

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1967  
**A&RT**

Torino . Il PRG dieci anni dopo



## Torino

Il PRG dieci anni dopo

A&RT ANNO LXII-1-2 MARZO-APRILE 2008

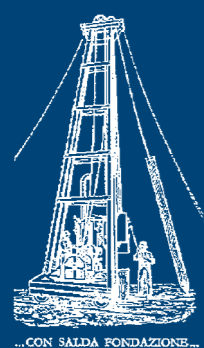
# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 141

**LXII-1-2**  
NUOVA SERIE

MARZO-APRILE 2008



...CON SALDA FONDAZIONI...

# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LXII - Numero 1-2 - MARZO-APRILE 2008



«A&RT»

*Direttore:* Vittorio Neirotti  
*Segretario:* Davide Rolfo  
*Tesoriere:* Claudio Vaglio Bernè  
*Art Director:* Riccardo Franzero

*Comitato di redazione:* Domenico Bagliani, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis, Marco Filippi, Alessandro Martini, Franco Mellano, Paolo Picco, Costanza Roggero, Valerio Rosa, Paolo Rosani, Mauro Sudano, Marco Trisciuglio

*Sede:* **Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino**  
**Corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino, telefono 011 - 6508511 - [www.siat.torino.it](http://www.siat.torino.it)**

Numero doppio

Testo italiano e inglese

ISSN 0004-7287

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.

## SOMMARIO

Vittorio Neirotti, <i>Editoriale</i> .....	pag.	7
Enrico Salza, <i>Presentazione</i> .....	pag.	8
Alessandro Barberis, <i>Presentazione</i> .....	pag.	10
Giovanni Torretta, <i>Introduzione</i> .....	pag.	12
Agata Spaziante, <i>Tredici anni di attuazione del PRG di Torino raccontati e commentati da protagonisti ed osservatori</i> .....	pag.	15
<b>Introduzione</b> .....	pag.	34
Franco Mellano, <i>I prodromi del PRG di Torino</i> .....	pag.	34
Federico Oliva, <i>Il PRG di Torino: una prospettiva storico-critica</i> .....	pag.	45
<b>Interviste</b> .....	pag.	55
Agata Spaziante, Chiara Murano, <i>Dialogare con i protagonisti</i> .....	pag.	55
<i>I protagonisti dell'attuazione del PRG. Valentino Castellani, Sindaco di Torino dal 1993 al 2001</i> .....	pag.	57
<i>I protagonisti dell'attuazione del PRG. Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino</i> .....	pag.	64
<i>I protagonisti dell'attuazione del PRG. Franco Corsico, Assessore all'Assetto Urbano dal 1993 al 2001</i> .....	pag.	70
<i>I protagonisti dell'attuazione del PRG. Mario Viano, Assessore all'Urbanistica</i> .....	pag.	80
<i>I progettisti. Augusto Cagnardi</i> .....	pag.	87
<i>I professionisti. Riccardo Bedrone, Presidente dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Torino</i> .....	pag.	95
<i>I professionisti. Ilario Cursaro, Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino</i> .....	pag.	102
<i>Gli operatori. Giorgio Gallezio, Presidente del Collegio Costruttori Edili - ANCE Torino</i> .....	pag.	106
<i>Il rapporto tra Piano Strategico e PRG. Carlo Alberto Barbieri, Coordinatore della Commissione territorio metropolitano del Piano Strategico di Torino</i> .....	pag.	111
<i>La qualità della città. Jean-Pierre Buffi, Coordinatore dei progetti della Spina Centrale</i> .....	pag.	117
<i>La qualità della città. Carlo Olmo, Direttore dell'Urban Center Metropolitano di Torino</i> .....	pag.	122
<i>L'attrazione degli investimenti e degli operatori. Paolo Corradini e Patrizia Ludi, Real Estate manager</i> .....	pag.	129
<i>La dimensione sociale del Piano. Arnaldo Bagnasco, sociologo</i> .....	pag.	133
<b>Commenti</b> .....	pag.	137
Giuseppe Gazzaniga, <i>Lo stato del PRG alla fine del 2006</i> .....	pag.	137
Antonio De Rossi, <i>La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza</i> .....	pag.	145
Mario Villa, <i>Il ruolo delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	pag.	158
Egidio Dansero, Alfredo Mela, <i>Olimpiadi, piano e città</i> .....	pag.	166
Giambattista Quirico, <i>Bilancio sullo stato di attuazione degli interventi di urbanizzazione nelle Z.U.T.</i> .....	pag.	174
Silvia Saccomani, <i>Il PRG e i programmi complessi</i> .....	pag.	177
Raffaele Radicioni, <i>Dieci anni di Piano Regolatore generale</i> .....	pag.	189
Luca Davico, <i>1995-2007: anni di cambiamenti e di permanenze</i> .....	pag.	197
<b>Appendice</b> .....	pag.	208
Roberto Gabetti, <i>Industria e produzione del territorio</i> .....	pag.	208

## SUMMARY

Vittorio Neirotti, <i>Editorial</i> .....	pag.	7
Enrico Salza, <i>Preface</i> .....	pag.	8
Alessandro Barberis, <i>Preface</i> .....	pag.	10
Giovanni Torretta, <i>Introduction</i> .....	pag.	12
Agata Spaziante, <i>Thirteen years of implementation of the MPDP of Turin recounted and commented on by the protagonists and observers</i> .....	pag.	15
<b>Introduction</b> .....	pag.	34
Franco Mellano, <i>The premonitory signs of the Municipal Physical Development Plan of Turin</i> .....	pag.	34
Federico Oliva, <i>Turin's Municipal Physical Development Plan: A Critical-Historical Perspective</i> .....	pag.	45
<b>Interviews</b> .....	pag.	55
Agata Spaziante, Chiara Murano, <i>Conversations with the Protagonists The Protagonists of the MPDP implementation. Valentino Castellani, Mayor of Turin from 1993 to 2001</i> .....	pag.	57
The Protagonists of the MPDP implementation. Sergio Chiamparino, Mayor of Turin .....	pag.	64
The Protagonists of the MPDP implementation. Franco Corsico, Town Planning Councilor from 1993 to 2001 .....	pag.	70
The Protagonists of the MPDP implementation. Mario Viano, Town Planning Councilor .....	pag.	80
The planners. Augusto Cagnardi .....	pag.	87
The professionals. Riccardo Bedrone, President of the Order of Architects, Planners, Landscape Designers and Curators of the Province of Turin .....	pag.	95
The professionals. Ilario Cursaro, President of the Order of Engineers of the Province of Turin .....	pag.	102
The operators. Giorgio Gallezio, President of the Order of Building Constructors - ANCE Turin .....	pag.	106
The relationship between the Strategic Plan and the MPDP. Carlo Alberto Barbieri, Coordinator of the Commission for the metropolitan territory of the Strategic Plan of Turin .....	pag.	111
The quality of the city. Jean-Pierre Buffi, Coordinator of the Spina Centrale projects .....	pag.	117
The quality of the city. Carlo Olmo, Director of the Metropolitan Urban Center of Turin .....	pag.	122
Attracting investments and operators. Paolo Corradini e Patrizia Ludi, Real Estate manager .....	pag.	129
The social dimension of the Plan. Arnaldo Bagnasco, sociologist .....	pag.	133
<b>Comments</b> .....	pag.	137
Giuseppe Gazzaniga, <i>Status of the MPDP at the end of 2006</i> .....	pag.	137
Antonio De Rossi, <i>The building of Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza</i> .....	pag.	145
Mario Villa, <i>The role of infrastructure and transport facilities</i> .....	pag.	158
Egidio Dansero, Alfredo Mela, <i>Olympic Games, Plan and city</i> .....	pag.	166
Giambattista Quirico, <i>The present state of implementation of the urbanisation operations in the Z.U.T. (Urban Transformation Areas)</i> .....	pag.	174
Silvia Saccomani, <i>The MPDP and complex programmes</i> .....	pag.	177
Raffaele Radicioni, <i>Ten years of the Municipal Physical Development Plan</i> .....	pag.	189
Luca Davico, <i>1995-2007: years of both change and conservation</i> .....	pag.	197
<b>Appendix</b> .....	pag.	208
Roberto Gabetti, <i>Industry and production of the territory</i> .....	pag.	208

Numero pubblicato con il contributo di:

This issue was published with the contribution of:



Curatore del numero: Agata Spaziante, con la collaborazione di Chiara Murano.

Un ringraziamento per il contributo alle immagini e al materiale grafico utilizzato per questo numero va a: Gregotti Associati e all'Assessorato all'Urbanistica, all'Edilizia privata e al Patrimonio del Comune di Torino, in particolare agli arch. Angelica Ciocchetti e all'arch. Giuseppina Bologna.

Tutte le traduzioni sono a cura di Studio RGE, Torino, tranne quella dell'articolo di Antonio De Rossi, gentilmente fornito dalla casa editrice Umberto Allemandi & C., Torino.

Issue editor: Agata Spaziante, with the cooperation of Chiara Murano.

Thanks for the contribution of images and graphic material used in this issue goes to: Gregotti Associati and the Councilorships of Urban Planning, Private Building and the Heritage of the Municipality of Turin, in particular to the architects Angelica Ciocchetti and Giuseppina Bologna.

All of the translations were provided by Studio RGE, Turin, except the article by Antonio De Rossi, kindly provided by the publishing house Umberto Allemandi & C., Turin.

# Editoriale

## *Editorial*

È nella tradizione della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino e della sua rivista «A&RT» fare proprie le tematiche sul territorio piemontese e in particolare sulla città di Torino e sviluppare conseguentemente tutte quelle iniziative culturali che hanno lo scopo di analizzare le trasformazioni del territorio, individuare gli orientamenti e promuoverne quelle tendenze che risultano proficue per uno sviluppo moderno della società e del suo territorio: non poteva quindi mancare un numero tutto dedicato al Piano Regolatore Generale di Torino che ha ormai tredici anni di vita, conseguenti a dieci anni di gestazione.

Il bilancio che se ne ricava, sia dalle interviste fatte ai protagonisti politici e tecnici che ai rappresentanti delle istituzioni, sia dagli articoli di documento e di commento degli osservatori, appare positivo, il che risulta fortemente lusinghiero sia per un progetto urbanistico come è il P.R.G. sia per la città di Torino e per i torinesi, che sono in generale molto più propensi a vedere la bottiglia mezza vuota anziché il bicchiere pieno.

E il giudizio positivo deve essere forse attribuito soprattutto alla parte più propositiva e progettuale che il P.R.G. conteneva e che ha trasformato profondamente una parte consistente di città, relegando le critiche a quella parte di Piano che ne regola la manutenzione ordinaria.

Ma non solo: anche il successo straordinario che la città ha incontrato nel mondo con le Olimpiadi invernali del 2006 ha insinuato nei torinesi la consapevolezza di vivere una città trasformata in senso positivo.

L'augurio che faccio a me e agli altri novecentomila torinesi è che il processo di trasformazione intrapreso non si arresti né per mancanza di finanziamenti né per mancanza di idee e progetti e non solo, ma che siano coinvolti in questa operazione di rinnovamento anche i territori metropolitani che non possono più essere considerati a parte nel processo di trasformazione della città.

Mi è infine gradito sottolineare l'alto livello tecnico ma anche l'approccio brillante che è stato usato dagli autori nel trattare un tema come questo, difficile e talvolta insidioso.

It is the tradition of the *Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino* (Society of Engineers and Architects of Turin) and its magazine "A&RT" to take on issues concerning the Piedmont area and, in particular, the city of Turin and consequently develop all of those cultural initiatives which aim at analyzing the transformations of the area, identifying the guidelines and promoting those trends that are profitable for a modern development of society and its territory: it would therefore have been unthinkable not to dedicate a complete issue to the Municipal Physical Development Plan of Turin, which is now thirteen years old and the result of ten years of preparation.

The outcome of the Plan, which is drawn both from interviews of the political and technical protagonists and from representatives of the institutions, from articles with documentary purposes and comments made by observers, appears positive. This result is high praise both for an urban project such as the MDPD and for the city of Turin and the Turinese, who are generally more inclined to view the bottle as half empty rather than half full.

And this positive judgment must perhaps be mainly attributed to the most proactive and planned part that the MPDP contained which has profoundly transformed a substantial part of the city, relegating criticism to that part of the Plan that regulates the routine maintenance.

And that is not all: the extraordinary success that the city achieved in the world with the 2006 Winter Olympics has made the Turinese aware that they are living in a city transformed in a positive sense.

I hope for myself and for the other 900,000 Turinese not only that the transformation process undertaken will not be stopped for lack of financing nor for lack of ideas and projects, but also that the metropolitan areas will also be involved in this operation of renewal, as they cannot be considered separate in the process of transformation of the city.

Finally, I am pleased to point out the high technical level and the brilliant approach used by the authors in dealing with this difficult and sometimes tricky issue.

Vittorio Neirotti

# Presentazione

## *Preface*

All'inizio degli anni ottanta l'economia torinese percepisce in maniera evidente che un ciclo storico si sta per concludere o per lo meno modificare in termini strutturali.

Il perno della base economica torinese, cioè l'industria, dimostra dinamiche nuove e, per certi versi, imprevedibili: le aziende più attive si allontanano da Torino cercando rilocalizzazione nella cintura, i grandi poli siderurgici si ridimensionano drasticamente, la storica fabbrica del Lingotto chiude nel 1982. Non sta meglio l'attività edilizia, che nel decennio 1981-91 dimostra i minori livelli di attività di tutto il dopoguerra.

In questa situazione è evidente che il nuovo Piano Regolatore Generale si è presentato come strumento di grande impulso non solo per le attività legate al mondo dell'edilizia, ma anche per tutte quelle che traggono alimento da una rinnovata crescita della città.

Non è certo questa la sede per analizzare gli effetti di trascinamento complessivo, che ha prodotto l'attività edilizia, sia nel settore privato che in quello pubblico.

Mi sembra però utile porre alcune domande: che effetto avrebbero avuto le Olimpiadi del 2006 in una città non pianificata? che eredità ci

At the beginning of the 1980s, the Turinese economy became clearly aware that a historical cycle was about to end, or at least bring about changes in structural terms.

The hub of the Turinese economy, i.e. industry, displayed new and in some ways unpredictable dynamics: the most active companies turned away from Turin, looking to relocate in the outskirts of the city, the greatest steelworks facilities downsized drastically, the historical factory of Lingotto closed in 1982. Construction activity was not doing any better: the decade from 1981 to 1991 showed the lowest levels of activity of the entire postwar period.

In this framework, the new Municipal Physical Development Plan was clearly presented as an instrument of great impetus, not only for activities related to the world of building, but also for all those sectors that are fed by renewed growth of the city.

This is certainly not the time to analyze the effects of the overall drive produced by the construction activity, both in the private and public sectors.

It does seem useful, however, to ask some questions: what effect would the 2006 Olympics have had in an unplanned city? What would this

avrebbe lasciato questo evento in termini di qualità urbana? quale crescita avrebbe avuto la classe dirigente pubblica e privata in assenza di competizioni professionali di livello mondiale?

Questi interrogativi richiamano un'altra questione che presenta caratteri di continuità e di attualità: vale a dire l'integrazione fra cultura, professionalità ed economia fra il capoluogo milanese e quello torinese.

Il Piano Regolatore di Torino è stato firmato dallo Studio milanese Gregotti Associati: non mi sembra che tale circostanza sia stata allora vissuta come una mortificazione della professionalità torinese. Per dirla in altre parole non mi sembra che si parlò allora di una capitolazione torinese di fronte a Milano.

La realtà dei fatti ha invece dimostrato che l'integrazione fra architetti milanesi e torinesi ha prodotto ottimi risultati a favore dei primi e dei secondi. I milanesi hanno potuto apprezzare un ambiente di grande professionalità nel campo privato, ma anche in quello pubblico dove ha fatto scuola la struttura legislativa piemontese, il Politecnico di Torino e l'apparato tecnico-amministrativo del Comune di Torino che hanno offerto grande affidabilità e consentito di portare a termine un lavoro di grande complessità tecnica e politica. Sul versante torinese il contatto con esperienze di maggiore complessità e portata ha infine consentito di consolidare quella parte della cultura che già aveva dimostrato grande sensibilità e disponibilità a confrontarsi con i più significativi casi europei, da Lione a Barcellona, da Berlino a Manchester.

La milanesità non ha invaso Torino, né la torinesità si è semplicisticamente aperta a Milano: la cultura torinese e milanese, messe insieme, hanno consentito invece la messa a punto di un prodotto culturale, per ora unico ed esemplare in Italia.

Da qui bisogna dunque partire per disegnare il nuovo futuro della nostra città. Torino non deve per forza diventare grande in termini fisici, né deve per forza inseguire primati artificiosamente evocati. Torino deve piuttosto continuare ad attrarre interessi, e quindi risorse, nei settori che più appartengono alla sua storia e alle sue riconosciute capacità: la ricerca applicata nei campi delle tecnologie più sofisticate (da quelle meccaniche, a quelle informatiche a quelle mediche), gli investimenti nella cultura, l'apertura, con i suoi uomini e con le sue energie migliori, alle tante opportunità che la globalizzazione, intesa nel modo migliore, ci offre ormai in tutto il mondo.

*Enrico Salza, Presidente del Consiglio di Gestione di Intesa Sanpaolo.*

event have left us in terms of urban quality? What growth would the public and private elites have had in the absence of professional competition on a worldwide level?

These questions recall another question that is both continuous and current, i.e. the integration of culture, professionalism and economy between the regional capitals of Milan and Turin.

Turin's Physical Development Plan was signed by the Milanese firm Gregotti Associati: I do not think that this was felt at the time to be a humiliation for Turinese professionalism. To put it in other words, it does not seem to me that at the time this situation was spoken of as a Turinese admission of defeat against Milan.

The reality of the facts has instead shown that the integration between Milanese and Turinese architects produced excellent results for both groups. The Milanese appreciated the environment of great professionalism not only in the private sector, but also in the public sector where the legislative structure of the Piedmont region served as an example for others. In addition, the Polytechnic of Turin and the technical/administrative apparatus of the Municipality of Turin offered great reliability and enabled the completion of work of great complexity in both technical and policy terms. On the Turinese side, contact with experiences of greater complexity and scope finally enabled the consolidation of that part of the culture that had already shown great sensitivity and willingness to engage with the most significant European cases, from Lyon to Barcelona and from Berlin to Manchester.

Milan did not invade Turin, nor did Turin simply throw wide its doors to Milan: instead, the two cultures, placed side by side, enabled the development of a cultural product which is currently unique and exemplary in Italy.

From here we must therefore take off to design the new future of our city. Turin does not necessarily have to become great in physical terms, nor does it have to pursue forced goals. Turin should rather continue to attract interest, and therefore resources, in the sectors that most belong to its history and recognized capabilities: applied research in the most sophisticated fields of technology (from mechanics to computer and medicine), investments in culture and the opening up, with its people and its best energy, to the many opportunities that globalization, meant in its most positive way, offers us now throughout the world.

*Enrico Salza, President of the Management Council of Intesa Sanpaolo.*



# Presentazione

## *Preface*

Torino è cambiata in questi ultimi anni. E sotto molteplici aspetti. Recenti e importanti trasformazioni hanno permesso una riqualificazione urbana e ambientale, con ricadute sui nuovi insediamenti del sistema produttivo, commerciale, culturale e sulla ricettività del territorio. Questo sviluppo non è avvenuto in modo casuale, ma è stato voluto, progettato, coordinato, tenendo conto non solo degli aspetti regolativi legati alla crescita della città, ma anche delle sue prospettive politico-strategiche.

Torino è, infatti, una delle poche realtà in cui due strumenti fondamentali per la progettazione del territorio, il Piano Regolatore Generale e il Piano Strategico, sono stati costruiti in tempi ravvicinati, in una sequenza coerente, tenendo conto l'uno dell'altro.

Il Piano Regolatore della città di Torino ha riconosciuto l'evoluzione in senso postindustriale del sistema economico locale e l'ha accompagnata tra terziarizzazione crescente, ristrutturazione produttiva, emergere di nuovi settori. È stato l'elemento regolatore di un processo di mutamento socio-economico composito, accelerato, di recente, dai Giochi Olimpici invernali, un avvenimento che ha fatto da *humus* per la realizzazione di importanti infrastrutture in città.

Many features of Turin have changed in the last few years.

Substantial recent transformations have resulted in urban and environmental upgrading that has benefited the new manufacturing, commercial and cultural facilities of the area as a whole, as well as its provision of accommodation.

This development has by no means been casual. It has been willed, planned and coordinated with an eye to both the city's political and strategic outlook and the town planning side of its growth.

Turin, in fact, is one of the few cities whose *PRG* (*Piano Regolatore Generale*, namely the Municipal Physical Development Plan) and its Strategic plan – two pillars of its planning and design as a whole – were drawn up in a consistent sequence at much the same time and with reciprocal references to each other.

The *PRG* has taken due account of the post-industrial evolution of the city's economy and accompanied it through its swing towards the furnishing of services, the reorganization of manufacturing activities, and the emergence of new sectors. It has been the guiding hand in a composite process of social and economic change accelerated by the city's hosting of the last Winter Olympics, an event that provided the occasion for the installation of substantial new infrastructures.

A dieci anni dall'attuazione del Piano, mi sembra dunque quanto mai opportuno definire il punto della situazione su quanto concretizzato finora: dalla realizzazione delle Spine, alla rivalutazione delle grandi aree dismesse, passando per le opere olimpiche.

Si tratta di un viaggio all'interno di un progetto ampio, che ha visto la costante collaborazione tra istituzioni e professionisti secondo quel "modello Torino" ormai riconosciuto a livello nazionale. Un modello positivo, tra i pochi in Italia, che vede diversi soggetti lavorare in modo unanime per la crescita del territorio e per una migliore qualità della vita.

Il mio grazie per l'idea di questa pubblicazione va, dunque, alla Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino che continua nella lunga tradizione di documentazione delle trasformazioni di Torino che ormai costituisce un corpus di materiale unico messo a disposizione non solo dei Soci ma della intera comunità. Il territorio è un elemento prezioso, la prima vera infrastruttura su cui si sviluppano identità e storia dei popoli, per questo la sua evoluzione richiede di essere progettata e pensata con rispetto, lungimiranza, coerenza. Un impegno che riguarda tutti noi.

*Alessandro Barberis, Presidente della Camera di commercio di Torino.*

Now that more than ten years have passed since the Development Plan first got under way, the time is, I feel, ripe for an overview of what has been achieved so far: from the establishment of the "Spine" and the revaluation of the huge abandoned areas, with the works set up for the Olympics in between. An account of a journey marked by the constant cooperation of institutions with professionals that has given rise to the "Turin model" recognized nationwide. A positive model, one of the few in Italy, wherein different subjects work unanimously to secure the growth of the area and a better quality of life.

My thanks for the idea behind this publication, therefore, go to the *Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, which is continuing its long tradition of documenting the city's transformations in a corpus made available to both its Members and the public at large.

An area, indeed, is the first infrastructure upon which the identity and the history of a people take shape. For this reason, the evolution of a such a precious possession must be planned and thought out with respect, far-sightedness and consistency. A commitment that concerns us all.

*Alessandro Barberis, President of the Turin Chamber of Commerce.*

# Introduzione

## *Introduction*

GIOVANNI TORRETTA

Il Piano Regolatore di Torino del 1995 riveste particolare interesse nel panorama italiano per molte ragioni.

È stato redatto ed approvato in piena crisi della produzione industriale, dopo 36 anni dall'approvazione dell'ultimo Piano, che invece era stato varato nel pieno dell'espansione produttiva e demografica della città. Negli anni immediatamente precedenti alla sua redazione era stato preceduto da un altro tentativo di pianificazione che era affogato, in occasione del cambio di amministrazione comunale, nella fase di istruttoria analitica, sempre più approfondita nell'indagare i fenomeni ma scarsa di ipotesi di trasformazione. Si è trovato nel bel mezzo della crisi della cultura urbanistica, in quello che sembrava essere un dibattito convincente tra le ipotesi di aggiornamento della tradizione funzionalista dello *zoning* e quella formalista che prospettava soluzioni di sviluppo urbano orientate in termini di prefigurazione dell'organizzazione spaziale. Non ultimo elemento di interesse era l'affidamento del progetto a Vittorio Gregotti, allora direttore di «Casabella», e ad Augusto Cagnardi, protagonista dell'urbanistica italiana di quegli anni.

La città sembrava ferma, in attesa, sgomenta sul proprio presente. Era in corso da anni il quadruplicamento del tracciato ferroviario che per-

The Turin 1995 Municipal Physical Development Plan can be considered an interesting landmark in the Italian context for several reasons.

The Plan was drawn up and approved in the middle of the industrial production crisis, 36 years after approval of the last plan, launched in a period when the production and demographic expansion of the city was in full swing. In the years immediately prior to drafting of the Plan, at the time of renewal of the Municipal Administration, it had been preceded by another attempt at planning that miscarried in the detailed inquiry phase, characterised by ever more in-depth investigation of phenomena but shorn of effective transformation proposals. At that time, town planning culture was passing through a major crisis, embroiled in an apparently convincing debate between hypotheses of updating the functionalist tradition of zoning and the formalist tradition that proposed urban development solutions oriented towards prefiguration of the organization of space. The fact that the project was entrusted to Vittorio Gregotti, then Director of «Casabella», and to Augusto Cagnardi, a leading player in Italian planning of those years, represents another factor of interest.

The city seemed to have ground to a halt, to be poised waiting, dismayed by its current situation. Projects to quadruplicate the railway line, making it possible to cover and suture the incision of the railway

metteva di coprire e suturare l'incisione del vallo ferroviario che aveva tagliato, come un fiume in secca, la città costringendone l'organizzazione su due sponde separate. Tuttavia dell'oneroso lavoro non venivano ancora valutate appieno le conseguenze.

Pertanto si prospettava una situazione incredibilmente disponibile. Enormi aree inutilizzate dall'industria facevano di Torino la città italiana emblematica del riuso delle aree dimesse o dismettibili. Il varco che si stava aprendo sul vecchio vallo ferroviario poteva mettere in comunicazione tra loro gran parte delle aree inutilizzate. Qua e là altre aree che avevano svolto il ruolo di isole industriali impenetrabili attorno a cui la vita urbana si era organizzata, improvvisamente si stavano rivelando attraversabili.

Forse per ritrovare una situazione urbana paragonabile per opportunità, sorpresa e conseguente attesa, bisogna risalire ai tempi delle demolizioni napoleoniche delle mura, quando la città, da implosa, improvvisamente si trovò aperta sulla campagna, scoprì il proprio intorno con tutte le connesse opportunità che offriva. Anche allora, per alcuni anni, prima di avviare la propria espansione, la città registrò un oscillare tra straordinarie proposte utopiche e timide esperienze di lottizzazione e di organizzazione di spazi pubblici.

In queste condizioni fu avviato il piano, ricco anche delle analisi e delle indagini ereditate dall'abortita esperienza che l'aveva immediatamente preceduto.

Nei dodici anni che sono seguiti sono successe molte cose. Il quadruplicamento ferroviario è proseguito con una variante sostanziale quale il sottopasso della Dora, che permetterà di estendere all'intero tracciato quella opportunità di ricucitura del tessuto urbano che in un primo tempo sembrava non essere praticabile. Le aree inutilizzate, che sembravano essere l'incognita maggiore, sono state quasi tutte riutilizzate. Sono sopravvenute le Olimpiadi invernali che hanno dato un'accelerata con curva al processo di riorganizzazione consentendo di concludere programmi in tempi più brevi del previsto ma creando anche nuovi problemi. È stata finalmente avviata la prima linea della metropolitana e si comincia a parlare della seconda. La FIAT, da una condizione comatosa, si sta assestando su posizioni, se non proprio prospere, almeno di fiduciosa stabilità.

