

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

Antonelli P., Armando A., Camorali F., Lucchini C., Torresin M. Territori metropolitani: il quadrante nord torinese

www.planum.net
ISSN 1723-0993

XIV Conferenza nazionale Società Italiana degli Urbanisti | Torino 24-25-26 marzo 2011

Abitare l'Italia.

Territori, economie, diseguaglianze

Titolo

“Territori metropolitani: il quadrante nord torinese”

Autori

Paolo Antonelli, Alessandro Armando, Francesca Camorali, Chiara Lucchini, Matteo Torresin
(Staff Progetti / Urban Center Metropolitan Torino*)

Atelier di riferimento

1. Progetti e politiche per il territorio

Parole chiave

Grande scala. Trasformazioni. Morfologia

*** AUTORI**

Paolo Antonelli. Architetto, PhD presso il Politecnico di Torino. Nel 2010/11 è titolare di una borsa di ricerca per il “Progetto Lagrange - Fondazione CRT”. Dal 2007 fa parte dell’UCM.

Alessandro Armando. Architetto e PhD presso il Politecnico di Torino, dove svolge attività didattica e di ricerca. Dal 2005 fa parte dell’UCM.

Francesca Camorali. Architetto e PhD presso il Politecnico di Torino, dove svolge attività didattica e di ricerca. Nel 2010/11 è titolare di una borsa di ricerca per il Master dei Talenti della Società civile – Fondazione G.Goria”. Dal 2005 fa parte dell’UCM.

Chiara Lucchini. Architetto e dottoranda in Politiche pubbliche per il territorio presso lo IUAV di Venezia. Dal 2007 fa parte dell’UCM.

Matteo Torresin. Architetto, studia e lavora in Italia e in Spagna. Dal 2007 fa parte dell’UCM.

Torino. Quando le condizioni cambiano

Torino è una città che ha visto porre, negli anni più recenti, una grande attenzione al dibattito sulle trasformazioni che l'hanno attraversata, sui momenti di crisi che ha dovuto affrontare e sulle proprie prospettive di sviluppo. Un dibattito che ha interessato la società civile locale nelle sue forme più diverse, pubbliche e private, e che affonda le radici negli anni '80, quando il modello della *company town* viene messo per la prima volta in discussione, almeno nelle forme in cui era sempre esistito¹. Una discussione che ha all'interno della dimensione *fisica* della città – a Torino, come in molte altre città italiane ed europee – il suo segno più evidente nella dismissione di grande aree industriali. È questo il momento storico in cui si inserisce anche il nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) della città, elaborato da Gregotti e Cagnardi e approvato nel 1995. Lo strumento urbanistico rappresenta solo uno dei momenti più significativi – e forse anche più evidenti – di un profondo e più ampio processo di riflessione sul senso e la direzione della trasformazione della società locale e del suo paesaggio urbano. Se fino alla fine degli anni '70 l'immagine della *città-fabbrica* era la sola possibile agli occhi dei torinesi, a partire dai primi anni '80 comincia a porsi la questione urgente di trovare nuove immagini capaci di riorientare il futuro di Torino.

In questo quadro, hanno giocato un ruolo fondamentale alcuni tratti peculiari della cultura locale torinese e della sua classe dirigente: proprio il momento massimo di crisi dell'identità della città, ha coinciso infatti con un progressivo, e per certi versi inaspettato, processo di aggregazione di progettualità ed energie prima invisibili o frammentate². Un passaggio critico, che ha indotto un deciso cambio di mentalità anche all'interno delle linee dell'amministrazione pubblica locale, che via via ha acquisito un ruolo sempre più propulsivo nel costruire e gestire il futuro della città, dai due Piani Strategici (2000/2006) all'occasione delle Olimpiadi invernali del 2006. All'interno di questa cornice ampia, assume grande rilevanza la capacità espressa dalla società locale – la società civile, la rappresentanza politica e la classe amministrativa, le élites urbane e i portatori di interessi privati –, di lavorare alla costruzione di interpretazioni condivise della trasformazione, aggregando intorno ad alcune rappresentazioni forti un legame a filo doppio tra idee di sviluppo pubbliche e private, tra modificazioni socio-economiche e trasformazioni fisiche.

