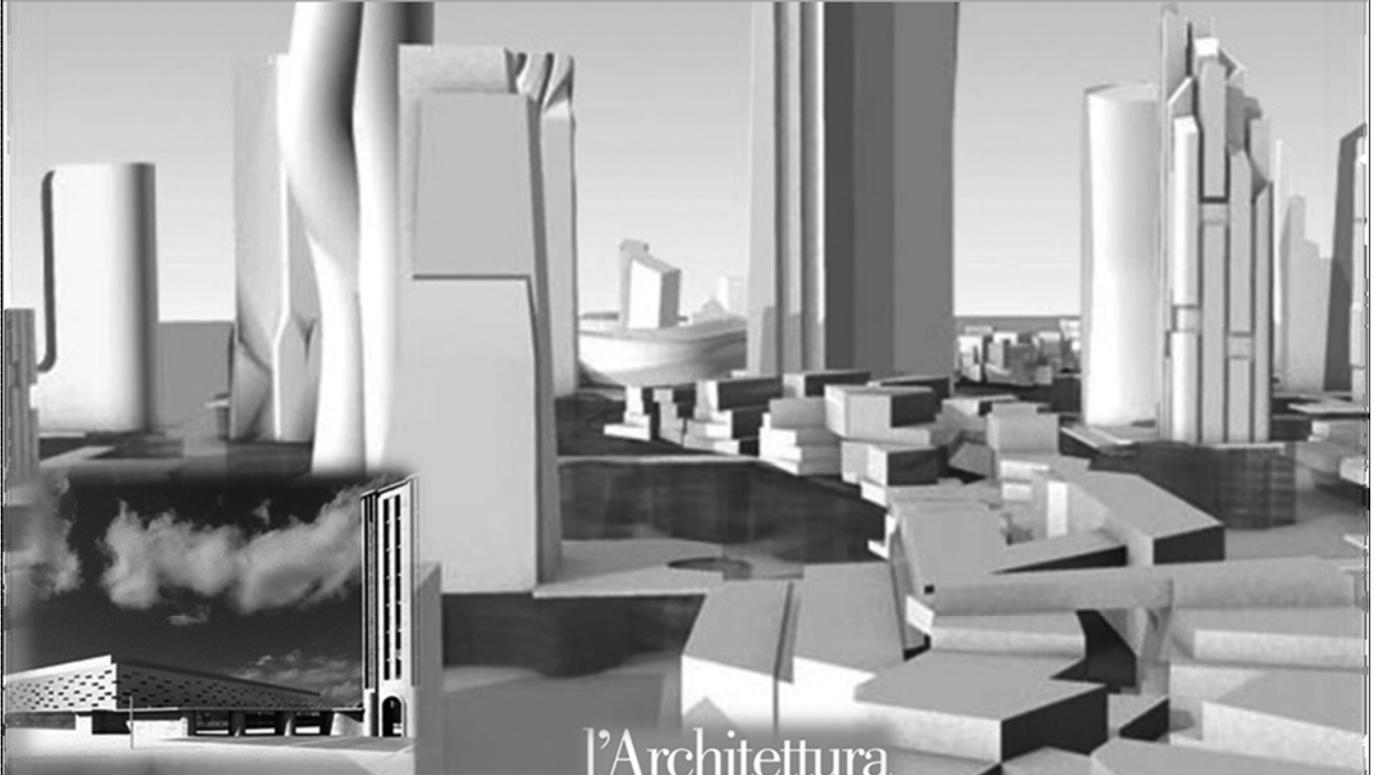
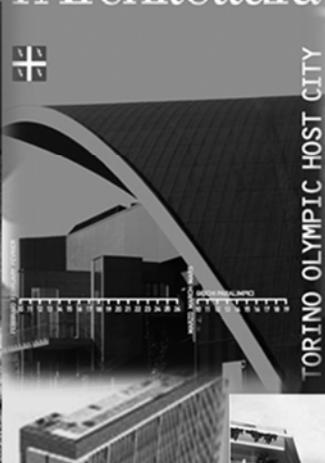


