

Capitolo 3 - TRASFORMAZIONI URBANE



3. TRASFORMAZIONI URBANE

3.1. DIECI ANNI FA: STAGIONE DI TANTI NUOVI PIANI

A fine anni Novanta si era appena avviata la stagione delle grandi trasformazioni urbanistiche di Torino e dei comuni della cintura¹: il PRG del capoluogo era stato approvato nel 1995, anticipando di qualche anno i piani dei maggiori comuni della cintura metropolitana: nel 1997 Chieri, tra il 2000 e il 2003 Moncalieri, Rivoli, Grugliasco, Venaria, Collegno, Nichelino.

A Torino, le grandi idee-guida del nuovo Piano regolatore concepito dagli architetti Gregotti e Cagnardi sono riassumibili in terziarizzazione, valorizzazione immobiliare, marketing urbano. Dal punto di vista fisico, del disegno urbano, il Piano punta alla creazione di tre grandi assi paralleli che attraversino la città da Nord a Sud, con funzioni diverse tra loro:

1. corso Marche, grande asse di collegamento interno all'arco della tangenziale e all'area metropolitana;
2. la spina centrale, sopra la ferrovia (in via di progressivo interrimento, grazie all'operazione del passante);
3. l'asse del Po, lungo il quale concentrare servizi ambientali e dedicati a loisir e cultura.

Il PRG diventa il «luogo» ideale in cui vengono razionalizzate e ricondotte in una «cornice» unitaria diverse progettualità (in atto, annunciate, talvolta preesistenti da anni o da decenni), saldando le con l'urgenza del riuso delle ex aree industriali. Da subito è evidente la fortissima concentrazione di interessi – immateriali e materiali – attorno all'asse centrale, di cui emerge l'elevato valore simbolico. Questo è rafforzato anche da una denominazione («la spina») che entra subito prepotentemente nell'immaginario collettivo cittadino, tra tecnici e decisori pubblici, ma anche tra i

¹ In questo capitolo la ricostruzione delle recenti vicende urbanistiche e trasformative torinesi sarà relativamente sintetica, rinviando all'approfondimento realizzato un paio di anni fa per l'Ottavo Rapporto su Torino (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2007) e dedicando qui più spazio e attenzione, da un lato al bilancio decennale, dall'altro ai temi più direttamente collegati alla sostenibilità urbana.

Scheda 3.1 – Il PRG tra urbanistica, politica, competizione internazionale



Il Piano regolatore torinese viene costruito e approvato tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio dei Novanta, inserendosi pienamente nel clima di una nuova «stagione» economica, politica, urbanistica. Quando il PRG avvia il suo iter – la Delibera programmatica è del 1989, esattamente trent'anni dopo l'approvazione del precedente Piano regolatore – è ormai conclamata la crisi di deindustrializzazione, del capoluogo prima ancora che dell'area torinese: in Torino la quantità di aree produttive dismesse con cui fare i conti è molto consistente, pari a più di un milione di metri quadri (cui si aggiunge una quota analoga nella prima cintura e altrettanti nella seconda).

Dal punto di vista politico e urbanistico, si vive una fase di rilancio della pianificazione: negli anni Ottanta si erano moltiplicate le critiche ai piani «rigidi» e «calati dall'alto» dei precedenti decenni (quelli dell'urbanistica razionalista), negando spesso – a livello teorico e di prassi politica – il senso stesso del pianificare, in nome di un'urbanistica «debole», per progetti, concertata caso per caso, molte trasformazioni urbane si erano caratterizzate per i pericolosi livelli di discrezionalità amministrativa, spesso in una logica di scambio politico tra partiti, gruppi di potere, lobbies pubbliche e private. Il clima dominante in quegli anni, non a caso, aveva tra l'altro contribuito a bloccare l'iter di un nuovo PRG, avviato a Torino nel 1980 con l'approvazione del progetto preliminare.

Il PRG torinese che viene poi approvato nel 1995 viene considerato dagli esperti nazionali e internazionali come il primo caso italiano di Piano per una grande città concepito secondo le logiche di una «nuova stagione» in cui si intende restituire alla pianificazione il ruolo di definire una cornice strategica complessiva. Cagnardi e Gregotti, senza tornare al Piano rigido, fissano logiche urbanistiche condivise e linee guida, su cui poi prevedono azioni di concertazione per armonizzare interessi privati e obiettivi pubblici.

La storia del PRG torinese, da questo punto di vista, non è molto dissimile da quella di altri piani che negli anni Novanta si vanno producendo altrove per l'Europa: in tutte le altre città già industriali – come Barcellona, Lione, ma anche Glasgow, Valencia, Lille² – i problemi comuni sono quelli del riutilizzo dei grandi contenitori industriali dismessi, ma anche il recupero di centri storici spesso trascurati per decenni, il ridisegno di sistemi di mobilità congestionati, la riqualificazione delle «gri-

² Sui principali casi di trasformazione urbana in alcune importanti città straniere, un quadro di sintesi è contenuto, ad esempio, in L'Eau Vive, Comitato Rota (2007).

gie» periferie, la creazione di poli attrattivi di risorse pregiate e funzioni rare. Risulta decisiva, a questo proposito, la maturata consapevolezza di quegli anni circa la crescente competizione tra aree urbane, frutto soprattutto delle accelerazioni dell'economia globale, ma anche dell'integrazione europea, specialmente dopo la caduta della divisione tra Est e Ovest.

In fase attuativa, il Piano si troverà a dover convivere con altri piani concepiti e approvati negli anni successivi: quelli per la riqualificazione urbana di aree periferiche, il Piano strategico, il Piano degli insediamenti olimpici, diversi piani per regolare la mobilità urbana.

Non è casuale che – proprio negli anni in cui il PRG compie i primi passi – anche a Torino si punti allo sviluppo di azioni strategiche di varia natura, sorretti da agenzie (Torino Internazionale, ITP, Turismo Torino, Film commission, Convention bureau, Toroc ecc.) cui in vario modo si attribuisce il compito di rilanciare a livello internazionale immagine e attrattività del capoluogo subalpino.

non addetti ai lavori: i tanti visitatori di Atrium, coloro che, sempre più, percepiscono e definiscono l'area come quella «lungo la spina»³. Valentino Castellani – il sindaco che governa gli anni dell'approvazione e dell'avvio delle prime trasformazioni del nuovo PRG – ricorda in proposito: «l'idea di una nuova centralità lineare lungo la spina, con la nuova stazione di Porta Susa ad impreziosirne il tracciato, è un'idea estremamente suggestiva, che ricorda l'immagine di molte città europee. Il centro storico è la memoria, il nuovo asse la modernità. Questo era sicuramente forte» (intervista in *Atti e rassegna tecnica*, n. 1, 2008, p. 62). Questo «asse della modernità», in realtà, diventa più propriamente il simbolo della postmodernità, nel senso che attorno ad esso si concentra una grande quantità di quelle grandi aree dismesse, testimonianza fisica dei dieci-quindici anni precedenti di ristrutturazioni e dismissioni, economicamente e socialmente molto sofferte, che la città vuole lasciarsi alle spalle. Negli anni attorno al volgere del secolo, non a caso, è molto marcata e diffusa la volontà di segnare discontinuità forti col passato; sono anni in cui – per esempio sui tavoli del nascente Piano strategico – si ipotizza una Torino terziarizzata in grado di fare talvolta concorrenza al polo milanese, qualcuno immagina di potersi avvicinare alle principali città d'arte

³ Sottolinea in proposito Sergio Pace (2008) che, sebbene spesso siano cambiati progetti e realizzazioni, alla fine è rimasta come immagine forte unificante del Piano proprio il nome, piuttosto fortunato, di «spina». Sul fondamentale ruolo delle denominazioni per la riconoscibilità sociale dei luoghi e, quindi, spesso per il loro stesso destino, si vedano ad esempio le recenti riflessioni sul caso del «distretto museale centrale» in De Marie, Durbiano (2008).

Figura 3.1 – Le grandi aree verdi e le tre «spine» previste dal PRG torinese del 1995 (aree verdi in scuro, spine evidenziate con linee intermittenenti: corso Marche, spina centrale, asse del Po; nostre elaborazioni su Schema di sintesi del PRG; fonte: Urban Center)



nazionali, si moltiplicano i progetti per una Torino città di cultura, turismo, grandi eventi⁴, qualità della vita.

Sul piano dell'immagine il PRG acquisisce subito un fascino diffuso, anche per la sostituzione di ettari di grigie aree industriali con ampie fasce di verde, che attraversano l'intera città da Nord a Sud, come abbondantemente veicolato attraverso immagini, plastici, rendering e video divulgativi, che circolano nella città e con cui essa si autopromuove all'esterno.

⁴ Proprio negli anni in cui il PRG torinese sta esplicando i suoi primi effetti, nel 2000, piomba in città la novità rappresentata dalle Olimpiadi. A differenza di quanto avvenuto altrove – ad esempio a Barcellona – i Giochi non sono la chiave di innesco delle trasformazioni, ma devono adeguarsi a una cornice strategica già in atto. Nei primi anni del nuovo secolo, una delle principali difficoltà – non del tutto risolta – sta proprio nel conciliare piani e progetti nati e sviluppati in momenti e secondo logiche diverse (se non, talvolta, in contrasto tra loro). Lo stesso Piano degli insediamenti olimpici viene modificato radicalmente in corso d'opera: mentre il programma originario di candidatura, infatti, prevedeva una «dispersione» in città dei principali interventi trasformativi, nei primi anni Duemila questi vengono concentrati maggiormente nelle aree dismesse attorno al Lingotto e a piazza d'Armi. Si ripropongono quindi anche nel caso olimpico due leit motiv della pianificazione recente: il recupero delle aree dismesse e la riqualificazione di grandi spazi pubblici urbani.

3.2. IL GRANDE PROGETTO DELLE SPINE

Ancora una decina di anni fa non erano pochi coloro – intellettuali, politici, imprenditori, media locali – che guardavano con un certo scetticismo alla possibilità di realizzare per davvero un PRG così ambizioso: i maggiori dubbi si concentravano sulla capacità, da un lato, di governare l'insieme dei vari processi trasformativi accavallatisi nell'arco di pochissimi anni, dall'altro di reperire le risorse necessarie a realizzare le trasformazioni, talvolta molto costose (De Rossi, Durbiano, 2006; L'Eau Vive, Comitato Rota, 2008; Verri, 2008). Invece, ciascuno dei piani procede, pur con tempi e modi diversi⁵. L'attuazione del PRG comincia a generare cantieri che, soprattutto dai primi anni del nuovo secolo, si intensificano, anche per l'avvio dei lavori legati alla celebrazione dei ventesimi Giochi olimpici.

