

## 3. FLUSSI E FORME NELLA CITTÀ

### 3.1. STAZIONI URBANE E NUOVE CENTRALITÀ

Scendendo alla scala propriamente comunale, uno degli ambiti in cui emerge con più forza la complessità del rapporto tra infrastrutture di trasporto e trasformazioni urbane è ovviamente rappresentato dall'asse del Passante ferroviario, che non a caso ha assunto l'immagine di nuova Spina centrale della città.

Dal punto di vista della mobilità, il completamento del Passante permetterà di creare un nuovo asse di attraversamento viabile da Nord a Sud tangente al centro storico, con la possibilità di riconnettere le due parti in cui il trincerone ferroviario divideva la città. Al tempo stesso, grazie al Passante l'alta velocità ferroviaria da Lione verso Milano potrà giungere nell'area urbana fermandosi a Porta Susa e potrà essere attivato – quando saranno disponibili i fondi necessari per il suo esercizio, come si è detto nel paragrafo 2.4 – il Servizio ferroviario metropolitano, che a regime dovrebbe garantire in città un servizio di trasporto quasi paragonabile a quello del metrò.

Dal punto di vista delle trasformazioni urbane, invece, le quattro stazioni lungo il Passante (le due esistenti di Porta Susa e Dora e le due nuove di Zappata e Rebaudengo) vengono a localizzarsi proprio in corrispondenza delle quattro principali aree di trasformazione individuate dal PRG del 1995, in gran parte costituite da industrie dismesse (non a caso situate lungo la ferrovia): le Spine, che – in virtù della loro alta accessibilità viaria e ferroviaria e delle ampie superfici trasformabili – secondo il disegno del Piano sono destinate a diventare le nuove "centralità" della città.

A oltre quindici anni dalla sua approvazione, questo disegno è ancora lontano dall'essere completato, e una sua valutazione può essere solo parziale. La decisione di interrare il Passante sotto la Dora ha allungato i tempi per il suo completamento e la copertura viaria è ferma a corso Vittorio, in attesa del termine dei lavori a Porta Susa<sup>1</sup>. Pur con questa realizzazione parziale, l'idea della Spi-

---

<sup>1</sup> In base agli accordi tra Ferrovie e Comune, il Passante dovrà essere concluso entro il 2012. Mentre la realizzazione del tunnel spetta alle Ferrovie, la copertura superficiale tocca alla città: per completarla tra corso Vittorio e piazza Statuto, il Comune intende utilizzare gli oneri di urbanizzazione derivanti dalla costruzione del grattacielo adiacente a Porta Susa; per il tratto tra Piazza Statuto e corso Grosseto

na centrale si è affermata nell'immaginario collettivo cittadino, legata però soprattutto all'asse viario; la consapevolezza che lungo la Spina sarà attivato anche un servizio ferroviario ad alta frequenza è invece per ora assolutamente limitata agli addetti ai lavori, e pochi cittadini sanno che potranno usufruire di questo nuovo servizio di trasporto collettivo.



*Il viale della Spina Centrale*

Nelle previsioni del PRG del 1995, la Spina centrale era caratterizzata da un disegno unitario non solo come asse viario<sup>2</sup> ma anche nelle quattro aree di trasformazione, con un forte ruolo del verde e con una impostazione comune nella distribuzione planivolumetrica dell'edificato. Nel passaggio dal piano alla fase di realizzazione, questo

disegno è andato in parte perso, non tanto lungo l'asse quanto nelle quattro aree adiacenti ad esso, che per molti versi sono state progettate e costruite indipendentemente l'una dall'altra. La coerenza dell'impostazione è venuta meno in alcuni casi anche all'interno di ciascuna delle quattro aree, con successive e molteplici variazioni e modifiche parziali del progetto (per ottenere finanziamenti legati a singoli bandi o per venire incontro alle esigen-

---

il Comune sta invece valutando se affidare la copertura alle Ferrovie in cambio del riconoscimento di un valore aggiunto alle aree dismesse che queste ultime cederanno alla città in zona Lingotto e San Paolo. Quanto alla stazione di Porta Susa, le ultime stime prevedono la conclusione dei lavori a inizio 2013.

<sup>2</sup> Il progetto della Spina centrale prevedeva la collocazione lungo il viale di undici opere di artisti contemporanei. Ad oggi, sul tratto completato ne sono state poste tre (l'Opera per Torino di Per Kirkeby in largo Orbassano, la Fontana-Igloo di Mario Merz e l'Albero Giardino di Giuseppe Penone su corso Mediterraneo), mentre non è ancora stato confermato l'allestimento delle successive (sette sul Parco cosiddetto a clessidra di Spina 1 tra via Tirreno e corso De Nicola, e due in Spina 2). Rispetto a tale scelta, sarà importante prendere in considerazione anche i costi di manutenzione, per evitare il ripetersi della vicenda della Triade di Arnaldo Pomodoro sulla rotonda Maroncelli, opera restituita all'artista proprio per l'impossibilità del Comune di sostenere attualmente tali costi.

ze dei numerosi proprietari ed operatori coinvolti nella trasformazione) senza che si sia riusciti a mettere dinamicamente in coerenza fisica e spaziale le novità via via introdotte: questo approccio flessibile, se da un lato ha avuto il merito di permettere di superare le non poche difficoltà di avvio delle operazioni, dall'altro ha influito in modo non positivo sulle potenzialità di queste aree di diventare nuova centralità urbane (Spaziante e Murano, a cura di, 2008).

In una città del rango di Torino, un'area assume un ruolo di "centralità" quando risponde ad una pluralità di requisiti:

- gode di elevati livelli di accessibilità, grazie alla rete viaria e/o in quanto incentrata su un nodo rilevante della rete del trasporto collettivo;
- ospita una o più attività di rango urbano o metropolitano (come sedi universitarie, ospedali, centri congressi, poli espositivi ecc.), che ne definiscono una precisa specializzazione funzionale (in genere diversa da quella delle altre centralità urbane), ed un mix di altre funzioni in parte complementari rispetto alle prime, in parte a servizio dei residenti dell'area stessa (scuole, ambulatori, biblioteche ecc.);
- presenta un'elevata densità sia in termini di volumetrie fisiche, sia in termini di residenti e/o utenti, con molti di questi ultimi attratti dal resto della città proprio grazie alla presenza di funzioni di rango sovralocale e alle ottime condizioni di accessibilità;
- si caratterizza per una chiara riconoscibilità, sia in termini funzionali (per la citata presenza di un mix coerente tra attività specializzate e non), sia in termini fisici grazie all'unitarietà della struttura planivolumetrica dell'edificato, alla qualità delle architetture (soprattutto in caso di edifici molto rappresentativi, per dimensione o in quanto sede delle funzioni di rango più importante) e dello spazio pubblico, alla dotazione di verde, alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili (e alla loro interconnessione con i nodi del trasporto collettivo).