Capitolo 11 - LE TRASFORMAZIONI URBANE



l'Architettura



TORINO OLYMPIC HOST CITY



11. LE TRASFORMAZIONI URBANE

11.1. RINNOVARE LA ZONA NORDEST

Gli interventi di trasformazione urbana possono giocare un duplice ruolo per una città che attraversi una fase di crisi. Sul breve periodo – siano essi promossi dall'amministrazione pubblica o da operatori privati – possono sostenere l'occupazione locale, quando essa cali a causa di congiunture negative in altri settori economici. Sul medio e lungo periodo, la riqualificazione di parti del territorio urbano contribuisce a migliorare la qualità della vita e a rinnovare l'immagine della città e quindi può attirare nuovi residenti, studenti, turisti, congressisti, investitori ecc.

Questo duplice ruolo è stato evidente a Torino negli ultimi 10-15 anni, in cui la città ha dovuto superare l'ormai obsoleta identità di *one company town*: l'approvazione del nuovo Piano regolatore nel 1995 e l'assegnazione dell'evento olimpico hanno innescato una serie di trasformazioni fisiche, che hanno modificato significativamente il volto della città (dal punto di vista fisico, ma anche simbolico), permettendo di rifunzionalizzare vaste aree industriali dismesse. Gli effetti sull'occupazione sono stati evidenti: in provincia di Torino gli addetti nel settore delle costruzioni sono passati tra il 1998 ed il 2008 da 40.000 a 65.000 unità (dal 4,6% al 6,7% del totale), compensando per oltre un terzo il contemporaneo calo di 64.000 occupati nel settore industriale¹.

La crisi attuale cade però in una stagione profondamente diversa. I Comuni, stretti tra patti di stabilità e carenza di risorse, faticano ad attivare la leva dei lavori pubblici per rilanciare occupazio-

¹ Più controversi i risultati in termini di qualità urbana. Il recupero di aree industriali abbandonate è di per sé un indubbio miglioramento per la città; i nuovi ambienti trasformati scontano però alcuni ritardi nella realizzazione dei servizi non commerciali, in particolare di quelli verdi – il caso più eclatante è rappresentato dal parco sulla Dora in Spina 3 –, a fronte dell'insediamento di un numero considerevole di nuovi abitanti. Anche alla luce di queste esperienze, sono sorti comitati di cittadini che contestano nuovi progetti di trasformazione di alcune aree industriali dismesse (in particolare nell'area ex Lancia in borgo San Paolo e nell'area ex Isvor di corso Dante), reputando i nuovi servizi offerti scarsi per quantità e qualità. In una fase di crisi, del resto, progetti che richiedano agli investitori immobiliari l'onere di realizzare quote di servizi extra rispetto agli standard di legge rischiano di fermarsi; il Comune, alla luce dell'esperienza delle Spine, ha predisposto meccanismi per assicurare che i servizi previsti vengano almeno realizzati nei tempi dovuti e non in ritardo rispetto alle residenze.

ne ed economia, tant'è che nel 2009 come media nazionale hanno ridotto la spesa in tale settore del 16,5% rispetto all'anno precedente². Anche gli investitori privati hanno rallentato la loro attività nel campo immobiliare: la maggiore difficoltà di accesso al credito, le svalutazioni in borsa, il rallentamento del mercato hanno indotto alcuni fondi immobiliari a rinviare gli investimenti previsti o a ridimensionare i progetti in corso, in particolare quelli per cui si ipotizzava una redditività ben superiore a quella effettivamente realizzabile ora, con la crisi³.