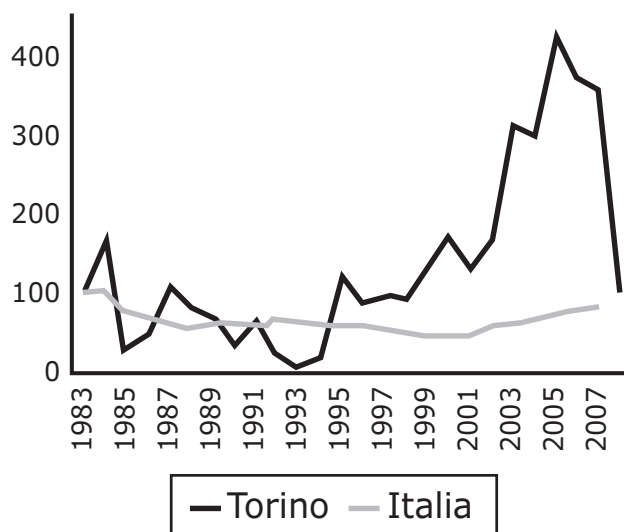
Sulla spina centrale, in particolare, i lavori seguono la cronologia dell'avanzamento del passante ferroviario⁶: all'inizio del 2009, sulla spina 1 – sotto la quale il passante ferroviario è completato da circa cinque anni – risulta già realizzato il 70% della trasformazioni in superficie, mentre l'anno precedente era al 58% (fonte: Comune di Torino – Settore Urbanistica). Si trova a un buon punto di realizzazione anche la spina 3 (80%, era al 62% un anno prima). Più indietro risultano la spina 4, alla periferia nord di Torino, dal 27% al 56%, e soprattutto la spina 2 (passata dal 20% al 31%).

Nell'ultimo quinquennio l'intensità degli interventi di trasformazione ha cominciato ad attenuarsi decisamente, tuttavia l'area torinese rimane ancora una tra le più attive in Italia (fonte: Cresme): ad inizio 2008, risultava la terza provincia metropolitana per dinamismo dell'edilizia, con quasi 4 milioni di metri cubi costruiti, dopo Milano (7,2 milioni) e Roma (7). Nel corso dello stesso anno, a Torino sono stati approvati ancora molti strumenti urbanistici ese-

⁵ Una delle principali modifiche che verrà apportata in corso d'opera al PRG torinese riguarda lo strutturale spostamento di rilevanza dal terziario al residenziale: rispetto all'iniziale previsione di un rapporto 70%-30% a favore del terziario, di variante in variante si va progressivamente modificando, fino all'attuale 52% per il residenziale e 48% per il terziario (fonte: Comune di Torino, 2008).

⁶ A proposito di tempi, quelli di realizzazione del passante sono avvolti da una crescente «oscurità»: il progetto originario risale al 1982, l'avvio dei primi veri cantieri a quattro anni dopo, con un completamento previsto per il 2006; poi il termine slitta ripetutamente (ormai di circa sei anni), mentre – forse per il mancato manifestarsi delle temute proteste dei cittadini, trasformatesi piuttosto in rassegnazione diffusa – sulle sorti del passante cala un black-out informativo: gli info-box sono chiusi, il sito internet disattivato, sono sparite le newsletter e tutti gli altri materiali informativi.

Figura 3.2 – Abitazioni ultimate a Torino e in Italia
(fatti pari a 100 i valori del 1983; fonti: Comune di Torino Settore Urbanistica, Istat)



cutivi, il maggior numero di PEC – Piani esecutivi convenzionati (13 in tutto) dall’approvazione del Piano regolatore ad oggi e 21 varianti (sul totale delle 211 approvate finora). Guardando all’andamento del mercato edilizio – dopo una sostanziale coincidenza di trend locale e nazionale fino ai primi anni Novanta – è ben visibile l’effetto propulsivo indotto dal nuovo Piano regolatore, amplificato poi dagli altri piani, i cui impatti si sono esauriti però a partire dal 2005; il crollo registrato dall’edilizia durante il 2008 ha riavvicinato il caso torinese alle medie nazionali.

Attualmente i principali lavori riguardano, sulla spina 2, l’area della cittadella politecnica (si veda il capitolo 4), il completamento della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa (parzialmente inaugurata, per la parte sotterranea, a dicembre 2008); sulla spina 4, l’edificazione del nuovo quartiere contiguo all’asse ferroviario e la stazione ferroviaria Rebaudengo, alla periferia nord, mentre si è recentemente prospettato un prolungamento della spina fino a raccordarsi con il primo tratto dell’autostrada per Milano.

Rispetto a quanto previsto dieci anni fa, lungo i quattro assi della spina centrale, a parte gli interventi in fase di completamento o di rifinitura, i grandi assenti sono, sulla spina 1 il grattacielo della Regione Piemonte (dirottato al Lingotto, nell’area dell’ex Fiat Avio e sostituito in spina 1 da due edifici più bassi), sulla spina 2 il grande polo culturale (con biblioteca centrale e teatro) e il secondo gratta-

cielo all'incrocio tra corso Inghilterra e corso Vittorio Emanuele, dei quali è ormai molto improbabile la costruzione⁷.

Ciò che più colpisce – riguardando oggi le rappresentazioni originali del PRG del 1995 – è la tuttora minimale presenza del grande asse verde previsto. In spina 1 il parco a forma di clessidra – per carenza di fondi – è stato rinviato a data da destinarsi, la spina 2 è irriconoscibile: sulle tavole del PRG, ad esempio, il Politecnico raddoppiato risulta un'isola in un mare di verde che va dalla congiunzione delle due ex linee ferroviarie (in spina 1) fino ai giardini del Palazzo di giustizia e, più a ovest, fino a piazza Adriano⁸. Risulta altrettanto evidente il «vuoto» al centro della spina 3, là dov'è previsto come elemento connettivo e caratterizzante un grande parco di oltre 450.000 metri quadri; intorno, invece, si stanno sostanzialmente completando quasi tutti i previsti interventi terziari e di edilizia abitativa⁹. Nel caso di spina 3 – ma anche di spina 2 – c'è stata in passato, tra l'altro, una notevole sottostima di tempi e costi delle operazioni di bonifica delle eredità materiali del passato industriale di queste aree: solo nell'area del Politecnico, ad esempio, sono state scoperte sotto terra 20.000 tonnellate di idrocarburi, vernici, piombo e altri metalli pesan-

⁷ All'inizio del 2009 – dopo polemiche pluriennali (si veda: L'Eau Vive, Comitato Rota, 2008) – sono invece stati avviati i cantieri del primo grattacielo, che dovrebbe rappresentare il simbolo fisico del radicamento del gruppo Intesa San Paolo sul territorio torinese; i lavori dovrebbero completarsi a metà 2011 (costo previsto 240 milioni).

⁸ Il PRG prevedeva un enorme parco, pressoché unico, grazie anche all'abbattimento delle ex carceri Nuove e delle OGR (Officine grandi riparazioni), ipotesi poi abbandonata per puntare a un recupero di entrambe le strutture, senza peraltro aver chiarito negli anni destinazione finale e copertura economica. Nel 2008 le ex OGR sono state aperte – dopo operazioni di messa in sicurezza – come immenso spazio espositivo, per altro disadorno e non molto accogliente: negli ultimi mesi del 2008, visitatori e addetti della mostra TO11, ad esempio, hanno patito un freddo polare per l'assenza di qualunque sistema di riscaldamento. Le OGR sono uno dei simboli della difficoltà di conciliare conservazione della memoria fisica urbana e sostenibilità, soprattutto economica; osserva in proposito il progettista del PRG, Augusto Cagnardi: «Le OGR stanno peggiorando anno dopo anno. Non vedo un utilizzo possibile di quella struttura. È troppo grande. È immensa. E soprattutto renderla abitabile costa cifre inaudite» (intervista in *Atti e Rassegna Tecnica*, cit., 2008, p. 92).

⁹ Questo aspetto incide negativamente anche sulla valutazione che della spina 3 danno esperti e non esperti: il 65% degli architetti professionisti iscritti all'Ordine torinese, ad esempio, valuta molto o abbastanza negativamente l'operazione complessiva di spina 3 (Crivello, Davico, 2007); quanto ai residenti, solo il 33% pensa che l'area sia migliorata negli ultimi cinque-dieci anni, un valore nettamente più basso, ad esempio, di quello riscontrato tra i residenti in spina 1 (47%), spina 2 (43%), ma anche nel quartiere Lingotto: 47% (Cresme, 2007).

ti, perdendo almeno cinque-sei anni per le operazioni di bonifica e aumentando i costi complessivi da 330 a 380 milioni. Sotto spina 3 le tonnellate di scorie inquinanti sono venti volte tanto (400.000 tonnellate); già nel progetto si ammetteva che questo sito era «irrimediabilmente compromesso», tanto da non poter «mai assumere caratteri naturalistici tali da essere assimilabile agli altri parchi torinesi». Tenendo conto degli enormi costi, si è quindi preferito annullare buona parte delle previste operazioni di bonifica¹⁰, preferendo «tombarre» nel sottosuolo la gran parte dei veleni industriali non smaltiti (il che ha suscitato viva preoccupazione e malcontento organizzato tra i nuovi residenti dell'area). Sempre per ragioni economiche, è probabile anche un ridimensionamento del progetto originario che intendeva «scoperchiare» completamente la Dora dal lastrone di cemento che da decenni la ricopre per larghi tratti.

Scheda 3.2 – Alcune valutazioni sulla vicenda del PRG torinese¹¹



L'impianto del PRG era sostanzialmente convincente; l'idea della Spina era molto suggestiva. Aveva carattere non di convincevano del tutto, invece, alcuni meccanismi un po' troppo generosi nei confronti delle cubature []: c'è l'indice di cubatura da 0,7 a 0,6 (p.162.)

Valentino Castellani, sindaco dal 1993 al 2001

«Un indirizzo del PRG solo parzialmente corretto e che era ed è rimasto sostanzialmente insoddisfacente quello che si riferisce alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico-architettonico costituito dai edifici industriali: [] nelle principali aree destinate a trasformazione urbanistica le es nuove dovevano prevalere passato» (p.76).

