

macramè
trame e ritagli dell'urbanistica

1.2007

torino 2005: appunti di viaggio

facoltà di architettura di firenze dottorato in progettazione urbanistica e territoriale

Firenze University Press

direttore
marco massa

redazione
elena barthel
stefano carmannini
simona corradini
maria rita gisotti
matteo massarelli
antonella radicchi
elisa palazzo
elena tarsi

testi
attilia peano
cristina bianchetti
stefano carmannini
alessandro ceccarelli
benedetto di cristina
simona corradini
bruno pelucca
sara giacomozzi
elisa palazzo
adalgisa rubino
elena barthel
maria rita gisotti
elena tarsi
maurizio morandi

progetto grafico
elena barthel
maria rita gisotti

traduzioni
matteo messarelli

comitato scientifico
paolo baldeschi
gianfranco di pietro
gianfranco gorelli
raimondo innocenti
alberto magnaghi
manlio marchetta
marco massa
maurizio morandi
raffaele paloscia
pietro piussi
giorgio pizzio
francesco vinentura

curatori di questo numero
elena barthel e maria rita gisotti

ISSN (online): 1971-6230
ISSN (print): 1971-6249

Registrata al n. 5524 del 25.10.2006
del Tribunale di Firenze

© 2007 Firenze University Press

Borgo Albizi, 28, 50122 Firenze, Italy
<http://epress.unifi.it/>

Per acquisti e abbonamenti:
abbonamentifup@unifi.it

Printed in Italy

indice

editoriale	5
torino: immagini di una trasformazione maurizio morandi	7
1 torino: la storia, il presente, il futuro	
torino ieri, oggi, domani: una visione di sintesi attilia peano	13
la crisi dei rapporti tra potere e autorità nella città che cambia cristina bianchetti	23
2 grandi progetti e nuovi assetti territoriali	
grandi eventi e rilancio della città: il caso di torino stefano carmannini, alessandro ceccarelli	33
il corridoio torino-lione tra nuovi assetti territoriali e specificità dei sistemi locali: cronaca urbanistica simona corradini	41
la spina centrale di torino benedetto di cristina	49
edifici a scala del territorio: torino e porto, due grandi impianti sportivi a confronto bruno pelucca	57
3 il sistema ambientale e la città costruita	
ai di là del <i>waterfront</i> : l'esperienza del parco fluviale del po torinese sara giacomozzi	65

l'ordine della costruzione della città elisa palazzo	73
torino: spazi aperti tra progetto e realtà adalgisa rubino	79
4 altri 'sguardi', altri strumenti	
un piccolo grande progetto per torino: il piano integrato 'leggero' a san salvario elena barthel	91
la città raccontata: descrizioni di torino oltre l'urbanistica maria rita gisotti	101
filmopoli elena tarsi	107
da torino a torino franco berlanda	113

editoriale

Con questo numero dedicato a Torino si inaugura la nuova serie di Macramè, la rivista del Dottorato in Progettazione Urbanistica e Territoriale nata in questo dipartimento nel 1997. La storia di Macramè è una storia solo apparentemente breve: due numeri escono tra il 1997 e il 1999, poi un lungo periodo di stasi dovuto a difficoltà tecniche e organizzative, infine l'avvio di una nuova serie, edita dalla Firenze University Press, di cui questo è il primo numero. La collaborazione con questa casa editrice ha introdotto alcune importanti innovazioni rispetto alle precedenti uscite pur consentendoci di conservare un'aderenza di fondo ad alcune scelte sostanziali che caratterizzavano l'impostazione originaria della rivista: "Macramè è un'urbanistica che sa essere un'arte paziente, che sa dosare e scegliere, che nasce dal dialogo e dalla conoscenza, dai saperi materiali e quotidiani, dalla capacità di riallacciare i fili col passato e con la memoria", così si legge nell'introduzione al primo numero del 1997.

Oggi ci piacerebbe che Macramè fosse anche il diario del nostro personale viaggio nel mondo della ricerca e che, come tale, raccontasse non tanto un punto d'arrivo finale quanto il susseguirsi delle tappe che scandiscono il percorso intrapreso. Pensiamo a Macramè come a un luogo che accolga momenti di riflessione e di sintesi anche provvisori all'interno della ricerca di ognuno e che consenta di non lasciare dispersi i materiali "intermedi" attraverso i quali si costruisce un percorso coerente e argomentato. La nuova struttura della rivista vuole riflettere questa impostazione: Macramè anche nella sua veste grafica è concepita come un taccuino – agile, maneggevole, denso di "appunti di viaggio" più che di contributi dal carattere definitivo. Testo e immagini possono alternarsi e affiancarsi liberamente. La scelta di adottare una struttura il più possibile flessibile è in questo senso anche metodologica: pensiamo infatti che l'analisi di città e paesaggi, la restituzione di pratiche e modi d'uso dello spazio, la prefigurazione di scenari e visioni future di assetto dei luoghi possano essere affidate tanto alla descrizione scritta quanto a quella grafica e iconografica (fotografie, schizzi, disegni, estratti di cartografia, ecc.).

Macramè esce in forma cartacea e in forma digitale su un sito Internet attualmente in costruzione.

Macramè accoglie principalmente i contributi di dottorandi e dottori di questo dipartimento ma è aperta a tutti i colleghi afferenti alla Rete Nazionale Interdottorati in Urbanistica, di cui il Dottorato in Progettazione Urbanistica e Territoriale di Firenze fa parte.

La rivista si articola in tre sezioni principali:

Riflessioni

Costituisce il "cuore della rivista", lo spazio dedicato alla discussione su di un tema circoscritto letto e interpretato a partire da punti di vista anche diversi e tra loro eterogenei. In questa sezione verranno presi in considerazione i principali temi di ricerca dell'urbanistica e della pianificazione territoriale per dare spazio a tutti i diversi curricula formativi in cui si articola il dottorato.

editoriale

Con questo numero dedicato a Torino si inaugura la nuova serie di Macramè, la rivista del Dottorato in Progettazione Urbanistica e Territoriale nata in questo dipartimento nel 1997. La storia di Macramè è una storia solo apparentemente breve: due numeri escono tra il 1997 e il 1999, poi un lungo periodo di stasi dovuto a difficoltà tecniche e organizzative, infine l'avvio di una nuova serie, edita dalla Firenze University Press, di cui questo è il primo numero. La collaborazione con questa casa editrice ha introdotto alcune importanti innovazioni rispetto alle precedenti uscite pur consentendoci di conservare un'aderenza di fondo ad alcune scelte sostanziali che caratterizzavano l'impostazione originaria della rivista: "Macramè è un'urbanistica che sa essere un'arte paziente, che sa dosare e scegliere, che nasce dal dialogo e dalla conoscenza, dai saperi materiali e quotidiani, dalla capacità di riallacciare i fili col passato e con la memoria", così si legge nell'introduzione al primo numero del 1997.

Oggi ci piacerebbe che Macramè fosse anche il diario del nostro personale viaggio nel mondo della ricerca e che, come tale, raccontasse non tanto un punto d'arrivo finale quanto il susseguirsi delle tappe che scandiscono il percorso intrapreso. Pensiamo a Macramè come a un luogo che accolga momenti di riflessione e di sintesi anche provvisori all'interno della ricerca di ognuno e che consenta di non lasciare dispersi i materiali "intermedi" attraverso i quali si costruisce un percorso coerente e argomentato. La nuova struttura della rivista vuole riflettere questa impostazione: Macramè anche nella sua veste grafica è concepita come un taccuino – agile, maneggevole, denso di "appunti di viaggio" più che di contributi dal carattere definitivo. Testo e immagini possono alternarsi e affiancarsi liberamente. La scelta di adottare una struttura il più possibile flessibile è in questo senso anche metodologica: pensiamo infatti che l'analisi di città e paesaggi, la restituzione di pratiche e modi d'uso dello spazio, la prefigurazione di scenari e visioni future di assetto dei luoghi possano essere affidate tanto alla descrizione scritta quanto a quella grafica e iconografica (fotografie, schizzi, disegni, estratti di cartografia, ecc.).

Macramè esce in forma cartacea e in forma digitale su un sito Internet attualmente in costruzione.

Macramè accoglie principalmente i contributi di dottorandi e dottori di questo dipartimento ma è aperta a tutti i colleghi afferenti alla Rete Nazionale Interdottorati in Urbanistica, di cui il Dottorato in Progettazione Urbanistica e Territoriale di Firenze fa parte.

La rivista si articola in tre sezioni principali:

Riflessioni

Costituisce il "cuore della rivista", lo spazio dedicato alla discussione su di un tema circoscritto letto e interpretato a partire da punti di vista anche diversi e tra loro eterogenei. In questa sezione verranno presi in considerazione i principali temi di ricerca dell'urbanistica e della pianificazione territoriale per dare spazio a tutti i diversi curricula formativi in cui si articola il dottorato.

Escursioni

Questa parte della rivista raccoglie soprattutto segnalazioni di materiali e strumenti utili allo svolgimento della ricerca: recensioni di libri, mostre e convegni; interviste; segnalazioni di nuovi siti, concorsi, nuove tecnologie, opportunità di collaborazione relative anche al mondo della professione.

Storie

In questa sede vengono pubblicati i contributi di tutti coloro che partecipano all'attività del dottorato raccontando la loro esperienza (dottorandi, dottori, ricercatori, docenti, ecc.). L'obiettivo di questa sezione è di organizzare in forma sistematica i contenuti del corso di dottorato con particolare riferimento alle conferenze e ai seminari. Un'attenzione speciale è rivolta al resoconto delle esperienze di studio all'estero, i "diari di viaggio", che riteniamo essere un'importante occasione di apertura dell'orizzonte di ricerca.

Eccezionalmente questo numero non presenta la struttura fin qui descritta poiché è stato concepito come numero monografico dedicato al racconto di un viaggio di studio del dottorato svoltosi a Torino nell'anno 2005. Quattro sezioni tematiche raccolgono gli interventi di dottorandi, dottori e docenti fiorentini e torinesi che, a vario titolo, hanno preso parte a quest'esperienza di ricognizione. Dal prossimo numero la rivista sarà strutturata nelle tre sezioni - dedicate rispettivamente alle Riflessioni, Escursioni e Storie - precedentemente descritte.

la redazione, gennaio 2007

torino: immagini di una trasformazione di maurizio morandi

Diari di viaggio e viaggio collettivo appartengono ad una dimensione formativa che ritengo fondamentale: è la dimensione sociale del dottorato che si affianca al percorso individuale di studio svolto con il tutor e verificato dal collegio dei docenti.

Nei diari di viaggio il dottorando confronta la propria esperienza con gli altri colleghi, nel viaggio collettivo si proiettano e si confrontano gli interessi particolari contenuti nella scelta della meta, nella preparazione preventiva, negli incontri che si organizzano, in ciò che si trascoglie di osservare. Il viaggio può essere quindi contemporaneamente un momento di coordinamento interno e un momento di relazione con altri dottorati.

Perché la scelta di Torino. Le ragioni sono abbastanza ovvie. Questa città è stata investita contemporaneamente da un insieme di trasformazioni ed eventi: anche Torino è stata investita negli ultimi anni da trasformazioni importanti che nel caso specifico hanno riguardato il passaggio da città fabbrica a metropoli complessa. In questo processo strutturale si sono inseriti due momenti importanti della pianificazione: il nuovo piano regolatore del 1995 e il nuovo piano strategico del 2005. A questo si è aggiunto, come momento fondamentale per l'attuazione delle trasformazioni, l'assegnazione alla città dei Giochi Olimpici Invernali del 2006.

La scelta di Torino è derivata perciò da questa sensazione di andare in "una città" – come ha scritto Attilia Peano – "chiamata a reinventare il suo futuro di sviluppo economico, di società e di ambiente fisico". La trasformazione fisica in corso nella città era evidentemente un aspetto fondamentale da analizzare: in una situazione come quella italiana – dove le grandi trasformazioni urbane che hanno investito gran parte delle città europee sono rimaste progetti o si sono limitate alla attuazione di singole architetture firmate – la possibilità di vedere in fase di realizzazione alcuni interventi alla scala dell'intera città – le spine, il sistema dei parchi – era sicuramente una occasione importante.

Alcuni progetti per Torino si misuravano poi con il progetto urbano nella sua dimensione complessa: l'idea della spina indubbiamente proponeva una nuova dimensione multifunzionale; il sistema dei parchi si inseriva in un'idea di verde integrato, capace di configurare un intero sistema spaziale; le architetture erano considerate come parte di un processo di trasformazione alla scala dell'intera città.

La bella introduzione di Attilia Peano e le amare riflessioni sull'urbanistica di Franco Berlanda pongono molti dubbi sul raggiungimento di questi obiettivi; anche molti dei saggi contenuti in questo numero di Macramè affrontano con atteggiamento critico i vari interventi così come si presentavano nel giugno 2005, data del viaggio. I saggi non si propongono di restituire la situazione urbanistica di Torino e le Olimpiadi, ma piuttosto di restituire le principali sollecitazioni che la città, gli incontri avuti e le varie visite hanno prodotto negli interessi particolari dei dottorandi.

Una visita a una città in trasformazione accende fantasie, genera rifiuti, apre nuovi prospettive. Gli scritti contenuti nella rivista riflettono questi aspetti.

La loro presentazione è stata organizzata in tre capitoli.

Il primo dedicato ai grandi interventi urbanistici di trasformazione complessiva della città. Stefano Carmannini e Alessandro Ceccarelli descrivono le diverse realizzazioni determinate dall'evento olimpico e inquadrano le olimpiadi torinesi nella storia dei ruoli che hanno avuto i grandi eventi nelle trasformazioni delle città contemporanee. Simona Corradini affronta il problema della città alla scala territoriale soffermandosi sul corridoio Torino-Lione, sulla competizione fra le due città e sul valore di "Torino città per le Alpi" ipotizzato da Roberto Gambino.

Alle "spine" e al sistema degli assi centrali è dedicato il saggio di Benedetto Di Cristina. I progetti proposti suscitarono grande interesse in quanti di noi si occupavano di progetto urbano. Con la proposta delle "spine" si immetteva nella città un nuovo sistema di centralità basato sulla integrazione tra lo stare e il passare, sulla multiscalarità delle relazioni, su un'idea di spazio collettivo integrato con la percorrenza capace di accogliere quel collettivo della città moderna che Walter Benjamin aveva individuato come "essere sempre inquieto, sempre in movimento".

Il confronto delle trasformazioni torinesi con interventi in altre città europee è affrontato da Bruno Pelucca che analizza le caratteristiche degli interventi sportivi attuati a Torino con quanto è stato realizzato a Porto. Il saggio entra nello specifico architettonico soffermandosi sul confronto tra il Palahockey progettato da Arata Isozaky e lo stadio Dragao progettato da Manuel Salgado.

Il secondo gruppo di saggi è centrato sull'aspetto ambientale che gli interventi torinesi hanno evidenziato, ignorato o proposto come potenzialità.

Il parco del Po e il parco della Dora sono al centro di questo tipo di interessi. Per il primo Sara Giacomozzi, nel percorrere la storia delle relazioni tra Torino e il suo fiume principale, estende lo sguardo alle periferie e immagina una relazione culturale tra Torino, Lione e Milano basata sul legame tra i territori d'acqua: il Rodano e la progettazione della *Confluence* a Lione, il Progetto Po a Torino, il parco Nord e il progetto dei Navigli a Milano.

Una critica al progetto ambientale attuato con le iniziative e i tempi di realizzazione imposti dagli interventi olimpici è svolta da Adalgisa Rubino – che evidenzia la scarsa attenzione rivolta all'attuazione degli spazi verdi – e da Elisa Palazzo. Nel saggio della Palazzo la critica è principalmente rivolta alla realizzazione della Spina3: i tempi delle olimpiadi hanno imposto l'esecuzione preventiva degli edifici, tralasciando l'organizzazione e la realizzazione del Parco della Dora. Il risultato non solo si è rivelato negativo per la mancanza del sistema degli spazi aperti e del verde, ma ha inciso fortemente sulla qualità delle architetture per le quali è mancato un riferimento urbano: gli edifici sono così concepiti in modo autonomo e caratterizzati solo da modeste varietà linguistiche.

L'ultimo gruppo di saggi raccoglie quanti hanno instaurato con l'immagine della città un rapporto distaccato dai tempi dell'urbanistica contemporanea e delle Olimpiadi.

Il saggio di Elena Barthel ricorda che la città non è solo quella dei grandi eventi: esistono i piccoli progetti di quartiere – è il caso del progetto integrato di San Salvario – che non solo sono indispensabili per una trasformazione più equilibrata, ma "intervengono sugli effettivi esiti delle trasformazioni avviate dal grande evento".

Negli ultimi due saggi la città è vista per alcuni elementi di lungo periodo che affondano le loro radici in altre aree disciplinari. La città raccontata di Maria Rita Gisotti, ci offre quella visione di Torino data dalla letteratura che, come ricorda l'autrice, citando Bailly e Barthes, molte volte ha restituito visioni molto più profonde delle città rispetto a tante analisi settoriali.

Analogamente Elena Tarsi propone un'altra visione di Torino: Torino città del cinema. Il suo saggio percorre i diversi caratteri del rapporto sempre avuto tra la città e il cinema: da Filmopoli quando a Torino era concentrata l'industria cinematografica italiana, al ruolo di protagonista che la città ha avuto in tanti film nel secondo dopoguerra, fino alla collocazione del Museo Nazionale del cinema nella Mole Antonelliana.

This paper is intended to do a comparative analysis of the urban growth of Turin, both those pragmatically focused on the future of the city and those critically and dangerously unable to be a strong guide for the transformation of the city. The paper talks about Turin as being the capital of the Reign of Italy, when urban plans changed the exterior of the city and defined the economical basis of Turin for centuries; then it focuses on Turin as an industrial city, strictly of car making. Secondly, the paper discusses the decline of the industrial sector, which caused the decline of the city and its energy. Thanks to the Olympic Games, the city had an occasion of renewal, provided it is able to take advantage of the economical and financial resources that every city carries as a result of the Olympic Games. Is the renewal plan for Turin able to change the perspectives of the city's decline? Most planned changes are punctual, isolated and are disjointed, so we can say that these changes are difficult to rescue the city from its decline, and are probably unable to improve the city over the long-term and to guide it through the post-industrial era, as many other cities did.

torino ieri, oggi, domani: una visione di sintesi
di attilia peano

Da alcuni anni è in atto a Torino una profonda trasformazione, visibile a tutti perché investe l'economia, la società, la città fisica. È anche visibile a tutti che non si tratta di un cambiamento ordinario, ma invece strutturale, che sta prefigurando un diverso futuro. Non è la prima volta che la città vive cambiamenti strutturali e la storia ci dice che ha saputo costruire alternative di successo.

1. Il sogno di capitale d'Italia

Basta ricordare il periodo che va dal 1859 al 1864 quando in pochi anni svanì il sogno di capitale d'Italia.

Con la seconda guerra di indipendenza, gloriosa nei risultati ma dolorosa per il prezzo umano pagato, la città vide allontanarsi un quarto della popolazione (allora Torino aveva circa 170.000 abitanti) sostituita da altrettanta malata; in quel periodo illanguidirono il commercio e l'industria. Ma il sogno di diventare capitale del Regno stimolò importanti progetti di trasformazione per rendere la città degna di questo compito, guardando ai modelli di Parigi e di Roma:

- palazzo Madama doveva diventare una grande 'Opera' sul modello parigino;
- piazza Vittorio doveva trasformarsi per somigliare a piazza del Popolo a Roma;
- via Roma doveva dotarsi di portici a partire da piazza Castello;
- in piazza San Carlo dovevano essere collocate quarantasei statue per farne un Pantheon delle glorie, italiane;
- si dovevano costruire un nuovo Parlamento, una nuova stazione ferroviaria, giardini, ponti, alberate.

Nel 1860 la popolazione della città cresceva. Molti imprenditori si erano presentati per investire in città. Ma l'illusione durò pochi mesi. Già nel 1861 si ebbe la dichiarazione di stabilire la capitale a Roma, al momento opportuno. Nei tre anni che intercorsero dal trasferimento, la città visse nell'incertezza.

Nonostante ciò vennero realizzati importanti interventi, strutture e infrastrutture di servizio, di modernizzazione e di abbellimento della città, molte delle quali sono oggi oggetto di trasformazione:

- i magazzini generali;
- i docks di Porta Susa;
- la ferrovia Torino-Savona;
- piazza Statuto;
- il parco del Valentino;
- altri giardini e nuovi viali;
- il Mattatoio civico;
- le Carceri nuove.

È in questo periodo che si elabora un nuovo programma per il futuro, sostenuto da un cospicuo finanziamento di Quintino Sella diventato Ministro delle finanze. Il programma puntava su diversi settori: industria e commercio; istruzione; stabilimenti militari; attrattive del soggiorno.

È noto che l'industria privata si svilupperà solo alcuni decenni dopo, ma il tessuto industriale si era consolidato già allora (nel 1858 l'Esposizione nazionale espose al Valentino i prodotti dell'industria meccanica e metallurgica) e aveva garantito la presenza di una rete di competenze, dal livello operaio a quello manageriale, che avrebbero costituito la base del successo della successiva industria privata.

- Tra le industrie: la fonderia di via Arsenale, la fabbrica d'armi di Valdocco, l'arsenale di costruzione di Borgo Dora, il laboratorio pirotecnico, il laboratorio farmaceutico per l'esercito, la Caserma di via Cernaia, l'Officina delle strade ferrate, la Manifattura tabacchi.

- Nel settore istruzione: attenzione alla formazione professionale per preparare i quadri dell'industria; l'Istituto tecnico e l'Istituto industriale costituivano le premesse della Facoltà di Ingegneria; la Scuola Superiore di Commercio la premessa della Facoltà di Economia.

- Per la piacevolezza del soggiorno: dopo Porta Nuova fu costruito l'albergo Turin, alla fine degli anni sessanta.

Torino si attrezzò allora per il futuro, con il ruolo di produzione e di servizio per la domanda pubblica e costruì una serie di opportunità per lo sviluppo nei decenni successivi dell'industria privata.

2. La capitale dell'industria

La vicenda del Novecento di Torino capitale dell'industria e dell'auto è ben nota, così come ne sono noti i benefici e i limiti.

- Un'economia monosettoriale che ha sviluppato un imponente indotto, trascinandolo nello sviluppo, ma anche nelle crisi dell'industria madre.

- Una grande crescita demografica, con ripetute immigrazioni, che ha portato Torino fino a 1.200.000 abitanti alla metà degli anni settanta.

- Un'imponente e convulsa espansione fisica che ha costruito una grande periferia urbana e ha invaso i comuni vicini.

- Un'immagine in Italia e all'estero di città fabbrica, conosciuta per la produzione dell'auto, ma mai visitata dalla maggior parte dei cittadini d'Europa che, almeno fino agli anni recenti, dimostravano di non avere neanche il desiderio di visitarla.

Con ciò nascondendo i suoi importanti valori geografici – la città dei fiumi; storici – l'impianto barocco del centro e lo straordinario sistema della corona di residenze reali; culturali – i suoi numerosi e importanti musei.

- Una città chiusa dai limiti geografici, dal carattere dei cittadini e dalla gestione amministrativa, anch'essa strettamente condizionata dalla grande industria, vedasi ad esempio il ritardo nella modernizzazione dei trasporti urbani e delle infrastrutture di collegamento nazionali e internazionali (ferrovie, strade, aeroporto).

Poi, dalla metà degli anni settanta, l'avvio di una crisi industriale e urbana, dovuta alla internazionalizzazione dei mercati che ha visto una forte riorganizzazione produttiva, la perdita continua di popolazione e di occupazione nell'industria, la perdita di molte funzioni centrali, la formazione repentina di tanti vuoti urbani, aree e contenitori non più usati dall'industria e dai grandi servizi.

3. Il PRG del 1995

Nel corso degli anni novanta il nuovo PRG di Torino si sviluppa su uno scenario di radicale cambiamento economico della città che trova riferimento negli stereotipi del periodo: declino industriale

nei settori tradizionali, impulso alle attività terziarie e direzionali e riuso delle aree dismesse, offrendo una risposta di grande offerta immobiliare e di un rinnovato disegno urbano che ha per fulcro la Spina centrale. Una nuova centralità funzionale, ma anche fisica, per il disegno proposto dei grattacieli come riferimento di immagine nei luoghi più significativi, sostenuta dal boulevard verde che attraversa la città da sud a nord nell'area sovrastante il Passante ferroviario interrato.

Al momento della formazione del PRG, nel 1995, Torino aveva 950.000 abitanti. Le previsioni al 2007 erano di 900.000 abitanti. Alla fine del 2002 Torino aveva 860.000 abitanti; un incremento del 20% di popolazione in età superiore a 64 anni, triplicata in 20 anni. Nello stesso periodo si è dimezzata la popolazione con meno di 25 anni. Dopo il declino perdurato per due decenni, dal 2003 la popolazione si è stabilizzata su 900.000 abitanti.

La capacità insediativa del PRG era di 1.150.000 abitanti, molto surdimensionata, anche se si tiene conto che il calo demografico negli ultimi anni si è sensibilmente rallentato e che è fortemente cresciuto il numero delle famiglie 'single'. Dal 1991 al 2001 si è verificato un incremento del 33% delle persone che vivono sole e anche l'immigrazione ha formato nuova domanda insediativa.

Le previsioni del PRG, influenzate da una situazione del mercato immobiliare che mostrava nei primi anni novanta qualche segno di vivacità, registrarono nel successivo quinquennio notevoli difficoltà a trovare attuazione per quanto riguarda il coinvolgimento delle risorse private.

Anche la Spina centrale, la più attrattiva delle trasformazioni, attraversata dal grande boulevard, servita dal Passante ferroviario e dalle stazioni esistenti e previste, in parte servita dall'interscambio con la linea di metro in corso di costruzione, con la previsione delle più rilevanti nuove funzioni pubbliche, stenta a decollare.

Tre milioni di metri quadrati di superficie territoriale della Spina producono più di due milioni di SLP (superficie lorda di pavimento), pari a 60.000 vani.

Saranno necessari i finanziamenti e le agevolazioni urbanistiche e procedurali dei PRIU, le varianti al PRG con redistribuzione delle capacità edificatorie tra i diversi ambiti della Spina e il trasferimento dei costi delle bonifiche dei suoli industriali al soggetto pubblico, in alcuni casi i fondi comunitari e poi quelli olimpici, per dare il via all'attuazione delle parti della Spina che coinvolgono l'intervento privato.

4. L'assegnazione dei Giochi Olimpici 2006

Poi, nel 2000, Torino vede assegnate le Olimpiadi invernali 2006: un evento eccezionale che comporta grandi finanziamenti pubblici, grandi interventi.

Lasciando da parte le valli, in cui è localizzata la maggior parte degli impianti di gara, Torino ha localizzati nel suo territorio tutti gli impianti coperti del ghiaccio:

- hockey 1 e 2 – Stadio comunale e Torino Esposizioni;
- short-track e pattinaggio artistico – Palavela;
- pattinaggio di velocità – Oval al Lingotto;
- allenamenti short-track e pattinaggio – palaghiaccio di Corso Tazzoli che diventerà il centro permanente degli sport su ghiaccio;
- il Villaggio olimpico – ex-Mercati generali;
- i Villaggi media – Bit, Italgas, Spina2, Spina3, ex Ospedale militare.

È stata questa l'occasione per trasformare l'area dello Stadio, per rafforzare l'area del Lingotto e soprattutto per accelerare altri progetti di trasformazione: nella Spina2, il polo culturale comprendente il nuovo Politecnico, la Biblioteca, Teatri e centri culturali, la trasformazione a servizi pubblici delle ex Carceri Nuove, il nuovo Palazzo della Regione, la grande Stazione di Porta Susa, tutti interventi in corso o progettati.

L'insieme degli interventi previsti prefigura nuove centralità urbane, in parte previste dal PRG, in parte nuove, come Lingotto e area dello Stadio comunale.

Altri interventi di riqualificazione urbana hanno riguardato e stanno riguardando la riqualificazione del centro e delle periferie: Porta Palazzo, Borgo Dora, Piazza San Giovanni, le Piazze Bodoni, Vittorio, San Carlo. Un insieme ampio di interventi valutato in 12.500 milioni di euro e che ha già indotto importanti effetti sulla produzione edilizia e sul mercato immobiliare torinese.

5. La produzione edilizia e il mercato immobiliare

La produzione edilizia, considerando le sole concessioni rilasciate a Torino per nuove costruzioni, è stata nel quadriennio 2000-2003 così elevata come non si verificava negli ultimi venticinque anni. Complessivamente, in quattro anni, sono state realizzate più di 8.000 abitazioni, con un andamento annuale di circa 2.000 abitazioni in media, (2000-2581 abitazioni pari complessivamente a circa 28.500 nuove stanze).

Per confronto, si possono citare i valori annuali dal 1976 al 1995, inferiori anche di molto a 1.000 stanze/anno con alcune punte annuali al 1976, 1984, 1988, 1990-91, tra 1.000 e 1.500 abitazioni per anno. La crescita inizia dal 1996 (dopo l'approvazione del PRG) e fa registrare 1.500 abitazioni fino al 2000, anno in cui si producono più di 2.500 abitazioni.

Dal 1996 al 2003 sono state realizzate 13.500 nuove abitazioni pari a 48.000 stanze nuove. Il mercato immobiliare è stato molto vivace e fino al 2004 non ha dato segni di crisi (dati Osservatorio immobiliare Città di Torino – Politecnico di Torino).

Le transazioni effettuate a Torino:

residenze negozi		
2000	17.134	1.048
2001	15.938	1.114
2002	17.377	1.201
2003	16.344	567

Anche nel 2004 e 2005 è continuata una forte vivacità del mercato immobiliare nel settore residenziale, che colloca Torino al terzo posto delle città italiane, dopo Milano e Roma, mentre minore dinamicità si verifica nel settore immobiliare per uffici e commercio.

Invece, per valori del mercato immobiliare, Torino si situa al settimo posto, al di sotto del valore medio delle altre grandi città, nonostante la forte crescita verificatasi. Il confronto dei valori di offerta su base 1999, 2003 e 2004, mostra per la media sulla città una crescita del 34,7% dal 1999 al 2003 e ancora una crescita dell'11,1% dal 2003 al 2004.

Chi sono i compratori?

2002	valori %	1981	valori %
28	impiegati	23,5	casalinghe
15	operai	19	impiegati
13	lav. in proprio	15	operai
10	pensionati	10	lav. in proprio
9	altri	8	altri
6	casalinghe	4	insegnanti
3,5	insegnanti	3	professionisti
3	professionisti	1,6	dirigenti

Molti si stanno chiedendo cosa ne sarà del grande parco immobiliare costituito, dopo che tutti i Villaggi olimpici e media saranno trasformati in abitazioni e posti sul mercato, a fronte della stabilizzazione della popolazione e della perdurante crisi economica dell'area torinese.

6. Dopo le Olimpiadi

Si può cercare di fare una riflessione sul futuro post-Olimpiadi, quando l'effetto trainante dei finanziamenti pubblici e degli interventi direttamente olimpici e connessi finirà.

- Lo scenario economico non è roseo a livello mondiale e Torino ha chiuso il 2003 con una crescita prossima allo zero, sotto la risicata media nazionale. Per il 2004 gli studi dell'Unione Industriale ponevano la crescita pari a 1 punto di PIL per l'impulso di investimenti e commesse olimpiche.

- Le 23.000 unità di nuova occupazione provinciale dovuta alle grandi opere (una dimensione maggiore di aziende quali Autogrill o Luxottica) scenderanno a 12.000 unità se nel frattempo partiranno i cantieri della Torino-Lione e a sole 2.800 unità se questi ritardano, come fanno presumere le recenti vicende sulla TAV.

- La produzione industriale continua a segnare valori negativi, ancora maggiori nel 2004 rispetto al 2003. La Fiat ha visto diminuire la produzione in Provincia di Torino da 456.000 unità nel 2000 a 197.000 nel 2003 e il suo futuro è molto incerto; l'indotto si è ridotto a 350 imprese contro le 1.200 della fine anni ottanta (ma sono avvenuti diversi accorpamenti).

- Il settore ICT, sul quale spesso si punta per il futuro, mostra una debolezza dimensionale, una elevata frammentazione, una staticità rispetto a due anni fa, un mercato fondamentalmente locale che stenta a travalicare i confini regionali e nazionali, poco adatto a proporsi come vero incubatore per nuove imprese, pur con punte di eccellenza qualitativa soprattutto delle risorse umane e con i vantaggi di una cultura industriale diffusa.