Alla luce di questi requisiti, le Spine torinesi avevano ottime possibilità di configurarsi come centralità: posizionate presso stazioni ferroviarie, con ampie superfici da trasformare prevalentemente in senso terziario secondo alti indici edificatori<sup>3</sup> e vaste aree

---

<sup>3</sup> Uno dei meriti del PRG del 1995 è stato quello di concentrare la nuova edificazione in zone già urbanizzate da trasformare, evitando nuove aree di espansione e dunque minimizzando il consumo di suolo. Questo approccio si è accompagnato all'adozione di alti indici di edificazione, che a loro volta implicavano

da destinare a verde (almeno nelle previsioni del PRG), costituivano gli ambiti in cui sarebbe dovuta maggiormente emergere – anche in termini di immagine architettonica – la trasformazione e riqualificazione della città in senso post-industriale. Rispetto a queste potenzialità, le Spine appaiono però avere finora acquisito – quale più quale meno – solo in misura limitata un effettivo carattere di centralità: quanto dipende dal loro stato attuale di ancora parziale realizzazione, e quanto invece da difetti di impostazione o attuazione della loro trasformazione?

Spina 2 è l'area che ha più potenzialità per costituirsi come nuova forte centralità urbana. Può infatti godere di un'eccezionale accessibilità: si sviluppa attorno alla nuova stazione di Porta Susa, in cui a regime dovrebbero interconnettersi le linee ad alta velocità, il Sistema ferroviario metropolitano, la linea 1 del metrò. Come si è detto nel capitolo 2, stazioni di questo tipo dovrebbero concentrare attorno a sé funzioni altamente specializzate, la cui utenza può trarre profitto da un servizio ferroviario ad alta velocità; nel caso di Spina 2, le funzioni che maggiormente possono beneficiarne si limitano per ora a quelle localizzate nella Cittadella politecnica, nel Palazzo della Provincia e nel Palagiustizia. Altre se ne ag-

---

quote consistenti di servizi da creare (proporzionali alle volumetrie edificate), ma con la difficoltà di trovare le aree per ospitarli; successivamente gli indici sono stati ridotti, con l'effetto negativo però di ridurre i servizi da realizzare a livelli sufficienti – come si vedrà soprattutto nelle Spine – al fabbisogno dei nuovi residenti ma non a coprire i deficit esistenti nelle circostanti aree già edificate. L'unico modo di quadrare il cerchio, in situazioni di questo tipo, è costruire in altezza, così da concentrare elevate volumetrie senza occupare troppa superficie; questo approccio densificatorio è sostenibile in aree caratterizzate da un'ottima offerta di trasporto collettivo, così da evitare flussi di traffico veicolare troppo congestionanti (e al tempo stesso garantire al trasporto pubblico un elevato bacino di utenza a breve raggio). Gli edifici alti previsti attualmente a Torino (i due grattacieli in Spina 2, quello della Regione al Lingotto, le due torri della Porta Europa in Spina 1) risponderanno a questa logica, grazie alla loro prossimità a stazioni ferroviarie o di metrò (e purché non vi vengano realizzate contestualmente ampie aree a parcheggio); in particolare, proprio lo sviluppo in verticale del grattacielo di Intesa Sanpaolo ha permesso di "salvare" il giardino adiacente al Palagiustizia, praticamente l'unica area verde presente attualmente in Spina 2.

Ai cittadini torinesi, però, questo nuovo modello di crescita in altezza della città non sembra piacere. Un sondaggio compiuto a fine 2010 (si veda anche il paragrafo 8.2) su un campione rappresentativo ha fatto emergere come il 63% non condivide questa idea di sviluppo della città. Più bilanciato il giudizio specifico sui due grattacieli di Intesa Sanpaolo e della Regione: il 48,2% degli intervistati ha risposto di essere contrario a tali progetti (principalmente perché feriscono il paesaggio), il 46% favorevole, il 5,8% è incerto o non sa. Il 68% ha dichiarato di ritenere un "buon compromesso" l'ipotesi di dimezzare l'altezza del grattacielo di Intesa Sanpaolo, allargandone la base.

giungeranno quando verrà completato il grattacielo di Intesa Sanpaolo e concretizzato il progetto della Fondazione CRT per un polo culturale, scientifico e congressuale nelle ex officine OGR (si veda il paragrafo 1.8), mentre resta per ora incerto il destino del grattacielo – con funzioni terziarie, direzionali e ricettive – che le Ferrovie dovrebbero realizzare in adiacenza alla stazione. Non sono ad oggi stati realizzati altri servizi di rango cittadino o locale, che avrebbero dovuto completare la conversione di quest'area (nata nell'Ottocento come "cittadella dei servizi") in "cittadella della conoscenza": la nuova Biblioteca civica progettata da Mario Bellini<sup>4</sup> e l'antistante area verde, la riconversione delle carceri Le Nuove che dovrebbero ospitare attività di tipo culturale (oltre ad uffici legati al Palagiustizia), l'area universitaria dello sport presso il Politecnico. La realizzazione di servizi di questo tipo, di aree verdi, di spazi pubblici e luoghi d'incontro (non è ancora stata completata, e sarà comunque di dimensioni più ridotte, la "piazza pedonale" in corrispondenza della Cittadella politecnica) sarà fondamentale perché Spina 2 non diventi un concentrato di poli monofunzionali destinato a vivere solo di giorno e a restare deserto di notte: in tal senso, potrebbero risultare cruciali gli spazi pubblici previsti alla base e alla sommità del grattacielo di Intesa Sanpaolo.