Al generalizzato minor dinamismo dei soggetti pubblici e privati, nel caso di Torino si aggiunge la perdita di spinta propulsiva del PRG: i lavori sulle Spine sono stati ormai in gran parte realizzati, e le altre due grandi assialità previste – l'asse del Po e corso Marche – sono rimaste sostanzialmente al palo. A metà 2008, il Comune ha approvato gli *Indirizzi di politica urbanistica*, proprio per "capire quanto dei contenuti strutturali dell'attuale PRG, considerato il tempo trascorso e l'accelerazione dei mutamenti in corso, è da ripensare e diversamente disciplinare" e per "operare un progressivo adeguamento del Piano del '95 che ha bisogno di ritrovare senso complessivo e coerenza interna"⁴ (p. 4). Gli *Indirizzi* confermano i tre assi esistenti, cui viene aggiunto un quarto "asse strategico di riforma urbana", rappresentato dalla porzione nord del tracciato

² A Torino la riduzione è stata del 12,5%, contro un +18,3% di Milano, -6,7% di Roma, -52,5% di Napoli, -76% di Bologna (fonte: Cresme)

³ Secondo un'indagine di Milano Internazionale, ad esempio, nel capoluogo lombardo sono oggi in dubbio progetti edilizi come la Torre delle Arti (140 appartamenti in una torre di 24 piani e un edificio adiacente di 10 piani) o City Life sull'area dell'ex Fiera di Milano (tre grattacieli alti fino a 204 metri per residenze extralusso e commercio).

Più in generale, a mostrare i maggiori rallentamenti sono i progetti potenzialmente pronti a partire (avendo tutte le autorizzazioni), mentre quelli in fase di definizione (in particolare se promossi dalle amministrazioni pubbliche) continuano a registrare l'interesse degli operatori privati, che sperano in una ripresa economica non troppo lontana.

⁴ Il Comune ha presentato questo documento di indirizzo "come base di una discussione aperta con tutti gli attori della scena urbana, volto a suscitare un confronto di idee e di visioni. Tale testo, suscettibile di integrazioni e modifiche, è da considerare propedeutico alla futura redazione di un documento finale da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale". Al fine di raccogliere i commenti e le riflessioni sul documento, il Comune ha attivato un apposito forum on line, rimasto attivo da giugno 2008 a gennaio 2009; ha raccolto circa 120 interventi, per la stragrande maggioranza centrati sul tema delle infrastrutture del trasporto pubblico, e si è concluso con una risposta dell'Assessorato all'urbanistica alle diverse questioni sollevate. Di fatto, l'esperienza non ha apportato modifiche al documento degli *Indirizzi*.

oggi punta maggiormente le sue carte. In questo caso, la speranza è che si inneschi una sinergia tra pubblico e privato grazie ai reciproci vantaggi che deriverebbero dalla contestuale realizzazione della linea di metropolitana e riqualificazione delle aree da essa servite: i privati sfrutterebbero l'innalzamento dei valori immobiliari generato dalla nuova linea di trasporto, mentre il Comune reperirebbe parte dei fondi a suo carico per la realizzazione del primo lotto del metrò (il 40% dei 600 milioni necessari, l'altro 60% è a carico dello Stato) rendendo edificabili e dunque remunerative tali aree⁵. Lo strumento con cui il Comune intende operare tale sinergia dovrebbe essere una Società di trasformazione urbana (STU), a maggioranza pubblica ma con la partecipazione dei privati, che avrebbe come missione la realizzazione della complessa riqualificazione delle aree e, al contempo, progettazione, costruzione e gestione della linea metropolitana⁶.

Nel giugno 2009 il Consiglio comunale ha approvato il Documento programmatico finalizzato alla redazione della variante strutturale 200 al PRG, che definisce le linee guida per la trasformazione dei tre principali ambiti interessati dall'operazione (l'obiettivo è di realizzarvi nuove "centralità urbane"): la parte nord di Spina 4 con la nuova piazza di entrata a Torino sul viale del Passante (in corrispondenza anche della futura nuova stazione Rebaudengo), la trincea ferroviaria dismessa lungo le vie Gottardo e Sempione, e l'ex scalo Vanchiglia⁷. Su ciascuno di questi tre ambiti è stato bandito un concorso internazionale di idee (al quale sono

