprile del 1999 è stato approvato a Torino il piano territoriale di coordinamento (PTC), per meglio coordinare le attività urbanistiche dei comuni, ridurre il consumo di suolo, contenere i fenomeni di dispersione e diffusione urbana, tutelare il paesaggio (anche attraverso l'individuazione di sistemi continui di aree verdi), creare nuove centralità urbane e metropolitane, razionalizzare la distribuzione delle aree produttive, migliorare la qualità degli insediamenti. Tali ambiziosi obiettivi si sono presto rivelati di complessa realizzazione, in primo luogo per le notevoli difficoltà a relazionarsi tra attori pubblici locali (in primis il capoluogo) e per i lunghi tempi di approvazione della Regione, che solo nell'agosto del 2003 ha dato il proprio benestare; nel frattempo, i pareri espressi dalla Provincia sui piani, hanno mantenuto un rilievo molto limitato.

La Giunta provinciale ha di recente predisposto alcuni studi (per settori geografici), in modo da aggiornare il quadro delle trasformazioni intervenute a livello locale e quindi revisionare il PTC⁹; tuttavia, non è stato condotto uno specifico monitoraggio delle trasformazioni urbanistiche nei diversi comuni¹⁰, per cui il quadro conoscitivo è rimasto sostanzialmente «a macchie di leopardo» (con le sole notizie che i comuni, per legge, devono segnalare alla Provincia, chiedendo la compatibilità col PTC).

Per quanto riguarda il livello regionale, la situazione relativa alle norme sulla pianificazione attraversa una fase di grandi cambiamenti: la Regione Piemonte sta lavorando ad una nuova legge, che dovrebbe superare quella vigente (56/1977).

⁹ Nel luglio 2006 è stato presentato alla Giunta provinciale (ma finora mai approvato) un documento di indirizzi scaturito da tali studi, in cui si sottolinea l'esigenza di un nuovo PTC «di seconda generazione, progetto di assetto futuro del territorio – in termini sociali, economici, ambientali – condiviso dalle autorità locali interessate», dando ai comuni un ruolo «da protagonisti» e individuando gli ambiti territoriali ottimali per lo sviluppo locale (Provincia di Torino, 2006, pp. 44-45).

¹⁰ L'Osservatorio della Provincia sul consumo di suolo ha prodotto un quadro storico interessante ma non aggiornato, relativo al periodo compreso tra il 1820 e il 2000.

Nel quadro normativo in via di approvazione, assume un ruolo centrale il piano territoriale strategico, che ha lo scopo di perseguire congiuntamente competitività economica, equità, coesione sociale, sostenibilità ambientale; esso si articola nei seguenti strumenti: Quadro di riferimento strutturale territoriale (QST, strumento conoscitivo e strutturale del piano), Documento strategico territoriale (componente meta-progettuale e di coordinamento delle politiche e dei progetti prodotti da diversi livelli istituzionali o settori), Parte statutaria, ovvero componente normativa del piano (Regione Piemonte, 2005)¹¹. La nuova normativa regionale prevede poi una riorganizzazione degli strumenti: a livello metropolitano, un piano strategico e un piano strutturale¹², a livello comunale (o sovracomunale) un piano strutturale locale («ibrido» tra piano strategico e piano regolatore), un regolamento urbanistico edilizio, un piano operativo locale (che organizza le trasformazioni, pubbliche e private, da realizzarsi ogni quinquennio), oltre agli strumenti operativi dei progetti urbanistici di intervento convenzionato e dei programmi complessi.

¹¹ La principale innovazione è di tipo procedurale: si applica il principio di sussidiarietà, superando il precedente impianto verticale e gerarchico, introducendo un criterio cooperativo con le conferenze di copianificazione (dove Provincia e Regione non hanno solo un ruolo alla fine del processo, nell'approvare o meno il piano, ma dialogano con i comuni e contribuiscono alla costruzione del piano). I tempi di approvazione dei piani dovrebbero quindi ridursi, una volta che l'implementazione della legge sia a regime (ma ci vorranno anni prima che ciò avvenga). A gennaio 2007 è stato approvato dalla Regione un primo provvedimento per «sperimentare» la logica della copianificazione tra enti diversi nell'approvazione di varianti strutturali ai piani regolatori.

¹² Nel 1997, il piano territoriale regionale già individuava l'area metropolitana torinese come uno dei territori per i quali si riteneva necessaria la formazione di uno specifico strumento, tuttavia mai creato negli anni successivi.

8. LAVORI IN CORSO

8.1. TANTE NUOVE CASE

L'avanzamento del piano regolatore, di diversi progetti strategici, del piano olimpico, dei progetti di riqualificazione hanno prodotto negli ultimi anni una proliferazione dei cantieri nell'area torinese, nel capoluogo in modo particolare¹³. Nel 2005 (anno «di punta» preolimpico) hanno operato complessivamente nel capoluogo 6.086 cantieri, con un picco nei mesi centrali dell'anno, interessando 660 strade cittadine; le circoscrizioni a maggiore concentrazione di cantieri sono state la prima (Centro, Crocetta), la terza (Pozzo strada, S. Paolo, Cenisia) e la seconda (S. Rita, Mirafiori nord)¹⁴.

Per quanto riguarda in modo specifico l'attività edilizia abitativa, quello dell'approvazione del nuovo piano regolatore comunale è un anno di svolta. A livello nazionale il settore edile, dopo un decennio di stasi, ricomincia a crescere, anche grazie alla discesa dei tassi che favoriscono gli investimenti negli immobili. A livello locale, l'approvazione del PRG dà ulteriore dinamismo al mercato: se tra metà anni Ottanta e metà anni Novanta raramente si è superata la soglia di una nuova abitazione ogni 1.000 residenti, questo rapporto ha poi cominciato a crescere, fino a raggiungere un valore pari a 4,6 nel 2005. Complessivamente, nel quinquennio 2001-2005 sono state costruite quasi 13.000 nuove abitazioni¹⁵ nel solo capoluogo, che si aggiungono alle 5.714 del

¹³ Ad un recente sondaggio, quasi il 90% dei torinesi ha risposto di aver convissuto negli ultimi dieci anni con cantieri della zona di residenza o di lavoro (Dancelli, Debernardi, 2005). In ciascun anno del nuovo secolo è cresciuto costantemente in provincia di Torino il numero delle iscrizioni alla Cassa edile, segno del buon stato di salute del settore delle costruzioni.

¹⁴ A parte i «grandi cantieri» (sulle spine, nell'area olimpica) e quelli per la riqualificazione urbana, la cantierizzazione di Torino è legata in misura consistente anche alle infrastrutture: la sola Aem ha attivato nel 2005 411 cantieri (in gran parte per la costruzione della rete del teleriscaldamento), l'AES (società nata da Aem e Italgas) 241 cantieri, GTT 102 cantieri, la Smat 67, diverse imprese delle telecomunicazioni hanno gestito in tutto altri 99 cantieri (fonte: Comune di Torino).

¹⁵ Negli ultimi vent'anni a Torino la dimensione media delle nuove unità abitative è rimasta più o meno costante, oscillando attorno a circa 3,5 stanze

precedente quinquennio, le circa 2.000 della prima metà degli anni Novanta e le poco più di 3.000 della seconda metà degli anni Ottanta. I valori attuali – per quanto in ripresa – appaiono comunque molto distanti da quelli registrati a Torino nei periodi di massima intensità edificatoria: mentre negli ultimi anni si è costruito con una media che raramente ha superato i 100 metri quadri annui, tra gli anni Venti e la metà degli anni Trenta, ad esempio, l'intensità edificatoria nel capoluogo è stata pari a 870 metri quadri annui, per un totale di circa 13 milioni di metri quadri in quindici anni: è stata costruita in quel periodo buona parte delle zone che oggi formano la semiperiferia (Barriera di Milano, Lucento, S. Donato, Parella, S. Paolo, Lingotto), seguendo un classico modello di espansione per cerchi concentrici.

Un altro periodo di grandi edificazioni è stato quello postbellico: in una città che, all'indomani della seconda guerra mondiale contava circa il 40-45% dei suoi edifici bombardati; allora come oggi, si trattava soprattutto di ricostruire (piuttosto che di espandere la città) e l'attività edilizia fu molto intensa, con oltre 7 milioni di metri quadri edificati in totale tra il 1945 e il 1955. Negli anni Sessanta, il decennio del boom migratorio e immobiliare, a Torino vengono edificati 408.000 vani (Filippa, 2004), contro i 116.000 circa dell'ultimo decennio¹⁶.

Tabella 5 – **Dimensione delle aree di trasformazione a Torino, dal XIX secolo**
(superficie totale in milioni di metri quadri; intensità edificatoria in migliaia di metri quadri annui)

Periodo	Aree di edificazione	Superficie totale	Intensità edificatoria
1800-1840	Prima espansione fuori le mura	0,6	16
1840-1860	Borgo nuovo	0,4	22
1860-1870	Vanchiglia, S.Salvario, P.Susa,...	2,1	211
1870-1890	Cit-Turin, Crocetta, Oltre Dora....	3,9	195
1890-1901	S.Donato, Barr.Milano, zona ospedali...	4,4	402

per abitazione. Tali valori, tra l'altro, risultano perfettamente in linea con quelli medi delle metropoli italiane. In generale, al Nord si costruiscono maggiormente abitazioni di piccole dimensioni, mentre al Sud è più consistente della media il segmento delle abitazioni medie e grandi, con picchi a Bari e Catania, dove questo segmento è superiore al 60% del totale delle nuove abitazioni (fonte: Agenzia del Territorio).

¹⁶ Va però tenuto conto che i livelli di incremento della popolazione erano pari o superiori ad un +10% ogni quinquennio, mentre oggi la popolazione del capoluogo è sostanzialmente stabile da anni.

1901-1920	Semiperiferie nord, sud-ovest	8,5	448
1920-1935	Periferie nord, sud-ovest (extra cinta del 1853)	13,0	870
1935-1945	Mirafiori	1,8	177
1945-1955	Espansione postbellica	7,4	738
1958-1961	Celebrazioni di Italia '61	1,1	444
1988-1995	Aree dismesse (pre PRG): Lingotto, V.Unica,...	0,5	77
Dal 1995 (fino a completam.)	Spine del PRG	1,5	97
1996-2006	Varie (post PRG): PP, PRU, Priu, ZUT...	2,1	208
2002-2006	Siti olimpici torinesi	0,7	145

Nel 2005, tra tutte le province e i capoluoghi italiani, Torino risulta al terzo posto assoluto per abitazioni costruite, a notevole distanza da Roma (dove si costruisce di più in città) e Milano (dove prevale invece la provincia).

Nell'area metropolitana torinese, già i primi anni Novanta erano stati caratterizzati da un'intensa attività edilizia soprattutto nelle cinture, producendo nella prima un aumento del patrimonio abitativo pari al 3,1%, nella seconda cintura pari all'8,9%. La forte crescita della seconda cintura è tipica di quel fenomeno di diffusione urbana cui s'è già accennato.

Considerando gli ultimi cinquant'anni, alcuni comuni dell'area metropolitana (come Rivalta, Nichelino, Borgaro, Orbassano) hanno praticamente decuplicato il numero di abitazioni; negli anni Novanta, l'aumento di abitazioni è stato considerevole, soprattutto in alcuni centri della cintura settentrionale, come Borgaro (+31,4% tra il 1991 e il 2001), Settimo e Venaria (entrambi oltre il 21% in più).

Tabella 6 – Attività edilizia nel comune di Torino
(fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)

	Concessioni rilasciate			Opere ultimate			Abit.ultim. ogni 1.000 resid.
	a bitaz.	stanze	vani access.	abitaz.	stanze	vani access.	
1983	477	1.634	1.226	982	3.833	3.262	0,9
1984	1.607	5.228	4.040	1.620	5.305	4.792	1,5
1985	526	1.729	1.531	281	845	689	0,3
1986	846	3.078	2.096	481	1.678	1.452	0,5
1987	813	2.956	2.578	1.047	3.131	3.044	1,0
1988	1.237	4.507	3.489	836	2.875	2.468	0,8

1989	893	3.199	2.694	677	2.392	1.855	0,7
1990	1.354	5.233	3.914	357	1.080	977	0,4
1991	1.445	5.802	4.261	610	2.231	1.771	0,6
1992	734	2.693	2.213	227	759	632	0,2
1993	887	3.039	2.685	96	385	232	0,1
1994	648	2.381	1.735	183	714	509	0,2
1995	1.042	3.555	2.834	1.169	4.364	3.379	1,3
1996	1.449	5.379	4.244	911	3.570	2.752	1,0
1997	1.187	4.158	3.415	931	3.338	2.646	1,0
1998	1.385	4.975	4.002	924	3.317	2.787	1,0
1999	1.572	5.379	3.844	1.289	4.577	3.639	1,4
2000	2.581	8.944	6.628	1.659	5.948	4.811	1,8
2001	2.226	7.882	5.536	1.295	4.665	3.597	1,4
2002	1.858	6.792	4.417	1.607	5.809	4.288	1,8
2003	3.423	11.942	4.417	3.050	10.492	7.823	3,4
2004	2.401	8.382	5.041	2.941	10.419	7.124	3,3
2005	1.966	6.612	4.939	4.102	14.747	10.106	4,6

Figura 3 – Fabbricati ultimati nel comune di Torino, per tipologie
(metri quadrati di solaio utile; fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)



Tabella 7 – Evoluzione del numero di abitazioni nell'area torinese

(fonte: Istat)

	1951	1971	1991	2001	Var.% 1951-01	Var.% 1991-01
Torino	265.958	425.434	429.518	420.596	58	-2,1
1a cintura	48.839	141.466	196.936	203.001	316	3,1
2a cintura	34.559	61.987	93.014	101.287	193	8,9
TOT AMT	349.356	628.887	719.468	724.884	107	0,8
Resto provincia	121.100	220.970	315.167	326.510	170	3,6
TOT provincia	470.456	849.857	1.034.635	1.051.394	123	1,6
Alpignano	1.408	3.884	6.193	6.696	376	8,1
Baldissero T.se	590	577	1.213	1.343	128	10,7
Beinasco	829	5.149	6.859	7.135	761	4,0
Borgaro T.se	558	1.427	3.617	4.752	752	31,4
Cambiano	809	1.279	2.102	2.206	173	4,9
Caselle T.se	2.141	4.234	5.148	6.244	192	21,3
Chieri	4.822	9.694	12.039	13.518	180	12,3
Collegno	3.655	13.853	18.310	n.d.	n.d.	n.d.
Druento	912	1.879	2.890	3.239	255	12,1
Grugliasco	2.000	8.739	14.964	14.509	625	-3,0
Leini	1.186	2.545	4.629	4.859	310	5,0
Moncalieri	8.066	18.633	23.409	22.533	179	-3,7
Nichelino	2.267	13.709	15.787	18.333	709	16,1
Orbassano	1.522	5.008	7.568	8.520	460	12,6
Pecetto	755	707	1.377	1.601	112	16,3
Pianezza	1.169	2.767	4.266	4.571	291	7,1
Pino T.se	981	2.427	3.521	3.533	260	0,3
Rivalta	627	2.918	5.731	6.586	950	14,9
Rivoli	4.464	15.000	19.401	20.305	355	4,7
S.Mauro	1.825	4.128	6.484	7.435	307	14,7
Settimo T.se	3.449	12.792	16.755	18.038	423	7,7
Trofarello	1.175	2.614	3.487	4.266	263	22,3
Venaria	3.629	7.503	11.186	13.634	276	21,9

8.2. GLI EDIFICI TERZIARI E GLI IMPIANTI PRODUTTIVI

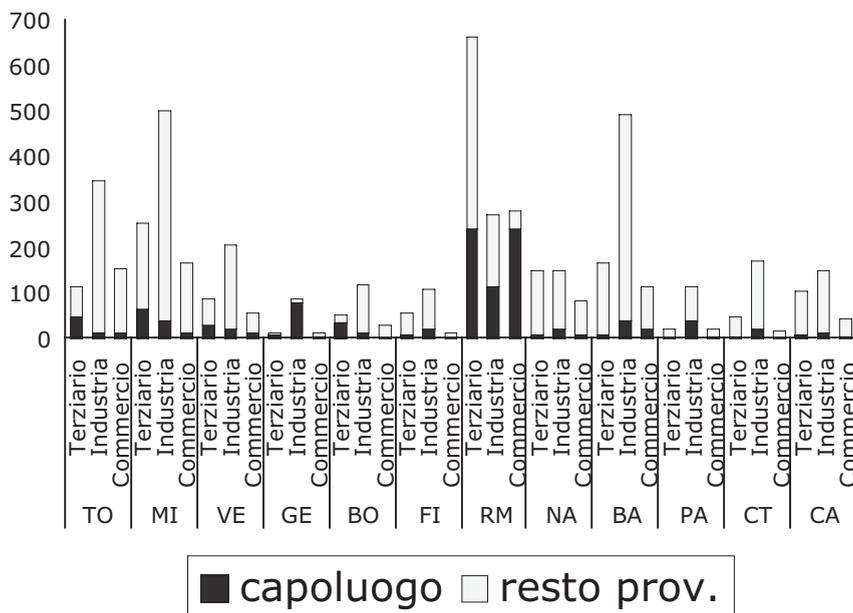
Per quanto riguarda i nuovi immobili destinati a usi terziari, la provincia torinese nel suo complesso non risulta particolarmente dinamica: non solo risulta nettamente distanziata da Roma e Milano, ma anche da alcune metropoli meridionali, dove si costruiscono molti nuovi edifici per uffici.

Il ruolo del capoluogo torinese risulta comunque determinante rispetto al resto della provincia (molto più di quanto accada per altre metropoli del Paese).

Nel settore dei centri commerciali, la provincia torinese risulta nel 2005 – dopo quella milanese e il comune di Roma – il terzo territorio per numero assoluto di nuove costruzioni. Anche nel settore dei nuovi fabbricati industriali si registra un certo dinamismo: nel 2005, soltanto in altre due province si è costruito di più che in quella torinese.

Figura 4 – Nuove costruzioni per terziario, industria, commercio nelle province metropolitane – 2005

(terziario: uffici; industria: fabbricati industriali e capannoni; commercio: negozi, laboratori e centri commerciali; elaborazioni su dati Agenzia Territorio)



8.3. VECCHI E NUOVI PROGETTI IN CITTÀ...

Al termine del decennio della grande dismissione industriale, quando stava avviandosi il nuovo piano regolatore, l'Ires raccolse in un paio di volumi (del 1989 e del 1995) un repertorio dei maggiori progetti messi a punto per il futuro di Torino e del Piemonte. Il quadro complessivo era una sorta di piano strategico ante litteram, pur con minori ambizioni e un più ridotto ventaglio tematico. Vennero selezionati in tutta la regione oltre cento progetti strategici, per due terzi relativi a trasformazioni di spazi urbani, metà dei quali concentrati nel capoluogo e nell'area metropolitana: dalle ex industrie ai parchi, dalle riqualificazioni urbane ai nuovi poli di sviluppo locale. Circa un terzo dei progetti censiti riguardavano le infrastrutture di trasporto (nuove o da potenziare), in gran parte concentrate nel territorio di Torino e provincia.

Dal confronto tra quanto allora progettato e ciò che poi è stato effettivamente realizzato emerge un quadro abbastanza confortante circa le capacità realizzative. Per quanto riguarda capoluogo e area metropolitana, oltre la metà degli interventi di trasformazione e due terzi di quelli infrastrutturali sono stati completati, altri sono in corso di realizzazione, mentre pochissimi si sono «persi per strada»: tra i progetti fin qui non realizzati, spiccano quelli infrastrutturali del completamento della tangenziale, di corso Marche¹⁷, della linea ad alta velocità per la Francia¹⁸.

¹⁷ I progetti per potenziare la tangenziale torinese puntavano alla gestione più efficiente dei flussi di traffico, attraverso una riorganizzazione di barriere e tariffe, oltre che alla costruzione della quarta corsia. Il progetto di gestione tariffaria telematica è stato realizzato in parte (estensione dei telepass e riduzione delle code ai caselli), ma resta da completare la differenziazione delle tariffe per fasce orarie (come ciclicamente la Provincia ripropone all'Ativa); i cantieri per la quarta corsia dovevano partire nel 2005 e concludersi nel 2008, ma tutto è rimasto bloccato in attesa dell'approvazione di Ministero e Anas. Di prolungare corso Marche come «tangenziale interna» da Mirafiori alle Vallette si discute da più di trent'anni. Nel 2005, Regione, Provincia, comuni e Ferrovie hanno firmato un protocollo d'intesa per costruire un canale infrastrutturale a tre livelli sovrapposti: bretella tangenziale, viale in superficie, «gronda merci» ferroviaria per collegare alta velocità e scalo di Orbassano, su cui però grava sia l'ostilità delle Ferrovie (che vorrebbero uno scalo merci altrove) sia la perdurante incertezza legata alla realizzazione della linea veloce per la Francia. Su corso Marche (e area limitrofa) sono in corso tre diversi studi (Gregotti e associati, Siti, Csst) che dovrebbero contribuire a definire meglio il progetto complessivo entro il 2007.

¹⁸ Gli altri progetti non realizzati (compresi nell'elenco dell'Ires) sono due parchi tecnologici specializzati nel settore aerospaziale (Aviation center di

Tabella 8 – Progetti di trasformazione e infrastrutturali censiti a fine anni Ottanta, per stato attuale
(elaborazioni su: Ires, 1989, 1995)

	Torino e area metropolitana			Resto provincia	Altre province	TOT Piemonte
	completati	in realizzazione	mai partiti			
Trasform. spazi urbani	18	11	4	6	25	64
Infrastrutt. trasporto	12	4	3	3	9	31

Il quadro complessivo dei progetti per l'area torinese è stato da poco aggiornato dal secondo piano strategico Torino Internazionale, che riprende ed integra le linee progettuali del primo piano del 2000. Le fondamentali direttrici rimangono quelle delle trasformazioni innovative nell'area metropolitana (i cui «nodi», però, il piano ritiene tuttora «da identificare»), del sistema del verde e paesaggistico-ambientale, dei sistemi locali metropolitani in prospettiva policentrica.

Non si può in questa sede – per ragioni di spazio – dare adeguatamente conto di tutti i progetti (previsti o preesistenti al nuovo piano strategico) che stanno trasformando porzioni più o meno estese della città e dei comuni della cintura; è possibile, però, richiamare sinteticamente le principali aree territoriali di intervento.

LE SPINE

Si tratta – come detto – delle quattro grandi aree di trasformazione previste dal piano regolatore torinese, convenzionalmente numerate da 1 a 4.