Franco Corsico, assessore all'urbanistica dal 1993 al 2001

¹⁰ Proprio la necessità di far fronte agli ingenti costi di bonifica delle aree industriali da riedificare è uno tra i principali motivi dell'innalzamento degli indici di edificazione – da 0,7 a 0,8 – introdotto dalla variante strutturale n.151 di fine 2008, relativa ad alcune tra le principali aree industriali dismesse: Mirafiori, Alenia, Iveco, Michelin, Avio.

¹¹ Le opinioni riportate nella scheda sono tratte dal numero monografico della rivista *Atti e rassegna tecnica* (n.1 del 2008), curato da Agata Spaziante e Chiara Murano e dedicato a un bilancio del PRG torinese, anche attraverso interviste qualitative ai suoi protagonisti: progettisti, amministratori, operatori professionali ed economici.

«Mantenere la tradizione importante tanto quanto saperla tradire. Perché non lo si fa, si è solo riflesso e memoria di un passato. [] Il Comune non è e non avrà – facilmente risorse sufficienti []. Credo che un piano debba individuare pochi luoghi significativi di un'epoca e puntare a tenere quelli. Ma come la memoria di un'epoca. Per , poi, tutto il resto da dedicare alla città, se non si rischia di fare quanto è stato più volte proposto, di ogni fare museo» (p.93).

Augusto Cagnardi, progettista del PRG

«Il carattere identitario di fondo del Piano resta riconoscibile, [] si manifesta in modo marcato nell'idea di ricucire lembi staccati della città, integrando la pianificazione del sistema di trasporto e ricostruzione di aree. []-Tuttavia, tre sulle parti centrali, Spina 1 e Spina 2, i tratti identitari e la fisica delle aree sono riconoscibili e ben disegnati, invece nelle parti periferiche, nelle parti di Spina 3 e Spina 4 c'è ancora molto da fare e il carattere residuale di queste parti di città è ancora molto forte» (p.69).

Sergio Chiamparino, sindaco dal 2001

«Credo che il principale problema siano stati i costruttori. C'è un rapporto mancata cultura nei confronti della modernità. In Italia gli operatori più estremamente convenzionali, hanno paura di cambiare i modelli abituali per timore che la gente non compri, come se fosse sempre totalmente conservatrice» (p.123).

Jean Pierre Buffi, coordinatore progetti Spina centrale

«Buffi lamentava il fatto che le linee guida venivano sempre interpretate in modo sovrano e sollecitava un intervento dell'Amministrazione sugli operatori. Non si rendeva conto che i professionisti incaricati dovevano rispondere alle esigenze dei committenti attestati su prodotti edilizi concorrenti? [quelli della prima] in realtà le imprese preferiscono rivolgersi a un mercato sicuro e non amano scommettere più di tanto» (pp.85-88).

Mario Viano, assessore all'urbanistica dal 2001

«Anche se l'Amministrazione fosse stata durissima, le imprese non sarebbero state in grado di produrre diversamente, perché hanno interpretato l'occasione in maniera tattica, non come strategia di crescita. [] Le Olimpiadi sono un acceleratore usato un po' strumentalmente, [dando] la possibilità di passare dal mercato finanziario a quello immobiliare in meno di tre o quattro anni, facendo il fatto che i costruttori potessero godere davvero di un processo di valorizzazione immobiliare fortissimo» (p.129).

Carlo Olmo, direttore dell'Urban center

«La convinzione di Cagnardi che gli esiti del Piano fossero sostanzialmente determinati dal mercato, si è avverata. Il mercato per ha operato sulle parti periferiche del PRG inviando quelle più fredde. Tra i quindici sono ad esempio quelle che avrebbero potuto concorrere alla qualità dell'attuazione del PRG i parchi fluviali» (p.119).

Carlo Alberto Barbieri, coordinatore commissione territorio metropolitano del Piano strategico

«Parlare di etica del business non ha senso. Non ci ho mai creduto perché vedo che sono due parole che non vanno d'accordo. L'imprenditore è maturato naturalmente e oggi, più che mai, si rende conto che la cosa bella, di qualità

3.3. INTERVENTI IN CENTRO E IN PERIFERIA

Allargando lo sguardo alle altre parti di città, in centro è proseguito negli ultimi dieci anni quel processo di progressiva riqualificazione, avviato nei decenni precedenti¹², ultimamente concentrato soprattutto sulla pedonalizzazione delle piazze auliche e sull'inse-diamento di polarità rilevanti del sistema culturale (Demarie, Durbiano, 2008). Dopo la «storica» pedonalizzazione di via Garibaldi, nel 1978, e della piazzetta Reale, la grande stagione delle pedonalizzazioni presenta una coincidenza temporale – non direttamente correlata, ma nemmeno del tutto casuale – con l'avvento del nuovo PRG: nel 1995, infatti, vengono pedonalizzate parte di piazza San Giovanni, piazza Palazzo di Città, la limitrofa piazzetta Corpus Domini; seguono quindi piazza della Consolata (1996), piazza Castello (1999), l'area attorno alla Mole (2000), via Accademia delle scienze e piazza Valdo Fusi (2005), quindi tra 2006 e 2007, l'area delle Porte palatine e le piazze Carlo Alberto, Carignano, San Carlo e parte di piazza Vittorio Veneto, nel 2008 piazza IV Marzo, nel 2009 via Lagrange e piazza Maria Teresa¹³.

Sempre nell'area centrale cittadina, un altro significativo progetto di riqualificazione (**The gate**) viene realizzato nell'area di Porta Palazzo, con pedonalizzazioni e riduzione del traffico in superficie – grazie a un nuovo sottopasso –, creazione di significativi poli di quartiere (Cortile del Maglio, Arsenale della Pace, quarto padiglione di Porta Palazzo, area archeologica delle Porte palatine), restauri

¹² Nel centro storico torinese i primi interventi di riqualificazione risalgono alla fine degli anni Settanta, quando – su proposta del Collegio costruttori – il Comune stipula accordi con 36 imprese consorziate nella SpA Centro Storico Torino, che avvia la prima importante ristrutturazione su quattro isolati, compresi in quello che in seguito verrà riconosciuto nell'immaginario collettivo come «il quadrilatero romano».

¹³ Rimangono per ora allo stato di progetto interventi analoghi in altre piazze del centro: Statuto, Arbarello, Carlo Emanuele, Solferino. Rispetto alle indicazioni complessive contenute nel Piano urbano del traffico (PUT) del 2001, delle diciotto pedonalizzazioni previste per piazze e vie auliche del centro è stata completata finora la metà. I desideri dei torinesi sono stati in gran parte esauditi: da un sondaggio del 2000, infatti, emergeva come il 45% sognasse piazza San Carlo pedonale, il 16% piazza Castello, l'8% piazza Vittorio Veneto, il 4% piazza Statuto, il 2% le piazze Carlo Felice e Solferino (TMT Pragma, 2000). Un'altra recente indagine conferma come aree pedonali e piste ciclabili siano i due interventi di trasformazione urbana che i cittadini – sia del capoluogo sia della cintura – ritengono più importanti per «apportare benefici» ai quartieri (Cresme, 2007).

diffusi e diversi progetti rivolti a migliorare la sostenibilità sociale dell'area: progettazioni partecipate, attività interculturali ecc. (<http://www.comune.torino.it/portapalazzo>).

In centro, una delle grandi incognite di questi anni riguarda l'area della stazione di Porta Nuova. Ormai quasi dieci anni fa, RFI annunciava una strategia di progressiva dismissione delle stazioni di attestamento – per privilegiare quelle di transito (come, a Torino, Porta Susa o Lingotto), aprendo quindi un possibile scenario di una nuova grande area dismessa nel cuore della città. Il Comune si è sostanzialmente opposto a ogni ipotesi di smantellamento radicale e – forte anche di uno studio condotto dall'istituto Siti del Politecnico, tra il 2002 e il 2007 – ha ribadito l'opportunità di non eliminare la stazione, pur immaginando di ridurne dimensione e funzioni, urbanizzando una parte dell'area. Dopo di che non è stata presa alcuna decisione definitiva per una stazione che rimane la terza d'Italia per traffico ferroviario e che di recente è stata ampiamente ristrutturata, inaugurando anche una galleria commerciale interna. In ogni caso, nel 2008 il documento del Comune **Indirizzi di politica urbanistica**¹⁴ ribadisce ancora una volta che il futuro presumibile ridimensionamento di Porta Nuova rimane «ricco di potenzialità [e] di implicazioni sul funzionamento e l'economia della città all'intorno», ma che le aree in questione tuttora sono «tutte da ripensare e riprogettare» (p.12)¹⁵.

¹⁴ Dopo aver ventilato all'inizio del 2008 anche un possibile nuovo PRG, per «andare oltre» quello vigente, il Comune ha poi preferito orientarsi verso un documento molto snello (**Indirizzi di politica urbanistica**, appunto), rifuggendo deliberatamente, come si legge, la «logica del prevedere, guidare e narrare il futuro della città, [del] costruire la narrazione sul futuro della città come avveniva nei vecchi piani regolatori; [per costruire invece] un'idea di città capace di adeguarsi con rapidità agli scenari in movimento, però sapendo di dover definire delle linee precise di sviluppo fisico (gli assi e gli ambiti di trasformazione) e dei principi che guideranno scelte che si confronteranno con esigenze vecchie ma soprattutto nuove» (p.33). In occasione dell'approvazione in Consiglio comunale, era stata annunciata attorno al nuovo documento di indirizzo urbanistico l'avvio di una «consultazione senza precedenti», aprendo una stagione di grande dibattito cittadino, coinvolgendo i maggiori enti e istituzioni professionali, privati, pubblici, dell'associazionismo; ad oggi non vi sono però segnali concreti dell'avvio di questa stagione di confronto.

¹⁵ L'ipotesi di una nuova rilevante (e centralissima) area dismessa da anni sollecita interessi e immaginario di gruppi e lobbies diversissimi tra loro: quella dei costruttori, certamente, ma per esempio anche di chi immagina una radicalizzazione delle vocazioni rivolte al loisir, proponendo ad esempio nell'area la costruzione di un bacino artificiale balneabile, sull'esempio di New York o di Brisbane: «Essendo le aree metropolitane il luogo in cui quasi tutti vivremo [è] importante valutare i vantaggi del portare in città un po' di quello che fino ad ora si è andati a cercare fuori [...], in termini di benessere per i cittadini e di capacità di rendere innovativa e attraente la città» (<http://ilmareaportanuova.blogspot.com>).