*Il piazzale in fase di completamento sulla Spina 2 nell'area della Cittadella politecnica*

Spina 1 costituisce la "porta Sud" della Spina, e questo ruolo dovrebbe essere fisicamente rappresentato da un edificio alto, ben visibile nella prospettiva del viale: inizialmente era previsto il grattacielo per gli uffici della Regione, progetto sostituito – dopo il suo trasferimento nell'area del Lingotto – con il complesso edilizio Por-

<sup>4</sup> Il nuovo polo della Fondazione CRT dovrebbe estendersi dalle OGR anche sull'adiacente area ex Westinghouse, dove doveva sorgere la biblioteca; per quest'ultima si sta ipotizzando una realizzazione – ridimensionata – su Lungo Dora Firenze, di fronte al polo dell'Università progettato da Norman Foster.

ta Europa, costituito da due edifici a torre (uno alto 100 metri per uffici e uno di 65 metri per residenze, uniti alla base da una piastra commerciale con spazi verdi su due lati).



*La piazza dietro al supermercato, tra i nuovi edifici di Spina 1*



*Il parco a clessidra in Spina 1 in attesa di sistemazione definitiva*

Anche in questo caso, le attività qui collocate saranno essenziali per conferire a Spina 1 una maggiore centralità: per ora invece l'area ha carattere esclusivamente residenziale, tranne per un supermercato che però ha un bacino puramente locale. Sarà importante completare la realizzazione dei nuovi spazi pubblici, per ora limitati alla piazza del supermercato: il parco a clessidra è adesso sostanzialmente una indistinta spianata a prato ed è poco connesso con la nuova area residenziale, mentre resta totalmente da realizzare quello nel triangolo compreso tra corso Racconigi, la ferrovia lungo via Tirreno, piazza Marmolada. L'accessibilità all'area sarà garantita dalla nuova stazione Zappata; non si può prevedere quando arriverà la linea 2 del metrò.

Spina 3 è la più avanti come stato di attuazione, ma non ha ancora raggiunto un completo carattere di centralità. In primo luogo come accessibilità: la stazione Dora, a causa dei lavori di interramento del Passante sotto il fiume omonimo, serve attualmente solo come attestamento della linea Torino-Ceres e non è collegata né a Porta Susa (per rag-



*L'area di Spina 3 intorno al nuovo ponte viabilistico sulla Dora*

giungere la quale occorre utilizzare un bus navetta) né a Stura; devono ancora essere avviati i lavori per connetterla con la sua omonima stazione interrata (in via di completamento) del Passante. In ogni caso, ha una posizione periferica rispetto all'area: la metà Ovest della Spina 3 si trova a oltre 10 minuti a piedi da essa. Il trasporto collettivo su superficie è limitato, e per ora l'accessibilità è quasi esclusivamente automobilistica (non facile, tra l'altro, a causa dei cantieri su corso Mortara), e non è stata realizzata alcuna rete ciclabile. Per quanto riguarda la riconoscibilità, data la sua ampia dimensione e la molteplicità di proprietari, Spina 3 è stata realizzata per ambiti separati, con stili architettonici diversi (di dubbia qua-



*Il nuovo parco sulla Dora in corso di completamento*

lità secondo molti addetti ai lavori; Spaziante e Murano, a cura di, 2008). L'integrazione complessiva è per ora parziale, anche in termini funzionali: un aspetto positivo è che le attività ospitate sono molteplici e, per certi versi, complementari tra loro, ma sono dislocate in ambiti separati e prevalentemente monofunzionali, con poche interrelazioni reciproche (anche laddove potrebbero essere fertili, come tra il parco scientifico-tecnologico Environment Park, il complesso terziario Snos, il museo A come Ambiente). Inoltre, poche attività sono in grado di attirare flussi significativi dal resto della città: il centro commerciale con annesso cinema multisala, il museo (che attrae prevalentemente scolaresche) e in misura minore la nuova sede della Curia. Soprattutto, è stata limitata la realizzazione di nuovi servizi di base a fronte dell'insediamento di oltre 10.000 nuovi cittadini. Alla luce di questa situazione, il tanto atteso Parco sulla Dora sarà importante per accrescere il carattere di centralità di Spina 3: sicuramente costituirà un importante servizio per i residenti e, data la sua inedita conformazione "postindustriale" (con il mantenimento tra il verde di elementi strutturali degli edifici produttivi dismessi), potrà costituire un'attrattiva anche a livello sovralocale. Al tempo stesso, per superare l'attuale frammentazione dell'ambito dovranno essere inseriti nuovi percorsi pedonali e ciclabili (oggi assenti, se non all'interno di qualche ambito) in grado di collegare maggiormente tra loro le varie parti di Spina 3, ma anche di mettere in comunicazione il nuovo Parco con le aree verdi lungo i tratti della Dora a monte ed a valle. Resta il problema dell'accessibilità, non essendo al momento previsto alcun potenziamento del trasporto pubblico nell'area.



*Il fronte di Spina 4 su via Cigna*

mento del trasporto pubblico nell'area.

Quanto a Spina 4, finora si è realizzata anche in questo caso la sola porzione residenziale, mentre è in forte ritardo l'allestimento della circostante area verde. La parte più consistente della trasformazione avverrà però intorno alla nuova stazione Rebaudengo, nell'ambito della

variante 200: essa verrà approfondita nel successivo paragrafo 3.2.

L'analisi condotta fa emergere chiaramente come lo stato di attuazione delle Spine sia per ora troppo parziale, perché si possa dare un giudizio sulla loro effettiva "centralità" urbana; al tempo stesso rende evidenti alcuni fattori chiave, cui è necessario dedicare particolare



*Le aree in attesa di sistemazione a verde intorno ai nuovi edifici realizzati su Spina 4*

attenzione in questa fase di completamento della trasformazione. Dovrà essere potenziata la dotazione di nuovi servizi, soprattutto di tipo non commerciale, per evitare che i nuovi residenti vadano a gravitare e gravare su quelli esistenti nelle aree circostanti. Sarà cruciale completare la sistemazione delle aree verdi (tra gli ambiti in maggiore ritardo di realizzazione), non solo per rimediare alla loro storica mancanza in questi quartieri ex industriali, ma anche per favorire la riconnessione tra le parti della città che proprio i grandi impianti produttivi hanno per decenni separato. A questo proposito, con l'allestimento della copertura viaria del Passante fino a Stura risulterà determinante garantire nuovi assi di attraversamento in senso trasversale alla Spina.