Sulla spina 1 (pari a 165.000 metri quadri) sono ormai in gran parte completati i nuovi insediamenti residenziali sulle aree delle ex Officine Materferro Fiat; è più indietro la sistemazione a verde della copertura ferroviaria, non è ancora operativa la stazione Zappata (pur sostanzialmente pronta da anni). In quest'area è sorto un polo prestigioso come la fondazione di arte contemporanea Sandretto Re Rebaudengo (sull'area ex Fergat), ma è stato dirottato in zona Lingotto quello che doveva costituire il principa-

Caselle e la Columbus space center di Grugliasco), un parco limitrofo alla stazione Lingotto e trasformazione/riqualificazione del quartiere Cenisia.

le riferimento (anche simbolico) di spina 1, il grattacielo in cui la Regione dovrebbe concentrare i suoi uffici, comprensivo anche di auditorium, centro congressi, ristoranti¹⁹.

Anche sull'area di spina 2 (300.000 metri quadri) sono ormai sostanzialmente completati molti interventi (villaggio olimpico per i media, condomini sull'area ex Nebiolo e Westinghouse, centrale AEM); si continua invece a lavorare per la Cittadella politecnica²⁰, per la nuova Porta Susa – futura stazione centrale della città, i cui cantieri sono partiti nella primavera 2006 –, per la ristrutturazione del palazzo della Provincia in corso Inghilterra (ex Telecom); prossimamente dovrebbero partire i cantieri per le due torri (una ospiterà la sede del S. Paolo) all'angolo tra corso Vittorio Emanuele e corso Inghilterra. Decisamente incerto rimane il destino delle ex OGR²¹ e del nuovo Centro culturale (biblioteca civica e teatro): rispetto a quest'ultimo progetto, in particolare, negli ultimi anni si sono alternati segnali e annunci di segno opposto, il suo destino pare legato all'entità dei finanziamenti diretti alle celebrazioni del centocinquantesimo dell'Unità d'Italia.

¹⁹ In realtà, rimane l'idea di costruire un grattacielo sulla spina 1, ma finora non è stato progettato. Comune e Ferrovie stanno ragionando sulla costituzione di una società di trasformazione urbana, allo scopo di utilizzare gli spazi edificativi a disposizione.

²⁰ L'idea di raddoppiare la sede del Politecnico in corso Duca degli Abruzzi risale al 1987; il progetto, più volte modificato, prevede la ristrutturazione di molti fabbricati (tornerie, fucine...) delle ex officine ferroviarie e la costruzione di alcuni nuovi edifici, del sovrappasso su corso Castelfidardo, di aree verdi, campi sportivi, parcheggi, alloggiamenti (nell'ex villaggio olimpico per i media, in via Boggio). I costi dell'intera operazione sono negli anni lievitati, soprattutto per le ingenti spese di bonifica del sottosuolo, che hanno prodotto un «buco» pari a circa 90 milioni; anche allo scopo di reperire nuove risorse, nel 2005 il progetto è stato rilanciato – come già ricordato nel paragrafo 5.7 – con la denominazione di «Cittadella politecnica», puntando ad insediare anche centri di ricerca e imprese private.

²¹ Nel dicembre 2004, erano stati approvati i progetti per insediare nell'area delle ex Officine grandi riparazioni ferroviarie l'Urban Center e l'ampliamento della GAM, da inaugurare per le olimpiadi. L'avvio dei lavori è però slittato, in attesa del passaggio dell'area dalle Ferrovie al Comune, avvenuto solo nel 2006. Nel frattempo s'è ipotizzato di dirottare l'ampliamento della GAM a Torino Esposizioni (e la mostra *Museo Museo Museo*, tra 2006 e 2007, doveva essere una sorta di «prova generale»). Recentemente è stata nuovamente ribadita la volontà di trasferire la GAM negli edifici delle ex OGR, benché persistano dubbi circa l'effettiva utilizzabilità dell'edificio – concesso «in comodato» – ai fini di una trasformazione museale. L'Urban Center – per ora ospitato negli edifici del raddoppio del Politecnico – dovrebbe collocarsi anch'esso nelle ex OGR (entro il 2008, si prevede), accogliendo tra l'altro i materiali di Atrium, di cui è prossimo lo smantellamento.

Sulla spina 3, la maggiore area di trasformazione (con oltre un milione di metri quadri), è stata realizzata la gran parte degli interventi previsti sull'asse di via Livorno: Environment Park (sull'area ex Teksid), i due centri commerciali Ipercoop (con multisala, sull'area ex Michelin) e Bennet (all'angolo con via Verolengo), le tante nuove residenze tra corso Umbria e via Livorno (comprese quelle dov'è stato ospitato uno dei villaggi media), la chiesa del Santo Volto e il Centro pastorale diocesano di via Nole. Rimane ancora da realizzare, soprattutto, il grande parco lungo la Dora (450.000 metri quadri), in grave ritardo anche per la complessità e i costi delle operazioni di eliminazione del cemento che copre molti tratti del fiume.

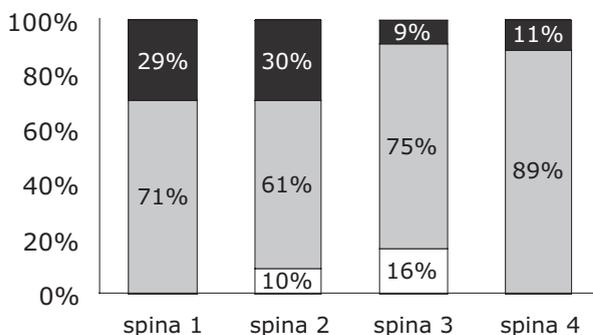
Sulla spina 4 (150.000 metri quadri) sono in avanzata fase di realizzazione le aree residenziali e terziarie comprese tra corso Vigevano, via Cigna, i Docks Dora; sono partiti i lavori per la nuova stazione Rebaudengo (che mangerà un quinto del parco Sempione), mentre sono più indietro quelli sulla linea del passante; non verranno completati prima del 2012.

Tra le quattro spine, la terza è oggi quella ad un più avanzato stadio di realizzazione, con un totale di trasformazioni ultimate pari a un sesto circa della superficie e con cantieri ancora da avviare - parco a parte - pari a meno di un decimo (gli altri sono in corso).

Figura 5 - Le spine del PRG: stato di attuazione dei piani o programmi approvati

(in zone trasformazione e aree «consolidate»;

dati a dicembre 2006, fonte: Comune di Torino, Settore Urbanistica)



ultimato in corso
 da avviare

Per quanto riguarda l'area centrale, in attesa di progettare il futuro dell'area della stazione di Porta nuova, le strategie trasformative degli ultimi anni hanno insistito essenzialmente sulla pedonalizzazione di molte piazze²² – ma rimane il problema delle connessioni, spesso molto trafficate – e sulla costruzione di tanti nuovi parcheggi sotterranei²³. Negli ultimi anni sono state quasi completamente pedonalizzate le piazze Castello, San Carlo, Carignano, Carlo Alberto, Bodoni, Valdo Fusi, San Giovanni, Vittorio Veneto, Repubblica²⁴, l'area di Borgo Dora e quella attorno alla Mole²⁵.

²² La strategia di pedonalizzare le piazze, per farne dei luoghi attrattivi e di aggregazione è stata perseguita a Torino specificamente nell'area storica; fuori dal centro sono ben poche le piazze pedonalizzate di recente: D'Armi, Risorgimento, Montale (Vallette), Livio Bianco (Mirafiori). Le altre dei quartieri semi-periferici e periferici rimangono sostanzialmente snodi di traffico e/o grandi parcheggi in superficie; molte sono state riorganizzate con rotonde centrali, che rendono in certi casi più scorrevole il traffico, ma anche più rischioso l'attraversamento pedonale.

²³ Qualche decennio fa sembrava consolidata in seno all'Amministrazione comunale la convinzione che «il parcheggio in centro e la circolazione di auto private debbano essere assolutamente scoraggiate», rifiutando la tesi che «i grandi garages sopra o sotto terra siano una bella trovata» (Comune di Torino, 1969, p. 31). Negli ultimi anni, invece, soprattutto dall'avvento dell'Amministrazione Chiamparino, è stata sposata con decisione la strategia di rendere più agevole il parcheggio in centro.

²⁴ La sistemazione di piazza Repubblica, così come la gran parte dei progetti relativi all'area di Porta Palazzo, è stata coordinata da un'agenzia di sviluppo locale nata dal progetto *The Gate* (finanziato dall'Unione europea). Gli altri interventi hanno prodotto l'edificio vetrato del mercato dell'abbigliamento in piazza della Repubblica, il nuovo ponte Carpanini, il recupero del Cortile del Maglio e dell'ex Arsenale militare, le residenze per anziani in via Cottolengo, il recupero dell'ex canale Molassi, la ricostruzione del ponte Principessa Clotilde. Rilevante è anche la riqualificazione del cosiddetto «quadrilatero romano» – dove si concentrano locali serali e residenze qualificate – avvenuta principalmente per effetto di investitori privati.

²⁵ Si parla da anni di creare un vero «distretto» del cinema attorno alla Mole, il cosiddetto Cineborgo; finora però non è stato raggiunto l'accordo tra RAI ed enti locali per il passaggio di proprietà dell'ex teatro Scribe (dove potrebbero collocarsi la direzione del Torino film festival ed una nuova sala da 800 posti) e del palazzo della radio di via Verdi (che potrebbe diventare l'ingresso principale al Museo, permettendone un ampliamento dedicato a radio e tv). Pare comunque tramontata l'ipotesi alternativa di trasferire altrove – ad esempio nell'area ex Superga, su spina 3 – il deposito del Museo, facendone un secondo centro espositivo visitabile.

Considerando i metri quadri per abitante delle aree pedonalizzate (fonte: Ecosistema urbano 2007), Torino risulta oggi la terza metropoli italiana (con un valore pari a 0,34), nettamente dopo Venezia (4,66) e Firenze (0,82), ma in una situazione migliore rispetto alle altre metropoli del centro nord: Bologna (0,24), Roma (0,14), Genova (0,12), Milano (0,09).

Per quanto riguarda i parcheggi, sono disponibili oggi nell'area centrale (o ai suoi confini) 17 parcheggi in struttura (quasi tutti sotterranei), 13 dei quali costruiti nell'ultimo decennio, per una capienza potenziale pari a oltre 7.000 posti auto. A fine 2006 è stato annunciato dall'amministrazione comunale il probabile prossimo interrimento dei parcheggi di piazza Arbarello, corso Galileo Ferraris e corso Re Umberto.

LE PERIFERIE

I progetti di recupero nelle periferie popolari sono stati avviati tra la seconda metà degli anni Novanta e i primi anni del nuovo secolo. Tra i principali, si ricordano – nel capoluogo – i PRU in corso Grosseto, via Artom e via Ivrea, il Contratto di quartiere in via Arquata, il programma Urban II a Mirafiori nord; nell'area metropolitana, tra gli interventi più significativi, vi sono quelli nel quartiere Oltre Dora a Collegno, a Borgata Paradiso (Grugliasco), nel Borgo Vecchio di Altessano (Venaria), alcuni interventi a Caselle, Leini, Ciriè, Avigliana (fonte: Regione Piemonte, 2000). Si è trattato, in generale, di interventi prevalentemente diretti a riqualificare – o creare – spazi pubblici di quartiere.

I lavori sono quasi ovunque in dirittura d'arrivo; per il biennio 2007-2008, si prevede il completamento degli interventi a Mirafiori nord e in via Arquata; un po' più indietro sono i cantieri di via Artom, dove – nell'area dei condomini abbattuti nel 2003 – dovranno essere costruite nuove residenze di edilizia convenzionata, con negozi e spazi verdi.

A parte queste trasformazioni – coordinate nel capoluogo dal Progetto speciale periferie – altre aree interessate da rilevanti trasformazioni sono soprattutto quelle comprese tra Italia '61, il Lingotto e Mirafiori. Qui dovrebbero concentrarsi nuove rilevanti polarità urbane: la più strutturata e articolata potrebbe crearsi attorno all'ex fabbrica del Lingotto (dove devono ancora essere definitivamente sistemate la stazione e l'ex Fiat Avio, con il probabile insediamento del grattacielo della Regione) e piazza D'Armi, dove rimangono problemi di accessibilità (mancano i parcheggi e quelli di interscambio per ora non funzionano) e di frattura

dell'area (ancora per circa un terzo occupata da una zona militare che impedisce di farne davvero il previsto «Central Park» torinese). Diverse incertezze – come s'è detto nel paragrafo 3.2. – gravano inoltre sulla futura destinazione di diversi importanti edifici dell'area sud: palavela, palazzo del lavoro, palasport olimpico, stadio.

Tutto da sviluppare è poi il notevole potenziale contenuto nell'area della Fiat Mirafiori, come sottolineato nel paragrafo 5.7. Si sta anche ragionando sulla sistemazione dell'affaccio su corso Orbassano, allo scopo di innescare un più generalizzato processo di riqualificazione del quartiere²⁶.

Per quanto riguarda la periferia settentrionale, i principali interventi sono quelli (già citati) sulle spine 3 e 4 e alle diverse ipotesi per l'area Basse di Stura (di cui si dirà tra poco). Per il resto, si segnalano come interventi trasformativi di un certo rilievo unicamente i nuovi insediamenti dell'Università, nelle aree ex Italgas e Manifattura Tabacchi²⁷.

²⁶ Di fronte alla fabbrica, in corso Tazzoli (tra l'altro, riqualificato in forma di parco lineare), sono sorti in questi anni due poli rilevanti: il Palazzo del ghiaccio e il centro per attività terziarie *Le Torri*. In prospettiva, si sta anche cominciando a riflettere sull'altra grande area produttiva della Fiat, a Rivalta, per la quale in futuro potrebbero aprirsi scenari analoghi a quelli di Mirafiori.

²⁷ L'area ex Italgas (sul lungodora) è destinata alle facoltà di Scienze politiche e giuridiche; nel 2002 è stata inaugurata una prima palazzina con aule, dal 2006 è disponibile per alloggiare studenti e docenti l'ex villaggio media da 383 posti; il completamento dell'intervento è previsto per il 2010. Più complessa è la situazione dell'ex Manifattura Tabacchi (al fondo di corso Regio Parco): l'area è stata concessa nel 1999 dal ministero delle Finanze all'Università a titolo gratuito, destinata a Scienze della formazione e a Psicologia. Nel 2001 s'è avviato l'iter progettuale, ipotizzando di completare l'intervento entro il 2006, ma in seguito a numerosi slittamenti si ritiene che ciò avverrà non prima del 2009; intanto nell'ultimo anno s'è riaperta la discussione su quali facoltà e servizi insediarsi (nell'area ex Fimit, prossima alla Manifattura, sorgerà il nuovo campus di Scienze motorie).

8.4. ...E NELL'AREA METROPOLITANA

Nei principali comuni della cintura si sono innescate nella seconda metà degli anni Novanta dinamiche simili a quelle del capoluogo, pur se di minor scala dimensionale, anche in questo caso quasi sempre partendo dall'approvazione di un nuovo piano regolatore.

Attualmente, nell'area metropolitana, le trasformazioni più rilevanti – in corso di realizzazione e programmate – interessano essenzialmente tre quadranti²⁸ (fonte: Provincia di Torino):

- a nord, gli interventi a Venaria (Reggia, centro storico e parco della Mandria²⁹), le grandi aree di trasformazione al confine tra Borgaro, Settimo e Torino (zone industriali dismesse a Settimo, area Bor.Set.To.³⁰, Basse di Stura), dove si concentrano

²⁸ Per un'analisi dettagliata delle trasformazioni in corso nei comuni dell'area metropolitana, si vedano: L'Eau Vive, Comitato Rota (2004), Città di Torino, ITP (2006); un'analisi puntuale sulle trasformazioni dell'area nord è contenuta in Politecnico di Torino (2006). Il quarto quadrante, quello collinare, si conferma come il meno dinamico, con pochi progetti di dimensioni rilevanti (il più ambizioso, quello di un nuovo museo dello spazio a Pino torinese, si è negli ultimi anni ridotto a una sorta di restauro dell'osservatorio astronomico). Recentemente si registra tuttavia un protocollo di intesa tra 35 comuni dell'area (alcuni in provincia di Asti) per definire un piano di sviluppo attorno ai nodi strategici conoscenza, ambiente e paesaggio. Sul piano della viabilità, la progressiva realizzazione della cosiddetta Gronda est (connessione in superstrada dell'area di Carmagnola, attraverso il Chierese, con Brandizzo, l'autostrada per Milano e la superstrada per Caselle), che si sta realizzando per parti, potrebbe tra alcuni anni favorire l'insediamento di nuove polarità nell'area.

²⁹ I cantieri di recupero della Reggia e del parco – aperti nel settembre 1999 e finanziati dalla Regione con quasi 150 milioni di euro – sono quasi del tutto completati; si sono insediati i centri conservazione e restauro, loisir, natura e paesaggio, del cavallo. Per quanto riguarda la destinazione finale degli spazi della Reggia, comunque, permane una grande incertezza, in attesa che diventi pienamente operativa la fondazione *La Venaria Reale* (il cui processo di costruzione, avviato nel 2005, non dovrebbe completarsi prima del 2007). Pare definitivamente sfumato il grande progetto (previsto dall'accordo del 2004 tra Regione e Ministero) per insediare alla Reggia un parco tematico permanente sui Savoia e le corti barocche, né sembra aver fatto passi avanti l'idea dell'Unesco di fare della Reggia la sede espositiva dei siti patrimonio dell'umanità. Si stima che, per gestire la Reggia, occorrerà una ventina di milioni all'anno, garantiti solo da un milione di visitatori (ma nel 2005 sono stati poco più di 40.000).

³⁰ Il ridimensionamento dell'area industriale di Settimo (Michelin, Pirelli...) libera un'area che si candida – in alternativa ad altre della periferia settentrionale – ad un futuro ruolo di «porta nord» della città. L'area Bor.Set.To. (di oltre 2 milioni di metri quadri) prende nome dalle sigle dei tre comuni coinvolti (Torino, Borgaro e Settimo), di proprietà dell'omonima società. In essa è pre-

diversi progetti di ripristino a parco di aree degradate – ex industriali e della discarica –, parte del progetto *Tangenziale verde*³¹; altre trasformazioni rilevanti interessano aree limitrofe all'aeroporto (dove si sono insediate nuove imprese, servizi ed è stato autorizzato un centro commerciale), in attesa di ulteriori possibili sviluppi insediativi una volta che siano operative le connessioni col sistema ferroviario metropolitano e con l'alta velocità³².

- Ad ovest, oltre a una serie di interventi in centri storici e quartieri popolari, il principale intervento strategico è quello

visto lo sviluppo di un grande parco, limitrofo all'area dei Laghetti di Falchera, insediamenti produttivi (per circa un sesto dell'area, perlopiù a Borgaro) e residenziali. Su quest'area è stato firmato un primo protocollo di intesa nel novembre 2003: la società ha ceduto ai comuni il terreno destinato al parco, scambiandolo col riconoscimento di capacità edificatoria sulle aree ai suoi margini. Anche a causa delle proteste dei comitati di residenti (che da circa vent'anni chiedono il nuovo parco e hanno vissuto l'intesa come un «cedimento alla speculazione edilizia»), l'accordo è stato sottoscritto definitivamente solo nel settembre 2005. A metà 2006, però, sono emerse difficoltà nel reperire soggetti interessati a investire nell'edificazione delle nuove abitazioni e del parco tecnologico di Borgaro, con la conseguente richiesta di variare i PRG comunali per agevolare gli investimenti dei privati nell'area.

³¹ *Tangenziale verde* è un progetto della Regione con i comuni di Torino, Borgaro e Settimo, per creare una fascia verde di circa sette chilometri lineari (e quasi tre milioni di metri quadri), connettendo tra loro i parchi della Mandria, del Po, di Stupinigi, della collina torinese. Le recenti politiche degli enti locali hanno rivolto l'attenzione alla creazione di nuove aree verdi, soprattutto per potenziare e connettere quelle esistenti. A questo scopo, oltre a *Tangenziale verde*, sono stati varati analoghi piani, articolati in molteplici progetti: i principali sono *Torino città d'acque* e *Corona verde*. Il primo, varato nel 1993, prevede interventi su una serie di aree verdi: tra Stura e Po (parco del Meisino, Fioccardo, parco Colletta, ex zoo, attracchi sul Po), lungo la Dora (tra i corsi Umbria, Potenza e via Calabria), sul Sangone (fino al parco Colonnetti); i lavori (per un ammontare complessivo di circa 50 milioni di euro), con alcuni anni di ritardo, sono in via di completamento; è in grave ritardo, invece, come già rimarcato il grande parco nell'area di spina 3. Il progetto *Corona verde* – finanziato dalla Regione, nell'ambito del Docup 2000-2006, per complessivi 14 milioni – comprende interventi su parchi (vecchi e nuovi) di oltre venti comuni dell'area torinese; gli interventi sono andati completandosi nel biennio 2005-2006.

³² Entrambe le questioni risultano tuttora in alto mare: per quanto riguarda l'ingresso nel capoluogo, l'ipotesi di un tunnel sotto corso Grosseto è caldeggiata da Comune e Regione, ma non dalla Provincia che teme un'ulteriore dilatazione di costi e tempi dei cantieri, rinviando ancora l'avvio del servizio ferroviario metropolitano. Se non si realizzasse il nuovo tratto nell'area di corso Grosseto, la soluzione alternativa risulterebbe macchinosa e scomoda: i viaggiatori da e per Caselle dovrebbero infatti cambiare a stazione Dora, spostarsi in scala mobile al livello dell'altra linea ferroviaria (le due linee qui hanno molti metri di dislivello) e quindi proseguire con un altro treno.

delle facoltà scientifiche (in via di completamento a Grugliasco)³³, oltre al prolungamento della linea del metrò³⁴. Si lavora anche al parco della collina morenica di Rivoli; appaiono incerti, invece, i destini di due aree su cui si discute da tempo: la fascia lungo le sponde della Dora³⁵, su cui dovrebbe sorgere un parco (per ora realizzato in minima parte), da Collegno almeno fino a S. Ambrogio; l'area del campo volo di Collegno: lo studio delle sue possibili destinazioni future di quest'area è stato affidato alla società TNE, composta al 90% dagli enti locali e al 10% dalla Fiat e creata nell'ambito dello stesso accordo del 2005 per l'area di Mirafiori.

- Nell'area sud-ovest, oltre al già avviato centro intermodale merci di Orbassano, i principali interventi riguardano il completamento dell'insediamento *Mondo Juve*³⁶ (complesso sportivo, ricreativo e commerciale tra Vinovo e Nichelino), oltre all'area Sanda-Vadò di Moncalieri (destinata a grande distribuzione e spettacolo) e a una zona di Nichelino dove dovrebbero sorgere circa 3.000 nuove abitazioni. In via di definizione, poi, l'insediamento dell'inceneritore nell'area del Gerbido, con le relative opere di compensazione ambientale previste³⁷.