Sul piano del paesaggio urbano, il cambio di rotta ha coinciso con l'avvio di quello che forse è stato per Torino uno dei progetti più importanti sulla città consolidata dal dopoguerra a oggi, e cioè quello del Passante ferroviario e della "Spina centrale", uno dei tre assi portanti del PRG (insieme al Progetto Po e al nuovo corso Marche). L'interramento dei binari ferroviari, che ancora negli anni '80 attraversavano la città da nord a sud, e la conseguente liberazione di ampie porzioni prima dedicate all'infrastruttura si è accompagnata alla disponibilità di grandi aree centrali in precedenza occupate dalle fabbriche. Le Spine sono oggi, a valle di un'imponente trasformazione urbana che ha interessato quasi due milioni di metri quadrati, una nuova "città nella città", che ha ricucito il solco occupato dai binari ferroviari con nuove forme di abitare. Un'esperienza ricca di chiaroscuri, in certi casi anche molto criticata, che certo paga il profondo stato di incertezza – in primis economica – entro cui questo processo di riqualificazione urbana si è avviato alla metà degli anni '90.

Le criticità legate alla crisi economica attuale sembrano definire un'importante soglia di passaggio rispetto al processo che ha attraversato Torino negli ultimi venticinque anni, contribuendo ad accelerare e segnare in maniera più netta la fine di una stagione di governo della città – caratterizzata dalla grande disponibilità di risorse ed opportunità – e da un protagonismo delle istituzioni pubbliche che oggi sembrano esprimere in maniera più difficoltosa la propria capacità di leadership, di inclusione e cooperazione ai vari livelli. Il progressivo venire meno di una visione sovraordinata della politica – in maniera meno evidente nelle pratiche ordinarie e con manifestazioni più esplicite alla scala di governo del territorio – e, allo stesso tempo, la necessità sempre più impellente di definire i problemi, costruire le decisioni e formulare le politiche ad un livello che difficilmente può limitarsi alla scala urbana, si uniscono all'esigenza di selezionare le priorità e mettere in gerarchia le scelte. In questo mutato campo di azione, in cui i presupposti che hanno caratterizzato la storia recente della trasformazione della città non sono più attuali, si assiste ad un cambiamento e ad una generale complessificazione del rapporto tra "rappresentazione" – della città nell'elaborazione di quadri di riferimento condiviso – e "rappresentanza" – nell'indebolimento della sfera politica e della sua capacità di esprimere da sola istanze collettive –, mentre emerge la necessità di attivare nuovi strumenti attraverso cui arrivare alla definizione di idee condivise per il futuro.

Il disegno alla grande scala

Il tema della condivisione degli scenari alla scala urbana e metropolitana non dovrebbe essere frainteso: non si tratta tanto di articolare nuovi strumenti, per la facilitazione degli accordi tra decisori e per l'inclusione della cittadinanza nei processi. Prima ancora di questo, è l'accezione stessa di "condivisione" a dover essere discussa dall'interno delle discipline che si occupano di progetto urbano. Il rischio costante è che la produzione di immagini alla grande scala si ponga come operazione supplementare, e retorica, rispetto alle condizioni pragmatiche di costruzione dei processi e ai modi autonomi e tecnocratici secondo cui essi si articolano.

Per fare un esempio, ciò che sta avvenendo oggi a Torino con il progetto di corso Marche è un segno evidente di questi rischi: non tanto per una mancata pertinenza dei grandi quadri proposti dai progettisti e resi pubblici sul web e sulle riviste³, quanto piuttosto per un'implicita fiducia nella consequenzialità virtuosa tra proposta figurale e consenso. Il grande progetto dell'infrastruttura commissionato dalla Provincia di Torino allo studio Gregotti e Cagnardi, ad oggi, non ha alcuna prescrittività rispetto ai Piani comunali – e questo è più che comprensibile, dovendo essere il processo di costruzione del nuovo asse un'operazione lunga e complessa, che parte da iniziative molto puntuali di rinnovamento urbano. Ma allo stesso tempo, le auspicate convergenze dei singoli interventi e dei singoli adattamenti dei vari Piani al "Progetto Corso Marche" saranno prima di tutto determinate non da un *télos* corale, ma dalle specifiche condizioni di vincolo che si verranno a creare tra le parti. Nel caso specifico, la condizione di vincolo fondamentale riguarda il vaglio, cogente, che ogni progetto proposto lungo l'asse infrastrutturale dovrà subire da parte di un tavolo intercomunale. In quella sede i Comuni proporranno un'interpretazione del progetto generale: è probabile che la conformità dei singoli tasselli al quadro complessivo possa facilitarne l'autorizzazione, ma è anche vero che le verifiche di fattibilità (in primis quelle di natura viabilistica) stanno portando a modifiche sostanziali di quel quadro. È probabile che i primi soggetti proponenti che saranno in grado di risolvere le questioni trasportistiche e di disegno efficiente delle infrastrutture, oltre che a dare strategie per la fattibilità economica degli interventi, segneranno il passo e le mosse degli attori successivi. Più in generale, il corso Marche è un esempio di come le grandi iniziative di trasformazione di un singolo Comune chiamino in causa il sistema metropolitano allargato e l'interlocuzione formale con i livelli sovraordinati del governo territoriale.