- La formazione segna il passo per attrattività, poiché più del 90% degli iscritti negli Atenei piemontesi provengono dalla stessa regione (solo al Politecnico il 22% degli studenti proviene da altre regioni) e la produzione scientifica misurata in pubblicazioni e brevetti pone Torino dopo Manchester e Milano.

- Il turismo, seppure in crescita, è un'attività in sordina, è e resterà una nicchia dell'economia locale. Per ora gli stranieri provengono unicamente dai paesi vicini (Francia, Repubblica Federale Tedesca,

Confederazione Elvetica per il 70%); più del 70% del turismo ha destinazione affari. La ricettività mostra molte difficoltà a rinnovarsi come rivelano le molte iniziative non concluse di nuovi hotel di elevata qualità dell'offerta.

- Per cultura e tempo libero, le strutture e i visitatori sono in crescita; si registra un buon successo dei musei, ma il polo fieristico del Lingotto per ora si dimostra inferiore a quelli di Bologna e Milano.

- Nella competizione europea Torino si situa in posizione intermedia per competitività e possibilità di sviluppo (Rapporti annuali Comitato G. Rota 2003, 2004).

- L'evento olimpico, che ha certamente innescato un processo rilevante di cambiamento, presenta ancora esiti territoriali incerti. Il monitoraggio territoriale svolto nel 2004 fa infatti rilevare una carenza di iniziative di marketing territoriale per valorizzare la regione e le stesse vallate olimpiche, a fronte della polarizzazione sull'immagine di Torino; restano incerti gli effetti occupazionali ed economici indotti dagli interventi olimpici e dallo stesso evento; ancora debole appare la diversificazione del turismo montano e non è stata prevista un'adeguata utilizzazione delle nuove infrastrutture fisiche e telematiche per una migliore abitabilità delle valli. In sintesi, appare carente una visione di sistema e l'integrazione delle politiche e della pianificazione (Le Olimpiadi per il territorio, Il Sole 24 Ore, Milano, 2005).

È ovvio che occorre pensare a un futuro multisettoriale. Torino deve mantenere l'industria ma non tornerà ad essere la fabbrica di prima. Per sostenere la nuova industria occorre sempre più essere città, ben dotata di servizi, dove si vive bene, dove circolano idee e persone. Che Torino, da fabbrica, debba diventare una città lo hanno capito le istituzioni, fin da quando nel 2000 hanno predisposto il primo Piano strategico, chiamando a partecipare le forze economiche e culturali della città. Alcune prospettive di questo piano si stanno concretizzando, altre ancora languono, la città ormai da anni è tutta un cantiere.

Sono emerse alcune criticità riguardo al coinvolgimento operativo degli attori locali nel primo Piano Strategico; il programma di sviluppo ha fatto riferimento quasi esclusivamente alla città di Torino; inoltre il progetto, pur condiviso dagli attori, non è stato assimilato dalla città.

Nel 2005 si è lavorato alla formazione del secondo Piano Strategico che propone una visione estesa alla dimensione metropolitana costruendo a questa scala una rete di 'governance', e puntando sugli assetti preliminari necessari per uno sviluppo basato sul fattore della 'conoscenza' che già l'area metropolitana torinese possiede.

- Sembra rilevarsi una difficoltà della città a coordinare interventi e progetti nati in momenti, con obiettivi e tempi diversi (PRG, passante ferroviario e metro, Olimpiadi) che corrono il rischio di non produrre sinergie o addirittura di produrre effetti conflittuali.

- L'amministrazione si è affidata alla 'cultura del fare, il che è positivo rispetto all'immobilismo del passato, ma presenta anche il limite di 'correre dietro' ad ogni nuova proposta, ricercando soltanto e in fretta un'area in cui farla atterrare, anche in contraddizione con decisioni già assunte con valutazioni più sistematiche (si veda il caso della proposta Città della salute o il diniego del Rettore dell'Università a cambiare la localizzazione della facoltà di Scienze, quando si è aperto il problema delle aree liberate dalla Fiat a Mirafiori, successivamente acquisite dalle istituzioni locali).

- Manca una cabina di regia per gestire le trasformazioni. Non sono chiari gli obiettivi la cui definizione si trasferisce sui singoli imprenditori e interventi.

- I progetti dei nuovi interventi pubblici, non solo olimpici, vanno avanti uno ad uno e, salvo qualche caso, mancano di ogni contestualizzazione sia dal lato formale che dal lato funzionale e anche sociale. Non

vengono cioè interiorizzati dalla città. Gli architetti 'star' replicano sempre se stessi, indipendentemente dal luogo e da ciò che lo circonda. In questo modo non si raggiunge l'innovazione del tessuto urbano che costituisce il vero elemento di qualità raggiunto nei casi europei che spesso a Torino vengono richiamati. Così come la città non ha colto l'occasione di questi eccezionali interventi per lanciare gli architetti torinesi sul mercato internazionale, come per esempio hanno fatto Barcellona o la Francia con Banlieu '89, creando un valore aggiunto permanente per la città.

Si aggiungono continuamente nuove funzioni nell'area del Lingotto, nuove funzioni negli ambiti della Spina, senza serie valutazioni dei problemi di traffico cumulativo che si creeranno. La Spina, da nuovo asse verde che attraversa la città come era stato definito, si sta trasformando in un asse a più corsie, con tanti parcheggi e case di edilizia corrente. Si sono abbattuti praticamente tutti i 'monumenti' dell'industria che, riutilizzati per nuove funzioni, avrebbero potuto trasmettere la memoria della città fabbrica italiana che si trasforma.

7. La lezione delle "buone pratiche" europee

Si può cercare di trarre dagli esempi che vengono considerati in Europa 'buone pratiche, qualche considerazione: Barcellona, Bilbao, Lisbona, Lille, Lione, Nantes, Manchester, Glasgow, Berlino. Diverso è fare progetti di architettura o fare progetti urbani.

Il progetto urbano è caratterizzato dall'integrazione dei molti aspetti che formano la città in una proposta spaziale. I suoi caratteri distintivi sono: l'integrazione con la storia e la società della città; un rinnovato rapporto tra funzioni, spazi costruiti e spazi aperti, tra natura e architettura; la capacità di accogliere altri interventi, a diverse scale, quindi una dimensione dinamica del progetto che svincola il progettista dall'onnipotenza del controllo totale, in opposizione dunque ai frammenti urbani completamente definiti e rigidi. Affidare la trasformazione urbana solo a progetti di architettura, può far verificare l'assunto dell'abate Langier: "de l'unité dans le detail, du tumulte dans l'ensemble".

Non a caso le trasformazioni di successo nelle città richiamate sono state gestite in tutti i casi da una 'Agenzia' che ha continuamente cercato di tenere insieme le diverse politiche, economiche, sociali, fisiche e ambientali. Si possono tra i tanti esempi citare: l'Urban Regeneration Council di Manchester per il rilancio economico e sociale e la rigenerazione urbana; l'IBA di Berlino e l'Emscher Park per coordinare e gestire un programma decennale; la Bilbao Metropolis, un'associazione che riunisce i principali centri produttivi, le università, gli enti pubblici locali e produce piani, ricerche, eventi promozionali e gestisce ogni iniziativa del piano strategico.

Una questione rilevante che Torino ha per ora affrontato solo frammentariamente è rappresentata dal coinvolgimento dei cittadini nella trasformazione della città e nella definizione della sua nuova immagine. Da mille anni si è consolidata la specifica forma della città europea, nell'ambito di uno specifico rapporto tra i cittadini come individui nelle loro case e i cittadini come 'civitas' nei temi collettivi, rapporto che non ha l'eguale in nessun altro paese del mondo. Ma questo implica che la volontà di chi decide per la città, nella sfera politica come in quella tecnica, si esprima con un linguaggio comune a tutti i cittadini. In quest'ottica anche la bellezza della città non è un 'optional', ma invece un modo in cui la 'civitas' ha sempre riconosciuto la dignità dei cittadini tutti, del centro come delle periferie. Perciò progettare una città bella è forse essenziale anche come impegno etico.

A questi aspetti Torino deve rivolgersi per affrontare il suo futuro, per evitare lo shock post-olimpico e cogliere con maggiore sistematicità le altre occasioni che stanno ponendosi all'orizzonte: la trasformazione progressiva della grande area della Fiat a Mirafiori, l'alleanza nella complementarità tra Torino e Milano congiunte dal servizio dell'alta velocità ferroviaria come grande metropoli padana, il Congresso mondiale degli architetti nel 2008, le iniziative per i 150 anni dell'Unità d'Italia nel 2011.

Torino è chiamata ancora una volta a re-inventare il suo futuro di sviluppo economico, di società e di ambiente fisico insieme, ed a riportare in una visione sistemica anche le opportunità che si prospettano di nuovi eventi eccezionali.

When we think about the government of urban transformations, two points are particularly of importance. Firstly, the credibility of public authorities promoting and managing such changes; secondarily, to correctly identify the changes in order to give accurate directions to the urban development changes. The system resulting from technical and political choices must be attractive and dynamic: This happens only when the political system is able to make a effective and acceptable development plan by the inhabitants of Turin (and not to reduce strictly to a renewal of the local real estate structures).

Presently in the changed city of Turin, (the city is radically changed due to the fact that it was a one company area), the source of such change has not been due to the Olympic Games plan, but instead on a global strategy able to rethink and reinvent the city as a whole, through new forms of urban politics related with the old economical basis. This presents a problem in terms of how much the administrative project and the urban project are intertwined, and in which way they can relate each other in order to develop the City into a new functional (and optimal) reality.

la crisi dei rapporti tra potere e autorità
nella città che cambia
di cristina bianchetti

Il testo che segue discute di come le rapide trasformazioni cui sono sottoposte molte città nel nostro paese stiano creando difficoltà alla politica urbana. E di come, attorno a queste difficoltà, si ridefinisca una forma specifica della crisi tra potere e autorità. Naturalmente anche in altri momenti i processi di trasformazione urbana hanno generato serie difficoltà di governo dando luogo, in alcune stagioni, ad estesi confronti. Così come la crisi tra potere e autorità non è certo riconducibile per intero a questioni urbane, sebbene trovi, nell'urbano, un formidabile palcoscenico entro il quale rappresentarsi.

Potere e autorità non sono sinonimi. Non valgono l'uno per l'altro. La crisi (o la tensione) dei loro rapporti può voler dire, nella formulazione più semplice, che alcuni tra i poteri che si esercitano sulle trasformazioni urbane si trovano privi del riconoscimento consensuale e generale relativo a questa loro capacità. Mentre coloro che avrebbero l'autorità per guidare le trasformazioni non vi riescono a pieno. Per esempio, perché i loro strumenti divengono, in alcune circostanze, armi spuntate. Anche nell'organizzazione amministrativo-burocratica le cose non possono essere considerate acquisite una volta per tutte.

Parlare in modo aggregato di potere e autorità può creare molti imbarazzi. È nelle relazioni minute, nelle pratiche diffuse che si definiscono le possibilità di esercitare potere e di avere autorità. È dunque guardando ad esse che dovrebbe rendersi possibile osservare il groviglio degli effetti di potere e catturare le loro implicazioni. In altri termini, il pensiero sulla società e sulla città contemporanea preferisce, da tempo, altri punti di aggancio per cogliere i riverberi di potere che circolano nei processi e le resistenze cui danno luogo: esplicite e conflittuali, o implicite e astute. È quindi con molta cautela che si prova qui a mettere in relazione la città che cambia con le categorie del potere e dell'autorità. L'intenzione è offrire qualche spunto per tentativi e prove future entro un pensiero sulle trasformazioni che non voglia esaurirsi nell'osservazione del loro carattere fenomenico.

Per non collocare troppo in astratto queste considerazioni si farà cenno ad un contesto urbano che forse oggi, più di altri, è sottoposto a forti trasformazioni: quello di Torino, città nella quale la dimensione coriacea del fordismo rende più evidenti i sussulti delle trasformazioni. Molte delle considerazioni avanzate hanno preso corpo nell'ambito dei corsi estivi che ho coordinato negli ultimi due anni. L'impostazione invece è debitrice nei confronti di una suggestione colta in occasione di una conversazione pubblica fatta con Carlo Olmo a Modena, nel novembre scorso.

Mutamenti

Alcune città in questo momento stanno cambiando in modo accelerato. Torino è tra queste. Non è solo questione delle Olimpiadi invernali del febbraio 2006, che pure sono state oggetto di riflessioni sia da parte degli entusiasti (cioè di coloro che sostengono come esse abbiano contribuito notevolmente a mutare luoghi, geografie, immagini della città), sia da parte di coloro che più cautamente si appellano alle retoriche della futilità, della perversione e della messa a repentaglio. La rappresentazione che la città dà di se stessa enfatizza i giochi come elemento di mutamento, benché si possa dire con qualche ragione che la città cambia soprattutto perché si stanno liberando al suo interno 12 milioni di m² di aree per la trasformazione. Perché la specificità che la connotava nei mercati abitativi, si sta rapidamente affievolendo. Perché si sta investendo nelle infrastrutture come mai prima d'ora è stato fatto, a mezzo della metropolitana e del passante. Perché luoghi emblematici della città, come la Mirafiori di Bonadé Bottino che a metà degli anni settanta occupava

una quantità di forza lavoro pari agli abitanti di una città media, sta rapidamente mutando in un'incognita di 3 milioni e mezzo di m². Mentre il Lingotto, segno plastico della vocazione produttiva della città, già fuori tempo nel momento della sua costruzione, si è ora trasformato in un anonimo, affaticato centro commerciale.

I numeri, più che le spinte omologanti che questi episodi denunciano, mettono in crisi i poteri della città. La loro capacità di governare le trasformazioni. Così come quella di costruire immaginari che possano in qualche modo apparire adeguati. Sono numeri importanti. Ai quali si fa fronte con una sovrabbondanza un po' scomposta di idee che si affollano, a volte contemporaneamente negli stessi luoghi. I Mercati Ortofrutticoli di Umberto Cuzzi: un'icona della Torino razionalista, pubblicata sulle più importanti riviste di architettura, visitata nell'ottobre del 1932 dal Duce in uno dei suoi numerosi itinerari tra i cantieri di un'Italia in rapida trasformazione, che il Villaggio Olimpico trasforma, dopo più di 70 anni, in una nuova icona urbana, destinata in futuro a trasformarsi in qualcosa d'altro che ancora non è chiaro cosa possa essere: un parco scientifico forse, o un luogo per esposizioni legato al Lingotto, o ancora un luogo di istruzione superiore. Il vecchio distretto delle Ferriere tra il fiume Dora e la ferrovia, che diventa dapprima il luogo di concentrazione del maggior numero di aree dimesse, contemporaneamente la più estesa area di trasformazione prevista dal piano regolatore (più di un milione di m²) e poi cerca di assumere il volto della rinascita della Torino produttiva in epoca post-fordista, si tramuta in una estesa *playground* sulla quale sistemare via via il Centro del Design, il Villaggio Media delle Olimpiadi, lo Science center, Experimenta. Per essere, alla fine, un grande indeterminato parco urbano contornato da quartieri residenziali con torri di 21 piani.

Se lo sguardo si allarga alla città vediamo numerose di queste "idee in movimento", quasi una parodia del logo che Torino si è data: museo del cioccolato, città del gusto, città della salute, *hotel de charme*, esposizione d'arte, parco scientifico. Ovunque si sostiene di voler costruire un nuovo centro: sia nelle *friches* del nord della città, sia in situazioni più urbane e periferiche del sud dove si ricollocano le maggiori attrezzature olimpiche. Rivisitazione dell'idea astenghiana, resa possibile (anche) dalla rivitalizzazione irruente che nel contempo ha avuto il centro storico. È l'alto numero di aree in trasformazione nella città che alleggerisce i giochi e moltiplica i centri, più che una chiara strategia di ampliamento del mercato urbano tesa a redistribuire la crescita dei valori fondiari e a rendere il mercato immobiliare meno teso e competitivo. L'ambiente urbano meno congestionato. Ancora una volta si mostra la difficoltà nella messa a punto di immagini ben fondate e spazialmente determinate. Le immagini della trasformazione appaiono leggere, disancorate da un contesto territoriale di riferimento e in gran parte giocate in assenza di qualsiasi tensione tra progetto amministrativo e possibilità di rielaborazione collettiva, compresa la rielaborazione che nasce dal conflitto, poiché queste immagini, anche quando sono reciprocamente incompatibili, sembrano convivere quietamente. Sono, in altri termini, senza radici. Proprio nel momento in cui il discorso politico riscopre l'importanza dei luoghi e delle dimensioni comunitarie.

La spinta del pubblico

Se, da un lato, la politica urbana nel vortice delle immagini perde univocità e autorevolezza, dall'altro si ridefinisce in termini meno sfocati come insieme di azioni anticicliche, rette dall'investimento pubblico. Le Olimpiadi aprono ad una discreta successione di eventi che si prevede possa durare fino al 2011. Peraltro, la logica degli eventi (grandi o piccoli che siano) ai quali si affidano sempre più frequentemente le città è

la logica dei sequel cinematografici: episodi completi in sé che possono essere ricompresi in un ciclo. Qualcosa che viene riproposto senza troppe varianti, nella speranza di sfruttare una rendita di posizione. Ed è curioso, per una città orgogliosa del suo carattere imprenditoriale, unica *company town* del nostro paese, ritrovarsi in una politica retta quasi esclusivamente dall'investimento pubblico statale e locale.

Grandi eventi e infrastrutture sono campo privilegiato di un intervento teso ad ottenere effetti espansivi quasi indipendentemente dai concreti contenuti di ciò che mette in moto. Carattere fondamentale delle politiche anticicliche di tipo keynesiano, quelle per le quali il limite allo sviluppo in un'economia moderna, sta dal lato della capacità di spesa. Lo "scandalo" del loro apparire non è legato al fatto che assumono il senso di una via d'uscita dal fordismo anacronistica e retta da una teoria della società poco articolata. Ma al fatto che si reggono su una coincidenza molto forte tra potere e autorità, nella quale lo Stato si identifica con la volontà generale entro una posizione di totale neutralità rispetto ai gruppi sociali. Tanto che il modello rimane Roosevelt (sebbene una lettura di faccende più locali – ad esempio del Rapporto Saraceno al convegno di San Pellegrino del 1961 – sia da questo punto di vista altrettanto significativa).

C'è un aspetto che merita di essere sottolineato. Keynes è il ritorno del politico nell'economia. È l'affermarsi di una logica di programmazione che relega libera concorrenza e armonia del mercato della teoria neoclassica, alla sfera dell'utopia. Gli attacchi alla legge di Walras esprimono una precisa attenzione alle funzioni istituzionali e ai condizionamenti politici sul mondo economico. È curioso ritrovarsi in questo frame in una stagione in cui per molti il mercato è ben più che una metafora e la componente del pensiero liberale più individualista e critica nei confronti dello Stato cerca ecletticamente riferimenti in Schumpeter, Buchanan, Hayek, tornando poi ad affidare al mercato, come nei tatcheriani anni '80, funzioni di regolazione sociale. Anche in campo urbano. Benché nelle pratiche concrete di trasformazione delle città modelli liberali più o meno rozzi e comportamenti dirigistici abbiano frequentemente convissuto. E il liberalismo abbia prodotto strumenti regolativi importanti, nell'ipotesi che questo fosse il minore dei mali a fronte delle difficoltà degli attori. Le stesse che, con qualche ragione, ancora oggi si temono. Tanto da richiedere azioni di incentivo. È sulla preoccupazione circa la reale capacità degli attori a muoversi che, nel 1993 l'Amministrazione comunale di Torino promuove un Programma di riqualificazione urbana per Spina 3, che non ottiene tutti i finanziamenti richiesti, ma è sufficiente a innescare la fiducia necessaria a muovere gli operatori.

La politica keynesiana apre al mercato edilizio, utilizzando a questo scopo vecchi e nuovi strumenti di piano. Se dal 2001 al 2004 nell'intero paese gli investimenti nelle nuove costruzioni sono cresciuti del 20%, anche in Piemonte e a Torino il contributo alla crescita del settore edile è stato decisivo per controbilanciare la crisi di quello industriale. In una città che enfatizza un nuovo profilo legato al consumo e alla cultura, non si può non sottolineare come il settore trainante (volano, si diceva) sia ancora quello delle costruzioni, con quel senso di riprovazione sociale che non riesce a scuotersi di dosso. Anche per l'opacità che accompagna il modo in cui si sta riorganizzando. A Torino sono naturalmente presenti imprese a livello nazionale, specializzate in operazioni di riconversione oltre che di gestione di portafogli immobiliari e commercializzazione di beni, come CimiMontubi del gruppo Fintecna. Imprese che mostrano forti capacità di integrazione del ciclo di riconversione di aree estese. Accanto ad imprese locali. Una compresenza che non sembra aver innescato circoli virtuosi. I risultati sono spesso dubbi. Sia perché l'entità complessivamente massiccia degli investimenti suggerisce atteggiamenti cauti, al limite della modestia. Sia per ragioni più profonde che riguardano la cultura tecnica locale e non locale. Il risultato non cambia. È l'insieme (non vasto) di questi soggetti, che una volta si sarebbe chiamato blocco edilizio, a governare tempi e modi delle

trasformazioni in parti cruciali della città, senza che ne paia evidente l'autorità. Sebbene la domanda più interessante non sia come facciano, quanto, qual è il territorio del loro potere?

Poteri e autorità

Il concetto di potere è amorfo. Lo scriveva Max Weber in *Economia e società*. Mantiene una pluralità di significati linguistici. Necessita definizioni restrittive mentre viene comunemente utilizzato nell'accezione estesa, proposta da Bertrand Russell per cui esso ha a che fare con la "produzione di effetti ricercati,.. Qualcosa di simile al concetto di energia nella fisica. Effetti sulle cose, sugli altri, sui processi. Il che esclude un campo d'azione che da anni si ritiene specifico delle faccende urbane: i processi di regolazione sociale informale che sono gli effetti non ricercati, ignorati, involontari. Su questo ha lavorato PierLuigi Crosta.

Osservare gli effetti di potere formale e sostantivo nei processi di trasformazione urbana potrebbe dunque essere in buona parte riduttivo. Tuttavia impostare in questo modo la riflessione non è solo temerarietà gratuita. Guardare alle possibilità e capacità di essere e di fare da parte dei soggetti (cioè alle capacità, abilità, potenzialità di fare, realizzare, ottenere effetti), rende decisiva la definizione di quei criteri che sostengono sul piano dei valori e socialmente queste capacità. Ciò che a molti è parso possibile chiamare autorità. E, naturalmente, il loro modificarsi nel tempo. Diventa importante chiedersi qual'è la declinazione, oggi, a fronte della città che cambia, di queste nozioni.

Osservando le cose dal lato dei soggetti cui è riconosciuto il potere di governare in modo fattuale e giuridico le trasformazioni (e circoscrivendo nell'economia di questi primi sguardi, ad essi il campo) si può cominciare a sostenere che l'autorità si aggancia per costoro ancor più che all'expertise di specialisti chiamati a definire soluzioni obiettivamente efficaci, alla capacità di rendere permeabile il sistema delle decisioni all'influenza della società civile. Quasi uno slittamento da una posizione tecnocratica ad una accezione deweyana divenuta di senso comune. È su questo che il potere di orientare le decisioni pubbliche sulle trasformazioni troverebbe una fonte importante di autorità. Ed è per questo che si può dire delle trasformazioni Olimpiche che esse mostrano un potere decisionale forte, privo di autorità.

Essere permeabile alla società civile è una condizione decisiva di autorità per le pretese di orientamento e controllo delle trasformazioni da parte del pubblico. Oltre ad essere un fattore costitutivo di quella che alcuni chiamano "democrazia deliberativa". Su questo vi è un largo accordo. Ma anche un insinievole dubbio. Che ne è dell'esporsi alla società civile da parte dei decisori nel momento in cui l'opinione pubblica è investita da profonde modifiche che ne stanno cambiando il profilo? Dallo sfilacciamento indotto nello spazio pubblico dalla marea crescente dell'edonismo e dalla progressiva individualizzazione delle quali parla Bauman, al suo raggrumarsi intorno ad interessi particolari come in alcune storie locali di resistenza e opposizione a progetti di forte impatto, laddove la sensazione di non essere presi in considerazione e di non essere ascoltati diventa una molla identitaria potente. In un caso come nell'altro si perdono i caratteri distintivi dell'opinione pubblica, richiamati da Habermas in un lungo racconto che parte, nel XVIII secolo, dai circoli culturali e massonici investiti dalle prime forme di politicizzazione in Inghilterra, Francia e Germania e giunge al ricostruirne il profilo nel quadro delle democrazie di massa del Novecento. La posizione di Habermas è stata molto discussa e ripresa da altri studiosi. I quali riconoscono nella sfera pubblica un fondamentale elemento dell'immaginario sociale che accompagna lo sviluppo delle società moderne. Un dispositivo cruciale entrato

in crisi per molte ragioni, non ultima, la progressiva esclusione dal suo campo di sempre più numerosi temi e argomenti. Esclusione che contrasta radicalmente con i suoi fondamenti: la sfera pubblica non solo dovrebbe comprendere tutti i possibili interessati, la pari legittimazione delle parti, la libertà di interazione, ma anche, e sostanzialmente, l'apertura a tutti i temi ritenuti rilevanti (dal pubblico).

Le Olimpiadi sono state per alcuni aspetti un tema sottratto al giudizio, nell'ipotesi fortemente ribadita nei commenti in chiusura dei giochi che esse fossero un bene senza distinzioni. Per fare un altro esempio piemontese, le vicende della Tav in Val di Susa, mostrano con chiarezza la sottrazione di altre importanti questioni al giudizio.

Se è nel rapporto con la società civile e con la sua capacità di esprimere argomentazioni condivise che si ricerca autorità per un potere sempre più affaticato, le difficoltà dell'opinione pubblica dovrebbero preoccupare. La ricerca di autorità su questo terreno risulta evanescente. O perlomeno fortemente compromessa dalle difficoltà di un argomentare che si sta rapidamente prosciugando "come un lago in secca".

Quali mediazioni?

Torino non è sicuramente l'unica città a inseguire politiche keynesiane. Né, tanto meno, a cercare nel mercato immobiliare e nei grandi eventi, un'uscita ai problemi che la attanagliano. Né è l'unica ad avere imboccato, nella stagione dell'elezione diretta dei sindaci, la strada di politiche inclusive. Ricercando in esse nuove forme di autorità. Qui tuttavia, più chiaramente che altrove, si intuisce la crisi dei rapporti tra un potere sovrastato dai grandi numeri e da un'autorità che pare sfaldarsi a fronte dell'afasia dell'opinione pubblica.

Nelle pagine precedenti ho avanzato due ipotesi. La prima individua nelle rapide trasformazioni cui le città sono sottoposte e nelle contrapposizioni cui esse danno luogo, un campo privilegiato per l'osservazione del modo in cui si stanno ri-dislocando potere e autorità, percepiti come punti attivi e discontinui, collegati trasversalmente e in modo enigmatico a desideri e a interessi di trasformazione. Implicitamente ho sostenuto che sia utile per capire le trasformazioni tornare, anche provvisoriamente, ad utilizzare categorie generali, magari ingombranti, ma dense e capaci di agire da contrappeso a fronte dei più evanescenti e consueti percorsi di lettura. Reintroducendo quei principi di contraddizione che negli ultimi tempi sembravano morti e sepolti. La seconda ipotesi è più specifica e afferma che l'operatore pubblico fa fronte alle tensioni tra potere e autorità, non tanto (e non solo) a mezzo dei discorsi burocratici o disciplinari, ma cercando autorità nei rapporti con un'opinione pubblica consapevole e informata sui fatti urbani. Una direzione oggi largamente condivisa della quale, tuttavia, si sottovalutano spesso i problemi.

L'ipotesi che, a chiusura di queste brevi note, vorrei accostare alle due precedenti afferma che tutto questo ci riguarda da vicino. Sia per il potere e l'autorità che il discorso tecnico ha in sé (e che da Foucault in qua non possiamo non riconoscere). Sia perché tutto questo ha strettamente a che fare con la diminuita capacità di alcuni saperi di giocare un ruolo di mediazione sociale che in passato hanno saputo esercitare. In due sensi. Uno è trattato da Sennett nel suo ultimo libro quando parla della mediazione nel senso della traduzione di un comando in un'azione. Il secondo allude alla capacità del discorso disciplinare di raccontare i processi di modernizzazione di questo paese. Cosa che architetti e urbanisti sono riusciti in passato a fare qualche volta egregiamente; altre volte semplificando una realtà vista come intrico che la ragione cerca

di imbrigliare; altre volte ancora cadendo in una sorta di sociologismo passionale. Cosa che in ogni caso ora risulta assai più complicata per la crescente incapacità di mediare, nelle pratiche (e non solo in quelle discorsive) la condizione locale con quella sociale. In altri termini, l'evaporazione dell'opinione pubblica attorno a faccende urbane rimanda (anche) alla diminuita capacità del discorso sullo spazio di costruire legami tra territorio, forme di governo, pratiche e immaginari. Rinvia alla difficoltà di legare un discorso sullo spazio con ciò che discorso sullo spazio non è. Una difficoltà che, si è detto, non riguarda solo noi. Ma che, per ciò che ci riguarda, ha effetti di formidabile impoverimento su un'opinione pubblica informata dei fatti urbani.

Urban transformations are always accelerated in the cities, which had hosted a 'big event'. There are a lot of examples inside and outside Europe: Turin is possibly the most important Italian city regeneration case after a big event.

Our text is concerning about the impact of the 2006 Olympic Games on the urban renewal processes in Turin, and analyses how the happening plays, in a time when urban marketing is increasing its importance. The opportunity to distinguish between 'fleeting' transformations from structures remaining when the Olympic days will be over is a premise to value the role of the happening in social and economical development of Turin.

grandi eventi e rilancio della città: il caso di torino
di stefano carmannini, alessandro ceccarelli



1. Atrium Torino

La trattazione delle problematiche urbanistiche connesse ai grandi eventi vede accomunate, da analoghe considerazioni, manifestazioni spesso nella sostanza diverse tra loro. Le Esposizioni universali, le Olimpiadi, i Campionati mondiali di calcio e perfino il Giubileo, solo per citarne alcune, hanno però tratti caratteristici che ne agevolano la 'raccolta' sotto l'unica dizione di mega events [Chalkley e Essex, 1998; Guala, 2002].

La prima condizione necessaria a che un grande evento sia tale è la sua unicità: anche se ciclico, l'accadimento in questione si presenta nelle sue specificità unico ed irripetibile [Roche, 2000].

La seconda caratteristica è individuabile nell'enorme dispiegamento di risorse economiche che l'evento muove e la terza è costituita dalla straordinaria esposizione mediatica del luogo di svolgimento. Tutte le caratteristiche suddette si esplicitano nell'oggetto che interessa in questa sede: lo 'spazio' del grande evento [Dansero, 2002].

La necessità di uno spazio dove manifestarsi e di un luogo con cui identificarsi sono fattori imprescindibili che modificano e arricchiscono progressivamente di significati il grande evento. Ogni edizione è stata influenzata dallo spazio e dal tempo in cui si è svolta: da tragici fatti terroristici, da simbolizzazioni politiche, da modificazioni delle strategie organizzative. Sulla scelta del luogo dell'Olimpiade pesano frequentemente anche considerazioni di tipo politico e si riflette spesso la congiuntura storica internazionale: se nel 1936 i Giochi si svolgono nella Berlino capitale della rinata potenza economica nazista, nel 1948 si sceglie una Londra stroncata dai bombardamenti di guerra; nel 1988 Seul richiama l'attenzione sulla divisione con la Corea del Nord; nel 1992 Barcellona cerca, con il palcoscenico mondiale, il riposizionamento internazionale come capitale economica della Spagna post-franchista.

L'incontro ed i rapporti tra i 'significati globali' che il grande evento impone e i 'significati locali' ad esso connessi costituisce un tema centrale nell'analisi del grande evento.

In una fase storica in cui la competizione ed il *marketing* urbano ricoprono un ruolo di primo piano nel determinare il futuro delle città, diviene prioritario attivare ingenti energie proprio usando l'evento come volano. La pratica del concepire la grande manifestazione olimpica come momento di ripensamento della città nel suo complesso e come occasione per innescare profonde trasformazioni strutturali e infrastrutturali dell'ambiente urbano è andata progressivamente consolidandosi. L'Olimpiade di Roma 1960 ne ha rappresentato un punto di svolta poi seguito da Barcellona 1992 e da Sydney 2000.