Cosa sia successo sul territorio, come la città si sia organizzata in questi dodici anni, quale ruolo abbia giocato il Piano Regolatore, come si sia trasformato in sede di attuazione (sono state approvate più di centosessanta varianti), come ne abbiano vissuto l'esperienza i protagonisti, sono stati gli obiettivi con cui è stato avviato il presente lavoro di ricognizione.

È stato un impegno assai oneroso cui Agata Spaziante con il contributo di Chiara Murano si è dedicata con passione e che ho sostenuto come presidente della

cutting that, like a dried up river, had split the city into two, imposing construction of this on two separate banks, had been dragging on for years. However, the consequences of this arduous project were yet to be fully appreciated.

A situation, therefore, that offered incredible opportunities. Availability of vast areas, unused by industry, made Turin the emblematic Italian city in the re-use of abandoned or disposable areas. The gap that was being opened on the old railway cutting would permit communication between most of the unused areas. All at once, it was found that other areas, dotted here and there, that had previously performed the role of impenetrable industrial islands around which city life had been organised, could be crossed.

To identify another urban situation characterised by comparable opportunities, surprise and consequent expectations, we must move back to demolition of the walls in the Napoleonic period when the city, from imploded, suddenly found itself open to the countryside, discovering its surroundings and all the inherent opportunities. Also in this period, before starting to expand, the city oscillated for some years between extraordinary utopian proposals and timid attempts at zoning and the organization of public spaces.

This was the backdrop against which the plan was launched, also accompanied by a swathe of analyses and surveys inherited from the immediately previous aborted experience.

The next twelve years were marked by many events. Quadruplication of the railway has continued with introduction of a major variant, such as the underpass of the Dora, which will make it possible to extend this opportunity, seemingly impossible at the outset, to stitch together the urban fabric to the entire stretch. Almost all the abandoned areas, which seemed to be the major incognita, have been re-used. The staging of the Winter Olympics has accelerated and redirected the re-organization process, making it possible to complete programmes in shorter than expected times but also giving rise to new problems. The first line of the subway has finally been launched and the idea of a second line is mooted. From a more or less comatose condition, FIAT has been restored to a situation that, if not truly prosperous, suggests at least a confident stability.

What has happened in the territory, how the city has been organized in these twelve years, the role played by the Municipal Physical Development Plan, how this has evolved in the implementation phase (more than 160 variants have been approved), how major stakeholders have lived this experience were the underlying objectives of this exploratory work.

A very arduous task, undertaken with great enthusiasm by Agata Spaziante with the contribution of Chiara Murano, and which I have endorsed as President of

SIAT e direttore di «A&RT». durante il mio mandato. In particolare le interviste hanno rivelato, con la loro freschezza, premure, aspettative, soddisfazioni, delusioni, contraddizioni che difficilmente affiorano in forme più paludate di comunicazione.

Ringrazio tutti coloro che hanno sostenuto economicamente l'iniziativa, in particolare Intesa-SanPaolo e la Camera di Commercio di Torino, e quanti hanno dato la loro disponibilità. Affido questo lavoro, che può essere utile alla diffusione contemporanea sui nuovi obiettivi urbani, anche all'archivio SIAT che diventa sempre più il deposito della memoria di quanto ha vissuto la nostra città e che rimarrà a disposizione di chiunque voglia capire ed approfondirne la conoscenza.

*Giovanni Torretta*

the SIAT and Director of «A&RT». during my period of office. In particular, the interviews, with their fresh approach, have revealed attentions, expectations, satisfactions, disillusion, contradictions seldom highlighted by conventional forms of communication. I wish to thank all those who have provided economic support for the initiative, especially Intesa-SanPaolo and the Turin Chamber of Commerce, and all those who have contributed so willingly. I commit this work, which may be useful for concurrent deployment of new urban objectives, also to the SIAT archive which tends ever more to become the depository of the memory of the life of our city and which can be consulted by anyone wishing to understand this and enhance their knowledge.

*Giovanni Torretta*

# Tredici anni di attuazione del PRG di Torino raccontati e commentati da protagonisti ed osservatori

## *Thirteen years of implementation of the MPDP of Turin recounted and commented on by the protagonists and observers*

AGATA SPAZIANTE

### **1. Perché un numero su 13 anni di attuazione del PRG di Torino**

Il Piano Regolatore Generale di Torino attualmente vigente è datato 1995 e ne sono autori Augusto Cagnardi e Vittorio Gregotti che, insieme all'Ufficio del Piano Regolatore della Città diretto prima da ..., poi da ..., a partire dal 1986 per quasi dieci anni, hanno lavorato alla sua elaborazione, adozione, approvazione.

È un piano che a suo tempo è stato oggetto di grande attenzione e di molte discussioni perché, come sostiene Federico Oliva nel suo saggio, è "l'ultimo Piano Regolatore Generale di una grande città prima dell'introduzione di nuove forme che hanno sostituito il PRG con piani strutturali, piani operativi, piani strategici, ecc." e nello stesso tempo ha affrontato, proponendo soluzioni innovative, tutte le nuove tematiche della pianificazione, utilizzando solo una interpretazione forte ed intelligente della legge urbanistica nazionale del 1942 e di quella regionale del 1977, senza attendere e senza invocare novità normative già allora in forte ritardo.

È inoltre considerato un esempio significativo di quella "terza generazione" dei piani invocata ed esaltata alla fine degli anni '80 da Giuseppe Campos Venuti, da Bernardo Secchi, dallo stesso Vittorio Gregotti su

### **1. Why an issue on the 13 years of implementation of the MPDP of Turin?**

The Municipal Physical Development Plan of Turin, currently in force, is dated 1995 and its authors are Augusto Cagnardi and Vittorio Gregotti who, together with the Office of the Municipal Physical Development Plan of the City, directed first by ... and then by ..., worked on the Plan's preparation, adoption and approval starting in 1986 and for almost ten years.

At the time, this plan was the subject of great attention and many debates because, as Federico Oliva argues in his essay, it is "the last Municipal Physical Development Plan of a big city before the introduction of new forms that have replaced the MPDP with structural plans, operational plans and strategic plans, etc." At the same time, it tackled all of the new planning issues, proposing innovative solutions and using only a strong and intelligent interpretation of the national town planning law of 1942 and the regional law of 1977, without waiting for and calling upon new regulations (which, even then, were already lagging behind).

It is also considered a significant example of that "third generation" of plans discussed and praised at the end of the 1980s by Giuseppe Campos Venuti, Bernardo Secchi and by the same Vittorio Gregotti in

libri e riviste come lo strumento idoneo ad affrontare la trasformazione delle città in un'epoca che vedeva la necessità di una doppia velocità di azione: la manutenzione ordinaria e la riqualificazione della città esistente; la sostituzione, la riorganizzazione e la modernizzazione delle parti degradate e dismesse ereditate da una fase industriale che appariva ormai conclusa.

È anche un piano che ha saputo utilizzare intelligentemente e porsi come un quadro strutturale per strumenti, come i “programmi complessi”, nati in contrapposizione al piano.

È un piano che, sorprendentemente, dopo tredici anni dalla sua approvazione ha quasi esaurito l'enorme potenziale di trasformazioni che ha offerto ad operatori pubblici e privati, e oggi pone agli amministratori il problema di proporre alla società locale nuovi obiettivi, nuove strategie, nuove offerte di opportunità.

È un piano che, sia pure con discontinuità spaziali e temporali, ha effettivamente guidato la città a superare la più difficile crisi dell'ultimo secolo e le ha consentito di cogliere con intelligenza alcune importanti opportunità presentatesi nel percorso. Soprattutto l'ha indotta ad inventarne delle nuove, grazie alla qualità e competenza di progettisti, amministratori, tecnici.

È un piano che oggi anima il dibattito locale sulla valutazione dei suoi risultati, quantitativi e qualitativi e sulla analisi delle cause delle non poche delusioni.

Dunque è stato ed è uno strumento importante in termini fisici, economici, sociali. Ha imposto il caso Torino all'attenzione di architetti e urbanisti e alimentato il dibattito tecnico-scientifico sul rapporto fra piano e progetto. Oggi attira in città un “turismo” di studiosi ed operatori curiosi di conoscere e capire questo caso di grande trasformazione urbana pianificata, anomalo nel panorama italiano.

Nonostante il forte interesse per quanto è avvenuto in questi ultimi venticinque anni, pochissimo è stato però documentato e pubblicato su questo inconsueto percorso.

Nella nota bibliografica in calce a questa introduzione<sup>1</sup>, e di cui sono grata ad Augusto Cagnardi che mi ha aiutata a raccogliere i riferimenti, sono elencate le principali – poche – pubblicazioni italiane che hanno illustrato, commentato, discusso questo piano: tutte comprese fra ... e ..., ovvero negli immediati dintorni della adozione ed approvazione del piano.

È a partire da queste considerazioni che la Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino e il Comitato di Redazione di questa rivista hanno accolto favorevolmente la mia proposta di dedicare un numero monografico in doppia lingua all'attuazione del PRG, per raccogliere e diffondere, non solo in Italia, elementi utili per un primo bilancio sull'attuazione di questo piano di grande interesse ed aprire la discussione sulle

books and magazines as the suitable tool for tackling the transformation of the city at a time which saw the need for a double speed of action: ordinary maintenance and the rehabilitation of the existing city; the replacement, reorganization and modernization of the decayed and discarded parts inherited from an industrial phase that appeared to be over.

It is also a plan that was successfully and intelligently used and acted as a structural framework for tools such as the “complex programs”, brought about in contrast to the plan. Surprisingly, it is a plan that, thirteen years after its approval, has nearly exhausted the enormous transformation potential that it offered to public and private operators and currently poses the problem to administrators of proposing new objectives, new strategies and new possibilities for opportunities to the local society. It is a plan that, even with spatial and temporal discontinuity, has actually guided the city in overcoming the most difficult crisis of the last century and enabled it to intelligently take advantage of some of the important opportunities arising along the way. Above all, it prompted the emergence of new ones, thanks to the quality and competence of the planners, administrators and technicians.

It is a plan that currently animates local debate on the assessment of its quantitative and qualitative results and an analysis of the causes of not just a few of its disappointments.

So it was and continues to be an important tool in physical, economic and social terms. It brought the Turin case to the attention of architects and urban planners and fed the technical/scientific debate on the relationship between plan and project. Today, the city draws a “tourism” of scholars and operators curious to know and understand this case of great planned urban transformation, anomalous in the Italian panorama.

Despite the strong interest in the events of the last 25 years, very little has been documented and published on this unusual path.

In the bibliography at the end of this introduction<sup>1</sup> (for which I am grateful to Augusto Cagnardi who helped me collect the references) the main – few – Italian publications that have explained, commented on and discussed this plan are listed. They are all from between ... and ..., i.e. immediately around the time of the adoption and approval of the plan.

It was with these considerations in mind that the SIAT, the Society of Engineers and Architects in Turin and the Editorial Committee of this magazine first welcomed my proposal to devote a dual-language monographic issue to the implementation of the MPDP, to collect and spread, not just in Italy, useful information for a first assessment on the implementation of this plan of great interest. In addition, our purpose is to trigger a debate on the prospects that are now emerging with the decisions

prospettive che ora si aprono alle decisioni dell'Amministrazione Comunale in merito agli strumenti con cui guidare l'evoluzione della città nei prossimi anni, a PRG di fatto quasi completamente attuato, almeno nelle sue potenzialità di grande trasformazione.

## 2. La struttura del numero

È del tutto inconsueta per questa rivista di lunghissima e solida tradizione la struttura che presentiamo in questo numero. Ritengo pertanto doveroso illustrarla in dettaglio ed assumermene la responsabilità, sebbene io l'abbia condivisa in larga misura con Gianni Torretta. Abbiamo voluto raccogliere due tipi di testimonianze che consentissero ai futuri studiosi di trovare memoria del processo di trasformazione avvenuto nel territorio urbano fra il 1995 e il 2008 grazie al PRG:

- le opinioni informali dei principali protagonisti dell'attuazione del PRG, rivelatrici del complesso gioco di interessi, obiettivi, attese, decisioni, azioni concentrati attorno al PRG e sovente non ricostruibili attraverso documenti e scritti formali;
- la documentazione ed i commenti affidati a tecnici, studiosi, osservatori non direttamente coinvolti nell'attuazione del PRG ai quali è stato chiesto di fornire dal proprio particolare punto di osservazione, analisi o interpretazioni su problemi, soluzioni, cause, effetti che consentano di costruire attorno al PRG un quadro di riferimento generale ed ampio in cui le opinioni dei protagonisti trovino una loro adeguata collocazione.

La struttura del numero pertanto si è articolata su due corpose parti principali:

**la Parte seconda (i protagonisti raccontano)** in cui sono state raccolte le interviste condotte personalmente da me (in nove casi), da Gianni Torretta (in due casi, oltre a un caso insieme), da Franco Mellano (in un caso) ai protagonisti politici (i sindaci Valentino Castellani e Sergio Chiamparino), ai protagonisti tecnici (il progettista principale del piano, Augusto Cagnardi; i due Assessori all'Urbanistica Franco Corsico e Mario Viano; i rappresentanti istituzionali di categorie professionali protagoniste dell'attuazione come Riccardo Bedrone presidente dell'Ordine degli Architetti, Ilario Cursaro presidente dell'Ordine degli Ingegneri, Giorgio Gallezio presidente del Collegio Costruttori Edili), alle due figure del tutto particolari cui la Città ha assegnato in successione il compito di assicurare il buon risultato qualitativo dell'attuazione (Jean Pierre Buffi, Carlo Olmo), al responsabile della Società pubblica ITP incaricata di attirare investimenti verso le opportunità offerte del PRG (Paolo Corradini con la sua collaboratrice Patrizia Ludi), al principale responsabile del rapporto fra Piano Regolatore e piano Strategico (Carlo Alberto Barbieri), al responsabile del Comitato Scientifico del piano Strategico (Arnaldo Bagnasco)

of the Municipal Administration on the tools with which to drive the development of the city in the coming years, and concerning an MPDP that is in fact almost fully implemented, at least as far as its potential for great transformation.

## 2. The structure of the issue

The structure that we present in this issue is quite unusual for this magazine, whose traditions are very long and solid. I therefore believe it necessary to explain it in detail and assume responsibility for it, although I wish to give credit to Gianni Torretta with whom I shared most of it.

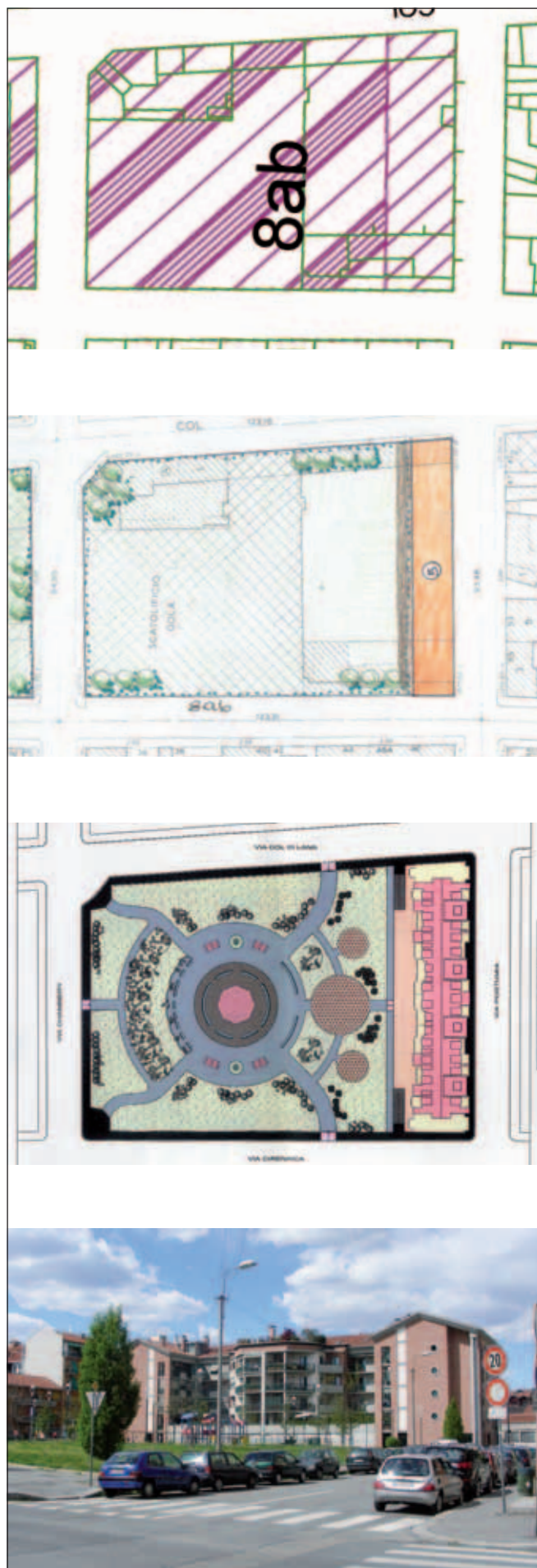
We wanted to collect two types of testimonies that would enable future scholars to trace the memory of the process of the transformation that occurred in the urban area between 1995 and 2008, thanks to the MPDP:

- the informal opinions of the main protagonists of the implementation of the MPDP, revealing the complex interplay of interests, objectives, expectations, decisions and actions concentrating around the MPDP and often not detectable in formal documents and written records;
- the documentation and the comments made by technicians, scholars and observers not directly involved in the implementation of the MPDP who were asked to provide their own particular viewpoint, analysis or interpretation on the problems, solutions, causes and effects to enable us to construct a general and broad framework of reference around the MPDP, constructed by the protagonists' opinions.

The issue's structure is therefore divided into two substantial main parts:

**the second Part (the protagonists recount)** in which interviews that were conducted personally by me (in nine cases), by Gianni Torretta (in two cases and one together) and by Franco Mellano (in one case) are collected. We interviewed the political protagonists (mayors Valentino Castellani and Sergio Chiamparino), the technical protagonists (the main planner, Augusto Cagnardi, the two Urban Planning Councilors Franco Corsico and Mario Viano, the institutional representatives of professional categories, protagonists of the implementation like Riccardo Bedrone, President of the Order of Architects, Ilario Cursaro, President of the Order of Engineers, Giorgio Gallezio, President of the Council of Building Constructors), the two special figures that the City assigned, in succession, the task of ensuring a good quality result of the implementation (Jean Pierre Buffi, Carlo Olmo), the director of the public company ITP assigned with attracting investment for the opportunities offered by the MPDP (Paolo Corradini with his partner Patrizia Ludi), the main person responsible for the relationship between the Municipal Physical Development Plan and the Strategic Plan (Carlo





la Parte terza (gli osservatori documentano e commentano), in cui sono stati raccolti le informazioni ed i commenti di alcuni studiosi e tecnici a cui si è chiesto di alimentare con dati, interpretazioni, opinioni la costruzione del quadro generale di riferimento e dunque: docenti universitari studiosi di aspetti rilevanti che hanno caratterizzato il PRG e la sua implementazione (Antonio De Rossi, sulle strategie di intervento su una delle aree di trasformazione più difficili e prestigiose offerte dal PRG; Agata Spaziante sulle rilevanti e discusse politiche di riuso-riqualificazione delle aree industriali dismesse; Mario Villa sui fondamentali interventi infrastrutturali; Egidio Dansero e Alfredo Mela, sugli effetti dell'avventura olimpica; Silvia Saccomani sul ruolo dei programmi complessi e sulle azioni di riqualificazione delle periferie; Luca Davico sui cambiamenti sociali prodotti); tecnici chiamati a documentare i risultati dell'attuazione del PRG (Giovambattista Quirico, ingegnere capo del Comune, che ha prodotto informazioni sulle opere di urbanizzazione e sull'incremento del patrimonio immobiliare pubblico prodotto dal PRG; Giuseppe Gazzaniga, responsabile dell'Ufficio del Piano durante gli ultimi anni, che ha prodotto un completo quadro quantitativo sull'attuazione); osservatori politici (Raffaele Radicioni, assessore

Figura 1. La sequenza dell'attuazione del PRG nelle zone di trasformazione. Ambito 8ab, Chambéry sud: a) tavola di azionamento PRG 1995; b) prefigurazione progettuale; c) progetto definitivo; d) veduta dello stato attuale. Elaborazioni su materiale fornito dall'arch. Giuseppina Bologna.

Figure 1. The sequence of implementation of the MPDP in the transformation areas. Area 8ab, Chambéry south: a) MPDP 1995 zoning table; b) project prefiguring; c) final project; d) view of the current state Processing of the material provided by the architect Giuseppina Bologna.

Alberto Barbieri) and the director of the Scientific Committee of the Strategic Plan (Arnaldo Bagnasco).

**the third Part (the observers document and comment)**, in which information and comments were collected from some scholars and technicians who were asked to assist in the construction of a general reference framework with their data, interpretations and opinions. University lecturer scholars provided information on the relevant aspects that characterized the MPDP and its implementation (Antonio De Rossi on the intervention strategies for one of the most difficult and prestigious transformation areas presented by the MPDP; Agata Spaziante on the relevant and controversial policies of the reuse/rehabilitation of the discarded industrial areas; Mario Villa on the essential infrastructure operations; Egidio Dansero and Alfredo Mela on the results of the Olympic adventure; Silvia Saccomani on the role of complex programs and rehabilitation actions in the suburbs; Luca Davico on the social changes produced). Technicians were asked to document the results of implementation of the MPDP (Giovambattista Quirico, chief engineer of the Municipality, provided information on the works of urbanization and on the increase of public buildings triggered by the MPDP; Giuseppe

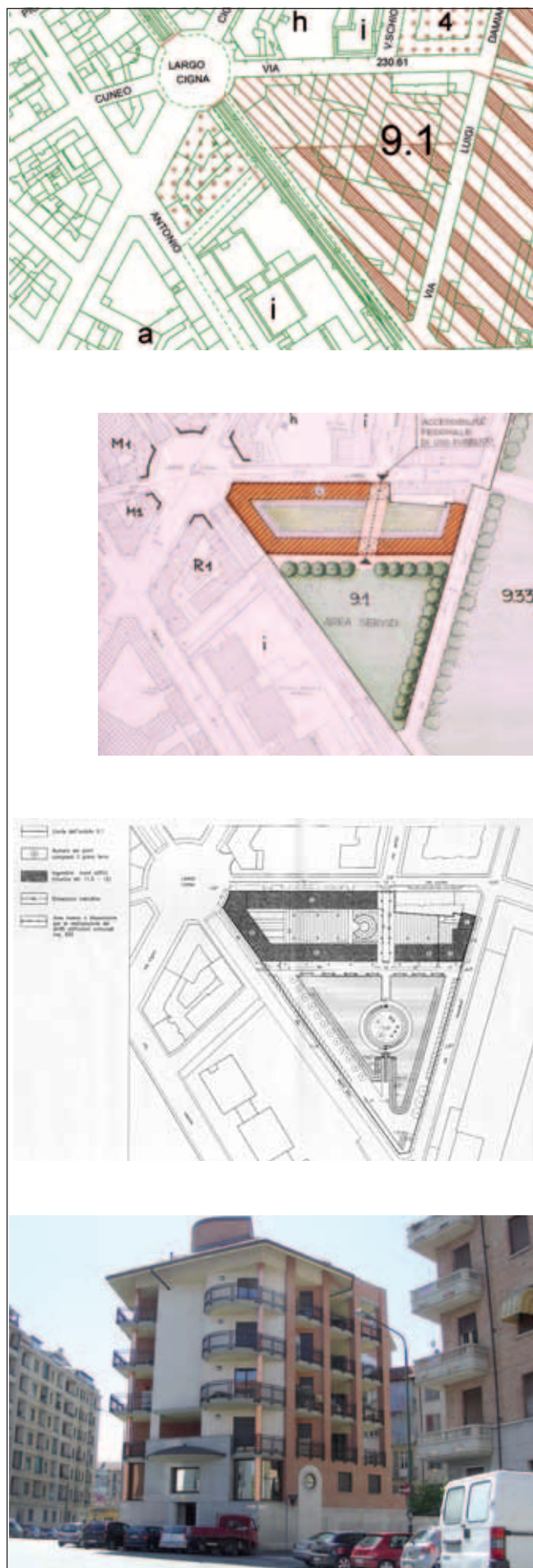
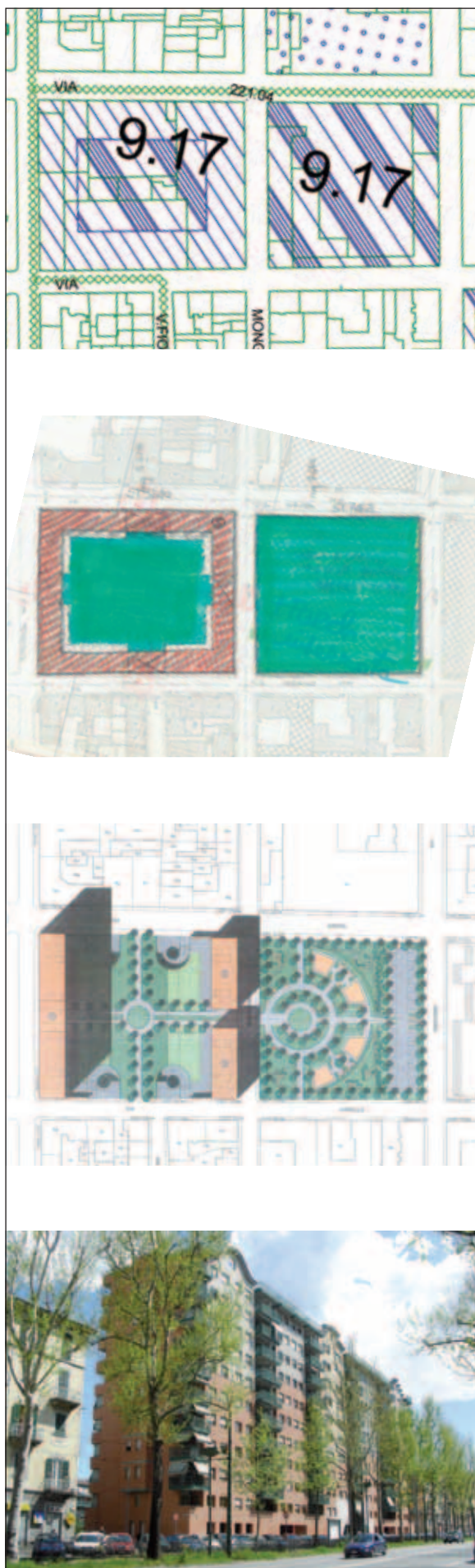


Figura 2. La sequenza dell'attuazione del PRG nelle zone di trasformazione. Ambito 8.1, Cuneo: a) tavola di azionamento PRG 1995; b) prefigurazione progettuale; c) progetto definitivo; d) veduta dello stato attuale. Elaborazioni su materiale fornito dall'arch. Giuseppina Bologna.

Figure 2. The sequence of implementation of the MPDP in the transformation areas. Area ... south: a) MPDP 1995 zoning table; b) project prefiguring; c) final project; d) view of the current state Processing of the material provided by the architect Giuseppina Bologna.



all'urbanistica negli anni '80 e promotore di un precedente preliminare di piano adottato nel 1980, poi rimasto incompiuto).