Ma il caso di corso Marche non è il solo nel panorama torinese: nel quadrante nord dell'area metropolitana torinese (AMT), questa dinamica fa sì che i diversi Comuni – in particolare Torino e Settimo Torinese – proponano al vaglio del governo regionale assetti di area vasta, per implementare i loro processi di trasformazione locale. Questi assetti divengono immediatamente concorrenziali e spesso anche conflittuali tra loro: ed è proprio nella loro concorrenzialità che si definisce il ruolo del disegno alla grande scala⁴. È altresì innegabile che, sul piano della comunicazione politica, la capacità di proporre immagini efficaci del futuro delle trasformazioni possa avere degli effetti indiretti sui processi: non solo corso Marche, ma anche il progetto "Laguna Verde" a Settimo e l'insieme delle strategie comunicative de "La Metamorfosi" in merito alla Variante n.200 del PRG⁵ per l'area nord di Torino mostrano l'importanza delle grandi sintesi per chi governa la trasformazione fisica. Ma non si tratta qui di una peculiarità specifica del *disegno* delle trasformazioni, bensì di un effetto che riconduce, al limite, il progetto della forma fisica alle dinamiche della comunicazione mediatica generalista. Per quanto importante possa essere confrontarsi dal punto di vista disciplinare con questo aspetto, sarebbe perlomeno rischioso considerarlo come unico effetto politico del progetto di grande scala.

Ciò che andrebbe indagato più a fondo ha piuttosto a che fare con l'inerzia dei disegni, che non con il loro valore di immagini da condividere secondo principi di intenzionalità collettiva. Proprio pensando alla definizione del *palinsesto* di André Corboz (e magari spostando un po' quella metafora dal territorio alla mappa), il disegno di grande scala potrebbe essere considerato più una scrittura che lascia tracce, le rafforza mediante accordi successivi, le ratifica, e meno come un quadro verso cui tendere attraverso una progressiva "intesa" tra parti. Una simile accezione del *progetto come palinsesto* potrebbe implicare anche una diversa attesa nei confronti della "condivisione", considerando le trasformazioni territoriali (e i loro processi di definizione) fin da subito come dinamiche di mutua desistenza, rispetto a ragioni sempre contingenti e frammentate.

L'inerzia delle *tracce* nei quadri di assetto generale – ma non solo – è una proprietà ricorrente nei disegni complessi, in cui gli elementi tracciati fanno riferimento a razionalità spesso separate, e poi sovrapposte, modificate, ricomposte. Non avendo immediatamente relazione con processi di azione

esecutiva, questi disegni sono ibridi e rischiano continuamente l'indeterminazione: da un lato verso l'immagine figurale di tipo utopistico (che viene riassorbita dentro circuiti di natura mediatica), dall'altro verso la mappatura di dati non gerarchizzati, entro carte di natura tecnico-burocratica. Eppure questo grado di indeterminazione è anche, potenzialmente, il margine entro cui tutti i disegni di ricomposizione e sovrapposizione, nonché di nuovo tracciamento, che costituiscono l'ossatura di un progetto alla grande scala possono agire nella meccanica dei processi, convertendo i caratteri inerziali dei disegni in fattori di stabilizzazione e razionalizzazione delle decisioni lungo le fasi della loro discussione, modificazione e ratifica.