Nel 1999 Torino viene designata dal Comitato olimpico internazionale quale sede dei XX Giochi olimpici invernali del 2006: il comitato organizzatore (TOROC) gestirà i territori di otto comuni delle valli alpine di nord-ovest e nascerà un'istituzione con lo specifico compito di gestire gli appalti per le opere connesse all'Olimpiade (Agenzia Torino 2006).

Il management di un'operazione di tale portata rappresenta sempre sia un rischio che un'opportunità e, ancor più nel caso di una ex "città-fabbrica" in transizione verso un modello postfordista [Bagnasco, 1990], deve necessariamente passare per la creazione del consenso.

Se il miglioramento sociale e ambientale non rappresentano remunerative attrazioni per i privati, per l'amministratore pubblico, invece, le considerazioni sull'aspetto della 'visibilità' divengono prioritarie rispetto a quelle finanziarie, così forse da giustificare l'ingente finanziamento statale, 1.600 milioni di euro su un totale di circa 2.100 milioni di euro di risorse convogliate sull'operazione Torino 2006.

L'assegnazione dei Giochi olimpici invernali del 2006 a Torino ha quindi consentito di immettere sul luogo nuove risorse finanziarie che hanno accelerato i già notevoli interventi di trasformazione urbana definiti dal Piano regolatore del 1995.

Strategica risulta la collocazione del cuore dell'evento, costituito dal Villaggio atleti¹, dall'edificio per le gare di pattinaggio Oval² e dal monumentale nuovo ponte pedonale della ferrovia, nell'area di 170.000 m² prossima al Lingotto e agli ex Mercati Generali. Infatti, prevedendo le future trasformazioni delle strutture olimpiche in unità residenziali e col completamento del centro polifunzionale del Lingotto, viene confermata la trasformazione urbana della Spina centrale che risulta incentrata sul recupero delle aree industriali dismesse e sulla riqualificazione delle rete ferroviaria, mirando ad una ricucitura delle diverse parti della città e alla definizione di nuove centralità.

Nella stessa direzione del recupero di porzioni abbandonate della città va inserita la scelta del riuso delle strutture lasciate dall'esposizione *Italia 61*, come ad esempio il Centro di formazione internazionale ITC-ILO³, insediato negli originari 19 padiglioni espositivi, che in occasione delle Olimpiadi è stato rinnovato per essere temporaneamente utilizzato come Villaggio media. Così come il Palavela⁴, che da originario Palazzo delle Mostre, è stato oggetto di un complesso intervento di ristrutturazione per divenire sede delle gare di pattinaggio artistico e ospitare, successivamente ai Giochi, eventi sportivi e spettacoli.

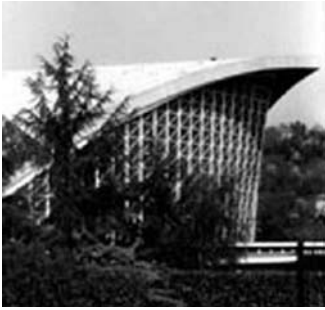
Anche alcune strutture storiche della città – fortemente caratterizzanti anche sul piano simbolico – quali lo Stadio comunale, la Torre maratona, il parco e Piazza d'armi, dove trova posto anche il nuovo Palahockey⁵, vengono ristrutturate per essere inserite attivamente nel mutato contesto urbano.

Le opere connesse alle Olimpiadi invernali presentano, diversamente da altri grandi eventi, specifici problemi di impatto sull'ambiente e sulle infrastrutture oltre alle questioni legate al budget ed al coinvolgimento di ingenti quantità di persone: gli interventi necessari sono ampi e diffusi, come le aree interessate.

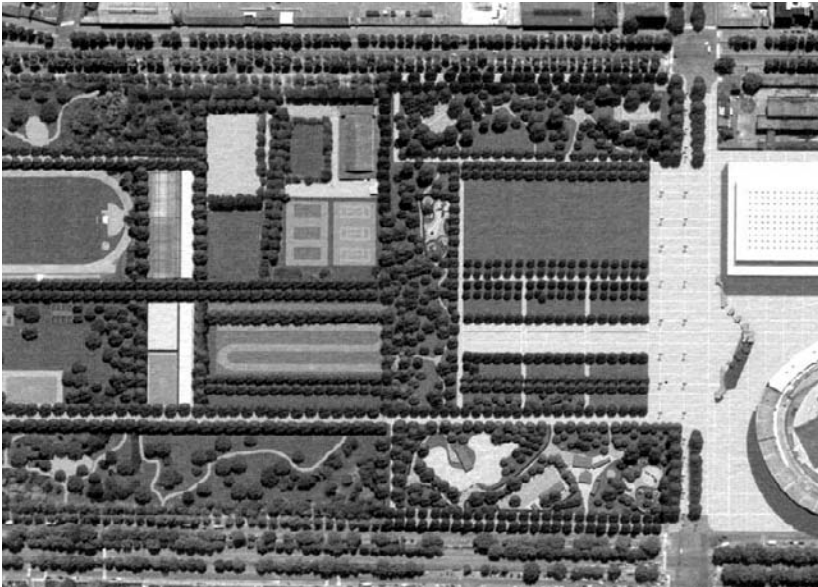
Per attrezzare il territorio olimpionico di Torino nei 17 giorni dell'evento sono necessari villaggi olimpici e 'media', strutture sportive, impianti di risalita e di innevamento, infrastrutture e spazi di ricezione, in buona parte comunque costruiti appositamente [Bobbio, Guala, 2002].

Così, nella città vibrante dei cantieri, l'attenzione si sposta necessariamente verso la gestione del conflitto⁶ e le valutazioni di tipo economico hanno un senso solo se considerano il rapporto tra la tempistica breve dell'evento ed i lasciti di lungo periodo a vantaggio della cittadinanza.

La conflittualità tra cittadini, 'utenti' dell'evento e amministrazioni, si crea evidentemente sui disagi dovuti ai lavori aperti e sui piani d'uso futuro degli spazi come sui meccanismi di rendita fondiaria innescati



2. Palazzo delle esposizioni (1961) e Palavela (2006)



3. Piazza d'armi, Parco e stadio comunale



4. Sestriere Borgata, pista del super-g e Cesano San Sicario, impianto per le gare di biathlon

dalla valorizzazione per parti di città. Tale scontro può essere evitato solo creando le condizioni per la permanenza sul territorio dei vantaggi riconducibili alle strutture ereditate dai Giochi: questi vantaggi si misureranno in gran parte nel rinnovamento delle attrezzature e dell'immagine della città.

Le previsioni sullo sviluppo del territorio conseguenti all'evento olimpico e relative al sistema montano non appaiono definite quanto quelle sul sistema urbano. Nelle valli alpine interessate dall'evento, dove è intenso l'impatto delle nuove infrastrutture sciistiche, ricettive e di accessibilità, è incerta la tensione a generare un circuito virtuoso capace di valorizzare le potenzialità locali all'interno del sistema territoriale, per uno sviluppo integrato tra l'area metropolitana torinese ed il vicino ambito montano. Resteranno quindi da valutare le ricadute nel lungo periodo.

Esiste a questo proposito una dicotomia tra l'importanza di stimare gli elementi non effimeri e le complesse valutazioni necessarie per farlo poiché la gestione si conclude spesso con la fine dell'evento⁷: non vi sono di fatto né il tempo né il mandato per fare un'analisi economica *ex-post* che può risultare, inoltre, pericolosa per gli amministratori anche in termini elettorali. Con questa lacuna di fondo le considerazioni di bilancio confermano in buona parte l'idea formatasi attorno alle operazioni connesse con le passate edizioni dei Giochi: i conti sono sempre andati in rosso. Unica eccezione è rappresentata dal caso di *Los Angeles 1984* che, privilegiando l'uso delle infrastrutture esistenti ed introducendo per prima la partecipazione massiccia degli *sponsor*, chiuse addirittura con un conto economico positivo.

La storia delle edizioni olimpiche è fatta certamente di innovazioni⁸ e spesso il grande evento lascia in eredità simboli duraturi e modificazioni profonde: possiamo pensare alla Torre Eiffel, costruita per l'Esposizione universale del 1889 e ancora oggi simbolo di un'intera nazione; allo Stadio olimpico di Roma realizzato per i mondiali di calcio del 1960; al ruolo delle Olimpiadi del 1992 nella rinascita del lungomare e di ampi tessuti urbani di Barcellona; al porto antico di Genova con le Colombiadi o ancora alla bonifica idraulica di ampie porzioni ex-periferiche attuata per *Sidney 2000* e al restauro urbano di Roma per l'ultimo anno giubilare.

In favore della gestione torinese vanno riconosciuti sia l'inserimento dell'evento nel quadro più ampio delle notevoli modificazioni in atto nella città sia l'abilità manageriale nel costruire il calendario di una serie di eventi futuri.

La transizione torinese verso nuove forme economiche e nuovi modelli sociali, iniziata vent'anni fa e non priva di difficoltà (anche per la perdita di oltre 80.000 posti di lavoro), si consolida nelle previsioni del PRG del 1995 e con il Piano strategico Torino internazionale. La città si pone così all'avanguardia adottando, nell'anno 2000, il primo strumento di pianificazione strategica italiano.

Alla pianificazione ordinaria si affianca quindi la previsione di una serie di eventi che possano fungere da stimolo ulteriore: nel 2007 si svolgeranno a Torino le Paraolimpiadi, nel 2008 il XXIII Congresso internazionale degli architetti e nel 2011 si ospiteranno le celebrazioni legate ai 150 anni dell'unità d'Italia. Un programma di cospicui investimenti e sinergie istituzionali diretto ad accrescere il peso culturale di Torino, così da lanciarne un profilo anche turistico e culturale⁹, negato fino ad ora dall'immagine di città industriale.

In generale la tendenza a conferire al grande evento un ruolo simbolico per la promozione dell'immagine e, allo stesso tempo, un forte rilievo nel sollecitare lo sviluppo economico e sociale costituisce ormai una prassi consolidata: mentre continuano le competizioni e le candidature per ospitare le prossime Olimpiadi è significativo come, in vista di Pechino 2008, alcuni cantieri della capitale cinese siano stati sospesi per

evitare che il completamento troppo veloce delle strutture fosse eccessivamente anticipato rispetto all'evento mediatico dell'inaugurazione dei Giochi. Ma l'eredità olimpica e le implicazioni territoriali che comporta sono la vera posta in gioco del grande evento.

note

- 1 Il progetto del Villaggio olimpico è del gruppo dell'arch. B. Camerana. Dopo i giochi olimpici i tre nuovi isolati residenziali per atleti saranno convertiti in residenze e la storica struttura dei Mercati generali ospiterà centri di ricerca e servizi.
- 2 Oval, Pista per le gare di velocità su ghiaccio, progettisti: HOK Sport Ltd – Studio Zoppini Associati, Milano (2006). L'edificio ospiterà dopo i giochi olimpici fiere, esposizioni e manifestazioni.
- 3 Padiglioni delle Regioni, progettista: N. Renacco (1960-61). Successivamente divenuto Centro di Formazione Internazionale ITC-ILO tornerà ristrutturato, dopo i giochi olimpici, ad essere utilizzato dagli utenti del Centro.
- 4 Palazzo delle Mostre, progettisti: A. e G. Rigotti, F. Levi, N. Esquillan (1960-61); Palavela, sede delle gare di pattinaggio artistico e *short track*, progettisti: A. De Bernardi, G. Aulenti (2006). Il progetto di ristrutturazione ha suscitato critiche avendo modificato fortemente l'edificio originario, facendone perdere elementi caratterizzanti e pregevoli come le vetrate.
- 5 Parco, Piazza d'Armi e Palasport Olimpico per l'Hockey su ghiaccio, progettisti: A. Isozaki, ARCHA Spa, ARUP, G. Amaro, M. Brizio (2006).
- 6 Da un lato va rilevato come il Comitato promotore abbia attivato già in fase preventiva le procedure per la redazione di una mappatura dei possibili conflitti, così come dall'altro vanno prese in considerazione le circostanziate considerazioni del movimento contrario allo svolgimento dei giochi (www.nolimpiadi.com).
- 7 Anche l'Agenzia Torino 2006 e il TOROC chiuderanno i battenti con la conclusione dei giochi.
- 8 A Lillehammer 1994 si applicarono per la prima volta alcuni dei principi dello sviluppo sostenibile così come definito nella conferenza ONU di Rio de Janeiro del 1992; a Sidney 2000 buona parte delle costruzioni fu caratterizzata dall'efficienza energetica data dall'uso di fonti rinnovabili, ecc.
- 9 Di recente realizzazione sono il Museo del Cinema, il restauro della Reggia della Venaria Reale e il Museo d'arte contemporanea di Rivoli.

bibliografia

Numerosi sono gli studi tesi alla costituzione di una tassonomia dei grandi eventi sulla base di diversi parametri.

A tale proposito si vedano:

- Chalkley, B. e Essex, S., "Olympic Games: catalyst of urban Change", in Leisure Studies n. 17, 1998.
- Guala, C., "Per una tipologia dei mega eventi", in Bollettino della Società Geografica Italiana, serie XII, volume VII, 4, Roma 2002.

Sull'evoluzione nella storia dei significati attribuiti al 'big event':

- Roche, M., *Mega-Event and Modernity*, Londra, Routledge, 2000.
- Dansero, E., "I 'luoghi comuni' dei grandi eventi. Allestendo il palcoscenico territoriale per Torino 2006", in Bollettino della Società Geografica Italiana, serie XII, volume VII, 4, Roma 2002.

All'interno dell'ampia pubblicistica sui temi della riconversione urbana in rapporto con la ormai relativamente recente mutazione di ciclo economico si segnala solamente:

- Bagnasco, A., *La città dopo Ford. Il caso di Torino*, Torino, Bollati Boringhieri, 1990.

In continuità con le opere citate si segnala inoltre, per un quadro complessivo:

- Bobbio, L. e Guala, C., a cura di, *Olimpiadi e Grandi Eventi. Verso Torino 2006*, Roma, Carocci, 2002.

Al settore turistico si riconosce un ruolo importante per lo sviluppo di una più moderna economia dei servizi avanzati. Sullo specifico tema:

- Montanari, A., "Grandi eventi, marketing urbano e realizzazione di nuovi spazi turistici", in Bollettino della Società Geografica Italiana, serie XII, volume VII, 4, Roma, 2002.

Sul patrimonio architettonico di Torino:

- Polano, S., *Guida all'architettura italiana del Novecento*, Milano, Electa, 1991.
- *26 Itinerari di Architettura a Torino*, Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino, 2004.
- "Torino next", allegato alla II edizione di Architettour – 26. Itinerari di Architettura a Torino, Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino, 2004.

The corridor "Turin-Lion" is a part of the European transport policy project named "TEN-t", Trans European Transport Network, which aims to improve relations and cohesion between European countries, from south to north, from east to west and finally by motorways of the sea. The article tries to resume the process involved with the construct of the new train links for freight, priority project and key elements of the corridor no. 5, from Lisbon to Budapest and then to Kiev. The article explores problematic aspects related to this project with influences on territory, with the aid of some expert's contributions.

il corridoio torino-lione tra nuovi assetti territoriali
e specificità dei sistemi locali: cronaca urbanistica
di simona corradini

La TEN-t

Il progetto del corridoio ferroviario Torino-Lione si inserisce nel quadro più ampio della programmazione europea in tema di trasporti, costituito da trenta assi transnazionali, considerati prioritari dall'Unione Europea, a cui si aggiunge il nuovo progetto delle Autostrade del Mare.

I trasporti sono considerati un elemento di efficienza al fine di garantire benessere ed occupazione in Europa. A questo proposito è stata sviluppata la rete denominata TEN-t, Trans European Transport network, che include, oltre alla rete stradale e ferroviaria, i porti marittimi e fluviali, gli aeroporti e le vie d'acqua interne. Purtroppo al 2003 solo un terzo dell'intera rete è stato realizzato e soltanto 3, dei 14 progetti previsti, risulta completato.

Il Corridoio V, di cui fa parte il collegamento Torino-Lione, corrispondente all'asse ferroviario ad alta velocità e alta capacità da Lione fino a Budapest, è definito come priorità n. 6, nel quadro degli assi prioritari che costituiscono la nuova rete trans-europea. Nel 2004 il Parlamento e il Consiglio Europeo hanno adottato con decisione 884/2004/EC la rete trans-europea dei trasporti, da completare entro il 2020, costituita da 14 progetti già adottati nel 1994 e da sedici nuovi progetti prioritari da portare avanti all'interno dell'Europa allargata.

A scala europea il Corridoio V ha l'obiettivo di decongestionare il traffico in transito attraverso le Alpi, spostando i tir dalla strada alla ferrovia che, grazie al nuovo tratto italo-francese in tunnel, consentirà l'incremento della capacità di trasporto per le merci e i passeggeri, riducendo anche i tempi di viaggio. Secondo il rapporto dell'Unione Europea, che prende in esame ciascuno dei trenta progetti e relativi finanziamenti, il Progetto prioritario n. 6 Treno ad alta velocità e trasporto combinato Francia-Italia avrà un *budget* totale di 6.738 miliardi di euro di investimenti, per un totale di 797 km di lunghezza, nel periodo dal 1992 al 2011.

La cattura dei grandi flussi merci è l'obiettivo principale della Torino-Lione, insieme al conseguente alleggerimento dei valichi alpini dal traffico pesante.

Secondo la LTF (Lion-Turin ferroviarie), partecipata al 50% da RFI e RFF, incaricata della progettazione della tratta, l'obiettivo è quadruplicare il trasporto merci ferroviario, che da qui al 2030 dovrebbe passare dai 10 attuali ai 40 milioni di tonnellate di merci, riducendo di un terzo il trasporto stradale.

Le Alpi sono attraversabili presso Ventimiglia, il Monginevro, il Frejus e il Moncenisio, il Monte Bianco, il Gran San Bernardo, il Piccolo San Bernardo, il Sempione, il San Gottardo, il Brennero e il Tarvisio. Il trasporto merci deve tener conto delle Alpi come sistema unitario, affinché le sue prospettive siano realistiche e la nuova connessione sia efficiente, poiché alcuni dei valichi alpini possono fin da oggi essere potenziati, tanto che "su assi come il Brennero o il Tarvisio, quello che va verso l'est, potremmo fare domani 100-150 treni in più al giorno nella parte italiana" [Moretti, 2004].

Contributi esperti

Durante tutta la fase di costruzione del progetto si sono registrati dibattiti e convegni, tra questi si citano:

- il Congresso nazionale dell'Inu, Città e Regioni Metropolitane in Europa (Milano, giugno 2003);

- il Colloquio Internazionale Alta capacità Lione, Torino, Milano: cooperazione o competizione fra aree metropolitane in Europa?, organizzato dalla sezione Inu Val d'Aosta Piemonte (Torino, febbraio 2003);
- l'incontro di riflessione, curato dall'Inu, sul Corridoio V Transeuropeo – attori, opere, opportunità, in connessione al progetto Interreg. III B Spazio Alpino: AlpenCORS, Alpen Corridor South, per uno sviluppo integrato del Corridoio V [Adelsberger, 2004].

Dalla lettura dei contributi appare chiaro come, alcuni aspetti chiave, i più problematici, siano emersi sin dai primi dibattiti.

Problematiche

Dal confronto tra i documenti europei e gli interventi dei vari esperti invitati in occasione dei due incontri internazionali, emergono interessanti elementi di lettura, che riguardano i vari aspetti attinenti al concepimento, lo sviluppo e la realizzazione del corridoio. Molteplici gli argomenti trattati: il carattere strategico dell'opera e gli scenari possibili, il ruolo dei paesi attraversati dal Corridoio V, la cooperazione e la competizione tra le città di Torino e Lione, il corridoio inteso come "spazio-territorio complesso e multipolare" [Barbieri, 2003]; infine i processi di governo del territorio e gli strumenti di programmazione e gestione di politiche urbane e territoriali che interessano le aree metropolitane investite.

Dall'analisi dei contributi è possibile derivare alcuni concetti chiave, determinanti per inquadrare il corridoio Torino-Lione e le sue implicazioni di carattere territoriale e ambientale:

- l'importanza della fase di costruzione del processo da un lato e la qualità del progetto dall'altro, passando attraverso la necessità di una visione interdisciplinare;
- la molteplicità dei soggetti portatori di interessi, talora divergenti;
- le politiche di sviluppo non sempre coerenti alle diverse scale territoriali cui si aggiunge la mancanza di chiarezza sugli obiettivi e quindi sull'opportunità e sull'effettiva efficienza del progetto.

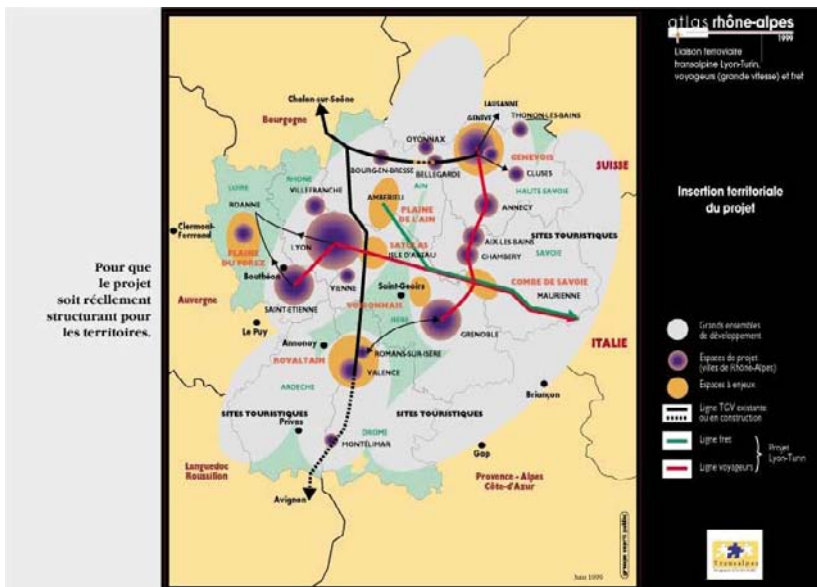
Politiche e attori

Se a livello europeo il corridoio ha una sua definizione, poiché fa parte di una rete di trasporto complessiva finalizzata ad un riequilibrio ovest-est e sud-nord dell'Europa allargata, maggiori difficoltà si riscontrano nel rapporto che la connessione Torino-Lione assume nel contesto regionale e metropolitano, in relazione alla molteplicità di soggetti deputati alla pianificazione dei territori attraversati.

Da un punto di vista geopolitico la situazione è cambiata rispetto alla prima fase di concepimento e sviluppo della rete di trasporto europea. Tra il 1994 e il 2001, in particolare, paesi prima di confine si trovano oggi al centro di un'Europa allargata, con conseguenze sul sistema dei rapporti economici e quindi anche dei flussi di merci e passeggeri, per i quali si prevede un generale incremento su di un sistema di corridoi sud-nord, est-ovest e in diagonale. È anche vero che il sistema europeo è sempre meno sistematico, o se vogliamo dirlo in un altro modo, è sempre più eterogeneo. Quindi occorre inquadrare il Corridoio in un contesto più ampio, nonostante gli interessi principali in termini di traffici economici e finanziari si svolgano ancora sull'asse italo-francese. In realtà era da tempo stata sottolineata la necessità di passare ad una



1. La connessione dell'Europa del sud



Pour que
le projet
soit réellement
structurant pour
les territoires.

2. Inserzione territoriale del progetto

dimensione transnazionale delle politiche pubbliche dei trasporti, a fronte di un carattere tutto nazionale delle reti infrastrutturali, legato fortemente al tipo di apparato finanziario che l'Europa si è data nella gestione di tali politiche. Pochi sono gli stati che hanno posto al centro le connessioni infrastrutturali trans-europee, anche perché l'Europa consente il finanziamento diretto entro il limite del 10% del finanziamento complessivo, al fine di innescare un effetto volano. Tale percentuale è stata ritenuta insufficiente, soprattutto per quei progetti a forte implicazione trans-europea e più deboli alla scala dei singoli paesi. Per esempio, in Francia, la Torino-Lione è prioritaria, ma da un punto di vista dei finanziamenti programmati è posposta ad altre tratte di alta velocità [Maisonnier, 2004], pur rappresentando un'opportunità per la ferrovia e il trasporto intermodale.

Di recente la Comunità Europea ha preso in esame la possibilità di un maggiore finanziamento al fine di implementare e sostenere la realizzazione di alcuni progetti prioritari, tra i quali il Progetto n. 6, passando dall'esistente 10% al 30% proposto per il periodo 2004-2005.

Il progetto transalpino si caratterizza per la pluralità di attori che assumono posizioni diversificate rispetto a logiche funzionali e configurazioni territoriali differenti. Oltre all'Europa gli attori principali sono: gli stati francese e italiano e la Lyon-Torino ferroviaria (LTF), società bi-nazionale incaricata degli studi di progetto e dei lavori di ricognizione per la parte comune italo-francese; per la Francia, la Réseau Ferre de France e la SNCF, la Région Rhône Alpes, la città di Lione; per l'Italia, la RFI, Rete Ferroviaria Italiana, la Regione Piemonte, il Comune e la Provincia di Torino.

Lo Stato, in generale come in Italia, resta il maggiore finanziatore dell'opera ed assume il ruolo di unico interlocutore, fattore che per alcuni suscita perplessità. L'aver affidato, infatti, alle rispettive reti ferroviarie la predisposizione del progetto e l'aver creato una struttura intergovernativa poco rappresentativa delle realtà territoriali, in quanto composta da membri dei diversi ministeri coinvolti, ha costituito un elemento di debolezza, che si è cercato di affrontare a partire dal 2001, anno in cui si è creata la LTF.

L'importanza del ruolo degli attori in gioco e del loro coinvolgimento è un nodo centrale. Nel caso di Torino la configurazione squilibrata degli attori ha compromesso la buona forma di governo del territorio [Bobbio, 2003]. Esplicativo in proposito il confronto tra la Communauté Urbane di Lione, soggetto dotato di propria autonomia finanziaria che attua politiche e interventi sul territorio, e quello di Torino, che ha attivato un processo di coordinamento a scala metropolitana per l'attuazione di alcune politiche (viabilità, trasporti, turismo, pianificazione territoriale) e che ha visto la costruzione del Piano strategico Torino Internazionale. L'esempio di Lione mette in evidenza la maggiore importanza dei comuni e in particolare di quello centrale, cui spetta la mobilitazione di risorse politiche ai fini del successo di un governo metropolitano. Nel caso torinese invece la Provincia rappresenta il soggetto principale, mentre la Regione assume un ruolo altalenante così come il comune di Torino, poco attivo nel promuovere tale forma di governo.

Cooperazione/competizione tra Lione e Torino

Il tema della competizione e delle alleanze è una costante del progetto Torino-Lione, riguarda i corridoi, i finanziamenti, i territori e le città.

La costruzione di un corridoio non provoca necessariamente vantaggi diretti nei territori attraversati e l'aumento della capacità di trasporto merci e passeggeri, dovrebbero costituire elementi oggettivi per garantirne l'efficienza e la stessa sopravvivenza. E ancora il corridoio, concettualmente, può produrre

vantaggi esterni ai territori direttamente coinvolti dal passaggio, che in tal caso è puro attraversamento, privo di connessioni. Per evitare tali rischi, occorre un cambio di atteggiamento ovvero "il Corridoio va fortemente voluto e non è detto che anche questo basti ... L'idea chiave è quella dell'alleanza degli interessi territoriali" [Migliorini, 2004].

Il binomio Lione-Torino appare comparabile sotto l'aspetto della competizione: tutte e due le città hanno come principale punto di forza l'elevata capacità di riprodurre 'conoscenza', mentre soffrono per la scarsa apertura internazionale. Torino possiede un gran numero di strutture universitarie e di ricerca ad alta qualità e l'eredità della grande industria può costituire una risorsa per l'introduzione di innovazioni nel campo dell'elettronica, della robotica e delle telecomunicazioni. La nuova connessione costituisce un'occasione per entrambe le città di implementare le relazioni con l'esterno, condizione indispensabile per aumentare la capacità competitiva [Senn, 2003] e l'interazione a livello globale. Se da un lato la connessione tra i due centri può condurre vantaggi, nel caso si operino strategie cooperative e unione di risorse in una visione di rete di città senza dover entrare in competizione diretta, da più parti si sottolinea il pericolo della periferizzazione [Mazza, 2003] e della creazione di marginalità, che si possono ripercuotere a scala della rete di città, ma anche rispetto al sud dell'Italia.

Una soluzione al problema coesione-competizione è offerta dalla lettura della connessione ad un livello più ampio, quello corrispondente alla relazione Torino-Milano-Parigi-Lione, ove Milano può rappresentare un *gateway* per l'accesso alle reti internazionali da parte di Torino, così come Lione rappresenta una sorta di porta di accesso per Parigi [Conti, Varolo, 2003]. L'altro aspetto interessante è costituito dall'opportunità per Torino di inserirsi nel "corridoio tecnologico" Milano-Lione, che nell'arco latino mediterraneo costituiscono due motori innovativi strategici.

Dopo una fase di crescita della grande industria, Torino si trova ad affrontare il passaggio da un'eredità pesante verso attività economiche più flessibili. La valorizzazione delle risorse esistenti è importante al fine di porsi entro una logica di nuovi assi economici e strategici, in cui ognuno scambia ciò che di meglio può offrire. La scelta di differenziarsi e di divenire complementare per Torino sembra portare con sé il rifiuto del patrimonio ereditato di città manifatturiera verso nuove immagini alternative. Gambino sottolinea come esistano nella storia e nella realtà attuale di Torino idee interessanti per ricostruire l'immagine e l'identità, delle quali Torino città per le Alpi rappresenta la specificità ambientale e storica da cui può partire il recupero di certi legami dell'area torinese con il suo intorno. Torino in tal modo entrerebbe nelle grandi reti europee "non da sola, ma con le sue montagne" e da qui deriverebbe una strategia di valorizzazione specifica fondata su elementi del patrimonio urbano e ambientale: la forma *urbis*, la corona verde, la rete fluviale e i parchi naturali. Affiancare al progetto di corridoio un contesto territoriale reale con i suoi abitanti deve far riflettere sull'importanza che il tema della qualità degli ambienti di vita assume rispetto alla realizzazione di un corridoio multimodale, poiché la competizione si gioca anche sul piano di valori territoriali quali la "funzionalità, la sicurezza ed abitabilità del territorio, la fruibilità dei servizi e delle infrastrutture, il contatto con la natura, la bellezza e la qualità complessiva dell'ambiente" [Gambino, 2003].

bibliografia

- *TEN Invest – Final Report, Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions*, Essen, PLANCO Consulting GmbH, 2003.
- Commission of the European communities, *Memorandum to the commission from president Barroso*, in agreement with mr Barrot: implementing the trans-european networks, Bruxelles, 2005.
- Adelsberger, H., *Ministero dei trasporti ed innovazione tecnologica*, in atti dell'incontro Corridoio V Trans europeo, attori, opere, opportunità, Milano, 14-15 ottobre 2004.
- Caracciolo, L., *“Geopolitica delle infrastrutture nella grande Europa: gli interessi italiani”*, in atti cit., Milano, 14-15 ottobre 2004.
- Scherrer, F., *Transalpine Lyon – Turin. “Un projet d’infrastructure aux multiples visage”*, in Dossier Urbanistica Informazioni, Alta capacità Lione, Torino, Milano: cooperazione o competizione fra aree metropolitane in Europa?, a cura di Barbieri, A., Giamo, C., Saccomani, S., supplemento al n. 190 di UI, agosto 2003.
- Migliorini, F., *“Il progetto Alpencors: per un approccio integrato al corridoio V”*, 2004, in atti cit., Milano, 14-15 ottobre 2004.
- Bobbio, L., Rosso E., *“Torino tra Lione e Milano: politiche e istituzioni di livello metropolitano”*, in Dossier UI, n.190, 2003.
- Conti, V., *“Torino, Europa: scenari possibili”*, in Dossier UI, n. 190, 2003.
- Gambino, R., *“Corridoio 5: non solo trasporti per il territorio”*, in Dossier UI n. 190, 2003
- Maisonnier, C., *“National priority and Lyon-Turin Railways transnational dimension”*, in atti cit., Milano, 14-15/11/04.