I due capitoli principali sono preceduti da una **parte introduttiva** che, oltre a portare le presentazioni dei Presidenti delle due istituzioni che hanno sostenuto con propri contributi la pubblicazione (Enrico Salza, Presidente della Banca Intesa San Paolo; Alessandro Barberis, Presidente della Camera di Commercio) ed alle quali va un particolare ringraziamento per aver condiviso l'iniziativa di costruire e diffondere conoscenza attorno ad uno strumento che ha avuto un ruolo così rilevante nel rilancio della città, propone due relazioni essenziali per la comprensione del contesto in cui si sono svolte le vicende torinesi di questi anni che hanno cambiato la storia della città. Le due relazioni sono state affidate a Federico Oliva, presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU)<sup>2</sup> che colloca l'esperienza del PRG di Torino e della sua attuazione nel quadro evolutivo dell'urbanistica italiana; a Franco Mellano, membro del Comitato di redazione di «Atti e Rassegna Tecnica» e docente di Urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria 1 del Politecnico di Torino, ma anche professionista consulente dello stesso PRG, che ricorda i prodromi delle vicende trattate in questo numero, ovvero gli avvenimenti, le scelte, le azioni, gli uomini che

*Figura 3. La sequenza dell'attuazione del PRG nelle zone di trasformazione. Ambito 9.17, Mongrando: a) tavola di azionamento PRG 1995; b) prefigurazione progettuale; c) progetto definitivo; d) veduta dello stato attuale. Elaborazioni su materiale fornito dall'arch. Giuseppina Bologna.*

*Figure 3. The sequence of implementation of the MPDP in the transformation areas. Area ... south: a) MPDP 1995 zoning table; b) project prefiguring; c) final project; d) view of the current state Processing of the material provided by the architect Giuseppina Bologna.*

Gazzaniga, head of the Office of the Plan during the last years, provided a complete quantitative framework on the implementation), as were political observers (Raffaele Radicioni, Urban Planning Councilor during the 1980s and promoter of the previous preliminary plan adopted in 1980, which was never carried out). The two main chapters are preceded by an **introductory part** that gives the presentations of the Presidents of the two institutions that supported the publication with their own contributions (Enrico Salza, President of Banca Intesa San Paolo; Alessandro Barberis, President of the Chamber of Commerce) and who should be particularly thanked for having shared the initiative to build and spread knowledge about a tool that had such an important role in the revival of the city. This section also provides two reports that are essential to understand the context in which the Turinese events occurred during those years, changing the history of the city. One report is by Federico Oliva, president of the National Urban Planning Institute (INU)<sup>2</sup> that connects the experience of the MPDP of Turin and its implementation with the evolving context of Italian urban planning. The second report is by Franco Mellano, member of the Editorial Committee of “Atti e Rassegna Tecnica” and Urban Planning lecturer at the Faculty of Engineering 1 of the Polytechnic of Turin. He was also the professional consultant for the MPDP, and



Figura 4. La sequenza dell'attuazione del PRG nelle zone di trasformazione. Ambito 9.21, Rivoira: a) tavola di azionamento PRG 1995; b) prefigurazione progettuale; c) progetto definitivo; d) veduta dello stato attuale. Elaborazioni su materiale fornito dall'arch. Giuseppina Bologna.

Figure 4. The sequence of implementation of the MPDP in the transformation areas. Area ... south: a) MPDP 1995 zoning table; b) project prefiguring; c) final project; d) view of the current state Processing of the material provided by the architect Giuseppina Bologna.

hanno segnato quel decennio 1986-1995 in cui elaborazione, adozione, approvazione del PRG si sono sviluppate ed in cui si sono gettate le basi per quei cambiamenti che hanno fermato ed invertito le dinamiche proiettate verso il declino.

Abbiamo voluto completare questa raccolta di interviste, analisi, commenti con un allegato particolare: uno scritto inedito di Roberto Gabetti, docente presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino ed autore insieme ad Ajmaro Oreglia d'Isola, di importanti architetture a Torino, in Italia e all'estero.

Questo è probabilmente l'ultimo testo, rimasto manoscritto, di Roberto Gabetti che su questo tema è intervenuto al Convegno internazionale di studi *Torino 1899-1999. Il territorio la città l'industria*, (Torino, Centro Congressi Lingotto, 21-23 ottobre 1999) con cui si chiudeva l'anno di celebrazioni per i cento anni di fondazione della FIAT. La sua relazione su *Industria e produzione del territorio* interveniva su un tema fortemente intrecciato con le vicende del PRG ed abbiamo pertanto ritenuto che questa occasione fosse il contesto giusto per ricordare Roberto Gabetti ed allo stesso tempo diffondere la sua ultima acuta interpretazione su un intreccio di fattori che è stato determinante per la storia di Torino degli ultimi centocinquanta anni e le ha fornito quella eredità di aree, immobili, memorie su cui il piano ha impostato il rilancio e la trasformazione della città, su cui ha costruito la sua nuova identità per il terzo millennio.

### 3. Cosa emerge dalle interviste ai protagonisti?

Il quadro che emerge dalle interviste ai protagonisti è certamente interessante e inusuale. La modalità delle conversazioni, personalizzate ed articolate su domande non comunicate in precedenza all'intervistato, hanno consentito di ottenere dai protagonisti informazioni non rituali, opinioni libere dai vincoli della ufficialità, commenti appoggiati alla consapevolezza di effetti e risultati maturati dopo alcuni anni di implementazione del piano, riflessioni su scelte che avrebbero potuto essere diverse, revisioni su analisi e previsioni risultate non corrette. Abbiamo così potuto costruire attraverso la loro viva voce, che ogni lettore potrà ritrovare nella restituzione delle interviste, tutte approvate e revisionate dagli stessi intervistati, un quadro delle dinamiche complesse che hanno accompagnato l'attuazione del piano, non sempre e non tutte note fuori dai luoghi in cui le decisioni si prendono.

È questo il risultato che si voleva ottenere e che ci sembra di aver almeno in parte conseguito.

Sintetizzando l'insieme di queste conversazioni, che spaziano dalle valutazioni sul PRG e sul suo contenuto alle modalità ed ai risultati della sua attuazione, talvolta

ricalls the beginnings of the events covered in this issue, i.e. the occurrences, choices, actions and men who left their mark on the decade 1986-1995. With these events, the preparation, adoption and approval of the MPDP developed and the foundations were laid for those changes that stopped and reversed the trend towards decline.

We wanted to complete this collection of interviews, analysis and comments with a special appendix: an unedited work by Roberto Gabetti, lecturer at the Faculty of Architecture of the Polytechnic of Turin and author alongside Ajmaro Oreglia d'Isola of important architecture in Turin, Italy and abroad.

This is probably Roberto Gabetti's last text and was still in manuscript form. He spoke on this theme at the International Conference of Studies: *Torino 1899-1999. The territory the city the industry*, held in Turin, at the Lingotto Conference Center, on October 21-23, 1999), which concluded a year of celebrations for the 100<sup>th</sup> anniversary of the founding of FIAT. His report on *Industry and production of the territory* dealt with a theme that is strongly interlinked with the events of the MPDP and we thought that this was the right occasion for remembering him while at the same time spreading his last sharp interpretation on the web of factors that were decisive in the last 150 years of Turin's history, providing a legacy of areas, buildings and memories on which the plan triggered the revival and transformation of the city, constructing its new identity for the third millennium.

### 3. What emerges from the interviews with the protagonists?

The picture emerging from the interviews with the protagonists is quite interesting and unusual. The way the conversations were structured, customized and organized into questions which were not communicated prior to the interview enabled us to obtain unconventional information from the protagonists: "off the record" opinions, free from restrictions; comments supported by the awareness of effects and results which have matured over years of implementation of the plan; reflections on choices which could have been different; revisions of analyses and predictions which turned out to be incorrect. We were thus able to construct a picture of the complex dynamics which accompanied the fulfillment of the plan through their voices, which every reader will be able to recognize in the reporting of the interviews, all of which were approved and revised by the same interviewees. Not all of these voices were always well known outside of those places in which decisions were made.

This is the result we wished to achieve and we seem to have achieved it, at least in part.

Summarizing the whole of these conversations, which range from the assessment of the MPDP and its contents

ovviamente anche contraddicendosi per il diverso punto di vista degli intervistati in merito al medesimo problema, possiamo dire che gli elementi più interessanti emersi in questo percorso sono i seguenti:

- **condizioni favorevoli** al successo dell'attuazione del piano sono state un buon lavoro di squadra sia dei politici che dei tecnici ed in particolare un ruolo fondamentale riconosciuto dall'ex Sindaco Valentino Castellani al suo Assessore Franco Corsico "fermo, trasparente ed onesto"; la continuità e la solidità dell'amministrazione comunale guidata da un sindaco rafforzato dalla elezione – per la prima volta – diretta; l'effetto di apprendimento collettivo per i tecnici ed i decisori pubblici, prodottosi nella faticosa e convulsa fase di conclusione ed approvazione del PRG con la Giunta diretta da Valentino Castellini e rimasto come eredità positiva per la fase di attuazione del piano stesso; il supporto del nuovo presidente della Regione, Mercedes Bresso, al momento della difficoltosissima approvazione del PRG, particolarmente apprezzato dall'ex Sindaco Valentino Castellani nella sua intervista; l'uso delle conferenze dei servizi per velocizzare la vecchia procedura di approvazione delle varianti;

- **aspetti apprezzati e valorizzati** da tutti gli intervistati sono l'impianto generale del piano e l'asse della Spina che ne costituiscono un carattere forte ed indiscusso, rimasto integro e ben riconoscibile nell'attuazione. A questo asse si riconoscono anche altri meriti: quello di aver realizzato di fatto una integrazione fra governo del territorio e interventi sulle infrastrutture di trasporto di norma difficile da ottenere per la tradizionale settorialità delle politiche trasportistiche; quello di aver introdotto un nuovo corridoio per la mobilità pubblica e privata in direzione Nord-Sud adiacente all'area centrale ed un nuovo ingresso alla città da Nord senza convogliare il traffico verso i punti più congestionati del centro storico; quello di aver proposto il profilo di un nuovo skyline per la città; quello di aver conservato a Spina 1 e soprattutto a Spina 2 tratti identitari ed una fisionomia che l'attuale Sindaco, Sergio Chiamparino, giudica riconoscibile e ben disegnata.

Altri aspetti sono stati segnalati dai diversi protagonisti come positivi ed importanti: la scelta di una funzione ed un ruolo post-industriale per la città, che ha consentito di affrontare per tempo il tema del cambiamento e della visione di lungo periodo; la proposta di una nuova forma insediativa che abbandonava la tradizionale griglia ortogonale del tessuto urbano torinese; il felice mix di un centro storico valorizzato come memoria e di un nuovo asse su cui concentrare la modernità; la rottura dei recinti disegnati dalle fabbriche e dalla ferrovia in trincea, sia pure senza aver portato fino in fondo questa operazione ed aver in qualche modo riproposto sull'asse della Spina una successione di volumi e di funzioni che ancora non ne fanno un

to the procedures and results of its implementation, and sometimes clearly in contradiction with one another due to the interviewees' differing viewpoints on the same problem, we can say that the most interesting elements emerging from this path are the following:

- The **favorable conditions** for success in fulfillment of the plan were the result of good teamwork on the part of both politicians and experts, and in particular the fundamental role attributed by the former Mayor, Valentino Castellani, to his "constant, clear and honest" Councilor, Franco Corsico. Another contribution was made by the continuity and soundness of the City Council guided by a Mayor who was strengthened by the first-ever direct election. The interviewees also noted the effect of collective learning on experts and public decision makers. This collective learning experience was produced during the MPDP's laborious and halting phase of conclusion and approval by the Council directed by Valentino Castellini, an entity which was kept as a positive legacy for the implementation phase of the plan itself. The protagonists also mention the support of the new Region President, Mercedes Bresso, at the time of the highly difficult approval of the MPDP, which was especially appreciated by the former Mayor, Valentino Castellani, in his interview. Finally, the use of service conferences helped to expedite the old procedure for approving changes.

- Among **the aspects which were appreciated and valued** by all of the interviewees were the general formation of the plan and the Spina axis. These elements give the plan a strong and undisputed personality which has retained its integrity and was easily recognizable in the implementation phase. In addition to this, other successful elements were recognized, such as the integration of local government with interventions on the transport infrastructures which was difficult to achieve due to traditional sectionalism in transport politics. Also mentioned was the introduction of the new corridor for public and private mobility going North-South adjacent to the central area, and a new entrance to the city from the North which avoided directing traffic towards the most congested points of the historic center. The interviewees noted the proposition of a new skyline profile for the city as well as the conservation of identifying lines in Spina 1 and especially in Spina 2, and a physiognomy which the current Mayor, Sergio Chiamparino, judges recognizable and well designed.

Other aspects have been singled out by various protagonists as being positive and important, such as the choice of a post-industrial function and role for the city, which enabled it to tackle the subject of change and long-term vision over time. Another aspect was the proposal of a new form of housing which abandons the traditional orthogonal grid of the Turinese urban fabric, and the fortunate mixing of the historic center, valuing its memory, with a new axis on which to concentrate modernity. The interviewees also highlighted the breaking of the barriers

vero luogo urbano; il ruolo di giusto e tempestivo supporto ai “programmi complessi” il cui uso ampio ed intelligente ha portato risorse, convogliato l'intervento congiunto pubblico-privati, favorito la negoziazione, posto una scadenza temporale agli interventi e di fatto favorito l'attuazione del piano appena approvato;

- **aspetti denunciati come limiti del piano e della sua attuazione** sono: la concentrazione totalizzante del piano sulla dimensione urbana di Torino trascurando la sua dimensione metropolitana; lo scarso utilizzo della perequazione, prevista ma solo parzialmente applicata per acquisire parchi e riqualificare sponde fluviali che pure costituivano importanti obiettivi di qualità del piano; la sottovalutazione del ruolo ancora forte ed importante per Torino del settore produttivo, sia pure diversamente connotato, e di conseguenza l'esclusione di nuove destinazioni di aree per questa funzione e la mancata innovazione della normativa sulla localizzazione delle attività produttive che avrebbe richiesto l'introduzione di nuove regole sul mix terziario-produttivo in grado di cogliere i cambiamenti nel modo di essere delle industrie; l'eccessiva rigidità delle regole del piano e di conseguenza il necessario ricorso a numerose varianti (164 ad aprile 2008) con cui si è dovuto adattare il piano alle esigenze delle nuove e delle vecchie funzioni e della nuova domanda di spazi espressa dal mercato; il cambiamento di rotta in materia di destinazione delle aree della Spina passate ad un prevalente uso terziario previsto dal PRG ad un prevalente uso residenziale, assecondando una domanda del mercato orientata in questa direzione contrariamente alle ipotesi dei progettisti del piano; i meccanismi troppo generosi nei confronti di una proprietà privata dominata dalla ricerca del massimo guadagno, che hanno richiesto correttivi ai parametri di densità giudicati eccessivi e non convenienti perfino dagli operatori privati

- **punti di qualità alta** ottenuti nella realizzazione del PRG sono unanimemente riconosciuti nel disegno urbano complessivo, nell'asse della Spina ed in particolare nella sua parte centrale (Spina 2), nella ricucitura della città grazie alla copertura della trincea della Ferrovia, nel recupero o riuso della grande quantità di aree dismesse. Su quest'ultimo punto le opinioni si divaricano fra quelli – ad esempio Riccardo Bedrone, Carlo Olmo, Franco Corsico – che plaudono alla conservazione di immobili di qualità che il PRG aveva destinato alla demolizione (quali le Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato su Spina 2) e quelli – ad esempio Augusto Cagnardi – che disapprovano questa modifica al disegno del PRG per la difficoltà del loro riuso; discusso e incerto il giudizio sulla localizzazione – prevista dal PRG – di edifici di grande dimensione (i contestati grattacieli previsti dal

drawn by the factories and by the trench of the railway underpass, even though this operation was not brought to its full potential and no new proposal was made for a series of volumes and functions which still fail to give the Spina axis a true sense of urban place. Another important factor was the role of just and timely support for the “complex plans” whose ample and intelligent use brought resources, directed the joint intervention between public and private operators, aided in negotiation, imposed a deadline for the interventions and in fact favored the implementation of the plan as soon as it was approved.

- **Some aspects which were revealed as shortcomings of the plan and its implementation** were the plan's overpowering concentration on the urban size of Turin, neglecting to address its metropolitan size, and the scant use of equalization, which was planned but only partially applied to acquire parks and requalify river banks which were actually important quality objectives for the plan. The interviewees pointed out the underestimation of the role of the manufacturing sector for Turin, which is still strong and important, although with different connotations, and, as a consequence, the failure to newly dedicate areas for this function, and the lack of innovation in regulations for providing locations for manufacturing, which would have required the introduction of new rules on the mix of services and manufacturing functions, capable of grasping the changes in the industries' way of being. Also mentioned was the excessive rigidity of the plan's rules, and as a consequence the necessary recourse to numerous variants (164 as of April 2008) through which the plan had to be adapted to meet the needs of both new and old functions and to the new market demand for spaces. Another point regarded the change in course regarding intentions for areas of the Spina, which went from a primarily service-sector use as foreseen by the MPDP to a primarily residential use, complying with the market demand oriented in this direction against the planners' hypotheses. Finally, they note the excessive generosity of the mechanisms towards private property ruled by the pursuit of the greatest profit, which required corrections to density parameters judged excessive and not economical, even by private operators.

- **Elements of high quality** achieved in the implementation of the MPDP were unanimously recognized in the overall urban design, in the Spina axis, especially its central part (Spina 2); in the covering of the trenches of the Railway Underpass, re-seaming the city, and in reclaiming or finding new uses for the large quantity of abandoned areas. On this last point, the opinions range from those – for example Riccardo Bedrone, Carlo Olmo, Franco Corsico – who applaud the preservation of quality buildings which the MPDP had selected for demolition (such as the Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato – the Railway Great Repairs Factory – on Spina 2) and those – for example Augusto Cagnardi – who disapprove of this

piano e la loro versione attualizzata – ingigantita, esaltata ed ancor più contestata nel corso dell’attuazione – lungo l’asse della Spina, caldeggiati da Cagnardi, purché di qualità significativa, per dotare la città di segni forti e di icone riconoscibili, osteggiati da altri perché invasivi nei confronti della tradizionale immagine della Torino ordinata e regolare che i “Regolamenti di ornato” ci hanno tramandato;

- **punti critici** sono unanimemente riconosciuti, con diverse motivazioni e sfumature, nella qualità bassa di larga parte delle realizzazioni specie sulle aree di Spina 3 e Spina 4, a cui molti protagonisti riconoscono un carattere residuale; nelle carenze di un tessuto connettivo e di un disegno urbano rimasti incompiuti per molte ragioni fra cui la frammentazione e la piccola dimensione degli interventi che ha ridotto l’attrattività delle operazioni su Torino da parte di grandi imprese internazionali; nella scarsa capacità di analisi e nella insufficiente maturità collettiva che hanno portato a vergognarsi quasi del passato industriale della città ed a rimuovere nel piano questa funzione totalmente sostituita da mitizzate funzioni terziarie cui si è affidato il futuro sviluppo della città; nel ruolo marginale a tutela della qualità progettuale svolto dalla Commissione Igienico Edilizia che solo recentemente, con l’approvazione del nuovo Regolamento Urbanistico Edilizio, ha assunto una funzione più importante e meno burocratica ed ha visto riconoscere ai rappresentanti del Comune un ruolo più significativo; nell’insufficiente riconoscimento della necessità di introdurre nelle norme nuovi mix di funzioni residenza-industria adatti alle nuove esigenze. Queste criticità sono all’origine di uno dei motivi di delusione più condiviso fra gli intervistati: l’insoddisfacente livello della qualità architettonica delle realizzazioni, che viene attribuito in modo convergente a molti altri e diversi fattori che i protagonisti intervistati individuano ciascuno nel proprio terreno di competenza: non aver saputo resistere alla tentazione di irrigidire il PRG su normative progettuali e planivolumetriche (le schede normative); aver bandito pochi concorsi senza sottrarsi a modalità che hanno privilegiato i grandi studi professionali ed escluso i giovani; non aver potuto disporre di adeguate figure professionali (*developers*) che all’estero guidano le grandi operazioni di trasformazione; aver eccessivamente frammentato le operazioni che non hanno pertanto raggiunto dimensioni interessanti per operatori di livello internazionale; di conseguenza aver consegnato l’attuazione in gran parte ad operatori locali di livello culturale non adeguato; aver tentato ben due volte ma troppo tardi di risolvere il problema della bassa qualità architettonica confidando nel ruolo di coordinamento della progettazione delle opere affidato ad un coordinatore che non ha potuto di fatto

change to the MPDP design due to the difficulty in re-using these buildings; the judgment on the placement of large-sized buildings – as anticipated in the MPDP – is much-debated and unconfirmed. These buildings, the disputed skyscrapers provided in the plan and their completed version, enormous, intensified, and disputed even further over the course of completion, along the Spina axis, were backed by Cagnardi, as long as they were of significant quality, to provide the city with strong lines and recognizable icons, opposed by others for being invasive towards the traditional image of Turin as orderly and regular, an image which the “Decoration Regulations” had transmitted to us.

- The **critical points** were unanimously recognized, with different motivations and nuances, in the low quality of a large number of the finished projects, especially in the Spina 3 and Spina 4 areas, to which many protagonists attribute a residual nature. Also criticized was the lack of a connecting fabric and an urban design which were left unfinished for many reasons, among which the fragmentation and the small size of the interventions which made the operations on Turin less attractive for larger international firms. Another point was the poor analysis and insufficient collective maturity which brought about what was almost a sense of shame for the city’s industrial past and a complete removal of this function from the plan. It was replaced by mythicized service functions to which the city’s future development was entrusted. The interviewees lamented the marginal role played by the Building Hygiene Committee in protecting the planning quality. Only recently, with the approval of the new Urban Planning Building Regulations, has the Committee taken on a more significant, less bureaucratic role, and seen a significant role attributed to the representatives of the City Council. Finally, the insufficient recognition of the need to introduce new mixes of residential/industrial functions into regulations to adapt them to new needs also fell under criticism.

These critical points are at the heart of one of the reasons for disappointment most shared among the interviewees: the unsatisfactory level of architectural quality of the constructions, which is attributed in a convergent way to many other different factors that the protagonists interviewed cite, each in his own area of authority, such as the failure to resist the temptation to make the MPDP rigid on planning and planivolumetric regulations (the regulatory forms), or the publication of few tenders which used procedures favoring the larger professional firms to the exclusion of younger firms. Also mentioned was the inability to make use of adequate developers who lead the most important transformation operations abroad, and the excessive fragmentation of the operations which therefore did not reach a size of interest to operators on an international level, with the consequence that the plan’s implementation was entrusted largely to local operators



intervenire in alcun modo nei progetti già definiti. Certamente sono state provvidenziali alcune **opportunità rilevanti** che la città ha avuto il merito di saper cogliere o di saper proporre: proporre un ruolo del pubblico come promotore e stimolatore di iniziative private, anomalo per il panorama italiano abituato a vedere le Amministrazioni Comunali piuttosto agire come difensore degli interessi collettivi contro l'invasione dei privati; fungere da apripista per la trasformazione delle aree della Spina attraverso la partnership con i privati per il progetto di EnviPark a Spina 3, o per quello del Politecnico su Spina 2; negoziare, sebbene con grandi difficoltà, come racconta l'ex Assessore Franco Corsico, con il più importante e più ostico proprietario immobiliare delle aree sulla Spina – le Ferrovie dello Stato – la copertura del Passante Ferroviario e le operazioni di permuta delle altre aree necessarie ad attuare le previsioni del piano, scambiandole con diritti edificatori; candidarsi a 13 Programmi complessi, tutti finanziati, convogliando sulle grandi aree di trasformazione capitali e volontà pubbliche e private; sottoscrivere un Piano Strategico a cui hanno contribuito mille soggetti chiamati a condividere una nuova strategia per il futuro; candidarsi ai Giochi olimpici invernali Torino 2006, assegnati non casualmente alla città anche per l'affidabilità della sua visione strategica e per la forza del suo PRG; intraprendere in fase di attuazione una politica di infrastrutture urbane (metropolitana, prolungamento del Passante ferroviario sotto il fiume Dora, rafforzamento di linee tranviarie) che il PRG aveva trascurato e che non è stato facile far accettare.

#### 4. Cosa emerge dai commenti degli osservatori

Gli studiosi interpellati per interpretare lo sviluppo della città nel corso dei tredici anni di attuazione del PRG, ciascuno dal proprio punto di vista specialistico, hanno sostanzialmente concordato sul giudizio complessivamente positivo in merito alla capacità del piano di comprendere le dinamiche del momento e proporre linee di azione adatte a rilanciare la città verso uno sviluppo diverso da quello percorso fino ad allora cogliendo opportunità ed accettando sfide non banali e non facili. Riconosce questo merito al piano anche Raffaele Radicioni, il più critico osservatore delle sue scelte e dei suoi contenuti.

Va anche rilevata, e lo fa in particolare Giovambattista Quirico, anche una sostanziale efficienza normativa del suo impianto che ha prodotto una rilevante ed in parte inattesa capacità attuativa del PRG ed un consistente **aumento del patrimonio immobiliare** comunale attraverso la realizzazione di servizi ed opere di urbanizzazione che certamente comporteranno un impegno non piccolo del Comune per la manutenzione di tali nuove acquisizioni.

of inadequate cultural level. Similarly, an attempt was made - twice, but too late - to solve the problem of the low architectural quality by entrusting the role of coordination for the planning of the works to a coordinator who was virtually unable to intervene in any way on the projects, which had already been defined.

Some **important opportunities** that the city had the merit of being able to seize or propose were certainly providential, such as the proposed role of the public as promoter or stimulator of private initiatives, an anomaly for the Italian system which is rather used to seeing City Councils acts as defenders of the collective interests against the invasion of private interests. Also important was its role as forerunner for the transformation of the Spina areas through partnership with private operators for the EnviPark project in Spina 3, or for the Polytechnic project on Spina 2. The interviewees made note of the negotiation, albeit with great difficulties, as the former Councilor Franco Corsico relates, with the most important and difficult property owner of the areas along the Spina – the National Railways – the covering of the Passante Ferroviario - the Railway Underpass - and the operations for swapping the other areas needed to carry out the plans, exchanging them with building rights. Another opportunity was the candidacy for 13 complex plans, all subsidized, channeling capital along with public and private wishes into the great areas of transformation; the signing of a Strategic Plan to which a thousand individuals contributed, having been called to share a new strategy for the future, and the candidacy for the Winter Olympic Games in Turin 2006, which were assigned to the city not by chance but for the trustworthy nature of its strategic vision and the strength of its MPDP. Finally, the protagonists noted an opportunity seized during the implementation phase: the undertaking of an urban infrastructure policy (subway, lengthening of the Railway Underpass under the Dora river, strengthening of the tram lines) which the MPDP had overlooked and which was not easily accepted.

#### 4. What emerges from the observers' comments?

The scholars summoned to interpret the development of the city during the thirteen years of implementation of the MPDP, each from his own specialized point of view, essentially agreed on an overall positive judgment on the capability of the plan to comprehend the dynamics of the time and propose lines of action which were suitable to launch the city towards a path of development different than that followed up until then, seizing opportunities and accepting uncommon and difficult challenges. Even Raffaele Radicioni, the most critical observer of its choices and content, recognized this aspect of the plan.

It should also be noted (as Giovambattista Quirico does in particular) that the substantial regulatory

A questo successo quantitativo dell'**attuazione** del PRG precisamente documentato dal contributo di Giuseppe Gazzaniga che ne percorre l'**iter**, hanno indubbiamente fornito un indispensabile supporto le ben 164 varianti, di vario peso e di varia rilevanza, con cui il piano si è via via adattato alle mutate condizioni, attese, prospettive.

In un quadro di sostanziale riconoscimento dei meriti di questo piano e dello staff tecnico e politico della amministrazione torinese che lo ha fatto proprio e lo ha quasi completamente attuato, molte sono però le osservazioni che, col senno di poi, vengono sollevate sia sul piano che sulla sua attuazione. Né ci si può stupire di ciò se gli stessi protagonisti, sotto diverse forme, sollevano nelle loro interviste limiti e critiche sull'intera vicenda da diversi punti di vista e ne ricercano o ne forniscono spiegazioni.

Quali elementi di interpretazione e di commento aggiungono dunque i contributi degli osservatori che abbiamo interpellato per aiutarci nella lettura di un periodo che certamente è stato cruciale per la città?