³³ Nel 2004 è partita la progettazione esecutiva del nuovo campus di 380.000 metri quadri destinato alle facoltà di Scienze matematiche fisiche naturali e di Farmacia, che affiancherà quello esistente nell'area limitrofa all'ex ospedale psichiatrico, dove da anni opera la facoltà di Agraria. L'inizio dei cantieri è previsto per il biennio 2007-2008, il completamento attorno al 2010-2011. Nei pressi del campus, a Villa Claretta, è disponibile dalla primavera del 2006 l'ex villaggio media da 374 posti.

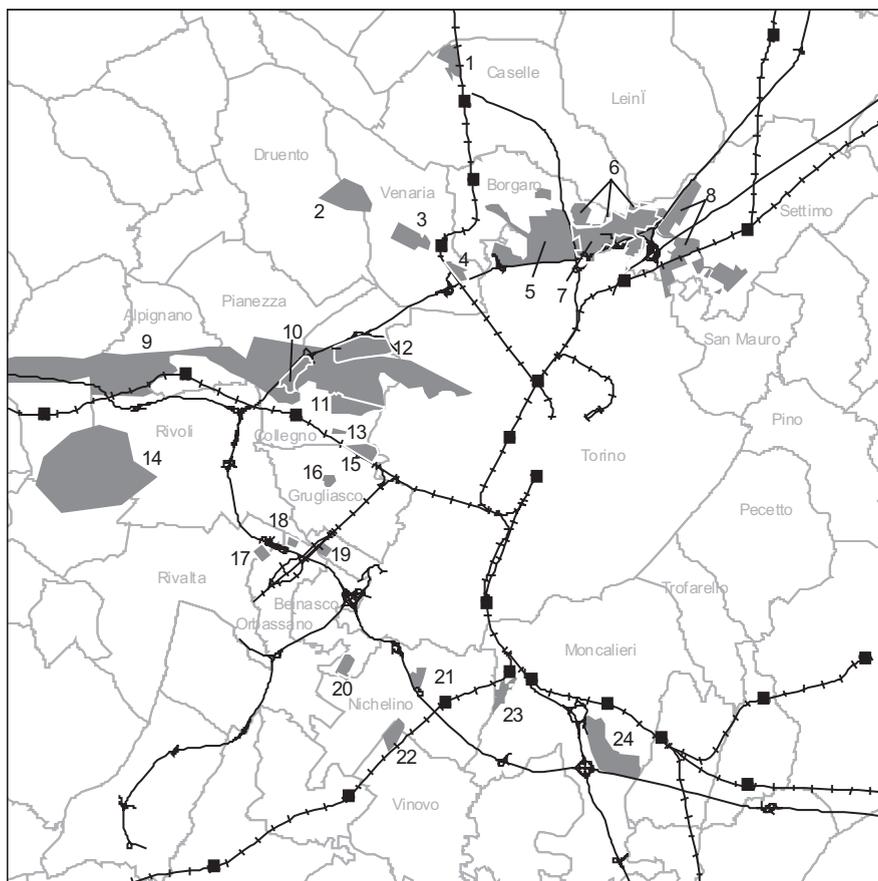
³⁴ La questione degli attestamenti della linea 1 del metrò nell'area metropolitana è in discussione da parecchi anni: a ovest, arriverà certamente fino a Cascine Vica (mentre non è detto che la linea venga prolungato fino a Rosta, nonostante il protocollo d'intesa del 2004 tra Regione, Provincia e comuni); a sud, oltre piazza Bengasi, rimane da decidere se prolungare la linea (e se farlo verso Nichelino oppure verso Moncalieri).

³⁵ È stato realizzato uno studio di massima, ma resta da decidere se realizzare un parco provinciale o intercomunale (che però non interessa tutti i comuni dell'area), inoltre manca ancora parte delle risorse economiche necessarie. Per quanto riguarda la collina morenica rivolese, i sette comuni interessati hanno approvato un protocollo di intesa finalizzato alla sua valorizzazione paesaggistica.

³⁶ Questo progetto potrebbe rischiare uno slittamento e/o un ridimensionamento, a causa delle difficoltà finanziarie della società bianconera, successive allo scandalo di calciopoli.

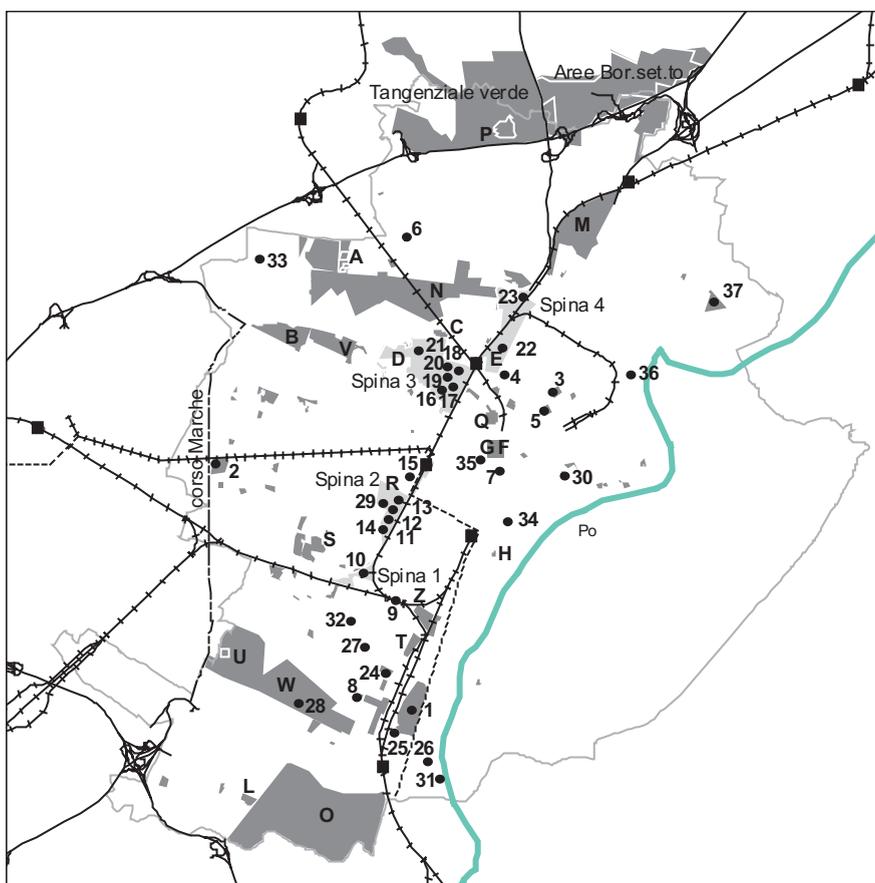
³⁷ È atteso per il 2007 lo studio dell'Arpa sul bilancio ambientale di questo inceneritore, prevedendo l'avvio dei cantieri l'anno successivo e l'entrata in funzione nel 2011. Permangono tuttavia incertezze legate sia ad alcuni aspetti ambientali sia al finanziamento dell'opera.

Figura 6 – Principali trasformazioni in atto e in progetto nell'area metropolitana



- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Aeroporto Caselle | 13. Ex Mandelli |
| 2. Parco della Mandria | 14. Collina morenica Rivoli |
| 3. Reggia e centro storico di Venaria | 15. PRU Borgata Paradiso |
| 4. PRU Vecchio Altessano | 16. Università Grugliasco |
| 5. Tangenziale verde | 17. Interporto SITO |
| 6. Urban 2 Settimo | 18. Centro agroalimentare CAAT |
| 7. Aree Bor.Set.To. | 19. Termovalorizzatore Gerbido |
| 8. Prusst Borgaro Settimo | 20. PRU Borgaretto |
| 9. Fascia intercomunale lungo la Dora | 21. Variante Nichelino |
| 10. PRU Oltredora | 22. Mondo Juve |
| 11. Campo Volo | 23. PRU Borgata Santa Maria |
| 12. PIP Collegno | 24. Area prod. Sanda-Vadù |

Figura 7 – Principali trasformazioni in atto e in progetto a Torino



- tangenziale
- + -+ ferrovia
- + + + + + metropolitana
- - - - - prolungamenti metropolitana
- - - - - corso Marche
- Spine
- programmi complessi, ZUT (zone urbane di trasformazione) e ATS (aree da trasformare per servizi) esterni alle Spine

Legenda dei principali programmi complessi ed interventi indicati in figura 7

Programmi complessi

- A. PRIU Casino Barolo
- B. PRIU E27 - E29
- C. PRIU Superga
- D. PRIU ex Elli Zerboni
- E. PRIU Spina 4
- F. PRIU Porta Palazzo
- G. PRIU isolato Santa Croce
- H. PRIU piazza Madama Cristina
- I. PRIU Spina 1
- L. PRIU Cascina La Grangia
- M. PRU via Ivrea
- N. PRU corso Grosseto
- O. PRU via Artom
- P. PRIN Borgata Villaretto
- Q. PRIN Deiro
- R. PRIN Spina 2
- S. PRIN ex Lancia
- T. PRIN ex Framtek
- U. PRIN Acacia
- V. Area produtt. Castello di Lucento
- W. Urban 2 Mirafiori nord
- Z. Contratto di quartiere via Arquata

Interventi

- 1. PP Lingotto
- 2. PP ex Venchi Unica
- 3. PP ex Ceat
- 4. PP ex Incet
- 5. PP Nebiolo
- 6. PP Veglio
- 7. PP S. Stefano
- 8. PP Paoli
- 9. Stazione Zappata
- 10. Fondazione Sandretto
- 11. Cittadella politecnica
- 12. Ex OGR
- 13. Nuovo Centro culturale
- 14. Centrale AEM
- 15. Nuova Porta Susa
- 16. Centro commerciale Dora
- 17. Environment Park
- 18. Snos
- 19. Ex Vitali
- 20. Parco Dora Spina 3
- 21. Chiesa Santo Volto
- 22. Residenze via Cigna
- 23. Stazione Rebaudengo
- 24. Villaggio olimpico ex MOI
- 25. Oval Lingotto
- 26. Palavela
- 27. Palahockey e piazza d'Armi
- 28. Palaghiaccio Tazzoli
- 29. Villaggio media Spina 2
- 30. Villaggio media ex Italgas
- 31. Villaggio media BIT
- 32. Villaggio media ex osped. militare
- 33. Piazza Montale
- 34. Piazza Valdo Fusi
- 35. Isolato San Liborio
- 36. Ex Manifattura Tabacchi
- 37. Area Bertolla

9. LA DIMENSIONE SOCIO-ECONOMICA

9.1. UN VIVACE MERCATO IMMOBILIARE

Le trasformazioni in atto a Torino, i tanti cantieri di questi anni, hanno modificato – e in che direzione – le tendenze del mercato immobiliare³⁸?

Coerentemente con quanto emerso circa le dinamiche edilizie, si rileva come il mercato torinese sia uno dei più vivaci, il terzo per compravendite dopo le due maggiori metropoli italiane. Anche per quanto riguarda i nuovi immobili, i dati comparativi più recenti, relativi al 2005, confermano la provincia torinese – con una media di 4,3 transazioni ogni 1.000 abitanti – al terzo posto dopo le province milanese (che ha una media di 5) e romana (4,8). Tra i comuni capoluogo, la media delle transazioni risulta più bassa e Torino (con 1,7 compravendite ogni 1.000 abitanti) rimane distante dal capoluogo lombardo (2,1) e dalla capitale (3,5).

Dal punto di vista dei prezzi, le più recenti rilevazioni confermano come nel capoluogo piemontese le abitazioni costino meno che in tutte le altre metropoli del centro nord (ma ormai meno anche di Napoli). Fino a qualche anno fa, l'unico dato torinese in controtendenza riguardava le abitazioni di pregio in periferia, piuttosto care rispetto alla media metropolitana (L'Eau Vive, Comitato Rota 2004); negli ultimi anni, tale anomalia pare scomparsa: anche in periferia, le case di buon livello costano a Torino poco più della metà rispetto a Bologna (la metropoli dai quartieri periferici più cari).

Per quanto riguarda le aree centrali, le differenze sono ancora più accentuate: in particolare, nel centro di Torino i prezzi degli immobili risultano inferiori a quelli registrati in tutte le metropoli

³⁸ Per i dati sul mercato immobiliare ci si è appoggiati alla banca dati – utile soprattutto in chiave comparativa – dell'Agenzia del territorio, operativa presso il ministero dell'Economia dal gennaio 2001. Esistono diverse altre banche dati private (come quelle curate dal Cresme, da Scenari immobiliari o da Tecnocasa) e pubbliche (come l'Osservatorio immobiliare del Comune di Torino, gestito in collaborazione con il Politecnico), che però differiscono spesso tra loro quanto a modalità di campionamento territoriale, rilevazione, classificazione e pesatura dei dati, rendendo quindi quasi impossibili i confronti.

del centro nord (e, di nuovo, di Napoli). Rispetto al centro di Milano o di Roma, a Torino comprare un'abitazione costa circa un terzo: ad esempio, nell'area tra via Roma e piazza Solferino, i costi medi delle abitazioni vanno da 1.600 euro al metro quadro a 3.500 euro, a Milano nella zona tra San Babila e la Scala oscillano invece tra 5.500 e 13.000 euro al metro quadro, a Roma in zona Campidoglio tra 6.500 e 8.500 euro. Anche nei centri storici di altre città, comunque, le abitazioni sono decisamente più care che a Torino: a Bologna comprare un alloggio nella zona di via Indipendenza può costare da un minimo di 2.800 euro al metro quadro a un massimo di 6.000, nel centro storico fiorentino si va da 2.800 a 4.600 euro, a Napoli nel quartiere Vomero da 2.800 a quasi 8.000 euro.

Nel caso torinese, dunque, la consistente immissione sul mercato di nuove abitazioni pare aver calmierato un mercato già tra i meno cari d'Italia. Infatti, mentre nel precedente quinquennio gli aumenti torinesi erano stati sostanzialmente in linea con le medie nazionali, nel periodo 2003-2006 gli aumenti medi registrati in tutte le altre metropoli del centro-nord sono stati nettamente superiori a quelli torinesi: a Roma, Milano e Napoli risultano compresi tra un +80% e un +90%, a Venezia e Genova tra il 60% e il 70% in più, a Bologna e Firenze tra il 30% e il 40%³⁹.

³⁹ Secondo un'analisi della Federazione agenti immobiliari, in particolare a Roma e a Milano sono forti i rischi di un effetto «bolla immobiliare», mentre a Torino la situazione risulta radicalmente diversa, con forti margini di crescita potenziale, tant'è che diversi fondi di investimento starebbero concentrandosi proprio sul capoluogo piemontese.

Tabella 9 – Prezzi medi delle abitazioni nei comuni metropolitani italiani
(euro al metro quadro; elaborazioni su dati Agenzia del Territorio)

	Centro			Semicentro			Periferia			Variazioni %		
	2006	2003	1998	2006	2003	1998	2006	2003	1998	98-03	03-06	98-06
Torino	2.340	1.995	1.355	1.673	1.630	1.160	1.608	1.710	1.240	47	17	73
Milano	7.275	3.840	2.585	3.575	3.500	2.200	2.383	1.875	1.335	49	89	181
Genova	3.167	1.950	1.515	2.400	2.240	1.570	1.750	1.210	910	29	62	109
Venezia	5.450	3.200	2.180	3.725	2.370	1.710	2.392	1.595	1.070	47	70	150
Bologna	4.050	2.900	2.055	3.650	2.350	1.700	2.933	1.840	1.385	41	40	97
Firenze	3.455	2.650	1.500	3.303	2.550	1.540	2.828	1.960	1.170	77	30	130
Roma	7.133	3.750	2.420	3.850	2.650	1.640	2.942	1.950	1.265	55	90	195
Napoli	4.103	2.310	1.640	2.485	2.100	1.650	1.850	1.375	965	41	78	150
Bari	1.593	1.735	1.335	1.985	1.600	1.240	1.188	1.195	965	30	-8	19
Palermo	1.657	1.350	1.070	1.485	1.400	1.110	1.322	1.025	855	26	23	55
Catania	1.758	1.650	1.120	1.183	1.250	920	1.292	950	795	47	7	57
Cagliari	1.608	1.450	1.305	1.338	1.200	1.080	1.400	1.200	1.065	11	11	23

Le abitazioni più care del capoluogo piemontese rimangono quelle comprese in alcune zone del centro e nell'area precollinare e collinare. Per quanto riguarda le zone interessate dai maggiori interventi trasformativi, paiono essersi prodotti effetti significativi solo nel caso della zona Lingotto, dove i prezzi medi sono cresciuti negli ultimi tre anni del 46,8%; le aree sulle spine per ora non paiono migliorare le rispettive posizioni nella gerarchia immobiliare cittadina. Tra le aree in declino si evidenziano i casi di Porta Palazzo (nonostante gli sforzi in senso anti-degrado⁴⁰) e del quartiere Parella (il che stupisce un po', visto che si tratta di una delle aree recentemente più rafforzate in termini di accessibilità, grazie all'avvio della linea 1 del metrò).

⁴⁰ L'area di Porta Palazzo è l'unica tra tutte quelle censite dall'Osservatorio immobiliare del Comune in cui tra il 2003 e il 2006 si registri una diminuzione dei prezzi medi degli immobili (-11%), benché i valori minimi siano leggermente cresciuti. Ciò potrebbe significare che gli interventi di riqualificazione (tra cui il progetto *Ri-abitare*) hanno avuto un parziale successo nel recuperare alcuni immobili degradati, ma non sono riusciti a contrastare il deprezzamento complessivo dell'area.

Rispetto alla situazione precedente alle grandi trasformazioni, la «geografia» cittadina del mercato immobiliare risulta sostanzialmente riconfermata⁴¹, con una leggera accentuazione negli ultimi anni delle distanze tra aree di pregio e non: confrontando gli aumenti di prezzo recenti, quelli più consistenti interessano perlopiù zone del centro storico e del quartiere Crocetta; all'opposto, in diverse zone semiperiferiche e periferiche gli aumenti risultano decisamente inferiori⁴².

Tabella 10 – **Prezzi medi delle abitazioni nelle diverse zone⁴³ di Torino**
(euro al metro quadro; elaborazioni su dati Osservatorio immobiliare Comune di Torino,
in corsivo le aree delle maggiori trasformazioni)

2003		2006	
Crimea	3.242	Crimea	4.863
Della Rocca	2.916	Roma (via)	4.691
Carlo Emanuele	2.696	Castello	3.971
Roma (via)	2.521	Solferino	3.772
Solferino	2.402	Carlo Emanuele	3.772
Galileo Ferraris	2.299	Vinzaglio	3.764
Garibaldi	2.243	Galileo Ferraris	3.590
Zara	2.240	Valentino	3.466
Valentino	2.234	Della Rocca	3.347
Collina	2.216	<i>Marmolada spina 1 (*)</i>	3.339
Porta Palazzo	2.208	Garibaldi	3.158
Castello	2.200	Collina	2.825
<i>Marmolada spina 1 (*)</i>	2.144	De Gasperi	2.691
Vinzaglio	2.091	Michelotti	2.646

⁴¹ Il quadro attuale delle zone più e meno care di Torino è molto simile, ad esempio, a quello rilevato due decenni or sono in uno studio coordinato da Rocco Curto (1988).

⁴² Va anche sottolineata l'estrema variabilità dei prezzi in alcune aree, probabile segnale di una forte eterogeneità del patrimonio abitativo: sono stati talvolta rilevati prezzi massimi delle abitazioni superiori di oltre tre volte rispetto a quelli minimi riscontrati nella stessa zona: è il caso, ad esempio, di alcune aree del centro storico (attorno a piazza Carlo Emanuele, piazza Solferino, via Garibaldi), ma anche di alcuni quartieri semiperiferici (zone di corso Palermo e via Vanchiglia, di via S. Paolo o di via S. Donato).

⁴³ Ogni microarea è indicata con il principale toponimo di riferimento, ma comprende gli isolati formati dalle quattro-cinque strade circostanti. Per le zone Stati Uniti e Duca d'Aosta i dati non sono disponibili.

Unità d'Italia	2.090	S.Secondo	2.630
Pozzo Strada	2.062	Dante	2.520
Dante	2.036	Vanchiglia	2.456
De Gasperi	2.022	Unità d'Italia	2.440
S.Secondo	1.987	Pozzo Strada	2.363
<i>Duchessa Iolanda</i>	1.967	S.Salvario	2.350
Vanchiglia	1.945	<i>Duchessa Iolanda</i>	2.337
S.Paolo	1.897	Zara	2.323
S.Salvario	1.688	S.Rita-Mirafiori nord	2.230
Aeronautica Parella	1.658	Barca Bertolla	2.203
Palermo	1.641	<i>Lingotto</i>	2.160
Carducci	1.624	S.Donato	2.110
Corona Nordovest	1.620	S.Paolo	2.109
Madonna Campagna	1.609	Carducci	2.094
S.Donato	1.547	Aeronautica Parella	2.069
<i>Lingotto</i>	1.472	Palermo	2.011
Rebaudengo	1.422	Porta Palazzo	1.968
Mirafiori sud	1.343	Mirafiori sud	1.857
<i>Eurotorino spina 3</i>	1.298	Corona Nordovest	1.804
Michelotti	1.289	Rebaudengo	1.770
<i>Docks Dora spina 4</i>	1.287	<i>Docks Dora spina 4</i>	1.757
S.Rita-Mirafiori nord	1.191	Madonna Campagna	1.703
Barca Bertolla	1.118	<i>Eurotorino spina 3</i>	1.601

Per quanto riguarda l'area metropolitana, i dati evidenziano per diversi comuni della prima cintura (Collegno, Settimo, Borgaro, Nichelino, Grugliasco, Moncalieri) una posizione sul mercato immobiliare non molto dissimile da quella di diversi quartieri delle periferie torinesi o di zone centrali di non particolare pregio (come S. Secondo o S. Salvario)⁴⁴. I comuni più distanti dal capoluogo, ma anche alcuni di zona precollinare e collinare, presentano generalmente prezzi più bassi.

Almeno nel caso del mercato immobiliare, dunque, sembra ormai consolidato un diffuso «effetto metropoli», che tende a sfumare le differenze di prezzo rilevate in passato, per cui dal centro alla periferia – e da questa alle cinture – i prezzi si abbassa-

⁴⁴ Spicca tra i comuni dell'area metropolitana il caso di Rivoli, i cui alloggi sono particolarmente cari, con prezzi molto vicini a quelli delle zone di maggior pregio del capoluogo.

vano progressivamente⁴⁵. In questo senso, il caso torinese non è molto diverso da quello di altre grandi città, in cui le principali differenze si riscontrano tra l'area metropolitana e il resto della provincia e della regione.