The "Spina" of Turin is about planning renewal of the urban settlement. Its purpose is to virtuously redraw the city as a whole: a heir of the great; complex regeneration plans for the 19th century metropolis. The "Spina" program, in its complexity and capacity of involving the entire city, is completely different from the most of recent plans and is intended to modernize Italian cities, historically cities that were unable to be improved.

la spina centrale di torino
di benedetto di cristina

Con il progetto per il passante ferroviario (quadruplicamento e interrimento dei binari per 4 km) e per la spina centrale (viale urbano di 6 km) Torino ha avviato un programma di rinnovo (3 milioni di metri quadri di aree dimesse sul totale di 4,5) che non ha precedenti nella sua storia dal XIX secolo. Per poter stabilire confronti con progetti di analoghe dimensioni e caratteristiche si deve risalire ai maggiori interventi realizzati nelle città italiane, dopo la formazione dello Stato unitario, per far fronte a gravi emergenze attraverso programmi straordinari sostenuti da leggi speciali. Per esempio il risanamento della città bassa di Napoli, dopo il colera del 1884, con l'asse di corso Umberto I (1,3 km) o la ricostruzione di Messina, dopo il terremoto del 1908 sui tracciati del piano Borzi.

La "spina" (come tema centrale delle funzioni di servizio pubblico che ha lungo il suo percorso una sequenza di nuovi luoghi urbani ed è allo stesso tempo un tracciato di ristrutturazione, un passante di traffico e un asse prospettico) è una proposta avanzata fin dalla prima stesura del Piano Regolatore Torinese (1987) ed è stata prevista, in varie forme, nei piani della Gregotti Associati.

Un asse pedonale dal Lingotto fino alla stazione di Porta Nuova era anche il tema della consultazione per il riuso delle officine FIAT nel 1983. Nella nozione di "spina" confluiscono una pratica del XIX secolo (realizzare gli spazi pubblici nella fabbrica della città antica tagliandone a vivo il tessuto con l'uso di strumenti autoritari: espropri, demolizioni, deportazioni) e una utopia del XX secolo (utilizzare tecniche moderne per costruire nuovi luoghi pubblici sopra il livello del suolo rispettando la città e il paesaggio). Questa seconda idea, che era alla base di progetti degli anni sessanta come il London Roads Study degli Smitsons con gli scambiatori e i *route building*, si è poi realizzata in un modo così distorto e parziale (con gli assi di scorrimento veloce all'interno delle città) che oggi è completamente screditata e si è perso il ricordo della sua origine (dare forma allo spazio del movimento integrando la nuova circolazione con i luoghi della centralità).

Per questo si può ricordare il viadotto dell'Università Calabrese come unico caso realizzato, mentre altri progetti molto noti, pur di dimensioni misurate e per niente macrostrutturali (Berlino Lichterfelde, Modena Corassori) sono rimasti sulla carta.

In questo senso la spina di Torino, grazie alle sue sezioni complesse e all'utilizzazione dello scavo, propone un'immagine architettonica che riprende la tradizione torinese del viale alberato.

Ai commenti sull'attuazione del piano, che rilevano in modo concorde una frammentazione degli interventi e una sfasatura tra il grosso sforzo operato dal pubblico e i risultati attuati dai privati (aspetto che andrebbe visto riesaminando il lavoro svolto da Jean Pierre Buffi come coordinatore delle opere edilizie sulla spina centrale e da Carlo Olmo come consulente del Comune per la qualità architettonica-urbana), si può aggiungere un'altra osservazione. Il piano sta andando in fondo con risultati non diversi da quelli previsti solo dove vengono utilizzati regole insediative e tipi edilizi collaudati dai suoi progettisti in numerose occasioni e indipendentemente dai luoghi. Dove il disegno di impianto ha provato ad essere "contestuale" (spina 3) l'attuazione non si distingue dalle lottizzazioni ordinarie con costruzioni in altezza.

Il primo schema di struttura per l'assetto di un'area metropolitana (di misura paragonabile alla città di Torino) che utilizzava l'architettura come materiale di verifica di soluzioni urbane risale al 1972 ed è stato studiato per Firenze, dal gruppo Detti Gregotti al concorso per il nuovo polo universitario. In quel caso il ruolo del passante era svolto dall'asse attrezzato che doveva far diventare lineare una città radiocentrica trasformando i viali ottocenteschi in parco pubblico e integrandosi al tessuto urbano nelle zone che attraversava (come è stato poi approfondito nello studio dell'Arcoprogetti del 1984). A suo tempo fu ritenuto irrealizzabile, e poi messo da parte, per le dimensioni del nuovo insediamento universitario nel paesaggio della piana di Firenze

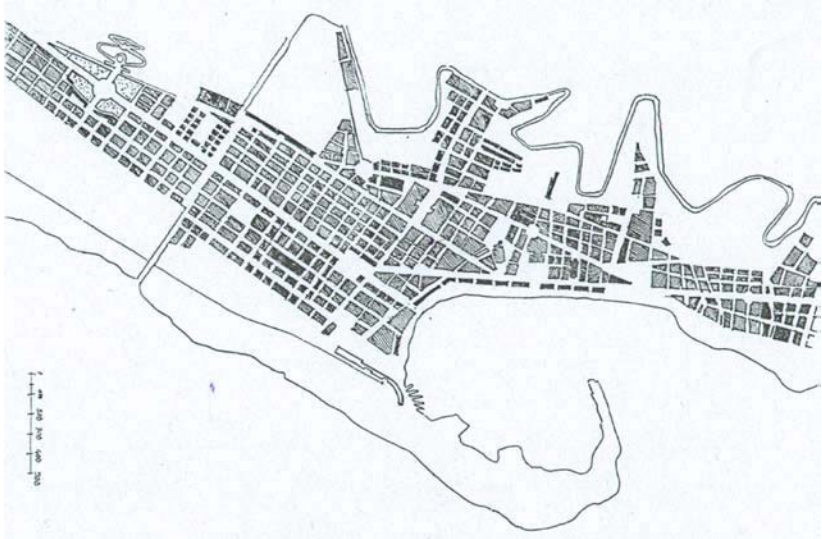
(in seguito estesamente urbanizzato) e per la complessità tecnica del nuovo attraversamento stradale nel tratto Cure-Macelli (dove in seguito è stato previsto il sottoattraversamento ferroviario).



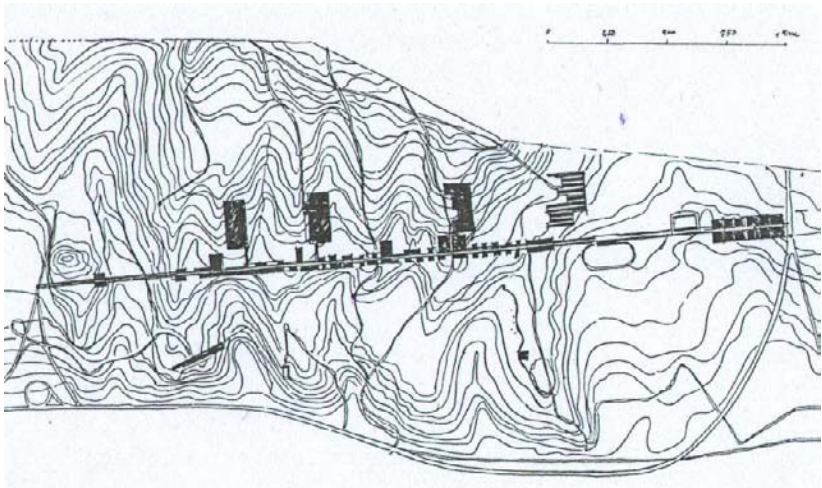
1. Torino, la spina centrale nel PRG del 1987



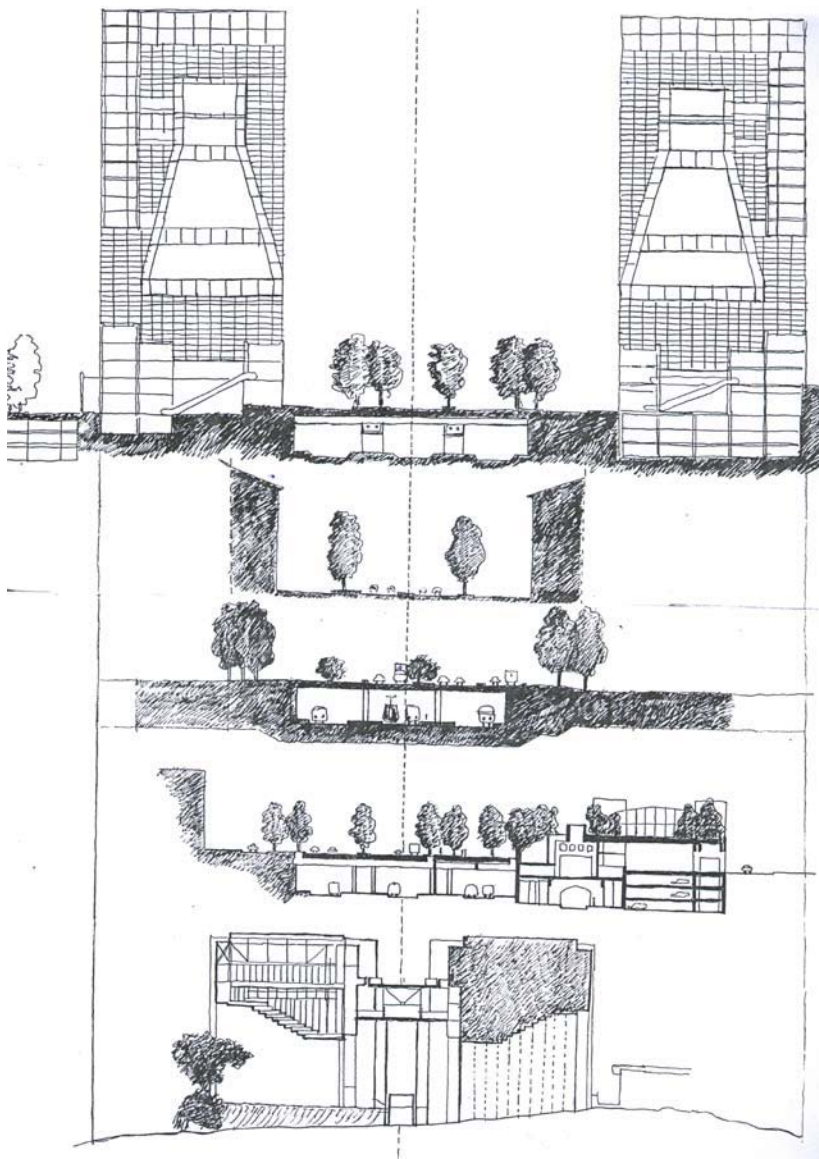
2. Napoli, Corso Umberto I e Corso Garibaldi, 1885
(a confronto con Corso Maria Teresa, 4 km a mezza costa da Mergellina a Toledo, iniziato nel 1841)



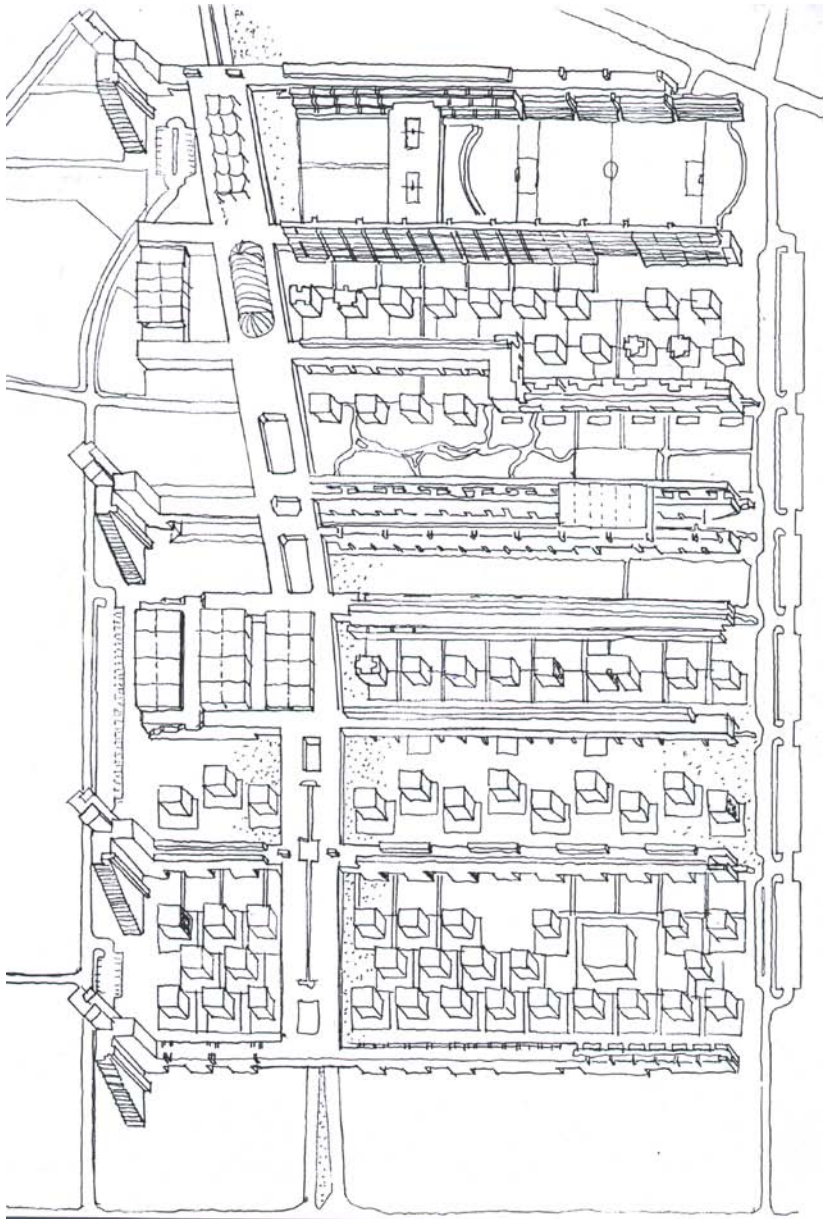
3. Messina, assi e isolati del Piano Borzi



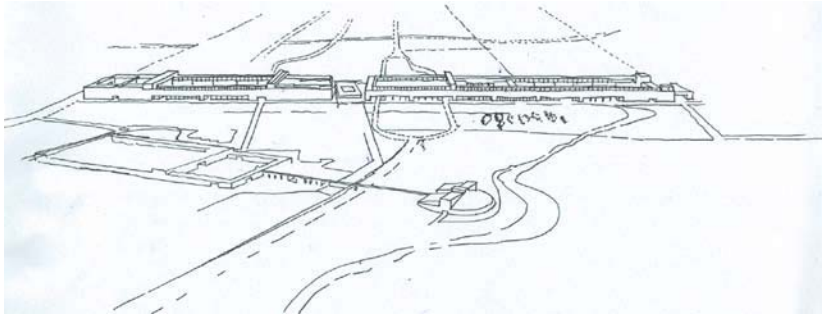
4. la spina dell'Università della Calabria



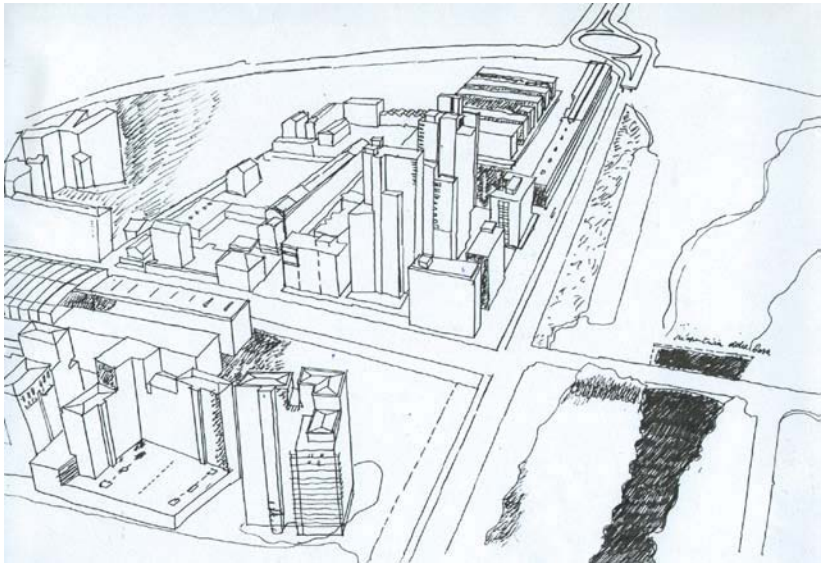
5. Le sezioni, nella stessa scala, della spina centrale di Torino e dell'Università della Calabria



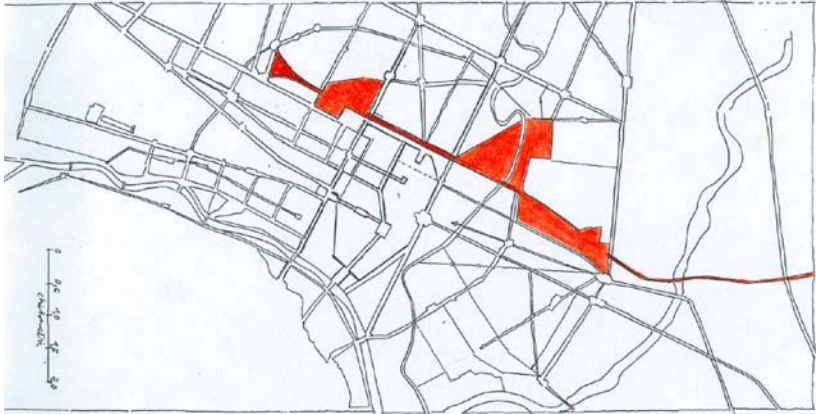
6. I "ponti abitati" del quarto anello della circonvallazione berlinese nella zona di Lichterfelde



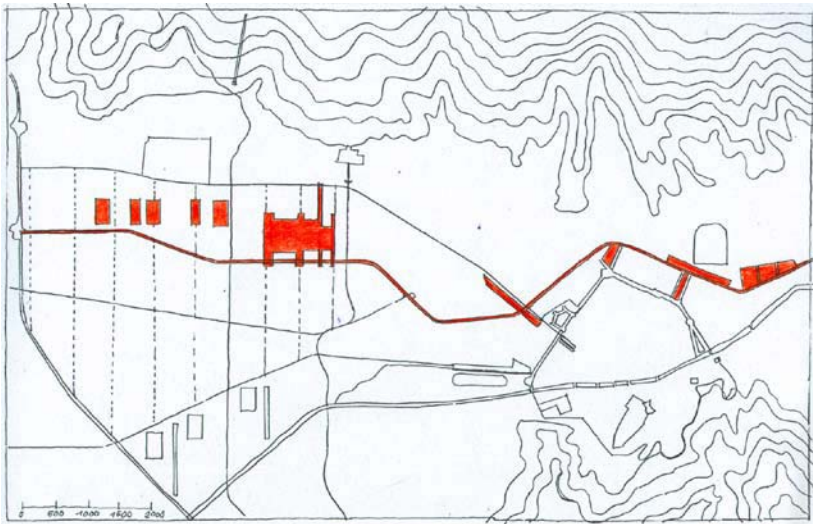
7. I "ponti abitati" per via Corassori a Modena (Gregotti 1983)



8. La spina 3: il Politecnico



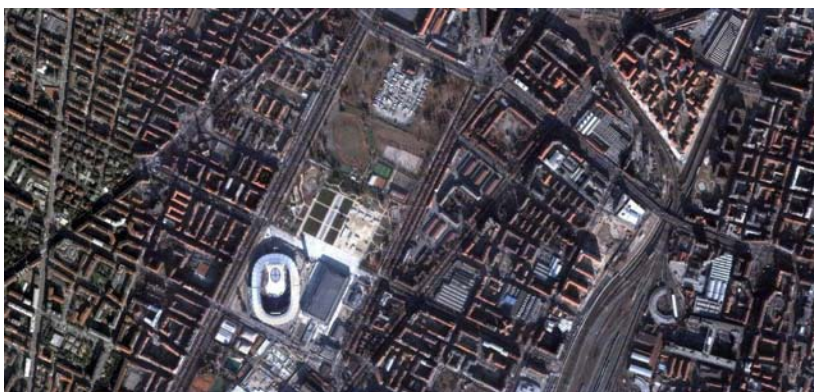
9. Torino 2006



10. Firenze 1972

Big events, such as Olympic Games, Universal Expositions, European Cultural Capital, etc., are based on a system of "infrastructure-buildings", able to host the happenings related with such events, to represent or reinvent the city itself and to improve the area they settle in, in particular in terms of accessibility. It is questionable whether these infrastructure-buildings, usually gathering crowds from far beyond the city limits, are able to interact with the rest of the city, renewing at least the parts around the building itself, or are isolated objects incapable to "make city". This paper is focused on two very new infrastructure-buildings, both created to qualify the area they are built in, and both in the midst of sportive and recreational areas former in need to be renewed and to be better linked with the around. Analysing these two infrastructure-buildings may help us to understand the impact these kinds of buildings have on the area they are built in and on the city as a whole. The effects of the transformations related with Arata Isozaki's Palahockey (built for the Winter Olympic game, Turin 2006) and Manuel Salgado's Stadium Dragão (built for the European Soccer Championship, 2004) are good examples of new centralities and they show how it is possible, working on morphological, functional, and symbolic qualities, to re-invent urban spaces and residential costumes in contemporary cities.

edifici a scala del territorio: torino e porto, due
impianti sportivi a confronto
di bruno pelucca



1. Torino: veduta aerea dell'area degli impianti sportivi

I grandi eventi – Giochi Olimpici, Esposizioni Universali, Capitali della Cultura, ecc. – richiedono la realizzazione di un sistema di 'edifici-infrastrutture' in grado, oltre che di espletare la funzione prima di contenitore della manifestazione in corso, di assumersi il ruolo strutturante a scala urbana o metropolitana, riqualificando l'area in cui si collocano e riorganizzando le accessibilità. Fino a che punto questi 'edifici-contenitori', che spesso hanno una capacità di attrazione di un bacino di utenza che va ben oltre i limiti territoriali della città, interagiscono con il contesto urbano circostante, rinnovandolo, e fino a che punto rimangono oggetti isolati ed incapaci di 'fare città'?

Il raffronto di due interventi strutturati attorno a edifici di nuova realizzazione dotati di caratteristiche comuni¹ per obiettivo (la riqualificazione di un'area strategica), occasione (l'evento sportivo) e localizzazione (un'area di impianti sportivi con necessità di rinnovare infrastrutture e relazioni con l'intorno), e che costituiscono importanti tasselli per il funzionamento dell'evento eccezionale nonché fondamentali elementi urbani in grado di trascendere l'evento stesso, può in parte rispondere a questo interrogativo; e contribuire, oltre ad individuare criteri e strategie progettuali adottate, a valutare la scala dell'impatto urbano che queste operazioni hanno assunto.

Gli 'edifici-contenitore, alla base degli interventi di rinnovo urbano presi in esame sono il Palahockey di Torino per i Giochi Olimpici Invernali appena terminati e lo Stadio *Dragão* di Porto per i Campionati Europei di Calcio del 2004.

Il Palahockey di Arata Isozaki² affronta la ridefinizione dello scenario urbano dell'area dello Stadio Comunale, dalla conformazione spaziale realizzata in occasione dei Mondiali del 1934 a quella per le ultime Olimpiadi. L'area d'intervento, limitata al rettangolo contenuto entro via Filadelfia e i corsi 4 Novembre Galileo Ferraris e Monte Lungo, è caratterizzata dalla presenza di obsoleti impianti sportivi e di ampi spazi non edificati. A livello programmatico la struttura architettonica asseconda la scelta prioritaria adottata dalla città: potenziare l'uso turistico del capoluogo piemontese quale volano economico di sviluppo e di ulteriori opportunità di crescita. La struttura per l'hockey è quindi pensata come una "fabbrica degli avvenimenti"³, un impianto flessibile da utilizzarsi, dopo il breve evento olimpico, come

struttura dedicata ad ospitare grandi convegni, manifestazioni fieristiche, eventi musicali e concertistici oltre che, ovviamente, attività sportive.

Il progetto di Manuel Salgado⁴ per il nuovo Stadio di Porto interviene in un'area densa di problemi urbani. Localizzata nella parte orientale della città, si contraddistingue per la mancanza di funzioni e spazi di riferimento e per l'accidentata morfologia del suolo, ed è condizionata dalla forte presenza di vuoti e costruzioni obsolete e dalla cattiva articolazione con i territori limitrofi. L'area è caratterizzata inoltre da un sistema di infrastrutture viarie (linee ferroviarie, nodi ed autostrade urbane) generanti barriere e discontinuità e da una maglia urbana costituita da tessuti molto diversi tra loro⁵.

L'opportunità creata dalle condizioni eccezionali⁶ permesse dall'organizzazione dei Campionati Europei di Calcio del 2004, è servita per sviluppare un progetto urbano di maggiore dimensione e ambizione, situato in una sorta di "lato sbagliato"⁷ della città, il cui forte asse di sviluppo è sempre stato, verso il centro storico. Come si può notare anche dalla veduta zenitale l'area del piano particolareggiato costituisce un'area di transizione fra due logiche di città: ad ovest la città canonica, strutturata dalla prossimità e dalla contiguità dei tessuti, da distanze corte e da velocità lente, e ad est la città frammentata, basata su assi viari che promuovono l'uso intensivo dell'automobile per connettere distanze lunghe con velocità rapide.



2. Stadio Comunale, Palahockey e Giardino delle Olimpiadii



3. Torino: Palahockey, Torre Maratona e Stadio Comunale



4. Porto: l'area di Anta

L'elemento cardine del progetto, uno stadio di calcio di grandi dimensioni, costituisce un pezzo atipico del territorio urbano, con un proprio ritmo di funzionamento che alterna assenze di uso con situazioni di picco e di grande affluenza di pubblico. Questa situazione richiede una grande disponibilità di spazi di circolazione per pedoni ed automobili, di parcheggi, di facili collegamenti alla maglia viaria e di un buon servizio di trasporto collettivo. In questo senso è importante rimarcare come la metodologia di intervento utilizzata dal piano, fondata sul disegno dell'infrastruttura e del sistema degli spazi collettivi, sia riuscita ad approfittare dell'insieme di risorse, conflitti e attori presenti e rispondere in maniera completa alle necessità, non solo di un impianto sportivo, ma anche ai problemi locali di una vasta area urbana.

Il ridisegno del nodo viario del Mercato Generale, i tracciati in tunnel o in superficie, le connessioni con i vari parcheggi che permettono soluzioni di *park and ride*, il progetto dalla nuova Stazione della Metro, consentono una grande fluidità di circolazione, un'adeguata definizione delle gerarchie del traffico ed una maggiore disciplina nell'uso dell'automobile. Il rigoroso disegno della rete di infrastrutture e delle interfacce costituiscono esempi di come le difficoltà generate dal forte dislivello del terreno e dalla presenza intrusiva dei tracciati preesistenti possano venir trasformate in opportunità, creando una nuova immagine urbana e riconnettendo parti di città fino ad ora separate.

Il progetto del sistema di spazi di uso collettivo ricorre ad una grande diversità di soluzioni, sia per quanto riguarda le caratteristiche dei nuovi spazi sia per le relazioni che si stabiliscono con l'intorno. Tre sono le principali proposte che caratterizzano la nuova sistemazione degli spazi pubblici: l'*Alameda*, la "piazza" che circonda lo Stadio e il Parco di Antas.

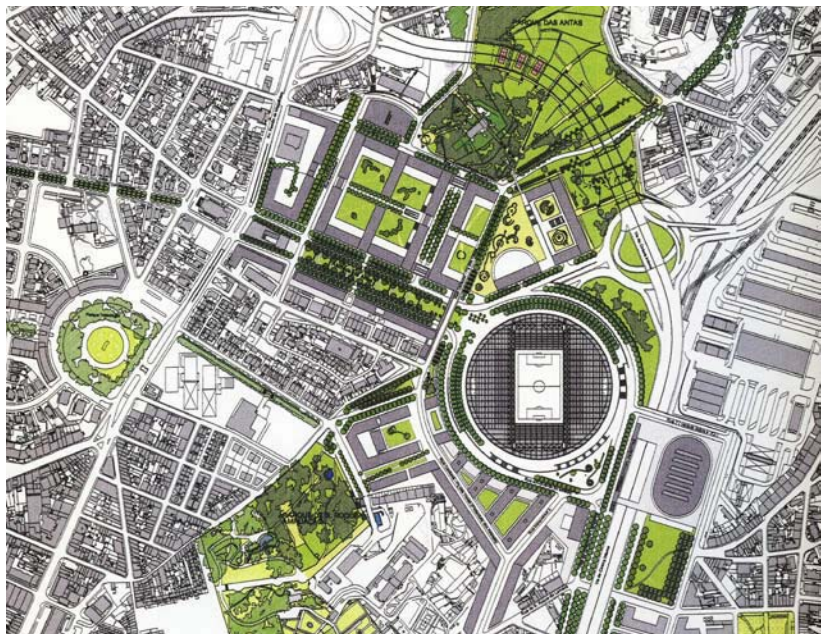
Il generoso tracciato dell'*Alameda*, del viale alberato, concede ampio respiro di fronte allo Stadio collegandolo al quartiere di Antas. Scendendo lungo l'*Alameda* lo Stadio manifesta la sua presenza senza prorompere come un oggetto isolato ed invadente. Nel punto di incontro tra l'*Alameda* e la piazza che circonda lo stadio, si produce una relazione di quasi dissoluzione fra spazio pubblico ed impianto sportivo che permette di costruire una scala a misura d'uomo e dare continuità ai percorsi pedonali che circondano lo stadio. La 'piazza' – topograficamente corrisponde ad un livello artificiale consentito dalla strategia di collocazione dello Stadio, delle vie e infrastrutture circostanti e dalla forma suggerita dalla forte pendenza del terreno – consente l'accesso allo stadio e alle funzioni commerciali e di svago che occupano le parti esterne dell'edificio. Questa sorta di

belvedere permette una molteplicità di usi e di sensazioni: passeggiare, pedalare, pattinare o semplicemente godere del paesaggio che si estende dal fiume Douro fino alla Serra di Valongo.

Il Parco di Antas si situa su di un terreno densamente alberato che è stato 'tagliato' dal tracciato della *Via de Cintura Interna*. Il progetto del Parco propone, estendendosi al di sotto del tracciato della *VCI*, una soluzione di disegno paesistico capace di ridurre l'impatto dei tracciati delle infrastrutture viarie e di riconnettere suoli residuali confinanti con lo stadio e il centro commerciale di progetto.

L'incidenza delle trasformazioni e le ambizioni contenute in questi progetti consentono di dar maggiore chiarezza a quello che oggi si intende per 'nuova centralità'. Una centralità deve possedere le qualità morfologiche, funzionali e simboliche, proprie della 'condizione centrale', qualsiasi sia il suo posto nella città. Deve pertanto essere un punto di massima accessibilità e di coniugazione di più forme e ritmi di mobilità; costituire un agglomerato di funzioni capaci di generare referenze e condensare attività la cui importanza oltrepassa la scala di prossimità e di influenza locale, e capaci di innescare processi e dinamiche future nell'area urbana circostante ed infine assumere un carattere 'monumentale', per lasciare un segno nella memoria delle città.

A Torino, l'occasione offerta dalla struttura olimpica per l'hockey ha consentito alla città di dotarsi di un luogo di eccellenza per favorire le grandi manifestazioni nella prospettiva di una sua conversione turistico-ricettiva. Se, da un lato, la "fabbrica degli avvenimenti" assolve la funzione di motore dello sviluppo economico della città e colloca Torino nella ristretta cerchia di città dotate di strutture capaci di ospitare



5. Porto: il piano particolareggiato di Antas

eventi con quindicimila presenze, dall'altro, l'intervento sull'area della Piazza d'Armi si limita ad agire soltanto al suo interno, incapace di indurre positivi effetti di rinnovo urbano e dinamiche di riqualificazione nelle aree limitrofe.