Sintetizzando ed in parte intersecando i contributi singoli portati da Mario Villa, Silvia Saccomani, Egidio Dansero ed Alfredo Mela, Raffaele Radicioni, Giovambattista Quirico, Antonio De Rossi, Giuseppe Gazzaniga mi pare di poter qui segnalare alcune delle questioni principali da loro sollevate:

- la prima osservazione sulla **impostazione stessa del PRG** è quella portata da Raffaele Radicioni che, confrontandola con quella del PRG del 1980 di cui era stato promotore come Assessore all'Urbanistica della città, ne sottolinea soprattutto due elementi di differenza che peraltro sono stati segnalati come limiti rilevanti anche da altri protagonisti e commentatori: il mancato riferimento all'area vasta e l'ottica improntata alla ricerca di strumenti di competitività con le altre città europee. Radicioni segnala che a questa impostazione fanno da corollario la logica dell'addensamento edilizio soprattutto residenziale e terziario, la subordinazione alle esigenze della piccola e grande proprietà immobiliare e la marginalità delle politiche sui servizi collettivi considerati solo in quanto elementi necessari al rispetto della normativa urbanistica. Sottolinea anche il ruolo del capitale pubblico nella attuazione del PRG attraverso passante ferroviario, programmi complessi, Olimpiadi e contesta l'opinione di Cagnardi che un buon piano sia stato tradito da una infelice attuazione dovuta alla scarsa cultura architettonica locale, in quanto oltre cause insite nel piano ne sono a suo giudizio responsabili (densità edilizia eccessiva, mancato rispetto di edifici industriali dismessi di alto valore, consumo di suolo nei comuni contermini sia per abitazioni che per industria per effetto della assente visione d'insieme a scala metropolitana). Queste osservazioni sono soprattutto orientate a richiamare i

efficiency of the MPDP's installation that produced a substantial and partially unexpected implementation capacity as well as a **consistent increase in municipal buildings** through the use of services and urban planning works, will certainly lead to a significant commitment by the Municipality for the maintenance of these new acquisitions.

This quantitative success of the MPDP's implementation (precisely documented by the contribution of Giuseppe Gazzaniga which runs through **the process**) is supplemented by as many as 164 variants that undoubtedly provided indispensable support. Through the variants, of various weight and importance, the plan was gradually adapted to changing conditions, expectations and prospects.

Against a backdrop of substantial recognition of the merits of this plan and of the Turinese administration's technical and political staff that took it on and almost completely implemented it, there are also many comments that are made with hindsight, both concerning the plan and its implementation. Nor is it surprising if the same protagonists, under different roles, bring up in their interviews the limitations and criticisms of the whole affair from different points of view, seeking and providing explanations.

What can the interpretations and comments contributed by the observers we interviewed add to help us in interpreting a period that was so crucial for the city?

Summarizing and partially intersecting the individual contributions made by Mario Villa, Silvia Saccomani, Egidio Dansero and Alfredo Mela, Raffaele Radicioni, Giovambattista Quirico, Antonio De Rossi and Giuseppe Gazzaniga, some of the main questions raised by them are the following:

- The first observation on the **formulation of the MPDP** is that provided by Raffaele Radicioni who, comparing it with the 1980 MPDP which he promoted as Urban Planning Councilor of the city, underlines two overall differences that were also reported as important limits by other protagonists and commentators: the lack of reference to the broader territory and the focus placed on research for tools and competitiveness with other European cities. Radicioni suggest that a corollary to this formulation is the building thickening line of reasoning (above all in the residential and services sectors), the subordination of the needs for small and large buildings and the marginalization of the policies on collective services (considered only as a necessary element for compliance with urban planning regulations). He also stresses the role of public capital in implementing the MPDP through railway underpasses, complex programs and the Olympics. He disagrees with Cagnardi's view that a good plan was betrayed by deficient implementation due to the lack of local architectural culture. In his opinion, additional causes inherent in the plan are responsible

molti problemi che si potrebbero presentare in futuro per la localizzazione di funzioni rare e di scala sovraurbana (come il nuovo Ospedale) per le quali a Torino non ci sono più aree disponibili e che inevitabilmente richiederanno politiche di concertazione con gli altri Comuni trascurate dal PRG e sottovalutate nelle politiche locali;

- il ruolo non centrale affidato al legame fra il piano ed il territorio metropolitano sotto il profilo della **mobilità e della accessibilità**, rinviata a progetti settoriali sul trasporto pubblico a causa di una insufficiente cultura della mobilità urbana (Mario Villa); di qui l'eccessiva spinta sulla mobilità individuale, sul decentramento residenziale e produttivo fuori dal territorio urbano. In realtà nella attuazione del piano sono stati in parte compensati questi limiti affrontando importanti temi relativi al trasporto pubblico (passante ferroviario, metropolitana, potenziamento del sistema tranviario e della rete pubblica su gomma) ed azioni rilevanti sul problema dei parcheggi pertinenziali e di interscambio e della riqualificazione delle aree pedonali. Rimane comunque costante la tendenza ad affrontare il problema della mobilità attraverso politiche settoriali ed una tendenziale insufficiente integrazione con importanti interventi sulla mobilità che si profilano nelle prospettive urbane sia pure con molti punti interrogativi (la linea ad Alta Velocità/Alta Capacità dalla Francia a Milano, lo sviluppo di corso Marche);

- intreccio interessante, emblematico e contraddittorio della vicenda torinese con il ciclo evolutivo di quei **“programmi complessi”** che hanno ampiamente contribuito al successo dell'attuazione del PRG torinese ed oggi segnano la transizione verso una diversa e meno esemplare fase di “ordinarietà” dell'azione pubblica (Silvia Saccomani). La stagione di questi programmi (nella loro triplice identità di programmi di trasformazione e riqualificazione, di esperienze di rigenerazione urbana e di strumenti per lo sviluppo locale) ne ha visto a Torino l'utilizzo in due direzioni: come strumenti per agevolare l'attuazione del piano mettendo in atto politiche di trasformazione importanti ma piuttosto tradizionali soprattutto orientate a sostenere lo sviluppo immobiliare privato attraverso la funzione di traino delle azioni pubbliche; le più innovative, ma oggi in fase calante, politiche di rigenerazione urbana che hanno sospinto esperienze esemplari ed ora si stanno attestando su azioni “ordinarie” senza essere riuscite a far passare il messaggio della possibilità ed importanza di queste esperienze a sostegno di una coesione sociale a sua volta determinante per la stessa capacità competitiva dei sistemi urbani;

- emblematico di tutta una serie di **processi di trasformazione** che hanno caratterizzato l'attuazione

(excessive building density, lack of respect for high-value discarded industrial buildings, land usage in the adjacent municipalities both for housing and for industry due to the lack of an overall vision on a metropolitan scale). These observations are mainly oriented at pointing out the many problems that could arise in the future for the placement of rare functions on a super-urban scale (like the new Hospital). Turin has no more available areas for these functions and they will inevitably require policies of consultation with other Municipalities neglected by the MPDP and undervalued by local policies;

- the non-central role played by the link between the plan and the metropolitan territory in terms of **mobility and accessibility**, postponed for sectorial projects on public transport because of insufficient urban mobility culture (Mario Villa), resulting in an excessive boost to individual mobility and the residential and productive decentralization outside the urban area. Actually, in the implementation of the plan, these limits were partly offset by addressing important issues concerning public transport (railway underpasses, the underground, strengthening of the tram system and the public bus network) and relevant action on the problem of accessory and interchange parking lots and the upgrading of pedestrian areas. The tendency to tackle mobility problems through sectorial policies remains constant, as well as an insufficient integration trend with important operations on mobility which are emerging in urban prospects, albeit with unanswered central questions (the High Speed/Capacity Line from France to Milan, the development of Corso Marche);

- the interesting, emblematic and contradictory interlacing of the Turinese history with the evolutionary cycle of those **“complex programs”** that largely contributed to the success of the implementation of the Turinese MPDP and currently mark the transition towards a different and less exemplary stage of “normality” of public action (Silvia Saccomani). During the period of these programs (in their triple identity as programs of transformation and upgrading, as experiences in urban regeneration and tools for local development) Turin saw their use in two directions: as a tool to facilitate the plan by implementing transformation policies which were important but rather traditional, geared above all to supporting private real estate development through the function of hauling public actions; the most innovative but currently declining urban regeneration policies which drove exemplary experiences which are now seeing “ordinary” actions without being able to get the message of the possibility and importance of these experiences in support of social cohesion through, in turn decisive for the same competitive capability of urban systems;

- Antonio De Rossi's commentary, using Spina 2 as an example, is emblematic of a whole series of **processes of transformation** that characterized the implementation of

del PRG è il racconto che Antonio De Rossi fa del caso Spina 2, a partire da luogo delle fabbriche fino a diventare “cittadella della conoscenza” ed alla realizzazione del grattacielo progettato da Renzo Piano, integrando progetti settoriali (il Passante ferroviario) in un unico ordito urbano legittimato, sia pure per semplice analogia, dalla immagine degli assi barocchi tipici della città. Pur riconoscendo a questo progetto il carattere innovativo per la integrazione architettura-infrastruttura di trasporto il commento di De Rossi si sofferma sull’ancora incompleto raggiungimento di quella rottura dei recinti ereditati dal passato industriale che richiede un vero e proprio progetto delle percorrenze e degli spazi pubblici per ottenere un asse di affacci e di interazione che “ne faccia un luogo urbano e non una semplice successione stereometrica di volumi e recinti costruiti”. Critica che potrebbe essere replicata su molti luoghi in cui l’attuazione del PRG è avvenuta per singoli interventi più che per un progetto unitario;

- il rapporto con l’**evento olimpico** sul piano della trasformazione fisica e non solo (Egidio Dansero e Alfredo Mela) determinato dalla prima Olimpiade invernale definibile a tutti gli effetti come un evento di carattere soprattutto urbano. Gli effetti di integrazione ed in parte di correzione delle politiche di trasformazione messe in atto dal PRG (ad esempio con il potenziamento degli interventi a Sud della città, nelle aree che già avevano ospitato le eredità dell’Esposizione Universale del 1911 e del centenario dell’Unità di Italia del 1961 e che la trasformazione del Lingotto già avevano qualificato come area specializzata nelle funzioni espositive) hanno interessato certamente due assi importanti del PRG (l’asse del Po e quello della Spina) e contribuito alla trasformazione di aree che erano nell’agenda dei problemi a cui dare soluzione (aree industriali dismesse di Spina 2, Spina 3 ed Italgas, aree ex Mercati generali, Stadio Comunale, Palazzo a vela, ex padiglioni di Italia ’61 ecc.) ma hanno poco contribuito a superare la logica degli interventi singoli e non sono serviti ad integrare le opere nel contesto dei quartieri in cui o tra cui si sono andate a collocare. Si è persa dunque l’opportunità in molti casi di ricucire con gli interventi olimpici (Villaggi media, Chiesa del Sacro Volto ecc.) aree rimaste per un secolo separate dai recinti degli impianti industriali. Se l’ingente flusso di denaro pubblico e privato e la scadenza perentoria hanno dato una innegabile accelerazione all’attuazione del piano ed in alcuni casi (Piazza d’Armi) hanno ottenuto risultati positivi anche sotto il profilo qualitativo, rimane l’impressione che siano state perse alcune importanti occasioni di aggiungere alla città una qualità architettonica che, nella opinione di tecnici e cittadini non è sempre stata all’altezza delle rilevanti risorse impiegate. Rimane inoltre la preoccupazione per una

the MPDP, starting with the location of factories and going up to the creation of the “citadel of knowledge” and to the skyscraper designed by Renzo Piano, integrating sectorial projects (the Railway Underpass) in a single legitimate urban tissue, albeit for simple analogy, from the image of the Baroque axes typical of the city. While recognizing this project’s innovative feature for the architectural/infrastructural integration of transport, De Rossi’s commentary focuses on the still incomplete goal of breaking down these barriers inherited from the industrial past. This requires a real project on the areas and public spaces to obtain facings and interactions that “create an urban place and not a simple stereometric succession of constructed spaces and barriers.” This is a criticism that could be repeated for many of the places in which the implementation of the MPDP occurred through individual operations instead of through a unified project;

- the relationship with the **Winter Olympics**, not limited to the physical transformation (Egidio Dansero and Alfredo Mela) caused by this event, can be defined for all purposes as a mainly urban event. The effects of integration and partially of correction of transformation policies put into place by the MPDP (for example, with the strengthening of operations south of the city, in the areas that had already hosted the historic events of the Universal Exposition of 1911 and the centennial of Italian Unity in 1961 and that had already seen the transformation of Lingotto into a specialized exhibition area) certainly concerned two important axes of the MPDP (the axis of the Po and the axis of the Spina). They also contributed to the transformation of areas that were on the agenda of problems to solve (the discarded industrial areas of Spina 2, Spina 3 and Italgas, the former areas of the General Markets, the Municipality Stadium, the Palazzo a Vela, the former Italia 1961 pavilions, etc.) but contributed little to overcoming the line of reasoning that supported individual operations. In addition, they did not attempt to integrate the works into the context of neighborhoods in which or among which they were located. In many cases, therefore, the opportunity was lost to reconstruct, along with the Olympic operations (Media Village, the Chiesa del Sacro Volto, etc.), areas separated for a century by barriers of industrial installations. If the large flow of public and private money and the peremptory expiration undeniably accelerated the implementation of the plan and in some cases (Piazza d’Armi) also obtained positive results in terms of quality, the impression persists that some important opportunities were lost to add architectural quality to the city which, in the opinion of technicians and the public, was not always equal to the relevant resources used. Concern also persists in relation to a cumbersome and worrying legacy that can only be addressed if we know how to appeal to the organizational capacity implemented for the Olympics to continue to attract occasions and events in a position to exploit the wealth of equipment

eredità ingombrante e preoccupante che potrà essere affrontata solo se si saprà fare appello alla capacità organizzativa messa in atto per le Olimpiadi per continuare ad attirare occasioni ed eventi in grado di sfruttare il patrimonio di attrezzature con cui si è caratterizzata una parte rilevante dell'asse centrale dello sviluppo urbano;

- l'affresco di una Torino cambiata nei tredici anni dall'approvazione del PRG dipinto da Luca Davico che ne segnala alcuni caratteri salienti legati alla attuazione del PRG: il recupero di centralità rispetto al territorio grazie alla inversione delle dinamiche di suburbanizzazione che avevano dominato i precedenti venti anni; la fine di una crisi e soprattutto della percezione diffusa di un declino che sembrava irreversibile; l'affermarsi di un clima di progettualità che ha caratterizzato l'intero decennio degli anni '90 in cui si sono sviluppati il PRG, programmi di rigenerazione urbana e di trasformazione fisica della città, un Piano Strategico, il programma Olimpico ed iniziative di successo nell'attrarre investitori, interventi, flussi turistici ecc.; la ripresa del settore automobilistico che sembrava destinato alla chiusura. Oggi Davico segnala il rischio di un calo di queste tensioni positive, il problema aperto della eredità olimpica carica di incertezze sul suo futuro, i rischi di un eccesso di ottimismo sul futuro produttivo e sul ruolo turistico della città che potrebbero rallentare la ricerca di soluzioni innovative per il rilancio. I dati di medio periodo infatti indicano che, nonostante la vocazione di Torino continui ad essere quella produttiva sia pure con carattere ben diverso da quel fordismo anni '50 che ha a lungo segnato negativamente l'immagine della città e che la si possa oggi definire "tardo-industriale" più che "post-industriale", l'effetto trainante positivo del PRG e delle tante iniziative che su di esso si sono innescate sta rallentando e continua ad essere sottodimensionata la capacità di proporre un capitale umano adeguato a questo rinnovamento.

### 5. Quali prospettive si aprono?

È interessante trarre da questa carrellata di opinioni qualche spunto sulle prospettive che, alla luce delle loro argomentazioni, i protagonisti delineano per il futuro prossimo della città e degli strumenti con cui governare la sua successiva trasformazione.

Tutti concordano sul quasi esaurimento delle potenzialità di trasformazione offerte dal PRG, ma operazioni importanti si profilano su altre aree non considerate dal PRG del 1995: la riqualificazione delle aree degli scali ferroviari (Porta Nuova, Lingotto, Vanchiglia, San Paolo); la localizzazione della "Città della Salute", la tangenziale Est, Corso Marche, "Torino città d'acque" con le sue sponde fluviali del Po e della Stura da riqualificare; Mirafiori come area da ripensare in chiave neo-industriale.

Come affrontare questa nuova fase?

which characterized a central axis of urban development;

- Luca Davico paints a picture of a changed Turin during the thirteen years from the approval of the MPDP that suggests some salient characteristics linked to the implementation of the MPDP: the recovery of centrality in relation to the area thanks to the reversal of the suburbanization dynamic that had dominated the previous 20 years; the end of a crisis and above all of the widespread perception of a decline that seemed irreversible; the emergence of a planning climate that characterized the entire decade of the 90s, which saw the development of the MPDP, the programs of urban regeneration and physical transformation of the city, a Strategic Plan, the Olympic program and successful initiatives in attracting investors, operations, tourists, etc.; the renewal of the automobile sector that seemed destined to close. Today Davico points out the risk of a decline in these positive forces, the open problem of the Olympic legacy, full of uncertainties about its future, the risks of an excess of optimism on the productive future and the role of tourism in the city that could slow down the search for innovative solutions for revival. The medium term data indeed indicate that, despite the fact that Turin's vocation continues to be that of production (albeit with a quite different character than that Fordism of the 50s that negatively marked the image of the city and that can now be defined as "late industrial" rather than "post-industrial,"), the positive driving effect of the MPDP and the many initiatives triggered by it are slowing down and they are still plagued by a lack of capacity for human resources adequate for continuing renewal.

### 5. What prospects open up?

It is interesting to draw from this array of opinions some ideas on future prospects that the protagonists, in their arguments, define for the near future of the city and the tools with which to govern its subsequent transformation.

All agree on the near exhaustion of the potential of transformation offered by the MPDP, but important operations are emerging in other areas not covered by the 1995 MPDP: the upgrading of the train station areas (Porta Nuova, Lingotto, Vanchiglia, San Paolo); the location of the "Città della Salute" - "City of Health" -, the Eastern bypass, Corso Marche, "Torino città d'acque" - "Turin: the City of Water" - with the banks of the Po and Stura river to be upgraded; Mirafiori as an area to rethink in a neo-industrial tone.

How should we meet this new stage?

None of the interviewees proposes a new MPDP and

Nessuno degli intervistati propone un nuovo PRG e la ragione da tutti addotta è la mancanza di una nuova Legge Urbanistica regionale che introduca uno strumento più adatto al governo del territorio nelle condizioni attuali.

Le proposte per il transitorio si possono così riassumere: il Sindaco Sergio Chiamparino (e con lui l'Assessore Viano ed altri) pensa ad un documento programmatico, di carattere strutturale, che espliciti gli indirizzi di politica urbanistica e costituisca il riferimento per le ulteriori varianti, in attesa della nuova legge regionale. In questo documento dovrebbero trovare inevitabilmente posto alcune delle criticità rimaste irrisolte.

Tra queste andrebbero presi in considerazione il rapporto con i Comuni dell'Area Metropolitana e il riequilibrio delle grandi funzioni di scala metropolitana; interventi sulle barriere operaie dell'800 degradate e socialmente rischiose; la individuazione di un nuovo mix dalla ibridazione delle funzioni terziarie e industriali adatto alle nuove forme del produrre; il rilancio delle politiche sulla mobilità e sui trasporti mirate alla integrazione urbana delle nuove opportunità di collegamento create dalla linea ad Alta Velocità verso Milano e verso la Francia; nuove azioni per l'integrazione sociale e per il sostegno alle categorie più deboli trascurate dal PRG (*social housing*, patrimonio immobiliare pubblico, residenze per studenti ecc.). Non sono escluse da queste prospettive delineate dal Sindaco anche iniziative innovative in materia di strumenti di intervento, quale la istituzione di un fondo immobiliare chiuso in cui convogliare immobili e diritti edificatori per realizzare operazioni di grande dimensione ed attirare operatori e progettisti di livello nazionale ed internazionale.

Molti concordano inoltre sulla necessità di modificare il perverso meccanismo di assegnazione degli incarichi di progettazione che ha contribuito ad abbassare il livello qualitativo delle realizzazioni del PRG, promuovendo concorsi di idee, accessibili anche ai giovani, che evitino la trappola dei concorsi-appalto o dei concorsi di progettazione lamentati anche dai rappresentanti delle categorie professionali con l'intento di promuovere una migliore qualità delle architetture ed una crescita delle competenze professionali.

Né mancano in queste prospettive anche ipotesi diverse, quale quella del Presidente del Collegio Costruttori che per la prosecuzione dell'attuazione del PRG ed in attesa di nuove norme urbanistiche, dichiara il suo favore per una valutazione progetto per progetto e, sulla base della qualità, la variazione del PRG per rendere il progetto possibile.

## 6. Un commento conclusivo

Se un commento conclusivo si può esprimere alla fine di questo lungo percorso attraverso le confessioni dei protagonisti di questa vicenda e le osservazioni di coloro che ne hanno seguito con attenzione gli sviluppi,

the reason given by all is the lack of a new Regional Town Planning Law to introduce a new tool more suitable for governing the area in its current conditions. The proposals for the transition can be summarized as follows: Mayor Sergio Chiamparino (and with him Councilor Viano and others) is considering a planning document of a structural character that states the direction of urban planning policy and constitutes a reference for further variants, pending the new regional law. Some of the critical problems still unsolved would inevitably find their place in this document.

Among these, we should consider the relationship between the Municipalities of the Metropolitan Area and the rebalancing of the major functions on a metropolitan scale; operations on the degraded and socially risky worker barriers of the 19th century; the identification of a new mix by hybridization of the services and industrial functions suited to the new forms of production; the revival of policies on mobility and transport targeted at the urban integration of new connecting opportunities created by the High Speed line to Milan and to France; new action for social integration and for the support of weaker categories neglected by the MPDP (*social housing*, public buildings, student residences, etc.). The perspectives outlined by the Mayor do not exclude innovative initiatives in the field of operation tools, such as the institution of a closed real estate fund in which to channel buildings and building rights to carry out large scale operations and attract operators and planners on a national and international level.

Many also agree on the need to modify the perverse mechanism of allocation of planning tasks that contributed to lowering the quality level of the implementation of the MPDP. Competitions of ideas should be promoted, also accessible to young people, that avoid the trap of competitions/tenders or of planning competitions which are also complained of by representatives of professional groups. The aim would be to promote a better quality of architecture and growth of professional competency.

Nor are these perspectives lacking in various possibilities, such as that of the President of the Council of Building Constructors. For the continuation of implementation of the MPDP and while awaiting new urban planning regulations, he declares his support for a project by project evaluation and, based on quality, the variation of the MPDP to make the project possible.

## 6. A final remark

If a concluding remark can be made at the end of this long path through the commentary of this event's protagonists and the observations of those who closely following its developments, I would say that the decade that has elapsed since the approval of the MPDP can

direi che il decennio trascorso dalla approvazione del PRG può definirsi indubbiamente uno dei “decenni brevi” che hanno punteggiato la storia di questo territorio: un decennio che ha visto la città cambiare ruolo, cambiare pelle, cambiare immagine, cambiare prospettiva.

Torino deve certamente tutto questo innanzitutto al PRG ed alla amministrazione comunale nelle sue componenti politiche e tecniche che si sono avvicinate, fra luci ed ombre, alla guida di questo prorompente processo di trasformazione, anche se, ovviamente non solo a quello.

Gli attori che si sono mossi su questa scena sono tanti e già solo quelli da noi intervistati rappresentano una gamma non piccola di figure da cui dipende il complesso sistema che governa le storie di un territorio.

Ed a questo proposito vorrei concludere l'introduzione a questo numero impegnativo ed ambizioso della rivista, riprendendo la considerazione e quasi l'invito implicito contenuti nel contributo di Egidio Dansero ed Alfredo Mela: le prospettive di evoluzione positiva della città e del suo territorio dipenderanno dalla capacità di valorizzare l'efficienza organizzativa, la fiducia nel proprio futuro, la rinnovata immagine di se stessa e la sua diffusione esterna sviluppate durante il periodo olimpico, al culmine di quel decennio aperto dal nuovo PRG ma ancor di più dalla ritrovata capacità di affrontare in modo condiviso e cooperativo le sfide che attendono Torino, come tutte le città che aspirano ad una posizione di rilievo nel panorama europeo.

Come curatore di questo numero, ringrazio innanzitutto Gianni Torretta, primo convinto sostenitore della proposta di un numero dedicato all'attuazione del PRG, nonché valido ed entusiasta *supporter* e attivo collaboratore ai suoi contenuti nella sua veste di Direttore della Rivista nel corso del 2007 che ci ha visti costruire il numero. A lui va pertanto il mio forte ringraziamento.

Non meno importante per la conclusione del lavoro è stato il sostegno di Vittorio Neirotti, che è recentemente subentrato a Gianni Torretta come Direttore della Rivista e si è pazientemente adoperato per consentirci di giungere alla pubblicazione.

Infine più che il ringraziamento, devo il riconoscimento di un ruolo trainante in tutta questa avventura a Davide Rolfo e Chiara Murano, a cui va il merito principale per avermi aiutata in tutti i modi ma soprattutto per avermi costretta a portare a compimento questo impegno.

*Agata Spaziante, architetto, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Prima Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.*

undoubtedly be defined as one of the “short decades” that have dotted the history of this area: a decade that saw the city change its role, change its skin, change its image and change perspective.

Turin certainly owes all of this to the MPDP above all, and to the municipal administration in its political and technical components that alternated, between light and dark, at the helm of this outburst of a transformation process, although it was certainly not limited to this.

The players who moved on this scene are many and those we interviewed represent a large range of figures on which the complex system that governed the history of a territory depend.

And on this note I would like to conclude the introduction to this demanding and ambitious issue of the magazine, taking up the reflection and the almost implicit invitation in the contribution by Egidio Dansero and Alfredo Mela: the prospects for the positive development of the city and its territory will depend on the ability to promote organizational efficiency, confidence in the future, the renewed image of the area and its external dissemination, developed during the Olympic period at the height of that decade which opened with the new MPDP. Above all, it will depend on the newfound ability to tackle together, through cooperation, the challenges facing Turin, as in all cities aspiring to a position of prominence on the European panorama.

As curator of this issue, I would like to thank above all Gianni Torretta, the first enthusiast of this issue dedicated to the implementation of the MPDP, an effective and enthusiastic supporter as well as an active contributor to its contents in his capacity as Magazine Director during 2007 when we were constructing the issue. I thus extend to him my warmest thanks.

No less important for the conclusion of this work was the support of Vittorio Neirotti, who recently succeeded Gianni Torretta as Magazine Director and has patiently worked to enable us to achieve publication.

Finally, beyond thanks, I would like to recognize Davide Rolfo and Chiara Murano as having key roles in this whole adventure. They receive the utmost credit for having helped me in every way and above all for having compelled me to complete this task.