Urban Center Metropolitano. Progetti per il quadrante nord torinese

Il contributo che in questa sede si propone alla discussione si focalizza sul caso studio del quadrante nord dell'AMT e sul profondo processo di trasformazione che su di esso si è oggi avviato: un luogo per molto tempo escluso dalle politiche di riqualificazione e trasformazione urbana, tutte orientate negli anni recenti alla ridefinizione delle aree centrali, lungo il Passante ferroviario⁶. Oggi questa parte di città, muovendo dall'occasione della Variante n.200 al PRG, si candida a raccontare – così come è stato per le “Spine” lungo gli anni ‘90 e primi duemila – una stagione diversa e per certi versi inedita della storia di Torino. La dismissione di ampie porzioni di aree industriali – dalla Spina 4 lungo Passante ferroviario all'ex Scalo merci Vanchiglia – e l'ipotesi di una seconda linea della Metro sono solo due dei presupposti che stanno alla base di un più generale ripensamento circa il futuro di questa parte di territorio a cavallo della Stura, tra Torino e i suoi comuni limitrofi, verso Milano e la Pianura Padana.

È questo un campo di prova interessante per alcune delle questioni che si richiamavano in precedenza. Prima fra tutte la necessità – ormai fuori da una stagione ricca di occasioni come è stata quella che ha caratterizzato Torino, ma più in generale il panorama italiano, negli ultimi venticinque anni – di selezionare le priorità e mettere in gerarchia le scelte, all'interno del quadro complesso delle politiche e delle azioni di governo del territorio. In secondo luogo, l'allargamento della cornice delle questioni che pertengono alcune trasformazioni strategiche – come quelle che interessano l'area nord di Torino – e che difficilmente si limitano alla scala urbana, investendo una dimensione operativa più propriamente *metropolitana*. E ancora, entro questo quadro, l'esigenza di tornare a riflettere sul ruolo che il *progetto* – alle sue diverse scale, dall'architettura all'urbanistica – può giocare come strumento di conoscenza della realtà e di prefigurazione “visibile” (perché disegnata) di scenari futuri, attraverso cui istruire il confronto e la condivisione.

È su quest'ultimo punto, in particolare, che il nostro contributo si focalizza: l'esperienza all'interno dello Staff Progetti dell'Urban Center Metropolitano di Torino (UCM) ha rappresentato, infatti, un punto di vista privilegiato sui processi di modificazione più recenti della città nella sua dimensione allargata. Un lavoro operativo, da cui sono emersi interessanti spunti di riflessione circa le *azioni* che si possono mettere in campo attraverso lo strumento del progetto⁷.

Riconoscere la “cornice” delle questioni. Il complesso delle progettualità che insistono oggi sul quadrante nord dell'AMT porta in primo piano un'azione necessaria, ma non scontata, come quella del riconoscimento della “cornice” pertinente entro cui inquadrare le questioni in campo. Una cornice che non è fissata una volta per tutte, ma che si modifica continuamente al modificarsi delle condizioni al contorno, che include “materiali” e “attori” per escluderne altri e che mette in luce vincoli, potenzialità ed elementi critici. Una cornice che, nel suo stesso definirsi, non è mai neutra, contiene almeno in nuce un *progetto implicito* di territorio. Fuori dal dibattito sulle aree metropolitane – e sui loro livelli istituzionali e strumenti tecnici che qui non interessa affrontare –, la definizione della cornice (o meglio delle cornici), attraverso cui è possibile inquadrare questioni di progetto come quelle che stanno interessando oggi il quadrante nord dell'AMT, è certamente una delle azioni privilegiate che l'UCM – come struttura “altra” rispetto agli Enti amministrativi locali – può compiere quotidianamente per istruire il dibattito.

Ricomporre le progettualità. La struttura burocratica delle amministrazioni, organizzata per “settori”, si scontra spesso per diverse ragioni con problemi di frammentazione degli strumenti di progetto. Sul piano *tecnico*, per la presenza di saperi che separatamente definiscono aspetti della trasformazione di uno stesso luogo fisico, riconducibili a discipline e logiche non comunicanti e spesso epistemicamente conflittuali tra loro. Sul piano *politico*, per la sovrapposizione di strategie espresse nelle diverse sedi di governo, che afferiscono ciascuna a rappresentazioni della forma fisica non sempre messe in coerenza.

Sul piano *temporale*, per la presenza di vincoli che andrebbero ordinati secondo una sequenza temporale che incide sulle priorità decisionali, ma che per la stessa natura *sincronica* degli strumenti di Piano vengono ridotte ad “accidenti”.

Questo è quanto mai vero nel caso del processo che sta interessando l'area nord torinese, per la quale l'UCM ha prodotto – e continua a produrre, procedendo per progressive approssimazioni – disegni di ricomposizione delle molteplici progettualità che insistono su una medesima situazione territoriale: progettualità infrastrutturali, insediative e ambientali che “naturalmente” dovrebbero integrarsi ma che molto spesso nelle pratiche seguono logiche proprie autonome, rendendo necessaria la messa in forma attraverso un progetto morfologico – per quanto provvisorio – delle potenzialità e dei riverberi reciproci.