Ciò emerge anche in Piemonte: tra gli altri sette capoluoghi di provincia, vi sono differenze ridotte quanto a prezzi delle abitazioni, che risultano comunque nettamente inferiori rispetto a quelli torinesi.

Tabella 11 – Prezzi minimi e massimi delle abitazioni nelle macroaree del capoluogo e nei comuni della cintura - 2006
(euro al metro quadro; elaborazioni su dati Agenzia del territorio)

	Minimi	Massimi
TO-Centro storico	1.807	2.876
TO-Precollina e collina	1.765	2.773
Rivoli	1.840	2.410
TO-Semicentro sud	1.564	2.449
TO-Periferia ovest	1.435	2.295
Collegno	1.300	2.150
Pecetto	1.500	1.900
Settimo	1.430	1.940
Borgaro	1.370	1.950
Pianezza	1.460	1.800
TO-Semicentro ovest	1.157	2.063
Nichelino	1.260	1.940
Grugliasco	1.380	1.800
TO-Periferia nord	1.307	1.850
Moncalieri	1.330	1.760

⁴⁵ Da parte dell'amministrazione del capoluogo è stato sottolineato ripetutamente che *«la città è tornata ad essere molto competitiva verso i cittadini che vivevano nella prima e seconda cintura, le trasformazioni urbanistiche hanno avuto in questo senso il merito di bloccare il continuo calo demografico»* (da una nostra intervista). In realtà, i saldi demografici assoluti di Torino con la cintura rimangono negativi anche nel quinquennio 2001-2005: -12.915 residenti rispetto all'area metropolitana, -2.501 rispetto ai comuni contermini. È vero, se mai, che il capoluogo continua ad attrarre popolazione qualificata (ad esempio, i saldi di laureati o di professionisti sono positivi per Torino nei confronti delle cinture), ma tale tendenza risultava in atto già nella seconda metà degli anni Novanta, non pare dunque attribuibile alle recenti trasformazioni urbane.

TO-Periferia sud	1.172	1.868
Pino	1.220	1.810
Orbassano	1.220	1.730
Caselle	1.140	1.800
Rivalta	1.330	1.600
TO-Semicentro nord	1.050	1.800
Baldissero	1.160	1.650
Chieri	1.020	1.600
Druento	1.150	1.460
Venaria	1.000	1.540
Beinasco	960	1.560
Leini	1.020	1.480
S.Mauro	990	1.310
Trofarello	950	1.300
Cambiano	900	1.110

Se il ragionamento sull'effetto metropoli vale nel caso del mercato dell'abitazione, la situazione pare diversa nel caso del terziario. I prezzi degli edifici per uffici risultano nel capoluogo più cari (rispetto alle altre province piemontesi) solo nel caso del segmento di maggior pregio e, in ogni caso, le distanze appaiono molto meno marcate rispetto a quelle che caratterizzano il mercato delle abitazioni.

La particolare situazione torinese nel mercato terziario emerge soprattutto per confronto con le altre metropoli: per gli uffici in zone centrali, Torino presenta, di nuovo, i prezzi più bassi dell'intero centro-nord (ma anche di Napoli); per quelli in aree semiperiferiche e periferiche, i prezzi sono quasi in assoluto i più bassi tra tutte le metropoli italiane (solo nella semiperiferia cagliaritano i valori risultano inferiori a quelli del capoluogo piemontese). Ciò nonostante, una certa quota del segmento di minor pregio (come segnalato di recente da molti operatori immobiliari) a Torino è rimasta invenduta.

Figura 8 – Prezzi minimi e massimi delle abitazioni e degli uffici, nelle aree centrali dei capoluoghi piemontesi - 2006

(euro al metro quadro; elaborazioni su dati Agenzia del Territorio)

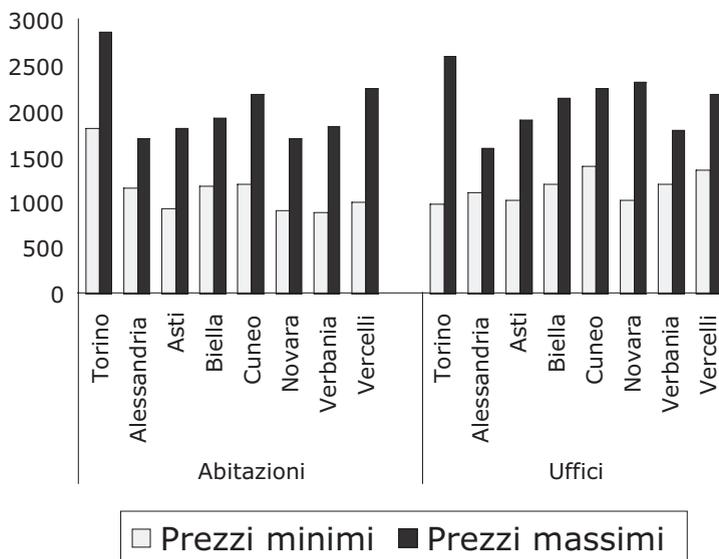
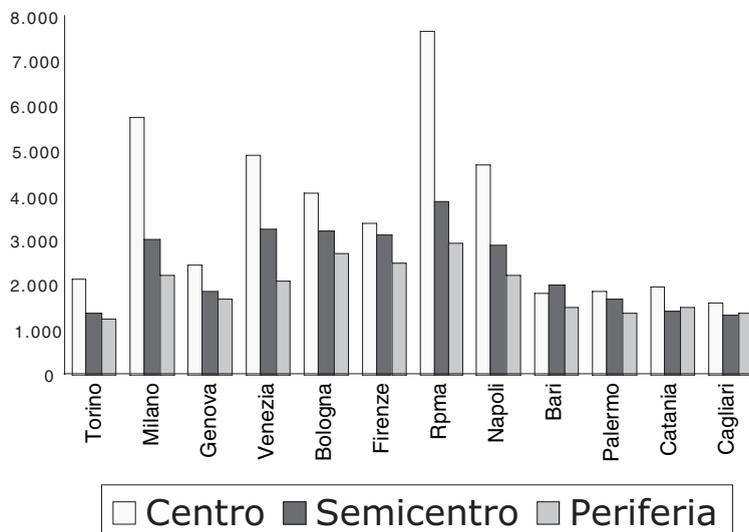


Figura 9 – Prezzi medi degli uffici nei comuni metropolitani italiani - 2006

(euro al metro quadro; elaborazioni su dati Agenzia del Territorio)



9.2. TRASFORMAZIONI FISICHE, MA ANCHE SOCIALI

Ma come sta cambiando la geografia socioeconomica torinese per effetto delle trasformazioni territoriali e delle dinamiche evolutive del mercato delle abitazioni?

Pur essendo in maggioranza proprietari dell'abitazione⁴⁶, tra i torinesi rimane piuttosto consistente (rispetto ad altre metropoli) la quota di chi affitta, pari al 32% dei residenti nel capoluogo e al 26,2% nell'intera provincia (fonte: Istat, 2006). Tra i dodici comuni metropolitani, Torino occupa solo l'ottavo posto per diffusione delle abitazioni in proprietà (pari al 62,7% dei residenti) e tra le province metropolitane il decimo posto (con il 66,8%).

Per quanto riguarda il segmento «protetto» dell'edilizia popolare, le politiche pubbliche hanno teso in questi anni ad integrare l'offerta abitativa attraverso programmi urbanistici e convenzioni con operatori privati, sostenere il reddito e favorire l'incontro tra domanda e offerta sul mercato privato degli affitti. Ciò nonostante, nel caso torinese, la situazione viene da molti giudicata ancora grave, stante una disponibilità di alloggi di edilizia economica insufficiente a soddisfare la domanda⁴⁷ e l'accesso ad abitazioni popolari di fasce socialmente sempre più deboli, con i relativi rischi per alcune zone di un aumento di marginalità e tensioni con gli altri residenti. Tra i beneficiari di alloggi popolari è consistente la quota degli stranieri: stando agli ultimi dati pubblicati (relativi al

⁴⁶ È interessante rilevare come un numero crescente di immigrati stranieri si orienti sempre più verso l'acquisto piuttosto che verso l'affitto, creando una nicchia di mercato in continua crescita, con una propensione all'acquisto superiore a quella degli italiani (Ponzo, 2007).

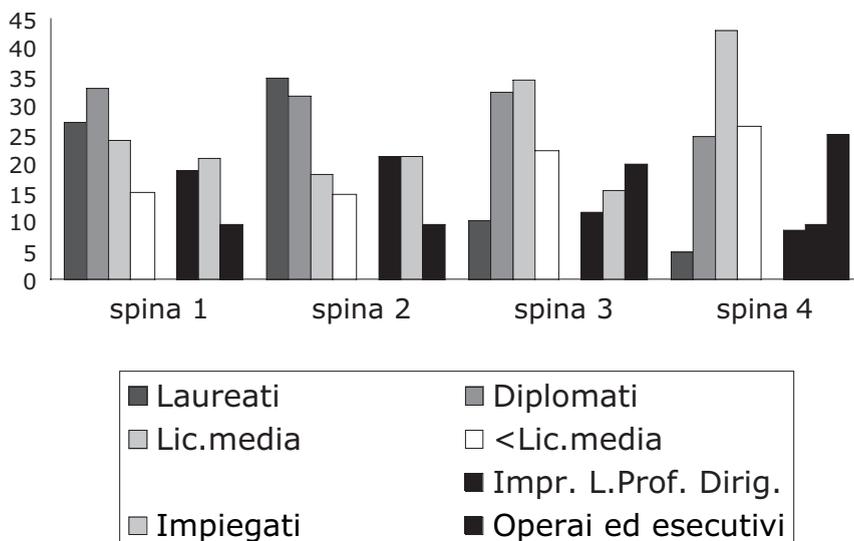
⁴⁷ A Torino sono circa 8.000 i nuclei familiari in attesa di un alloggio popolare. Secondo un esponente del Comune da noi intervistato *«l'esigenza di abitazioni a costo contenuto è stata in parte colmata dalla scelta di dedicare molte aree di trasformazione proprio alla funzione abitativa»*. Nel 2006, si sono resi disponibili nei villaggi olimpici 637 nuovi alloggi destinati ad edilizia popolare, che vanno a incrementare (+3,4%) il preesistente parco di 18.719 alloggi (fonte: Siti, su dati ATC); per due terzi si tratta di alloggi di proprietà dell'ATC, per il 30% del Comune e per il 3% di altri enti. A dicembre 2006, la Regione ha varato un «piano casa» che dovrebbe portare in tutto il Piemonte alla costruzione di 4.000 nuovi appartamenti di edilizia popolare e alla ristrutturazione di altri 6.000.

bando del 2004 per l'assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata; fonte: Città di Torino, 2006), il 26,4% dei richiedenti è costituito da extracomunitari.

Dal punto di vista demografico, tra le aree di trasformazione, sono cresciute in modo particolare spina 4 (+20,6% di residenti tra il 2001 e il 2006, considerando le corrispondenti zone statistiche) e spina 3 (+12,6%); sulle altre due spine i nuovi insediamenti residenziali hanno inciso poco (+4,4% di residenti in spina 1) o non hanno nemmeno compensato il declino demografico, come nel caso di spina 2 (-2,3%).

Le differenze tra le aree delle spine sono marcate anche dal punto di vista dei caratteri socioeconomici dei nuovi residenti: ad esempio, spina 1 e spina 2 risultano maggiormente attrattive di residenti ad elevata qualifica: tra coloro che negli ultimi due anni sono andati ad abitare in queste zone, è decisamente alta la quota di laureati e diplomati, così come quella degli imprenditori, dei liberi professionisti, dei dirigenti. Le aree delle spine 3 e 4 si confermano invece, nel complesso, come più popolari.

Figura 10 – Composizione sociale dei flussi di immigrati nelle aree delle spine - 2005-06
(valori percentuali; fonte: Comune Torino, Ufficio statistica)



Per quanto riguarda le tante microaree completamente nuove (sorte spesso su aree industriali dismesse, qua e là per la città), si cominciano a possedere oggi dati aggregati significativi: si tratta, in genere, di zone in cui i cantieri si sono completati negli ultimi due-tre anni e i nuovi edifici sono andati popolandosi. A proposito di queste zone, si osservano talvolta marcate differenze sociali, innanzitutto relative alla numerosità delle famiglie (minore in nuovi insediamenti come quello di corso Umbria, decisamente

Tabella 12 – Caratteri socioeconomici dei nuovi residenti nelle microzone di trasformazione a Torino
(dati al 30 novembre 2006; fonte: Comune di Torino, Ufficio di statistica)

Z.T. (Zona di trasformazione) = somma delle zone di censimento corrispondenti all'area del nuovo insediamento
INT. (Intorno) = zona statistica più estesa circostante il nuovo insediamento

* = numero di residenti statisticamente insufficiente

In parentesi il numero della circoscrizione di appartenenza

	N° Resid.	Età media (anni)		N° membri famiglia		% Stranieri		% Laureati		% Impr. Prof. Dirig.	
		Z.T.	INT.	Z.T.	INT.	Z.T.	INT.	Z.T.	INT.	Z.T.	INT.
Acacia v.Gaidano (C.2)	1.389	41,3	46,3	2,3	2,3	1,6	3,3	7,3	6,1	6,0	4,4
C.Barolo s.Altessano (C.5)	1.157	37,4	43,0	2,3	2,2	7,4	5,9	2,7	1,8	2,7	1,8
C.Maletta (C.5)	907	46,7	45,8	2,0	2,2	4,3	3,7	2,4	1,3	1,1	1,2
Cavagnolo-Ivrea (C.6)	1.546	39,7	42,7	2,5	2,3	14,1	9,7	1,5	1,7	1,4	1,2
Docks nord v.Muratori (C.8)	911	42,3	45,9	1,9	1,9	5,3	9,2	17,0	13,9	12,5	9,9
ex Framtek v.G.Bruno (c.9)	667	35,0	45,9	2,2	2,0	1,2	7,9	9,1	5,7	5,7	3,6
ex Gardino c.Trapani (C.3)	1.006	38,5	44,7	2,4	2,0	1,5	6,2	16,2	8,2	12,0	5,3
ex Lancia S.Paolo (C.3)	1.109	36,1	44,7	2,1	2,0	1,3	6,2	12,0	8,2	6,5	5,3
ex Paracchi v.Pianezza (C.5)	53	*	42,6	*	2,1	*	10,8	*	2,5	*	1,8
ex Rubbertex (C.5)	1.849	45,1	45,4	2,5	2,3	3,3	6,9	1,5	2,1	1,0	1,6
ex Savigliano c.Mortara (C.5)	20	*	41,7	*	2,2	*	15,6	*	2,4	*	1,3
ex Schiapparelli v.Oropa (C.7)	696	42,6	46,3	2,2	2,0	2,6	7,8	8,6	6,8	5,0	4,9
ex Veglio v.Sansovino (C.5)	396	38,6	43,0	2,6	2,2	21,5	5,9	1,5	1,8	0,5	1,8
spina 1 c.Rosselli (C.3)	756	35,7	44,7	2,0	2,0	5,7	6,2	25,9	8,2	15,1	5,3
spina 2 Ferrucci-Boggio (C.3)	438	37,6	46,0	2,1	1,9	3,9	7,5	26,7	17,2	18,5	12,3
spina 3 ex Michelin-Umbria (C.5)	299	38,7	40,9	1,9	2,1	3,0	16,5	16,7	5,2	8,4	3,3
spina 3 v.Livorno (C.4-5)	1.471	33,3	40,9	2,3	2,1	5,8	16,5	11,9	5,2	6,2	3,3
spina 3 v.Verolengo (C.5)	34	*	41,7	*	2,2	*	15,6	*	2,4	*	1,3
spina 4 v.Cigna (C.6)	1.210	35,1	40,8	2,4	2,1	6,8	21,1	3,6	2,1	2,2	1,4
v.Monginevro - c.Trapani (C.3)	819	43,2	44,1	2,1	2,0	5,6	1,0	8,1	5,1	7,3	3,5
v.Vadellatorre - v.Nole (C.5)	882	33,6	42,6	2,3	2,1	4,2	10,8	6,3	2,5	2,6	1,8
Villaretto (C.6)	8	*	32,3	*	2,6	*	23,2	*	0,8	*	2,7

superiore ad esempio in via Sansovino) o alla composizione dei nuclei: l'età media, ad esempio, va da un minimo di 33 anni tra i nuovi abitanti di via Livorno a un massimo di 55 tra quelli del Villaretto, all'estrema periferia nord.

Anche la presenza di stranieri risulta molto differenziata, dal minimo di un 1% in via Giordano Bruno ai valori molto elevati registrati in via Sansovino (21,5%).

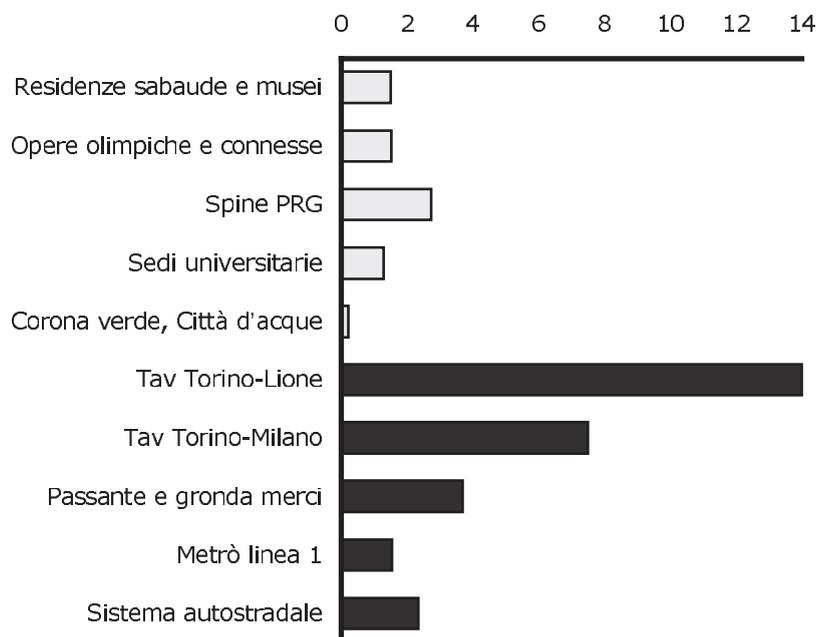
Per quanto riguarda la composizione del tessuto socioprofessionale, si può notare come in alcuni nuovi insediamenti la presenza di persone ad elevata qualificazione (laureati) o appartenenti alle classi socioprofessionali più elevate (imprenditori, professionisti, dirigenti) sia particolarmente elevata, spesso nettamente superiore al circondario: ciò è particolarmente evidente, ad esempio, nei casi dei nuovi insediamenti sulla spina 1 (corso Rosselli), sulla spina 3 (corso Umbria e via Livorno), nell'area ex Giardino in corso Trapani.

9.3. I PROTAGONISTI DEI CAMBIAMENTI

Nel solo quinquennio 2001-2005 il Comune ha speso oltre 900 milioni di euro per opere pubbliche, metà dei quali per viabilità, trasporti e parcheggi, l'altra metà per edifici pubblici nuovi o ristrutturati. Per quanto riguarda le trasformazioni sulle spine, la previsione di spesa complessiva è pari a 2,18 miliardi di euro, per quasi due terzi provenienti da investitori privati e per circa un terzo da soggetti pubblici⁴⁸ (Stato, enti locali, fondi strutturali europei).

⁴⁸ Nell'area torinese si pone nel prossimo futuro il problema della riduzione degli investimenti pubblici, dovuta al venir meno delle importanti fonti «olimpiche», ai diversi provvedimenti di contenimento della spesa pubblica, alla riduzione dei fondi strutturali europei per il periodo 2007-2013 (-5% circa rispetto ai precedenti sei anni). Per effetto dei «tagli» introdotti dalle ultime leggi finanziarie, i trasferimenti statali al Comune di Torino si sono ridotti dai circa 350 milioni del 2001 ai 150 circa del 2005 (-56%), cui il Comune ha fatto fronte soprattutto con un aumento di entrate tributarie (come Ici e Tarsu) pari ad un +22% ed extratributarie derivanti da multe, affitti ecc. (+39%). Il rischio paventato da molti è che la minore disponibilità economica possa incidere negativamente sui tempi, facendo rallentare – se non cancellare – molti pro-

Figura 11 – **Costi complessivi dei principali progetti in atto nell'area torinese**
(milioni di euro; elaborazioni su fonti varie)



Le trasformazioni urbane di questi anni – sia per la loro dimensione sia per la loro complessità – hanno richiesto ingenti sforzi di raccordo tra diversi attori, tra soggetti pubblici e stakeholders privati: un vero e proprio processo «di assemblaggio di attori e risorse» in cerca – come in ogni processo di governance – di «visioni condivise» (Ires, 1995). In primo luogo, è stato necessario attivare settori diversi dell'amministrazione pubblica, con i conseguenti sforzi per coordinare progetti, tempi, risorse. In questo senso, il coordinamento dei vari progetti (di trasformazione urbana e non) in vista dei Giochi olimpici rappresenta forse uno dei tentativi più riusciti di cooperazione tra diversi soggetti, settori, uffici pubblici.

getti. L'Amministrazione comunale del capoluogo ha dichiarato di ritenere prioritari (anche sul piano della fedeltà ai tempi) il passante, la linea 1 del metrò, la sistemazione di corso Francia, ma, al tempo stesso, di voler «completare entro il 2011 la trasformazione della città» (da un'intervista al Sindaco del settembre 2006).

L'altro fronte della governance ha coinvolto i privati: proprietari (vecchi e nuovi) delle aree, imprese edili, società immobiliari, talvolta gruppi di residenti organizzati, associazioni di categoria ecc.

Quale valutazione si può dare circa gli esiti di questo processo? L'opinione dei soggetti qualificati da noi intervistati è che le amministrazioni pubbliche abbiano giocato negli anni un fondamentale ruolo di stimolo e di regia, in grado di coinvolgere e attivare anche i privati. In particolare, c'è chi coglie una profonda evoluzione del rapporto pubblico-privato, proprio negli anni di implementazione dei piani regolatori di Torino e comuni limitrofi:

Fino a metà anni Novanta gli investitori privati erano piuttosto disorientati (dalla crisi del mercato immobiliare, con alcuni di loro che si erano molto esposti finanziariamente mentre il mercato non tirava); poi l'Amministrazione ha assunto una funzione di rimorchio e ha stimolato processi virtuosi nel mercato – grazie a una serie di programmi di recupero urbano e al PRG stesso – dando fiducia e stimolando gli investimenti dei privati già piazzati nelle zone poi risultate strategiche.