⁵ In generale, la tradizionale leva di incentivazione immobiliare del privato da parte del pubblico, rappresentata dall'innalzamento degli indici di edificabilità (ossia dalla possibilità di costruire un maggior numero di metri cubi, a parità di metri quadrati di superficie del lotto), in questo momento è piuttosto spuntata, visto il rallentamento della domanda immobiliare. Nel caso della trasformazione in oggetto, invece, il privato godrebbe non solo dei vantaggi legati all'edificabilità, ma anche di quelli derivanti dall'accessibilità: in prossimità delle stazioni della metropolitana, infatti, i valori immobiliari registrano in genere incrementi fino al 20%.

⁶ A metà 2008 il Comune ha pubblicato una *Richiesta di manifestazioni d'interesse*, per sondare la disponibilità degli operatori privati a intervenire sulle aree in questione: è stata raccolta una decina di adesioni.

⁷ L'area di Barriera di Milano è anche oggetto di un più generale progetto di riqualificazione tramite il Programma territoriale integrato *Barriera mobile. Infrastrutture e qualità della vita nel quadrante nord-est di Torino*, finanziato dalla Regione Piemonte con fondi europei Fesr, che associa interventi di tipo sia materiale (in particolare su piazze, strade, cortili) sia immateriale, secondo l'approccio tipico del programma europeo Urban. Ad ottobre 2009 Urban Center ha avviato una campagna di comunicazione intitolata "La metamorfosi – Trasformare barriere in aperture", con l'inaugurazione di un centro informazioni in corrispondenza dell'ecocentro di via S. Gaetano da Thiene.

stati presentati 81 progetti), per “scoprire immagini possibili della trasformazione, raccogliere suggestioni e riflettere su proposte innovative”⁸. Resta da verificare la sostenibilità economica attuale dell'intervento: lo studio di fattibilità del progetto è stato condotto da Finpiemonte nel 2008, prima della crisi, e dunque le stime dei valori residenziali, terziari e commerciali in esso contenute potrebbero risultare sovradimensionate nella situazione odierna.

11.2. I TRE GRANDI ASSI DEL PIANO REGOLATORE

Uno dei principali aspetti positivi della variante 200 riguarda l'integrazione tra interventi urbanistici e infrastrutturali: le nuove aree edificate saranno servite da un trasporto pubblico di qualità, quale il metrò. Questa integrazione è finora rimasta debole nel caso della Spina, ma si realizzerà quando finalmente entrerà in servizio nel 2012 il Servizio ferroviario metropolitano, che come si è detto nel capitolo 4 garantirà un servizio di treni lungo il Passante con frequenza di 4-6 minuti: Spina 1 sarà servita dalla stazione Zappata e dalla linea 2 del metrò, Spina 2 sarà servita dalla nuova stazione di Porta Susa (e, quando verrà realizzata, dalla linea 2 del