*Agata Spaziante, architetto, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Prima Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.*

**Nota bibliografica/Bibliographic note** (in collaborazione con/with the cooperation Augusto Cagnardi)

<sup>1</sup> Si riportano di seguito i principali riferimenti relativi alla pubblicazioni in cui il PRG di Torino è stato presentato, pubblicato, discusso. *The following are the main references for publications in which the MPDP of Turin was presented, published and discussed*

M. ZARDINI, *Gregotti Associati et al.*, in M. Zardini (a cura di), *Venti idee per il Lingotto*, in «Casabella» n. 502, maggio 1984, p. 24

P. Colao, G. Vagnaz (a cura di), *Gregotti Associati 1973-1988*, Milano, Electa 1990

GREGOTTI ASSOCIATI, *Torino: piano, struttura, progetto. Contributi di Gregotti Associati Studio*, in «Casabella» n. 592, 1992, pp. 32-45

CITTÀ DI TORINO, Assessorato all'assetto urbano, Piano Regolatore GENERALE DI TORINO, *Ambiente urbano, tessuto edilizio e architettura nella zona centrale di Torino*, Torino 1994

G. PAVIOLO, A. RADAELLI, *Piano Regolatore di Torino. Reinventare l'esistente*, «Costruire» n. 131, aprile 1994, pp. 26-32

L. SCHAACK, *Turin change de siècle*, in «Urbanisme» n. 270/271, janvier-février 1994, pp.74-78

A. CAGNARDI, *Un nuovo senso del piano. Piani regolatori Gregotti Associati*, Milano, Etas 1995

J. RYKWERT, *Gregotti Associati*, Milano, Rizzoli 1995

AA.VV., *Piani dello studio Gregotti Associati*, in «Urbanistica» n. 104, 1995

F. FARINA SANSONE, *Turin régule sa transformation urbaine*, in «Urbanisme» n. 285, novembre/décembre 1995, pp. 73-74

GREGOTTI ASSOCIATI (a cura di E. Ceribelli, G. Morpurgo), *Frammenti di costruzioni*, Milano, Skira 2001

A. CAGNARDI, *Torino: sulla Spina*, in «Abitare» n. 460, aprile 2006, pp. 265-269

S. BRANDOLINI, *Torino, progetto di città*, in «Ottagono» n. 204, ottobre 2007, pp.140-186

<sup>2</sup> G. CAMPOS VENUTI e F. OLIVA, *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, Laterza, Roma-Bari 1993.



# I prodromi del P.R.G. di Torino

## *The premonitory signs of the Municipal Physical Development Plan of Turin*

FRANCO MELLANO

È generalmente riconosciuto come il Piano Regolatore di una città sia intimamente connesso con le vicende politiche della stessa: è un intreccio che continua per tutto il periodo della sua formazione e ancora dopo durante la sua attuazione; ma esso si esprime con la maggiore evidenza nelle fasi della preparazione, specialmente laddove esista la volontà amministrativa di rimarcare le diversità o le novità rispetto ad una precedente stagione culturale o politica.

Per questi motivi ritengo interessante ragionare intorno ai problemi del P.R.G. di Torino a partire dallo strappo che in un certo momento si è venuto a creare in maniera evidente fra due concezioni diverse del governo del territorio e, in definitiva, fra due politiche antitetiche.

Questa divaricazione di intenti si è chiaramente venuta a manifestare a partire dal 1985, quando in una drammatica seduta del Consiglio Comunale, il 20 di gennaio, cade la Giunta del Sindaco Novelli.

La circostanza non rappresenta soltanto la conclusione di un'esperienza politica, quella delle cosiddette Giunte Rosse socialcomuniste, ma anche di una stagione della cultura urbanistica locale principalmente impegnata a sostenere scelte ideologicamente corrette piuttosto che a

It is generally acknowledged that a city's MPDP is closely interlinked with its political vicissitudes: an interaction that continues throughout the entire period of formation of the Plan and also subsequently during implementation, but which is even more evident in the phases of preparation, especially when the administration intends to stress differences or innovations in relation to a previous cultural or political season.

For these reasons, I consider it interesting to examine the problems of the Turin MPDP starting from the evident rift created at a certain moment between two different conceptions of government of the territory and between two opposed policies.

This diversity of intent became clearly evident in 1985 when Mayor Novelli's administration was ousted during a dramatic meeting of the City Council on January 20 of that year.

This circumstance decreed not only the end of a political experience, i.e. that of the so-called "Red" socialist-communist City Councils, but also of a season of local town planning culture steered mainly towards sustaining "politically correct" decisions rather than addressing the more

confrontarsi con i più complessi e difficili problemi derivanti dalla competizione territoriale e dalla globalizzazione che, almeno a livello europeo, si stava ormai chiaramente delineando.

Il nuovo Piano Regolatore avviato dalla Giunta Novelli nel 1979 e lasciato a metà strada per l'emergere delle contraddizioni fra le componenti comuniste e socialiste della compagine di governo, costituisce la testimonianza più evidente di due linee culturali tra di loro divenute inconciliabili già a partire dai primi anni '80: da una parte la costruzione di una collettività che sapesse ritrovare all'interno delle dinamiche locali le scelte di organizzazione territoriale e dei conseguenti equilibri sociali, in altri termini una pianificazione fondata sul principio della "domanda" endogena dello sviluppo; dall'altra parte la volontà di ricercare le energie esogene al sistema torinese e piemontese per costruire un piano caratterizzato soprattutto dall'"offerta" di occasioni più ampie e innovative della crescita urbana.

Nei primi anni successivi al 1985 si è a lungo discusso su questi due diversi modi di concepire, più che il piano, la città stessa. In questo dibattito alcune volte si sono voluti forzatamente contrapporre due punti di vista antitetici: da una parte la supposta intenzione di inseguire semplicisticamente le "occasioni" di sviluppo (attribuibile alla cultura laica di centrosinistra) e, dall'altra il tentativo di costruire invece una più complessa ed articolata strategia di "sistema" (sostenuta piuttosto dalla cultura di sinistra).

Al di là delle comprensibili esagerazioni polemiche, in realtà le due posizioni non hanno dimostrato nei fatti una divaricazione così netta.

Ancora durante le Giunte Novelli erano state assunte, forse a malincuore, decisioni di grande portata territoriale, che si proponevano di ottimizzare alcune "occasioni" di cambiamento piuttosto che non condizionarle ad un prioritario disegno complessivo di città; mentre invece le tante occasioni di trasformazione urbana evidenziate durante la fase di deindustrializzazione degli anni '80, sono state integrate dal successivo P.R.G. in significativi sistemi di formidabile trascinarsi per la crescita di Torino.

Mi riferisco in particolare ad alcune iniziative di forte valenza territoriale che il governo cittadino ha avviato nella seconda stagione della Giunta Novelli in antitesi con gli enunciati principi di decentramento urbano o metropolitano: la direzionalità FIAT si è insediata in un'area dismessa in Borgo San Paolo in alternativa alla scelta di Candiolo, gli Uffici Giudiziari si sono localizzati in centro, sull'area delle ex Caserme Pugnani e Sani e non a Campo Volo di Collegno, il Lingotto ha sottolineato una vocazione del tutto urbana di alcune attività fieristiche e convegnistiche, suggerendo *ante litteram* il concetto di Spina Centrale come connes-

complex, difficult issues triggered by factors such as territorial competition and globalization which were already emerging at that time, at least at European level. The new Plan launched by the Novelli administration in 1979 and abandoned in mid-stream due to contradictions that emerged between the Communist and Socialist members of the Council, is the most evident sign of two cultural approaches that had already become irreconcilable in the early Eighties: on the one hand, the construction of a community able to identify territorial organization decisions and consequent social equilibrium in local dynamics, in other words, planning based on the principle of the endogenous "demand" for development; on the other, the will to seek energies exogenous to the system of Turin and Piedmont in order to construct a plan characterised, in particular, by the "offer" of broader, more innovative opportunities for urban growth.

The years immediately after 1985 revolved around a long, drawn-out discussion of these two different ways of conceiving the city, rather than the Plan. In this debate, an attempt was made on various occasions to forcibly oppose two antithetical viewpoints: on the one hand, the alleged intention of simplistic pursuit of "occasions" for development (ascribable to Centre-Left lay culture) and, on the other, the attempt to construct a much more complex and articulated strategy of "system" (sustained by Leftist culture).

Apart from understandable purely polemical exaggerations, in actual fact, the two positions did not reveal such a marked divergence.

Also during the years of the City Councils headed by Novelli, decisions of great territorial scope had been taken, perhaps reluctantly, proposing that certain "occasions" for change should be optimised rather than tying these to a priority overall design of the city; while, on the other hand, the many occasions for urban transformation that came to light in the deindustrialization phase of the Eighties were integrated by the subsequent MPDP in significant systems characterised by a formidable impulse for the growth of Turin.

I refer in particular to certain initiatives of relevant territorial impact launched by the City Council in the second season of the Novelli administration, in opposition to the declared principles of urban and metropolitan decentralisation: the transfer of FIAT management offices to an abandoned area of Borgo San Paolo as an alternative to Candiolo, construction of the Law Courts in the centre, in the area of the former Pugnani and Sani Barracks and not at Collegno Airfield, the Lingotto, stressed a completely urban vocation of certain Fair and congress-related activities suggesting, *ante litteram*, the Spina Centrale concept as strategic link

sione strategica fra Lingotto e la Stazione di Porta Nuova; mentre per la verità alcune voci, anche autorevoli, ne suggerivano la demolizione completa, immolando sull'altare degli "standards urbanistici" la più significativa testimonianza cittadina dell'architettura industriale del Novecento.

Anche nel campo dei trasporti su ferro il dibattito cittadino ha preferito in quegli anni sostenere una soluzione di tipo urbano piuttosto che un'altra di respiro metropolitano: il confronto fra l'ipotesi di "quadruplicamento fuori asse" (lungo la tangenziale ovest) e l'ipotesi di "quadruplicamento in asse" (Rebaudengo–Susa–Porta Nuova) si è risolto a favore di quest'ultima, così come l'alternativa fra l'"arretramento" di Porta Nuova verso il Lingotto e il "mantenimento" della centralità della stazione principale si è risolta a favore della seconda.

Non è peraltro un caso che a partire dai primi anni '80 una parte della cultura torinese incominci a guardare ed interrogarsi con attenzione su alcune significative realtà europee; i più attenti osservatori delle esperienze e degli scenari d'oltralpe riportano ormai abitualmente sul tavolo della discussione i casi di città come Lione, Lille, Glasgow, Manchester, Stoccarda, Essen, Barcellona, dove da tempo era incominciata una riflessione complessiva sui destini delle grandi città operaie, finalizzata a ritrovare prospettive e strategie nuove in settori diversi dalla storica produzione industriale e soprattutto impegnate a predisporre ampi e coraggiosi programmi di riqualificazione urbana. In queste esperienze la città diventa di nuovo protagonista attiva dello sviluppo territoriale e non invece preoccupante elemento di disequilibrio territoriale, come veniva sostenuto da altri osservatori piemontesi.

La crisi dell'industria, che a Torino ha avuto la sua più significativa evidenza nella chiusura del Lingotto nel 1982, propone in breve tempo non soltanto alla cultura urbanistica nazionale, ma anche alla classe politica locale il tema dei cosiddetti "vuoti urbani": un territorio enorme, di circa sei milioni di metri quadrati, da riconvertire, ripensare, riprogettare all'interno di una città cresciuta molte volte in simbiosi con la fabbrica, con i suoi recinti e con i ritmi che hanno scandito per decenni le abitudini di una buona parte delle famiglie torinesi.

Pensare e proporre dunque un nuovo modello di città è stato il cardine del programma amministrativo della prima Giunta Cardetti subentrata a Novelli: una Giunta a termine, di soli 100 giorni, visto che nella primavera dello stesso 1985 si sarebbero tenute le ordinarie elezioni amministrative.

Consapevole che nel breve arco di soli tre mesi non si sarebbero potute avviare le operazioni per un nuovo Piano Regolatore della città, pur evocato come uno dei principali obiettivi dell'agenda di governo, la Giunta Cardetti avvia un significativo programma di studi e di

between the Lingotto and Porta Nuova Railway Station; it is also true that certain, even authoritative voices advocated complete demolition, sacrificing the city's most significant token of 20th century industrial architecture on the altar of "town planning standards". Also in the field of railway transport, in these years, city debate preferred to sustain an urban type solution rather than another of metropolitan scope: the discussion between the hypothesis of "off-axis quadruplication" (along the West ring-road) and that of in-axis quadruplication" (Rebaudengo–Susa–Porta Nuova) came out in favour of the latter; in the same way, when choosing between the alternative of "retracting" Porta Nuova towards the Lingotto and of "preserving" the central position of the main Railway Station, preference was given to the second solution.

It is also no mere coincidence that, starting from the early Eighties, various cultural environments of Turin started to direct their attention to investigating various significant European experiences; the more attentive observers of projects and scenarios beyond the Alps continued regularly to table for discussion the cases of cities such as Lyons, Lille, Glasgow, Manchester, Stuttgart, Essen, Barcelona, where a general reflection of the destiny of large industrial cities had been launched much earlier with the aim of identifying new prospects and strategies in different sectors from historical industrial production and engaged, in particular, in drafting wide-scale, courageous urban requalification programs. In these projects, the city is restored to the role of an active leading player in territorial development, rather than simply a worrying factor of territorial imbalance, as claimed by other observers in Piedmont.

The industrial crisis, reflected most evidently in Turin in the closing of the Lingotto in 1982, was soon to propose the issue of the so-called "urban voids", not only to national town planning culture but also to the local political class: an enormous area of around six million sq. m, to be reconverted, revamped, redesigned inside a city that, on many occasions, had grown in symbiosis with the factory, with its enclosures and with the rhythms that for decades had regulated the habits of a large swathe of the families of Turin.

Therefore, thinking of and proposing a new city model was the cornerstone of the administrative programme of the first Cardetti City Council which took over from Novelli and which ended, after just 100 days, as the ordinary administrative elections were to be held in the Spring of 1985.

Aware of the impossibility of launching the operations for a new MPDP in just three months, although this was hailed as one of the main objectives on the Council's agenda, the Cardetti administration launched a broad programme of preparatory studies and investigations for

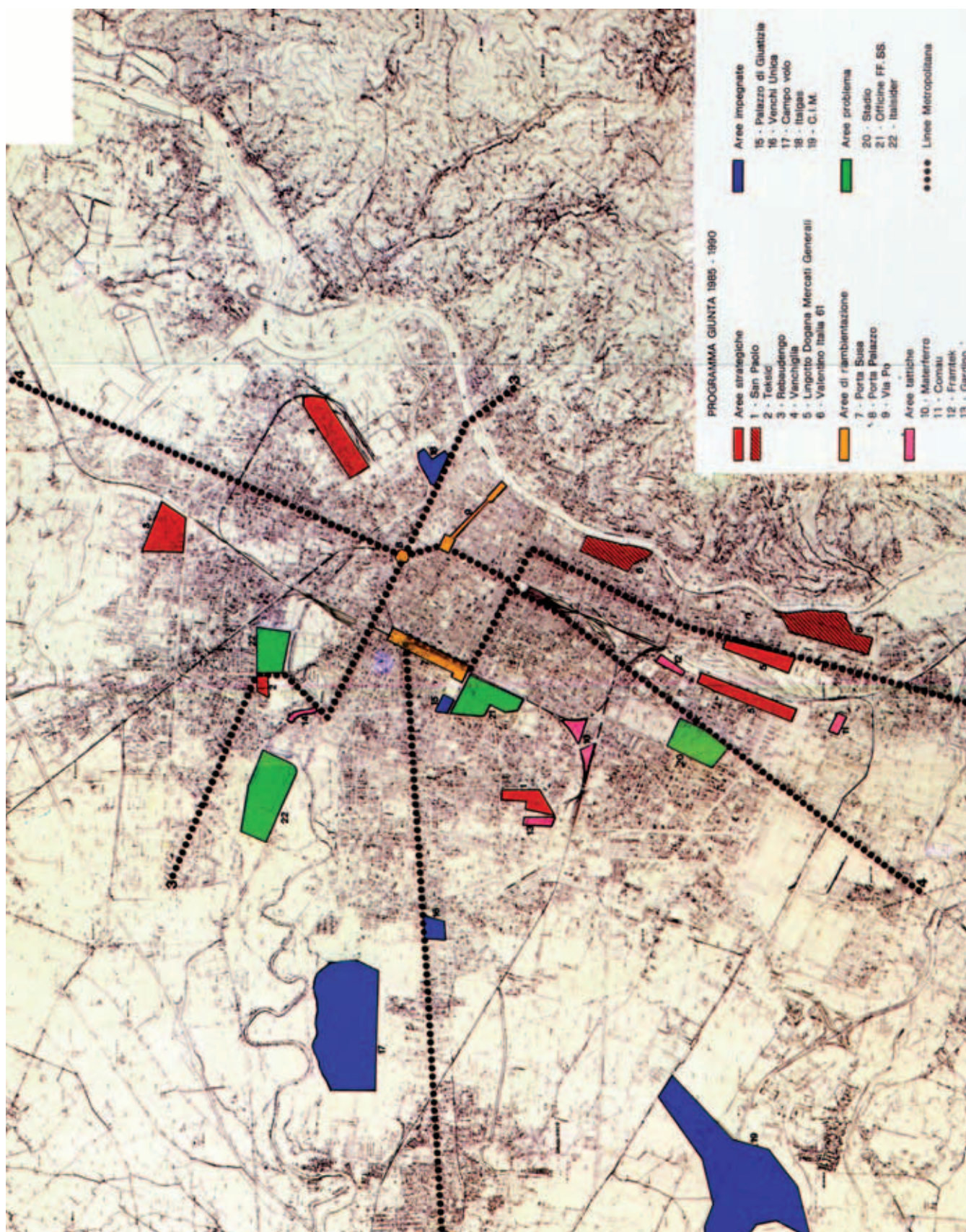


Figura 1. Estratto del programma urbanistico della Giunta Cardetti. Sono evidenziate tutte le aree oggetto di particolare interesse nel futuro quadro urbanistico della città. Molte di esse contribuiranno a formare sistemi urbani, come la Spina Centrale, oppure a sostanziare particolari progetti di trasformazione urbana.

Figure 1. Extract of the Cardetti Council's urban planning program. All of the areas of particular interest for the future urban framework of the city are indicated. Many of them will contribute to forming urban systems, such as the Spina Centrale, or to substantiate particular urban transformation projects.

verifiche propedeutiche alla successiva formazione del P.R.G.. Si tratta di studi appositamente orientati a dare una adeguata risposta a problemi, ormai maturi, in due direzioni: da una parte verificare sotto il profilo metodologico e sperimentale quali potessero essere le più opportune regole di trasformazione urbanistica per alcune aree di rilevante interesse urbano; dall'altra consentirne l'operatività in tempi ragionevolmente brevi, ma all'interno di un quadro metodologico predefinito, tenuto conto che il futuro P.R.G. non avrebbe potuto dare risposte in questo senso entro pochi anni.

Appartengono ad una prima categoria di impegni le analisi condotte sulle cosiddette "aree tattiche"<sup>1</sup>, cioè su cinque siti industriali ormai dismessi, che potevano costituire per la loro natura, per la loro localizzazione nel corpo semicentrale della città e per le loro potenzialità di sviluppo, utili anticipazioni progettuali e metodologiche per l'imminente P.R.G.: nello specifico si è trattato delle aree Materferro (in seguito rinominata Spina 1), Comau, Gardino, Paracchi e Framtek.

Pur riconoscendo la specificità di ciascuna area, l'obiettivo dello studio è stato quello di individuare logiche e norme di comportamento progettuale che garantissero una sostanziale perequazione in termini di qualità urbana insediabile e di quantità private e pubbliche di riferimento. In altre parole gli studi sulle "aree tattiche" hanno cercato di rispondere ai seguenti quesiti:

- a) quale mix di funzioni urbanistiche proporre come riferimento per il futuro P.R.G.;
- b) quali quantità edificatorie assumere come eque e eque nel confronto pubblico-privato;
- c) quali procedure individuare per l'attuazione rapida degli interventi.

Come si vede si tratta di questioni tipiche e fondamentali di un vero e proprio strumento urbanistico generale, cioè quelle che hanno consentito di evidenziare e misurare a priori le principali problematiche del futuro Piano Regolatore. In effetti attraverso le "aree tattiche" si è fatta strada la logica del piano-progetto in alternativa a quella del piano-processo, misurando sul reale, e contestualmente, le esigenze della composizione urbana, quelle dell'equilibrio fra la rendita privata e l'interesse pubblico collettivo, quelle della perequazione urbanistica di comparto e di quartiere, ed infine quelle delle densità edilizie assunte non già a priori come assioma del piano, bensì come punto di verifica e di compatibilità di tutte le altre esigenze.

Ancora a questa stagione di forti impulsi sperimentali appartengono gli studi per le cosiddette "aree di riambientazione"<sup>2</sup> riferiti a luoghi di particolare valenza ambientale e di straordinaria accessibilità nel corpo della città: Porta Susa, Porta Palazzo e via Po – piazza Vittorio Veneto costituivano anche le tre porte storiche della città murata di epoca barocca e meritavano dun-

subsequent drafting of the MPDP. The specific aim of these studies was to provide a suitable response to now mature problems, moving in two directions; verify, from a methodological and experimental viewpoint, the most suitable rules for the urban transformation of certain areas of major urban interest and, on the other, permit application of these in reasonably short times but within a pre-defined methodological framework, also taking into account that the future MPDP would be unable to provide solutions in this direction in just a few years.

The first category of commitments comprises the analyses of so-called "tactical areas"<sup>1</sup>, i.e. the five now abandoned industrial sites which, in view of their nature, position inside the semi-central body of the city and their development potential, could represent useful design and methodological anticipations for the imminent MPDP: more specifically, the Materferro (subsequently dubbed Spina 1), Comau, Gardino, Paracchi and Framtek areas.

While acknowledging the specific characteristics of each area, the aim of the study was to establish design guidelines and rules of behaviour able to guarantee substantial equality in terms of residential urban quality and of private and public reference quantities. In other words, the studies of the "tactical areas" attempted to answer the following questions:

- a) which mix of planning functions should be proposed as reference for the future MPDP;
- b) which building rates could be assumed as fair and equitable in the public-private context;
- c) which procedures should be identified for fast implementation of the actions.

As can be seen, these were the typical, fundamental questions of a real general planning instrument, i.e. those that made it possible to highlight and measure *a priori* the main problems of the future MPDP. In effect, through the "tactical areas", the plan-project approach gained ground as an alternative to the plan-process measuring, on a real and concurrent basis, requirements such as urban composition, the correct balance between private revenue and collective public interest, balanced distribution of planning at compartment and district level and lastly building density, not considered *a priori* to be an axiom of the plan but rather a point of verification and compatibility with all the other requirements.

The studies for the so-called "re-instatement areas"<sup>2</sup>, referring to places of particular environmental worth and of extraordinary accessibility in the heart of the city, also belong to this season of strong experimental impulses: Porta Susa, Porta Palazzo and Via Po – Piazza Vittorio Veneto also represented the three historical gateways of the walled city of the Baroque

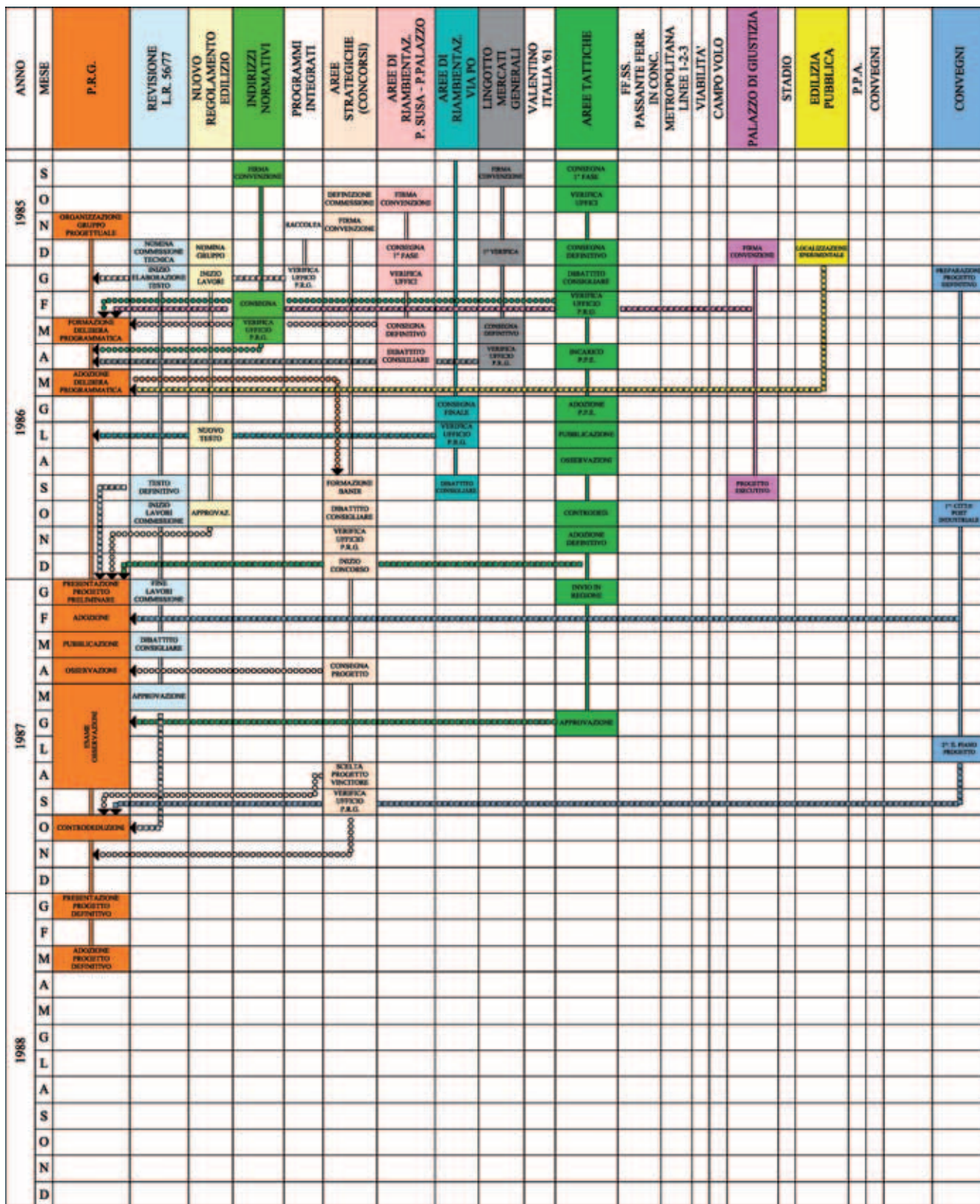


Figura 2. Il quadro riporta l'insieme di tutte le iniziative progettuali e di pianificazione parziale che avrebbero dovuto accompagnare la formazione del PRG o confluire nel medesimo (Estratto del programma Urbanistico della Giunta Cardetti)  
 Figure 2. This framework contains all of the project initiatives and the partial planning that should have accompanied the formation of the MPDP or merge with it (Extract from the Cardetti Council's urban planning program).

que più di ogni altro ambito di essere sottoposte ad attente proposte per una riorganizzazione urbanistica, finalizzata peraltro a sottolinearne il significato di straordinari e riconoscibili nodi di accesso al centro storico. Anche per queste tre aree vengono quindi predisposti studi di fattibilità per riscoprire e rivalutare la loro straordinaria immagine di porte urbane a partire soprattutto dalla riorganizzazione e rimodellazione degli spazi pubblici; in questo senso continuano dunque i tentativi di riacquistare eccezionali ambienti storici alla funzione pedonale ed alla struttura dei luoghi, iniziati qualche anno prima con l'asse di via Garibaldi. I risultati di questa breve, ma fertile stagione di riflessioni sulla città trovano un importante e qualificante punto di riferimento nel Documento programmatico che il Sindaco Cardetti propone al nuovo Consiglio Comunale formatosi dopo le elezioni amministrative del 1985.

Qui si trovano già tutte le principali questioni su cui si dovrà confrontare il futuro Piano Regolatore della città: le aree tattiche e gli ambiti di riqualificazione, le aree strategiche, cioè i grandi complessi industriali di cui si profilava la imminente dismissione e quindi la creazione di importanti "vuoti urbani" (le aree di Lancia San Paolo, della Teksid nell'ambito delle cosiddette "ferriere" di Dora, le stazioni ferroviarie di Rebaudengo e di Vanchiglia), la localizzazione del nuovo Stadio, la riqualificazione dell'intero ambito del Lingotto, la vecchia fabbrica e il prospiciente scalo merci, con i Mercati Generali e la Dogana, l'ampliamento del Politecnico e il passante ferroviario.