Tutti i processi di trasformazione urbana sono lunghi e complessi, e la soluzione finale non sempre può essere quella ideale. L'importante è che la politica sappia staccare la spina al processo nel momento giusto, stabilendo quale può essere il punto ottimo di equilibrio; poi si confronterà con gli elettori...

Anche in un quadro di valutazioni complessivamente positive, emergono comunque critiche relative alle difficoltà di raccordo, da un lato con gli investitori locali (sul cui ruolo i pareri sono discordi), dall'altro all'interno della stessa pubblica amministrazione, tra apparato decisionale ed esecutivo.

Ogni decisione finale è il frutto di stratificazioni di più decisioni prese da soggetti diversi, tanto che è difficile poi individuare chi davvero prende la decisione finale. Le amministrazioni hanno avuto un ruolo di spinta, ma non lo avrebbero mai fatto se dall'altra parte non ci fossero stati dei soggetti privati pronti ad investire, a reagire.

È un po' fallita (spesso per la fretta) la scommessa di coinvolgere i grandi investitori internazionali, ripiegando su investitori locali, con interessi per ciò che già «tira» sul mercato locale (abitazioni, commercio); questo spiega, ad esempio, perché sulle spine il terziario si è sviluppato molto meno del previsto e perché ora è così difficile vendere gli spazi.

Ovviamente in molte delle trasformazioni recenti si poteva fare meglio, alcune occasioni sono state perse; ma questo è anche dovuto alla bassa qualità della classe imprenditoriale torinese.

Il ruolo dei privati costruttori è indubbiamente rilevante e in grado di influenzare i processi decisionali che portano alle scelte urbanistiche e in alcuni casi hanno portato a realizzazioni non all'altezza delle aspettative iniziali.

Torino ha spesso difficoltà a gestire decisioni complicate e processi complessi: soprattutto nel passaggio dal livello politico a quello tecnico c'è quasi sempre una «caduta» del progetto, una sua banalizzazione e semplificazione.

Nel caso delle operazioni più complesse di trasformazione (quelle sulle spine) è stata percorsa la strada del coordinamento dei diversi progetti, sia interno alla macchina comunale (individuando specifici uffici addetti alle spine) sia attraverso la figura dell'architetto coordinatore (nella persona di Jean Pierre Buffi).

Le valutazioni circa il coordinamento progettuale alternano, in genere, un apprezzamento per le «buone intenzioni»⁴⁹ a non po-

⁴⁹ Tale apprezzamento tiene conto anche del carattere strutturale delle difficoltà di coordinamento che sempre si incontrano in operazioni del genere. Il quadro recente pare anzi migliorato rispetto, ad esempio, a quello di una ventina d'anni fa, di cui aveva rimarcato le criticità Luigi Bobbio (1994): «Le principali fonti di incertezza sono costituite da [...], debolezza finanziaria e propositiva dei potenziali utilizzatori, presenza sulla scena di grandi gruppi pubblici e privati con interessi generali e diversificati [...], incapacità del Comune di svolgere un ruolo di arbitro o di mediatore (gli attori politici sono in realtà cointeressati ai singoli progetti e si strutturano in un insieme poco trasparente e molto frantumato di cordate politico-affaristiche) [...], l'assenza di promotori

che critiche circa gli esiti del processo, ritenendo che non sempre si sia stati in grado di «mantenere la rotta» e di impedire l'accumulo di trasformazioni episodiche e disordinate.

C'è voluto troppo tempo per individuare la figura dell'architetto coordinatore, poi non supportata da un'adeguata struttura amministrativa che gli desse l'autorevolezza e il potere per agire e tenere veramente in mano il processo di trasformazione.

Il coordinamento dei progetti di fatto non c'è stato, tranne l'affidamento a un unico ufficio comunale degli interventi sulle spine. L'architetto coordinatore è stato introdotto a processo troppo avanzato: non ha lavorato male, ma ormai molti progetti erano già maturati.

I costruttori, nei progetti su carta, sembravano aver recepito le indicazioni definite dall'architetto coordinatore; al momento della realizzazione invece ci si rende conto che gli esiti sono stati ben diversi.

Sono contrario alla figura dell'architetto coordinatore: è sbagliato pensare che una sola persona rivesta un ruolo che necessita di competenze diverse e molto specifiche. Sarebbe meglio fare come nel mondo anglosassone, dove si creano società, con équipes di esperti (urbanisti, sociologi, filosofi, geografi, tecnici ecc.) che discutono i progetti e li seguono passo passo.

Sulle spine l'attore pubblico non possedeva la strumentazione e le modalità gestionali all'altezza per cavarsela in mega progetti del genere (questo è però un problema nazionale⁵⁰). È mancato il mantenimento convinto di una linea coerente, di un disegno chiaro della città, finendo co-

capaci di dare costante impulso ai processi e di controllarne lo svolgimento: le grandi imprese di costruzione che operano a Torino non si assumono questo ruolo e anche le società concessionarie incontrano molte difficoltà» (p. 45).

⁵⁰ In effetti, buona parte delle critiche sollevate dagli esperti torinesi appaiono applicabili anche ad altre città: sintetizzando gli esiti di una ricerca comparativa sulle aree dismesse e poi riconvertite, Dansero evidenzia come problemi ricorrenti in molte città «la debolezza del mercato immobiliare urbano a fronte di massicce quantità di nuove destinazioni d'uso terziarie [...], la difficoltà di 'montaggio' di operazioni in realtà assai complesse per la necessità di relazionare tra loro proprietà e operatori [...], la complicata applicazione di tec-

stantemente per perdersi a discutere aspetti di dettaglio. L'area di spina 3 è emblematica: l'idea complessiva di paesaggio, di percorsi si è persa in mille contrattazioni e mediazioni, rischiando di creare una città frammentata, per episodi.

Su un altro fronte della governance, alla scala metropolitana, il problema risulta piuttosto quello di rendere coerenti tra comuni limitrofi le politiche urbanistiche e di trasformazione.

A questo proposito era già emersa in occasione di una precedente ricerca (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2002) come sul versante urbanistico non vi sia una consolidata tradizione collaborativa a livello intercomunale: i piani regolatori sono quasi sempre stati prodotti in condizioni di «splendido isolamento», quasi mai confrontandone con i comuni limitrofi premesse ed attese, tanto meno producendo uno sforzo congiunto per renderne coerenti i rispettivi contenuti. Una situazione migliore si registra, in genere, nel caso dei programmi complessi, per i quali la cooperazione intercomunale è spesso condizione necessaria per aggiudicarsi i finanziamenti (nazionali o comunitari). Nell'area metropolitana si registrano esperienze collaborative in tal senso, ad esempio, nel caso di Settimo e Borgaro (con un Prusst comune e un programma Urban con Volpiano, Leinì e Brandizzo) o di Moncalieri (Prusst con Nichelino e La Loggia, Piano integrato di sviluppo con Trofarello).

Per quanto riguarda invece i piani regolatori, sono stati compiuti tentativi minimi nella direzione di un maggiore coordinamento, limitandosi ad una «mosaicatura» (realizzata dalla Regione allo scopo di omogeneizzare, quanto meno, modalità analitiche, progettuali e rappresentazioni grafiche)⁵¹.

niche di perequazione urbanistica, [dovendo] operare in un obsoleto quadro generale normativo-urbanistico quale quello del nostro regime degli immobili od ancora inadeguato quale quello della pubblica amministrazione» (Dansero, 2001, pp. 174-175).

⁵¹ La Regione ha ancora di recente ribadito che il coordinamento tra gli strumenti di pianificazione rimane decisamente problematico, soprattutto per quanto riguarda «il rapporto tra i singoli piani urbanistici comunali, il rapporto tra piani urbanistici e territoriali e le scelte localizzative di infrastrutture e grandi insediamenti terziari polifunzionali (centri commerciali, direzionali, ricreativi, sportivi ecc.), il rapporto tra piani comunali, gli strumenti di pianificazione sovraordinati e di settore, le politiche di settore che hanno ricadute di carattere territoriale» (Regione Piemonte, 2005, p. 77).

La Provincia – come già ricordato – ha adottato nel 1999 il PTC, piano territoriale di coordinamento, proprio allo scopo di meglio coordinare le «interrelazioni territoriali e urbanistiche» di livello sovracomunale, in particolare attorno a un'Agenda di sviluppo locale, strumento di governance finalizzato a «costruire migliori visibilità e maggiori chances di successo alle politiche territoriali, [...] attraverso il confronto e l'accordo negoziale tra i soggetti istituzionali, [la] prefigurazione di una visione di futuro convincente e condivisa» (Provincia di Torino, 2006, p. 4).

Comunque si ponga la questione, il nodo rimane sempre quello della difficoltà di coordinare le azioni di governo ad un livello metropolitano. Nei primi anni Novanta il tema della creazione di unico soggetto istituzionale di governo dell'area metropolitana era stato introdotto dalla legge 142 del 1990. Via via ci si è però orientati verso proposte più «leggere», come quella della Regione Piemonte (che nel 1995 aveva dato mandato al presidente della Giunta di convocare una Conferenza dei servizi per integrare e coordinare politiche e azioni dei comuni metropolitani, capoluogo compreso) o della Conferenza metropolitana, sede volontaria di consultazione, concertazione, scambio di informazioni tra i comuni di un'area metropolitana immaginata «a geometria variabile», a seconda dei temi in discussione. La Conferenza – dopo alcune riunioni tra il 2000 e il 2001 – non è mai davvero decollata, in primo luogo per l'irrisolta questione dell'ingombrante ruolo del capoluogo (il fatto stesso che la regia fosse in mano a Torino Internazionale, nato come soggetto strategico del solo capoluogo, non ha probabilmente aiutato⁵²). Quello di un rinnovato rapporto tra capoluogo e cintura metropolitana si presenta dunque tuttora (e non solo nell'area torinese, ovviamente) il vero nodo da sciogliere, di carattere politico ma anche «culturale»; non a caso diversi interlocutori hanno insistito su aspetti che hanno a che fare da un lato con atteggiamenti e aspettative reciproche (dei diversi comuni), dall'altro con le percezioni della classe dirigente locale circa il concetto stesso di «città metropolitana».

⁵² Osserva in proposito uno dei nostri interlocutori qualificati: «*Il secondo piano strategico va già meglio del primo, perché ora almeno l'idea di un confronto con l'area metropolitana c'è, coinvolgendo di più i comuni della provincia, anche se stenta a diventare un coinvolgimento sostanziale; pare quasi un atto formale di buona educazione.*».

In questi anni sono venute meno le premesse di lavoro congiunto con gli altri comuni; emerge una difesa campanilistica da parte di Torino e degli altri comuni, ognuno difende le proprie idee e progetti, senza affrontare i problemi metropolitani; il problema è di cultura, la colpa è sia di Torino, sia degli altri comuni.

C'è un conflitto latente tra Torino e area metropolitana, che l'Amministrazione comunale torinese non fa nulla per attenuare, anzi continua a fare in gran solitudine scelte strategiche (la vicenda della Città della salute è emblematica), senza alcuna visione dell'area metropolitana, senza coinvolgerne i comuni, senza nemmeno rendersi conto che occorre ragionare in una dimensione di conurbazione. In questo senso, ha un atteggiamento provinciale, peccando di eccessivo centralismo.

Se si parla con l'amministrazione comunale di Venaria, dicono che la Reggia è loro, mentre invece appartiene all'area metropolitana, è un polo per l'intero Piemonte, se non addirittura per il Nord ovest. Ogni amministrazione pensa soltanto al proprio orticello: bisogna tirare fuori dal cassetto il disegno di legge che definisce le aree metropolitane e applicarlo.

Gli usi che gli abitanti fanno dell'area metropolitana sono ormai molto differenziati (facendo di fatto emergere un'area metropolitana policentrica), molto più di quanto le stesse élite cittadine riescano a percepire, inchiodate come sono alle loro mappe mentali Torino-centriche.

Sono stati fatti dei tentativi di coordinamento fra i comuni, ad esempio per la creazione del piano di mobilità. Ma uso il termine «tentativi» non a caso, nel senso che siamo proprio solo agli inizi.

Sul piano della governance metropolitana, si registrano nel periodo recente alcuni successi, come l'istituzione della Smat, Società metropolitana acque Torino, che comprende una sessantina di comuni, l'Agenzia metropolitana per la mobilità, il coordinamento metropolitano di iniziative quali *Torino musei* o l'abbonamento

Formula sui mezzi pubblici. Decisamente più critica rimane invece la situazione del coordinamento trans-comunale sul terreno delle politiche urbanistiche e trasformative. È emblematico, in questo senso, il caso degli insediamenti commerciali: come già ricordato, la grande distribuzione è proliferata nell'area metropolitana e in provincia, quasi mai a seguito di politiche concertate tra i soggetti pubblici locali⁵³.

9.4. I CITTADINI PARTECIPANO?

Un altro aspetto della governance locale riguarda il coinvolgimento dei soggetti non appartenenti al mondo delle istituzioni pubbliche. In proposito, per semplificare, si confrontano da tempo due diverse concezioni, una più elitaria (che punta sostanzialmente a coinvolgere i rappresentanti degli interessi organizzati, se non addirittura solo di quelli «forti»), un'altra orientata invece ad un più ampio coinvolgimento della cittadinanza su criteri di trasparenza (anziché di segretezza), sulla qualità del processo e dell'adesione al progetto⁵⁴.

⁵³ Anzi, in genere, l'atteggiamento più ricorrente è stato quello di cercare di massimizzare i benefici per il proprio comune (derivanti soprattutto dagli oneri di urbanizzazione), «scaricando» sui vicini gli impatti negativi (sul piccolo commercio, sulla viabilità...). Per ovviare a problemi del genere, la Regione ha introdotto a gennaio 2007 un sistema di perequazioni (attraverso i cosiddetti «oneri aggiuntivi») per soddisfare tutti i comuni di un'area interessata da un nuovo insediamento.

⁵⁴ La prima concezione rinvia, più o meno, a posizioni di matrice «neoliberista» ed «esclusivista»: in questo senso la governance diventa un mezzo per dare più spazio al mercato e limitare il potere delle autorità pubbliche. La seconda concezione è invece di stampo «progressista», orientata ad una partecipazione allargata ai cittadini – compresi gli strati sociali meno favoriti – e alle loro associazioni; la governance, in questo caso, viene intesa come un'opportunità di ampliamento della democrazia (Davico, Mela, 2002). «Le strategie esclusive hanno il vantaggio di minimizzare i costi di transazione e di tener sotto controllo i tempi della progettazione, favorendo l'uso di razionalità tecnico-scientifiche. Il loro successo è legato alla capacità di produrre decisioni coerenti, tecnicamente fondate e autosufficienti, che siano in grado di convincere gli attori esclusi o, per lo meno, di porli di fronte al fatto compiuto. Il loro punto di debolezza consiste nella oggettiva rigidità delle soluzioni. I progetti che escono da tali processi sono del tipo "prendere o lasciare", ammettono qualche

Scheda 1 – Le diverse forme della partecipazione

(fonte: Ciaffi, Mela, 2006)

Quando si parla di *partecipazione*, a scampo di equivoci, è bene chiarire che gli esperti distinguono tra almeno quattro approcci, più o meno gerarchicamente ordinati, a seconda dei diversi livelli di reale coinvolgimento dei cittadini nel processo decisionale; benché poi, nei concreti processi partecipativi, i diversi livelli possano sommarsi e/o fondersi tra loro.

Il livello minimo è, in genere, quello *comunicativo*, intendendo quindi per partecipazione la semplice trasmissione di informazioni dal decisore (in genere l'amministrazione pubblica) al ricevente (la popolazione, l'opinione pubblica), essenzialmente allo scopo di «mettere al corrente» i cittadini circa l'esistenza di un certo progetto, servizio ecc.

Ad un livello superiore, gli interventi partecipativi che prevedono forme di *animazione* si propongono anche di mobilitare le risorse legate alle identità di individui e gruppi sociali, il loro senso di appartenenza alla comunità, al quartiere. Gli strumenti più consueti, in questo caso, vanno quindi dall'animazione pubblica (feste di piazza, in centri di incontro ecc.) alla creazione di servizi di vicinato o di stimolo alla creazione di imprese o associazioni.

Il terzo livello, quello della *consultazione*, comprende un ventaglio di interventi, dai sondaggi d'opinione alle indagini socio-psicologiche (ad esempio per raccogliere vissuti, percezioni, idee dei cittadini), fino a iniziative formalizzate di espressione delle opinioni della cittadinanza (ad esempio in referendum consultivi o deliberativi).

L'ulteriore livello, dell'*empowerment*, si pone l'obiettivo di far crescere – attraverso i processi partecipativi e una serie di attività formative e culturali – la coscienza pubblica e l'autostima collettiva dei residenti «mettendo la popolazione in grado di responsabilizzarsi» in merito a determinate questioni (ad esempio la tutela degli spazi pubblici, lo sviluppo del quartiere ecc.) e, al tempo stesso, concedendo alla cittadinanza spazi effettivi di potere deliberativo rispetto ad alcune scelte strategiche.

FORME DELLA PARTECIPAZIONE:		ESEMPI DI AZIONI:	
Empowerment	⇒	Crescita locale, partecipazione alle scelte	
Consultazione	↗ politica	⇒	Referendum
	↘ sociologica	⇒	Sondaggio d'opinione

correzione marginale, ma non l'imbocco di strade alternative che siano già state scartate (o ignorate) [...]. Le strategie inclusive hanno invece la dote della flessibilità. Non pongono gli attori di fronte a una soluzione preconstituita, ma di fronte al problema. Permettono di esplorare più ampiamente le alternative. E, se riescono ad approdare ad una soluzione condivisa, è assai più probabile che essa sia stabile nel tempo. Il loro tallone d'Achille è la difficoltà di tener sotto controllo il processo: i costi di transazione possono dilatarsi in misura esponenziale, si possono aprire conflitti non necessari od offrire spazi per l'esercizio di poteri di veto» (Bobbio, 1995, p. 184). Su questi temi, si veda anche Debernardi L., Rosso E. (2007).

Animazione	↗	estemporanea	⇔	Festa di quartiere
	↘	permanente	⇔	Attività in centri incontro
Comunicazione	↗	bidirezionale	⇔	Assemblea aperta
	↘	unidirezionale	⇔	Mostra, newsletter

Nell'ambito dei recenti processi trasformativi torinesi, l'idea di partecipazione è stata spesso evocata, come sempre con riferimento ad un ventaglio piuttosto ampio di opzioni concrete.

Gli interventi trasformativi che più di altri sono stati ispirati da una dichiarata vocazione partecipativa sono ad esempio quelli nelle periferie⁵⁵: i progetti Urban si caratterizzano per una forte attenzione al coinvolgimento e allo sviluppo del tessuto socioeconomico locale, rifacendosi ad una concezione «alta» della parteci-

⁵⁵ Anche le opinioni raccolte tra i testimoni qualificati tendono a sottolineare come più efficaci dal punto di vista della partecipazione dei cittadini, le esperienze messe in atto nelle periferie:

- *Gli interventi che riescono meglio sono quelli dove l'Amministrazione ha già investito con studi, con la sensibilizzazione degli abitanti, favorendo forme di auto-organizzazione in comitati, dove cioè si è sviluppato un punto di vista comune a livello locale in grado di comunicare con l'Amministrazione.*
- *Se la popolazione non viene coinvolta sin dall'inizio si sente avulsa dal progetto e dal processo, così si sente «usata» e finisce per reagire per pura opposizione.*
- *In molte scelte e decisioni strategiche non c'è assolutamente trasparenza. Lo denunciano gli stessi presidenti delle circoscrizioni: anche per loro la gran parte delle scelte cade dall'alto, tra capo e collo.*
- *Si è sempre tentata la partecipazione, attraverso tutti gli strumenti soliti e possibili. Ma i risultati non sono poi stati così esaltanti. Sulle grandi aree di trasformazione non ci sono stati grandi casi di partecipazione.*
- *Per capire se è stata fatta vera partecipazione, occorre verificare se il progetto è stato anche minimamente modificato dal parere espresso dai cittadini. Ad esempio, nelle periferie torinesi c'è stata talvolta partecipazione vera, per gli interventi sulle spine solo comunicazione unilaterale.*
- *Il progetto periferie è stata una specificità torinese molto innovativa, che però purtroppo sta indebolendosi; inoltre alla progettualità sociale non sempre ha corrisposto una progettazione dello spazio fisico di analogo livello.*

pazione (tipo *empowerment*); lo stesso vale per un progetto come *The Gate*, che nell'area di Porta Palazzo e Borgo Dora ha prodotto un'Agenzia di sviluppo locale che punta molto su sviluppo locale e animazione sociale.

Talvolta i processi partecipativi sono stati generati «dall'alto» (come nel caso dei progetti appena citati), talaltra si sono prodotti «dal basso». Un caso di particolare effervescenza si registra nell'area di spina 3 (Todros, 2006), dove nel dicembre 2004 è sorto il comitato spontaneo Dora/Spina 3, che – attraverso classici strumenti di pressione (quali petizioni, lettere aperte, manifestazioni pubbliche) – ha posto all'Amministrazione il tema del coinvolgimento dei cittadini nelle discussioni sulle opere pubbliche, lamentando come queste vengano «tradizionalmente affrontate unicamente nelle sedi istituzionali e in presenza dei costruttori, comunicando ai cittadini le decisioni solo a posteriori allo scopo di eliminare ogni eventuale conflitto». La risposta del Comune è stata quella dell'istituzionalizzazione, creando un nuovo comitato (*Parco Dora*), finanziato anche dai costruttori, orientato ad una concezione della partecipazione essenzialmente «comunicativa» (assemblee aperte in quartiere, info-point ecc.) e quindi osteggiato dal comitato originario (come «inutile carrozzone burocratico»).

Un altro caso emblematico negli ultimi anni è quello del comitato Valdo Fusi, nato nel maggio 2005 per iniziativa di un gruppo di intellettuali (e sostenuto da Torino Internazionale), allo scopo di produrre un progetto partecipativo di ristrutturazione di piazza Valdo Fusi (appena riqualficata, ma in un modo ritenuto pessimo) e delle limitrofe piazze Cavour e Balbo. Il Comitato ha dapprima realizzato una consultazione sul campo tra la popolazione, raccogliendo le valutazioni dei cittadini (in tre casi su quattro molto critiche circa la sistemazione della piazza: «fuori contesto» per il 30%, «brutta» secondo il 25%; fonte: www.valdofusi.it). In un secondo momento, venti architetti di fama internazionale sono stati invitati a partecipare al concorso per riprogettare le tre piazze secondo una logica comune; il Comitato ha quindi selezionato i tre progetti ritenuti migliori e poi coinvolto i cittadini (per mezzo di una mostra ad Atrium, con la possibilità di esprimere le proprie preferenze), ma con un «colpo di scena» finale: nonostante una maggioranza molto ampia, pari al 70% dei votanti, fosse favorevole al progetto dello studio tedesco *Topotek 1*, la «giuria tecnica» del Comitato, composta da esperti e professionisti, ha ribaltato la decisione a favore dello studio *Buro Kiefer*.