Il caso di Porto dimostra invece come si possa, attraverso l'inserimento di una struttura destinata ad eventi speciali, intervenire sull'intorno, e costituire il perno delle trasformazioni di un'intera area urbana. Infatti nel piano di Antas, si ritrovano tutte le caratteristiche appena ricordate relative alle nuove centralità. Il Centro Commerciale, i programmi residenziali e non e, chiaramente, lo Stadio Dragão, costituiscono assieme alla questione dell'accessibilità già ricordata, un forte acceleratore della condizione centrale che è anche rafforzata dalla qualità degli spazi d'uso collettivo, che risponde alle sfide progettuali di re-invenzione di nuovi spazi, usi e costumi abitativi delle nuove centralità. Stabilito, ed in gran parte già realizzato, il disegno delle infrastrutture e dei tracciati del sistema di spazi collettivi, si può affermare che il piano costruito attorno allo Stadio funziona come elemento disciplinatore dell'incertezza e della casualità, fissando obiettivi programmatici chiari e lasciando margini sufficienti ad aggiustamenti di programma dipendenti dalla dinamica evolutiva dei mercati e dei suoi attori.



6. Porto, il Douro e lo Stadio Dragão; lo Stadio Dragão e le infrastrutture della mobilità

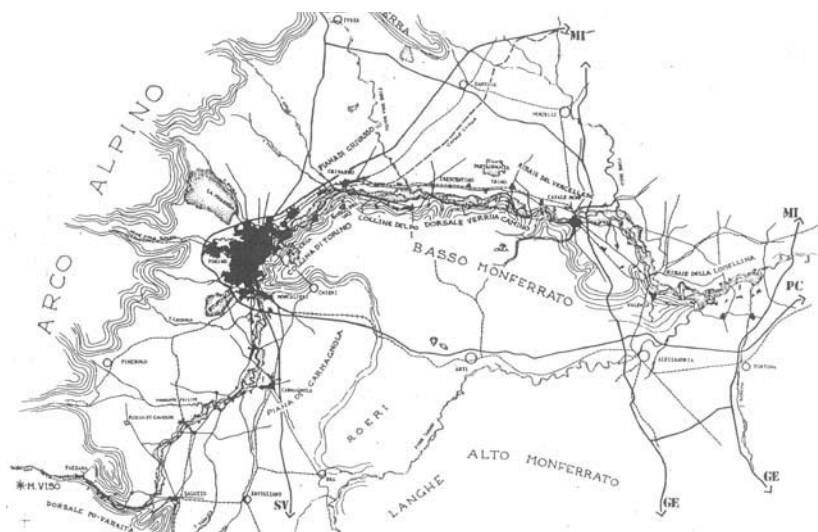
note

- 1 Si ripropone la struttura di classificazione dei progetti di rinnovo urbano elaborata da PORTAS NUNO (1998), "Interpretazioni del progetto urbano", in *Urbanistica* 110, INU, Roma.
- 2 Committente: Agenzia Torino 2006 – Progetto: Arata Isozaki & Pier Paolo Maggiora Progettista capogruppo: Arata Isozaki – Coordinamento progettuale: Arch. Andrea Maffei-Gruppo di progettazione: Arata Isozaki & Associates Co. Ltd., Tokyo, Archa s.p.a., Torino, Arup s.r.l., Milano, Ing. Giuseppe Amaro, Arch. Marco Brizio-Progetto 2001, inizio lavori 2003, ultimazione lavori 2005.
- 3 Così è denominata la struttura nella relazione descrittiva del Palahockey, sito dell'Agenzia Torino 2006 (<http://www.agenziatorino2006.it>).
- 4 Committenti: Somague (stadio); APOR – Agência para a Modernização do Porto S.A. (spazi pubblici); Metro do Porto S.A. (Stazione della Metro) Progettista capogruppo: Manuel Salgado Coordinamento progettuale: RISCO Spazi Pubblici: Manuel Salgado e Tomas Salgado – Estádio do Dragão: Manuel Salgado e Jorge Estriga – Stazione della Metro: Manuel Salgado, Carlos Cruz e Tomas Salgado – Paesaggisti: Leonor Cheis e José Veludo (NPK) – Progetto 1999, inizio lavori 2000, ultimazione lavori 2003.
- 5 Sono presenti urbanizzazioni lineari lungo gli antichi assi di collegamento con Porto, preesistenze rurali, quartieri di edilizia sociale, strutture industriali, ecc.
- 6 Solo così si può capire la coniugazione degli interessi di privati (cinque proprietari detenevano il 95% delle aree interessate), Municipio di Porto ed altre istituzioni di carattere intercomunale (l'impresa Metro do Porto S.A.) o direttamente dipendenti dall'Amministrazione Centrale (Caminhos de Ferro e Autostrade).
- 7 Domingues Á. (in corso di pubblicazione), *O Plano das Antas – um "agrafo" entre a cidade canónica e a urbanização extensiva*, Porto.

The breaking of the relationships between the cities and their environment has reduced the topic of waterfronts into mere actions of urban make-up. In this way, the role of water is just restricted into that of a mirror, reflecting the images of new architectures, which occupies the fragile ecotonal areas.

The plan of the Parco fluviale del Po Torinese is the total opposite to this trend. By the mean of a long experience in planning and in integrated management of the river area's transformations, the Parco involves all the local actors for an active conservation of the river landscapes.

al di là del *waterfront*:
l'esperienza del parco fluviale del po torinese
di Sara Giacomozzi



1. Il contesto territoriale del Parco del Po

Il tema della riqualificazione fluviale è ormai un *leitmotiv* ricorrente in gran parte delle dichiarazioni strategiche che stanno alla base di piani e progetti di trasformazioni urbane degli ultimi anni. Troppo spesso però tali politiche si traducono in interventi che si limitano a ridisegnare il margine tra città e fiume, anche con elementi significativi, senza però intervenire sulla struttura urbana e tanto meno sull'ecosistema fluviale. Così il 'ridisegno dei waterfront' è diventato un tema classico nei concorsi nazionali e internazionali volti alla riqualificazione di aree dismesse o sottoutilizzate lungo le sponde fluviali, con l'obiettivo di occupare e urbanizzare aree tradizionalmente di pertinenza fluviale. Le strutture periodiche e 'disordinate', che occupano le fasce di territorio tra la città e il fiume come gli ormeggi, i rimessaggi, le attività commerciali e artigianali, gli orti, le prese d'acqua, i lavatoi e i lidi testimoniano l'uso della risorsa attuale o passato da parte della vita urbana: nei nuovi progetti di waterfront, il ruolo del corso d'acqua si limita allo specchiare le nuove architetture.¹

Non è questo il caso di Torino e del Po: la riqualificazione ambientale delle aree fluviali e la costruzione di nuove relazioni tra città e fiume sono gli esiti di una strategia pianificatoria allargata a tutto il corso del Po piemontese e di progetti integrati che coinvolgono l'intera area metropolitana torinese. Proprio nel continuo raccordo tra piani e progetti, dalla scala territoriale alla scala urbana, è riconosciuta l'efficacia dell'iniziativa [Kipar, 2001] che è riuscita, attraverso un'opera ormai ventennale di gestione propositiva dei conflitti tra processi economici, sociali e naturali, a proporre la rete dei corsi d'acqua dell'area torinese come struttura fondativa dell'intero territorio metropolitano.

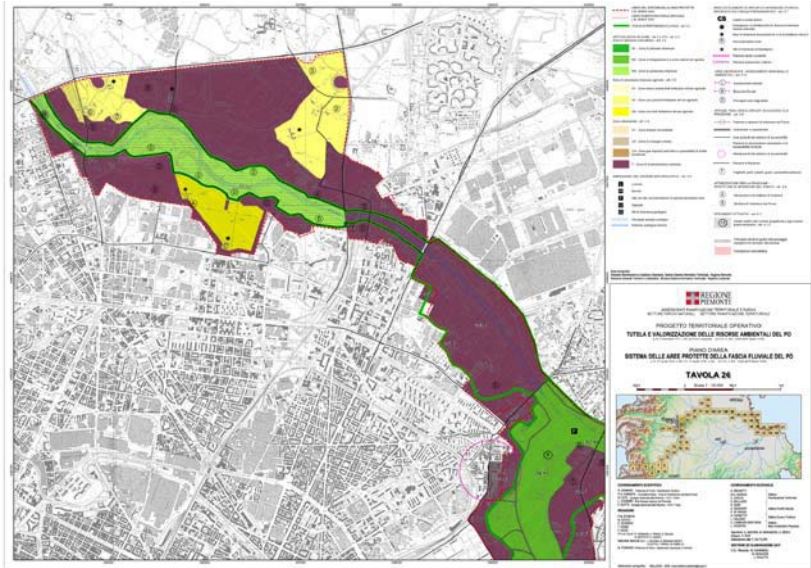
La storia del rapporto tra la città di Torino e i suoi corsi d'acqua fino agli anni settanta non è stata molto diversa da quella triste dei fiumi della maggior parte delle città italiane [Soave, 2001]. Storicamente, almeno fino al XIX secolo, la città si è mantenuta lontana dal corso d'acqua principale ed iniziano solo in

periodo napoleonico le prime costruzioni e avvicinamenti al fiume. Si tratta soprattutto di aree di lavoro, frequentate da pescatori, marinai, lavandaie, mentre bisogna aspettare la costruzione del Parco del Valentino (1854-1860) per avere la prima grande *promenade* lungo il fiume, e le Esposizioni nazionali e internazionali a cavallo del XIX e XX secolo per la realizzazione delle prime strutture temporanee. Si dà inizio così alla fase di costruzione degli scali e dei lidi balneari, gestiti da società operaie e dopolavoristiche che sostengono la vivace frequentazione e la fruizione del fiume, che la domenica si affolla di barche e traghetti. Tale quadro viene a dissolversi lentamente alla fine degli anni cinquanta con la costruzione di infrastrutture che deviano e interrompono il rapporto con il fiume, con l'inquinamento delle acque che ne rende la vicinanza repellente e il cambiamento dei costumi sociali che portano a cercare mete più prestigiose; tutti motivi per i quali il fiume diventa estraneo alla città e alla vita dei torinesi, luogo di progressivo degrado ed emarginazione.

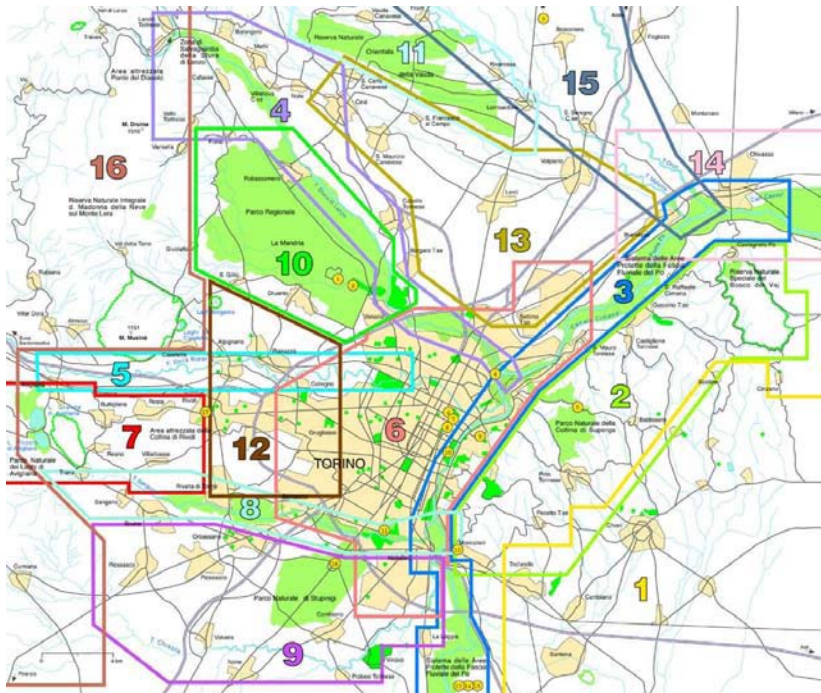
Si delinea agli inizi degli anni ottanta una nuova sensibilità e attenzione alle tematiche territoriali per arrivare a definire nel 1985 il primo *Programma finalizzato Po²* che, anche in ottemperanza alle norme di tutela paesistica e ambientale della L.N. 431/1985, porterà all'istituzione del Sistema delle Aree protette della Fascia fluviale del Po³. L'approccio innovativo della problematica fluviale sta nel definire come oggetto di studio e intervento non solo il corpo idrico, ma il 'territorio del fiume,, attraverso il riconoscimento dell'area di pertinenza del corso d'acqua al quale restituire la propria 'libertà evolutiva' [Gambino, 2005]. Tali tematiche anticipano il nuovo approccio ai corsi d'acqua che avrebbe portato alla L.N. 183/1989 sulla protezione dei suoli [Anselmo, 2005]. Ma l'efficacia dell'iniziativa ricade sicuramente negli strumenti di piano e di gestione, raccolti nel *Progetto Po*, che riescono a portare avanti una serie integrata di interventi: il Piano d'area che governa una fascia più ristretta dove vigono norme sostitutive dei PRG e dove sono previsti interventi realizzati direttamente dagli Enti parco (della Provincia di Cuneo, Torino e Alessandria, istituiti nel 1990) e il Piano territoriale operativo riferito all'intera area degli ottanta comuni rivieraschi, per la quale si indicano indirizzi generali di tutela ambientale e prescrizioni che devono essere recepite e approfondite dagli strumenti di piano comunali. Inoltre accanto alle norme generali e per ambiti territoriali e tipologie di risorse (attraverso appositi Piani di settore) il *Progetto Po* esprime regole e condizioni, sostanziali e procedurali, per la realizzazione dei Progetti operativi locali individuati che potranno portare ad esiti alternativi con margini di scelta da parte degli enti ed attori locali. Questo equilibrio e rimando tra direttive e prescrizioni porta ad una flessibilità del piano che ne garantisce l'operatività. Per garantire che i progetti non gestiti direttamente dall'Ente parco siano in sintonia con gli obiettivi di salvaguardia del Piano, si definisce un articolato sistema di valutazione che non impedisce esiti diversificati ai quali il Piano rimane aperto [Oliver, 2005].

La gestione complessiva del Piano non passa in questo caso attraverso valutazioni degli impatti sulle singole risorse, procedimento tipico di una VIA, ma attraverso la valutazione della congruità degli obiettivi ed effetti dell'intervento proposto rispetto allo scenario generale definito dal Piano specificatamente per quel contesto locale [Socco, 2005].

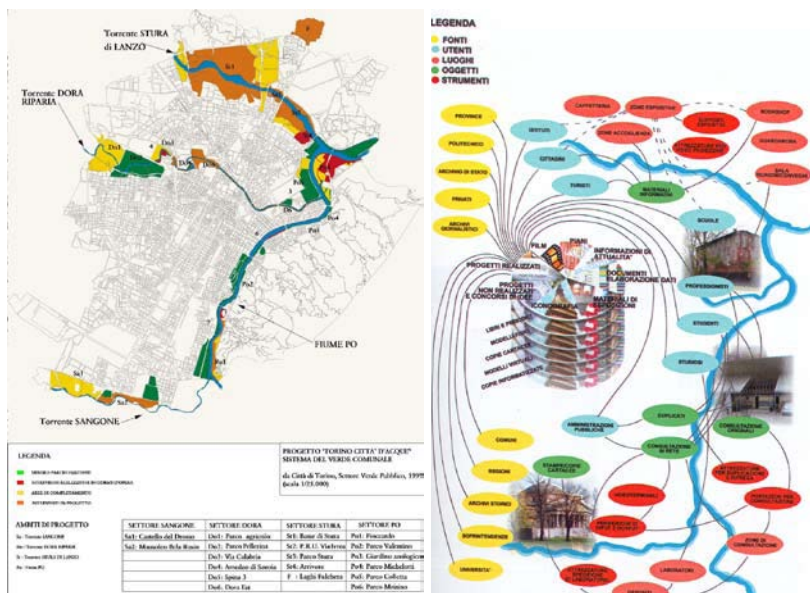
La ormai lunga esperienza condotta dall'Ente parco ha portato al consolidamento di un organismo che si propone oltre che come struttura di salvaguardia dei valori ambientali e storico culturali, come attore propositivo di iniziative che spesso travalicano l'area protetta dove ormai la sperimentazione è consolidata: nasce così il progetto *Corona verde* per l'integrazione delle aree protette e agricole della frangia periurbana dell'area metropolitana torinese e il progetto *Torino città d'acque*, del Comune di Torino. L'Ente parco è quindi diventato ente promotore di iniziative di sviluppo locale attraverso la partecipazione a vari tipi di programmi, iniziative e tavole di concertazione territoriale, dai PRUSST ai Patti territoriali oltre a sperimentare strumenti innovativi quali il



2. Progetto Territoriale Operativo e Piano d'Area, tav. 26



3. Progetto Corona Verde



4. Masterplan 'Torino città d'acque, e Progetto Archivi di paesaggi

Codice di autoregolamentazione per le attività agricole produttive [Ostellino, 2004] e la definizione di un *Manuale per la valutazione di compatibilità ambientale* con indicazioni per gli interventi dei professionisti locali.⁴

Una verifica sul paesaggio fluviale attuale ci mostra però come, nonostante l'attenta attività pianificatoria e gestionale, le ingerenze e le forze di trasformazione non pertinenti non sono sempre state arginate e non tutti i conflitti sono stati risolti. Una lunga concertazione ha portato a trasformare l'opera dei cavatori in attori di riqualificazione ambientale: il proseguimento delle attività estrattive presenti è subordinato alla presentazione di un piano di dismissione e recupero ambientale delle aree di cava attraverso opere di rinaturalizzazione, che hanno portato alla creazione delle più importanti oasi naturalistiche alle porte di Torino. Rimane invece ancora irrisolta la riqualificazione delle aree periferiche urbane dove non esiste nessuna centralità e dove il fiume è ancora degradato e sottoposto all'ingerenza di infrastrutture e usi impropri. È uno spazio di transizione tra città e campagna dove è difficilmente proponibile la formazione di uno spazio naturalistico come nelle aree esterne come pure la creazione di un parco pubblico urbano come nel centro di Torino. Questa è senz'altro un'area cruciale per il successo del Parco del Po, che come primo obiettivo dovrebbe permettere la continuità fruibile del lungofiume per avviare un riconoscimento della presenza del fiume (non solo del Po ma anche degli affluenti) ancora lontana dall'esperienza quotidiana degli abitanti.⁵

Altro campo nel quale il parco propone le sue attività future è quello inerente la promozione e la conoscenza delle attività intraprese, con l'obiettivo di promuovere una nuova visione del fiume, come processo indispensabile per garantire la condivisione ed efficacia delle trasformazioni. All'interno di tale prospettiva si inserisce l'iniziativa *Immaginealpo* (www.immaginalpo.it) per la definizione di un Atlante dei paesaggi del Po e un osservatorio sulle trasformazioni in corso.

La gestione metropolitana delle aree naturali e in particolare dei corsi d'acqua è uno dei punti forza delle politiche di integrazione orizzontale nella regione metropolitana della città di Torino, città che ha invece storicamente favorito le relazioni con altre realtà esterne al contesto piemontese. Questo, se da un lato favorisce un più equilibrato rapporto tra città e risorse naturali dell'area metropolitana e un'integrazione collaborativa degli attori locali, dall'altra è un importante fattore di competitività rispetto ad altri contesti limitrofi, in particolare Lione e Milano che, a causa del nuovo *Corridoio infrastrutturale V*, diventano fortemente competitive e rischiano di escludere Torino dalla rete internazionale.⁶ Ma al di là di tali minacce ci piace pensare che il filo rosso di comunicazione e scambio che lega le tre città possa essere costituito dal loro rinnovato legame con i territori d'acqua: il Rodano e la riprogettazione dell'area *Confluence* a Lione, il Po a Torino, il Parco Nord e il progetto dei Navigli a Milano rivelano una condivisione di obiettivi di qualità urbana e ambientale. Favorire lo scambio e la cooperazione su tali tematiche non necessita di linee ad alta velocità, la cooperazione può scorrere lungo i grandi sistemi fluviali che hanno costituito e possono tornare a essere "rotte della civiltà" [Gambino, 2005] della società contemporanea.⁷



5. Il fiume in città

note

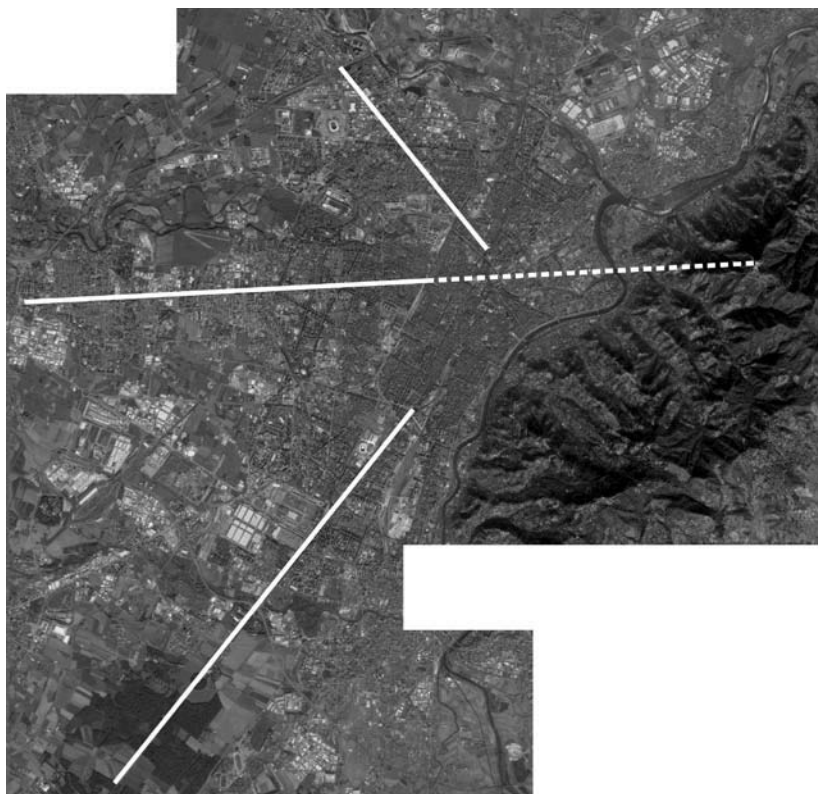
- 1 Si veda ad esempio l'attività svolta dall'Associazione Città d'acqua, che promuove una visione settoriale della tematica puntando l'attenzione sui grandi progetti. Per approfondimenti: www.cittadacqua.org.
- 2 De Biaggi E., "La storia del Parco Fluviale del Po", in Ostellino I., (a cura di) *Atlante del Parco Fluviale del Po Torinese*, 15 anni di attività fra luoghi, piani e buone pratiche, Alinea, Firenze 2005, pagg. 13-15. Regione Piemonte, Progetto Po: Relazione, Novembre 1993.
- 3 Il gruppo di lavoro ha visto la partecipazione della Regione Piemonte tramite gli uffici regionali e gli organi strumentali, vari dipartimenti del Politecnico e dell'Università di Torino, l'IRPI/CNR con il coordinamento scientifico del Prof. Arch. Roberto Gambino del Politecnico di Torino – Dipartimento Territorio, il prof. ing. Pietro Giuliano Cannata dell'Università di Siena – corso di Pianificazione bacini fluviali, il Prof. Mario Giovi e il Dott. Furio Dutto del CNR/IRPI di Torino e il Dott. Leopoldo Cassibba dell'Ente Sviluppo Agricolo del Piemonte.
- 4 Bazzarella L., Crotti M., De Rossi A., Masala E., "Progettare la qualità: un manuale e un video per il Parco", in Ostellino I., cit., pagg. 153-158.
- 5 A questo proposito vedi Castelnovi P. "La ricostruzione del paesaggio fluviale e le attività estrattive", in Ostellino I., cit., pagg. 115-117.
- 6 Rossignolo C., "Torino tra competizione e cooperazione", Tam-Tam n.1/2005 pp. 52-62.
Bobbio L., Rosso E., Torino tra Lione e Milano: politiche e istituzioni di livello metropolitano in Atti del Convegno "Alta capacità Lione-Torino-Milano: cooperazione o competizione fra aree metropolitane?", Torino, 21 febbraio 2003.
- 7 Sull'importanza del fiume come struttura di relazione culturale vedasi gli studi intrapresi da alcune sedi universitarie italiane e sintetizzati nei seguenti lavori:
Sasso L., Archivi da mostrare. Paesaggi e architetture in rete per una rete di progetti,
Boucharde E., Molinari A., Dal territorio all'archivio dall'archivio al territorio, la riqualificazione del paesaggio fluviale torinese, in *Paesaggio urbano sett.-ott.* 2005, pagg. 44-49. Farinella R. I Fiumi come infrastrutture culturali. Problematiche della riqualificazione dei paesaggi fluviali, Compositori, Ferrara 2005.

bibliografia

- Anselmo, V., *Il rischio idrogeologico e gli interventi di difesa idraulica: lo stato dell'arte a 16 anni dalla legge 183*, in I. Ostellino, op. cit., pagg. 108-112.
- Cassatella, C., *La scoperta della presenza dei fiumi in città: Torino città d'acque*, in Rizzo G.G., Valentini A., (a cura di), *Luoghi e paesaggi in Italia*, Firenze, Firenze University Press, 2004.
- Corona Verde, *Torino Città d'Acque*, n. speciale di Folia, supplemento a Acer 6/2001.
- Gambino, R., *Territorio e fiume dal Progetto Po al Piano d'Area*, in Ostellino I., op. cit., pagg. 16-19.
- Kipar, A., *Tutela attiva*, Folia n. 6/2001, pag. 2.
- Oliver, M., *Il PTO del Po: un bilancio*, in Ostellino I., op. cit., pagg. 103-104.
- Ostellino, I., *La rete ecologica dell'area metropolitana torinese: il ruolo dell'agricoltura nel sistema dei parchi e degli spazi verdi periurbani*, in *Convegno internazionale Il sistema rurale, una sfida per la progettazione tra salvaguardia, sostenibilità ambientale e governo delle trasformazioni*, Milano, 13-14 ottobre 2004.
- Ostellino, I., *Atlante del Parco Fluviale del Po Torinese, 15 anni di attività fra luoghi, piani e buone pratiche*, Firenze, Alinea, 2005.
- Regione Piemonte, *Progetto Po: Relazione*, Torino, Regione Piemonte, 1993.
- Soave, E., *Uomini e fiumi*, in Folia n. 6/2001.
- Socco, C., *L'efficacia del Piano d'area del Parco del Po*, in Ostellino I., op. cit., pagg. 20-23.

It is said that the very beginning of urban architecture is not to build up, but to delimit, to shape a place, to trace a line or a direction. So, the real richness of 18th century European Capitals is their structure, made up of perspectives and straight directions, orientated with the pre-existing geographical and environmental system. The long urban history of Turin is just exemplar of this theory. If we point out the aerial view of the historical part of Turin, we can notice huge axial boulevards created in 18th century in the middle of the countryside, eventually filled with urban expansions. The city growth used this axis, so to adapt itself to the peculiar territory where the city itself lies. The contemporary growth of the city of Turin is the total opposite of this pattern: first of all, buildings and constructions are built up, in order to be sure the volumes and the surfaces allowed are to be built, and only after the terrain around is ameliorated, in order to respond to the parameters of green and car parking requested by the law, only after the economical returns of the new buildings have come. These criteria are labelled as "ecological", but are usually lacking of figurative, formal and urban intentions, since they only try to give what the law asks. The facts about the Dora Riparia River Park in the area named Spina 3 in Turin are just emblematic of the reversal of the logical order wanting the infrastructures such as streets to come first, and then one can build up the real buildings.

l'ordine della costruzione della città
di elisa palazzo



1. Foto aerea di Torino e schema degli assi prospettici

Più volte è stato detto che l'atto iniziale dell'architettura della città non consiste nel costruire bensì nel delimitare, nel segnare un luogo, nel tracciare un allineamento o una direzione [Gregotti, 1990, pag. 9]. In questo senso la grande risorsa delle capitali europee del Settecento è costituita dalla loro vocazione a costruirsi lungo direzioni prospettiche orientate secondo il sistema geografico e ambientale esistente. La storia urbanistica di Torino si presenta come un caso esemplare per la dimostrazione di questa teoria. Quello che colpisce nell'osservare la vista aerea della città è, appunto, la permanenza dei grandi assi paesaggistici settecenteschi che hanno poi assunto il ruolo di strutturante del tessuto urbano successivo secondo un principio insediativo concreto capace di adattarsi alla specifica situazione territoriale.

A partire dal 1711 Vittorio Amedeo II di Savoia fa tracciare un viale rettilineo lungo 12 km che lega la nuova reggia suburbana di Rivoli con il centro di Torino. Tra il 1715 ed il 1717 Filippo Juvarra realizza la basilica di Superga sulle colline a sud della città posizionandola in asse con il viale esistente ed in relazione visiva diretta con il castello di Rivoli. Mettendo in mutua relazione le due regge sabaude Juvarra determina una straordinaria prospettiva che si avvale della conformazione orografica esistente della città

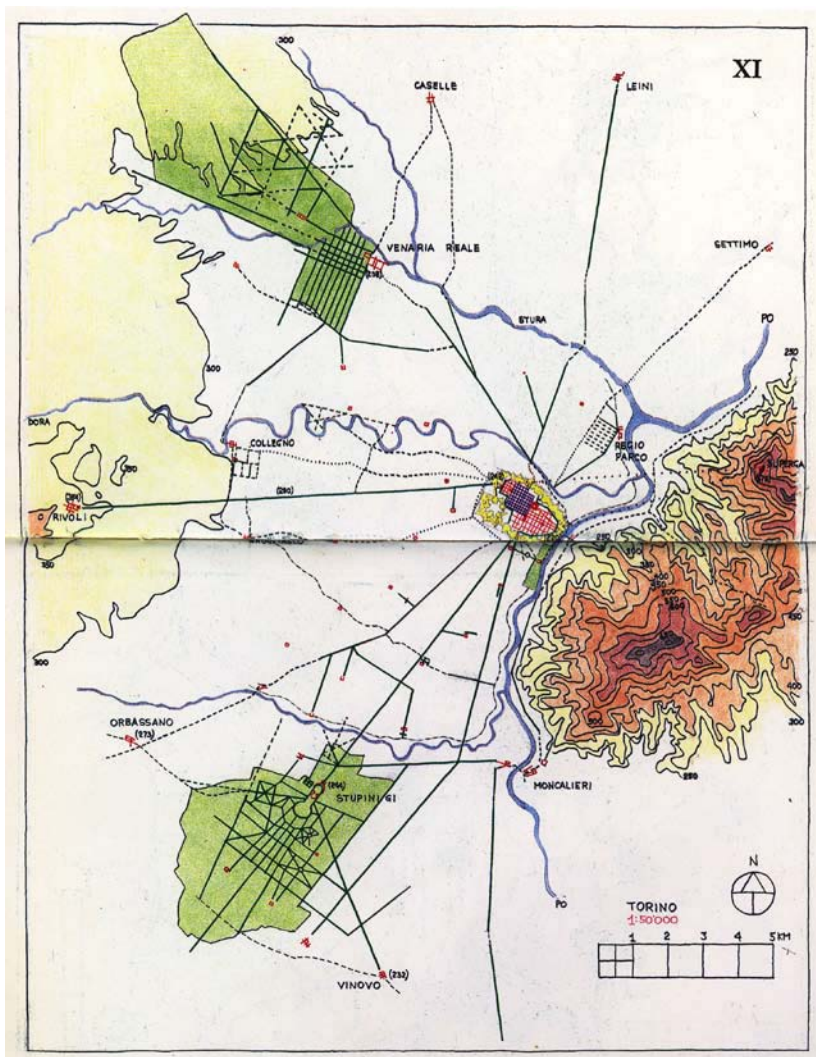
e che costituisce in assoluto il più esteso spettacolo architettonico mai realizzato con gli strumenti della prospettiva [Benevolo 1991, pagg. 59-60]. Negli anni seguenti lo stesso Juvarra contribuirà a porre le basi di quello che in seguito verrà chiamata "corona di delitie" cioè una serie di residenze di campagna destinate agli svaghi della corte sabauda e posizionate a raggiera nella pianura intorno alla città: Venaria Reale (1720), la Casa di caccia di Stupinigi (1727) costituiscono un sistema di insediamenti e di viali alberati che non ha paragone in Italia per quei tempi e che verrà naturalmente a costituire l'ossatura per l'espansione della città metropolitana in epoca moderna.

Ancora oggi sono perfettamente riconoscibili nelle foto satellitari gli assi prospettici settecenteschi nel tessuto insediativo torinese: Corso Francia, strada della Venaria, corso Unione sovietica permangono come forti segni di strutturazione del territorio urbano. In questo senso si può parlare di una città, come altre capitali dell'epoca, per esempio Parigi, costruita sulla base di un principio paesaggistico piuttosto che su di un atto fondativo astratto. Le preoccupazioni di tipo figurativo e spaziale del progetto urbano barocco implicano il riconoscimento e la valorizzazione dei sistemi ambientali e orografici alla scala territoriale ed una modalità compositiva che non risulta da una strategia grafica quanto da considerazioni di ordine prospettico e paesaggistico [Devillers, 1991, pag. 96].