La Figura 1 riporta l'estratto originale del documento urbanistico della Giunta Cardetti, che a buona ragione può essere considerato come una sorta di "piano di struttura", da sviluppare poi nel successivo piano urbanistico. Una forte coerenza temporale e culturale che si trasformerà successivamente nei documenti e negli obiettivi più significativi del Piano Regolatore Generale: il passante ferroviario farà sistema con le principali aree strategiche e di riambientazione per dare luogo alla intelligente invenzione della Spina Centrale, le aree tattiche diventeranno le cosiddette anticipazioni di piano, cioè vere e proprie sperimentazioni applicative delle future "zone di trasformazione urbana" (ZUT); alcune aree problema (Palazzo di Giustizia, Italgas, Stadio, Officine Ferroviarie) diventeranno i fuochi di alcune fra le più significative scelte di rinnovamento urbano proposte dal P.R.G.

In antitesi con l'impostazione delle Giunte precedenti e in straordinaria anticipazione rispetto a posizioni culturali che sarebbero maturate solo più tardi, veniva sottolineata in quel documento la necessità di dare avvio ad una "pianificazione in parallelo e non in serie, la

period and, therefore, deserved, more than any other environment, to be addressed by attentive proposals for urban reorganization aimed, amongst others, at stressing their character of extraordinary, recognizable access nodes to the old city centre. Therefore, feasibility studies were also drawn up for these three areas in order to rediscover and re-assess their extraordinary image of urban gateways through, in particular, the reorganization and remodelling of public spaces; therefore, attempts to reclaim exceptional historical environments as pedestrian areas and to restore the structure of the places, initiated some year earlier with the axis of Via Garibaldi, continued in this direction.

The results of this short but fertile season of reflections on the city find an important, qualifying reference point in the Programmatic Document proposed by Mayor Cardetti to the new Municipal Council set up after the 1985 administrative elections.

This document already sets out all the main issues facing the city's future MPDP: the tactical areas and requalification environments, the strategic areas, i.e. the huge industrial complexes earmarked for imminent disposal and, therefore, the creation of major "urban voids" (the areas of Lancia San Paolo, of Teksid in the so-called "ferriere" area of Dora, the Rebaudengo and Vanchiglia railway stations), the location of the new Stadium, the requalification of the entire complex of the Lingotto, the old factory and nearby freight yard, with the General Markets and the Customs, extension of the Polytechnic and the Passante Ferroviario.

Figure 1 shows the original abstract of the planning document of the Cardetti Administration which can, quite rightly, be considered a sort of "structure plan", to be developed in the subsequent Municipal Urban Master Plan. A strongly-marked temporal and cultural consistency that was to be transferred subsequently into the most significant documents and objectives of the MPDP: the railway underpass was to form a system with the main strategic and re-instatement areas, leading to the intelligent invention of the Spina Centrale, the tactical areas were to become the so-called plan anticipations, i.e. real, effective experiments in application of the future "urban transformation areas" (ZUT); certain problem areas (the Law Courts, Italgas, Stadium, Railway workshops) were to trigger some of the most significant urban renewal decisions proposed by the MPDP.

As opposed to the approach adopted by previous City Councils, this document which anticipated, well before, certain cultural attitudes that were to mature only much later, stressed the need to launch a "parallel and not sequential type of planning in which the MPDP is

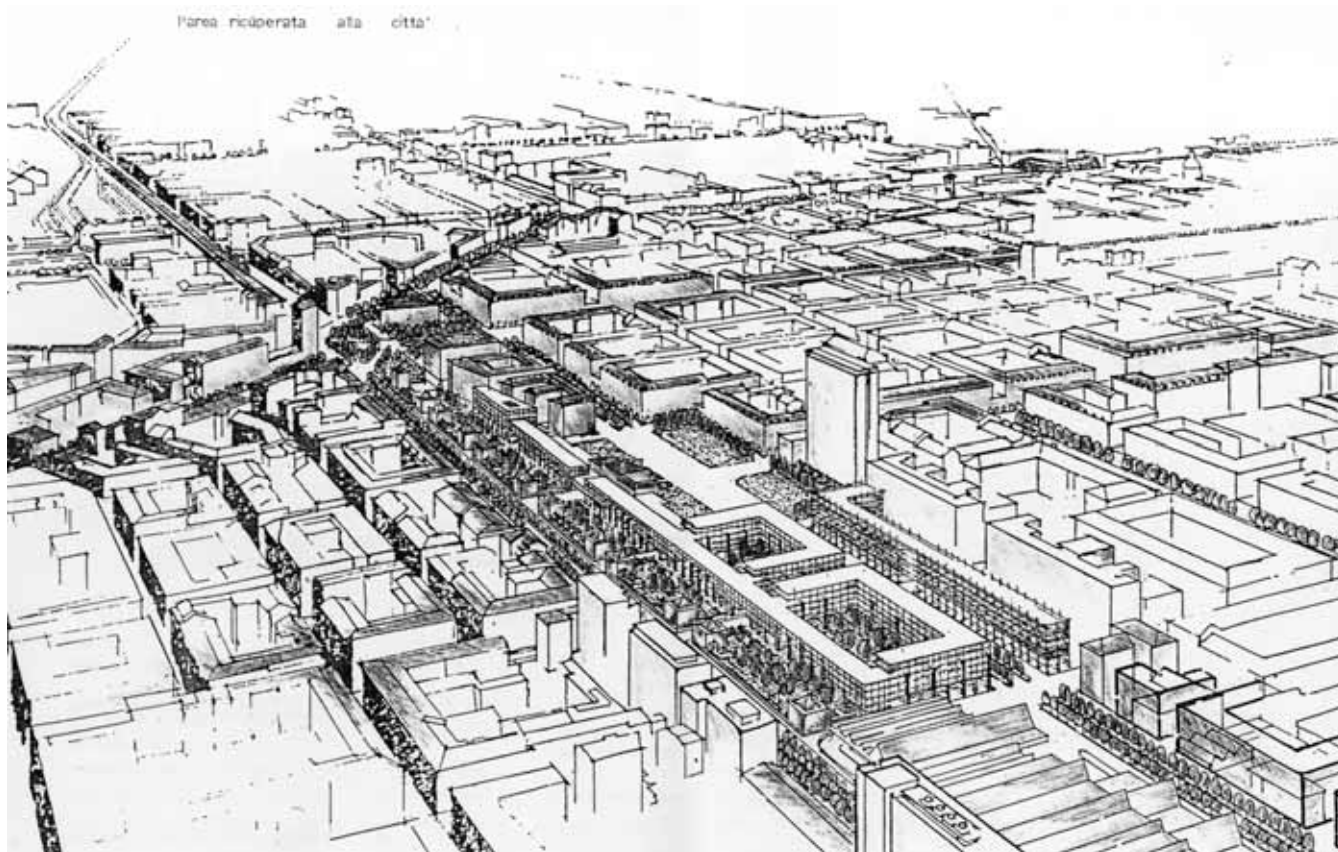


Figura 3. Ipotesi di progetto per l'area di riambientazione di Porta Susa.  
 Figure 3. Possible project for the area of re-qualification of Porta Susa.

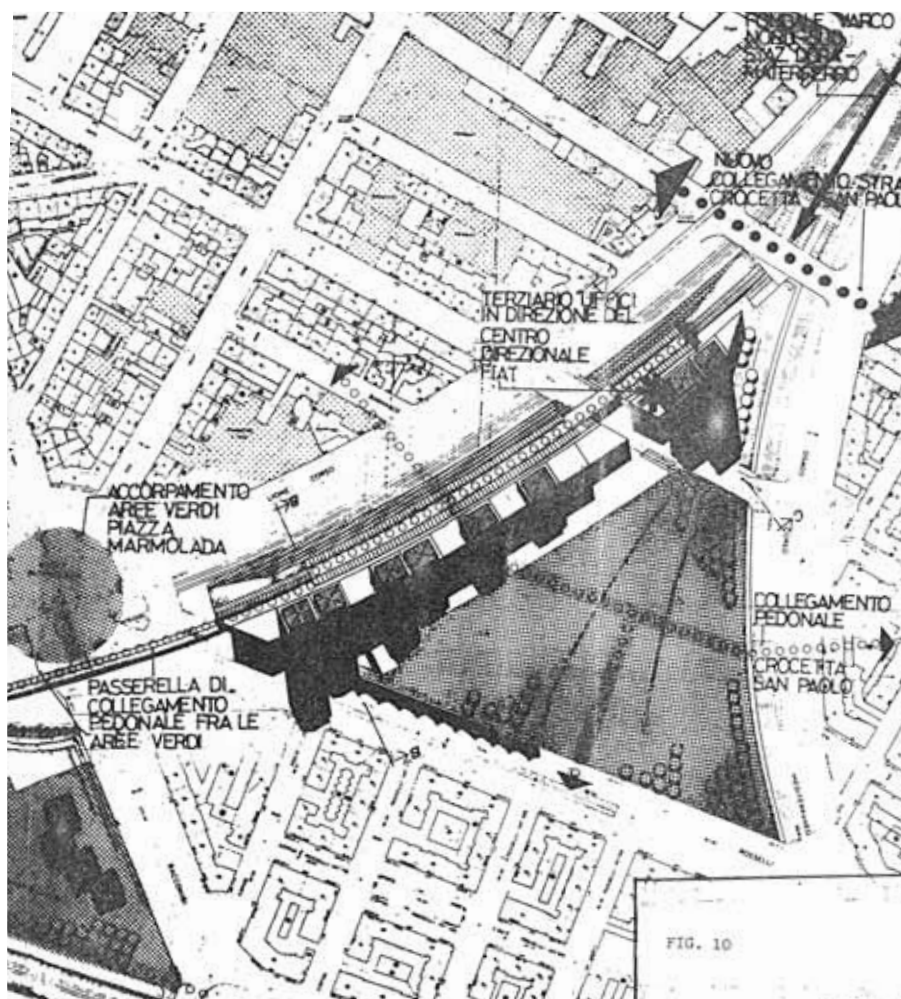


Figura 4. Le aree tattiche hanno anticipato metodologie e contenuti del futuro PRG. Qui la particolare ipotesi progettuale per l'area Materferro.  
 Figure 4. The tactical areas anticipated the methods and contents of the future MPDP. This is the particular possible project for the Materferro area.



quale vede nel Piano Regolatore Generale il luogo delle verifiche di compatibilità spaziale e temporale di tutti gli interventi e non l'unica matrice di ogni trasformazione urbana, in altre parole un'ossatura basata su iniziative reali e non su astratte ipotesi comportamentali".

Questa impostazione è ben riassunta nel documento rappresentato in Figura 2, dove sono riportate tutte le iniziative che avrebbero dovuto accompagnare la formazione del P.R.G., allo stesso tempo alimentandone le scelte più significative e traendo da esso le necessarie esigenze di coerenza e di integrazione.

L'avvio ufficiale del nuovo Piano Regolatore, pur rientrando fra le priorità della nuova Giunta, non è tuttavia rapidissimo.

Sul tavolo dell'Amministrazione Comunale si presentano alcune emergenze che richiedono decisioni immediate, come la scelta del progetto per il nuovo Stadio delle Alpi<sup>iii</sup>, la predisposizione dei documenti urbanistici, cioè della variante per l'avvio delle operazioni sul Lingotto, il tentativo di sbloccare immediatamente le aree tattiche attraverso una possibile variante al P.R.G. del 1959 e, infine, riaprire il discorso sulla metropolitana, cioè un sistema classico, interrato, contrapposto all'idea di "metropolitana leggera" coltivata dalle precedenti Giunte di sinistra<sup>iv</sup>.

Nel 1986 si avviano finalmente anche le operazioni per il nuovo Piano Regolatore della Città, da affidare ad un autorevole gruppo di progettazione esterno agli uffici comunali, ma appoggiato agli stessi in termini di operatività.

Per sottolineare in ogni caso la "torinesità" dell'operazione, la Giunta incarica, nella logica pentapartitica dell'epoca, un gruppo tecnico di professionisti torinesi<sup>v</sup> con funzione di affiancamento alle decisioni politiche della Giunta per l'avvio dell'operazione P.R.G.

È all'interno di questo momento di riflessione che si pone anche la questione della scelta del professionista incaricato di redigere il nuovo P.R.G.. Lo Studio Gregotti Associati di Milano non risulta in questa fase il solo candidato al prestigioso incarico; in realtà alcuni sondaggi di potenziale disponibilità sono anche indirizzati verso il prof. Giorgio Trebbi, appartenente in maniera più marcata all'area culturale della sinistra democristiana; così come viene messa sul tappeto delle diverse valutazioni l'ipotesi di non rinunciare ad un contributo del precedente assessore della Giunta Novelli, cioè dell'architetto Raffaele Radicioni.

Il nuovo P.R.G. si avvia dunque nell'autunno del 1986 con l'affidamento principale allo Studio Gregotti Associati di Milano, affiancato ad un gruppo di lavoro coordinato da Franco Mellano e composto da Beppe Abbate, Paolo Amirante, Carlo Caramellino, Enrico

considered to be the ambient for checking compatibility, as regards as space and time, of all the interventions and not the only matrix of each urban transformation; in other words, an outline based on real initiatives and not on abstract hypotheses of behaviour".

This approach is summed up very effectively in the document of Figure. 2 which illustrates all the initiatives that were supposed to accompany drafting of the MPDP, also sustaining its most significant decisions and drawing from this the necessary requirements of coherence and integration.

Although it was one of the priorities of the new City Council, the new Plan was officially launched with some delay.

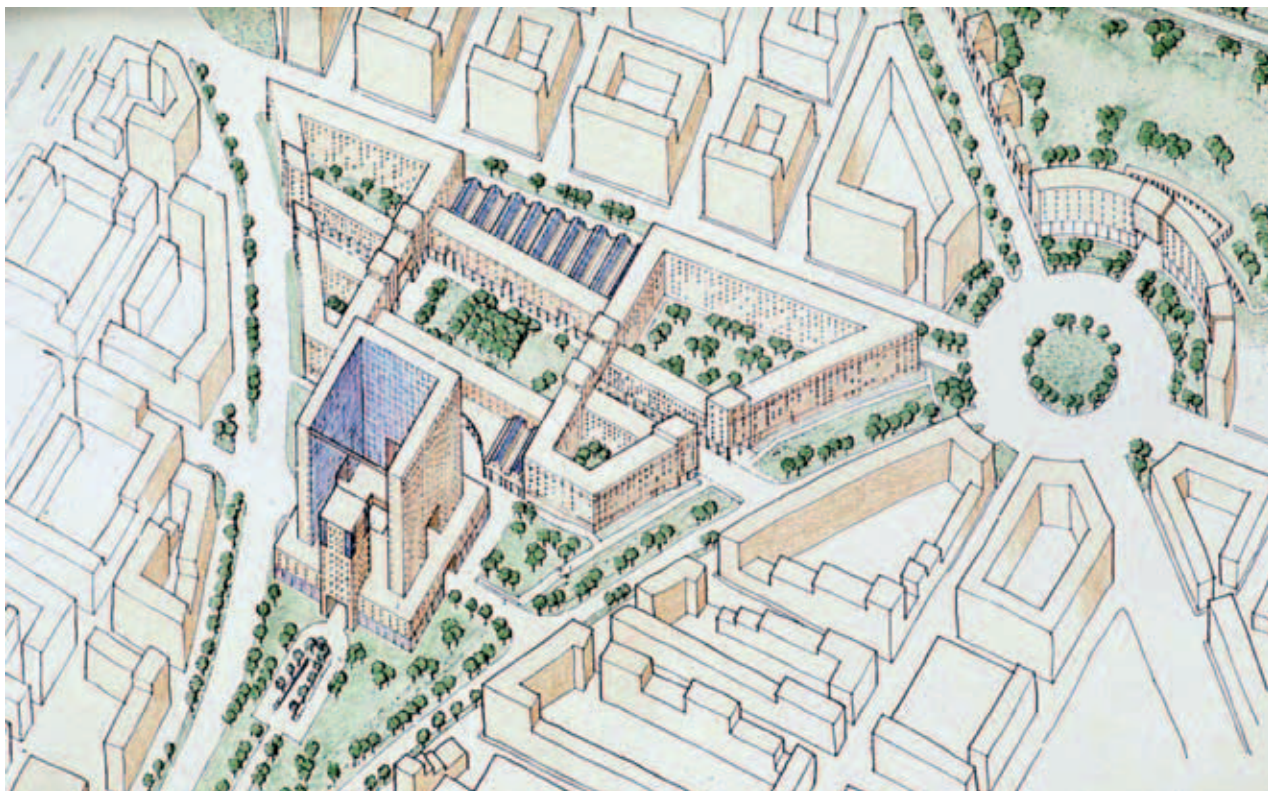
The Municipal Administration was faced with various emergencies that imposed immediate decisions, such as selection of the project for the new Stadio delle Alpi<sup>iii</sup>, the preparation of planning documents, i.e. of the variant necessary to start operations on the Lingotto, the attempt to release the tactical areas immediately through a possible variant to the 1959 MPDP and, lastly, retableting of the issue of the subway, i.e. a classical, underground system as opposed to the idea of a "light rail vehicle" cultivated by the previous Leftist Councils<sup>iv</sup>.

Operations for the new Turin Plan, to be entrusted to an authoritative design group outside the Municipal Offices but with their operating support, finally started in 1986.

To stress, in any case, the "torinesità" of the operation and according to the five-party approach of the period, the City Council appointed a technical group of Turin professionals<sup>v</sup> with the function of flanking the political decisions of the Council for launching of application of the MPDP.

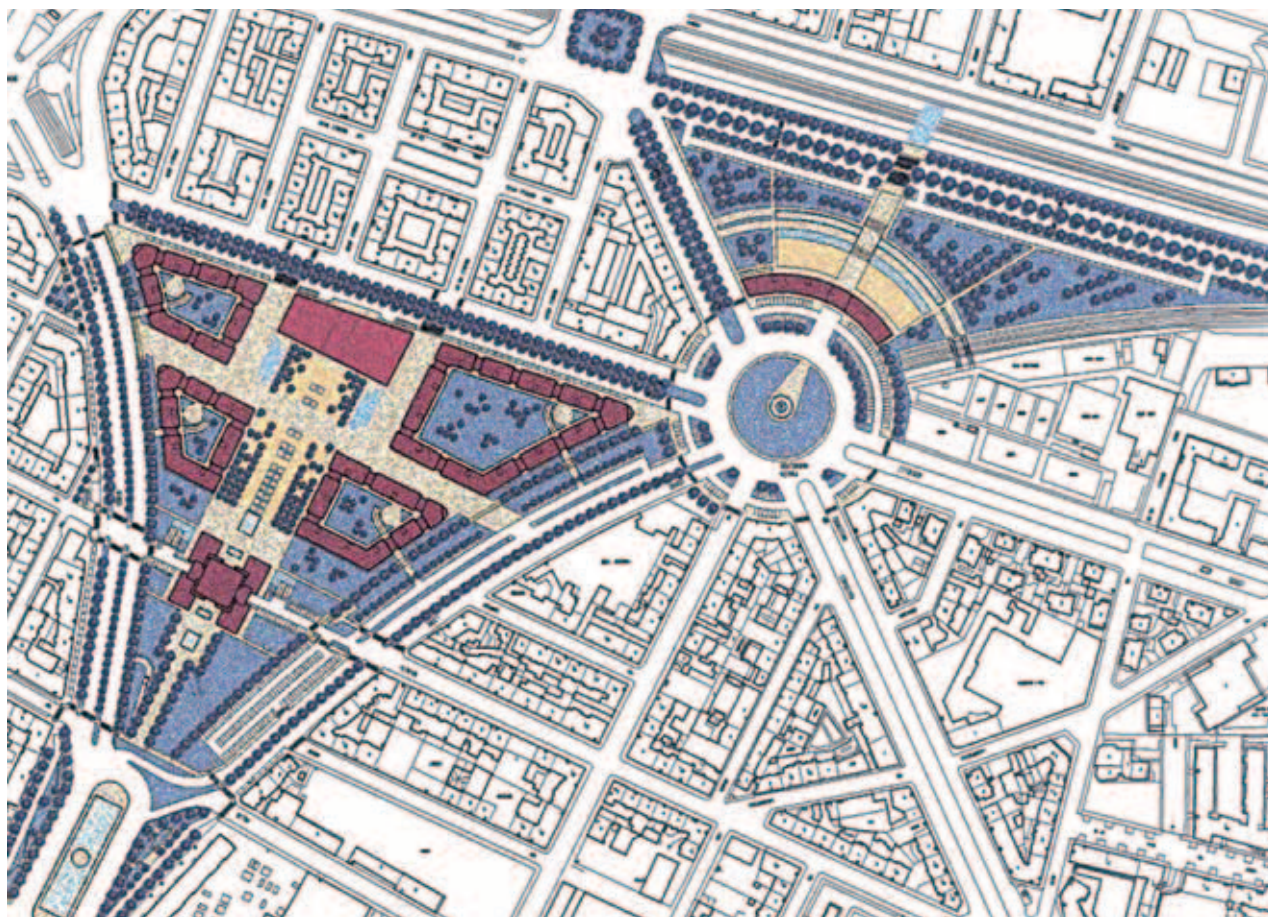
The question of selecting the professional to be entrusted with drafting the new Plan is also located in this moment of reflection. In this phase, Studio Gregotti Associati of Milan was not the only candidate for this high prestige appointment; feelers were also put out to verify the potential willingness of Prof. Giorgio Trebbi, belonging more markedly to the cultural era of the Christian Democrat Left; the hypothesis of not excluding the contribution of the previous councillor of the Novelli administration, i.e. architect Raffaele Radicioni, was also aired during the various discussions.

Therefore, the new Plan was launched in the Autumn of 1986, entrusted principally to Studio Gregotti Associati of Milan, flanked by a work team coordinated by Franco Mellano and comprising Beppe Abbate, Paolo Amirante, Carlo Caramellino,



*Figure 5-6. La Spina 1 è stata oggetto di particolari attenzioni a partire dagli studi sulle “aree tattiche”; successivamente sono state valutate ipotesi per una attuazione anticipata del PRG (fig. 5) e infine l’area è stata oggetto di un Programma di Riqualificazione Urbana che ne ha guidato la trasformazione.*

*Figures 5-6. Spina 1 was the subject of particular attention starting from the studies on “tactical areas”; subsequently, possibilities were assessed for the early implementation of the MPDP (fig. 5) and finally the area was the subject of a Program of Urban Requalification that guided its transformation.*



Cellino e Empio Malara. I lavori del Piano sono svolti all'interno di un apposito Ufficio, predisposto dal Comune di Torino, guidato prima dall'ing. Franco Campia e poi dall'ing. Franco Farina: lavorano a questa entusiasmante esperienza, fra incaricati ufficiali, uffici tecnici e consulenti specialistici, circa un centinaio di persone, con una particolare partecipazione del Politecnico di Torino per gli aspetti storici.

La Deliberazione Programmatica è approvata dal Consiglio Comunale nel dicembre del 1989 ed i lavori per il progetto preliminare proseguono fino al dicembre 1991, costituendo in pratica l'ultimo atto amministrativo della Giunta Zanone, subentrata a quella di Maria Magnani Noja, dopo la rinuncia di Giorgio Cardetti.

In effetti i traumi politici che hanno investito il Paese a partire dal 1992 non hanno risparmiato neppure il capoluogo piemontese: dopo le dimissioni del Sindaco Valerio Zanone e la breve stagione dell'Amministrazione guidata da Giovanna Cattaneo, il Comune viene commissariato in attesa delle nuove elezioni amministrative del 1994. Tocca quindi alla nuova Giunta di centrosinistra, guidata da Valentino Castellani, raccogliere l'eredità del Piano Regolatore e portarlo all'approvazione definitiva avvenuta il 21 aprile 1995.

*Franco Mellano, architetto e ingegnere, è docente di Progettazione Urbanistica presso il Politecnico di Torino. Parallelamente all'attività universitaria svolge attività professionale nel campo dell'architettura e dell'urbanistica.*

## Note

- 1 Gli studi sono stati affidati agli architetti Enrico Cellino, Elio Luzi, Franco Mellano e Marco Vaudetti.
- 2 Gli studi sulle aree di riambientazione sono stati condotti dagli architetti Attilia Peano, Giovanni Cassatella e Giuseppe Giordanino per Porta Susa, da Paolo Amirante per Porta Palazzo, da Giorgio De Ferrari e Gabriele Manfredi per l'area di via Po.
- 3 La decisione di proporre una nuova struttura sportiva in vista dei Campionati del Mondo di Calcio del 1990, si confronta con quattro possibili soluzioni territoriali: la prima conferma l'area di piazza d'Armi come luogo deputato ad ospitare la nuova struttura sportiva; la seconda individua l'area della Continassa, vicino al quartiere Vallette, come la più adatta per innescare una riqualificazione più estesa di quella zona periferica; la terza prende in considerazione un'area di proprietà della Provincia lungo corso Allamano, capace di ottimizzare i costi pubblici; la quarta una collocazione nel Comune di Borgaro, subito scartata per evidenti motivi di riconoscibilità rispetto alle squadre cittadine.
- 4 Il dibattito si incentra intorno a due problemi: la scelta del tracciato che vede in contrapposizione la soluzione nord – sud e quella ovest – centro; in secondo luogo la scelta del sistema tecnologico per il quale sono sottoposti ad attenta valutazione i sistemi tradizionali, quelli a lievitazione magnetica e quelli completamente automatizzati (come il Val, successivamente prescelto).
- 5 Il gruppo di consulenza alla Giunta è formato dagli architetti Paolo Amirante, Enrico Cellino, Pier Paolo Maggiora e Franco Mellano.

Enrico Cellino and Empio Malara. Work on the Plan was carried out in a specific Office set up by the Municipality of Turin, headed first of all by Ing. Franco Campia and then by Ing. Franco Farina: around one hundred persons, including official appointees, engineering offices and specialist consultants worked on this exciting project, with the particular participation of Turin Polytechnic for historical aspects.

The Programmatic Resolution was approved by the City Council in December 1989 and work on the preliminary project continued until December 1991, representing the last administrative deed of the Zanone Administration, replaced by that of Maria Magnani Noja, following Giorgio Cardetti's refusal.

In effect, the political trauma that swept the country from 1992 onwards did not spare even the capital of Piedmont: after the resignation of Mayor Valerio Zanone and the short season of the administration headed by Giovanna Cattaneo, an external administrator was appointed while awaiting new administrative elections in 1994. Valentino Castellani's new centre-left coalition was therefore required to take over the legacy of the MPDP and carry this forward to its definitive approval on 21 April 1995.

*Franco Mellano, architect and engineer, is an Urban Planning lecturer at the Polytechnic of Turin. Alongside his university activity, he also works as a professional in the field of architecture and urban planning.*

## Notes

- 1 The studies were entrusted to architects Enrico Cellino, Elio Luzi, Franco Mellano and Marco Vaudetti.
- 2 The studies on the re-instatement areas were carried out by architects Attilia Peano, Giovanni Cassatella and Giuseppe Giordanino for Porta Susa, by Paolo Amirante for Porta Palazzo, by Giorgio De Ferrari and Gabriele Manfredi for the area of Via Po.
- 3 When it was decided to propose a new sports facility in view of the 1990 World Football Championships, four possible territorial solutions were examined: the first concerned the area of Piazza d'Armi as the place to house the new sports facility; the second identified the area of the Continassa, close to the Vallette district as more suitable in triggering more extensive requalification of that peripheral area; the third considered an area owned by the Province along Corso Allamano, able to optimize public spending; the fourth a location at Borgaro, discarded immediately for evident reasons of recognisability in relation to the city teams.
- 4 The debate revolved around two problems: selection of the route for which two alternative North-South and West-Centre solutions were proposed; secondly, selection of the technological system, carefully examining conventional solutions such as that of magnetic levitation and completely automatic solutions (such as the Val, which was subsequently selected).
- 5 The consultation group of the City Council comprised architects Paolo Amirante, Enrico Cellino, Pier Paolo Maggiora and Franco Mellano.