Un'altra area con il potenziale per diventare una nuova centralità urbana è quella attorno alla stazione Stura, che dovrebbe costituire con Rebaudengo una delle "porte settentrionali" della città, dove chi arriva in città da Nordest potrà lasciare l'auto e prendere i treni del SFM verso Porta Susa: quest'area non ha potuto finora assolvere a tale ruolo di interscambio – contrariamente a quanto era nei piani dell'amministrazione –, perché la linea tramviaria 4 che proprio qui ha il capolinea non è mai diventata una "metropolitana leggera". In zona Stura sono previsti l'ampliamento dell'ipermercato Auchan e soprattutto la riorganizzazione attraverso due Programmi integrati delle aree industriali lungo corso Romania, che dovrebbero ospitare nuove residenze, attività produttive

ve, il polo logistico e direzionale della Michelin, una struttura ricettiva.

All'estremità opposta, la stazione Lingotto sarà interessata dal SFM in misura minore; il suo ruolo dovrebbe restare soprattutto rivolto alle connessioni extraurbane, piuttosto che agli spostamenti intraurbani: gran parte dei poli importanti dall'altra parte dei binari sono infatti serviti dalla linea 1 del metrò grazie al prolungamento attivato da marzo 2011 (si veda il paragrafo successivo). Resta davvero un'opportunità mancata, però, l'assenza di un collegamento pedonale diretto tra la fermata del metrò e la stazione: da un lato, il rischio è che chi deve prendere il treno a Lingotto continui a recarvisi in auto (anche grazie al parcheggio gratuito), nonostante la prossimità ad un servizio di trasporto collettivo di qualità; dall'altro lato, continua a perpetuarsi la cesura tra due parti di un'area (ad Ovest il Villaggio olimpico e la stazione, ad Est il complesso del Lingotto, il polo fieristico, l'Oval, il futuro Palazzo della Regione) che potrebbe costituire un'unica rilevante centralità.

### **3.2. METRÒ E VARIANTE 200**

Come per il servizio ferroviario lungo il Passante, anche per il metrò – nel caso sia della linea 1 e dei suoi previsti prolungamenti, sia della linea 2 in progetto – il rapporto con gli ambiti urbani in superficie attorno alle stazioni presenta opportunità e rischi.

Il percorso della linea 1 è stato definito negli anni Ottanta, quando i processi di diffusione urbana e di decentramento di uffici e grandi funzioni urbane dal centro del capoluogo verso i comuni limitrofi rendevano prioritario servire gli spostamenti di media distanza tra Torino e la prima cintura: da qui la scelta di far passare il metrò sotto i due grandi assi di corso Francia verso Collegno, Grugliasco e Rivoli (dove la crescita urbana era più consistente) e di via Nizza verso Sud (Bello, 2010). La progressiva attuazione del PRG torinese ha modificato questa prospettiva di decentramento, a favore della creazione delle nuove centralità lungo la Spina all'interno del capoluogo; i prolungamenti della linea 1 al di fuori dei confini comunali sono in gran parte ancora da realizzare, e di fatto il metrò ha per ora assunto una funzione di trasporto prevalentemente intraurbano.

Il prolungamento da Porta Nuova a Lingotto permette di servire un'area che potrebbe costituire una nuova vera centralità di rango sovralocale. Finora lo è stata in misura limitata, nonostante il re-

cupero in senso terziario decenni or sono dell'edificio del Lingotto e la creazione dell'Oval, anche a causa della scarsa accessibilità tramite trasporto pubblico; potrà diventarlo, invece, se e quando si concretizzeranno i progetti della Città della salute in prossimità dell'attuale ospedale delle Molinette e della nuova sede della Regione Piemonte nell'area ex Avio. Come si è già detto, in quest'ottica risulta cruciale realizzare il più rapidamente possibile una connessione della fermata Lingotto con la stazione ferroviaria, nell'attesa di avviare il prolungamento con ulteriori due stazioni fino a piazza Bengasi (dove è previsto un nuovo parcheggio di interscambio). Per tale prolungamento è in fase di avvio il bando per affidarne l'appalto integrato (progettazione e lavori) da 194 milioni<sup>5</sup>; il Comune intende reperire parte dei circa 40 milioni che dovrà stanziare dalla vendita dei diritti edificatori per cinque nuovi edifici (quattro residenziali e uno commerciale) su piazza Bengasi, secondo un meccanismo analogo a quello che a breve verrà descritto per la linea 2. Se i lavori partiranno entro quest'anno, la linea dovrebbe essere in esercizio per metà 2015. Quanto al prolungamento verso Rivoli (quattro fermate), il progetto preliminare è depositato al Ministero in attesa di finanziamento: occorrono 304 milioni, a carico per il 60% dello Stato, per il resto di Regione, Provincia e Comuni di Collegno, Rivoli e Torino.

Il percorso della nuova linea 2 è stato progettato in modo da servire i quadranti Sudovest e Nordest della città. Con una lunghezza complessiva di 15 km, la linea dovrebbe partire dalla nuova stazione Rebaudengo su Spina 4, seguire il percorso del trincerone ferroviario dismesso lungo le vie Sempione e Gottardo fino allo scalo Vanchiglia, proseguire verso piazza Castello, interscambiare con la linea 1 a Re Umberto, servire il Politecnico e la stazione Zappata, quindi correre sotto corso Orbassano fino a Mirafiori.

Attualmente la Città sta cercando di far partire la realizzazione di una prima tratta della linea, compresa tra la stazione Rebaudengo e lo Scalo Vanchiglia. Si tratta di una delle trasformazioni più importanti che la città sta avviando, tanto da essere indicata negli *Indirizzi di politica urbanistica* del 2008 come "quarto asse strategico di riforma urbana", in aggiunta ai tre individuati dal PRG del 1995; per tale trasformazione (ridenominata ufficialmente dal 2010 "Barriera C'entro") è stata predisposta la variante 200 al PRG, il cui progetto preliminare è stato approvato nel febbraio

---

<sup>5</sup> È previsto un finanziamento di 111,13 milioni da parte dello Stato, 41 dal Comune, 7,42 da Infra.To, 35 dalla Regione (fonte: OTI Piemonte).