9.5. COMUNICARE I PROGETTI

Come già sottolineato, nelle diverse esperienze di «trasformazione partecipata» riveste un ruolo assolutamente cruciale la fase comunicativa. Addirittura – come detto – in diversi casi la stessa idea di partecipazione si riduce essenzialmente a una comunicazione, spesso unidirezionale, dalle istituzioni ai cittadini. Un caso emblematico di questo tipo è, ad esempio, quello dei cosiddetti «cantieri evento»: iniziative del genere sono state allestite a Torino in via Cavalli (con un punto di osservazione pubblico sul cantiere del nuovo palazzo uffici Telecom, all'interno di un tram appositamente allestito lungo il recinto del cantiere), durante il rifacimento delle tettoie di piazza Madama Cristina, di piazza Castello, lungo il passante (con l'Infobox di piazza Statuto, poi chiuso con l'avvento di Atrium⁵⁶).

Mancando quasi sempre qualunque prospettiva di un effettivo coinvolgimento attivo della cittadinanza⁵⁷, tali campagne finiscono per avvicinarsi quindi molto a spot pubblicitari, il cui unico obiettivo diventa, per l'appunto, di «legittimare i cantieri agli occhi dell'opinione pubblica e quindi evitare intoppi: l'Amministrazione torinese sceglie quindi di soddisfare il legittimo interesse dei cittadini per le trasformazioni del tessuto urbano [attraverso] un progetto comunicativo che intenda accompagnare i lavori, allo scopo di ottimizzarne i risultati, [predisponendo] leve che sfruttino come un'opportunità le realizzazioni architettoniche o urbanistiche, [prevenendo] o mitigando i conflitti, facilitando un regolare svolgimento dei lavori» (Martina, 2006, p. 45).

⁵⁶ Proprio Atrium ha costituito in questi anni il maggiore catalizzatore dei flussi comunicativi sui cantieri evento e più in generale delle varie campagne informative sui cantieri torinesi.

⁵⁷ Talvolta il coinvolgimento dei cittadini viene limitato ad aspetti talmente marginali da risultare quasi una caricatura di un vero processo partecipativo. Si può citare, ad esempio, il caso del cantiere evento cosiddetto «per la riqualificazione di piazza Benefica» (del 1999), dove ai cittadini non sono stati chiesti né pareri sullo stato della piazza, né proposte migliorative; il «coinvolgimento attivo» si è ridotto così alla consultazione su una rosa predefinita di tre diversi possibili monumenti (tra loro molto simili) da collocare nella preesistente fontana al centro della piazza. È significativo che, poco tempo dopo l'installazione del monumento, sia sorto in zona un comitato spontaneo che chiede una «riprogettazione complessiva» della piazza (obiettivo su cui – stando a un documento ufficiale di fine 2006 – anche l'Amministrazione comunale pare oggi convenire).

In questo quadro, le tecniche comunicative e di persuasione assumono una rilevanza primaria. Negli ultimi anni l'evoluzione tecnologica ha messo di disposizione una serie di nuovi strumenti (renderizzazioni a tre dimensioni, rappresentazioni fotorealistiche, simulazioni video ecc.)⁵⁸ che si rivelano «ottimi supporti per la rappresentazione dei progetti, permettendo una consultazione in grado di evidenziare sia gli aspetti più tecnici sia l'impatto complessivo della trasformazione di un'area, fattori non completamente riproducibili su supporto cartaceo» (idem, pp. 47-48).

Va anche rilevato però come non siano state finora sufficientemente dibattute le conseguenze derivanti dall'utilizzo di tali nuove tecnologie nel dibattito pubblico sulle trasformazioni, spesso utilizzabili allo scopo di manipolare il consenso.

Scheda 2 – I rendering dei progetti elettronici

Il dibattito sui modi migliori per rappresentare edifici e progetti è molto antico. Nell'800, con l'avvento della fotografia, la questione si sposta sulle modalità dell'inquadratura: se sia cioè meglio cogliere nel modo più neutro un edificio nel suo insieme, oppure se «abbellirlo» interpretandolo secondo i canoni della foto artistica, ad esempio enfatizzandone parti e dettagli compositivi. Sottolinea in proposito Carlo Cresti come siano individuabili ben precisi periodi e stili rappresentativi nella storia della fotografia d'architettura: dallo stile delle «architetture in posa, austere nel silenzioso isolamento di piazze austere» a quello delle immagini celebrative (tipiche, ad esempio, dei regimi totalitari) che «assegnano ad una Casa del Fascio o dei Soviet la spettacolarità di una cattedrale», agli orrendi fotomontaggi promozionali delle società immobiliari.

L'avvento della resa virtuale delle immagini ha scompaginato ulteriormente la situazione, permettendo in particolare di mostrare (in forme spesso molto realistiche) il futuro, il progetto ormai realizzato, anche miscelando ad arte elementi esistenti e da realizzare. Questa modalità divulgativa, evidentemente, trasforma in modo radicale le dinamiche percettive, rispetto alle modalità storiche di rappresentazione dell'architettura (schizzi, piante, tavole tecniche ecc.), che mantenevano inevitabilmente uno scarso realismo anche nelle loro forme più curate.

⁵⁸ Un ulteriore fronte si sta aprendo in questi anni in seguito alla crescente produzione (ed utilizzo) di immagini aeree e satellitari, sempre più agevolmente disponibili (in particolare on line). Questa non solo agevola le operazioni analitiche degli urbanisti, ma ha aperto un dibattito sul tema della qualità (anche estetica) delle coperture degli edifici, ormai da molti considerati come una vera e propria «quinta facciata».

Le possibilità offerte dai rendering di confondere reale e virtuale, in particolare, aprono questioni quanto mai delicate non solo sul versante del rapporto tra progettista e cliente, ma anche nel caso di un loro utilizzo nell'ambito dei processi partecipativi-comunicativi di cui s'è detto prima: così come un abile fotomontaggio giornalistico può alterare le percezioni dell'opinione pubblica su un certo fatto, un certo tipo di rendering può modificare profondamente percezioni e opinioni dei cittadini circa il progetto di un nuovo edificio o spazio pubblico urbano.

Da una nostra indagine sistematica sulla produzione di rendering e di immagini virtuali di progetti architettonici risultano distinguibili almeno tre tipologie di renderizzazione (ciascuna poi declinata in diverse versioni: ad esempio, rappresentazioni dal livello strada, più realistiche e vicine alle percezioni «medie», piuttosto che visioni dall'alto).

- 1) Rappresentazioni *simil-realistiche*: talmente vicine al reale da rendere difficile la distinzione, anche a posteriori, rispetto ad una fotografia del progetto ultimato; viene volutamente simulata una rappresentazione di tipo fotografico e/o vengono mixati (ritoccando fotografie dell'esistente) elementi reali e virtuali. Molto spesso gli autori di questi rendering non sfuggono alla tentazione di «abbellire» la realtà (presente e/o futura), specie nel caso degli spazi pubblici, quasi sempre rappresentati in splendide giornate solari, limpide, con alberi verdi e strade pulite, senza traffico né cassonetti, popolate da persone gioviali che si intrattengono amabilmente a chiacchierare.
- 2) Prospettive «*de chirichiane*»: come quelle precedenti, anche queste si rifanno di solito a una rappresentazione quasi realistica del progetto, ma ne enfatizzano i caratteri astratti, «isolando» il manufatto dal contesto, ovvero escludendo quasi ogni altro elemento (persone, automobili, arredo urbano ecc.), talvolta utilizzando una grafica dichiaratamente virtuale, cioè non confondibile con un'immagine fotografica. L'esito finale risulta quindi spesso una sorta di versione virtuale del tradizionale plastico (materiale) di progetti architettonici.
- 3) *Visioni*: sono rendering che ricorrono ad una rappresentazione marcatamente non realistica, spesso simbolica; a seconda dei casi, possono anche essere alterate luci, colori, proporzioni, contorni delle figure (architetture, arredo urbano, persone), spesso sfumate con effetti di trasparenza.

È importante ribadire che, a scopo comunicativo, questi diversi stili di renderizzazione possono produrre effetti molto diversi (ed è perciò che la questione del loro utilizzo diventa molto delicata). Il secondo e il terzo modello di renderizzazione, ad esempio, pur se non sfuggono alla tentazione di «abbellire» la realtà futura, utilizzano un linguaggio volutamente distante dal reale (un po' come i tradizionali schizzi a mano libera degli architetti) e risultano quindi meno confondibili, poiché chiaramente percepiti, appunto, come *interpretazioni* della realtà.

Più delicato – e per certi versi ambiguo – risulta invece l'utilizzo di rendering del primo tipo, che mescolando reale e virtuale, presente e futuro, confonde più facilmente le percezioni degli osservatori, prestandosi ad un uso strumentale, ad esempio per legittimare agevolmente presso l'opinione pubblica determinate scelte progettuali.

Qui di seguito viene riportata una breve rassegna di esempi dei tre modelli di renderizzazione, tratti da progetti realizzati di recente nell'area torinese, per i quali è stato dunque possibile affiancare le fotografie dei progetti realizzati, così da meglio apprezzare similitudini e differenze rispetto alle rappresentazioni virtuali (a sinistra).

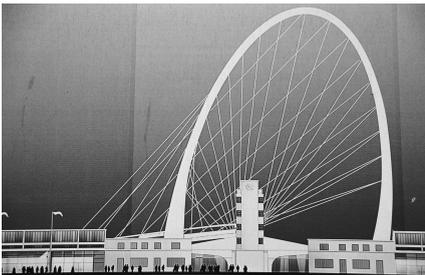
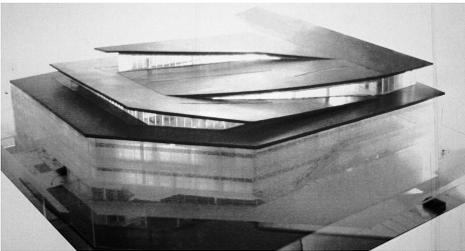
Rendering tipo 1: Area archeologica Porte palatine; Raddoppio Politecnico



Rendering tipo 2: Stadio olimpico; Villaggio media spina 2



Rendering tipo 3: Palafuksas Porta Palazzo, Arco e ingresso villaggio olimpico



10. UN PRIMO BILANCIO

10.1. TORINO E LE ALTRE

Le trasformazioni fisiche avviate negli anni scorsi sono ormai in avanzato stato di completamento. Fino a poco fa i cantieri dominavano completamente importanti porzioni di paesaggio urbano, oggi il loro numero si è ridotto e si va definendo il nuovo volto di intere parti della città: le spine sono ad un buon punto di realizzazione, le aree olimpiche ormai abbondantemente testate.

I tempi paiono quindi maturi per tentare un primo bilancio – pur provvisorio⁵⁹ – circa l’operazione di rinnovo del tessuto urbano avviata da diversi anni, provando anche a confrontare per sommi capi l’esperienza torinese con quella di altre metropoli europee che in anni recenti hanno compiuto percorsi simili (si veda la successiva scheda).

Molti aspetti accomunano il caso torinese a quello di diverse altre città: ad esempio, le trasformazioni sono intervenute, allo stesso tempo, sia nelle aree centrali sia in quelle periferiche, sia sul tessuto fisico-ambientale, sia sul patrimonio edilizio, sia sull’apparato produttivo, insediando terziario e servizi rari (come musei, sedi universitarie ecc.), sia sul tessuto sociale. Un tema comune, presente nel ridisegno recente di molte città europee, è quello dei sistemi di mobilità, spesso riprogettati in direzione di una loro maggiore sostenibilità e, quindi, di un potenziamento dei mezzi di trasporto collettivi a maggior efficienza, soprattutto underground.

Non trascurabile, poi, è stato in questi anni l’obiettivo di molte metropoli di migliorare il proprio volto, l’aspetto estetico, la vivibilità, attraverso una serie di interventi come la pedonalizzazione in aree di pregio, l’espansione del verde pubblico ecc.

⁵⁹ Un bilancio complessivo sulle trasformazioni non può che essere sempre parziale e provvisorio: è infatti difficile immaginare quando i tempi possano essere davvero maturi, ovvero quando i cantieri cittadini saranno davvero tutti completati, per quelli sulle spine ci vorranno anni, ma presumibilmente nel frattempo saranno partiti nuovi progetti e altri cantieri.

Scheda 3 – **Le principali trasformazioni urbane in alcune metropoli europee**
(riduzione da: Milanetto, 2006; Crivello, 2007)

I problemi urbanistici affrontati dalle maggiori metropoli europee negli ultimi due decenni spesso si assomigliano molto. Un primo obiettivo comune a molte città è stato migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto pubblico locale e ferroviario, nonché le connessioni con i grandi assi del trasporto veloce su rotaia. Un secondo obiettivo comune è costituito dal rinnovo e/o dall'ampliamento del parco abitativo.

Un ulteriore elemento comune è quello del rilancio dei centri storici, riscoperti e valorizzati dopo decenni di abbandono, trasformati da zone di emarginazione e di insicurezza sociale a centri terziarizzati, densi di attività commerciali, legati al loisir, al tempo libero, allo shopping, luoghi ambiti anche dal punto di vista residenziale.

Si riportano qui di seguito i tratti salienti delle più significative trasformazioni prodotte e in atto in alcune metropoli del nord e del sud Europa, che si sono trovate di fronte a problemi e opportunità simili a quelli registrati a Torino.

GLASGOW

La crisi dell'industria manifatturiera, legata in particolare ai cantieri navali, si fa sentire in città negli anni Settanta: ancora nel 2004 vengono censiti 860 siti industriali da riqualificare, per un totale di 13 milioni di metri quadri, pari al 7,5% dell'intera superficie cittadina. La grande quantità di spazi, distribuiti in maniera sostanzialmente uniforme in città, stimola lo sviluppo di importanti progetti di rigenerazione urbana. Interventi di trasformazione in realtà erano già stati avviati a fine anni Settanta con la pedonalizzazione dell'arteria centrale e storica dello shopping, Buchanan Street, per allargarsi poi all'intera zona centrale, riqualificando edifici, negozi ed inaugurando alcuni centri commerciali. Sulle sponde del Clyde, il fiume che attraversa la città, abbondano le aree dismesse dalle aziende portuali che a inizio Novecento facevano di Glasgow il più importante cantiere navale del mondo; qui le fabbriche lasciano il posto a nuove zone residenziali, edifici per uffici, nuovi ponti e aree verdi. I maggiori progetti di rilancio sono il *Glasgow Harbour* – con un investimento di oltre 750 milioni di euro per creare un nuovo quartiere a destinazione mista residenziale, commerciale, di intrattenimento – e *Pacific Quay*, nuovo grande quartiere dedicato all'intrattenimento, con il *National Science Centre*, la *Millennium Tower*, gli uffici della BBC Scottish. Ai progetti di trasformazione fisica si associano quelli con valenza simbolica: la città, nel 1990, diventa una delle prime capitali europee della cultura, qualche anno dopo capitale mondiale del design. Si calcola che dal 2000 siano state costruite più di 1.900 nuove abitazioni e che ve ne siano altre 3.300 in via di ultimazione, per un investimento complessivo pari a quasi un miliardo di euro.

LILLE

Anche a Lille la crisi dell'industria (tessile, in questo caso) ha segnato in maniera profonda la storia della città. Il 1990 è un anno di svolta, con la decisione di connettere la città alla linea ad alta velocità per Parigi e Londra, avviando un'epoca di grandi trasformazioni. Nell'area della nuova stazione ferroviaria dell'alta velocità, al tempo stesso nodo di interscambio con i trasporti locali, vengono insediati 500.000 metri quadri di uffici, 2.500 alloggi residenziali, un grande centro commerciale (capace di attirare milioni di clienti ogni anno e di connotare la città come

una delle capitali della grande distribuzione), un palazzo congressi. *Euralille*, il primo grande progetto di recupero urbano, porterà ai successivi progetti *Eurasanté* (cittadella della salute, che ospiterà in 300.000 metri quadri centri di ricerca, ospedali, aziende) ed *Euratechnologies* (polo di accoglienza dei centri di ricerca e delle aziende tecnologicamente avanzate, su un'area di 270.000 metri quadri). Lo stimolo rappresentato dall'arrivo del TGV, produce quindi effetti positivi, anche in termini di ripresa economica, di rigenerazione del centro storico, di recupero del patrimonio industriale. Negli anni recenti, nascono nuovi programmi e progetti (ad esempio quelli per Lille Capitale europea della cultura 2004): molte fabbriche dismesse vengono trasformate in sedi universitarie, musei, quartieri popolari e d'élite, luoghi destinati alla creatività e all'arte, come *Maison Folies*, alla periferia della città. Le trasformazioni più rilevanti in corso sono la riqualificazione dei quartieri meridionali (dove stanno sorgendo un palazzo dello sport, un centro per la moda, nuovi spazi abitativi e commerciali, per un totale di 600.000 metri quadri) e l'ampliamento dello stadio nell'area della vecchia cittadella, con la riqualificazione del parco adiacente.

VALENCIA

Le grandi trasformazioni di Valencia prendono avvio dallo spostamento e dall'interramento del Turia, il fiume che attraversa il centro della città. Il progetto di trasformazione dura circa un decennio (sino ai primi anni Novanta, benché tuttora non possa dirsi terminato) e viene stimolato dal nuovo Piano generale urbanistico del 1988. Tra i vari interventi, si segnala il progetto di Santiago Calatrava per la *Ciudad de las Ciencias y de las Artes*, lungo un tratto di fiume ancora da bonificare. La scommessa principale della città è quella di puntare su un mix di scienza, tecnologia, natura e cultura, in particolare sul sistema museale e sul Palau de les Arts come contenitore di concerti e spettacoli teatrali, punto di eccellenza in Spagna e importante riferimento mondiale, per stimolare il rilancio della città. Nello spazio fra il Ponte della Serreria e il nuovo museo *Oceanográfico*, si insedia il centro multifunzionale *Agora*, luogo di aggregazione per turisti e residenti, contenitore di eventi sociali, culturali e ludici. Sul versante infrastrutturale, si interviene sul sistema delle autostrade (attraversavano la città, vengono spostate a sud, fuori dal centro abitato) e si avvia la costruzione del passante ferroviario in sotterranea (in superficie, si crea il *Parque central*, di 260.000 metri quadri), il collegamento ferroviario veloce con Madrid, la costruzione di ben tre linee di metropolitana. Le altre direttrici della trasformazione sono quelle della riqualificazione del centro storico, dell'ampliamento delle aree verdi (dal parco della *Albufera*, in una zona bonificata ai margini della città, al parco della *Cabecera* in prossimità del centro), del recupero dell'affaccio sul mare (col progetto di Jean Nouvel di spostare il porto industriale), cui tra l'altro conseguirà l'assegnazione alla città dell'organizzazione della Coppa America 2007 di vela. Nell'area metropolitana, inoltre, Norman Foster progetta un importante centro fieristico e congressuale, che ha fatto di Valencia uno dei dieci centri fieristici più importanti del mondo, con un indotto per la città di circa 600 milioni l'anno.

BARCELONA

Nel 1982 si elabora il primo schema di progetto olimpico, nel quale è dichiarata la volontà di trasformare gradualmente lo spazio urbano, per renderlo adatto ad ospitare attività di servizio e consumo. Dopo il 1986 (anno in cui la capitale catalana si aggiudica i Giochi) comincia

l'intensa attività di trasformazione finalizzata a produrre una ricaduta positiva sull'intera città, migliorare le infrastrutture, in particolare viarie, «riconquistare» (come a Valencia) il fronte marittimo: la città si era sviluppata per decenni verso l'interno, lasciando la costa a ferrovia e industrie; viene progressivamente risanato il litorale, si sposta la ferrovia, si avviano i lavori per il parco del Litoral. Nelle aree olimpiche (Montjuïc, Diagonal-norte, Vall d'Hebron) si sviluppano i principali impianti olimpici – valorizzando quelli già esistenti in periferia –, un grande parco urbano, servizi, un piano di «monumentalizzazione», con sculture nei nuovi spazi urbani. A Barcellona lavorano architetti come Foster, Gehry, Gregotti, Calatrava, Isozaki, ma emerge anche una nuova generazione di progettisti, con peculiarità stilistiche distinte rispetto alle correnti dell'architettura internazionale.

Nel 1987 viene approvato il *Pla d'àrees de nova centralitat*, piano finalizzato a creare poli terziari fuori dall'area centrale e che individua dodici aree urbane (quattro quelle olimpiche), agganciando l'opportunità dei Giochi alle trasformazioni già in atto su aree industriali dismesse.

Nel periodo postolimpico, si segnala in particolare nel 2004 il *Pla 22@*, che pianifica le trasformazioni in un'area di 2 milioni di metri quadri compresa nell'area Poble Nou (in passato «la Manchester catalana», per la sua alta concentrazione di industrie), avviata ad una riconversione in distretto delle tecnologie dell'informazione e della cultura. Negli ultimi anni, però, il cosiddetto «modello Barcellona» (abile combinazione di trasformazioni urbanistiche, economiche e consenso sociale) pare mostrare un po' la corda: si manifestano critiche e dissensi, spesso da parte delle stesse associazioni che avevano sostenuto le trasformazioni nei decenni precedenti. Negli ultimi anni si registra anche un più consistente intervento dei privati nelle trasformazioni urbane, anche per la non rosea situazione economica dell'amministrazione locale nel periodo postolimpico.

Progetti strategici ricorrenti nei processi di trasformazione

	Glasgow	Lille	Valencia	Barcellona	Torino
Centro storico	V	V	V	V	V
Passante, linee ferroviarie		V	V	V	V
Alta velocità		V	V	V	V
Metropolitana	V	V	V	V	V
Espansione edilizia	V	V	V	V	V
Nuove sedi museali	V	V	V	V	V
Espansione zone verdi	V		V	V	V
Riuso aree industriali dismesse	V	V	V	V	V
Grandi eventi	V	V	V	V	V

10.2. CITTÀ SOTTO I RIFLETTORI

I principali obiettivi delle trasformazioni sono non solo di riutilizzare spazi dismessi, ma, in prospettiva, di migliorare le condizioni e la qualità della vita: per chi già abita e opera in città, ma soprattutto per attrarre investitori, risorse umane pregiate, servizi rari ecc.