# Il PRG di Torino: una prospettiva storico-critica

## *Turin's Municipal Physical Development Plan: A Critical-Historical Perspective*

FEDERICO OLIVA

### **L'ultimo PRG**

Il PRG di Torino del 1995 può essere considerato come l'ultimo PRG di una grande città pensato e progettato in base alla legge urbanistica del 1942, anche tenendo conto dell'evoluzione che questo strumento ha subito nel tempo. È vero che altre importanti città italiane approvano il proprio terzo PRG in quegli stessi anni, come Bologna e Firenze, come è vero che altre due grandi città, Napoli e Roma, approvano o adottano il proprio ultimo PRG in anni ancora più vicini a noi, (Napoli con l'approvazione definitiva del 2004, mentre Roma ancora oggi attende l'approvazione da parte della Regione). Ma Bologna e Firenze hanno già trasformato i propri PRG in *Piani Strutturali*, secondo le indicazioni delle rispettive leggi regionali, che sono poi quelle più innovative, almeno fin ad ora, del variegato panorama dell'urbanistica italiana di oggi, decretando così una vita piuttosto breve del vecchio strumento regolativo (soprattutto nel caso di Firenze) e aprendosi pienamente alla prospettiva indicata dalla riforma urbanistica.

Diversi sono ancora i casi di Roma e Napoli. Roma, nella lunga esperienza di pianificazione-attuazione (il *planning by doing*) iniziata nella prima

### **The Last PRG (Municipal Physical Development Plan)**

Turin's PRG (*Piano Regolatore Generale*) of 1995 can be considered the last PRG of a large city conceived and designed according to the Urban Planning law of 1942, also taking into account the evolution that said instrument has undergone throughout time. It is true that other major Italian cities, such as Bologna and Florence, approved their third PRG during that same period. It is also true that two other large cities, Naples and Rome, approved or adopted their last PRG more recently (Naples with a definitive approval and 2004, while to this day Rome is still waiting for approval from the Regione). Bologna and Florence have already transformed their PRG into *Piani Strutturali* (Structural Plans) according to the indications of their respective regional laws. These laws have been the most innovative, at least until now, of today's motley panorama of Italian urban planning. So innovative that they decreed a rather short life for the old regulatory instrument (especially in the case of Florence) and have fully opened up to the prospects contemplated by the urbanistic reform.

The cases of Rome and Naples are different. In its many years of planning-implementation experience (the so-called "planning by

metà degli anni novanta e non ancora conclusa elabora un PRG lontanissimo dallo spirito della legge del 1942, anzi in aperto contrasto con essa, accentuando la polemica con una Regione che, indipendentemente dalle maggioranze politiche di segno opposto che l'anno governata in questi ultimi dieci anni, si è dimostrata tra le più conservatrici, incapace o estranea a qualsiasi impostazione di riforma; insomma, un PRG, il secondo della sua vicenda urbanistica moderna, "suo malgrado", nel senso che è ancora un PRG che vorrebbe essere un *Piano Strutturale*, anche se la legge regionale del Lazio non prevede, di fatto, uno strumento di questo tipo e che, in questi anni, è stato in buona misura attuato ancor prima di essere approvato tramite *Accordi di Programma*, che sono quindi diventati una regola e non un'eccezione, tenendo però salda la barra del timone lungo la rotta indicata dal PRG adottato. Insomma una scelta politica e culturale di grande innovazione, ma di altrettanto grande complessità gestionale, politica e tecnica<sup>1</sup>. Napoli invece, approva il proprio ultimo PRG, il terzo, nel 2004 (dopo averlo adottato nel 1998), un anno prima dell'entrata in vigore della nuova legge urbanistica regionale che introduce il PUG, uno strumento ambiguo, in bilico tra la vecchia forma regolativa della legge del 1942 e la nuova forma strutturale, che la successiva gestione politica regionale sta cercando di correggere. Con il suo ultimo PRG, Napoli esclude, tuttavia, qualsiasi forma d'innovazione, mantenendo la propria esperienza deliberatamente estranea al processo di riforma in atto nel Paese, con la motivazione di voler rinunciare "a strumenti considerati più moderni a favore di un solido quadro di legalità"<sup>2</sup>: in realtà l'innovazione della riforma non mette assolutamente in discussione la necessità di potersi riferire ad un "solido quadro di legalità", ma si fonda sulla necessità di garantire alle Amministrazioni strumenti di governo del territorio efficaci, in grado, cioè di avvicinare il più possibile gli esiti alle previsioni e di dare risposte concrete alle necessità di oggi, con le condizioni giuridiche, economiche e sociali che la realtà attuale impone. Condizioni alle quali il PRG di Napoli del 2004, nella sua interpretazione "senza tempo" della legge del 1942 risulta sostanzialmente estraneo, tanto da caratterizzarsi per una sostanziale inefficacia: ne sono testimonianza la grande trasformazione di Bagnoli, mai avviata nonostante il valore strategico ad essa assegnato anche dalla retorica del piano, condannata dall'incertezza nella scelta della modalità attuativa da utilizzare, incertezza alla quale non sono state certo estranee posizioni di carattere ideologico; o l'impegnativo progetto di riqualificazione della periferia orientale più prossima alla città storica, caratterizzata dalla compresenza di una grande quantità di aree

doing") which started during the first half of the 1990s and has not yet finished, Rome drew up a PRG far removed from the spirit of the 1942 law. In fact, it openly diverges from it. This divergence accentuated the dispute with the Regione Lazio that – notwithstanding the political majorities of the opposite wing governing it in the past 10 years – has proven to be one of the more conservative ones, incapable of or extraneous to any reform framework. In short it is regrettably a PRG (the second of its Rome's modern urbanistic adventure), because Rome would like for it to be a Structural Plan, though the regional law of Lazio does not contemplate this type of instrument. Nonetheless in recent years it has been implemented to a considerable degree, even before approval, by using the so-called *Accordi di Programma* (Program Agreements). Such agreements have become the rule and not the exception, though the helm is kept firmly along the course indicated by the adopted PRG. It was hence a highly innovative political and cultural decision, but to an equal degree highly complex on the level of management, politics and engineering<sup>1</sup>.

On the other hand Naples approved its last PRG, the third, in 2004 (after adopting it in 1998), one year before the new regional urban planning law came into effect and introduced the Municipal Urban Master Plan (*Piano Urbanistico Generale - PUG*). The PUG is a hazy instrument, somewhere between the old regulatory form of the Law of 1942 and the new structural form, which the subsequent political administration is attempting to correct. Nonetheless, with its last PRG, Naples excludes any form of innovation. It is maintaining its own experience deliberately extraneous to the reform process underway in Italy because it wants to abstain from "instruments that are deemed to be more modern because it prefers a solid framework of legality"<sup>2</sup>. If the truth be known, the reform's innovation does not in any way call into question the need to be able to refer to a "solid framework of legality"; it is based on the need to provide the Administrations with instruments to effectively govern the territory, i.e. instruments that make the outcomes as close as possible to the prescriptions, and the need to give concrete answers to today's needs, within the legal, economic and social conditions that our current situation requires. These conditions are substantially not pertinent to the Naples PRG of 2004 in its "timeless" interpretation of the 1942 Law, to the point that its most distinctive characteristic is inefficacy. Proof of this is the great transformation of Bagnoli, never started in spite of the strategic value attributed to it, even by the rhetoric of the plan itself. It was condemned by the uncertainty as to which implementation modality to use. Ideological positions certainly played a part in this uncertainty. Another demonstration of the Plan's inefficacy was the ambitious project to improve the eastern outskirts closest to the historical city center. This area was characterized

produttive dismesse e in attività, dai grandi depositi di carburante evidentemente incompatibili con la sicurezza della città e da un sistema insediativo frammentato e degradato; un progetto recentemente affidato ad una rivisitazione complessiva della strumentazione di riferimento, molto più vicina a quella sostenuta dalla riforma che a quella sancita dai sacri principi di una legge urbanistica di 65 anni fa<sup>3</sup>.

La scelta di Torino è stata ancora diversa, anche per la differente situazione temporale in cui si è sviluppata: i primi passi della riforma (i documenti del XXI Congresso dell'INU, la legge urbanistica della Toscana) sono del 1995, quando il nuovo PRG ha già assunto una forma definita, dopo la *Delibera Programmatica* del 1989 e il *Progetto Preliminare* del 1991. Di fronte al nuovo scenario della riforma urbanistica, l'atteggiamento dei progettisti del piano, e in particolare quello di Augusto Cagnardi, è di grande cautela. Nell'introduzione al testo in cui sono presentati i piani della "Gregotti Associati", Cagnardi, infatti, scrive: "La motivazione principale [delle nuove leggi] è la semplificazione, è la possibilità di seguire più direttamente l'evoluzione economica. La motivazione sostanziale è eludere regole e cercare di stabilire un rapporto diretto di contrattazione tra coloro che vogliono proporre un'iniziativa e coloro che ne sono i controllori. Oggi si parla di piani di riqualificazione urbana, ma la natura dello strumento urbanistico è ancora la variante puntuale contrattata."<sup>4</sup> Tuttavia Cagnardi è ben consapevole dell'inefficacia del PRG di fronte alle problematiche dell'espansione urbana, ma esclude una contrapposizione, che definisce ideologica, tra pianificazione e *deregulation*: "Due linee incrociate intersecano la storia della città per segnare l'una il tempo delle decisioni programmatiche cadenzato secondo i ritmi della sua evoluzione, l'altra quello più frequente delle decisioni operative coerenti con le prime ma ancora più rapidamente adeguate al minuto pulsare della vita cittadina. In questo modo con la linea retta si esprime la fatale inerzia della città e con le due linee incrociate il senso della modificazione, di nuovo indirizzo espresso attraverso strategie ed interventi"<sup>5</sup>. Con parole diverse, Cagnardi riprende nella sostanza l'approccio praticato e sistematizzato da Giuseppe Campos Venuti relativo all'ultima generazione, la terza, dei piani regolatori e, in particolare, al "piano a due velocità"<sup>6</sup>, quella della "manutenzione qualitativa" della città esistente e quella della trasformazione urbana; un approccio condiviso anche da Bernardo Secchi che proprio in quegli anni dirige «Urbanistica» e, soprattutto è la voce più autorevole in materia urbanistica di «Casabella», la rivista diretta da Vittorio Gregotti, come si evince dagli editoriali in buona

by the coexistence of a large number of industrial areas, some abandoned some still active, large storehouses of fuel clearly incompatible with the safety of the city, and a fragmented and deteriorated housing system. A project has recently been created for the overall revisitation of the reference instrumentation, and it is much closer to the one sustained by the reform than to the one endorsed by the sacred principles of the urban planning law from 65 years ago<sup>3</sup>.

The decision of Turin was different still, also because of the different era in which it was developed. The first steps of the reform (i.e. the documents of the XXI Congress of the *Istituto Nazionale di Urbanistica – INU*, National Urban Planning Institute – and the urban planning law of Tuscany) date back to 1995. At that time the new PRG had already taken on a definitive form, following the Programmatic Resolution (*Delibera Programmatica*) of 1989 and the Preliminary Project (*Progetto Preliminare*) of 1991. Faced with the new scenario of urban planning reform, the attitude of the planners, in particular that of Augusto Cagnardi, was one of great caution. In fact in the introduction to the book which presents the plans of "Gregotti Associati", Cagnardi, writes: "The main purpose (of the new laws) is simplification and providing the opportunity to track economic evolution more directly. The unstated purpose is to get around the rules and try to establish a direct relationship of negotiation between those who want to propose an initiative and those who are its controllers. Today there is talk of urban improvement plans, but the nature of the urbanistic instrument is still the particular variant being negotiated"<sup>4</sup>. Nonetheless Cagnardi was well aware of the inefficacy of the PRG for coping with the issues of urban expansion, but refused to pinpoint the difference, which he defines as ideological, between planning and deregulation: "Two crossed lines intersect the history of the city. One indicates the time of its programmatic decisions, marked by the pace of its evolution; the other, more recurrent, indicates the operative decisions adhering to the former but even more rapidly adapted to the minute pulsation of city life. This way the straight line indicates the fatal inertia of the city and the two crossed lines give a sense of modification, of a new policy expressed through strategies and interventions"<sup>5</sup>. In different words Cagnardi essentially continued the approach practiced and systemized by Giuseppe Campos Venuti in the last generation, the third, of town planning schemes and, specifically the "two-speed plan"<sup>6</sup> (*piano a due velocità*): the plan consists of the "qualitative maintenance" of the existing city and that of urban transformation. This approach was also shared by Bernardo Secchi who during those years was the director of «Urbanistica». More important he was the most authoritative voice on urban planning matters in

parte pubblicati nel testo *Un progetto per l'urbanistica*<sup>7</sup>.

Di Campos, tuttavia, Cagnardi non condivide la scelta, che negli anni successivi diventerà sempre più decisa, a favore di una radicale riforma urbanistica e, in particolare, della sostituzione del vecchio strumento regolativo, con un nuovo strumento generale solo programmatico, scelta che verrà peraltro codificata solo nel 1995, al XXI Congresso nazionale dell'INU: Cagnardi, infatti, pensa che la legge urbanistica del 1942 rappresenti, tutto sommato, ancora uno strumento valido, anche se da aggiornare per quanto riguarda le problematiche della trasformazione urbana in generale e del progetto urbano in particolare; mentre non evidenzia mai la crisi attuativa del PRG, dovuta alla decadenza quinquennale dei vincoli urbanistici preordinati all'esproprio e alla commisurazione delle indennità espropriative ai valori di mercato, anche se proprio il PRG di Torino è il primo piano urbanistico di una grande città a proporre, seppure parzialmente, la perequazione e la compensazione urbanistica come strumento dell'attuazione. D'altronde, la Regione Piemonte sarà una delle ultime Regioni italiane ad abbandonare il vecchio modello urbanistico e in particolare la Legge 56 del 1977, una legge che esprime tutta la cultura tecnica e civile di Giovanni Astengo: infatti, la nuova legge urbanistica regionale, in linea con il processo di riforma in atto in Italia, del quale risulta anzi una delle interpreti più avanzate, sarà presentata solo nel febbraio 2006 e alla fine del 2007 non è stata ancora approvata. Alla base di questa impostazione di Cagnardi vi è anche una concezione etica del piano e, forse, un rifiuto, un po' aristocratico, dei nuovi approcci affidati alla negoziazione, ma gestiti da un sistema politico poco affidabile; ma vi è anche una grande considerazione del proprio ruolo ed una grande fiducia nei risultati che esso può garantire, indipendentemente dall'efficacia e dalla bontà della legge o dello strumento di riferimento.

Questa impostazione, lavorare all'interno del sistema di regole garantite dalla vecchia legge urbanistica, dando "un senso nuovo" al piano attraverso un modello sempre più evoluto dello strumento piano regolatore, sarà mantenuta in tutti i lavori urbanistici successivi della Gregotti Associati, come i PRG di Avellino e Pavia, anche se via via l'attività di progettazione urbanistica della Gregotti Associati si affievolirà, anche per il crescente impegno di Cagnardi in Cina a partire dal 2002. Da un punto di vista tecnico e culturale, tuttavia, questi piani non aggiungono nulla al lavoro di Torino, che proprio per questo considero l'ultimo PRG di una grande città: perché sviluppa al massimo quel modello, cosciente dei suoi

«Casabella», the magazine directed by Vittorio Gregotti. The importance of his ideas can be seen in the editorials, most of which were published in the book *Un progetto per l'urbanistica*<sup>7</sup>.

However, Cagnardi did not agree with Campos in his support for a radical urban planning reform, which would become increasingly resolute in the years that followed. Specifically, he wanted to substitute the old regulatory instrument with a new general instrument that would be only programmatic. Such decision was codified only as late as 1995 at the XXI INU National Congress. Cagnardi believed the urban planning law of 1942 was still by and large a valid instrument, though it needed to be updated regarding the issues of urban transformation in general and the urban project in particular. He never evidenced the implementation crisis of the PRG resulting from the five-year forfeiture of the preordained urban planning constraints on expropriation and the commensuration of the expropriatory indemnities to the market values, even though precisely the Turin PRG was the first town planning scheme of a large city to propose, though only partially, the equalization and urbanistic compensation as an implementation instrument. After all, Regione Piemonte was one of the last Italian Regions to abandon the old urban planning model, in particular Law No. 56 of 1977, a law which expresses all the engineering and civil knowledge of Giovanni Astengo. In fact the new regional urban planning law, in line with the reform process occurring in Italy at that time, and being one of its most advanced interpreters, would only be presented in February 2006. As of the end of 2007 it has still not been approved. Underlying Cagnardi's project is also an ethical conception of the plan and perhaps a refusal, somewhat aristocratic, of the new approaches entrusted to negotiation but managed by a less-than-reliable political system. He highly considers his own role and has much trust in the results that it can provide, regardless of the efficacy and validity of the law or reference instrument.

To work within the system of rules provided by the old urban planning law and give "a new meaning" to the plan through an ever-evolving model of the town planning instrument: this was the approach maintained in all of the subsequent urbanistic works of Gregotti Associati, e.g. the PRGs of Avellino and Pavia, though the urban planning work of Gregotti Associati would gradually diminish, one reason being Cagnardi's growing involvement in China starting in 2002. From the technical and cultural point of view, nonetheless, these plans added nothing to the work carried out in Turin. For this very reason I consider it to be the last PRG of a large city because it fully develops that model. Though the plan takes into account the model's limitations in

limiti di fronte alle problematiche più attuali, senza tuttavia metterlo radicalmente in discussione, diversamente da quanto è avvenuto negli anni immediatamente successivi in altre realtà, dove si è sperimentata una nuova forma di piano, quella strutturale, aprendo la strada alle nuove leggi regionali, ma al contrario di quanto è avvenuto in altri casi, come quello di Napoli, dove il *PRG* è stato riproposto acriticamente, senza cercare di superarne né le incongruenze tecniche di uno strumento pensato per l'espansione, né le difficoltà attuative determinate da un quadro giuridico profondamente mutato, solo per affermarne la validità rispetto ad un'evoluzione della disciplina rifiutata politicamente e culturalmente. Un Piano, quello di Torino, che sviluppa quindi tutte le nuove problematiche emerse in quegli anni, dall'approccio morfologico che integra quello meramente funzionale, dalle prime proposte compensative alternative all'esproprio la cui crisi era stata da poco sanzionata dalla Corte Costituzionale, alle sperimentazioni del progetto urbano come elemento fondamentale della trasformazione urbana; tuttavia ancora un *PRG*, che rifiuta un approccio progettuale caso per caso, fonte spesso degli aspetti di malgoverno esplosi in quegli anni, che rappresenta un sistema di regole ritenuto ancora efficace, anche per l'autorità morale e culturale di chi lo propone.

### Una gestione adeguata

L'attuazione del *PRG* di Torino a dodici anni dalla sua approvazione è ormai sostanzialmente completata<sup>8</sup>, sancendo così un sostanziale successo dell'intera operazione urbanistica. Le previsioni insediative che non sono state ancora attuate non lo saranno, infatti, neppure in futuro e ciò a causa di una condizione di sostanziale infattibilità. È il caso di una delle previsioni più affascinanti del piano, quella relativa ai *parchi fluviali e collinari*, la cui attuazione era affidata ad un meccanismo compensativo del tutto nuovo per l'urbanistica italiana di quegli anni, vale a dire la cessione gratuita delle aree interessate, a fronte di una quota di edificabilità assegnata di 0,05 mq/mq, un indice del tutto analogo a quelli che si utilizzano attualmente in operazioni analoghe in altre città italiane, da trasferire però nell'ambito delle *Zone Urbane di Trasformazione (ZUT)* previste dal *PRG*. Se questa norma ha trovato una qualche applicazione lungo i fiumi con la realizzazione di piccole parti del più ampio disegno ambientale previsto (non più del 20% delle previsioni, tuttavia), lo stesso non si può dire per la collina dove le tante proprietà interessate non hanno evidentemente trovato alcuna appetibilità nell'offerta del *PRG*. Mentre una sostanziale attuazione hanno trovato le altre previsioni fondamentali del piano, da quelle insediative (solo 130.000 stanze residenziali complessive, una dimensione contenuta come si usava allora), a quelle in-

dealing with more recent issues, it refrains from debating it too radically. This is different from what happened in other situations in the years right after that, when a new form of planning was experimented, i.e. structural planning, which opened the road to new regional laws. Conversely in Naples the *PRG* was re-proposed indiscriminately without making an effort to overcome the technical inconsistencies of an instrument conceived for expansion. And nor was any attempt made to deal with the implementation difficulties created by a legal framework that had been radically modified. Its purpose was solely to reaffirm its validity, in spite of the regulatory changes that were being denied both politically and culturally. The Turin Plan develops all the new issues which arose in those years: its morphological approach supplements its purely functional approach; it made the first compensatory proposals as an alternative to expropriation, the predicament of which had recently been admitted by the Constitutional Court; it experimented with the urban project as an essential element of urban transformation. Nonetheless it was still a *PRG* that denied a planning approach, case by case, often causing episodes of misgovernment to explode during those years. It was a *PRG* that represented a system of rules still considered effective, even in the sense of the moral and cultural authority of the people proposing it.

### Adequate management

The implementation of the Turin *PRG* 12 years after its approval has been substantially completed<sup>8</sup>, thus endorsing the substantial success of the entire urban planning operation. The housing forecasts not yet implemented will not be carried out, not even in the future, because of a basic condition of infeasibility. The same can be said for one of the more fascinating anticipations of the plan, involving *parks with rivers and hills*, the implementation of which was assigned to a compensatory mechanism totally new to the Italian urban planning of those years. It consisted of the free transfer of the areas to the public domain against an assigned transferable building right of 0.05 sqm/sqm, an index quite similar to those used currently in similar operations in other Italian cities; however these areas would be transferred within the environment of the *Zone Urbane di Trasformazione (ZUT, Urban transformation areas)* contemplated by the *PRG*. If this regulation has found some application along the rivers with the realization of small parts of the vaster environmental design planned (even so, not more than 20% of the provisions), the same cannot be said for the hills where many of the landowners involved clearly did not find the offer of the *PRG* interesting at all. Conversely the other fundamental forecasts of the plan achieved substantial implementation, from the housing (only 130,000 total



frastrutturali, a quelle per servizi e ciò grazie ad una gestione intelligente dello stesso, che ha saputo cogliere tutte le occasioni che si sono presentate negli anni successivi all'approvazione, utilizzando anche strumenti nati in contrapposizione al PRG, per superare l'eccessiva rigidità e l'inefficacia per quanto riguarda le problematiche della trasformazione urbana.

È il caso delle ZUT, 154 aree in gran parte relative alla imponente dismissione industriale della città (300 ha su 600 ha complessivi), tutte sostanzialmente attuate secondo le previsioni e le modalità del PRG, anche se le più importanti, quelle della "Spina Centrale", sono state attuate grazie ai *Programmi di Riqualificazione Urbana*, i PRIU di cui all'articolo 2 della legge 179/92, che in quegli anni la *Direzione del Coordinamento Territoriale (Dicoter)* dell'allora Ministero dei Lavori Pubblici aveva lanciato come sperimentazione. La partecipazione al bando per i PRIU ha consentito la realizzazione dei quattro comparti in cui è articolata la "Spina Centrale", vale a dire la principale previsione strategica del PRG, nella quale erano state concentrate tutte le funzioni urbane d'eccellenza e dove lo stesso PRG intendeva sperimentare i nuovi approcci del progetto urbano. Da un lato, i nuovi programmi sperimentali hanno garantito la necessaria flessibilità alle previsioni del PRG e, in particolare, la loro adattabilità alle necessità degli operatori privati che si proponevano per la realizzazione; dall'altro lato, l'inclusione nelle graduatorie della gara ministeriale ha consentito di reperire buona parte delle risorse necessarie per le indispensabili bonifiche, risorse che i valori immobiliari di Torino, nettamente inferiori a quelli delle altre grandi città italiane, avrebbero avuto difficoltà a pagare. L'utilizzazione dei programmi negoziali (non solo i PRIU, ma l'intera gamma dei "programmi complessi") per l'attuazione delle previsioni insediative del PRG non ha riguardato solo la "Spina Centrale", ma anche altre numerose situazioni. Una concreta dimostrazione, se ancora ce ne fosse bisogno (il caso di Roma insegna), che tali strumenti non solo non sono incompatibili con un disegno generale di pianificazione, con una strategia territoriale complessiva, ma che anzi vedono aumentata la propria efficacia proprio perché partecipano a tale strategia generale, anche quando questa è proposto da un PRG che, in tal caso, funziona sostanzialmente come un *Piano Strutturale*.

Completamente attuate sono, inoltre, le previsioni per la città consolidata, storica e moderna, articolate in numerose "zone normative", frutto di un'attenta analisi storica e tipologica, che, tuttavia non ha forse trovato una adeguata restituzione progettuale; oltre ad un complessivo progetto di recupero, sono previste

residential rooms, the small quantity used in that era) to infrastructure and services. This can be attributed to the intelligent management of the plan which involved taking all the opportunities which arose during the years after its approval, even using instruments created in contrast to PRG, to overcome its excessive rigidity and inefficacy concerning issues of urban transformation.

A good example of this are the 154 ZUT most of which have been affected by the massive industrial abandonment of the city (300 hectares of a total of 600 hectares), all substantially implemented according to the assignments and the modalities of the PRG. However, the more important ones, those of the *Spina Centrale*, were implemented thanks to the PRIU, namely the *Programmi di Riqualificazione Urbana*, (Urban Improvement Programs), according to Article 2 of Law No. 179/92, which the *Dicoter* (Territorial Management Office) of the then Ministry of Public Works launched in those years as an experiment. Participation in the tender for the PRIU made it possible to realize the four segments into which the *Spina Centrale* is broken down, in other words the principal strategic forecasts of the PRG, where all the urban functions *par excellence* had been concentrated and where the PRG itself was intended to experiment the new approaches of the urban project. On the one hand the new experimental programs lent the flexibility needed by the PRG forecasts, in particular making them adaptable to the needs of private operators who were offering to carry out the project; on the other hand the inclusion of the graduated lists of the ministerial tender made it possible to find most of the necessary resources for the indispensable reclamation projects, funds that the real estate revenues of Turin, much lower than those of other large Italian cities, would have difficulty paying. The utilization of contractual programs (not only the PRIUs but the entire range of "complex programs") to implement the housing forecasts of the PRG did not affect only the *Spina Centrale*, but also numerous other situations. A concrete demonstration, if that were still necessary after seeing the case of Rome, that these instruments are not only compatible with the general planning design and the overall territorial strategy, but enhance their own efficacy precisely because they participate in said general strategy, even when it is posed by a PRG which, in such a case, functions substantially as a *Structural Plan*.

Moreover the estimated and prescriptions for the consolidated, historical and modern city, broken down into numerous "regulatory zones" have been completely implemented as the fruit of an attentive historical and typological analysis. Nonetheless this analysis may not have found an adequate project return. In addition to an

possibilità di demolizione e ricostruzione e anche di nuova edificazione, naturalmente per le parti prive di valore storico. Anche in questo caso si tratta di una soluzione ormai consolidata nella tradizione tecnica italiana, che conferma l'attenzione del piano verso le innovazioni che in quegli anni arricchivano lo strumento del piano regolatore e, in particolare, verso le problematiche morfologiche della città esistente.