2011: riguarda un'area di circa 130 ettari, con una nuova superficie di pavimento da realizzare di 871.000 mq e oltre 27.000 nuovi abitanti insediabili. È anche la trasformazione in cui il rapporto con le infrastrutture di trasporto dovrebbe concretizzarsi in forma più stretta: lungo la prima tratta della linea 2 si trovano infatti ampie aree dismesse – in parte già di proprietà del Comune, in parte prossime a diventarlo –, la cui trasformazione dovrebbe permettere di contribuire al finanziamento dell'infrastruttura del metrò. Il Comune bandirebbe, direttamente o tramite la costituzione di una Società di trasformazione urbana (STU), una gara per affidare a promotori privati la realizzazione – ed eventualmente anche la gestione, con un contributo pubblico – della linea; tale realizzazione sarebbe co-finanziata dal Comune per il 20% (per il resto dalla Regione per il 20% e dallo Stato per il 60%), attraverso la valorizzazione dei diritti edificatori derivanti dalle suddette aree di sua proprietà (circa 455.000 metri quadri di superficie lorda di pavimento, di cui oltre il 50% residenziale). Resta da verificare quanto effettivamente la città sia in grado di assorbire una così alta quantità di nuove edificazioni<sup>6</sup>; e rimane, centrale, il problema dello stanziamento da parte dello Stato della propria quota di fondi per la realizzazione della linea.

Gli ambiti di trasformazione lungo la linea sono principalmente tre: essi sono stati oggetto di un concorso internazionale di idee, bandito a gennaio e concluso a maggio 2010, cui hanno partecipato ottanta gruppi di progettazione. Il primo ambito è costituito da un ampliamento di Spina 4 intorno alla nuova stazione ferroviaria Rebaudengo, in cui la linea 2 del metrò dovrebbe interconnettersi con il SFM, in particolare con la linea che collegherà Torino a Caselle attraverso il nuovo tunnel sotto corso Grosseto. Un parcheggio di interscambio dovrebbe permettere a chi arriverà dalle autostrade Torino-Milano e Torino-Aosta di lasciare l'auto e proseguire verso il centro della città con il trasporto collettivo. Questo ruolo di Porta Nord di accesso alla città dovrebbe trovare una rappresentazione fisica e funzionale nella nuova edificazione: le prime ipotesi

---

<sup>6</sup> Si tenga conto che il PRG era dimensionato all'origine per soddisfare complessivamente le esigenze abitative di una popolazione di 1.151.400 abitanti, e tale dimensionamento – a seguito delle molte varianti – si è attualmente ridotto a 1.136.836 abitanti: al 31 dicembre 2010 la popolazione in città era di 908.501 abitanti, oltre 200.000 abitanti in meno. La quantità di alloggi vuoti in città è stimata in circa 55.000 unità; scorporando gli affitti in nero, gli uffici ecc., secondo l'Agenzia Territoriale Casa l'esubero attuale rispetto alle famiglie residenti può essere stimato in circa 30.000 abitazioni. Dall'anno di approvazione del PRG al 2008, sono state completate oltre 25.000 nuove abitazioni.

planivolumetriche prevedono una nuova piazza a segnare l'ingresso alla Spina, circondata da alti edifici per ospitare residenze, uffici, attività ricettive, servizi privati, attività produttive avanzate e di ricerca; il parco del Sempione verrà parzialmente ridisegnato. Il trincerone ferroviario dovrebbe essere coperto da un parco lineare su più livelli, che raccorderà Spina 4 con lo scalo Vanchiglia: il progetto vincitore del concorso di idee ne propone la trasformazione in una sorta di scalo fluviale, con il nuovo edificato collegato al Po tramite un sistema di vasche d'acqua navigabili<sup>7</sup>.

L'esperienza maturata con le Spine suggerisce alcuni indirizzi da seguire, per garantire che i nuovi ambiti progettati lungo la linea 2 acquisiscano un vero carattere di centralità. In primo luogo, promuovere un adeguato mix funzionale, che non si riduca al classico riuso di aree industriali dismesse in senso residenziale e commerciale<sup>8</sup>, ma preveda anche significativi spazi per quelle funzioni produttive che dovrebbero caratterizzare una città orientata verso l'economia della conoscenza. Uno dei principali limiti del PRG del 1995 è stato quello di aver destinato troppi pochi spazi per le attività produttive all'interno dell'area urbana: Gregotti e Cagnardi volevano spingere al massimo la transizione terziaria e postindustriale della città, e ritenevano che nei comuni limitrofi vi fosse abbondanza di localizzazioni adatte per l'industria. Si è dovuta apportare nel 2001 una variante strutturale al PRG per ampliare gli spazi in città per questo tipo di attività: molte di esse – soprattutto quelle più legate alla ricerca, alle ICT, alle tecnologie avanzate – hanno conosciuto in questi anni un'evoluzione che da un lato le rende meno impattanti da un punto di vista ambientale e più compatibili con gli usi del suolo tipicamente urbani, dall'altro fa della città la loro localizzazione ideale (per la facilità di contatti personali, per la dotazione di reti di telecomunicazione, per i rapporti con le univer-

---

<sup>7</sup> Nell'ambito della variante 200 è stata verificata la fattibilità di realizzare un'appendice alla linea 2 – in termini tecnici, uno "sfiocco" – verso l'area di Pescarito a Settimo, per collocarvi un parcheggio d'interscambio destinato a chi arriva da Chivasso tramite l'ex statale 11, parcheggio che altrimenti dovrebbe essere localizzato in corrispondenza dello scalo Vanchiglia. Quest'ipotesi avrebbe il vantaggio di ridurre il traffico di accesso nella nuova zona trasformata, su cui graviteranno molte nuove residenze, ma chiederebbe ulteriori finanziamenti. Nel complesso, l'area di Torino dovrebbe avere tre parcheggi di interscambio nel quadrante Nordest: i due nuovi della stazione Rebaudengo e di Pescarito si andrebbero ad aggiungere a quello esistente, già citato, di Stura.