La logica di costruzione della Torino contemporanea segue, all'opposto, una logica completamente diversa: prima si costruisce riconfermando volumi, superfici e lotti delle aree industriali poi si bonifica il terreno da destinare a standard di verde con gli oneri concessori ricavati dalle operazioni immobiliari. I criteri progettuali sono 'ecologici' ma quasi sempre privi di intenzionalità figurativa, formale, fondativa. Emblematico in questo senso il progetto per la Spina 3 ed il Parco sulla Dora.

Il parco posto sulle sponde della Dora Riparia occuperà circa 450 ha dei complessivi 1000 che ospitava fino a pochi anni fa il grande complesso industriale e siderurgico. Il progetto relativo al Programma di riqualificazione urbana (PRIU) costituisce, insieme alle aree del Castello di Lucento a nord ovest, l'oggetto di un più ampio Programma di riqualificazione e sviluppo sostenibile (PRUSST) che prevede, tra gli altri interventi, la demolizione della copertura in calcestruzzo del tratto di fiume Dora. I programmi per l'area della Spina3 costituiscono il principale ambito di trasformazione all'interno del Piano Regolatore in prossimità del passante ferroviario nell'area a nord della città e prevedono la realizzazione di grandi insediamenti residenziali, commerciali, produttivi e di ricerca per un'edificabilità complessiva di 585.000 m². La previsione delle Olimpiadi Invernali che si sono tenute a Torino nel mese di febbraio 2006 ha costituito l'impulso ad una brusca accelerazione nella costruzione dei comparti edilizi privati all'interno dell'area del PRIU, specialmente quelli destinati al Media Village per i giornalisti ospitati in occasione del grande evento. Già a giugno 2005 erano stati realizzati i grandi centri commerciali e gran parte degli edifici residenziali circostanti il vuoto urbano del parco la cui realizzazione è stata 'prevista' per gli anni a venire.

È necessario dunque capire come è possibile che un'opera fondamentale nel progetto complessivo dell'area sia stata demandata ad una fase successiva e non realizzata in anticipo o contestualmente alla costruzione della nuova città. Difatti la vicenda del Parco della Dora nella Spina 3 a Torino corrisponde ad un rovesciamento dell'ordine logico secondo cui le infrastrutture devono precedere la costruzione fisica della città. La storia di questo piano e della sua implementazione contraddice il modello francese della Torino sei-settecentesca in cui la progettazione paesaggistica dei grandi tracciati urbani prefigurava l'assetto urbano futuro alla scala del territorio. Gli ottimi presupposti progettuali non hanno potuto impedire che la costruzione



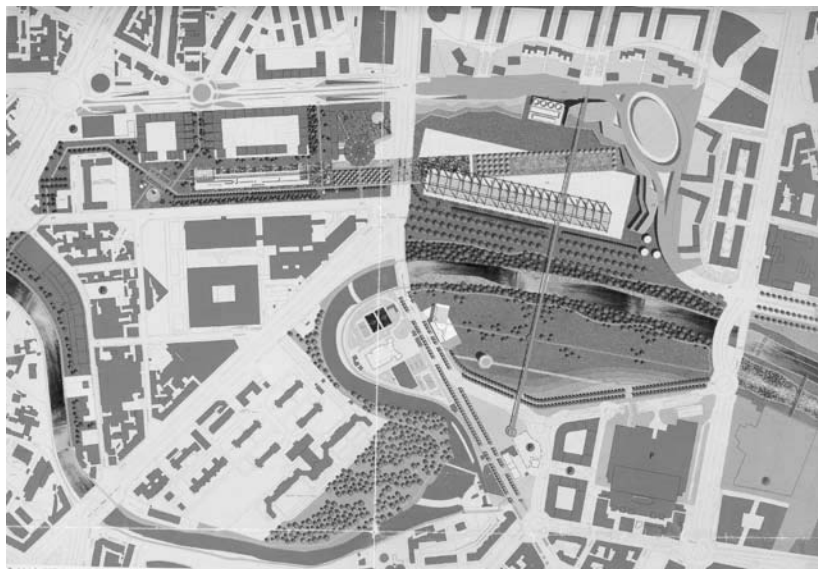
2. Il sistema dei grandi assi prospettici e strutturali
 (tratta da Benevolo Leonardo (1991), La cattura dell'infinito, Laterza, Bari)

della nuova città si sia concretizzata a partire dalla realizzazione di edifici il cui carico urbanistico poggia sugli elementi di strutturazione di base non realizzati come il Parco della Dora.

Il progetto del parco è attualmente alla fase di definizione esecutiva e deriva da una gara di affidamento di incarico bandita nel 2004 e vinta dal raggruppamento formato dall'impresa STS Servizi associata con lo studio di Architettura del paesaggio di Peter Latz und Partners conosciuto internazionalmente per i progetti di recupero ambientale di luoghi industriali dismessi tra cui il comparto di Duisburg Nord nell'Emscher Park della Ruhr.

Le ottime intenzioni programmatiche del progetto (recupero di alcuni elementi di archeologia industriale, reinvenzione del paesaggio fluviale compromesso dagli usi industriali, studio puntuale delle relazioni specifiche tra città e parco, pianificazione equilibrata di zone di espansione e spazi aperti) [De Rossi, 2004] hanno fino ad oggi dato luogo solamente alle demolizioni delle strutture industriali fatiscenti e ad una prima fase di bonifica ambientale necessaria per decontaminare i suoli e prevista tra le opere di preurbanizzazione indispensabili per la realizzazione degli interventi.

L'area del progetto è rimasta di fatto un 'terrain vague, che verrà certo trasformata in parco in futuro ma che ha già dovuto fare a meno delle qualità spaziali e figurative che avrebbero potuto derivargli da un approccio progettuale di tipo paesaggistico in grado di contemplare contemporaneamente gli aspetti edilizi ed ambientali del progetto urbano. La distinzione di questi aspetti in due fasi di realizzazione diverse ha comportato necessariamente la rinuncia a stabilire una relazione intelleggibile tra spazio aperto e tessuto insediativo e la perdita dei rapporti con le strutture orografiche ed ambientali alla scala territoriale della città. L'osservazione che il risultato finale sarà comunque quello di un parco di 'risulta' tra le grandi operazioni



3. Progetto di concorso per il parco della Dora, Peter Latz 2004

immobiliari che caratterizzano il piano non costituisce, perciò, una critica alle quantità in gioco quanto piuttosto alle modalità ed alla sequenza operativa delle trasformazioni in atto.

Da questa esperienza di progetto urbano, peraltro non ancora concluso, si possono trarre alcune considerazioni. Innanzi tutto si può dire che in questo caso abbia chiaramente prevalso la logica del 'grande evento' sulla logica di 'fondazione' di nuove parti di città da costruirsi. In secondo luogo è necessario riconoscere che non è indifferente l'ordine in cui viene pensata e costruita la città perché il progetto urbano possa acquisire tutte le qualità desunte dalle possibilità intrinseche dei luoghi. Infine è necessario prendere in considerazione modalità operative e gestionali che contemplino anche l'ordine e la sequenza delle operazioni da affrontare tra le priorità del progetto.

In definitiva l'intera operazione è stata fondata su logiche di costruzione della città per frammenti, discontinuità ed interruzioni che costituiscono la caratteristica delle grandi aree industriali dismesse e che senza una visione complessiva e contestuale del progetto non hanno trovato ancora "retoriche all'altezza ed un mito adeguato per rappresentarle" [Bianchetti, 2005].



4. Foto degli edifici della Spina 3 in costruzione

bibliografia

- Benevolo, L., *La cattura dell'infinito*, Bari, Laterza, 1991.
- Bianchetti, C., *Come la vicenda del villaggio Olimpico racconta Torino*, Roma, Il villaggio olimpico, 2005.
- De Rossi, A., *Un paesaggio reinventato*, Il giornale dell'architettura 24/2004, allegato.
- Devillers, F., *Rétour à Evora*, Architecture d'Aujourd'hui, 278/1991.
- Gregotti, V., *Cinque dialoghi necessari*, Milano, Electa, 1990.

Turin boasts one of the most advanced environmental projects in Europe. The project "Turin, city of waters", the Green Ring, the Green Crown, the parks of the Spine System and of the Suburban Project witness of the intense activity carried out by the City since years. We are dealing with a network of strictly integrated green areas reaching the Turin hills from the urban area and then the wider belt of mountains surrounding the metropolitan region. Such project is one of the means used by Turin in order to revamp its city image and it is re-positioning at a European level, also in relation with the Olympic Winter Games of 2006. Summing up the activities carried out, it seems that the environmental dimension and the realization of the large urban parks – some of which form an integrant part of the projects linked to the service facilities for the Olympic Games – have been postponed in favour of projects with more immediate economic returns, such as the urban transformation interventions of architectural – urban type. The Olympic event has therefore represented a moment of standstill in the implementation of the project, rather than a stimulus toward its completion.

torino: spazi aperti tra progetti e realtà
di adalgisa rubino



1. Il sistema delle aree verdi *The green areas' system*

Premessa

Le Olimpiadi invernali sono un importante evento per rilanciare l'immagine della città di Torino a livello nazionale e internazionale: un'immagine che a lungo l'ha vista essenzialmente centro industriale, sede della maggiore industria automobilistica italiana, trascurando la notevole diversificazione produttiva degli ultimi anni e la ricchezza culturale, storica e ambientale che la caratterizza. Torino, infatti, sta da tempo attraversando un processo di rinnovamento legato al passaggio da una fase fordista ad una post-fordista di organizzazione economica e territoriale. Negli ultimi vent'anni ha avviato una riflessione sul proprio futuro che ha visto fiorire una progettualità diversificata volta ad innescare profondi processi di cambiamento. Si assiste così ad una serie di iniziative che fanno di Torino una città particolarmente interessante nel panorama italiano sia per le azioni di trasformazione/riqualificazione urbana e territoriale che nel campo della pianificazione degli spazi verdi.

L'approvazione del nuovo PRG nel 1995 che delinea il nuovo assetto della città attraverso il *Progetto delle Spine* e il riutilizzo delle principali aree industriali dismesse, l'inizio dei lavori del passante ferroviario, il

Progetto Periferie, il progetto *Torino città d'acque* (1993), il progetto regionale *Corona verde* (2000) - assunto all'interno della pianificazione comunale e provinciale - e il Piano strategico sono sintomatici di una città attiva e dinamica così come mettono in evidenza lo slogan con cui l'Amministrazione Comunale presenta le nuove iniziative "Torino non sta mai ferma".

In tutti questi progetti la dimensione ambientale e quella del sistema del verde giocano un ruolo importante per il miglioramento non solo della qualità urbana ma anche della qualità della vita e per incrementare la capacità competitiva della città così come viene sottolineato anche dal Piano Strategico. Quest'ultimo infatti, avviato nel 1998, sulla scorta dei positivi esempi di altre metropoli europee interessate da processi di transizione post-industriale, è uno dei mezzi con cui la città cerca il rilancio e il suo riposizionamento a scala europea anche in vista delle Olimpiadi invernali 2006.

Attualmente, però, a fronte delle numerose attività e progetti che vedono Torino impegnata da diversi anni, sembra che la dimensione ambientale e la realizzazione dei grandi parchi urbani, alcuni parte integrante di progetti legati alle strutture di servizio compiute per i giochi olimpici, siano stati tralasciati per favorire progetti dalle ricadute economiche più immediate e che assicurano in tempi brevi un notevole ritorno di immagine; primi tra tutti gli interventi di trasformazione di tipo urbanistico-architettonico.

Il progetto ambientale

Torino vanta uno dei progetti più all'avanguardia in Europa nel campo della pianificazione paesistica e dell'architettura del paesaggio. Un progetto avviato sin dagli anni settanta e che nel tempo si è conformato come un vero e proprio sistema che ha portato la città ad una dotazione di aree verdi tra le più elevate in ambito italiano (standard da 3,6 m² per abitante negli anni settanta a circa 18 m² per abitante) e che con la sua ultimazione risulterà ulteriormente incrementata.

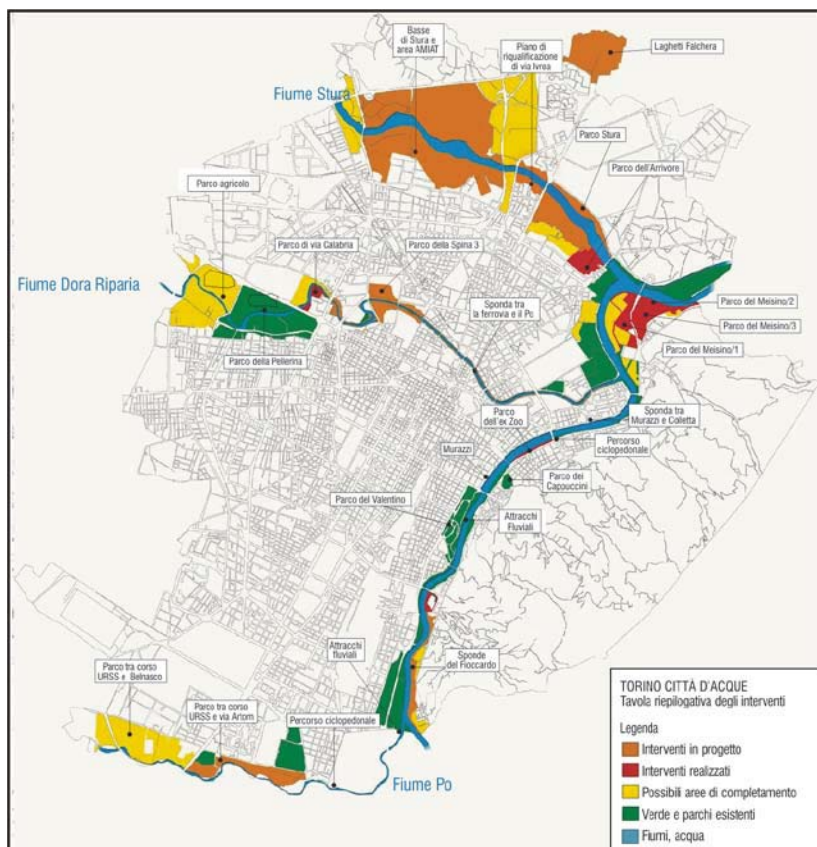
Si tratta di una rete di spazi verdi strettamente integrati che dall'area urbana raggiunge la collina torinese e poi ancora la cintura più ampia dei rilievi che abbracciano la regione metropolitana. Un disegno organico di aree verdi si dirama dalla città al territorio e mette in comunicazione paesaggi fluviali, urbani e collinari; si connette al sistema del Po e dei suoi affluenti, nonché a quello dei viali alberati ottocenteschi e dei sentieri che collegano il centro urbano al sistema delle residenze estive della corte sabauda e alle principali aree di interesse naturalistico; infine al più recente sistema delle piste ciclabili che si snoda in tutto il territorio.

Questa strategia mira a realizzare un nuovo assetto della città affiancando il processo di riconversione economica e industriale a quello della ricostruzione degli equilibri ambientali e del miglioramento della qualità della vita attraverso la valorizzazione delle straordinarie risorse che in questo senso la caratterizzano.

L'intensa attività di studi in campo ambientale portata avanti per più di un ventennio trova corpo nel *Rapporto preliminare di studi sul sistema del verde* avviato negli anni ottanta in relazione alla redazione del PRG, approvato dopo una lunga gestazione solo nel 1994. I principali cardini di tale progetto possono essere individuati nel *Sistema Verde Azzurro* e nell'*Anello verde* che attualmente corrispondono rispettivamente a *Torino città d'acque*, approvato dal Consiglio Comunale nel 1993, e al *Parco naturale della collina di Torino*, istituito dalla Regione nel 1991. In seguito il disegno ambientale della città viene arricchito dalla *Corona verde* e dall'insieme di parchi previsti nel *Progetto Periferie* e in quello delle Spine.

Torino città d'acque

Il progetto *Torino città d'acque* si propone la riqualificazione delle aste fluviali dei quattro corsi d'acqua che strutturano la città: il Po, la Dora, la Stura e il Sangone. Una rete di aree verdi, con caratteristiche e problematiche diversificate, collegate tra loro da un insieme di percorsi, piste ciclabili e attracchi fluviali, che concorre a migliorare non solo i rapporti tra città e fiume ma anche quelli tra città e territorio aperto. Il progetto interessa 74 km di sponde (per 37 km di corsi fluviali) a diverso spessore che restituiscono all'intera città un sistema di luoghi e connessioni intesi come fascia di transizione tra le aree verdi urbane e quelle più naturalistiche collinari e periferiche. È una sorta di Piano del verde fluviale che si innerva nella città raccordando aree degradate, aree industriali dismesse, orti urbani, parchi storici e di più recente realizzazione, emergenze naturalistiche e architettoniche, e che attualmente vanta diverse realizzazioni. Basti pensare alla riqualificazione dei Murazzi, alla realizzazione del parco di via Calabria, delle Vallere e di gran



2. Torino città d'acque: Master plan

parte di quello del Mesino, alla riconversione del giardino zoologico in parco pubblico, al completamento di diversi stralci del piano delle piste ciclabili e dei percorsi di collegamento con le aree collinari. Tutti questi interventi hanno tangibilmente mutato il rapporto tra città e fiume influenzando sull'immagine, la percezione, la fruibilità e la vita sociale. *Torino città d'acque* è un progetto che si sta concretizzando nel tempo anche attraverso l'avvio di altri importanti progetti di riqualificazione urbana come i PRIU, il *Sistema delle Spine* e il *Progetto Periferie* le cui aree verdi sono talvolta parte integrante del progetto stesso.

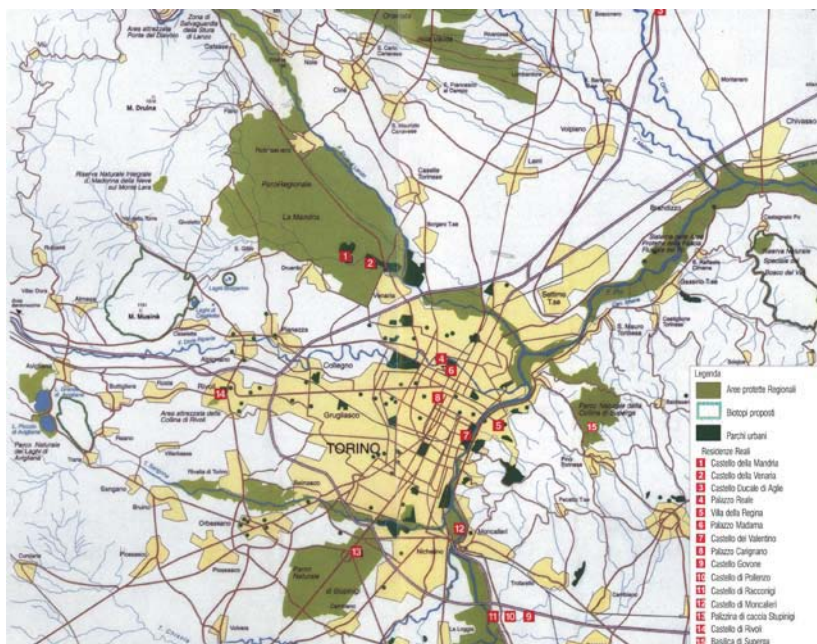
Il Parco naturale della collina

Il Parco naturale della collina, ancora oggi denominato *Anello verde*, interessa i rilievi posti ad est della città e si propone di realizzare nuove aree verdi collinari e di raccordare attraverso un percorso circolare di circa 45 km di estensione l'area fluviale del Po alle aree di interesse storico, naturalistico, architettonico e culturale del territorio aperto. L'idea iniziale confermata dal PRG degli anni novanta non riesce a decollare anche a causa di difficoltà economiche e burocratiche legate all'acquisizione delle aree di intervento. Il Piano, infatti, fa coincidere il perimetro del parco con i crinali delle colline che si affacciano verso la città e individua, oltre agli espropri, dei meccanismi interessanti di acquisizione delle aree come la cessione gratuita in cambio del trasferimento della capacità edificatoria in alcune aree urbane, indennizzi e gestione concordata tramite apposite convenzioni che in realtà si sono dimostrati di difficile applicazione. Le norme non hanno stimolato i meccanismi di concertazione tra azioni pubbliche e private e le disponibilità di bilancio non sono state sufficienti per sostenere gli espropri.

L'*Anello verde*, dopo la realizzazione di alcune aree parco¹, subisce dei rallentamenti e di fatto viene ridimensionato in un percorso attrezzato con aree di sosta e punti panoramici che si sviluppa all'interno delle aree pubbliche esistenti. Un percorso che nell'area di crinale diventa parte integrante del sistema più ampio dei Sentieri collinari che copre tutto l'arco dei rilievi torinesi da Moncalieri a Chivasso e che si propone il recupero e la valorizzazione dei percorsi storici e naturalistici dell'area².

La Corona verde

In concomitanza con l'approvazione del PRG nasce il Parco Fluviale del Po il cui tratto torinese, una delle tre divisioni amministrative del sistema fluviale piemontese, svolge un importante ruolo di pianificazione, gestione e coordinamento degli interventi sulle aste fluviali. La consapevolezza da parte dell'Ente Parco dell'importante ruolo connettivo che svolgono i corsi d'acqua e della 'centralità' che essi assumono nell'area metropolitana torinese porta l'Ente a proporre l'idea di una *Corona verde* che, facendo perno sulla valorizzazione e riqualificazione del sistema fluviale, punta a stabilire un insieme di relazioni ecologiche e funzionali tra le aste, le aree collinari, i parchi urbani, quelli territoriali, le aree naturali protette e i manufatti storici e artistici. Un'ampia cintura che abbraccia la città di Torino ma che oltrepassa la dimensione comunale costruendo relazioni interne alla città e tra questa e il territorio circostante. È una fascia di naturalità indirizzata alla definizione di un disegno organico di un sistema di percorrenze, di offerte fruibili e turistiche differenziate e all'individuazione di forme innovative di coordinamento e gestione tra soggetti pubblici e privati.



3. Il progetto Corona verde

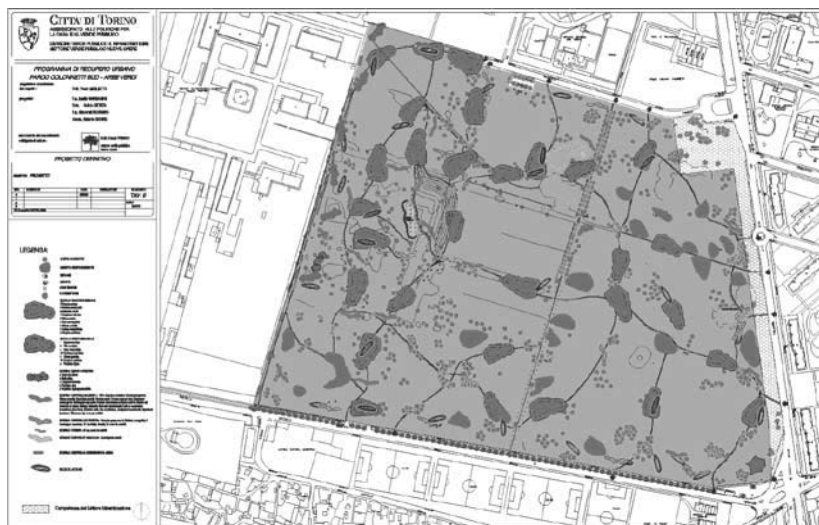
L'idea viene accolta e sviluppata dalla Regione Piemonte che nel 2000 approva il documento programmatico del progetto *Corona verde* e avvia uno studio di fattibilità dal quale emerge la necessità di definire un soggetto istituzionale che coordini i diversi attori e garantisca la realizzazione di progetti, accordi di programma, e l'avvio di un sistema di servizi e di relazioni integrate. L'esigenza di istituire un Comitato per la Corona verde, viene anche ribadita nel Piano strategico degli spazi verdi dell'area metropolitana torinese (2003), parte integrante del PTC, che assume il progetto e introduce nel piano alcune integrazioni: l'inserimento delle aree agricole, i corridoi infrastrutturali e le aree verdi urbane. La *Corona verde* è un progetto interessante, complesso e di difficile attuazione che rischia di rimanere, a parere di diversi esperti, un'interessante esercitazione culturale se non si procede ad istituire il suddetto Comitato in maniera tale da avviare attività di coordinamento e di gestione e dare corpo nel tempo alla sua realizzazione.

I Parchi delle Spine e del Progetto Periferie

I progetti analizzati costituiscono a scale diverse un tentativo di visione coordinata del sistema degli spazi verdi della città che trova completamento nelle aree verdi del *Sistema delle Spine* e dei Programmi di Recupero urbano (PRU); tali aree costituiscono l'anello di congiunzione tra i sistemi del verde precedentemente illustrati e le zone di trasformazione della città. È il caso dei PRU di via Artom e di via Ivrea (Stura nord e Stura sud) o del PRUI della *Spina 3*, le cui aree parco, poste lungo le sponde fluviali,

sono tasselli del mosaico degli spazi verdi che costituiscono e realizzano il disegno di *Torino città d'acque*. Questi progetti rappresentano grandi operazioni di trasformazione della città esistente che coinvolgono in prevalenza le aree industriali dismesse ma anche strutture di servizio ottocentesche che hanno supportato l'organizzazione della città moderna. Il *Sistema delle Spine*, per esempio, si struttura lungo il tracciato ferroviario che attraversa la città da nord a sud, il cui interrimento costituisce una condizione strategica per orientare lo sviluppo della città. La *Spina Centrale*, grazie ai lavori del passante ferroviario diventa, almeno nelle intenzioni, l'elemento di ricucitura di una vasta porzione urbana eliminando la separazione data dalla ferrovia e riconnettendo, lungo il suo asse, un rilevante numero di aree industriali dismesse attualmente in via di trasformazione anche grazie all'evento olimpico. Lungo il suo corso si collocano le principali stazioni ferroviarie e le aree *Spina 1*, *Spina 2*, *Spina 3*, *Spina 4* nelle quali sono previste, oltre all'ampliamento di alcune strutture esistenti e all'insediamento di nuove funzioni terziarie e residenziali, la realizzazione di un insieme di aree verdi diverse per forma, ampiezza e tipologia³. Un insieme di progetti, talvolta adiacenti alle strutture di servizio dei giochi, che concorrono al rinnovamento dell'immagine della città di Torino, ma la cui realizzazione è ormai slittata al prossimo quinquennio nonostante le previsioni. È il caso del Parco della Dora, un intervento di circa 450.000 m², che si inserisce all'interno del PRIU approvato nel 1998 di circa un milione di mq di nuove funzioni urbane e di spazi pubblici di cui il parco costituisce il cuore. Posto a cavallo delle due rive della Dora, per la quale si prevede la demolizione del tratto coperto, si collega alle aree verdi dei nuovi interventi già realizzati come quelle dei *Villaggi Media* e dell'*Environment Park*, o quelle in via di completamento dell'Area ex Teksid.

Tali interventi nel complesso registrano un elevato stato di avanzamento ma vedono il Parco della Dora ancora alla fase di adozione del progetto preliminare. Attualmente, data anche la continuità dell'area con i Villaggi Media, in vista dell'evento olimpico sono state effettuate operazioni di sistemazione che consistono



4. Progetto periferie: il Parco di via Artom

nell'inerbimento delle aree più prossime alle strutture di servizio dei giochi e che rientrano nelle imponenti operazioni di *maquillage* e di arredo urbano avviato nella città in questi giorni.

In realtà l'unica area verde realizzata del *Sistema delle Spine* è il viale alberato della Spina centrale. Un progetto alquanto dibattuto visto da alcuni come una mancata occasione in quanto l'opzione attuale è frutto di un insieme di contrattazioni che vedevano contrapposte due idee completamente differenti, quella di *promenade* verde tesa alla riconnessione del tessuto urbano e quella di viale a scorrimento veloce per il flusso autoveicolare.

Conclusioni

Facendo un bilancio delle attività intraprese in relazione ai giochi olimpici si può dunque affermare che Torino ha avviato molti progetti di rinnovamento urbano ma ha tralasciato la realizzazione del sistema del verde, ossia di quell'insieme di azioni di riqualificazione ambientale che costituiscono uno dei punti individuati nel Piano Strategico⁴ per il rilancio dell'immagine della città e il raggiungimento di un adeguato livello di competitività urbana.

Il futuro della città è infatti largamente legato alle tendenze generali nelle quali l'aumento della qualità della vita e dell'ambiente sono visti come settori chiave per attirare investimenti ed attività economiche. Tendenza che emerge anche nei Piani strategici di numerose città europee come Lione, Stoccolma e Barcellona dove la qualità urbana assume un significato molto ampio che comprende la qualità degli spazi urbani e dei manufatti architettonici, il tessuto sociale, la sicurezza, la qualità dell'ambiente naturale e fisico e quindi la salute dei suoi abitanti.

L'esperienza di Piano strategico presa a modello è stata quella di *Barcellona '92*, un caso esemplare per gli obiettivi che è riuscita a raggiungere nel riordinare gli assetti urbani futuri in vista dell'assegnazione delle Olimpiadi e dell'ingresso della Spagna nell'Unione Europea. La preparazione delle Olimpiadi è un elemento che accomuna le due città anche se a Torino l'avvio del Piano strategico è precedente all'assegnazione dei giochi olimpici (è stato inserito, infatti, un apposito capitolo poco prima della firma finale). In realtà, in entrambe le città, le Olimpiadi vengono utilizzate come motore propulsivo, non ultimo di tipo economico, per la riqualificazione urbana avviata negli anni ottanta con interventi diffusi in tutto il territorio. Ma a Torino, a differenza di Barcellona che prevede e realizza progetti di rinnovamento urbano e ambientale dotandosi di un articolato sistema di parchi urbani e periferici che permeano l'intera città, sembra che a pochi giorni dall'inizio dei giochi Olimpici i progetti delle aree verdi siano stati in un certo qual modo accantonati per dare priorità alla realizzazione della scala più prettamente architettonica dei servizi e degli impianti olimpici. Tutto ciò non vuol dire non riconoscere a Torino l'imponente sistema di azioni di tipo paesistico e ambientale intraprese da lungo periodo che la rendono una delle città più all'avanguardia in questo settore, ma che forse l'evento olimpico ha rappresentato un momento di stasi nell'attuazione del progetto più che uno stimolo per la sua realizzazione⁵.

note

- 1 Vengono realizzati due grandi parchi come il Parco Regionale della Collina di Superga e il Parco della Maddalena e due di minori dimensioni come il Parco di San Vito e il Parco del Nobile che si aggiungono al Parco Europa (realizzato nel 1961 in occasione del centenario dell'Unità d'Italia), ai parchi delle residenze nobiliari come Parco Villa Alberg e Parco Leopardi, e a quello di proprietà ecclesiastica del Monte dei Cappuccini.
- 2 Il progetto è seguito dal Coordinamento provinciale dei sentieri collinari di cui fanno parte oltre alla Città di Torino, la Provincia, la Regione, l'EGAP e numerose associazioni tra le quali Pro Natura 2000 che svolge un ruolo molto attivo.
- 3 Gli interventi previsti o realizzati lungo il grande viale della Spina Centrale sono: nella Spina1 il Parcourbano della clessidra curato da Augusto Cagnardi e il Giardino tematico sviluppato dall'Ufficio tecnico del Comune con la collaborazione di Jean Nouvel; la riqualificazione delle aree verdi della Spina 2; il grande Parco della Dora della Spina3 il cui studio di fattibilità è stato svolto da Andreas Kipar e la cui progettazione è stata affidata allo studio Latz+Partner; quello della Spina4, una grande area parco cerniera tra le nuove aree residenziali e il viale della Spina Centrale.
- 4 Il Piano strategico si articola in sei linee a loro volta suddivise in obiettivi e azioni. Le linee sono:
1 Integrare l'area metropolitana nel sistema internazionale; 2 – Costruire il sistema metropolitano; 3 – Sviluppare formazione e ricerca come risorse strategiche; 4 – Promuovere imprenditorialità e occupazione; 5 – Promuovere Torino come città di cultura, turismo, commercio e sport; 6 – Migliorare la qualità urbana. In quest'ultima viene specificato il significato attribuito al termine qualità urbana ossia " ... il termine qualità urbana assume un significato ampio comprendente tre aspetti: a- la qualità degli spazi urbani, dei manufatti architettonici, degli spazi naturali; b- il tessuto sociale della città, la sicurezza e la coesione sociale. La garanzia di rendere minimi gli ambiti di marginalizzazione e di emarginazione; c- la qualità dell'ambiente naturale e dell'ambiente della città, la qualità dell'aria e delle acque....". L'importanza attribuita alla dimensione ambientale emerge anche negli obiettivi e nelle azioni, in particolare nell'obiettivo 6.2: "L'agenda 21 locale, lo sviluppo sostenibile e l'innovazione ambientale come direzione e fondamento per le strategie cittadine"; nell'azione 6.2.2: "Valorizzare, recuperare e ampliare la rete naturale diffusa nella città (i fiumi, le loro sponde, le aree verdi) attuando il progetto Torino Città d'acque e rilanciando l'insieme delle iniziative sul tema del verde, del paesaggio e della biodiversità" (in Il piano strategico della città, Torino, Torino Internazionale, 2000).
- 5 Si ringrazia il Dott. G. Bovo, il Dott P. Odone e il Dott. I. Ostellino per la disponibilità e le preziose informazioni fornite.

bibliografia

- Bovo, G., *Un fiume di verde*, in Acer n. 3, maggio-giugno 2000.
- *Corona Verde Torino città d'acque*, Speciali di Folia supplemento Acer 6/2001.
- Dansero, A., Mela A., Segre A., *L'eredità olimpica di Torino 2006: informazione, ambiente e territorio*, Atti del IV Convegno nazionale dei sociologi dell'ambiente, Torino, 2003.
- Odone, P., *Torino città d'acque*, in Torino Piemonte Parchi e Giardini, supplemento al n. 99 di Piemonte parchi, agosto-settembre 2000.
- Ravet, G., *Un nuovo governo per le aree urbane in trasformazione: il piano strategico di torino*, http://www.torino-internazionale.org/Page/104/view_html?idp=1885.