Complessivamente, Torino è una delle metropoli italiane dove negli ultimi dieci anni risulta maggiormente cresciuta la superficie di aree pedonali: quasi quadruplicata. In termini assoluti, il capoluogo piemontese contende ormai a Firenze il primato di metropoli più pedonalizzata d'Italia – a parte il caso atipico di Venezia in cui l'intero centro storico è da sempre pedonale, per ovvi motivi – e si colloca in una situazione di assoluta eccellenza anche rispetto a molte città europee (fonte: Ecosistema Europa, 2008).

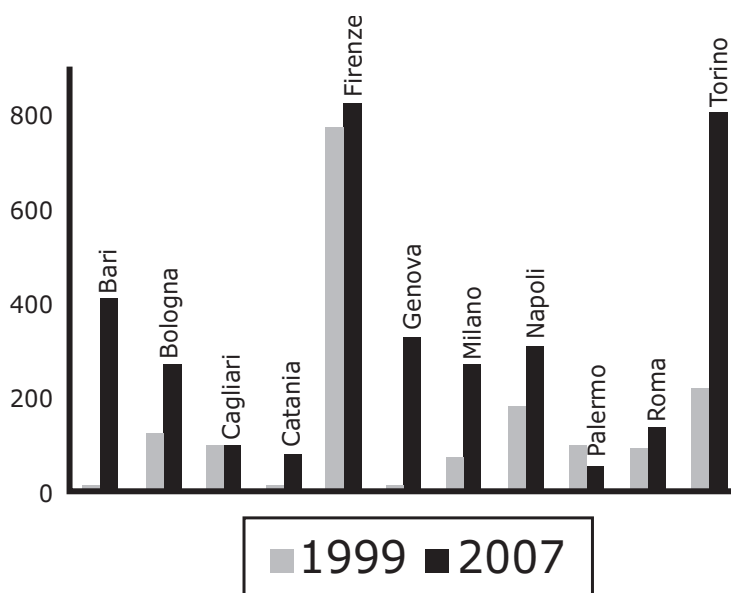
In parecchi casi progetti e realizzazioni di piazze pedonali – specie nel centro storico – hanno sollevato polemiche anche accese: prima piazza Castello (con la sistemazione floreale nel 1999 e quindi lastricata; De Rossi, Durbiano, 2006), poi piazza Valdo Fusi¹⁶, quindi piazza San Carlo. Ogni volta, si sono scatenate le opposte lobbies, da un lato dei commercianti – sempre preoccupati che al minor traffico corrispondano meno clienti –, dall'altro di comitati e associazioni conservazioniste (come Italia nostra), preoccupati dell'«attentato al patrimonio monumentale di Torino»¹⁷.

Anche se talvolta le pedonalizzazioni possono aver deluso talune aspettative – di esperti e/o cittadini –, il miglioramento complessivo del centro storico torinese è fuori di dubbio, oltre che ampiamente condiviso. Talvolta c'è il rischio – ad esempio accentuando le critiche al nuovo volto delle piazze – di dimenticarne il volto passato; la memoria individuale dei luoghi rischia di tradire, quella collettiva di evaporare piano piano, ma le immagini delle piazze prima del

¹⁶ L'operazione di pedonalizzazione di piazza Valdo Fusi ha scatenato vivaci polemiche per il tipo di progetto realizzato (soprattutto per le quinte laterali, la casupola di ingresso al parcheggio sotterraneo, la piazza in pendenza). Nelle diverse indagini condotte in questi anni a Torino sulle valutazioni della qualità delle trasformazioni urbane (Crivello, Davico, 2007; Cresme 2007), piazza Valdo Fusi è uno dei pochi casi in cui sia gli esperti (architetti) sia i non esperti (cittadini) concordano pienamente nella stroncatura; gli altri due casi – ma con accenti meno critici – sono quello di Atrium in piazza Solferino e del padiglione realizzato da Fuksas a Porta Palazzo. In positivo, architetti e cittadini concordano nell'indicare il palasport di Isozaki, i primi citano come casi virtuosi di trasformazione anche il Lingotto, l'Iveco di corso Giulio Cesare, il centro commerciale Parco Dora di via Livorno; i secondi soprattutto piazza San Carlo pedonalizzata e Eatly.

¹⁷ La citazione è tratta da un articolo comparso sulla rivista *Italia Nostra* (n.387, 2002), dal significativo titolo **De profundis per le piazze di Torino**, dove i progetti di pedonalizzazione di piazza Castello, Vittorio Veneto e San Carlo venivano preventivamente stroncati come interventi «dell'Amministrazione cittadina, con il placet della Soprintendenza, che [condannano le] più belle e prestigiose piazze alla manomissione irreversibile, [...] luoghi destinati alla pesante rovina e violenza» (pp.12-13).

Figura 3.3 – Isole pedonali nelle metropoli italiane (Venezia esclusa) – 2007
(metri quadrati di aree pedonalizzate ogni 1.000 abitanti;
fonte: Ecosistema Urbano)



restyling sono assolutamente eloquenti¹⁸: nella maggior parte dei casi, erano sostanzialmente grandi parcheggi a cielo aperto, caotici snodi inquinati (Cagnardi definì Palazzo Madama «la più bella rotatoria d'Europa»), con edifici spesso degradati, scrostati, rifiuti abbandonati. Luoghi, insomma, ben poco vivibili per i cittadini e scarsamente attrattivi per altri fruitori urbani, come i turisti.

Negli altri quartieri cittadini, l'area Lingotto è forse quella dove nell'ultimo decennio si è progressivamente concentrato il maggior numero di poli rilevanti e funzioni pregiate: centro fieristico, poi esteso all'Oval, galleria e centro commerciale, multisala, auditorium, nuovo Palavela, villaggio olimpico e passerella, Eataly.

¹⁸ In molti casi, per la verità, la preservazione della memoria collettiva dei luoghi non viene supportata nemmeno dai materiali fotografici: è abbastanza frequente – come abbiamo potuto puntualmente riscontrare anche in occasione della piccola ricognizione storica compiuta per questa edizione del Rapporto – che i luoghi e gli spazi urbani vengano fotografati optando per «scorci artistici» (spesso molto parziali) o quanto meno cercando di minimizzare gli impatti degli elementi di disturbo (il traffico soprattutto, ma anche cartelli, cassonetti, ponteggi ecc.), ad esempio alzando l'inquadratura oltre il livello della strada, fotografando in particolari fasce orarie e/o in giorni festivi ecc.

Scheda 3.3 – Alcuni esempi di piazze torinesi, prima e dopo la pedonalizzazione



piazza Castello



piazza San Giovanni



piazza San Carlo



piazza Vittorio Veneto

Quanto alle altre aree semiperiferiche e periferiche, a Torino e in alcuni comuni della cintura è stato realizzato il più corposo piano di interventi di riqualificazione tra le metropoli italiane, puntando al restauro delle porzioni più degradate dei quartieri, spesso attraverso progetti e azioni di sviluppo locale partecipato, oltre alla creazione – o al recupero – di luoghi pubblici di aggregazione e di identificazione collettiva: raramente nelle forme (tipiche del centro storico) della piazza pedonalizzata, più spesso in quelle della piazza-giardino¹⁹. Sono stati privilegiati in questi anni soprattutto gli interventi nei quartieri cresciuti nei decenni della grande immigrazione dal Sud, sotto la pressione del dover dare a tutti in fretta un'abitazione, spesso senza badare troppo alla qualità di edifici e quartieri dove andavano concentrandosi e stratificandosi degrado ambientale, fisico e sociale. Non è un caso se in tutte queste aree i programmi di riqualificazione hanno necessariamente dovuto assumere una prospettiva «integrata»²⁰.

È naturalmente molto difficile tentare un bilancio d'insieme sulle trasformazioni torinesi, spesso piuttosto eterogenee tra loro per origini, approcci, tempi e modi di realizzazione. Tuttavia si possono ricavare alcuni spunti di riflessione, quanto meno a livello di metodo e procedurale; le trasformazioni urbane, ad esempio, paiono produrre risultati apprezzabili e caratterizzarsi come operazioni di successo quando i progetti vengano pianificati in modo integrato sin

¹⁹ Tenendo conto che si tratta di due tipologie di piazza che svolgono funzioni complementari, servendo categorie diverse di cittadini, andrebbe oggi forse avviato un processo di riequilibrio, progettando rispettivamente più piazze pedonali nelle periferie (un «luogo simbolico» del genere è stato realizzato alle Vallette, in piazza Montale, su cui prospettano chiesa, centro d'incontro, mercato, fontana ecc.) e più aree verdi e ludiche in centro, dove tuttora l'unico caso significativo è quello dei Giardini reali. Molte piazze semiperiferiche (si pensi a piazza Santa Rita o a piazza Benefica) si presterebbero perfettamente a trasformarsi in grandi spazi pedonalizzati, per la loro conformazione, per la presenza di poli attrattivi e luoghi simbolici significativi; in zone semiperiferiche, le pedonalizzazioni più importanti hanno interessato finora piazza d'Armi, la piazzetta di San Bernardino nel quartiere San Paolo, spicchi di piazza Bernini. Anche nei comuni dell'area metropolitana si sono seguite logiche di intervento simili a quelle del capoluogo, pedonalizzando alcune porzioni significative di centro storico (gli interventi più significativi sono stati realizzati a Venaria, Collegno, Settimo), oppure quasi solo le piazze centrali: ad esempio a Grugliasco, Borgaro, Moncalieri.

²⁰ Strumenti come i Priu, ad esempio, si sono caratterizzati per il loro approccio innovativo, prima sul piano delle procedure (concorsi nazionali o internazionali per i progetti di riqualificazione, mix obbligatorio di risorse pubbliche e private, accordi di programma), quindi in fase realizzativa, con un ruolo chiave per la partecipazione della comunità locale e, appunto, l'integrazione tra interventi fisico-ambientali e socio-economici (Saccomani, 2008; Guiati, 2008).

dall'inizio²¹. Nel caso dei progetti «partecipati», in particolare, questi risultano efficaci quando incidono davvero sulle scelte progettuali (altrimenti assomigliano a interventi manipolatori, a scopo di consenso; Ciaffi, Mela, 2006), ma al tempo stesso riescono a conciliare democrazia ed efficienza decisionale, cogliendo per tempo, ad esempio, le opportunità sul terreno economico: in questo senso, Torino è stata una delle città più pronte a sfruttare varie opportunità di finanziamento: europeo (per Urban), olimpico ecc. Nel caso della riqualificazione degli spazi urbani – e di quelli periferici in particolare – emerge oggi soprattutto il problema di passare «dall'eccezionale all'ordinario» (Guercio, 2004), ovvero la questione della sostenibilità – economica innanzitutto – degli interventi (nuovi o di mantenimento), una volta esaurito il flusso dei finanziamenti straordinari di fonte comunitaria e/o nazionale.