<sup>8</sup> In particolare, la proliferazione dei centri commerciali non più solo nei comuni confinanti con il capoluogo, ma anche all'interno della stessa città di Torino (soprattutto nel suo quadrante Sudest), rischia di mettere a dura prova sia la tenuta del commercio "tradizionale", sia la rete viabilistica.

sità ecc.). Alcune città europee – in particolare quelle olandesi, come Amsterdam e L’Aia – promuovono programmaticamente l’introduzione di residenze e dei connessi servizi (spazi pubblici, aree verdi, negozi, locali, asili ecc.) a fianco di attività produttive esistenti in aree industriali solo parzialmente dismesse: la creazione di un ambiente urbano maggiormente vivibile permette di attirarvi nuove attività più innovative e “creative”, che invece tendono ad evitare le tradizionali zone industriali monofunzionali (Korthals Altes, Tambach, 2008). Questo modello è stato proposto a Torino più volte: in alcuni casi si è concretizzato (la Cittadella politecnica in Spina 2, l’ex Snos in Spina 3), in altri fatica a trovare realizzazione (l’area TNE di Mirafiori e quella Alenia a Torino, l’area Pirelli a Settimo); la variante 200 può costituire una nuova occasione per sperimentare queste forme di integrazione (anche alla luce degli alti livelli di accessibilità che la linea 2 del metrò offrirà), ma occorrerà al tempo stesso valutare quanto l’attuale congiuntura economica possa frenare i progetti di rilocalizzazione da parte di imprese produttive.

In questo mix di funzioni, va trovato il modo di garantire un’offerta di servizi tale da permettere di coprire non solo il fabbisogno indotto dai nuovi residenti ed utenti, ma anche quello tuttora esistente nelle aree circostanti, in gran parte borgate ex operaie prive di grande qualità urbana. In questo senso dovrebbero innescarsi sinergie con il programma cosiddetto Urban 3 avviato nel 2011 proprio a Barriera di Milano, che dovrebbe affiancare interventi materiali diffusi di riqualificazione degli spazi pubblici con interventi immateriali di tipo economico-occupazionale e socio-culturale<sup>9</sup>. Importante anche la questione dei tempi: l’esperienza delle Spine mostra come le residenze (per i ritorni economici che assicurano) siano generalmente realizzate in tempi molto più rapidi rispetto ai servizi; occorrerà trovare i meccanismi giusti per garantire invece che case e servizi (in primo luogo il metrò, ma anche le aree verdi, gli spazi pubblici e quelli per la mobilità pedonale e ciclabile, le strutture socioassistenziali ecc.) vengano terminati il più possibile contestualmente<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Presso l’Ecomuseo della Circoscrizione 6 via San Gaetano da Thiene è stato creato un punto di informazione per il racconto della trasformazione prodotta dalla variante 200 e per l’ascolto e il coinvolgimento dei residenti.

<sup>10</sup> Più in generale, l’aspetto della sistemazione provvisoria delle aree di cantiere (sia nel caso dei ritardi nella realizzazione delle aree verdi e degli edifici per servizi, sia in relazione ai tempi inevitabilmente lunghi per costruire un’infrastruttura come il metrò) dovrebbe essere oggetto di maggiore attenzione: in primo luogo per la

Il livello della qualità urbana ed architettonica è stato probabilmente penalizzato, nel caso delle Spine, dalla frammentazione della proprietà dei lotti: la loro concentrazione in un unico fondo immobiliare chiuso avrebbe invece potuto attirare operatori internazionali di grande livello (spesso maggiormente attenti agli aspetti della qualità e dell'innovazione architettonica, per garantire una redditività sul lungo periodo del fondo stesso), e favorito un disegno unitario della trasformazione dei vari ambiti. Nel caso della variante 200, la creazione di una STU unica, che acquisterebbe tutte le aree, sembra andare in questa direzione; inoltre, l'aver indetto un concorso di idee a livello di masterplan sin dalla fase dell'impostazione complessiva delle aree può contribuire ad una maggiore attenzione per la qualità non solo degli edifici, ma dell'intero tessuto insediativo.

### **3.3. ZTL, PEDONALIZZAZIONI, ZONE 30**

I progetti infrastrutturali analizzati nelle pagine precedenti dovrebbero rappresentare un salto qualitativo importante per il trasporto collettivo: quando saranno a regime, il SFM, i prolungamenti della linea 1 del metrò e la nuova linea 2 costituiranno un miglioramento significativo dell'offerta rispetto ai servizi di tram e autobus, in termini di velocità, regolarità, comfort.

È però consapevolezza ormai acquisita negli studi sulla mobilità che un potenziamento del trasporto collettivo non è in genere sufficiente a riequilibrare la ripartizione nelle scelte dei modi di trasporto, se non è accompagnato da interventi volti a penalizzare contemporaneamente la mobilità motorizzata privata<sup>11</sup>. In contesti sociali caratterizzati da una progressiva perdita di peso degli spostamenti sistematici (quelli casa-lavoro e casa-scuola) a favore degli spostamenti non sistematici (per tempo libero, acquisti, relazioni sociali ecc., molto più variabili per orario, destinazione, frequen-

---

qualità della vita di chi va a vivere nelle nuove residenze completate – chi oggi abita sulle Spine ha visto per anni dalla propria finestra aree di cantiere (e ne ha dovuto sopportare i disagi in termini di rumore, congestione ecc.) anziché le aree verdi promesse nei dépliant di vendita –, ma anche per tutelare sul breve periodo il valore economico degli immobili acquistati. In questo senso, una soluzione provvisoria allo stato di degrado che da anni caratterizza il trincerone ferroviario, nell'attesa – non si sa quanto lunga – che partano i lavori per la realizzazione della linea 2, potrebbe costituire un segnale importante per gli attuali residenti.