⁸ Molte città hanno promosso negli ultimi anni la realizzazione di nuovi edifici progettati da “archistar”, con l'obiettivo di replicare il cosiddetto “effetto Bilbao”: il Guggenheim Museum progettato da Gehry ha portato nella città basca un milione di turisti all'anno, attratti più dalla qualità dell'edificio che non dalla collezione ospitata. Anche città come Berlino, Lisbona, Valencia, Siviglia hanno saputo sfruttare efficacemente questa opportunità nei propri progetti di riqualificazione urbana. Torino ha avuto molte occasioni per seguire la stessa strada, ma finora le ha colte soltanto nel caso di due edifici olimpici (Palaisozaki e Palavela), del Palafuksas, poco o nulla sugli oltre due milioni di metri quadri delle Spine (con l'eccezione della chiesa del Santo Volto di Botta e del grattacielo di Piano in via di realizzazione, mentre è ormai abbandonato il progetto della nuova biblioteca civica di Bellini). Peraltro, diversamente dalle succitate città europee, questi edifici non sono concentrati in un ambito ristretto bensì dispersi in punti della città molto distanti tra loro, scarsamente valorizzati tramite pacchetti turistici, e quasi sempre visitabili al loro interno solo quando ospitano manifestazioni. In alcuni dei principali portali italiani web di architettura contemporanea (<http://www.archiportale.com>, <http://www.architettura.it>, <http://www.architecture.it>), nel periodo 2006-09 Torino risulta la quinta metropoli italiana per visibilità, con un numero di citazioni pari a circa un terzo di quelle di Milano, meno della metà di Roma, il 60% di Venezia, il 75% di Firenze. Ora l'Amministrazione sta puntando ad un maggiore respiro internazionale, non solo tramite il concorso legato alla variante 200, ma anche nel caso dei grattacieli in progettazione in città (di cui si parlerà poco più avanti). Una novità viene invece dalla provincia, dove anche alcuni comuni di medie dimensioni incominciano a rivolgersi ad archistar: Rivarolo Canavese ha chiamato Isozaki a riqualificare l'ex area Salp, Nichelino ha affidato a Fuksas la progettazione di un nuovo quartiere residenziale.

metrò, oltre che dall'esistente linea 1), Spina 3 potrà servirsi della stazione Dora, Spina 4 di quella Rebaudengo e del capolinea della linea 2 del metrò. L'attivazione del SFM e della seconda linea della metropolitana è dunque cruciale, anche perché dalla loro presenza dipenderà, almeno in parte, la sostenibilità dei nuovi edifici a torre⁹ che sono in via di progettazione o realizzazione, molti proprio lungo la Spina: il nuovo Palazzo della Regione (alto 181 metri) sull'area Fiat Avio, il grattacielo di Intesa San Paolo (161 metri) in prossimità della nuova Porta Susa (e l'eventuale altro grattacielo adiacente alla stazione su corso Bolzano), le due torri Porta Europa (di 95 e 60 metri) sull'area ex Materferro in Spina 1. La concentrazione di uffici in edifici alti localizzati in corrispondenza delle fermate del trasporto collettivo offre infatti a quest'ultimo un ampio bacino di potenziali utenti¹⁰ (e nel caso del grattacielo della Regione

⁹ Alcuni economisti (si vedano, ad esempio, Lawrence A., 1999, *The Curse Bites: Skyscraper Index Strikes*, Dresdner Kleinwort Benson Research; Thornton M., 2005, *Skyscrapers and Business Cycles*, "The Quarterly Journal Of Austrian Economics", VIII, 51-74) hanno ideato un "indice grattacielo" per evidenziare come, quando in una data area si avvia la costruzione del nuovo grattacielo più alto del mondo, che batte i record di altezza precedentemente raggiunti, lì in genere sta per scoppiare – o è appena scoppiata – una bolla speculativa, con conseguente crisi economica. L'innalzamento dei primi grattacieli del secolo scorso a New York — il Singer Building, completato nel 1908, e il Metropolitan Life building, terminato nel 1909 — è coinciso con il Panico del 1907, quando la Borsa crollò del 50%; la Grande Depressione è stata accompagnata dalla realizzazione della Wall Tower (1929), del Chrysler Building (1930) e dell'Empire State Building (1931); il World Trade Center (1972) e la Sears Tower (1974) sono state inaugurate durante la fase di stagflazione degli anni Settanta, le Petronas Tower di Kuala Lumpur durante il crollo dei mercati asiatici del 1997; l'inaugurazione a gennaio 2010 dell'edificio attualmente più alto, il Burj Dubai, ha seguito di un paio di mesi la crisi negli Emirati arabi. Secondo i suddetti economisti, i fattori che spingono ad avviare un progetto così particolare e rischioso quale un nuovo grattacielo-record (la facilità di accesso al credito a bassi tassi di interesse, l'innalzamento dei valori degli immobili, la crescita dimensionale delle imprese con la tendenza a concentrare i propri uffici direzionali in un unico punto nelle aree centrali delle città, la disponibilità di nuove tecniche costruttive) tendono ad esasperarsi proprio alla fine di una fase di "bolla speculativa": da qui il valore "predittivo" dell'indicatore. Fatte le debite proporzioni (i grattacieli in via di costruzione a Torino hanno altezze inferiori ad un quarto dell'attuale primato della torre araba), anche nel capoluogo piemontese si è assistito al proliferare di questa tipologia, finora sostanzialmente assente nel panorama locale, proprio alla vigilia di questa crisi (per quanto essa sia globale e non solo locale).