3.4. DAL PO ALLA «GRANDE TORINO»

Per quanto riguarda le grandi assialità immaginate dal PRG, negli anni due su tre – corso Marche e il Po – hanno perso spinta propulsiva, marginalizzate progressivamente nel dibattito pubblico locale. Quello del Po è quasi diventato un tema specialistico per paesaggisti e ambientalisti, fuori e dentro le istituzioni, ad esempio attorno ai tavoli del progetto **Città d'acque**. Anche l'unico polo di un certo rilievo realizzato nei pressi del Po – il palazzo olimpico per l'hockey a Torino Esposizioni – è stato concepito come provvisorio, lasciando così di fatto un contenitore vuoto in eredità alla città²². Né manca-

²¹ Il problema dell'integrazione tra piani e progetti ha spesso prodotto forti criticità: ad esempio, il tentativo (forse tardivo) di coordinare i vari progetti sulla spina 3 non pare aver funzionato granché, come sottolinea lo stesso sindaco: «Dal punto di vista del risultato qualitativo è mancato proprio il coordinamento delle operazioni, che magari prese singolarmente vanno bene ma non sono tra loro relazionate» (intervista in **Atti e Rassegna Tecnica**, n.1, 2008, p.72); ma anche i padiglioni di Atrium – «calati dall'alto» in piazza Solferino, senza una riprogettazione organica complessiva – sono stati ripetutamente criticati, così come l'inserimento di sculture e opere d'arte lungo la spina 2, ritenute poco integrate col contesto (Tisi 2008). Nella primavera 2009 la Giunta comunale ha annunciato un'inversione di rotta, puntando per il futuro all'inserimento di opere coerenti col contesto e affidate a giovani artisti.

²² Un altro contenitore sull'asse del Po – il Palazzo del lavoro, eredità del grande evento Italia '61 – continua a rimanere da decenni ampiamente sottoutilizzato, an-

no nei dintorni potenziali contenitori di quelle funzioni «culturali e del loisir» indicate dal PRG (Orto botanico, Promotrice di belle arti, Borgo medievale), ma nessuno ha per ora assunto un ruolo nuovo e importante, salvo ospitare saltuariamente qualche evento estemporaneo di rilievo, come la mostra sugli **Impressionisti e la neve** alla Promotrice nel 2005²³. Il Borgo medievale, nonostante interventi di riqualificazione e qualche utilizzo (ad esempio per spettacoli nel cortile), è uno dei pochi poli museali che non abbia visto consistenti aumenti di visitatori negli ultimi dieci anni. Nella zona, l'unico significativo progetto di trasformazione si registra nell'area dello stabilimento storico della Fiat in corso Dante: è previsto l'insediamento di abitazioni e uffici, senza nessun particolare polo attrattivo. Per il resto le sponde del fiume rimangono sostanzialmente luogo di piacevoli passeggiate (e pedalate, avendo realizzato negli anni lunghe ciclabili che percorrono entrambe le sponde) e, nei due isolati all'altezza di piazza Vittorio Emanuele, di locali notturni alla moda.

L'altro grande asse previsto dal PRG, corso Marche, riemerge carsicamente da decenni nel dibattito locale: una svolta potenzialmente importante c'è stata forse nel 2005, con il protocollo di

che per gli enormi costi (circa dieci milioni) da pagare al Demanio dello Stato per riscattarlo. Nel 2008 s'è affacciata l'ennesima ipotesi di utilizzo, questa volta come centro commerciale. Il contiguo Palavela, invece, grazie alla radicale ristrutturazione olimpica e alla gestione successiva, è tornato ad essere un polo importante per gli eventi cittadini. Un'altra eredità olimpica positiva, lungo l'asse del Po, è la riqualificazione del Castello del Valentino, con la pedonalizzazione del suo cortile aulico, liberato per ospitare Casa Italia durante i Giochi dal grande parcheggio nel quale la facoltà di Architettura da decenni l'aveva trasformato; il castello rimane tuttavia ancora decisamente sottoutilizzato rispetto alle sue potenzialità di polo culturale e turistico: è difficile visitarlo, rimane chiuso nel weekend, ha negli anni perso centralità, mano a mano che servizi e funzioni sono state trasferite nella cittadella politecnica (si veda il capitolo 3).

²³ Nel decennio, lungi dal rafforzare un ruolo di asse di sviluppo urbano, il Po ha piuttosto confermato quello di confine: oltre la sponda orientale, verso la collina si sale in un'altra città – comprensiva dei comuni collinari confinanti – caratterizzata dall'assenza di progetti strategici di rilievo (Crivello, 2008) e dalla perdurante vocazione di area residenziale per i ceti elevati. In collina, negli anni, non sono decollati né il museo nazionale della montagna (un paradosso il fatto che non sia riuscito a guadagnare visitatori nemmeno nell'anno olimpico) né il museo astronomico-spaziale inaugurato un paio d'anni fa a Pino Torinese, il cui rilievo rimane modesto anche perché separato dagli altri poli di quello che potrebbe diventare un sistema museale dello spazio (con Osservatorio astronomico e Alenia), tant'è che la Regione sta lavorando per il 2011 a un nuovo progetto museale, sulla base di un accordo con l'Agenzia spaziale italiana.

intesa tra Regione, Provincia, Comuni dell'area ovest e Torino, per farne in futuro una sorta di «spina» dell'area metropolitana occidentale, da Mirafiori alla Dora (o, in prospettiva, da Stupinigi a Venaria), attorno alla quale concentrare poli e funzioni rare (si veda il capitolo 7). Si tratta evidentemente di un progetto di enorme rilievo, specialmente per i bisogni di qualità urbana e sostenibilità ambientale delle aree semiperiferiche e periferiche occidentali. Progetti e ipotesi per corso Marche paiono giocarsi oggi attorno ad almeno tre grandi questioni: quella delle infrastrutture (il destino del nuovo asse è legato in gran parte a quello della linea ad alta velocità, di cui passerebbe sotto corso Marche il tunnel di raccordo con il polo logistico di Orbassano), del recupero di alcuni grandi vuoti industriali (presenti e futuri)²⁴, della costruzione di un progetto trans-comunale condiviso. Nello studio preliminare di Gregotti e Cagnardi sul futuro di corso Marche non si nascondono ambizioni e criticità di un progetto del genere: «Le questioni da affrontare sono smisuratamente grandi. Perciò è bene convenire sugli orientamenti, prima di proseguire. [...] È bene stabilireintonie, concordare un orientamento comune. I dettagli prevedibili, e soprattutto imprevedibili, saranno più facilmente affrontati in seguito». Le difficoltà per il decollo di questo grande asse ovest, sono dipese, negli anni scorsi, da un lato dal perdurante problema politico – non solo torinese, anzi – di creare soggetti e processi di governance alla scala metropolitana²⁵, dall'altro dalle crescenti criticità economiche, che riducono le disponibilità per molti grandi progetti, mettendo seriamente in discussione anche alcuni di quelli ipotizzati per quest'area, dalla Città della salute ai nuovi

²⁴ L'Alenia, ad esempio, dovrebbe trasferire nel 2011 tutta la produzione a Casselle e l'attuale stabilimento di corso Marche potrebbe ospitare sedi di ricerca del Politecnico, imprese dell'indotto aerospaziale, oltre che un nuovo quartiere residenziale.

²⁵ Osserva Antonio De Rossi (2008): «Questa nuova città che sta nascendo e nascerà a nord-ovest, per poter essere vista nelle sue potenzialità, esige però alcune condizioni. La prima è che ne venga colta la natura squisitamente metropolitana, e quindi la necessità di forme di governance (e di government) metropolitane. [...] E ciò, almeno in questo momento, sembra essere uno dei punti deboli dell'area torinese. Sovente manca un'arena condivisa. Dopo anni di lavoro in questo senso, in primo luogo da parte di strutture come Torino Internazionale, il tasso di governance metropolitana recentemente sembra infatti essere diminuito» (De Rossi, 2008, pp.71-72). Altri esperimenti di governance metropolitana hanno interessato in questi anni particolari settori, come quello dei trasporti pubblici, delle acque, dell'integrazione tra piani urbanistici comunali (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2003, 2004, 2007).

utilizzi possibili delle aree liberate dalla Fiat a Mirafiori (si veda la scheda 1.1).

Oltre all'area Ovest, anche la parte settentrionale dell'area metropolitana risulta particolarmente vivace quanto a progettualità elaborate e realizzate²⁶. In particolare, il comune di Settimo, spesso in alleanza con Borgaro, ha giocato negli ultimi anni un ruolo strategico, sul terreno del rilancio produttivo, logistico, ambientale (Crivello, 2008): nell'area operano oggi, oltre a tante piccole-medie imprese, grandi soggetti produttivi (Lavazza, L'Oréal, Armani) e logistici (TNT, Bartolini). Nel 2007 un accordo con la Pirelli-Tyre ha avviato la riconversione dello stabilimento lungo l'autostrada in un centro di ricerca e produzione di qualità per auto da corsa e di lusso, più – anche qui – un nuovo quartiere con edilizia residenziale e servizi nel verde, per complessivi 900.000 metri quadri. L'area dovrebbe integrarsi in un futuro (forse lontano) con il grande parco lungo le sponde fluviali tra la Mandria e il Po, la cosiddetta **Tangenziale verde**, in cui pure si inserirebbero nuovi quartieri e insediamenti produttivi.