<sup>11</sup> Per una rassegna su tali studi, si veda, ad esempio, Wegener e Fürst, 1999.

za), l'automobile garantisce condizioni di flessibilità tali che la maggior parte dei cittadini continua a preferirla anche rispetto ad un trasporto collettivo di qualità, a meno di situazioni di elevata congestione. Si pone, in altre parole, la necessità di accompagnare al miglioramento dell'accessibilità tramite trasporto pubblico (e possibilmente ciclabile) una riduzione di quella tramite trasporto motorizzato privato, proprio per valorizzare al meglio la prima, aumentando i costi temporali e/o finanziari dell'uso dell'auto.

In questa direzione, a metà 2010 Torino ha ampliato la ZTL del centro storico e ha introdotto le telecamere per il controllo dei varchi d'ingresso. La ZTL torinese, così come concepita, presenta due importanti limiti. Primo, la durata: tre sole ore dalle 7.30 alle 10.30; molte altre città metropolitane impediscono l'accesso per tutta la giornata (Genova) o per metà di essa (13 ore a Bologna, 12 a Firenze, 11 e mezza a Roma), oppure prevedono il pagamento di un pedaggio (Milano). Secondo limite, ancora più rilevante, è rappresentato dall'abbondanza dei parcheggi presenti nell'area e dalla possibilità di accedervi liberamente anche durante l'orario di limitazione al traffico: di fatto, la ZTL torinese serve quasi esclusivamente a ridurre la circolazione in superficie, ma non a disincentivare sistematicamente l'uso dell'auto per recarsi in centro (il che rappresenta in genere l'obiettivo principale delle ZTL). Non a caso, i parcheggi ubicati in piena ZTL presentano regolarmente in prima mattinata tassi di riempimento ben maggiori di quelli attestati ai margini (per non parlare, come già si è detto, di quelli di interscambio ai confini comunali). Gli effetti in termini di qualità dell'aria sono discutibili: nonostante il rafforzamento della ZTL, i valori di concentrazione di  $PM_{10}$  registrati dalla centralina di via della Consolata negli ultimi mesi del 2010 si sono ridotti rispetto all'anno precedente poco più che in piazza Rivoli, e meno che in zona Lingotto o in via Rubino<sup>12</sup>.

L'area centrale della città è stata oggetto in questi anni, oltre che della limitazione del traffico, di una strategia di progressiva pedonalizzazione di vie e piazze. Tale strategia ha avuto un indubbio impatto su vivibilità e qualità estetico-paesaggistica dell'area; la scelta di spostare gran parte dei parcheggi dalla superficie in strutture interrato, senza ridurli significativamente, ha però par-

---

<sup>12</sup> Ancor più limitata era stata l'efficacia della ZTL prima dell'attivazione del controllo elettronico dei varchi con telecamere: tra il 2006 ed il 2009 la concentrazione media annuale di  $PM_{10}$  registrata dalla centralina di via della Consolata è scesa del 15%, contro il -20% registrato in via Reiss Romoli, il -30% in piazza Rivoli, il -40% in zona Lingotto (fonte: Comune di Torino).

zialmente vanificato gli effetti positivi che tale strategia avrebbe potuto avere sul riequilibrio dei modi di trasporto. Altre città europee hanno invece scelto di contrarre appositamente l'offerta di sosta in centro: Copenaghen, ad esempio, diminuisce ogni anno del 3% i posti auto nel cuore della città, ampliandovi contemporaneamente le aree pedonalizzate<sup>13</sup>.

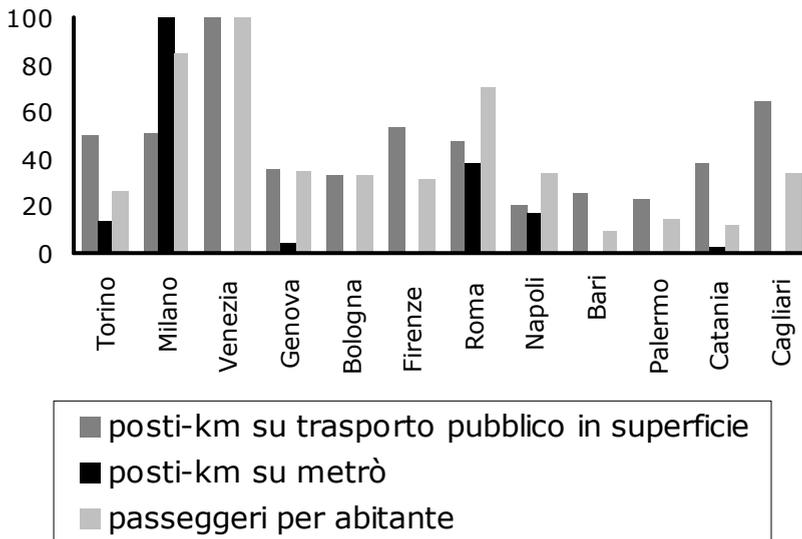
**Tabella 3.1. Concentrazioni medie di PM<sub>10</sub> registrate dalle stazioni di rilevamento del Comune di Torino**  
(microgrammi al metro cubo; fonte: Arpa)

	Consolata		Reiss Romoli		Rivoli		Rubino		Lingotto	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
settembre	37	29	41	36	37	30	31	27	28	22
ottobre	57	55	64	62	58	56	47	49	38	42
novembre	74	49	80	57	80	52	70	44	58	32
dicembre	75	66	85	85	75	69	72	67	65	53
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
gennaio	82	77	97	90	88	82	83	76	65	60
febbraio	88	64	100	68	99	69	60	64	66	56
marzo	43	47	51	59	46	50	46	43	31	39
media	59	62	70	70	63	64	54	58	44	49
var. %		-4,4		+0,2		-2,4		-6,7		-9,6

Di fatto, Torino, pur con una discreta offerta di trasporto collettivo – è quinta tra le metropoli italiane per posti-km di tram e autobus, quarta per posti-km sul metrò –, registra livelli di utilizzo bassi: è solo la decima città metropolitana per passeggeri per abitante, in parte proprio per gli scarsi disincentivi all'uso dell'auto.

<sup>13</sup> Vista la scarsa efficacia dell'attuale ZTL, potrebbe essere opportuno valutare, attraverso una seria analisi comparativa, se la sua sostituzione con un'area centrale più ristretta ma interamente pedonalizzata possa garantire maggiori benefici, in termini urbanistici, trasportistici, di ricadute sul commercio ecc. L'offerta di sosta resta comunque, anche in questa ipotesi alternativa, la variabile chiave su cui agire se si vogliono davvero ridurre i flussi automobilistici verso il centro.