Since 1990 Agenzia San Salvario works in one of the ancient district of torin: San Salvario. In the center of the town, San Salvario, represent a unique combination in between historical contest and new multiethnic population, living in 1700 buildings around community courtyards.

With an Whole 'Light' Strategic Plan, Agenzia San Salvario's goal is to improve the economy and the qualities of the district through a series of actions to organize together with the local community.

un piccolo, grande progetto per torino:
il piano integrato 'leggero' a san salvario
di elena barthel

“Quando sei lontano da casa che cosa ti fa ricordare le tue radici?
Per molti un modo per sentirsi a casa è rappresentato dal vitel tonné preparato dalla mamma o da un kebab che si può mangiare per strada. Probabilmente questo spiega il fiorire di una grande abbondanza gastronomica a San Salvario”.

Rachel Eden Black, 'I sapori di San Salvario'.

Siamo alle porte degli anni '90, Torino città dell'industria italiana per eccellenza, dalle origini meta di immigrazioni di massa, si trova di fronte all'ingente problema della riqualificazione di molti dei quartieri storici profondamente trasformati dall'imponente presenza di stranieri. Ormai da tempo la forma emergente di disagio sociale è legata all'immigrazione; le polemiche di comitati spontanei sempre più frequenti investono l'opinione pubblica che ribattezza intere parti di città con il nome di 'quartiere a rischio', 'ghetto', 'zona criminale'.

Contemporaneamente il degrado fisico e sociale dei luoghi della convivenza si esplicita con il concatenarsi di azioni e reazioni: l'aumento della microcriminalità associato alla crescita di insicurezza, lo sfruttamento abitativo degli immigrati e il relativo abbandono del patrimonio edilizio storico, la progressiva crescita della diffidenza con l'inevitabile annullamento di ogni possibile incremento delle potenzialità locali.

È in questo contesto che, a partire dalla metà degli anni '90, l'amministrazione pubblica torinese avvia una serie di 'interventi dell'urgenza' attraverso l'utilizzo di strumenti atti alla riqualificazione dell'esistente: gli Urban Project finanziati dall'art. 10 del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e i Piani Integrati.¹

Nel 1999, all'interno del Progetto Speciale Periferie, il quartiere di San Salvario viene investito da fondi necessari al finanziamento di un organo di gestione, promozione e crescita di servizi da avviare sul territorio: l'Agenzia di Sviluppo Locale San Salvario. Un soggetto tecnico qualificato all'attuazione di un piano di riqualificazione.²

L'immagine che più di tutte rappresenta l'essenza del quartiere di San Salvario è la densità propria della città compatta, stratificata intorno alla struttura urbana tipicamente ottocentesca a maglia stradale regolare, fronti continui ed edifici a corte, misti tra tipologie in linea e a ballatoio. Densità interrotta dal confinante parco urbano del Valentino e marcata dai margini ideali, sociali ed economici, dei corsi Guglielmo Marconi, Massimo d'Azeglio e Vittorio Emanuele II, nonché dalla tutt'ora privilegiata porta alla città: la Stazione di Porta Nuova.

Analogamente a quello edilizio, i tessuti economici e sociali del quartiere presentano una *mixité* di culture, lingue, usanze, cibi e funzioni concentrate intorno ai flussi quotidiani di entrata e uscita dal cortile, elemento ordinatore dell'intero sistema urbano, in cui spesso coincidono residenze e attività pubbliche che fanno di San Salvario un luogo unico.

Un quartiere dunque senza spazi liberi per nuove edificazioni o proprietà pubbliche come possibili aree da destinare a nuovi usi di utilità sociale, ma anche un borgo dalle grandi opportunità nella sua spiccata qualificazione identitaria.

È dalla volontà di potenziare le peculiarità di questa realtà cosmopolita, viva e così fortemente radicata nella storia della città di Torino che nasce il *Piano integrato 'leggero'* dell'*Agenzia di San Salvario*.

Scrivo il direttore dell'*Agenzia* Andrea Bocco:

(...) non per gli immigranti o per gli autoctoni; non per i commercianti o per i residenti; non per i cristiani o i musulmani; (...) ma per il molto e il diverso che c'era (e che c'è) in quel posto".
[Bocco, 2004]

Sulle orme di Maria, *La signora che va nel Bronx* alla ricerca di quei cittadini che alla fine degli anni settanta lottavano in Kelly Street, sotto il motto "Don't move, improve" (non ve ne andate, migliorate), il lavoro dell'*Agenzia* parte dalla ricerca dei migliori strumenti per l'ascolto per arrivare all'affinamento di quelli più adeguati all'intervento.

Sottolinea ancora il direttore:

"Individuammo la necessità di un approccio 'leggero', 'dolce'. Per conseguenza gli strumenti avrebbero dovuto essere soprattutto la facilitazione, lo sviluppo di processi e pratiche autonome, nella riqualificazione minuta degli edifici e degli alloggi, delle attività economiche, delle associazioni culturali, ricreative, religiose. (...) Il miglioramento della qualità dell'esistenza passa innanzi tutto attraverso l'attivazione dei cittadini (...) poter migliorare il loro contesto di vita avvalendosi di un supporto tecnico."³

Il primo obiettivo è dunque animare gli attori locali, tutte quelle realtà associative e non, impegnate nel miglioramento della qualità sociale, economica e ambientale della vita degli abitanti di San Salvario; fornire loro gli strumenti tecnici e strategici per il rafforzamento dell'identità interna al borgo e della sua credibilità all'esterno; lavorare insomma sulla centratura locale e la sostenibilità sociale. "Non si può considerare positiva una 'riqualificazione' a prezzo della espulsione della popolazione povera, non più in grado di sostenere i canoni di locazione".⁴

È su questa consapevolezza che si fonda il progetto e la gestione del *Piano integrato 'leggero'*.

Nell'ex pasticceria del rinomato inventore della Nutella, Pietro Ferrero⁵, le attività dell'*Agenzia* si distinguono dal 1999 per creatività ed efficienza.

Particolarmente interessante il lavoro svolto dall'*Ufficio Tecnico di Riqualificazione dell'Habitat*, impegnato nella progettazione e promozione di opere per la riqualificazione del patrimonio edilizio e degli spazi aperti. Quotidianamente svolge consulenza ai cittadini mettendo a disposizione tecnici specializzati per sopralluoghi, perizie, assistenza nella ricerca diretta di unità immobiliari, nelle fasi di istruzione delle pratiche edilizie, cantiere e manutenzione programmata.

Il progetto di una *Casa del Quartiere*, il manuale *Come mantenere in buono stato l'edificio in cui vivi* e il piano di recupero per *La rivitalizzazione di un cortile di Viale Nizza* sono tra gli ultimi realizzati.

La *Casa del Quartiere* nasce dalla necessità di individuare un luogo, pubblico e aperto, punto di riferimento territoriale polifunzionale, capace di facilitare l'aggregazione sociale (attualmente in fase di concertazione con l'amministrazione pubblica). L'idea è nata nel 1999 e promossa da numerosi soggetti e associazioni del borgo da 'costruire insieme'. Una biblioteca, un'emeroteca, un bookshop, una caffetteria, spazi per esposizioni, incontri, attività formative e culturali, *atelier* e laboratori che potrebbero trovare sede nell'ex Ospedale Omeopatico di San Salvario.

Il manuale *Come mantenere in buono stato l'edificio in cui vivi* sulla base dello studio degli elementi costitutivi dell'edilizia ottocentesca, analizza fattori di degrado e di prevenzione dell'edificato storico, suggerendo materiali e tecniche appropriate per il risanamento della qualità dell'abitare.

Attraverso disegni e fotografie si è costruito uno strumento di facile comprensione rivolto ad abitanti e amministratori con l'intenzione di sottolineare l'importanza della manutenzione come la via più saggia e meno costosa di occuparsi del proprio habitat.

La *rivitalizzazione di un cortile in Viale Nizza* è un progetto pilota, il primo di una rete; prevede l'impiego di interventi di microchirurgia urbana come veicoli di trasformazione del quartiere dal suo interno, dal cuore della sua più profonda struttura urbana e sociale: quella dei cortili. Attualmente nella maggioranza dei casi le corti interne, private, sono spazi degradati, privi di funzioni sociali e luoghi di discordie tra gli stessi utenti. Territori più o meno abbandonati all'uso improprio del parcheggio di autovetture che solo in alcuni casi si aprono alla città con l'affaccio di laboratori, officine o negozi. È in questi episodi che si comprendono a pieno le potenzialità di San Salvario.

Il progetto ha come obiettivo la realizzazione di opere leggere di facile costruzione, finanziamento e manutenzione (ad esempio playgrounds modulari gestibili dalla Associazione Giovani del quartiere, sistemi di schermature delle facciate interne che razionalizzano gli esistenti 'tendaggi spontanei', giardini in vaso condominiali) attraverso una metodologia di lavoro basato sul workshop che vede coinvolti studenti del Politecnico di Torino, docenti locali e stranieri insieme a giovani professionisti.⁶

Ma le attività dell'Agenzia di San Salvario non si esauriscono qui.

Contemporaneamente il *Settore Animazione Economica* si occupa dello studio di fattibilità di iniziative per lo sviluppo delle attività commerciali e della consulenza ai beneficiari del D.M. Bersani⁷. Da non perdere sono il *Festival San Salvario Mon Amour*, i *Percorsi tra verde e cultura* e *Cortili aperti su San Salvario*, eventi alla scoperta dei tesori del borgo, studiati, supportati e promossi dal *Settore Comunicazione e Promozione Culturale* con lo scopo di animare reti di servizi culturali tra gli attori locali.

Se passate da Torino vi consiglio di fare una passeggiata per le vie e i cortili di San Salvario, ne rimarrete stupiti. La *Guida al Borgo di San Salvario* e il cartellone *Questo mese a San Salvario*, che troverete nei punti di maggior passaggio in tutto il quartiere, vi guideranno in un percorso tra laboratori provenienti da tempi memorabili, antiquari albanesi, empori orientali, parrucchieri afro cubani; passate dall'*Agenzia* se siete fortunati vi potete aggregare al tour *I sapori di San Salvario*.

Scrive Livia Turco nel suo ultimo libro *I nuovi italiani*:

"Si cammina per San Salvario e ci si sente in una specie di salotto buono, dove ci sono ristoranti etnici frequentati da tutti i torinesi, botteghe di prodotti artigianali esotici, videoneggi con musical

indiani, piazze dall'arredo urbano accurato dove in una serata tiepida ci si può fermare a chiacchierare e fumare una sigaretta.”

Ma le sorti di San Salvario non dipendono soltanto dalla 'rianimazione'⁸ del quartiere dal suo interno; di ben più forte impatto risultano le grandi trasformazioni in atto sull'intera Torino, prima tra tutte la prevista dismissione della Stazione di Porta Nuova.

Lo scenario che si prospetta è la realizzazione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) e l'immissione sul mercato di 30 ettari di terreno alle porte del centro storico con evidenti alti rischi di operazioni di bassa speculazione.

Poco rassicuranti appaiono i risultati della tavola rotonda *Nuovaportanuova* (organizzata nell'aprile 2004 dall'*Agenzia di sviluppo locale di San Salvario* in collaborazione con *Torino Internazionale* e *Officina Città Torino*) territorio di confronto diretto tra scelte strategiche istituzionali e prospettive tecnico-progettuali ed economico sociale ad opera dei soggetti locali. L'impressione è che si debba attendere la conclusione dei giochi Olimpici e la riapertura di quelli dei 'grandi interessi', con la speranza che i processi di progettazione condivisa non si configurino come costruzione del consenso o come diversivo, ma intervengano sugli effettivi esiti delle trasformazioni avviate dal 'grande evento'.



1. Cortile sede del workshop *La rivitalizzazione di un cortile in viale Nizza*



2. Workshop *La rivitalizzazione di un cortile in viale Nizza*



3. Workshop *La rivitalizzazione di un cortile in viale Nizza*, gli studenti presentano il progetto agli abitanti del cortile



4. Workshop *La rivitalizzazione di un cortile in viale Nizza*, alcuni schizzi per la riprogettazione dei tendaggi

QUALE DOVREBBE ESSERE IL PRIMO REQUISITO DELL'ARCHITETTO DEL TERZO MILLENNIO?

La rettitudine

QUAL'È STATA LA TUA PIU' GRANDE OPPORTUNITÀ

Non aver avuto fretta

CHE COSA VORRESTI CAMBIARE DEL TUO LAVORO?

Il reddito

QUALI SONO I TUOI TRE STRUMENTI PREFERITI?

La matita, il trombone, il coltello da cucina

CON CHI VORRESTI ANDARE A CENA STASERA?

Con Paolo Fareri¹

LE TUE PRINCIPALI FONTI DI ISPIRAZIONE?

Non so se la parola ispirazione mi piaccia più, però le idee mi vengono spesso pensando ad altro, mentre viaggio, leggendo libri, guardando figure ...

QUAL È IL RUOLO DELL'ARCHITETTO NELLA COSTRUZIONE DELLA CITTÀ CONDIVISA?

Portare competenze tecniche a servizio dei bisogni della comunità

QUAL È IL PROFESSIONISTA DEL TUO CAMPO CHE AMMIRI PIÙ DI TUTTI GLI ALTRI?

È difficile sceglierne uno solo, forse Rulph Erskine, per la sua capacità di unire consapevolezza costruttiva ed impegno sociale.

QUANTO IL TUO LAVORO PUÒ INFLUENZARE LA VITA DEI TUOI FIGLI E COME?

Sfortunatamente, non ho figli ...

1 "Quando scrissi queste righe Paolo era già molto malato e dire che desideravo andare a cena con lui significava prima di tutto augurargli di tornare a una vita normale. Purtroppo Paolo Fareri non ce l'ha fatta, e ha lasciato un grande vuoto in tutti quelli che l'hanno incontrato. a.b."

UN'IMMAGINE CHE PIÙ DI TUTTE RAPPRESENTA LO SPIRITO DEL TUO ULTIMO LAVORO ...



note

- 1 Sono di questi anni il progetto The Gate per Porta Palazzo-Borgo Dora e quello di Mirafiori Nord entrambi facenti parte dei finanziamenti stanziati dalla Comunità Europea per la regione Piemonte.
- 2 Lo Studio di Fattibilità degli interventi di riqualificazione del quartiere di San Salvario fu commissionato nel 1996 dalla città di Torino al CICESE, associazione con base a Torino, nata nel 1972 che si occupa da anni di cooperazione internazionale, riqualificazione urbana e sviluppo locale. Sia per la difficoltà ad inserire il progetto in uno strumento di pianificazione istituzionalizzato, sia per il cambio di amministrazione del 1997, l'Agenzia verrà aperta solo 3 anni più tardi.
- 3 Op. cit.
- 4 Op. cit.
- 5 Agenzia di San Salvario, www.sansalvariosviluppo.it, (01.07).
- 6 In questi anni l'attività dei workshop, veri e propri Cantieri della creatività, si è svolta in più occasioni insieme ad artisti, architetti, designers, fotografi, giornalisti ed operatori culturali.
In particolare il workshop La rivitalizzazione di un cortile in Viale Nizza nel 2006, ha visto la partecipazione del Rural Studio, University of Auburn, Alabama, con la conferenza del direttore Andrew Freear, dal titolo The education of the citizen architect. Segnalo inoltre, in occasione di San Salvario Mon Amour 2003, l'allestimento dell'architetto torinese Marco Canevacci, Plastique Fantastique. Una bolla gonfiabile mutante che cambia funzione e scenografia durante l'arco di tutta la giornata. Vedi anche www.plastiquefantastique.edu, (01.07).
- 7 L'amministrazione pubblica della città di Torino ha limitato l'utilizzo del D.M. Bersani ai quartieri che in questi stessi anni sono stati individuati come necessitari di interventi di riqualificazione fisica, sociale ed economica ovvero quelli corrispondenti alle aree investite da Contratti di Quartiere, Urban 2, PRU, compresi San Salvario, San Donato, Barriera di Milano, Falchera e Porta Palazzo-Borgo Dora. Oltre a migliorare le condizioni economiche delle aree degradate la Bersani ha effettivamente contribuito all'incremento dell'occupazione dei residenti, il miglioramento dell'immagine esterna dei quartieri e delle loro qualità ambientali.
Vedi anche <http://www.markon.net/agevolazioni/bersani266.htm>, (01.07).
- 8 Il termine rianimazione richiama in questo contesto al concetto di rianimare versus restaurare come strumento per operare ad una conservazione attiva dell'esistente [Corboz 1976].

bibliografia

- Bocco, A., "Sviluppo locale e riqualificazione urbana. Un'esperienza partecipata nel quartiere di San Salvario a Torino", in Controspazio n. 109, Roma, Gangemi editore, maggio-giugno 2004.
- Corboz A., Vecchi edifici per nuove funzioni, Milano, in Lotus 13, dicembre 1976.
- Gallo, P., Vi racconto San Salvario, Torino, ed. Lindau, 2003.
- "Periferie. Il cuore della città", Progetto Periferie-Città di Torino, Torino, 2003.
- Scavi, M., La signora va nel Bronx, Milano, Le Vespe, 2000.
- Turco, L., I nuovi italiani. L'immigrazione, i pregiudizi, la convivenza, Mondadori, Milano, 2005.

Literature gives very often visions of the city that are usually typical of common sense and of collective imagination. So, if we look at literature we can sometimes better understand those territories unexplored or not enough explored by scientific research. In the case of Turin, we can find two texts showing two different interpretations of the city, concerned with different places and aesthetics, suggesting an interesting analogy between the city structure and the narrative text: on the one hand we have the Giuseppe Culicchia description of Turin, where we see a compact, cohesive urban texture, with all elements held together by the public places system; on the other hand we have the Dario Voltolini view, depicting a city made up of fragments whose global result is an actual urban sprawl.

la città raccontata:
descrizioni di torino oltre l'urbanistica
di maria rita gisotti

“La cosa più importante non è tanto quella di moltiplicare le inchieste o gli studi funzionali della città quanto quella di moltiplicare quelle letture della città delle quali, fino ad oggi, purtroppo solo gli scrittori ci hanno dato qualche esempio”

Roland Barthes

Di tutte le possibili descrizioni di una città quella mediata dal testo letterario mette in atto un diverso tipo di conoscenza, offre una poderosa carica di suggestioni, introduce un altro punto di vista sulla dimensione urbana. Ponendosi al di fuori dei confini tracciati dall'approccio tecnico proprio dell'urbanistica la letteratura impiega una cifra descrittiva più prossima al linguaggio comune: come tale si presta ad esprimere, spesso con ampiezza e incisività maggiori del discorso scientifico, il “clima” e l'ambiente di una città, i suoi aspetti più eminentemente qualitativi legati alla percezione collettiva e sociale¹. La descrizione urbanistica tradizionale, più incline a concentrarsi su quantità e dati oggettivi, su analisi funzionali e letture morfologiche può trarre non pochi spunti di arricchimento da un modo di guardare alla città che ne colga gli aspetti soggettivi e relazionali, soprattutto se si accetta che il paesaggio urbano non è solo dato fisico ma anche interpretazione culturale e simbolica dello stesso.

Spesso questo genere di descrizioni proviene dall'esterno, per esempio, in una prospettiva storica, dalla tradizione letteraria prodotta dalle esperienze di viaggio in Italia cui, non di rado, si deve la fondazione di alcuni luoghi comuni relativi a città e paesaggi; altre volte sono gli scrittori autoctoni a misurarsi con il tema della descrizione della propria città ora smentendo alcuni stereotipi correnti ora autenticandoli con il bagaglio di conoscenze proprio dell'insider.

È in questa prospettiva, costruita da un punto di vista tutto interno alla città, che la Torino contemporanea diventa soggetto della narrazione di due recenti libri che si collocano al di fuori del circuito della letteratura tecnica urbanistica: *Torino è casa mia* di Giuseppe Culicchia e *I confini di Torino* di Dario Voltolini. Il primo elemento d'interesse che suggerisce un approfondimento su questi testi è rappresentato dal fatto che Torino non si staglia solo sullo sfondo della vicenda raccontata – in questo senso numerosi altri supplementi d'indagine sarebbero stati possibili da Calvino a Pavese fino ai contemporanei Fruttero e Lucentini per citare alcuni gli scrittori più autorevoli – ma viene assunta a vera e propria protagonista dell'opera. Tuttavia è forse solo questo l'elemento comune tra i due testi, altrimenti diversi per stile, struttura narrativa e, ciò che per noi è più interessante, per lo sguardo proiettato sulla città. Vediamo come e attraverso quali percorsi si articolano queste differenti letture urbane partendo dal libro di Culicchia.

Occorre intanto notare che *Torino è casa mia* si iscrive nel solco di un filone letterario-urbano che ha conosciuto, in tempi recenti, una certa diffusione (altri volumi analoghi sono stati dedicati a Palermo, Milano, Venezia, per restare solo in ambito italiano²). Costruito come una sorta di guida alla città il testo si fonda innanzitutto su di una riuscita invenzione narrativa, o meglio su di una metafora che rievoca un illustre precedente letterario: come la Venezia descritta da Henry James nel *Carteggio Aspern* “sembra un immenso appartamento collettivo”³ così la Torino di Giuseppe Culicchia viene percorsa e raccontata dall'autore come

se fosse la propria casa. Nella città si entra dunque dall'ingresso, la stazione di Porta Nuova. Di qui si dipana un percorso materiale e figurato, che immaginiamo condotto prevalentemente a piedi secondo la migliore tradizione delle *promenades urbaines*, che conduce a esplorare Torino come se ci muovesse in un grande domicilio collettivo dove ogni parte di città corrisponde ad una stanza: dalla cucina (il mercato di Porta Palazzo) al salotto (piazza San Carlo), dallo studio (le sedi universitarie) al terrazzo (il Parco del Valentino e gli altri giardini) e così via. Il testo letterario non è il solo veicolo di espressione di questa particolare lettura della città, cartografata per mezzo di una mappa che localizza le varie stanze urbane, schematizza i percorsi, segnala e differenzia i focolai del degrado sociale.

Lungo i percorsi suggeriti da Culicchia ci si imbatte non di rado in considerazioni su temi attuali come quello della grande trasformazione legata ai Giochi Olimpici del 2006 a proposito della quale il giudizio dell'autore sembra connotato da un ironico scetticismo che in questa sede appare condiviso dalla gran parte degli abitanti: se per l'amministrazione comunale alla guida del radicale rinnovamento urbano in corso "Torino non sta mai ferma" – come recita lo slogan adottato in occasione delle Olimpiadi – per Culicchia la città si popola solo o quasi di nuovi e banali edifici residenziali, a scapito degli auspicati spazi pubblici e culturali che dovrebbero contribuire a conferirle una nuova identità; tanto che la città-cantiere "allo stato attuale è soprattutto una promessa. O, se volete – scrive Culicchia – almeno a giudicare dal numero di condomini attualmente in costruzione, una minaccia", Culicchia 2005, p. 16..

Attraverso queste riflessioni, più o meno consapevolmente, l'autore getta un ponte verso uno dei temi centrali della città contemporanea, quello dello spazio pubblico che sembra essere il vero filo conduttore della narrazione. L'originalità di questo testo infatti – se vogliamo anche il suo interesse da un punto di vista urbanistico – risiede nella descrizione della città come sistema di spazi e luoghi pubblici, dotati ciascuno di una specifica identità, un'identità che discende dal riconoscimento degli usi dominanti che nel tempo la collettività ha delegato ad alcune sue porzioni. A volte questi utilizzi sono radicati nella storia di Torino (come nel caso di piazza San Carlo che il luogo comune identifica con il salotto della città), altre volte movimenti e modificazioni più recenti relativi al rapporto degli abitanti con il contesto sostanziano la caratterizzazione delle stanze urbane (è il caso del Quadrilatero romano divenuto "sala da pranzo" della città-casa per via del proliferare di luoghi e locali destinati al tempo libero). Più che la struttura fisica e morfologica di Torino il libro mostra una complessa e stratificata geografia sociale dipendente dagli usi collettivi e dai valori simbolici dei luoghi attraversati, descrivendo una dimensione urbana immateriale quanto essenziale che ha il suo corrispondente spaziale nel sistema degli spazi pubblici. È dunque attraverso le pratiche sociali e le modalità di fruizione che caratterizzano le parti di città descritte che Torino assume le sembianze di una grande casa collettiva dove ogni stanza urbana, pur conservando il suo specifico carattere, è legata all'altra da un sistema di rapporti, al tempo stesso fisici e astratti, che le conferiscono struttura, coesione e unitarietà. Del resto la Torino di cui parla Culicchia coincide proprio con la parte storica e consolidata della città, tenuta insieme, pure nella diversità morfologica delle sue parti, da un tessuto connettivo continuo e capillare fatto di piazze, strade, luoghi e edifici rappresentativi della dimensione pubblica. Osservando la mappa allegata al testo notiamo che una sola "stanza" non fa parte di questa struttura urbana che è, non a caso, quella più privata della città-casa, vale a dire la "camera da letto", corrispondente al quartiere dormitorio delle Vilette dove lo spazio pubblico, almeno quello progettato, non esiste.

Il secondo testo preso in considerazione, *I confini di Torino*, racconta un'altra città: se la Torino tratteggiata da Culicchia è un organismo urbano compatto e strutturato quella descritta da Voltolini è la parte

di città più periferica, posta a contatto con il territorio dei comuni limitrofi. Sono infatti i margini della città l'oggetto dell'esplorazione dell'autore che sembra circumnavigare Torino nella sua porzione più estrema alla ricerca dei confini, di un limite che segnali la discontinuità tra il contesto urbano e ciò che si pone al di fuori di esso. Lungo il percorso di questa passeggiata periurbana che ricalca i confini amministrativi della città, il paesaggio si dispiega in un fluire di elementi e configurazioni sempre simili a se stesse: tralicci, pezzi di tangenziale, recinzioni, magazzini, orti urbani, edifici eterogenei per tipologia, epoca di costruzione, funzione. I limiti amministrativi restano segni muti che non corrispondono a nessuna reale discontinuità nel territorio; sono piuttosto le variazioni della morfologia del suolo o gli elementi naturali – la collina a est della città, il corso dei fiumi che l'attraversano – a introdurre una cesura all'interno di un'urbanizzazione altrimenti continua e indifferenziata. E solo in rare occasioni il confine amministrativo della città consente di cogliere anche visivamente la differenza tra entità paesistiche e territoriali diverse: tra Torino e Collegno, per esempio, una lunga cancellata arresta la diffusione insediativa ponendo una separazione netta tra la città e la pianura, rendendo palese il contrasto tra due sistemi che "si fronteggiano premendosi l'un l'altro".

Quello che emerge con evidenza dal testo di Voltolini è dunque l'assenza di una qualsivoglia struttura in grado di regolare e organizzare il territorio, alla quale si accompagna la difficoltà di attribuire una specifica identità ai luoghi attraversati: ognuno dei "margini" descritti assomiglia invariabilmente all'altro e solo le indicazioni topografiche elargite dall'autore ci segnalano che si tratta di differenti parti di città. La Torino ritratta da Voltolini – simile in definitiva alle zone di frangia di ogni grande area metropolitana – si configura quindi come giustapposizione di frammenti urbani che riscuotono anche un relativo apprezzamento se guardati, come forse fa l'autore, nell'ottica di un'estetica del disordine, del relitto, del margine. La cifra percettiva impiegata per descrivere la periferia privilegia infatti gli aspetti percettivi e formali del paesaggio urbano e poco aggiunge alla conoscenza del vissuto sociale dei luoghi, della loro fruizione e del loro significato simbolico per la collettività.

Forse è proprio l'organizzazione spaziale della città a rendere più o meno visibile la sua dimensione sociale e collettiva: lo spazio pubblico della città consolidata di Culicchia con la sua struttura, i suoi luoghi simbolici e la sua densità non esiste nella periferia sfrangiata di Voltolini. Esistono però pratiche di uso dello spazio che agiscono in modo informale e che gradualmente costruiscono centralità, luoghi di aggregazione, ambienti densi di significato per una collettività di abitanti anche quando non sono sostenuti da una struttura fisica e morfologica coerente e adeguata. In questo senso anche il modo di descrivere la città, in questo caso la periferia urbana, potrebbe fornire un contributo importante nello schiudere nuove prospettive rivelatrici di certi valori - e dei luoghi che li accolgono - riconosciuti e condivisi da una collettività e da un senso comune..

note

- 1 Come osserva Antoine Bailly “lo scrittore ha avuto, ben prima del geografo, l’ambizione di conoscere la città e di restituirla attraverso la descrizione un’immagine. Egli mette a fuoco, attraverso il suo discorso, i valori e i significati della società e esprime, meglio di chiunque altro, i miti collettivi” (Bailly A., *La perception de l’espace urbain*, cit. in Morandi M., 1996)..
- 2 Tra le “guide” alle altre città italiane ricordiamo *Palermo è una cipolla* di Roberto Alajmo, *Milano non è Milano* di Aldo Nove, e il visionario e poetico *Venezia è un pesce* di Tiziano Scarpa.
- 3 Scrive Henry James nel 1888: “senza strade e veicoli, il rombo delle ruote, la brutalità dei cavalli, e con le sue viuzze tortuose dove le persone si accalcano, dove le voci risuonano come nei corridoi di una casa, dove la gente circola con un’andatura che sembra come scansare gli spigoli dei mobili e non consuma mai le suole, la città sembra un immenso appartamento collettivo, dove Piazza San Marco è l’angolo più ornato e i palazzi e le chiese, per il resto, fan la parte di grandi divani per il riposo, di tavolate per l’intrattenimento, di superfici decorative”.

bibliografia

- Culicchia, G., *Torino è casa mia*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- James, H., *Il carteggio Aspern, introduzione di Gorlier C.*, traduzione di Castellani Agosti M.L., Torino, Einaudi, 1992.
- Morandi, M., *La città vissuta: significati e valori dello spazio urbano*, Firenze, Alinea, 1996.
- Paba, G., *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, Milano, Franco Angeli, 1998.
- Schiavo, F., *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*, Palermo, Sellerio, 2004.
- Voltolini, D., *I confini di Torino*, Roma, Quiritta, 2003.

Filmopoli was called the city in 1914, the same year of the masterpiece of Giovanni Pastrone Cabiria, whit the collaboration of D'Annunzio. Torino was at that time the capital of the cinematographic industry in Italy. Two world wars changed a lot the economy of the country and the relationship between reality and movies: the look of cinema goes directly to the city and the industry of realism production moved to Rome. Torino in the cinematographic imaginary is the city of Fiat but from ninety she is trying to propose a new face: the city of cinema. The Mole, the most important building and the symbol of the city is from 2000 The National Museum of Cinema.

filmopoli
di elena tarsi



1. Da *Dopo Mezzanotte* di Davide Ferrario, 2004 *From the movie 'Dopo mezzanotte', Davide Ferrario, 2004*

“Il cinema è un’invenzione senza futuro”.