¹⁰ Per altro, la prossimità di un edificio ad una fermata del trasporto pubblico non è, di per sé, condizione sufficiente per comportamenti di mobilità sostenibili. L'altra condizione necessaria è una limitazione dei parcheggi disponibili: a Londra, ad esempio, la Bridge Tower (alta 306 metri, oltre 110.000 metri quadri di uffici, hotel e spazi residenziali per circa 7.000 persone) è stata progettata da Piano con soli 47 posti auto. Il grattacielo torinese (167 metri di altezza, meno della metà di superficie calpestabile rispetto a quello londinese) avrà invece un parcheggio sotterraneo

eliminarrebbe gli spostamenti oggi necessari tra i vari uffici dell'ente sparsi nella città), oltre a minimizzare il consumo di suolo¹¹.

Anche nel caso dell'asse di corso Marche, che ridisegnerebbe un ampio corridoio territoriale nella porzione ovest dell'area metropolitana, il destino dell'operazione è molto legato agli aspetti infrastrutturali. Il nuovo asse plurimodale sarà impostato su tre livelli sovrapposti: un viale di scorrimento urbano in superficie, un tracciato ferroviario parte della cosiddetta Gronda merci di raccordo tra la linea Torino-Lione, il polo logistico di Orbassano e la Torino-Milano, e un tratto autostradale con funzioni di "corda" tra la tangenziale Nord e quella Sud. Nel frattempo, le principali polarità urbane che dovrebbero svilupparsi lungo l'asse stentano ad avviarsi: il nuovo quartiere progettato sull'area in via di dismissione da parte di Alenia Aeronautica all'intersezione con corso Francia¹² ha un orizzonte di realizzazione poco definito, l'operazione della Città della salute è molto incerta, tanto più dopo il cambio di Giunta regionale (si veda il capitolo 12). Quanto a Mirafiori (dove corso Marche dovrebbe intersecare la linea 2 del metrò), a oltre quattro anni dall'accordo tra Fiat ed enti locali, è in fase di realizzazione il Centro del Design (presso il quale dovrebbero svilupparsi anche spazi per ospitare il corso di laurea in Ingegneria dell'autoveicolo). Non è

da 300 posti auto, anche per le pressioni di un coordinamento di residenti. Resta invece oggetto di discussione (anche tra gli addetti ai lavori) la sostenibilità energetica di questo tipo di edifici: sia il progetto del grattacielo di Intesa Sanpaolo che quello della Regione hanno comunque ottenuto risultati positivi in una verifica secondo il protocollo di certificazione GBC (*Green Building Challenge*). Tale protocollo valuta l'impatto ambientale di una costruzione durante le diverse fasi del suo ciclo di vita, attraverso l'attribuzione di un punteggio da -1 a +5 (dove 0 rappresenta la prestazione minima richiesta dalla normativa e 5 l'eccellenza): i due grattacieli torinesi hanno ottenuto un punteggio pari a 3,4.