**Figura 3.1. Offerta e utilizzo di trasporto pubblico nelle città metropolitane**  
(posti-km procapite su autobus, tram e filobus; posti-km su metrò; passeggeri annui trasportati per abitante<sup>14</sup>; fatto 100 il valore della città più performante; fonte: Istat)



Una misura come la ZTL tende in genere ad essere adottata nelle aree urbane centrali, dove più consistenti sono i flussi centripeti che arrivano dal resto della città, visto l'alto numero di posti di lavoro e di attrattori di traffico che vi si concentrano. Nelle parti semicentrali e periferiche della città, più residenziali, sono invece più adeguate altre forme di "penalizzazione" dell'uso dell'auto, quali le zone 30 (Socco, Montaldo, 2005). Nelle città europee dove viene applicata in modo sistematico (in particolare nei Paesi Bassi, in Gran Bretagna, in Francia, nei paesi scandinavi), la strategia delle zone 30 punta a migliorare la qualità e la vivibilità dello spazio stradale in tutte le aree residenziali: imponendo alle auto di transitarvi a non più di 30 km/h, si punta da un lato a migliorarvi la sicurezza per i residenti<sup>15</sup>, dall'altro a disincentivarvi i flussi di attra-

<sup>14</sup> Nel caso di Venezia sono inclusi i passeggeri dei vaporetti.

<sup>15</sup> La Città di Chambéry è una di quelle che ha applicato con più continuità spaziale e temporale la strategia delle zone 30 sul proprio territorio cittadino: in vent'anni tra il 1980 ed il 2000 vi ha ridotto i morti per incidenti stradali di quasi il 90%, contro una media europea del 35%.

versamento – concentrandoli sui grandi corsi tangenziali a tali aree (dove si può continuare a viaggiare a 50 o 70 km/h) – e riducendovi così anche smog e rumore. Ma le zone 30 offrono anche l'occasione per la riqualificazione dello spazio pubblico. Per impedire effettivamente velocità superiori ai 30 km/h non sono sufficienti dossi, chicane o altre misure puramente ingegneristiche (spesso di scarsa qualità estetica), occorre invece prima di tutto ridurre al minimo la carreggiata stradale, ampliando i marciapiedi e garantendone la continuità, rialzando le intersezioni ecc.: misure che offrono gli spazi e le opportunità per inserire su gran parte delle vie filari alberati o altre forme di verde, prevedere panchine e punti di ritrovo, installare déhors, pedonalizzare tratti di vie, eliminare barriere architettoniche. In altre parole, siamo nuovamente di fronte ad un ambito – ad una scala più locale, microurbana – in cui l'interazione tra il disegno dell'infrastruttura di trasporti e quello dello spazio urbano è cruciale: la creazione di una zona 30 è tanto più efficace nella riduzione del traffico quanto più la strada viene resa vivibile, di elevata qualità estetica ed ambientale, e riappropriata dai residenti; e viceversa.

Finora a Torino è stata creata una sola zona 30 che rispecchi i suddetti principi, a Mirafiori Nord tra via Guido Reni e i corsi Sebastopoli, Siracusa e Orbassano: a un anno dalla sua realizzazione il traffico vi si è ridotto del 15%, le velocità di punta di 11 km, il passaggio di mezzi pesanti del 29%, i giorni di prognosi per incidenti del 68%<sup>16</sup>. La comunicazione di questi risultati ha indotto diverse altre circoscrizioni a chiedere zone 30 anche nel proprio territorio<sup>17</sup>: potrebbe essere una soluzione particolarmente adatta a molte barriere operaie (come Borgata Campidoglio, Regio Parco, San Paolo ecc.), che – come sottolineano anche gli *Indirizzi di politica urbanistica* – soffrono prima di tutto di un rapporto tra costruito e spazio pubblico che non regge l'attuale domanda di mobilità.

Occorre però tenere conto che una diffusione su larga scala delle zone 30 comporterebbe un consistente spostamento dei flussi di auto dalle strade dei quartieri residenziali verso i grandi corsi principali (dove il limite di velocità resterebbe ai 50-70 km/h), che pe-

---

<sup>16</sup> Fonte: [www.zone30torino.it](http://www.zone30torino.it). I dati relativi al secondo anno dall'attuazione confermano tali miglioramenti.

<sup>17</sup> Le zone 30 sono interventi che non richiedono investimenti molto onerosi: quella di Mirafiori Nord (su una superficie di 43 ettari) è costata 760mila euro; con 200-250 milioni di euro si potrebbe estenderle a tutta la superficie urbanizzata del comune. L'investimento più significativo, semmai, sarebbe legato alle misure necessarie per potenziare, contemporaneamente, l'offerta di trasporto pubblico.

rò non sono in grado di assorbire tutto l'attuale livello di traffico automobilistico: il sistema della mobilità torinese reggerebbe solo se una quota significativa degli attuali spostamenti venisse effettuata a piedi, in bicicletta, con tram, bus o metrò. In altre parole, si riconferma la necessaria complementarità tra la crescita dell'accessibilità tramite trasporti diversi dall'auto<sup>18</sup> e la riduzione di quella tramite mezzo motorizzato privato.

---

<sup>18</sup> Torino è nell'ambito italiano la città metropolitana con la più ricca offerta di infrastrutture per forme di trasporto alternative rispetto all'auto privata ed il mezzo pubblico. Ha la più alta densità di piste ciclabili: 91,8 km per kmq di superficie (dato 2008; fonte: Istat), che restano però lontani dai quasi 400 di Stoccolma e Copenaghen, dai 265 di Parigi, dai 239 di Vienna (Cittalia, 2009). Gode del più elevato numero di auto (118) e parcheggi (85) per car sharing (dato 2010; fonte: Iccarsharing), ed ha avviato il servizio di bike sharing. Il principale problema riguarda la distribuzione spaziale di queste infrastrutture: la rete ciclabile deve essere completata soprattutto in termini di continuità tra le diverse tratte, mentre i punti di prelievo delle auto e delle biciclette sono per ora non molto diffusi nelle aree più periferiche della città.