Molte delle recenti strategie trasformative si inquadrano proprio nell'ottica di migliorare appetibilità e visibilità delle aree urbane, creando nuovi «prodotti» (architetture, spazi urbani, servizi...) di elevato livello qualitativo⁶⁰. Contemporaneamente vengono attivate campagne di marketing territoriale, veicolando opportunamente le immagini dei «buoni prodotti», rendendoli appunto appetibili ad un pubblico sovralocale⁶¹.

In questo senso anche le nuove architetture – specialmente se griffate, firmate da nomi dello star system internazionale – diventano importanti prodotti da valorizzare nelle campagne di marketing urbano⁶²: è emblematico in tal senso il caso del museo Guggenheim, progettato da Frank Gehry, che, da solo, ha amplificato enormemente la ribalta internazionale di Bilbao.

⁶⁰ Lo stesso piano territoriale di coordinamento della Provincia di Torino sottolinea come uno dei propri obiettivi strategici sia di coordinare le trasformazioni urbane in modo da garantirne una «qualità insediativa adeguata».

⁶¹ «Visibilità, immagine, immaginario simboli e miti urbani, estetizzazione e reincantamento della vita metropolitana, promozione e marketing urbano sono alcuni dei frammenti di quel caleidoscopio nel quale si ricombinano i discorsi contemporanei sulla città. [...] La città negli ultimi decenni ha subito una trasformazione della sua visibilità producendo immagini positive e accattivanti di se stessa, finalizzate a costruirne un'identità forte. Immagini sintetiche e complessive che a tal fine pescano ora dal "serbatoio" dei significati storici della comunità, dal legame con la tradizione, dai segni dei processi di modernizzazione in atto, ma anche da valori quali la sicurezza, l'ambiente, la qualità complessiva della vita ecc.» (Bisciglia, 2000, pp. 3 e 8).

⁶² Rispetto alla visibilità delle nuove architetture, gioca un peso non indifferente anche la tendenza di molti progettisti contemporanei a privilegiare «l'immagine e la forma degli spazi prima ancora che la funzione» (Bisciglia, idem, p. 3).

Nel caso di Torino – come di tutte le città che hanno ospitato grandi eventi – le olimpiadi hanno giocato un ruolo di primo piano amplificando la rilevanza mediatica della città. Proprio la grande ribalta dei Giochi ha potuto esser sfruttata anche per divulgare l'immagine di una città «nuova», attraverso i turisti e i visitatori, ma soprattutto grazie ai «comunicatori» del grande evento, primi testimonial del nuovo volto della città. In questo quadro assume una rilevanza strategica la questione della qualità delle trasformazioni; si tratta di chiedersi, ad esempio, se l'eccezionale ribalta mediatica dei Giochi sia stata adeguatamente sfruttata anche per veicolare a livello internazionale nuove e migliori immagini della città⁶³.

In termini più generali, pare oggi opportuno domandarsi se, fuori dall'ambito locale, il complesso delle trasformazioni in atto – o alcuni suoi episodi emergenti – abbiamo goduto di un'adeguata attenzione, soprattutto mediatica. La risposta è certamente difficile e la questione appare delicata: nel dibattito corrente, infatti, chi intende rimarcare il successo delle operazioni di trasformazione di solito cita ad arte soltanto qualche articolo elogiativo, possibilmente di qualche prestigiosa testata; al contrario, chi è critico tenderà piuttosto a richiamare eventuali «stroncature» mediatiche e/o l'imbarazzante silenzio di alcuni autorevoli organi di informazione.

⁶³ A questo proposito è rilevante il tipo di immagine che dà di sé la «nuova città» agli addetti media. Durante i Giochi, L'Eau Vive e Comitato Rota – in collaborazione con l'Ufficio comunicazione del Comune – hanno condotto un'indagine tra i giornalisti presenti al Media Center allestito a Torino Incontra, chiedendo tra l'altro le loro opinioni sulla qualità degli impianti ed edifici olimpici: i più graditi in assoluto sono risultati il palasport di piazza d'Armi, l'oval, lo stadio olimpico (ciascuno dei quali ritenuto «molto bello» da quasi il 60% dei giornalisti); valutazioni positive – ma più tiepide e con qualche dissenso – sono state espresse sul palavela e soprattutto sul villaggio olimpico centrale.

Opinioni dei giornalisti presenti al Media Center a febbraio 2006
(valori percentuali; fonte: L'Eau Vive, Comitato Rota)

	Molto bello	Abbastanza bello	Abb./molto brutto
Stadio olimpico	57	42	1
Palahockey piazza d'Armi	58	40	2
Palahockey Torino Esposizioni	45	53	2
Palavela	48	42	10
Oval	58	42	0
Villaggio olimpico centrale	39	49	12

Un modo non strumentale per affrontare la questione pare dunque quello di non sposare aprioristicamente una tesi, provando a rifarsi ad esempio agli indicatori ufficiali⁶⁴ delle riviste specializzate in architettura, urbanistica, design: qui, ad esempio, è stato analizzato l'*Architectural Library* del Royal Institute of British Architects.

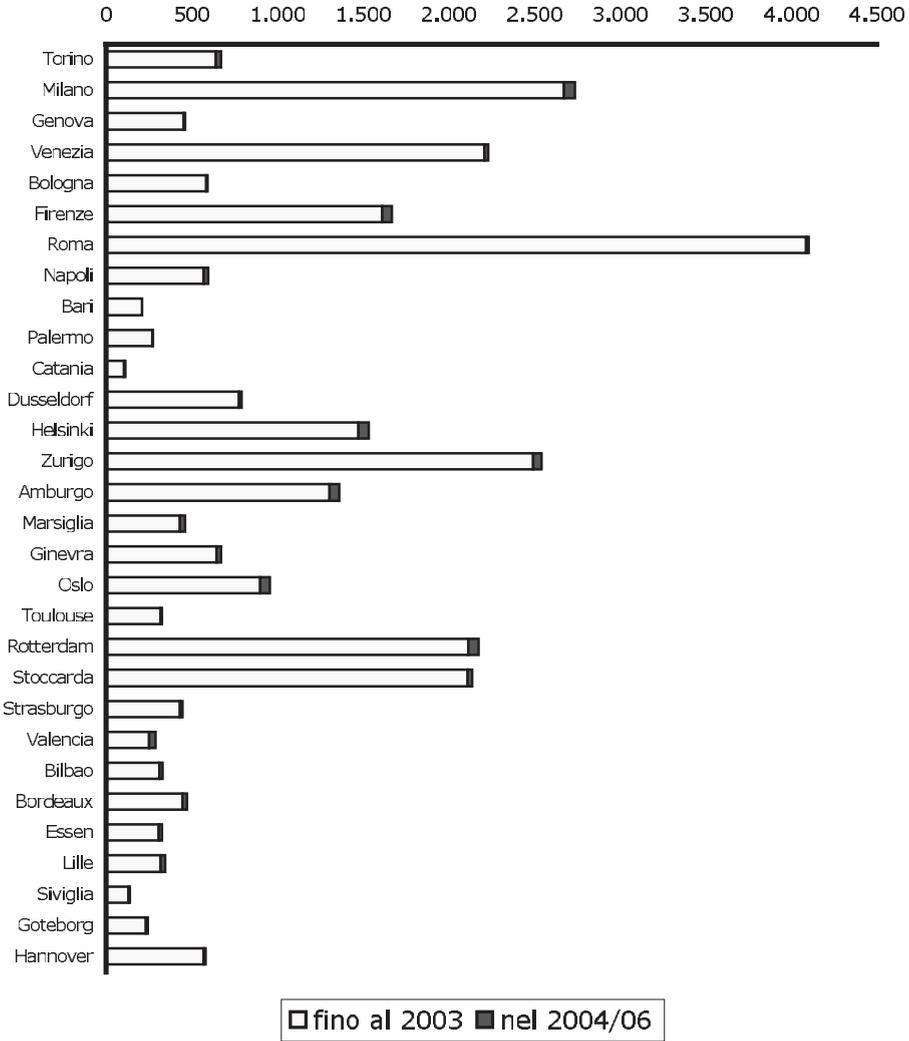
Confrontando il numero di citazioni assolute delle architetture vecchie e nuove in una trentina di città (le metropoli italiane e le città europee in posizione gerarchica simile a quella torinese⁶⁵), il capoluogo piemontese risulta al quinto posto in Italia, a notevole distanza da Roma, Milano, Venezia e Firenze; va rilevato tuttavia come sia piuttosto marcato il livello di «internazionalizzazione» delle citazioni di Torino (l'87% delle quali compaiono su riviste straniere), seconda in Italia alla sola Firenze. Guardando poi solo alle citazioni dell'ultimo triennio – quello cioè in cui a Torino sono stati realizzati molti nuovi progetti – il capoluogo piemontese risulta al terzo posto in Italia per citazioni totali, ma col più elevato rapporto (7,7%) tra citazioni recenti e complessive, precedendo Venezia (6,6%) e Napoli (5,6%).

A livello europeo, Torino si colloca più o meno a metà graduatoria tra le metropoli del suo livello gerarchico, molto meno citata ad esempio di città come Zurigo, Rotterdam o Stoccarda, ma più citata di Toulouse, Goteborg o Siviglia.

⁶⁴ I pareri circa l'affidabilità degli indici di architettura non sono per la verità uniformi: vi è infatti anche chi ritiene che le recensioni dei progetti siano troppo spesso condizionate da reti di rapporti personali e/o clientelari.

⁶⁵ Ci si riferisce qui, in particolare, alle gerarchie di città europee costruite dall'Istituto Datar (cfr. Rozenblat C, Cicille P., 2003, *Les villes européennes. Analyse comparative*, Datar, Paris, www.datar.fr). Sono state escluse dall'analisi le città inglesi, poiché sovra-rappresentate da questo indice (creato in Gran Bretagna) e quindi non raffrontabili con le altre europee. I nomi di ogni città straniera sono stati cercati sul motore di ricerca dell'indice in lingua originale e in inglese quindi talvolta tradotti in italiano nella figura.

Figura 12 – Recensioni di progetti e architetture delle metropoli europee
 (totale citazioni; elaborazioni su dati Royal Institute of British Architects, www.architecture.com)

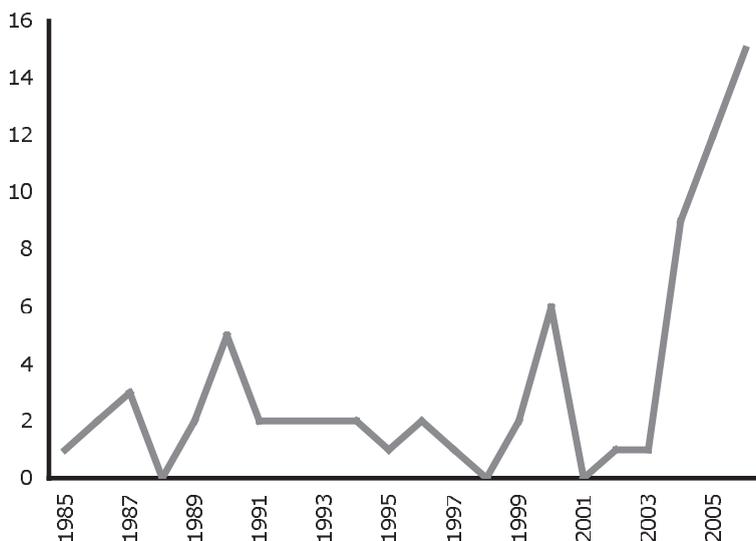


L'occasione olimpica si rivela fondamentale anche sul versante della visibilità mediatica delle trasformazioni: quelli più recensiti dalle riviste specialistiche, tra il 2004 e il 2006, sono proprio gli interventi legati ai nuovi edifici olimpici, con un totale di dieci citazioni su trenta complessive: tre per il villaggio olimpico cen-

trale⁶⁶, due per gli impianti olimpici in genere, per l'oval, per lo stadio olimpico, una citazione per il palasport olimpico di piazza d'Armi⁶⁷.

Nel complesso, l'attenzione delle riviste specialistiche nei confronti di Torino risulta in netta crescita negli ultimi anni. Se uno degli obiettivi delle trasformazioni recenti (olimpiche e non) era quello di attirare l'attenzione dei media specialistici, tale obiettivo pare effettivamente centrato.

Figura 13 – Recensioni di progetti e architetture dell'area torinese
(totale citazioni; elaborazioni
su dati Royal Institute of British Architects, www.architecture.com)



⁶⁶ Il villaggio olimpico negli ex Mercati generali è anche stato premiato a livello nazionale, nel 2005, con la menzione d'onore del concorso *Medaglia d'oro dell'architettura* della Triennale di Milano.

⁶⁷ Tra le altre architetture torinesi dell'ultimo decennio, l'unica citata più di una volta è il nuovo Palazzo di giustizia; seguono con una recensione ciascuno: l'hotel Méridien, il Museo d'antichità, il nuovo palazzo della Regione, il Palafuksas a Porta Palazzo, il riuso dello stabilimento Fiat-Lingotto, la sede del Centro estero della Camera di commercio. Nell'area metropolitana sono stati recensiti il restauro del Castello di Rivoli, un progetto di riuso industriale a Chieri, una casa d'abitazione a Cumiana, la passerella sull'Orco a Rivarolo Canavese. Oltre alle architetture, sono state recensite (una volta ciascuna) Luci d'artista, l'Eco-parco d'arte, architetture e paesaggi fluviali. Tra gli architetti che hanno lavorato di recente nell'area torinese il più recensito è stato Renzo Piano (3 volte), seguito da una ventina di architetti (tra cui Bellini, Bruno, Derossi, Fuksas, Gabetti-Isola, Isozaki) tutti citati una volta sola.

10.3. LE OPINIONI SULLA QUALITÀ

Se quello delle recensioni specializzate può essere un primo indicatore, utile in chiave comparativa, è fondamentale però integrarlo con altre considerazioni che tengano conto dei diversi aspetti legati alle trasformazioni. Uno dei temi oggi dibattuti, ad esempio, è se – nel ridefinire il volto di una città – contino più singoli interventi progettuali (soprattutto «di punta»⁶⁸) o piuttosto il nuovo tessuto «medio» che emerge dalle trasformazioni. I sostenitori della seconda opzione rimarcano ad esempio il rischio che «gli architetti stars chiamati per progettare le grandi opere replichino sempre se stessi, indipendentemente dai luoghi e ciò contrasta con una innovazione estesa dei tessuti urbani, che costituisce il vero elemento di qualità» (Peano, 2005, p. 15)⁶⁹.

Se quest'ultimo punto di vista pare oggi maggioritario tra teorici ed esperti, quella di puntare invece sullo «star system» pare una strategia messa in atto da molte amministrazioni: anche a Torino, di fronte alle critiche circa lo scarso livello qualitativo di molte nuove realizzazioni, i decisori pubblici hanno quasi sempre replicato elencando i «grandi nomi» chiamati a progettare in città.

È opportuno comunque distinguere bene le due dimensioni della qualità del «prodotto» (il nuovo singolo edificio, parco, piazza...) e della qualità del «processo» che lo ha generato, aspetto che riguarda la governance delle trasformazioni urbane, il ruolo giocato dai diversi attori e stakeholders locali, su cui si è già scritto nelle pagine precedenti. Limitandosi quindi qui a ragionare sulla qualità dei «prodotti», non pare emergere dalle nostre indagini condotte

⁶⁸ Pare a molti osservatori oggi sempre più proponibile «un parallelo tra l'ambiente dei grandi stilisti di moda e quello degli architetti. [...] Le città diventano dei musei di architettura di firma, giganteschi contenitori di opere d'arte incontenibili in una sala espositiva tradizionale, con la soddisfazione delle amministrazioni pubbliche e degli architetti» (Bruno jr., 2006, p. 119).

⁶⁹ Sulla stessa lunghezza d'onda si colloca Gianfranco Franchini (2002), architetto consulente del Comune di Torino, quando scrive: «Sebbene sia impossibile portare l'attività edilizia a un così alto livello per cui ogni costruzione diventi un'opera d'arte, è nel limite delle possibilità, e sarebbe di una grande importanza morale, economica e sociale, orientare la nostra edilizia verso il pieno soddisfacimento delle caratteristiche di buona funzionalità, buon rendimento economico, serietà e compostezza estetica, in una parola verso una correttezza costruttiva, dalla quale oggi siamo, troppe volte, molto lontani» (p. 67).

tra esperti e addetti ai lavori una piena condivisione dei parametri di riferimento. L'idea di qualità architettonica viene collegata a due aspetti distinti: l'estetica del manufatto e la sua contestualizzazione, il modo in cui si colloca nel tessuto urbano. E per ciascuno dei due aspetti emergono sostanziali differenze d'opinione tra gli esperti.

A proposito della qualità estetica, in particolare, raramente si colgono elementi certi e «punti fermi», faticando spesso a raccogliere valutazioni e giudizi che vadano oltre le personali idiosincrasie, simpatie e antipatie per soluzioni progettuali, stili architettonici, singoli progettisti (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2004; Davico, 2006)⁷⁰. Quanto all'inserimento del progetto, tutti (o quasi) concordano nel ritenere che esso debba essere «coerente» col contesto, salvo poi dividersi circa il senso da attribuire a tale coerenza: secondo alcuni, dovrebbe essere una sorta di mimetizzazione del nuovo nel preesistente, per altri invece una deliberata rottura di continuità (rispetto a un contesto di cui, comunque, si dichiara di «prendere atto»)⁷¹. I fautori di questa seconda opzione, in genere, rivelano di aver a cuore soprattutto la libertà espressiva del progettista, il suo diritto a innovare deliberatamente in discontinuità col contesto, ad esempio modificando skyline, gamma cromatica, tipologie costruttive⁷².

⁷⁰ Il problema è che la questione della qualità dell'architettura non può essere trattata in termini puramente soggettivi (del tipo «mi piace-non mi piace»), in quanto i manufatti urbani hanno un carattere strutturalmente diverso rispetto ad altri prodotti e generi di consumo (come un capo d'abbigliamento, un libro, un cibo ecc.), in considerazione della loro valenza pubblica. Osserva in proposito Renzo Piano: «L'architettura è un'arte socialmente pericolosa, perché è imposta a tutti [...]. Una brutta musica si può non ascoltare, un brutto quadro si può anche non guardarlo, ma un brutto palazzo è lì, di fronte a noi e lo vediamo per forza. E questa è una responsabilità pesante anche per le generazioni future, resta fisicamente» (Piano, 2000, pp. 73-74).

⁷¹ Una posizione del genere sembra aver ispirato ad esempio i progettisti del palasport olimpico, come spiega Andrea Maffei dello studio Isozaki & Associates: «Se avessimo adottato una forma ellittica [...] avremmo solo riecheggiato il vecchio Stadio, mentre la scelta di una forma del tutto diversa ci ha permesso di enfatizzarlo, accentuandone il valore, [creando] interessanti tensioni e sfumature visive tra vecchio e nuovo» (Maffei A., 2006, *La fabbrica degli avvenimenti*, in Torino internazionale, *Tam tam*, n.1).

⁷² Questa rivendicazione della libertà creativa del progettista è un sintomo di quella che molti definiscono «crisi dello spazio pubblico»: «Gli edifici non sono più legati tra loro dall'humus dello spazio collettivo, [ridotto a] supporto tecnologico della circolazione automobilistica, ma assumono sempre più il carattere di oggetti, di massi erratici privi di radicamento ai luoghi» (Consonni, 1993, p. 489).

A proposito del ventaglio quanto mai ampio e articolato delle opinioni correnti, si riportano di seguito alcuni frammenti tratti dalle interviste realizzate tra gli addetti ai lavori, nel corso di questa ricerca.

Ci sono delle scale di progetto ben diverse, un progetto bello o brutto dipende da quali sono gli obiettivi. Per l'aspetto puramente formale si possono individuare dei criteri, ma rimangono pur sempre molto soggettivi.

Qualità di un progetto è se ha una sua coerenza, mentre oggi molti progetti sono l'assemblaggio di idee viste altrove e di materiali correnti; ma l'architetto non deve accontentarsi di ciò che passa l'impresa.

Un'architettura può anche innovare tipologie e materiali, ma deve dialogare col contesto.

O per continuità o per contrapposizione, ma deve esserci un ragionamento sul rapporto tra edificio e contesto.

Il contesto se non c'è, l'architettura deve crearlo.

Il problema è capire se il contesto è adeguato ad assorbire i nuovi progetti, oppure se è opportuno rompere dichiaratamente con esso.

È stata costruita tanta edilizia, ma non di qualità. Dipende anche dalla cultura architettonica che da anni ormai pensa al singolo edificio (al massimo all'isolato), senza progettare davvero la città; si mette tutto l'accento sul «fare» ma non sul «come».

10.4. CHE NE PENSANO GLI ARCHITETTI

A proposito delle opinioni degli architetti sulle trasformazioni urbane, sono stati di recente pubblicati gli esiti di una ricerca tra gli iscritti all'Ordine della provincia di Torino (Crivello, Davico,

2007)⁷³. Questa indagine riconferma che anche i professionisti dell'Ordine ritengono fondamentali per un buon progetto soprattutto la coerenza col contesto architettonico circostante, criterio indicato dal maggior numero (50,8%) degli intervistati, seguito dal gradimento di chi lo abiterà, degli utenti (35,9%) e dalla tutela di creatività del progettista e originalità del progetto (35,2%). Quest'ultimo aspetto, secondo molti architetti, presenta però una sorta di «rovescio della medaglia», quando si esprime nella «volontà del progettista di lasciare un proprio segno» (causa principale di un cattivo progetto secondo il 34,4% degli intervistati, precedendo «l'incoerenza stilistica nelle soluzioni compositive e formali»: 29,7%).

A proposito delle trasformazioni torinesi, le opinioni degli architetti risultano divergenti nel caso delle realizzazioni in spina 2, mentre per spina 3 prevalgono quelle di segno negativo. Molti edifici costruiti sulle spine sono anche tra i più citati come esempi peggiori degli ultimi dieci anni, superati nelle valutazioni critiche solo dal rifacimento di piazza Valdo Fusi. Il maggior numero di segnalazioni positive riguarda invece, la sistemazione del Lingotto, il centro commerciale Parco Dora di via Livorno (ritenuto da molti un'eccezione positiva sulla spina 3) e l'Iveco in corso Giulio Cesare.