La «grande Torino» che si è andata quindi costruendo nell'ultimo decennio è certamente una città più policentrica: sia nelle periferie del capoluogo sia nei comuni della cintura stanno emergendo poli di un certo rilievo, pur se diversi tra loro per funzioni e capacità attrattive. Da questo punto di vista, la città metropolitana attuale risulta molto diversa dal modello monocentrico del passato, con Torino capitale assoluta (politica prima, economica poi), un'intera provincia e ampie parti di Piemonte gravitanti attorno (L'Eau Vive, Comitato Rota, 2008). Rispetto ad allora, molte funzioni rilevanti si sono decentrate: grandi centri commerciali, parchi, poli culturali – Venaria in testa – formativi, sanitari ecc. Gli esiti di questo processo, tuttavia, sono ancora incerti: in buona parte, appunto, dipendo-

²⁶ Decisamente inferiori sono le polarità sviluppate in questi anni dagli altri quadranti dell'area metropolitana. L'area Sud presenta alcune aree di nuova edificazione (ad esempio a Nichelino o a Moncalieri) e si caratterizza per la forte concentrazione di infrastrutture: depuratore Smat, centrale di teleriscaldamento AEM, passaggio della dorsale nazionale del gas, diverse linee ferroviarie (con lo snodo di Trofarello, verso Genova, Savona e Piacenza), tangenziale e autostrade (Mela, 2008); poli culturali potenzialmente rilevanti – soprattutto Stupinigi – sono finora rimasti sostanzialmente marginali. Quanto all'area collinare, in assenza di veri progetti rilevanti, ultimamente si punterebbe a caratterizzare l'area per i «servizi alle persone, la qualità ambientale, il buon vivere», con la collina come simbolo identitario; in realtà, le prospettive sono piuttosto incerte, nei rapporti sia con i territori extra metropolitani (la competitività paesaggistica è inferiore rispetto alle limitrofe aree «competitrici» in provincia di Asti e Cuneo), sia col capoluogo: ad esempio, i collegamenti infrastrutturali rimarranno presumibilmente scarsi.

no dalla capacità e dalla volontà di costruire processi condivisi di pianificazione e di governo metropolitano, quanto meno per parti di area metropolitana. In termini simbolico-culturali, non è affatto scontata la transizione da uno schema centro-periferia ad uno schema con molte centralità²⁷, anche tenendo conto delle forti resistenze da parte di ampi settori delle classi dirigenti cittadine²⁸.

In un'ottica di sostenibilità, tra l'altro, una città policentrica viene in genere indicata dagli esperti come un modello più efficiente, purché precise strategie politico urbanistiche²⁹ puntino ad aggregare un certo numero di nuclei compatti e ben collegati tra loro da trasporti a basso impatto. Altrimenti, il rischio è di alimentare ulteriormente il processo (apparentemente inesorabile) di diffusione urbana, che finisce per riversare sulle cinture costi e impatti indesiderati dal capoluogo: traffico, grandi infrastrutture, impianti a rischio ecc.

²⁷ Lo stesso Progetto speciale periferie dichiarava apertamente l'ambizione di «creare una città policentrica». Al di là della valutazione sulle singole realizzazioni, è indubbio che questo progetto abbia prodotto buoni interventi di riqualificazione, la creazione di qualche spazio di quartiere, spesso un recupero di identità e autostima negli abitanti, ma non ha certo inciso sulla complessiva geografia delle centralità urbane torinesi.

²⁸ Non è un caso se, almeno finora, a Torino non sia sorto alcun grande «nuovo centro» in periferia, tipo la Défense parigina. Essendo cresciute in una città monocentrica, le élites locali (politiche, economiche, culturali) spesso sono ancora legate a un'idea di Torino limitata al solo capoluogo (anzi, spesso a pochi isolati del centro storico), faticando a immaginare e accettare lo sviluppo di polarità periferiche: è stato così in questi anni, ad esempio, per il progetto di trasferire il Museo egizio a Venaria (poi abbandonato), per gli insediamenti universitari, decentrati tra enormi difficoltà e resistenze, a Grugliasco, in via Boggio, all'Alenia. Secondo diversi osservatori, mancherebbe oggi quasi del tutto a Torino la consapevolezza stessa di una «visione fisica complessiva di quello che è realmente l'area metropolitana oggi» (De Rossi, 2008, p. 72).

²⁹ Nel decennio trascorso ci sono stati tentativi di governance nell'area metropolitana, ad esempio per iniziativa del Piano strategico o del Piano territoriale di coordinamento della Provincia, senza per altro grandi successi. A metà 2008, in un seminario organizzato da Torino Internazionale, sono emersi chiaramente ritardi accumulati, ma anche nuove opportunità: «Solo se ci si mette insieme, si può definire un'operazione che sia di vantaggio reciproco, in un progetto di copianificazione in cui tutti gli attori devono avere la possibilità di ricavare valore aggiunto. [...] Da un lato, c'è il tema delle risorse e della loro reperibilità, dall'altro quello del luogo dove il confronto può avvenire in modo aperto e trasparente [...]. Gli strumenti ci sono. Il grande salto in avanti è stato fatto con la nuova programmazione economica [regionale] 2007-2013 e con il quadro strategico nazionale, in cui sono state definite le priorità. La divisione delle risorse tra Stato e Regioni ha prodotto accordi interregionali su tematiche come i trasporti o su altri progetti. Quindi, si sta sviluppando un sistema di alleanze, [...] su cui cominciare a imbastire un'azione di questo tipo» (Olivier, 2008).

La Provincia di Torino ha pubblicato di recente uno studio sugli effetti del processo di diffusione urbana, soprattutto in termini di consumo di suolo. Dopo una crescita dell'urbanizzato relativamente contenuta negli anni Novanta, a partire dal nuovo secolo il consumo di suolo è tornato fortemente ad aumentare³⁰. Sebbene – ovviamente – l'area metropolitana rimanga di gran lunga il territorio provinciale con la maggiore densità insediativa, è anche quello in cui negli ultimi anni il consumo di suolo è cresciuto meno: gli aumenti più consistenti si registrano infatti nelle aree più decentrate, come il Carmagnolese, il Pinerolese, il Chivassese e l'Eporediese. Questo fenomeno di diffusione insediativa non dipende dall'aumento complessivo della popolazione, bensì dalla crescita del numero di famiglie (dovuta soprattutto alla diffusione di single, nuclei monoparentali ecc.; si veda il capitolo 2). Certamente, poi, in diversi comuni hanno giocato un ruolo importante anche Piani regolatori finalizzati a favorire edificazioni ex novo, anziché ristrutturazioni dell'esistente, spesso per rimpinguare le casse comunali, attraverso oneri di urbanizzazione e ICI (Provincia di Torino, 2008a)³¹.

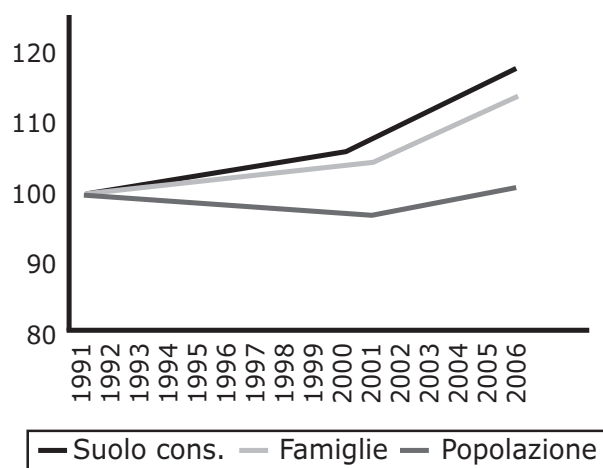
In termini di sostenibilità economica, esiste una relazione diretta con la densità fisica e demografica di un'area: le città compatte sono meno costose da gestire, hanno più autonomia finanziaria e meno spese procapite a carico dell'amministrazione locale (fonte: Censis, UPI, Ministero dell'Interno)³².

³⁰ L'analisi storica di lungo periodo rivela come in provincia di Torino l'intensità del consumo di suolo sia stata non particolarmente accentuata tra fine Ottocento e primo Novecento (dal 1880 al 1920 il suolo urbanizzato è aumentato del 50%), per poi accelerare notevolmente nel quarantennio successivo (+90% di urbanizzazione tra il 1920 e il 1960), mantenere analoghi livelli di crescita fino a tutti gli anni Ottanta del XX secolo, quindi declinare sensibilmente nel decennio successivo.

³¹ Naturalmente, con l'abolizione dell'ICI è presumibile che questa stagione delle politiche urbanistiche sia definitivamente tramontata. Va in ogni caso tenuto conto che in provincia di Torino – in termini di valore della produzione del settore edile – restauro e recupero dell'esistente hanno pesato nel biennio 2006-2007 per oltre i due terzi, mentre le nuove edificazioni per meno di un terzo. In altre province piemontesi – come Novara (che risente della spinta espansiva milanese, da Est) e Alessandria – il tasso di diffusione urbana in questi anni è stato certamente superiore a quello torinese (fonte: Regione Piemonte). Se in Piemonte il consumo di suolo cresce più che altrove, rispetto ad altre regioni è però più contenuto l'abusivismo edilizio e i reati ad esso spesso correlati, come gli incendi boschivi dolosi (fonte: Osservatorio ambiente e legalità, 2007).

³² Il tema di uno sviluppo policentrico è oggi all'ordine del giorno in molte metropoli italiane: si vedano, ad esempio, i casi romano, fiorentino e milanese, rispettivamente in De Martino, Paziotti (2004), Grifone Baglioni, Colloca (2004), Zucchetti (2008).

Figura 3.4 – Andamenti demografici e del consumo di suolo in provincia di Torino (fatti pari a 100 i valori del 1991; nostre elaborazioni su dati Provincia Torino e Regione Piemonte)



3.5. UN MERCATO IMMOBILIARE DINAMICO

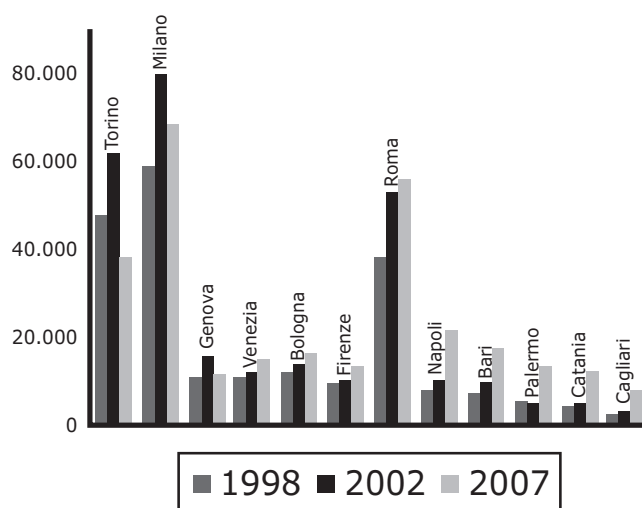
La crescente edificazione ha notevolmente vivacizzato il mercato immobiliare locale: nel 2002, Torino è stata ad esempio, dopo Milano, la metropoli italiana con il maggior numero di compravendite in rapporto alla popolazione³³. Negli ultimi anni si è registrata un'inversione di tendenza, benché la vivacità del mercato torinese rimanga superiore a quasi tutte le altre metropoli italiane³⁴.