Prefigurare immagini alternative di “città”. Molto spesso la logica lineare, sottesa ad un uso canonico dei Piani, produce inerzie e automatismi nella definizione di elementi costitutivi per il progetto. Accade così che alcune delle variabili elementari di una trasformazione (l'allineamento di un'area edificabile, la giacitura di una viabilità, ecc.) vengano fissate in base a “banali” criteri di conformità. In tal modo, al succedersi delle fasi di approvazione, tali variabili si cristallizzano come vincoli del tutto autoreferenziali, precludendo possibilità di ulteriori articolazioni del progetto. A ciò si affianca la crescente velocità del cambiamento, a cui le condizioni generali della trasformazione sono sottoposte (per ragioni economico finanziarie in primo luogo, ma anche politiche), tali per cui non è più possibile pensare di disporre sempre di un “grande” scenario fisso che orienti la trasformazione. Piuttosto è opportuno verificare in itinere le conseguenze di tipo morfologico delle lunghe serie causali messe in moto dagli strumenti di Piano.

In questa direzione, il supporto di UCM alla redazione della Variante n.200, ha aperto alla necessità di accompagnare i cicli della decisione tecnica e politica con una riflessione circa la “forma della città” che lo strumento urbanistico e i processi che innescherà dovranno produrre. Insieme alla Città di Torino e a Finpiemonte⁸, l'UCM ha lavorato alla definizione di alcuni *scenari* morfologici alternativi con l'obiettivo di seguire, attraverso uno strumento flessibile ma “figurato”, i cicli della decisione. Le variabili economiche, infrastrutturali, urbanistiche sono state di volta in volta rappresentate in una forma *fisica* congruente, per quanto possibile, con quei dati ma anche dotata di una propria immagine coerente di città, passibile di essere discussa pubblicamente e condivisa (oppure esclusa).

Il processo che si è avviato sul quadrante nord dell'AMT è appena iniziato. Le esperienze torinesi recenti rappresentano certamente uno sfondo a cui guardare con interesse, ma anche con necessario senso critico. Altrettanto centrale è comprendere come le condizioni, rispetto alla stagione degli anni '90 e delle Olimpiadi, che pure sono molto vicine, siano radicalmente cambiate: è cambiato il momento economico e politico, così come sono cambiate le scale all'interno della quale i progetti e i processi si inseriscono. In questo quadro si muove il lavoro di UCM, che è – o almeno prova a essere – allo stesso tempo morfologico e contestuale. Morfologico, nel prefigurare come un progetto possa entrare (o meno) a far parte di un disegno urbano e territoriale politicamente condiviso, esplicito o implicito che esso sia. Contestuale perché è proprio intorno al dato morfologico che si può, forse, individuare un «luogo» a partire dal quale i diversi attori possono orientare le *forme del progetto e delle politiche* verso un più generale interesse comune per la qualità dell'abitare.

¹ Si veda a questo proposito: BAGNASCO A., 1990, “La città dopo Ford”, Bollati Boringhieri, Torino.

² Si veda: BELLIGNI S., “Torino polimorfa. Modello di sviluppo e élite civica di governo”, in “Nuvole” n.32, Giugno 2008.

³ Per un approfondimento del “Progetto Corso Marche” si rimanda a: “Il Giornale dell'architettura” n.72, Aprile 2009.

⁴ Si veda: DE ROSSI A., 2009, “Grande Scala. Architettura Politica Forma”, LISt, Barcellona/Trento.

⁵ Per un approfondimento sui contenuti della Variante n.200 al PRG di Torino si rimanda a: www.barrieracentro.it; www.lametamorfofi.it.

⁶ Si veda: BAGNASCO A., OLMO C., 2008, “Torino 011. Biografia di una città”, Milano, Electa. Catalogo della mostra omonima curata dall'Urban Center Metropolitan di Torino (Officine Grandi Riparazioni, 29 giugno/12 ottobre 2008, Torino).

⁷ Si veda OLMO C., 2010, “Documento di missione” dell'Urban Center Metropolitan di Torino (www.urbancenter.to.it).

⁸ Finpiemonte S.p.A. è una società finanziaria pubblica che opera dagli anni ottanta a sostegno dello sviluppo e della competitività del territorio piemontese (www.finpiemonte.it).