¹¹ Resta invece oggetto di discussione (anche tra gli addetti ai lavori) la sostenibilità energetica di questo tipo di edifici: sia il progetto del grattacielo di Intesa Sanpaolo che quello della Regione hanno comunque ottenuto risultati positivi in una verifica secondo il protocollo di certificazione GBC (*Green Building Challenge*). Tale protocollo valuta l'impatto ambientale di una costruzione durante le diverse fasi del suo ciclo di vita, attraverso l'attribuzione di un punteggio da -1 a +5 (dove 0 rappresenta la prestazione minima richiesta dalla normativa e 5 l'eccellenza): i due grattacieli torinesi hanno ottenuto un punteggio pari a 3,4.

¹² Il nuovo insediamento (composto da un'area residenziale e commerciale, un grattacielo di 150 metri per uffici, e un distretto aerospaziale con imprese ed attività universitarie) è in attesa dell'adozione della relativa variante. I tempi dell'operazione (con i cui proventi verrebbe ristrutturato il sito produttivo di Caselle, dove concentrare gran parte dell'attività di Alenia) potrebbero però allungarsi a causa della crisi del mercato immobiliare.

invece ancora partito il nuovo polo avanzato di produzione e ricerca nel campo dell'automotive: nel 2007 TNE aveva raccolto circa 50 manifestazioni di interesse, con lo scoppio della crisi nessuna impresa ha però confermato tale interesse nel successivo bando scaduto a gennaio 2009¹³.

Sembra invece più difficile ipotizzare che l'asse "del loisir" lungo il Po (che include anche le confluenze di Dora e Stura), sostanzialmente fermo in una fase di pieno sviluppo urbanistico della città come quella dei primi anni Duemila, riesca ad attivarsi in un momento di profonda crisi. Manca un effettivo progetto di insieme (gli *Indirizzi* si limitano ad affermare che "devono essere innestate o semplicemente rafforzate attività di carattere culturale e di alta formazione", p. 8), e non sono previsti nuovi insediamenti significativi, solo qualche intervento di recupero e ristrutturazione¹⁴. Tra questi, alcuni sono in fase di conclusione (come il restyling del Museo nazionale dell'automobile o il polo delle facoltà umanistiche all'ex Italgas), altri sono venuti meno (il restauro del Parco del Valentino, a causa della contrazione dei fondi per il Centocinquantesimo dell'Unità d'Italia), per altri ancora i tempi restano incerti (la riqualificazione del Palazzo del lavoro con probabile destinazione commerciale e a Nord quella della Manifattura Tabacchi, molto legata alle vicende dell'area della variante 200).

¹³ Alla base del fallimento dell'operazione vi è anche il fatto che, al momento del bando vero e proprio, gli edifici messi a disposizione delle imprese sono risultati troppo cari, oltre che poco plasmabili rispetto alle esigenze delle odierne attività di produzione. Per questo, TNE a marzo 2010 ha lanciato un nuovo bando, con una riduzione dei prezzi del 25%; inoltre, sta ora puntando ad attrarre imprese anche in un'altra parte dell'area, attualmente priva di fabbricati: a dicembre 2009 il Comune ha approvato il permesso di costruirvi nove ulteriori edifici per insediarvi attività di tipo produttivo.

Il protocollo d'intesa tra enti locali e Fiat su Mirafiori avrebbe dovuto rappresentare un modello di riqualificazione di ex aree industriali volto a conservare in città attività produttive, integrandole con attività di ricerca, centri universitari, funzioni terziarie. Un modello che ha funzionato nel caso della Cittadella politecnica, ma che con l'arrivo della crisi stenta a decollare non solo a Mirafiori, ma anche nelle aree Alenia e Michelin a Torino, e in quella Pirelli a Settimo.

¹⁴ L'obiettivo è soprattutto la riqualificazione dell'affaccio della città sul fiume: secondo gli *Indirizzi* (pp. 7-8), oggi "l'urbanizzazione spontanea è tutta di bordo, rivolta verso la città, volgendo al fiume le spalle, i retri su cui accumulare le residua-lità"; occorre invece puntare a una "riconfigurazione prevalentemente residenziale dei margini rivolti verso fiume, alimentati dalla viabilità esistente ma essenzialmente affacciati verso il parco".