[Antoine Lumière, 1895]

“La città mi ha insegnato infinite paure:

una folla, una strada mi han fatto tremare, un pensiero talvolta, spiato su un viso.

Sento ancora negli occhi la luce beffarda dei lampioni a migliaia sul gran scalpaccio.”

[Cesare Pavese, 1930]

Nel 1914 Gino Pestelli pubblicava sul *Secolo XX* un ampio resoconto sulla cinematografia torinese. Il titolo dell'articolo era lapidario: *Filmopoli*. Con questo termine intendeva indicare Torino come vera capitale dell'industria cinematografica italiana [Rondolino, 1993]. In quell'anno la città possedeva settantatré sale cinematografiche, il settore dell'industria del cinema comprendeva dodici aziende, esportava in tutto il mondo e produceva duecentocinquanta film all'anno [Zimmermann, 2004]. Era passato poco meno di un ventennio da quando nel 1896 il fotografo Vittorio Valcina presentava in una sala cittadina l'invenzione dei Lumière. *Cabiria* di Giovanni Pastrone trionfava sugli schermi e determinava la conquista definitiva da parte del cinema della sua dignità artistica e culturale, tramite il vincente intervento di D'Annunzio.¹

Come suggerisce Rondolino:

“il cinema era per certi aspetti, l'altra faccia della Torino industriale e proletaria e anche della Torino regale e risorgimentale. Ma era a ben guardare una faccia complementare, anzi ne costituiva un aspetto

fondamentale. La sagacia e la tenacia dei torinesi, il loro intuito e la loro fantasia avevano trasformato il “gioco” del cinema in una grande impresa industriale, dando alle immagini traballanti dei primi film di Lumière lo spessore e la fermezza delle opere compiute”. [Rondolino, 1993]

Il ruolo di città moderna, dell'industria, dell'avanguardia tecnologica, ma anche del dibattito culturale, che Torino si conquista in quegli anni grazie all'influenza della vicina capitale francese e alle capacità 'mediatiche' dei suoi imprenditori, va pian piano sfumandosi a causa dei due conflitti mondiali e soprattutto della morte della retorica futurista. A guerra finita i rapporti e i valori sono cambiati, il cinema con gli occhi del neorealismo si indirizza ad un pubblico diverso, mutato dalla guerra e insofferente rispetto al formalismo di pochi anni prima [Della Casa, 2001]. Abbandonando la cartapesta, rivolgerà lo sguardo definitivamente alla città, come scenario ideale per comprendere la società, come tema di indagine documentaria ed espressiva, come luogo della rappresentazione delle forze, dei conflitti e delle contraddizioni di un paese in rapida evoluzione [Ciorra, 2000].

“La città è il tessuto sociale, architettonico, umano e culturale su cui è possibile impostare un discorso che va ben al di là dello spettacolo, e diventa una questione politica.” [Licata, Mariani Travi, 1985]

L'Italia è cambiata e anche Torino: non più città della produzione cinematografica,² che apparterrà d'ora in poi a Roma, ma ormai solo città dell'industria, del boom economico, del miracolo italiano, dell'immigrazione meridionale, della Fiat che con le sue architetture ebbe una capacità ordinativa delle retoriche come degli immaginari [Olmo, 1997]. Il cinema aiuterà a costruire quest'immaginario o forse si limiterà ad utilizzarlo, a servirsene per tentare di raccontare un'epoca, l'antinomia tra tradizione e innovazione, cultura rurale e industrializzazione, tensione al nuovo e fedeltà alle origini.³

Nel 1962 Calvino scrive che “l'operaio è entrato nella storia della cultura come protagonista storico-filosofico” [Calvino, 2002] a cui sarà ispirata tutta una letteratura e una cinematografia che si servirà di molti linguaggi e piani di coscienza.

“Talora è la città stessa che genera il film e non solo da un punto di vista architettonico, ma sociologico, geografico, storico oppure pittorico. A volte invece, il film nasce a prescindere dalla città in cui viene girato: il contesto urbano finisce col fare da sfondo a una tematica di ordine psicologico o narrativo.” [Licata, Mariani Travi, 1985]

Difficile definire i contorni del rapporto che legherà negli anni settanta i registi che sceglieranno Torino per raccontarla o per servirsene, sia per la diversità dei generi, dall'*horror* di Dario Argento alla commedia all'italiana di Lina Wertmüller, dal documentario militante di Ettore Scola al poliziesco di Lizzati, sia perché più che descriverla si limitano a suggerirla. Escluso *Profondo Rosso* (1975), che si serve dello spazio urbano per creare una determinata atmosfera psicologica, i registi di *Mimi metallurgico ferito nell'onore* (1972),

Trevico-Torino (1973) e *Torino Nera* (1972), si rapportano al tema dell'immigrazione utilizzando la città più come riferimento culturale che architettonico. A causa forse dell'omogeneità dei tratti, della severità delle linee, Torino non si impone, non sovrasta, appartiene a quel genere di donne che hanno il segreto della loro bellezza nella impeccabile armonia dei tratti, che affascina senza turbare. La notte è il suo regno, è "così fortemente condizionata dalla propria geometria che ha bisogno, per poter sembrare reale, di penombra, di oscurità." [Ferlenga, 2000]. La Torino reale non coincide infatti con quella mentale, dell'immaginario, della memoria collettiva, non è la Torino barocca dei palazzi né quella industriale delle grandi fabbriche; per questo il cinema che parla di Torino la nasconde, la nega allo sguardo e alla descrizione, nell'oscurità e nel fuori campo – il non visibile dell'inquadratura che produce comunque il visibile – [Marabello, 2000] si limita a stimolare, suggerisce l'immaginario che ci appartiene che è molto più complesso e sfaccettato di un'immagine simbolica. È fatto di storia, politica, poesia, resistenza, è tutto ciò che viene alla mente e che produce sensazioni e atmosfere. Quelle che tenta di ricreare, tramite la sapienza scenografica di Giancarlo Basili, Gianni Amelio nel suo *Così ridevano* (1998); sente il bisogno di parlare nuovamente della città ostile che accoglieva gli immigrati dal sud, forse per toccare il difficile argomento della nuova immigrazione che sorprende la città da questo punto di vista poco cambiata. Sul tema della nuova immigrazione si confrontano i lavori di giovani registi torinesi come Enrico Verra (*Sotto il sole nero*, 2005) o i fratelli De Serio (*Maria Jesus*, 2001; *Mio fratello Young*, 2004) che raccontano storie di integrazione mancata o meno con la freschezza dei nuovi talenti.

Negli anni novanta assistiamo ad un'altra trasformazione. Definitivamente conclusa la fase della centralità economica del modello della grande industria, la città mette in atto una serie di strategie per creare o recuperare ambiti di protagonismo 'mediale'. Uno di questi sarà il rapporto con il cinema: oltre ad organizzare un festival internazionale come il *Torino Film Festival*, attivo dal 1982, nel 2000 istituisce la *Torino film Commission* e la città inaugura una politica di appoggio nei confronti di coloro che vengono a girare film in città o nella regione. Vengono così ospitati registi come Nanni Moretti, Gianni Amelio, Mimmo Calopresti, Luciano Emmer, Dario Argento, Davide Ferrario, Daniele Gaglianone, Guido Chiesa che, con i



2. Da *Dopo Mezzanotte* di Davide Ferrario, 2004

loro film, ottengono premi a Venezia, sono in concorso a Cannes, costituiscono i pochi squarci di visibilità all'estero del cinema italiano di oggi⁴ [Della Casa, 2000]. La necessità di reinventarsi, di conquistare il proprio ruolo porta Torino a connotarsi come "città dello spettacolo" allontanandosi dal vissuto, come diceva Guy Debord, nella pura rappresentazione. Ci separano quasi un secolo e due guerre da quel primo destreggiarsi del cinema alla ricerca della propria identità e Torino non ha mai dimenticato quella passione e con orgoglio la ripropone, ricordando all'Italia quei tempi e alla 'nuova arte' dedica il suo simbolo più forte, la Mole, che emerge solitaria sull'uniforme *skyline* quasi ad emulare le montagne che la circondano nell'avvicinarsi al cielo. Il Museo Nazionale del Cinema trova nell'Architettura di Antonelli costruita nel 1863 e destinata a diventare il tempio della Comunità Israelita, il suo nido perfetto quasi fosse stata progettata a tal fine. L'arte si sposa con lo spazio in un continuo intreccio di abbinamenti, cinema ed edificio donano e prendono uno dall'altro dando origine ad un luogo incantato capace di abbracciare le storie ed i sogni, i dolori e le gioie, la realtà ed il simbolo. E più che gli oggetti appartenuti ai grandi registi o alle splendide attrici, più che le centinaia di locandine ed immagini che raccontano un secolo di produzione, il protagonista indiscusso rimane lo spazio; capace di stupire con i centosessantasette metri di altezza della sua volta come riusciva quella prima immagine di un treno in movimento, di creare anfratti e cunicoli dove nascondersi o perdersi, di trasformare per la prima volta il cinema in esperienza sensoriale completa. Il film di Ferrario, *Dopo mezzanotte* (2004), è la sintesi e il manifesto di questa nuova Torino, che si presenta con le sue luci d'autore e la sua magia notturna, invitante come deve esserlo una città che ospita eventi, perché questa è la nuova industria dello spettacolo e Torino non rimarrà indietro. Martino è il protagonista, personaggio ispirato a Buster Keaton, muto come i suoi film, che dall'altezza della guglia guarda la città ma non la vede, che si affida alla serie di Fibonacci – tramite la scultura luminosa di Mario Merz, *Il volo dei numeri* – per trovare un senso nel mondo e che sembra dissolversi fuori dal suo rifugio incantato dove notte e giorno si confondono. E non è un caso che il rapporto con la Torino del passato, che Martino vive tramite la pellicola, sia solo quello con la città dei primi del Novecento, vi sia ancora una volta l'assenza della città industriale, proletaria, degli scioperi e degli anni del conflitto sociale, del cui scomodo ricordo Calopresti riesce a saturare la città ormai



3. Da *Dopo Mezzanotte* di Davide Ferrario, 2004

opaca che ospita i protagonisti di *La seconda volta* (1995). Il che deriva forse da una retorica sorpassata, in cui l'idea di progresso era legata a quella del binomio conflitto-compromesso, ma anche dalla difficoltà di rapportarsi a quegli anni e alla loro eredità.

note

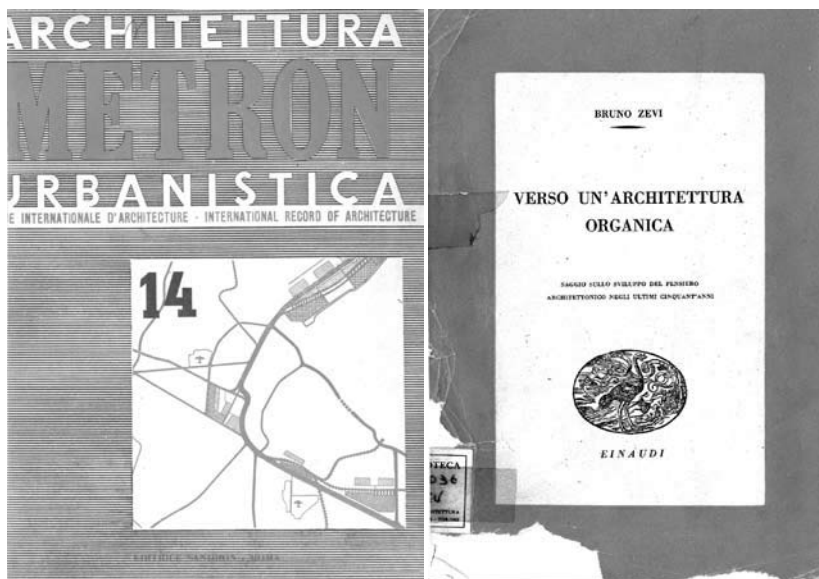
- 1 Sull'argomento vedi Bianconi, L. "D'Annunzio e il Cinema". Bianco e Nero, III, II, novembre 1939, pagg.3-57; Finocchiaro Chimirri, G. D'Annunzio e il cinema, Catania, CUEM, 1986.
- 2 Esiste però una produzione cinematografica sperimentale legata al diffondersi di una nuova attenzione allo sperimentalismo letterario ed artistico e al cinema underground americano. Gli artisti più significativi sono Ugo Nespolo, Daniele Segre, De Bernardi e Menzio. A proposito vedi Bertetto, P. "Torino sperimentale", in D. Bracco, a cura di, Torino città del cinema, Milano, Editrice Il Castoro, 2001, pagg. 33-44.
- 3 Basti pensare a Pavese e Calvino, la feconda generazione di scrittori italiani del Novecento, che furono l'*humus* dell'intero clima culturale nel secondo dopoguerra. Vedi anche Volponi, P. Memoriale, Torino, Einaudi Tascabili, 1991.
- 4 I film ambientati a Torino e nella regione sono: Mimmo Calopresti, *La seconda volta*, 1995; Gianni Amelio, *Così ridevano*, 1998; Dario Argento, *Non ho sonno*, 2000; Daniele Gaglianone, *I nostri anni*, 2000; Guido Chiesa, *Non mi basta mai*, 2000, *Il partigiano Johnny*, 2000; Luciano Emmer, *Una lunga lunga lunga notte d'amore*, 2001; Davide Ferrario, *Dopo mezzanotte*, 2004.

bibliografia

- Bertetto, P., *Torino sperimentale*, in D. Bracco, a cura di, Torino città del cinema, Milano, Editrice Il Castoro, 2001, pagg. 33-44.
- Bianconi, L., *D'Annunzio e il Cinema*, Bianco e Nero, III, II, novembre 1939, pagg. 3-57.
- Calvino, I., *La tematica industriale (1962)*, Mondo scritto e non scritto, Milano, Mondadori, 2002, pagg. 36-40.
- Ciorra, P., *Comparsa di pietra. Il cinema come critica estetica e sociale dell'architettura*, in G. Canova, a cura di, Giancarlo Basili: spazio e architettura nel cinema italiano, Ostra Vetere (AN), Alexa edizioni, 2000, pagg. 14-21.
- Della Casa, S., *Una lunga storia d'amore*, in D. Bracco, a cura di, Torino città del cinema, Milano, Editrice Il Castoro, 2001.
- Debord, G., *La società dello spettacolo*, Milano, Sugarco, 1990.
- Ferlenga, A., *Nelle notti e nelle nebbie di Torino: Così ridevano*, in G. Canova, a cura di, Giancarlo Basili: spazio e architettura nel cinema italiano, Ostra Vetere (AN), Alexa edizioni, 2000, pagg. 126-142.
- Finocchiaro Chimirri, G., *D'Annunzio e il cinema*, Catania, CUEM, 1986.
- Licata, A., Mariani Travi, E., *La città e il cinema*, Bari, Edizioni Dedalo, 1985.
- Marabello, C., *La coscienza del fuoricampo*, in G. Canova, a cura di, Giancarlo Basili: spazio e architettura nel cinema italiano, Ostra Vetere (AN), Alexa edizioni, 2000, pagg. 22-29.
- Olmo, C., *Laboratori, luoghi e forme della modernità: architetture dell'industria*, in S. Taroni, A. Zanda, a cura di, Cattedrali del Lavoro, Torino, Umberto Allemandi&c, 1997, pagg. 11-20.
- Pavese, C., *Le poesie*, Torino, Einaudi, 1998.
- Rondolino, G., *I giorni di Cabiria*, Torino, Lindau s.r.l., 1993.
- Zimmermann, C., *Torino: una partenza ritardata, L'era delle Metropoli*, Bologna, Società Editrice il Mulino, 2004.

This paper attempts to focus on (from a critical perspective of the government of the city from the Forties to present day) the customary lack of capability of public local administrations to consider the future of the city and to generate a strategic plan in order to improve it. Public system has been juxtaposition in terms of considering outside suggestions in order to make extensive improvements coming from planners and students, about a more comprehensive structural process improvement in general terms. In light of the changes in Turin, as a result of the Olympic games of last year have been viewed as a temporary solution for the improvement of the city. Once again, transformation involving presently the city of Turin runs the risk of being only a program, unable not only to have effects on the urban and territorial space, but either to arrange the innovation the Olympic Games requested. This disjointed plan is most likely going to have a negative effect on the physical and social structure of the city itself.

da torino a torino
di franco berlanda



1. copertina del n. 14 della rivista Metron, dove Astengo pubblica il piano regionale piemontese di Astengo, e di Verso un'architettura organica.

Avrei potuto cominciare dalle vicende più prossime come quando si compila una bibliografia e considerare, invece degli scritti, il maggior numero di occasioni culturali e professionali che oggi posso ritenere utile ricordare anche e soprattutto per il legame con le altre vicende della vita vissuta.

Nella mia, vorrei segnalare gli incontri con i 'maestri', i quali, come nel caso dei libri letti sono diventati scambi, ricordi, anticipazioni, legami a catena con altri episodi e così via. Mi rimane solo un dubbio su cosa scegliere fra gli ordini alfabetici oppure quelli cronologici, entrambi possono essere preparati prima non fosse che per mettere in ordine o raggruppare in categorie e così via.

Questa volta vorrei provare con la cronologia: sono venuto al mondo quando a Palazzo Chigi c'era l'onorevole Giolitti ed ora vi si è insediato il Dott. Berlusconi, lascio a chi ha tempo e voglia immaginare quale effetto ha potuto avere questo cambiamento su di me e come le considerazioni politiche generali influiscano sullo stato d'animo e sulle capacità operative di uno che si dedica ai problemi per cui si studia nelle Facoltà di Architettura.

A Torino, città dove vivo, ci sono arrivato 60 anni fa, dopo averla liberata sconfiggendo, con l'aiuto degli Alleati, l'esercito nazista germanico e i suoi servi fascisti repubblicani.

Subito dopo (avevo superato all'età di quasi 24 anni pochi esami del selettivo, a quell'epoca biennio propedeutico) mi trasferii dal Politecnico di Milano a quello di Torino. Nel giro di meno di 3 anni mi laureai, trovai lavoro, misi su famiglia, mi occupai di attività politica, ma la questione che mi sembra importante e che vorrei approfondire è il rapporto, che nell'educazione professionale esercita un ruolo che ritengo fondamentale, fra lo studio all'interno dell'Università e il 'mondo esterno': da un lato, cioè, cosa ti trasmettono i docenti, come si studia in collettivo con i colleghi, quali e che tipo di esercitazioni operative si praticano;

dall'altro tutto quanto viene sperimentato nei rapporti con l'esterno, dai 'maestri' che stanno talvolta all'estero e di cui si riesce fortunatamente a conoscere qualcosa, a tutte le attività anche politiche con la società che ci circonda, dall'oratorio alle associazioni di mutuo soccorso, dai gruppi studenteschi alle lotte per la casa, per il lavoro, per costruire un mondo migliore.

Oltre a Giovanni Muzio con il quale mi laureai, quattro persone furono per me decisive in quegli anni, dal '45 ai primi '50: Giovanni Astengo perché aveva preparato il Piano regolatore di Torino e indicato nel Piano regionale un traguardo irrinunciabile; Giancarlo De Carlo perché aveva tradotto e pubblicato un libro sugli scritti di Le Courbusier; Ernesto Rogers perché aveva diretto Domus prima e Casabella poi, aveva spiegato Gropius e la Bauhaus con tutta la ricchezza di dati che ne consegue e mi aveva introdotto nel mondo del CIAM; e infine Bruno Zevi perché aveva portato in Europa Frank Lloyd Wright e la cultura architettonica americana.

Dovendo indicare pochi episodi, perché sia più facile comprendere il processo della conoscenza e della progettualità ed il legame con le vicende urbanistiche del luogo in cui si vive, partirei dai miei rapporti con altri architetti, sia più anziani di me sia della stessa età.

Dopo la tesi, individuale, su un progetto di una casa collettiva ispirandomi agli esempi fra le due guerre e all'influenza che derivava dalla raccolta di tavole che stava allora preparando Franco Mariscotti, diventai assistente per breve tempo di Muzio che si trasferì però quasi subito a Milano dopo avermi coinvolto, come disegnatore, nel progetto per il nuovo Politecnico di Torino.

Con la laurea scattava la prerogativa per poter costruire un 'fare' che era in parte iniziato anche prima come collaboratore di altri più anziani architetti, oppure nelle azioni di disturbo e interdizione di progetti che noi più giovani consideravamo avventati (come la ricostruzione del Politecnico nel Centro Storico di Torino).

I concorsi erano la strada più agevole per cercare di mettere in luce le proprie capacità e nello stesso tempo, anche nel caso di mancato successo, per affermare alcune idee e quindi contrapporsi ad altre. Architettura e urbanistica finivano così con l'essere strettamente intrecciate e alcuni sceglievano, anche allora, la impervia strada accademica per affinare le proprie conoscenze e trovare la maniera di confrontarle.

In quel periodo eroico, del quale siamo oggi rimpiangendo le occasioni mancate, ricordo che Torino lanciò subito un concorso per il nuovo Piano regolatore, ma il successivo cambiamento del clima politico riuscì ad annullare tutti i buoni suggerimenti, anche quelli dei due concorsi che assieme ai miei colleghi ci videro protagonisti: le Torri Palatine come vincitori e la Zona Culturale come secondi classificati, finirono con l'essere affossati.

La sistemazione delle Torri Palatine è terminata soltanto adesso, quasi sessant'anni dopo, inserite in una falsa ricostruzione di un bastione delle mura (che maschera depositi di carretti e cassette) e quella della Zona Culturale è ancora sospesa in gran parte perché occupata da depositi della Polizia, da alloggi di fortuna per pochi privilegiati e da tre sale per lo spettacolo: Nuovo teatro Regio, il rinnovato Auditorium Rai, ed una sala come teatro sperimentale nella ex Cavallerizza.

Poteva andare peggio. Altre trasformazioni urbane sono state attuate in seguito: per esempio, in anni successivi, quella che riguarda il centro direzionale e chiunque può oggi controllare quanto fossero stati anticipatori, e purtroppo disattesi, quasi tutti i progetti allora presentati come quello classificato quarto firmato con Carlo Aymonino.

Come ho ricordato, Torino, dopo il Concorso per il progetto del nuovo Piano regolatore di cui trascurò per molti anni la redazione, fu amministrata da Giunte conservatrici, distribuì migliaia di licenze che stravolsero la struttura urbana ed ebbero il solo effetto di arricchire indecorosamente la rendita fondiaria.

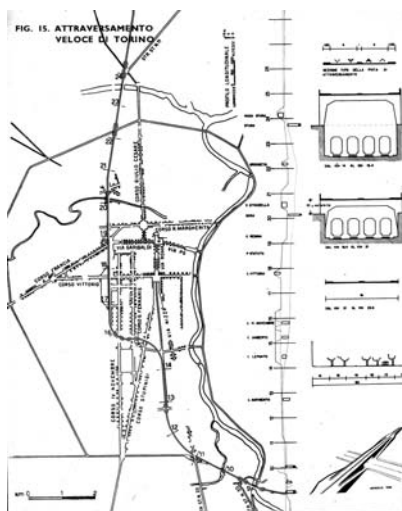
La riproduzione della pagina del giornale dell'epoca riassume il clima di quegli anni e la raccolta degli articoli apparsi nella rivista Urbanistica di Astengo, ci ricordano anno per anno, il prevalere della mala amministrazione.

Il Piano regolatore fu approvato definitivamente nel 1959 e, nella Commissione generale che lo preparò, votarono contro soltanto il sottoscritto e Giovanni Astengo.

Purtroppo il risultato era stato il perfetto contrario del suo insegnamento, quello di guardare al futuro della società e del territorio da pianificare come ad un non conosciuto, un ignoto a cui si poteva accedere soltanto attraverso un processo lineare diviso in quattro fasi: conoscere, comprendere, giudicare, intervenire. Le sue osservazioni, espresse al congresso di Genova nel 1954, si possono ripetere cinquanta anni dopo guardando al nuovo piano dell'attuale amministrazione.

Interrompendo il discorso generale su Torino per raccontarvi una storia individuale segnalo che alcuni anni dopo la costruzione della Falchera (uno dei quartieri più significativi realizzati in Italia) realizzai anch'io a Lucento (Casabella n. 261) nel 1962 un quartiere basato sullo schema planimetrico degli edifici 'a treno deragliato' come scherzosamente si usava dire allora, per conto dell'Istituto Case popolari di cui ero allora Capo del Servizio tecnico. Era l'affermazione di idee basate sul rifiuto dell'allineamento degli edifici lungo i bordi delle strade e del principio, anch'esso allora prevalente, di mescolare case a torre e case in linea mantenendo l'altezza della maggioranza degli edifici a quattro piani fuori terra.

Ne risultavano, data la bassa densità per ettaro, consistenti aree libere adibite a giardino, zone per i ragazzi e per il gioco degli anziani, campi per bocciofile, e ampi giardinetti attribuiti agli abitanti del piano rialzato dove erano previsti anche scivoli per l'accesso dei disabili. Di barriere architettoniche in Italia non se ne parlava ancora ed erano poco diffuse le indicazioni tratte dalla pubblicistica statunitense che risaliva fin dal mitico Presidente Roosevelt.



2. schemi di progetto del piano regionale piemontese

Un'altrettanta affezione nutro per un mio progetto, l'unico che a Torino sia basato sul principio di Radburn, la 'motor-safe Community', dove la circolazione motorizzata è tutta periferica e penetra nel quartiere soltanto con strade a 'cul de sac'. Al centro ci sono le sedi scolastiche e tutti i bambini possono recarsi lungo i percorsi pedonali senza dover essere accompagnati a scuola.

L'insipienza o la cattiveria o l'imbecillità dei funzionari e dell'Amministrazione comunale ha impedito la chiusura del corso Cadore davanti alla Chiesa dove avrebbe dovuto esserci un grande sagrato che si prolungava nell'area verde antistante, soluzione che potrebbe essere ancora realizzata, ma non credo sia facile arrivarci. In questo modo pedoni e ciclisti potrebbero proseguire tranquillamente il cammino su percorsi che portano alla passerella pedonale che sorpassa il fiume Dora e che si collega con la grande area del parco Colletta. Purtroppo è sempre meno facile convincere gli amministratori e l'opinione pubblica della bontà di certe soluzioni urbanistiche e prevalgono invece l'attuazione e le tendenze volte al massimo sfruttamento fondiario.

Si ripetono così per esempio gli errori del nuovo governo conservatore inglese che a Londra smantellò ogni vincolo edilizio preesistente e dette inizio alla corsa al grattacielo con un'operazione che fu chiamata poi la 'Manhattanizzazione' della capitale inglese.

Torino, nella sua posizione periferica, è stata protagonista di un percorso analogo che non ha trovato finora, almeno per quello che conosco, uno storico che lo rappresentasse. Tutti ricordano che, fino al momento in cui divenne capitale, si può dire che i 'Regi biglietti' di osservanza monarchica dettavano le dimensioni stradali e altezza dei cornicioni su piazze e vie importanti con dimensioni che ancora oggi riescono a meravigliare. Basta ricordare via Po, le cui case sono alte diciotto metri e la strada è larga altrettanto più due fili di portici molto ampi e le vecchie gronde a meno di 22 m che si affacciano sui viali più famosi larghi quasi 60 m. Oggi si costruiscono sette piani fuori terra su strade larghe 12 m.

In anni più recenti, pensando di poter tornare a modelli così virtuosi, era stato preparato durante il decennio della Giunta Novelli, con assessore Raffaele Radicioni, un Progetto Preliminare di Piano regolatore del 1980.

Come da tutte le sconfitte urbanistiche anche da questa vicenda non è facile trarre un utile insegnamento, ma si possono tuttavia ricavare motivi di riflessione visitando di persona e interrogando gli abitanti soprattutto dentro e attorno le zone di grande trasformazione prodotte dai meccanismi del Piano regolatore vigente. Dal 1995 ad oggi i difetti che erano già chiari al momento dell'adozione sono diventati traumatici: la mancanza di un disegno che leghi il territorio di Torino a quello dei comuni della prima e seconda cintura, il disinteresse per i problemi dell'occupazione e del cambiamento delle popolazioni (invecchiamento e immigrazione) ed inoltre la carenza dei servizi e l'insopportabile congestione del traffico. Con questi difetti una città come Torino risulta chiaramente inadatta ad un confronto con le altre moderne città europee.

Sembra infatti che la città abbia voluto adottare un modello medioevale – si pensi in questo senso a San Gimignano – quando le famiglie più importanti esprimevano il loro potere innalzando torri sempre più alte, così come, nei 'distretti degli affari' delle metropoli americane ed asiatiche, i vari potentati capitalisti hanno costruito i loro grattacieli sempre più imponenti.

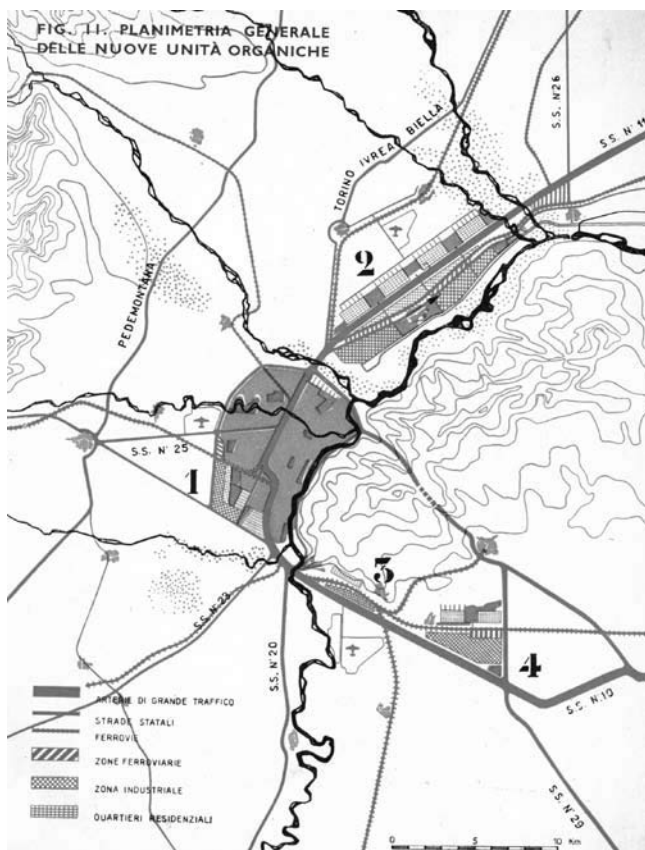
Sulle Spine di Torino si viene ora lentamente maturando un discorso critico partendo dal fatto che le realizzazioni non corrispondono positivamente neppure alle vigenti norme urbanistiche regionali, sia per quanto concerne il fabbisogno di servizi sia i limiti massimi della densità fondiaria; e infine perché gli spazi destinati a servizi sociali sono stati tradotti in spazio per arredo stradale attuando, inoltre, un evidente abuso di area parcheggio in sottosuolo, con forti costi gestionali.

Le responsabilità relative alla non osservanza della legge vigente vanno attribuite anche all'Amministrazione Regionale, ma si assiste purtroppo anche a una debole reazione delle Università torinesi circa le sorti future della città.

Forse non si è ancora toccato il fondo, le stazioni del passante ferroviario non ci sono e manca persino il progetto per quella dell'Alta Velocità e la ferrovia per l'aeroporto è attestata in una periferia nord della città scollegata con qualunque altro sistema dei trasporti.

Purtroppo vi è il rischio che ci sarà un grosso conto da pagare: non si potrà realizzare un futuro sostenibile e, del resto, lo slancio dei grandi movimenti di massa sembra attualmente scomparso. Dovremmo forse attendere il momento critico che sarà prodotto dopo l'ubriacatura delle Olimpiadi invernali. Forse allora si potranno rimettere in moto meccanismi di contestazione, ricordandosi degli sfrattati che dormivano al Politecnico di Milano e di quando i docenti predicavano la rivoluzione assieme agli studenti.

Attraverso l'eredità di un tale passato si potrà forse cercare di impegnarsi nuovamente, e queste ritengo possano essere le sole conclusioni che vorrei indicare.



3. le nuove unità organiche del piano regionale piemontese