In quasi tutte le metropoli italiane, i prezzi delle abitazioni hanno continuato mediamente a crescere, soprattutto nelle zone centrali; dalla seconda metà del 2008, si registrano segnali in controtendenza, particolarmente accentuati nelle periferie. A saldo di questi andamenti, Torino – con Genova – rimane la metropoli del Centronord con le

³³ Circa il 20% delle compravendite nelle città italiane interessa oggi cittadini stranieri (fonte: Cresme), a testimonianza di strategie migratorie sempre più orientate verso una stabilizzazione di lungo periodo nel luogo d'arrivo (si veda il capitolo 2).

³⁴ Nel 2008 – per effetto della crisi economica – si è registrato un calo delle transazioni (rispetto al 2007), a Torino del 23%, in provincia del 16%. Negli anni scorsi, la vivacità del mercato immobiliare torinese risultava legata fortemente al settore delle abitazioni e debole – rispetto alle medie nazionali – nel comparto non residenziale: all'interno di quest'ultimo, poi, il settore produttivo industriale ha mantenuto

Figura 3.5 – Compravendite di abitazioni nelle province metropolitane
(fonte: Cresme, Ministero Interni)



abitazioni meno care, sia nei quartieri centrali sia in quelli periferici. Per livello dei prezzi nelle zone centrali, il capoluogo piemontese si colloca grosso modo in una terza fascia tra le metropoli europee, più o meno al livello di città come Bruxelles, Budapest o Copenaghen; nel 2008, in cima a questa graduatoria continentale si trovano le due **global cities**, Londra (con 13.500 euro al metro quadro) e Parigi (10.000); la seconda fascia comprende invece Zurigo, Roma, Milano, Francoforte, Stoccolma, Napoli (fonte: Scenari immobiliari).

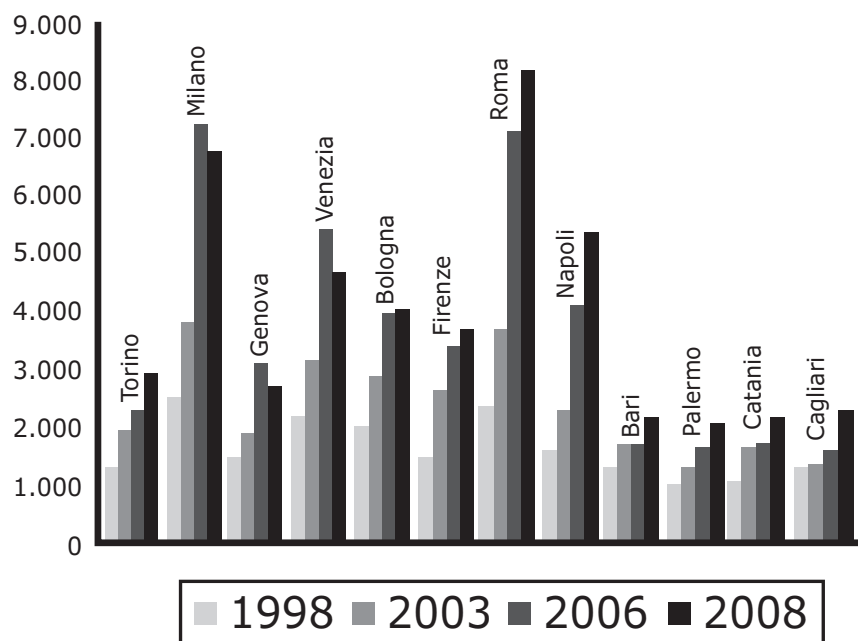
Le trasformazioni degli ultimi decenni hanno parzialmente modificato la geografia socioeconomica torinese. Nel complesso, si sono un po' attenuate le differenze tra zone più e meno care del capoluogo³⁵. Vi sono zone in forte ascesa nelle gerarchie immobiliari cittadine, come Borgo Nuovo, Cit Turin o la zona del centro attorno a piazza Statuto e via Garibaldi; rispetto al passato, perdono parzial-

una particolare rilevanza, con il terziario che pesa solo per il 39% delle compravendite non residenziali, mentre in tutte le altre province metropolitane tale quota oscilla tra il 55% di Firenze o di Venezia e più dell'80% a Roma e a Palermo (dati 2007, fonte Cresme). Questo andamento del mercato immobiliare terziario produce effetti anche sui prezzi: nel 2006-2007, tra i dodici capoluoghi metropolitani, gli uffici in zone centrali costano meno che a Torino solo a Bari e nelle metropoli delle isole; per gli uffici in periferia Torino ha i prezzi più bassi d'Italia (fonte: Agenzia del territorio).

³⁵ Dal confronto di lungo periodo, emerge ad esempio come nel 1981 i prezzi medi registrati nella zona all'epoca più popolare (Barca Bertolla) fossero pari al 27% di quelli della zona più cara della città (Borgo Po – piazza Crimea); nel 2008 i prezzi medi più bassi (registrati a Lucento, Madonna di Campagna, Borgo Vittoria) sono pari al 40% di quelli dell'area più cara (Borgo Nuovo).

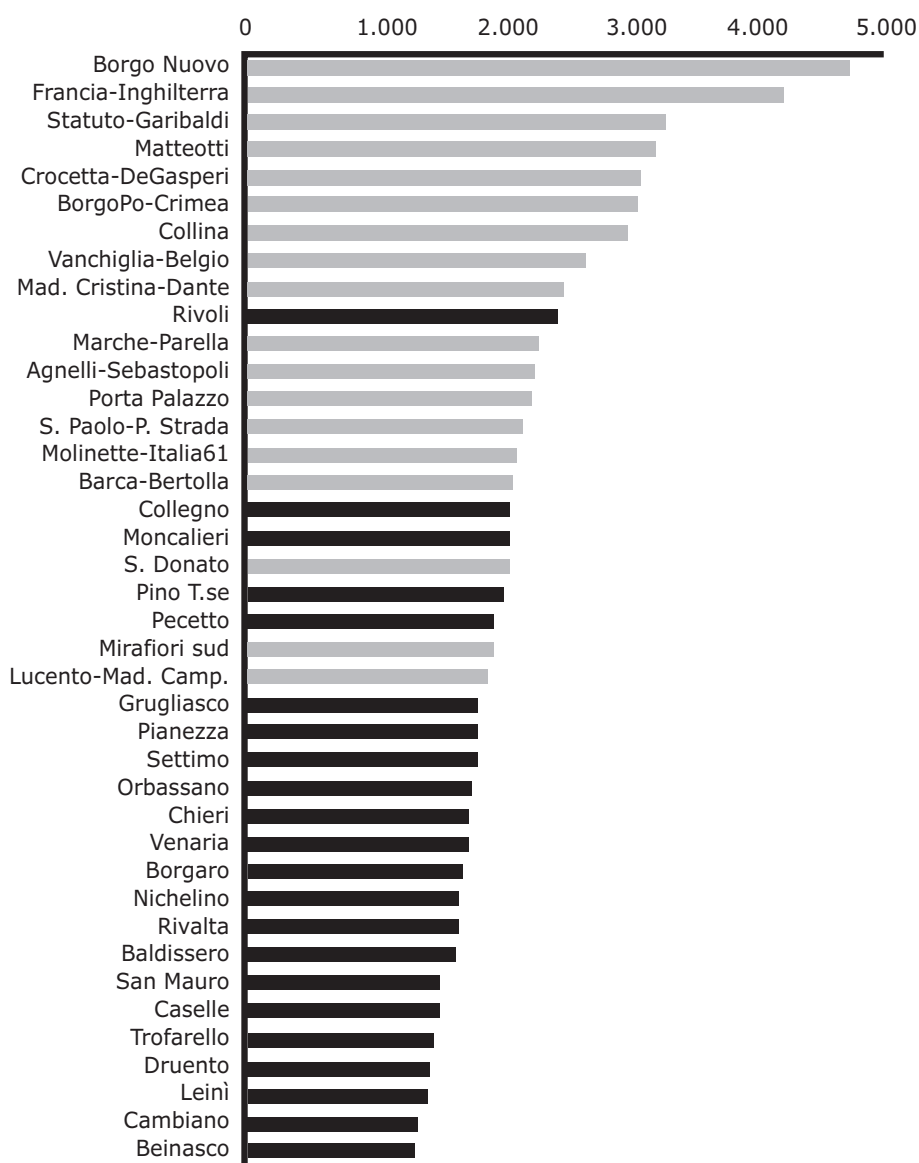
mente valore i quartieri Borgo Po e Crocetta. Anche le differenze tra capoluogo e area metropolitana si sono molto attenuate: in alcuni comuni della cintura, in particolare, i prezzi medi delle case sono ormai superiori a quelli registrati in diversi quartieri periferici del capoluogo. Se negli anni Novanta proprio i prezzi inferiori degli alloggi avevano spinto molti torinesi a trasferirsi dal capoluogo³⁶, l'edificazione di nuovi quartieri, lo sviluppo multipolare, la migliore accessibilità e dotazione di servizi in tanti comuni della cintura, oltre alla loro inferiore congestione, hanno finito per far lievitare i prezzi degli alloggi, rendendo sempre meno economico abitare nella cintura metropolitana.

Figura 3.6 – Prezzi medi delle abitazioni nel centro dei capoluoghi metropolitani (euro al metro quadro; nostre elaborazioni su dati Agenzia del Territorio)



³⁶ Un'indagine sui residenti in cintura aveva rilevato come i motivi prevalenti per la scelta di vivere nell'area metropolitana anziché nel capoluogo fossero proprio legati alle dinamiche del mercato immobiliare, quindi di tipo ambientale (Comune di Torino, 1998). Recentemente, una nuova indagine fa emergere che oggi prevalgono nella scelta di vivere in cintura motivi ambientali e relativi alla qualità della vita, mentre quelli legati al costo dell'abitazione sono ormai nettamente in secondo piano (Cresme, 2007).