⁷³ L'indagine è stata realizzata intervistando 123 architetti, che rappresentano una sorta di «élite» interna all'Ordine: 17 tra presidenti e consiglieri (attuali ed ex), 16 professionisti di chiara fama, 46 membri delle commissioni di lavoro dell'Ordine, 44 partecipanti a recenti corsi di specializzazione dell'Ordine. Non si tratta quindi di un campione statisticamente rappresentativo, bensì di una fascia di testimoni dai quali ci si può attendere una particolare attenzione e sensibilità per i temi di riflessione proposti.

L'Ordine di Torino ha anche promosso dal 2004 *Architetture rivelate*, per segnalare con una targa pubblica le realizzazioni meritevoli per «rigore e valore d'intenzioni», più significative e meno celebrate dell'architettura torinese moderna e contemporanea. In tre edizioni, l'Ordine ha premiato quaranta progetti, una ventina costruiti nell'ultimo decennio, una decina negli anni Ottanta/primi anni Novanta, un progetto risalente agli anni Settanta, tre agli anni Sessanta, altrettanti agli anni Cinquanta e cinque agli anni Trenta. I progetti dell'ultimo decennio sono, a Torino: l'Università del dialogo al Sermig, il Centro di biotecnologia molecolare di via Nizza, l'Iveco customer center di corso Giulio Cesare, l'ex Arsenale militare, la cappella feriale della parrocchia Santi Apostoli di via Togliatti, la sede Ilti di via Pacini, le ristrutturazioni dell'ospedale Valdesse, del teatro Gobetti, di Villa Gualino, della casa «di Monsù Pingon» in via della Basilica. Nell'area metropolitana i riconoscimenti sono andati al Centro conservazione e restauro della Reggia di Venaria, al teatro nelle ex Fonderie Limone di Moncalieri, al centro commerciale La Certosa di Collegno, alla torre per uffici del consorzio industriale di Collegno, alla chiesa della confraternita di Santa Croce a Beinasco, alla sinagoga di Carmagnola.

Figura 14 – Nel complesso come giudica i progetti degli edifici che stanno sorgendo sulle spine?
(fonte: Ordine Architetti Torino, 2007)

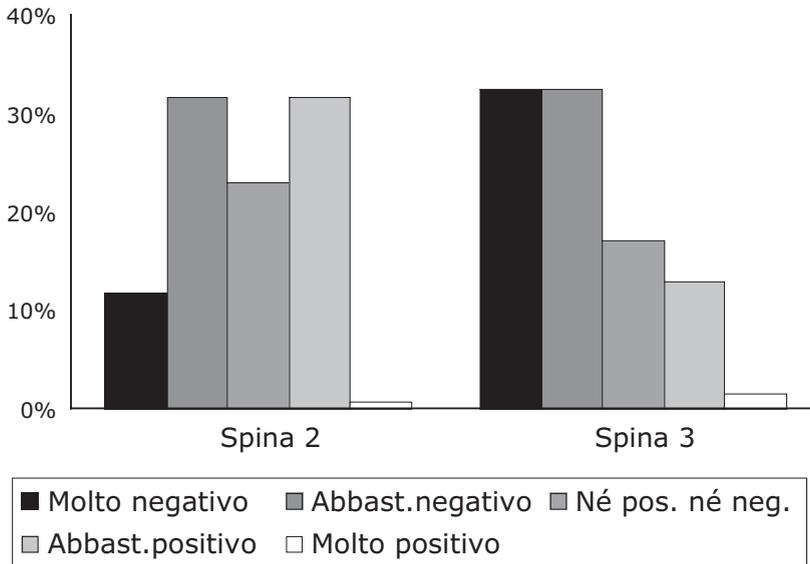


Tabella 13 – Quali sono i migliori e i peggiori progetti realizzati nell'area torinese negli ultimi 10-15 anni⁷⁴

(progetti più citati; numero di segnalazioni assolute; fonte: Ordine Architetti Torino)

	Migliore	Peggior
Lingotto	10	1
Iveco corso G.Cesare	9	-
Parco Dora	9	-
Maglio, Sermig, Balon	7	-
Palasozaki (palasport piazza d'Armi)	7	-
Fondazione Sandretto	6	-
Fonderie Limone Moncalieri	4	-
Museo Cinema alla Mole	4	-
Palavela	7	5
Villaggio olimpico ex MOI	4	3
Stadio delle Alpi	4	1
Castello Rivoli	3	-
Casa Aurora corso Giulio Cesare	3	-
Envi Park	2	1

⁷⁴ Si tenga conto che questa domanda è stata posta in modo aperto, senza indicare possibili riposte. La concentrazione delle risposte degli architetti (sia positive sia negative) su alcuni progetti assume dunque un rilievo particolarmente significativo.

Casa Maggiore via Cibrario	2	1
Tettoia mercato piazza Crispi	2	2
Palagiustizia	3	7
Area Porte Palatine	-	3
Mazda Palace	-	4
Palafuksas Porta Palazzo	2	7
Atrium	-	5
Edifici delle spine	1	15
Piazza Valdo Fusi	3	31

Agli architetti è anche stato sottoposto un ampio repertorio – corredato di immagini – relativo a recenti realizzazioni, selezionate volutamente tra i progetti «medi», non già al centro dell’attenzione pubblica, differenziati per destinazioni d’uso, zone interessate (centro, periferie, area metropolitana), stili e soluzioni compositive. È stato chiesto di esprimere su di essi valutazioni sia articolate-qualitative sia sintetiche-quantitative (dando un voto da 1 a 10), a proposito della qualità progettuale ma anche del loro inserimento nel contesto. Le opinioni emerse sono molto critiche: meno del 10% dei progetti ha ottenuto dagli architetti una valutazione media sufficiente; una tipologia edilizia particolarmente criticata è quella dei grandi complessi edilizi di tipo condominiale: su sette progetti del genere, per quanto stilisticamente differenti tra loro, nessuno ha raggiunto la sufficienza.

Un altro aspetto interessante è che tra gli architetti paiono essere ben pochi i punti di riferimento comuni: per oltre il 90% dei progetti esaminati, infatti, è stato utilizzato dagli intervistati l’intero range valutativo da 1 a 10: ossia, su quasi tutti i progetti è stato espresso l’intero possibile ventaglio di risposte, dalle inesorabili stroncature alle opinioni entusiastiche. Vale la pena richiamare, a titolo di esempio, il caso della spina 2, secondo alcuni architetti progetto «innovativo», «curato» e «coraggioso», secondo altri «brutto», «disfunzionale», «sproporzionato»⁷⁵; altri casi

⁷⁵ Tra i detrattori delle realizzazioni sulla spina 2, va ricordato lo stesso progettista del Piano regolatore, l’architetto Cagnardi, che nell’autunno 2004 ha rivelato in un’intervista la sua profonda delusione: «La spina doveva diventare un luogo dell’architettura qualificata, invece sono spuntati edifici a metà tra l’ufficio anni Sessanta e i casermoni della periferia cresciuti per dare un tetto agli immigrati. [...] Torino ha perso un’occasione irripetibile» (da *La Stampa*, 24.11.2004).

molto controversi sono, ad esempio, quelli del Palavela (con una certa polarizzazione delle opinioni circa l'inserimento nel contesto e il rapporto con la preesistenza) e dell'Environment park, sul quale le valutazioni degli architetti si presentano abbastanza disperse a proposito della qualità progettuale.

Figura 15 – Valutazioni degli architetti sull'inserimento nel contesto del nuovo Palavela
(distribuzione di frequenza delle valutazioni da 1 a 10; fonte: Ordine Architetti Torino, 2007)

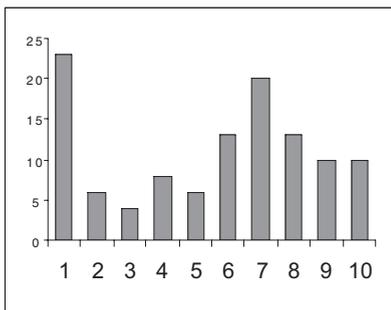
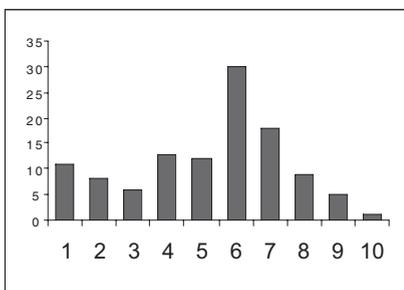


Figura 16 – Valutazioni degli architetti sulla qualità progettuale dell'Environment park
(distribuzione di frequenza delle valutazioni da 1 a 10; fonte: Ordine Architetti Torino, 2007)



10.5. QUANTO CAMBIA LA CITTÀ

Scriveva Italo Calvino nelle *Città invisibili* che le città «sono come i sogni, costituite di desideri e di paure».

Nelle metropoli industriali degli ultimi vent'anni – e Torino non fa eccezione – questi due sentimenti si sono continuamente rincorsi, a fasi alterne: la paura diffusa, legata alla «grande depressione» (psicologica, oltre che economica) degli anni successivi alla deindustrializzazione e poi alla crisi Fiat; la paura di non farcela a delineare un futuro nuovo e diverso per città abituate da oltre un secolo a identificarsi con la loro vocazione industriale. Ma anche il desiderio, di cambiare, di progettare, e poi di governare le nuove progettualità, puntando a un futuro diverso, nuovo, auspicabilmente migliore.

Oggi che le trasformazioni – a Torino e in molte altre città – sono ormai ad uno stadio avanzato, sebbene non ancora terminate (ma quando lo saranno, se lo saranno?), si è certamente ridotto il grado di incertezza: il «futuro» non è più così nebuloso e incerto, i nuovi caratteri cominciano a intravedersi, la città non è più caratterizzata da tante aree «vuote» (definite in negativo), ma sempre più da parti nuovamente «riempite»: di edifici, funzioni, spazi pubblici, nuovi e vecchi simboli.

Ciò nonostante, anche nella fase attuale, desideri e paure continuano a rincorrersi; in questo caso, attorno agli interrogativi «ma quant'è cambiata davvero la città?» e, ancora, «è cambiata in meglio?».

È ovviamente molto difficile dare una risposta sintetica (e, tanto più, definitiva) a interrogativi così complessi, che richiamano processi, modalità, dimensioni profondamente diversi tra loro. Per provare a delineare un primo – se pur parziale – bilancio su quanto fatto finora e su quanto progettato per il futuro prossimo, si può almeno provare ad articolare in modo un po' più dettagliato domande e risposte.

Un primo livello di analisi può essere, ad esempio, quello del se e quanto sia cambiata l'immagine di Torino. Fino a un paio di anni fa (si veda anche l'indagine in *L'Eau Vive*, Comitato Rota, 2005) le novità erano decisamente scarse, l'immagine di Torino presso l'opinione pubblica (in Italia ancor più che all'estero) rimaneva in gran parte legata ai più radicati simboli del passato fordista: la Fiat, gli Agnelli, la Juventus; del nuovo volto urbano e delle trasformazioni fisiche della città quasi nessu-

no s'era accorto. Negli ultimi anni qualcosa ha però cominciato a muoversi: sui media specializzati, come detto, il tema delle trasformazioni torinesi ha acquisito un rilievo crescente, si è cominciato a scrivere e a discutere delle nuove architetture e degli spazi urbani prodotti a Torino. L'evento olimpico del 2006 – che ha amplificato enormemente l'esposizione mediatica della città – ha certamente contribuito a trasmetterne nel mondo un'immagine rinnovata, anche se per ora non vi sono sufficienti riscontri empirici circa il suo radicamento nell'immaginario collettivo; tanto meno sappiamo se i nuovi spazi fisici della città abbiano assunto un posto di rilievo nelle nuove immagini associate a Torino.

Circa la qualità delle trasformazioni, è molto difficile fare un bilancio: vi sono alcuni interventi generalmente apprezzati (da addetti ai lavori e non), anche se nella maggioranza dei casi – e soprattutto tra gli addetti ai lavori – emerge un atteggiamento piuttosto critico sulla qualità media dei nuovi spazi urbani e dei manufatti architettonici prodotti di recente in città. In proposito, tuttavia, non si può non rimarcare una certa quota di incertezza tra gli stessi «addetti ai lavori», che non paiono possedere punti di riferimento e criteri comuni e condivisi per stabilire gli elementi qualitativamente positivi delle trasformazioni. Tra i critici, si rileva spesso anche la tendenza ad un reciproco rimpallo di responsabilità rispetto ai diversi attori in campo: decisori pubblici, funzionari, pianificatori, progettisti, costruttori ecc.

Un'altra chiave di lettura delle trasformazioni può essere quella di valutare l'evoluzione dei rapporti tra le diverse parti della città e dell'area metropolitana, in particolare, se oltre all'area storicamente «forte» del centro ne stiano crescendo altre di rilievo. Lo stesso secondo piano strategico, d'altronde, auspica proprio una valorizzazione dei «sistemi locali metropolitani in una prospettiva policentrica [e un] sistema metropolitano come "città di città"» (Torino Internazionale, 2006).

Da questo punto di vista, nell'area torinese stanno oggi emergendo nuove aree «forti», dove vanno concentrandosi poli di sviluppo e funzioni di pregio (un tempo concentrate nel solo centro): certamente ciò sta avvenendo nell'area di spina 2, meno sulla spina 3 e (anche per l'incertezza che ancora la caratterizza) nell'area sud, compresa tra il Lingotto e Mirafiori. Anche nell'area metropolitana alcuni centri stanno sviluppandosi e ridefinendo vocazioni, identità, immagini. Perché però si possa affermare davvero l'avvento di un modello tipo «città di città»,

paiono sussistere almeno ancora due grandi «resistenze», una culturale, l'altra infrastrutturale.

La prima questione ha a che fare, in particolare, con la reale capacità della classe dirigente locale a pensare davvero uno sviluppo del territorio in termini policentrici. In proposito, la strada da fare pare ancora piuttosto lunga: non sembri demagogia, ma è difficile immaginare che una classe dirigente che continua in gran parte ad abitare, lavorare, frequentare (soprattutto, se non esclusivamente) l'area centrale, possa percepire come rilevanti e prestigiose altre parti della città, ovvero credere davvero nel decentramento di funzioni e sedi prestigiose nei quartieri periferici o, ancor più, nei centri metropolitani⁷⁶.

Va anche sottolineato che, nel dibattito corrente, riemerge spesso una certa retorica dell'«indifferenza localizzativa», talora estremizzata dai cantori delle telecittà⁷⁷, centri non più «bidimensionali, né circoscrivibili o raggiungibili con vie d'accesso e neppure riconducibili a insiemi di aree edificate, [bensì] multidimensionali, [di cui] non si può avere una visione globale neppure dall'alto, [...] strutture reticolari, ad albero e persino caotiche» (Echeverria, 1995, p. 8).

Non si vuole negare che le reti telematiche aprano orizzonti assolutamente nuovi e che quindi più che mai la città cablata possa ben prestarsi a realizzare il progetto di «città di città». È però anche importante rimarcare come non sia realistico immaginare che le nuove tecnologie possano praticamente annullare l'importanza che tuttora riveste la dimensione fisica dello spazio e delle relazioni sociali.

D'altronde, anche l'applicazione delle telecomunicazioni al mondo produttivo renderebbe teoricamente possibile telelavorare per molti (e per la gran maggioranza di chi opera nel terziario, specie avanzato), ma tale modalità rimane decisamente minorita-

⁷⁶ Si possono ricordare, a titolo di emblematici esempi, le resistenze di molti intellettuali e politici all'ipotesi di trasferire il Museo egizio «a Venaria» (ovvero nella Reggia), o di tanti docenti universitari ad accettare di traslocare il proprio ufficio dal centro torinese a Grugliasco, Orbassano o anche solo sulla spina 2 o all'ex Italgas, i ricorrenti allarmi per un presunto «svuotamento di funzioni» del centro storico torinese.

⁷⁷ Anche nel corso delle interviste da noi realizzate per questa indagine sono emersi talvolta pareri in questo senso: «*Il dibattito sul policentrismo è superato: Torino grazie al cablaggio può mettere in rete le centralità vecchie e nuove; dove esse sorgono fisicamente è diventato indifferente, conta il tempo necessario per raggiungerle: se sono collegate telematicamente il tempo è nullo*».

ria (e ciò per ragioni essenzialmente di ordine culturale, politico ed economico). Analogamente, le città contemporanee, sebbene contengano al proprio interno diversi nodi (più o meno immateriali) di reti sovralocali o globali, al tempo stesso concentrano in sé innumerevoli poli⁷⁸ fisici (vecchi e nuovi): «Annodamenti di attività, servizi e residenze, ovvero fenomeni di agglomerazione che possono rappresentare l'equivalente postindustriale dei subpoli fordisti» (Mela, 2002, p. 73).

Poiché quindi le connessioni telematiche risultano basilari ma non esaustive, rimane tuttora fondamentale la questione dei raccordi fisici tra luoghi, poli e/o nodi attraverso cui si muovono persone e merci. Non a caso, il nuovo piano strategico torinese individua come nodi principali della rete prossima ventura proprio le città che potranno ospitare le cosiddette «stazioni-porta» del sistema ferroviario metropolitano (sul cui destino, o quanto meno sui tempi di realizzazione, gravano però tuttora non poche difficoltà).

La questione delle connessioni infrastrutturali ha poi a che fare con un altro aspetto oggi rilevante per l'agenda politica, quello della sostenibilità urbana. Da questo punto di vista, non è affatto detto che lo sviluppo di poli nell'area periferica e metropolitana vada necessariamente nella direzione di una maggiore sostenibilità⁷⁹: il rischio, infatti, è di decongestionare il centro, ma di au-

⁷⁸ I due concetti di «polo» e «nodo» si rincorrono nei dibattiti contemporanei sullo sviluppo territoriale, con un utilizzo corrente quasi sinonimico. In realtà, l'idea di *polo* rinvia ad una prospettiva tipica, ad esempio, delle teorie sulle economie di agglomerazione dell'età fordista (in cui il polo è un luogo in grado di innescare sviluppo a livello locale, producendo ricadute positive sull'intorno fisico, quartiere ecc.); il concetto di *nodo*, invece, viene ampiamente utilizzato dai teorici delle reti, immaginandolo come entità non necessariamente in relazione col proprio intorno fisico, ma piuttosto con altri nodi della rete, talvolta spazialmente anche molto distanti.

⁷⁹ Sul rapporto tra trasformazioni e sostenibilità, in termini più generali, abbiamo raccolto durante la nostra indagine sul caso torinese diversi pareri critici: «*I problemi veri dell'umanità sono oggi legati a due questioni: energia e acqua; da questo punto di vista le trasformazioni di Torino non hanno dato alcuna risposta, continuando a produrre edifici energivori, perdendo questa straordinaria opportunità data dalla concentrazione di molte trasformazioni di una certa dimensione*». «*A Torino si va verso una proliferazione dei grattacieli, ma nessuno si pone il problema del grande spreco energetico connesso con la costruzione di edifici di tale altezza, tutti in vetro e cemento, con gravi problemi termici in estate e in inverno*». «*Un grande paradosso ambientale è quello*

mentare l'invivibilità altrove. E l'esito dei processi pare per l'ap-punto dipendere in gran parte da come vengono progettate e ge-stite le reti della mobilità.

Lo sviluppo multipolare richiede, ad esempio, un ripensamento radicale delle politiche di trasporto pubblico – sviluppatesi nel XX secolo sostanzialmente in un'ottica radiale, per collegare rapida-mente le varie periferie alla zona centrale; la nascita di poli peri-ferici richiederebbe di riprodurre per ciascuno di essi altrettanti sistemi diramati di accessibilità, tra i diversi poli metropolitani e tra questi e il capoluogo. Secondo le più recenti rilevazioni (GTT, 2004), quasi la metà degli spostamenti complessivi quotidiani nell'area torinese avviene ormai tangenzialmente al capoluogo, tra centri della cintura; nel caso (auspicato dai più) di un ulterio-re sviluppo di poli e subpoli metropolitani, quindi, o questi saran-no ben connessi da treni, metrò e altri mezzi pubblici, o si farà drammaticamente concreto uno scenario di collasso del sistema stradale tangenziale e della viabilità ordinaria periferica (rendendo del tutto insufficienti gli attuali progetti di potenziamento: quarta corsia in tangenziale, gronda est, corso Marche).

Da questo punto di vista non si può non rilevare un forte scol-lamento – caratteristico non solo di Torino, per altro – tra il dise-gno di sviluppo urbano e la pianificazione delle infrastrutture di trasporto (soprattutto pubblico): piani urbanistici e piani della mobilità troppo spesso non paiono comunicare adeguatamente. La linea 1 del metrò, ad esempio, è un nuovo fondamentale «asse di forza» del trasporto pubblico, ma il suo percorso semplice-mente ricalca quello della vecchia linea tranviaria (di cui conserva pure il numero): ad ovest serve l'asse di corso Francia su cui non vi sono – né sono previsti – particolari «annodamenti» di funzio-ni, mentre, ad esempio non serve l'area dello stadio (settimanal-mente presa d'assalto dalle auto), lambisce marginalmente la spina 2, dove stanno insediandosi diversi altri poli attrattori di fortissimi flussi di mobilità, per lavoro, studio, spettacoli e tempo libero⁸⁰.

di Envi Park: lì era prevista una fascia a parco larga 150 metri che doveva srotolarsi lungo la Dora; con la decisione di fare l'Envi Park, contenitore di piccole industrie, si è ristretta a 70 metri questa fascia di rispetto, con l'equivoco di chiamare tutto "park"».

⁸⁰ Rispetto all'area di spina 2 (e spina 1), torna di grande attualità proprio la questione dell'irrinunciabilità del sistema ferroviario metropolitano: se nelle due stazioni poste alle sue estremità (Porta Susa e Zappata) non transiteranno effettivamente – come ripetutamente promesso in questi anni – treni locali

Nell'area metropolitana le logiche insediative della maggior parte dei nuovi poli paiono dare per scontata un'accessibilità pressoché solo automobilistica, costruendo imponenti parcheggi, collocando i nuovi poli in punti strategici della rete autostradale e tangenziale, trascurando quasi del tutto le altre modalità di trasporto. Se ciò può essere parzialmente giustificato nel caso di insediamenti quali i centri commerciali (l'auto sembra ancora irrinunciabile ai più quando si tratti di trasportare grandi quantitativi di spesa), non si giustifica in alcun modo nel caso dei nuovi insediamenti universitari: nel caso torinese, ad esempio, è paradossale che il metrò arrivi a Collegno, non servendo invece la grande area universitaria di Grugliasco.

ogni cinque-dieci minuti, è pressoché scontato che l'area verrà presa d'assalto da impressionanti volumi di traffico (cui sarà ben difficile, tra l'altro, dare risposte adeguate, non essendo in costruzione nuove strutture di sosta e risultando già sostanzialmente saturi nelle ore di massimo afflusso i parcheggi esistenti di corso Bolzano e di fronte al Palagiustizia).