Figura 3.7 – Prezzi medi delle abitazioni a Torino e in cintura – 2008
(euro al metro quadro; zone torinesi indicate con i principali toponimi di riferimento centrali all'area; nostre elaborazioni su dati Agenzia del territorio)



3.6. POLITICHE PER LA CASA, VECCHIE E NUOVE

La questione dell'abitazione sta riaffacciandosi negli ultimi anni all'attenzione del dibattito pubblico come una delle maggiori criticità sul terreno della sostenibilità socioeconomica urbana. La tenden-

za all'acquisto dell'abitazione è proseguita a Torino come nel resto d'Italia, benché il capoluogo piemontese, dopo Milano, sia la metropoli con la più alta quota di residenti in affitto³⁷ (fonte: Istat). A livello nazionale, tra il 1997 e il 2007, si è ampliata però nettamente la distanza tra i redditi medi delle famiglie – cresciuti circa del 20% – e i prezzi delle abitazioni (aumentati mediamente del 90%, ma in zone centrali di città come Roma, Milano o Napoli, come s'è visto, triplicati o quadruplicati). Gli affitti mediamente sono cresciuti del 60%³⁸. L'indebitamento dei nuclei familiari per l'acquisto di abitazioni è triplicato; da questo punto di vista, la situazione torinese risulta perfettamente in linea rispetto alle medie del Nordovest e nazionale. Nel 2008, l'abitazione incide ormai sui bilanci familiari per una quota compresa tra il 18,8% registrato in Calabria e il 31,1% in Liguria (fonte: Istat), superando spesso la soglia del 30%, quella che gli esperti definiscono «del disagio abitativo».

Alla forte crescita dei prezzi sul mercato immobiliare ha anche contribuito la drastica contrazione dell'offerta residenziale pubblica di nuovi alloggi³⁹: a livello nazionale, dai 90.000 del 1984 ai 13.000 del 2004; tra il 2000 ed il 2006, si è anche ridotto di quasi il 50% il fondo per il sostegno all'affitto. Il carico economico per le famiglie è diventato a tal punto oneroso che, complici anche i primi evidenti segnali della crisi economica, nel 2008 a Torino risultano in aumento sia il numero degli sfratti per morosità (più di 1.500 nel 2008, contro i circa 1.300 annui nel quinquennio precedente) sia quello dei pignoramenti per insolvenza delle rate del mutuo sulla casa (oltre 2.000 nel 2008), mentre è in forte calo (-20% circa) il numero di compravendite (fonte: Comune di Torino).

Negli ultimi anni stanno crescendo costantemente le domande sia di case popolari (a Torino +77% tra 2002 e 2007), sia di fondi di sostegno alla locazione (+46%), mentre risultano decisamente

³⁷ Indagini recenti rivelano come a Torino affitto e proprietà dell'abitazione siano relativamente indipendenti dalla posizione socioeconomica: ad esempio, tra i giovani (fino a 40 anni) la quota di affittuari è più alta tra i membri dei ceti superiori che tra quelli della classe operaia (Barbera, 2008).

³⁸ Torino risulta la quarta metropoli per livelli dei rincari degli affitti; nel 2008, rimane tuttavia ancora terzultima (come nel 2000) quanto ad importo dei canoni medi di locazione, precedendo Cagliari e Palermo.

³⁹ Negli ultimi anni meno del 5% dei nuovi alloggi in Italia è stato costruito in regime di edilizia agevolata o sovvenzionata, contro il 40% della Danimarca, il 30% dell'Austria, il 18% dell'Olanda, il 14% di Svezia e Gran Bretagna, il 13% di Francia e Spagna (Federcasa, 2006). A Torino nel 2009, 18.000 famiglie abitano in alloggi pubblici – del Comune e dell'ATC –, 10.000 sono in lista d'attesa.

sovraffollati i bandi per i mutui agevolati: nell'autunno 2008, ad esempio, le domande presentate in Comune sono state 1.404 a fronte di 100 mutui agevolati messi a bando; si è quindi proceduto per sorteggio.

Le politiche messe in atto in questi anni si sono andate articolando – come in altri settori del welfare (si veda il capitolo 9) – secondo una logica di mix gestionale, in cui il settore pubblico cerca di mantenere una regia generale dei processi, ma i progetti concreti vengono avviati in compartecipazione con soggetti privati, cooperative, fondazioni bancarie, associazioni ecc. Sono quindi stati attivati strumenti tradizionali e innovativi, per riqualificare o costruire ex novo abitazioni accessibili per diverse fasce socialmente deboli⁴⁰: è stato incrementato il patrimonio di edilizia pubblica (ad esempio ricavando 600 alloggi in alcuni dei villaggi costruiti per le olimpiadi), sono stati acquistati immobili sul mercato privato per destinarli ad alloggi popolari⁴¹, si sono portate avanti – attraverso il servizio Locare del Comune – azioni per favorire l'incontro tra domanda e offerta sul mercato privato. Entro il 2010 dovrebbero essere stipulate convenzioni con l'ATC per avviare la costruzione di altri alloggi di edilizia pubblica⁴². Sul versante della domanda, sono in fase di avvio anche nuove forme abitative, come **cohousing**, residenze temporanee, «condominio sociale»⁴³. Nel prossimo futuro, il setto-

⁴⁰ Le principali categorie destinatarie degli interventi del cosiddetto **housing sociale** sono lavoratori in mobilità, famiglie immigrate, anziani a basso reddito, studenti e giovani precari, famiglie monoparentali, giovani coppie, ex carcerati e altri soggetti segnalati dai servizi sociali.

⁴¹ Negli ultimi anni a Torino la principale forma di intervento pubblico è l'acquisto di alloggi assegnabili, reso possibile dalla variante 37 del PRG, che obbliga gli operatori che trasformino edifici oltre i 4.000 metri quadri a vincolare il 10% della superficie eccedente all'edilizia residenziale pubblica. Questa procedura, tra l'altro, permette di accorciare i tempi, con alloggi immediatamente assegnabili, e di creare composizioni sociali «miste» nei nuovi condomini.

⁴² Da tempo sono invece state abbandonate le modalità classiche di reperimento di aree da destinare all'edilizia sociale, quali i Peep-Piani di edilizia economica popolare, in considerazione dei problemi di sostenibilità sociale derivanti dalla creazione di aree monoceto (dove si concentrano marginalità e ghettizzazione), ma anche economica, per i costi molto elevati di acquisizione delle aree necessarie (Comune di Torino, 2008, **Indirizzi politica urbanistica**). Per una panoramica su politiche, progetti ed esperienze italiane, si veda ad esempio Prizzon (2007), oppure i siti www.housingsociale.it; <http://www.fhs.it>.

⁴³ Si tratta di alcuni progetti sperimentali, avviati da Comune, Compagnia di San Paolo e alcune associazioni per creare condomini con piccoli alloggi (destinati a single, anziani con requisiti d'accesso alle case popolari, madri sole con figli minori, giovani, disabili ecc.) e alcuni servizi comuni.

re dell'edilizia a basso costo potrebbe essere uno di quelli maggiormente sotto pressione per il probabile aumento della domanda (a causa della crisi economica) combinata con le minori disponibilità finanziarie, pubbliche ma forse anche private.

La questione della sostenibilità sociale delle abitazioni – e degli spazi pubblici urbani – riguarda naturalmente anche le persone con debolezze fisiche, prima ancora che socioeconomiche. Questo fronte dell'integrazione sociale è aperto da molti decenni: la prima normativa nazionale contro le barriere architettoniche (nei luoghi pubblici) risale al 1971, ripresa poi da un Piano nazionale del 1986 e quindi dal Piano integrato per gli spazi urbani del 1992. Nessuno di questi provvedimenti ha però conosciuto un'applicazione diffusa e gli interventi risultano scarsi, deboli e frammentati (www.handicapincifre.it). A Torino, ad esempio, emerge uno scarso coordinamento tra progetti, politiche, soggetti: si occupano di barriere architettoniche ben sette tra direzioni e uffici del Comune, in quattro diversi assessorati: mobilità, urbanistica, ambiente, commercio. Nel 2008, il Comune ha pubblicato un manuale tecnico⁴⁴ per fornire ai diversi settori indicazioni comuni sull'abbattimento delle barriere; manca però un quadro d'insieme su quanto negli anni è stato fatto⁴⁵ e su quel che rimane da fare, tenendo conto che il recente Piano regolatore sociale della città (si veda il capitolo 9) riconosce che «riguardo all'abbattimento delle barriere architettoniche, andrebbe rilanciata l'attività».

Uno dei pochi dati disponibili riguarda gli attraversamenti e i percorsi nello spazio pubblico per ciechi e ipovedenti. Da vent'anni almeno le normative nazionali (DM 236/89, D.Lgs 285/92, DPR 503/96) stabiliscono che «tutti gli impianti semaforici, di nuova installazione o sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici» e che «gli attraversamenti pedonali devono essere sem-

⁴⁴ Si tratta del Quaderno formativo di indirizzo tecnico ad uso interno, dal titolo **L'abbattimento delle barriere architettoniche nello spazio pubblico**, curato da Donato Maggiulli, Luciano Manzon, Maria Teresa Massa e Filippo Orsini (http://www.comune.torino.it/trasporti/pdf/abbattimento_barriere.pdf).

⁴⁵ Soprattutto negli anni Novanta, il Comune è intervenuto massicciamente per ribassare i marciapiedi agli incroci; tuttavia l'assessorato competente non risulta nelle condizioni di quantificare né gli interventi realizzati né quelli da realizzare. Parecchi interventi sono stati messi in atto di concerto – com'è tipico dell'approccio welfare mix – con associazioni di disabili, ma nemmeno queste ultime risultano in grado di fornire dati e informazioni certe sull'avanzamento dei vari progetti. Quello delle barriere architettoniche rimane, di gran lunga, il principale problema urbano segnalato dai disabili (fonte: Consulta per le persone in difficoltà, 2008).

pre accessibili». A Torino negli anni scorsi è stata realizzata una decina di brevi percorsi tattili guidati – con leggeri rilievi sui marciapiedi – e ne sono previsti altri sei prossimamente. Quanto ai semafori sonori, in città ne funzionano 26 (pari al 3,9% del totale); si tenga conto, ad esempio, che a Roma i semafori per ipovedenti sono 116 (pari a circa il 10% del totale), a Firenze 109, quasi il 40%.

A livello regionale, gli interventi più significativi si concentrano nel settore turistico. In particolare, in vista dei Giochi olimpici e paralimpici, i progetti **Frandy** e **Turismabile** dovevano accertare il grado di accessibilità di 10.000 strutture di accoglienza e servizi e riprogettarli senza barriere. Gli ultimi dati ufficiali risalgono più o meno all'epoca dei Giochi: del 44% di strutture monitorate, poco più della metà (53%) risultava accessibile alle persone con problemi fisici; le strutture con meno barriere erano i centri commerciali, le stazioni ferroviarie, le sale congressi, i cinema e i teatri; quelle meno accessibili erano proprio quelle rivolte ai turisti: alberghi, bar e ristoranti.