Per quanto riguarda le aree per i servizi, oltre a quelli di livello urbano localizzati prevalentemente nei quattro comparti della "Spina Centrale", il PRG percorre una strada innovativa attraverso le ATS, cioè le *Aree di Trasformazione per Servizi*; una previsione che è stata anch'essa sostanzialmente attuata. In realtà, questa scelta va imputata ad una variante precedente, adottata per far fronte alla decadenza dei vincoli preordinati all'esproprio, che viene assunta all'interno della normativa del nuovo piano: a fronte della cessione compensativa dell'80% dell'area, viene assegnata un'edificabilità di 0,23 mq/mq per usi prevalentemente residenziali; questa soluzione non è alternativa all'esproprio, che naturalmente viene confermato come possibilità d'intervento, configurando così una sorta di "doppio regime" per l'acquisizione delle aree necessarie per la collettività. Al di là dell'indice di edificabilità piuttosto elevato, che è una costante dei piani di Cagnardi, sempre preoccupato, non sempre a ragione, di garantire la fattibilità delle previsioni, cioè l'interesse economico della proprietà quando si coinvolge l'operatore privato, quella del "doppio regime" compensativo o espropriativo è una soluzione ripresa successivamente da molti piani e anche oggi molto utilizzata, che in questo caso ha garantito alla città una buona dotazione di servizi, pari a 4.500 ha, prevalentemente a verde, con uno standard relativo di circa 45 mq/mq.

Anche le previsioni infrastrutturali contenute nel PRG del 1995 sono state in buona parte attuate. Naturalmente, come per tutti i piani delle grandi città spesso tali previsioni vengono da lontano, sono cioè il frutto di studi e di progetti precedenti, che la nuova disciplina urbanistica valuta e spesso conferma, soprattutto se la realizzazione dell'opera è ormai matura. Nel PRG, il "Passante ferroviario" è tuttavia una previsione originale, proposta dalla *Delibera Programmatica* del 1989: a tale infrastruttura, attraverso il potenziamento funzionale e il quadruplicamento dei binari, viene affidato un ruolo centrale per la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico della città e nell'accessibilità alle trasformazioni della "Spina Centrale", interamente percorsa dal "Passante", con la previsione di una nuova stazione intermedia tra quella del Lingotto e quella di Porta Susa, quest'ultima destinata anche all'Alta Velo-

overall recovery project, possibilities of demolition and reconstruction are contemplated, as are new constructions, naturally for the parts having no historical value. In this case too we are talking about a solution that has become firmly established through the years in the Italian engineering tradition. This confirms the attention of the plan to innovations which in those years enriched the town planning instrument, in particular its attention to the morphological problems of the existing city.

As regards the areas for service equipments, besides the urban ones located mainly in the four areas of the Spina Centrale, the PRG is taking an innovative approach through the *Aree di Trasformazione per Servizi* (ATS, Transformation Areas for Services); this provision has also been substantially implemented. In actuality this choice should be attributed to a previous variant, adopted to cope with the forfeiture of the preordered regulations on expropriation assumed within the laws of the new plan: against the assignment of an 80% of the area to the public domain, a building rate of 0.23 sqm/sqm was assigned mainly for residential uses. This solution is not an alternative to compulsory acquisition, which is naturally confirmed as an intervention possibility. Thus it configures a sort of "dual regime" for the acquisition of the areas needed for the community. Beyond the rather high gross area building rate, which is a constant in Cagnardi's plans, because he was always worried, though not always justifiably, about guaranteeing the feasibility of the forecasts (for example the economic interest of the owners when private operators are used), the compensatory or expropriatory "dual regime" was a solution used later in many plans and is still frequently used today, which in this case guaranteed the city a good supply of services, consisting of 4,500 hectares, for the most part green open space, with a relative standard of about 45 sqm/sqm.

Moreover, a large part of the infrastructural provisions in the PRG of 1995 have been implemented. Naturally, as for all the plans of large cities, these prescriptions come from afar, in other words they are the fruit of previous studies and projects. The new urban planning regulations evaluate and often confirm these provisions, especially if the realization of the work is mature. In the PRG the "Passante ferroviario" (Railway Underpass) is nonetheless an original provision proposed by the Programmatic Resolution of 1989. Through a functional reinforcement and quadruplicating of the tracks, a central role is given to this infrastructure in the reorganization of the city's public transport system and providing access to the transformations of the *Spina Centrale*. The underpass runs the full length of the *Spina*, and a new intermediate station is envisaged between the ones of

cità. Oltre al “Passante”, la mobilità su ferro riguarda le due linee di metropolitana oggi in corso di realizzazione, mentre negli anni successivi all’entrata in vigore del PRG è stata avviata la realizzazione di una decina di nuove linee tranviarie, due delle quali con caratteristiche di metropolitana leggera. Quanto alla viabilità, il PRG ne limita volutamente lo sviluppo, con una previsione di soli 50 km di nuovi tratti a fronte di una rete esistente di 1.400 km, articolata in un sistema di interventi finalizzati a sostenere le tre nuove “centralità assiali” del PRG: l’asse della “Spina Centrale” (l’ambito dell’innovazione e del terziario pubblico), quello del Po (*loisir* e ambiente) e quello di corso Marche, a ovest della città al confine con i Comuni di Collegno e Grugliasco, destinato alla localizzazione delle funzioni di servizio metropolitano. La realizzazione di questo sistema è ancora parziale, in particolare per quanto riguarda la previsione di uno sviluppo metropolitano ad ovest lungo l’asse di corso Marche, non più di una semplice suggestione nel PRG del 1995, che però sta oggi prendendo forma grazie ad una iniziativa della Amministrazione Provinciale che ha voluto coinvolgere ancora Cagnardi nella progettazione di una sorta di “piano d’area” all’interno del sistema di pianificazione provinciale.

L’elemento interessante riguarda le modalità con le quali si è messo mano alla realizzazione del sistema della mobilità previsto dal PRG e, in particolare, al reperimento delle ingenti risorse necessarie. Se l’attuazione urbanistica della “Spina Centrale” è stata sostanzialmente dovuta all’utilizzazione dei PRIU, cioè dei programmi negoziali, la realizzazione del sistema infrastrutturale è stata parzialmente sostenuta dall’esperienza di pianificazione strategica che Torino ha praticato sin dal 2000 con un primo *Piano Strategico* al quale ne è seguito un secondo negli anni più recenti, insieme al programma per le Olimpiadi invernali del 2006. Si tratta di un complesso insieme di politiche urbane coerenti con la pianificazione urbanistica, assunta non come un sistema imm modificabile, ma come una strategia complessiva da applicare: insomma, *piani*, *programmi* e *politiche* sono gli strumenti necessari per un efficace governo del territorio e la vicenda urbanistica della Torino moderna, una vicenda il cui bilancio appare sostanzialmente positivo, ne è una concreta dimostrazione, anche grazie alle capacità gestionali che gli amministratori della città hanno saputo garantire per tutta l’attuazione del Piano.

### Una sostanziale continuità

Il bilancio positivo del PRG di Torino del 1995 è dovuto, oltre che alla qualità del piano e all’efficace gestione che l’Amministrazione ha saputo esprimere, vale a dire ai due ingredienti principali di ogni operazione

Lingotto and Porta Susa, the latter also destined to accommodate the Rapid Transit trains. Besides the “Underpass”, rail transportation includes the two metropolitan lines being build currently, while in the years after the coming into effect of the PRG the building of ten new tram lines was started, two of which having the features of a light rail. As regards the streets, the PRG deliberately limits their development, with a forecast of merely 50 km of new stretches of road against an existing network of 1,400 km, broken down into a system of interventions aimed at sustaining the three new “axial hubs” of the PRG: the axis of the *Spina Centrale* (the area of innovation and public service locations), that of the Po river (*loisir* and natural environment), and that of corso Marche, in the western part of the city and bordering on the Municipalities of Collegno and Grugliasco, destined to the location of metropolitan service functions. The building of this system is still only partially completed, in particular the forecast of metropolitan development westward along the axis of corso Marche. It was no more than a mere suggestion in the PRG of 1995, but today is taking form thanks to the initiative of the Provincial Administration which wanted to involve Cagnardi once again in the planning of a sort of “area plan” within the provincial planning system.

Noteworthy were the modalities used to build the transport system contemplated by the PRG, in particular the obtainment of the enormous resources required. If the urban planning implementation of the *Spina Centrale* was largely the result of using the *Programmi Integrati di Riqualificazione Urbana* (PRIU, contractual programs), the building of the infrastructure was partially sustained by Turin’s experience in strategic planning, which since 2000 it had put into practice with a first Strategic Plan followed by a second one in recent years, in addition to the Winter Olympics 2006 program. We are talking about a complex whole of urban policies coherent with town planning, not assumed as an unchangeable system, but as a comprehensive strategy to apply. In short *plans*, *programs* and *policies* are the instruments needed for an effective government of the territory and the urbanistic venture of the contemporary Turin, a venture whose result would seems to be significantly positive, is the concrete demonstration of it. Meritorious were also the management capabilities of the city’s administrators, successfully expressed throughout the entire implementation of the Plan.

### A substantial continuity

The positive balance sheet of the PRG of Turin of 1995 is due not only to the quality of the plan and the effective management carried out by the City Administration, but to two main ingredients of every urban planning

urbanistica, anche alla continuità politica e programmatica che ha caratterizzato gli anni dall'approvazione del piano ad oggi. Una continuità che possiamo individuare anche rispetto al *Progetto Preliminare* del 1980, uno strumento che non è mai diventato piano e le cui scelte sono state spesso contrapposte a quelle del nuovo PRG. È vero che il *Preliminare* del 1980 si fondava su un'ipotesi complessiva di decentramento metropolitano e, per alcuni spetti, anche regionale, sia del sistema insediativo residenziale, sia di quello produttivo tradizionale e legato al terziario, ma è anche vero che il nuovo PRG non contraddice quell'impostazione, nel senso che la rende ancora oggi possibile e attuale: ciò è particolarmente evidente per il dimensionamento residenziale assai contenuto, già ricordato in precedenza, mentre lo sviluppo del terziario pubblico sulle centralissime aree industriali dismesse della città sembrerebbe andare in un'altra direzione, anche se nel 1980 la dismissione industriale era solo all'inizio e solo nel decennio successivo ha assunto i caratteri di un processo irreversibile.

Naturalmente il *Preliminare* del 1980 rimane un caso eccezionale per l'urbanistica italiana, dato che proponeva una riduzione degli abitanti a favore dei Comuni dell'area metropolitana, quando dovunque la regola era sempre stata quella di garantire la crescita, più o meno contenuta. A differenza del PRG del 1995, il *Preliminare* del 1980 proponeva di confermare la maggior parte delle destinazioni industriali in atto, nonostante il già iniziato processo di dismissione (esattamente come aveva fatto Milano con il PRG del 1980), proponendone il decentramento di una parte minoritaria e cercando al contempo di controllare, ridistribuendola, la rendita che si formava sulle aree da trasformare; mentre proponeva anche di decentrare oltre il 60% delle previsioni di sviluppo terziario, pubblico e privato, ritenute necessarie. Ma se questa appare come la differenza più rilevante tra i due piani, la principale direttrice di sviluppo è ancora quella ovest e le aree interessate sono ancora quelle innervate dall'asse di corso Marche, i 150 ha del Campo Volo dell'ex Aeritalia innanzitutto.

Nonostante le differenze strutturali tra due situazioni economicamente e politicamente non confrontabili (Castellani diventa Sindaco nel 1993, sconfiggendo al ballottaggio Novelli, Sindaco nel 1980), il PRG del 1995 ha comunque recepito molti degli spunti innovatori del *Preliminare* del 1980, rendendo le distanze da quello strumento assai più apparenti che reali: dal contenimento delle previsioni di sviluppo residenziale, alla grande attenzione dedicata alla "città pubblica" (4.200 ha di aree pub-

operation, including the political and programmatic continuity that characterized the years from the plan's approval to the present day. This continuity can be compared with that of the Preliminary Project (*Progetto Preliminare*) of 1980, an instrument that never became a plan and the decisions regarding it were often in contrast to the ones of the new PRG. It is true that the Preliminary Project of 1980 was founded on a comprehensive hypothesis of metropolitan decentralization and, in some ways, even regional, of the residential housing system as well as the traditional factory building and associated with the tertiary sector, but it is also true that the new PRG does not contradict that layout in the sense that it makes it contemporary and feasible even today. This can be seen particularly in the residential sizing, extremely compact, mentioned earlier, while the development of the public services sector on the highly central abandoned industrial areas of the city would seem to go in another direction, though in 1980 the industrial abandonment was only in its beginnings and only in the next decade did it take on the characteristics of an irreversible process.

Naturally the Preliminary Project of 1980 is still an exceptional case of Italian urban planning, since it proposed a reduction in the number of inhabitants in favor of the Municipalities of the metropolitan area, when everywhere else the rule had always been to promote growth, to a greater or lesser degree. Unlike the PRG of 1995, the Preliminary Project of 1980 put forth the proposal to confirm most of the industrial uses in progress, notwithstanding the already begun process of abandonment (exactly as Milan had done with its PRG of 1980), proposing the decentralization of a minor part and at the same time trying to control, by redistribution, the revenues created on the areas to be transformed; in the meantime and also proposed to decentralize over 60% of the forecasts of tertiary development, both public and private, which were considered necessary. But if this appears to be the most significant difference between the two plans, the principal direction of development is still westward and the areas involved are still innervated by the axis of corso Marche, first and foremost the 150 hectares of the Flight Field of the former Aeritalia.

Notwithstanding the structural differences between the two situations that cannot be compared economically or politically (Castellani became Mayor in 1993 after defeating Novelli, Mayor in 1980, in the second ballot), the PRG of 1995 in any case adopted many of the innovating ideas of the Preliminary Project of 1980, making its differences from the former instrument more apparent than real: from the curbing of the residential development forecasts to the increased focus on the "public city" (4200 hectares of public areas in 1980

bliche nel 1980 e 4.500 nel 1995), alla quale nel nuovo strumento si conferisce anche la necessaria fattibilità attuativa; dalle ipotesi esplicite di decentramento produttivo, a quelle implicite nel nuovo PRG, che solo oggi cominciano a trovare una concreta attuazione. Tutto ciò grazie anche ad una sostanziale continuità politica, interrotta solo dalla parentesi degli anni ottanta, quando anche, come in ogni altra grande città italiana, lo strumento del piano era stato messo in discussione e sostituito dalle varianti ad hoc, caso per caso e, più in generale, dalla *deregulation* urbanistica. Una parentesi alla quale Torino ha reagito con la fatica di un nuovo piano, ricercando una strategia territoriale complessiva adatta alla situazione da affrontare, nonostante le difficoltà insite nello strumento utilizzato; una scelta che ha certamente contribuito al rilancio e al successo che la città ha conosciuto in questi ultimi anni.

Federico Oliva, architetto, Presidente dell'INU.

became 4500 in 1995) to which the new instrument also conferred the required implementation feasibility; from the inclusion of explicit propositions for decentralizing production, to those implied in the new PRG, which only today are starting to find concrete implementation. All of this is the result, among other things, of the substantial political continuity, interrupted only by the parentheses of the 1980s. In those years, like any other large Italian city, the planning instrument was called into question and replaced by ad hoc variants case by case, and in more general terms by the urban planning deregulation policy. Turin reacted to this parenthesis by doing the hard work of drawing up a new plan and by seeking a comprehensive territorial strategy appropriate for the situation to be confronted in spite of the difficulties intrinsic to it. This decision certainly contributed to the relaunch and success experienced by the city in the past several years.

Federico Oliva, Architect, President of the INU.

## Note

- <sup>1</sup> La lettura e l'interpretazione più completa del nuovo PRG di Roma sono contenute in: Maurizio Marcelloni, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma*, Laterza, Roma-Bari 2003.
- <sup>2</sup> L'impostazione politico-culturale dell'ultimo PRG di Napoli è rintracciabile in: Vezio De Lucia, *Napoli, Cronache urbanistiche 1994-1997*, Baldini Castoldi Dalai, Milano 1998.
- <sup>3</sup> Si tratta del cosiddetto "Ambito 13" del PRG del 2004, che comprende una superficie complessiva di 420 ha. Il progetto, presentato nel luglio 2007, è coordinato dal Carlo Gasparrini.
- <sup>4</sup> Augusto Cagnardi, *Il nuovo senso del piano*, introduzione: *Dal piano di sviluppo al piano di trasformazione*, Etas Libri, Milano 1995, pag. 8.
- <sup>5</sup> *Ibidem*, pag. 13.
- <sup>6</sup> Giuseppe Campos Venuti, *I piani della Terza Generazione*, in *La Terza Generazione dell'Urbanistica*, Franco Angeli, Milano 1987, pag. 47.
- <sup>7</sup> Bernardo Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989. Secchi è stato direttore di «Urbanistica» dal 1984 (n. 78) al 1990 (n. 101), mentre la sua collaborazione a «Casabella» è durata per tutta la direzione di Gregotti, dal 1982 al 1996.
- <sup>8</sup> I dati sulle previsioni del PRG sono tratti dal capitolo *Torino* in Augusto Cagnardi, *Il nuovo senso del piano*, introduzione: *Dal piano di sviluppo al piano di trasformazione*, Etas Libri, Milano 1995. Quelli relativi all'attuazione dalla letteratura disponibile (non particolarmente estesa) e, soprattutto, dalle preziose informazioni fornite dal prof. Carlo Alberto Barbieri.

## Notes

- <sup>1</sup> The most complete interpretation of the new Rome PRG can be found in: Maurizio Marcelloni, *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma*, Laterza, Rome-Bari 2003.
- <sup>2</sup> The political-cultural basis of the latest Naples PRG can be found in: Vezio De Lucia, *Napoli, Cronache urbanistiche 1994-1997*, Baldini Castoldi Dalai, Milan 1998.
- <sup>3</sup> This is a reference to the so-called "Ambito 13" of the PRG of 2004, which includes a total surface area of 420 hectares. The project was presented in July 2007 and is being coordinated by Carlo Gasparrini.
- <sup>4</sup> Augusto Cagnardi, *Il nuovo senso del piano*, Introduction: *Dal piano di sviluppo al piano di trasformazione*, Etas Libri, Milan 1995, pg. 8.
- <sup>5</sup> *Ibidem*, pg.13.
- <sup>6</sup> Giuseppe Campos Venuti, *I piani della Terza Generazione*, in *La Terza Generazione dell'Urbanistica*, Franco Angeli, Milan 1987, pg. 47.
- <sup>7</sup> Bernardo Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Turin 1989. Secchi was the director of *Urbanistica* from 1984 (no. 78) to 1990 (no. 101), whereas his collaboration on *Casabella* lasted for the entire directorship of Gregotti, from 1982 - 1996.
- <sup>8</sup> The provisions data of the PRG are taken from the chapter entitled *Torino* in Augusto Cagnardi, *Il nuovo senso del piano*, Introduction: *Dal piano di sviluppo al piano di trasformazione*, Etas Libri, Milan 1995. The data regarding the implementation was taken from the available literature (not particularly extensive), but above all from the precious information provided by Prof. Carlo Alberto Barbieri.

## Dialogare con i protagonisti

### *Conversations with the protagonists*

AGATA SPAZIANTE, CHIARA MURANO

Tredici interviste ai protagonisti del Piano regolatore di Torino e della sua attuazione: un modo per rubare alla città un pezzo della sua storia, rincorrendo i racconti sul display del registratore, in avanti, sull'asse del tempo, indietro, sulla traccia della memoria. Un segno che acquista nitore e colore attraverso le testimonianze dei *Protagonisti*, primi attori del palinsesto urbano torinese, attraverso l'iter del Piano, dall'approvazione alla sua attuazione. Una traccia che si è consolidata, in un certo senso, attraverso i commenti e le riflessioni di *Osservatori* autorevoli, che degli aspetti rilevanti del PRG di Torino hanno meticolosamente scritto e narrato.

I dialoghi con i *Protagonisti* svelano l'intenzione di ricostruire la geografia delle posizioni di manovra del Piano, con l'immediatezza tipica della modalità dell'intervista. Gli Amministratori di ieri e quelli di oggi, il Sindaco dell'approvazione e quello dell'attuazione, i tecnici, i progettisti, i costruttori, i promotori: una composizione polifonica di ricordi, di impressioni, di testimonianze che «Atti e Rassegna Tecnica» raccoglie e cristallizza, consegnando alla Società degli Ingegneri e degli Architetti la memoria di un decennio importante dell'urbanistica torinese. Guidati da domande costruite ad *hoc*, i protagonisti si confrontano con i temi su cui si incardinano gli snodi critici del percorso di attuazione del Piano: la qualità architettonica e urbana, gli indici e le densità,

Thirteen interviews with the protagonists of Turin's Municipal Physical Development Plan and its implementation: a way to steal a piece of the city's history, pursuing the stories forward on the axis of time, and backwards on the track of memory. A history that acquires clarity and color through the testimonies of the Protagonists, the primary actors of the urban palimpsest of Turin, through the process of the Plan, from approval to implementation. A track that, in a certain sense, has been consolidated through the comments and reflections of authoritative Observers who meticulously wrote and narrated the important aspects of the MPDP of Turin.

The conversations with the Protagonists reveal an intention to reconstruct the geography of the maneuvers of the Plan, with the typical immediacy of the interview. The Administrators of yesterday and today, the Mayor at the time of approval and the Mayor at the time of implementation, the technicians, designers, builders and promoters: a polyphonic composition of memories, impressions, testimonies that «Atti e Rassegna Tecnica» collects and solidifies, delivering to the Society of Engineers and Architects the memory of an important decade for urban planning in Turin. Guided by questions made ad hoc, the protagonists face the themes on which the critical joints of the path of implementation of the Plan hinge: architectural

il rapporto tra lo spazio pubblico e quello privato, la memoria industriale tra conservazione e negazione, l'oscillare di sinergia e discrasia tra tecnica e politica. Compare una storia del Piano non paludata, non formale, fuori dai canoni tradizionali. Le domande, poste in modo estemporaneo, senza anticipazioni, hanno ricevuto risposte che rivelano aspetti poco noti, racconti di esperienze, di storie di vissuti, di ricordi che restituiscono un'immagine del Piano non disciplinare, non professionale, non accademica, fatta di episodi, di aneddoti, di personaggi che il Piano l'hanno fatto e l'hanno vissuto in prima persona.

Ne emerge una policromia, il ritratto a più voci di una città che nel vedere la propria immagine riflessa nelle vicende urbane dell'ultimo decennio, acquista consapevolezza del suo profondo rinnovamento, per riconoscersi forse più volentieri nel Piano che negli esiti della sua attuazione.

*Agata Spaziante, architetto, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione Urbanistica, Prima Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino.*

*Chiara Murano, architetto, dottoranda in Ambiente e Territorio, indirizzo in Pianificazione territoriale e Sviluppo locale, Politecnico di Torino.*

and urban quality, indices and density, the relationship between public and private space, the industrial memory between conservation and refusal, the wavering of synergy and disorganization between the technical factors involved and the policy.

A history of the informal Plan emerges, modest and outside traditional standards. The questions, posed spontaneously and without planning, received answers that reveal little-known aspects, stories of experiences, of events that were lived, memories that return with an image of a Plan that was not controlled, not professional, not academic, made of episodes, anecdotes and of people that made and lived the Plan directly.

A polychrome emerges, the multi-layered portrait of a city that, in seeing the reflection of its own image in the urban events of the last decade, acquires awareness of its deep renewal, identifying perhaps more willingly with the Plan than with the results of its implementation.

*Agata Spaziante, architect, full professor of Urban Engineering and Planning, First Department of Architecture, Polytechnic of Turin.*

*Chiara Murano, architect, graduate student in Environment and Territory, concentrating on Territorial Planning and Local Development, Polytechnic of Turin.*

## I protagonisti dell'attuazione del PRG Valentino Castellani, Sindaco di Torino dal 1993 al 2001

### *The Protagonists of the MPDP implementation. Valentino Castellani, Mayor of Turin from 1993 to 2001*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE  
E / AND GIANNI TORRETTA

Valentino Castellani, ex sindaco di Torino, firmatario dell'approvazione del Piano, spiega che già durante la campagna elettorale, insieme al Prof. Franco Corsico, futuro Assessore all'Urbanistica, decise di non elaborare il PRG elaborato dalla Giunta di centro destra che lo aveva preceduto e di portarlo all'approvazione, perché se ne potevano condividere le strategie e si potevano apportare leggere modifiche per migliorarlo. Così fu fatto e il PRG nel dicembre 1993 fu adottato e nel 1995 approvato. Negli anni successivi grazie al PRG si sono innescate dinamiche di valorizzazione economica e sociale di cui la città, in quel momento, aveva grande bisogno. Definendolo come "il nuovo asse della modernità", Castellani riconosce nell'idea della Spina l'elemento di suggestione che ha saputo riavvicinare l'immagine di Torino a quella delle grandi capitali europee. Segnala come la scelta di insediare, sulla stessa porzione di città, la funzione abitativa, il terziario e i necessari servizi pubblici abbia portato all'attivazione di una rete di attori e di interessi estremamente eterogenea. Ricorda come sia stato proprio l'approccio negoziale acquisito dall'esperienza dei programmi complessi ad aiutare a contenere le occasioni di conflitto e a realizzare un Piano bilanciato e controllabile da parte dell'attore pubblico. Si rammarica che la possibilità di collocare nel tessuto urbano attività produttive sia stata trascurata, con la conseguente necessità di mettere in atto varianti strutturali al Piano. Auspica strumenti urbanistici più flessibili ed adattabili. Parla delle Olimpiadi, della "buona congiuntura" tra evento olimpico, PRG e Piano strategico, di come le risorse olimpiche abbiano innescato, su Spina 3, un processo di investimento dei privati che ha accelerato l'attuazione del PRG, proiettando la città in avanti. Le parole del Sindaco tradiscono una certa delusione nei confronti della qualità delle nuove architetture torinesi, rintracciandone le cause nel poco amore dedicato alla realizzazione del Piano, alla sua attuazione. Definisce "il bello come un fatto di cultura" denunciandone, con rammarico, l'assenza.



Valentino Castellani, former mayor of Turin and signatory for the approval of the Plan, explains that he had already decided during the election campaign, together with future Town Planning Councilor Prof. Franco Corsico, not to draw up the Municipal Physical Development Plan (MPDP) drawn up by the center-right Council that had preceded him and approve it, so that they could share strategies and make slight changes to improve it. So it was done, and in December 1993, the MPDP was adopted and in 1995, it was approved. Thanks to the MPDP, dynamic economic and social developments were triggered during the following years which the city really needed at the time. Defining it as "the new axis of modernity", Castellani recognized, in the idea of the Spina, a concept that could bring Turin's image closer to that of the major European capitals. He points out how the choice to set up, in the same portion of the city, the functions of housing, the services sector and the necessary public services, led to the activation of an extremely varied network of operators and interests. He recalls that it was precisely the negotiation approach acquired from experience with complex programs that helped contain conflicts and implement a balanced Plan that could be controlled by the public operator. He regrets that the opportunity to insert productive activities into the urban fabric has been neglected, with the consequent need to implement structural variants to the Plan. He hopes for more flexible and adaptable planning tools. He speaks of the Olympics, of the "good combination" of the Olympics, the MPDP and the strategic Plan, of how the Olympic resources sparked, on Spina 3, a private investment process that accelerated the implementation of the MPDP, projecting the city forward. The words of the Mayor betray a certain disappointment in the quality of Turin's new architecture, finding the cause in the lack of love dedicated to implementing and fulfilling the Plan. He defines "beauty as a matter of culture", and expresses regret at its absence.



**Non è abituale che una Giunta decida di portare avanti un Piano ancora in itinere ereditato da una precedente amministrazione di diverso colore politico. Cosa vi ha indotti a far proprio il PRG in fase di approvazione, a supportarne l'approvazione da parte della Regione e poi ad attuarlo con convinzione?**

Direi che questo è stato uno dei punti chiave. Prima ancora di accettare di fare il candidato sindaco ero un cittadino curioso che leggeva i giornali e si documentava e mi rendevo conto che il Piano Regolatore di Torino era un tema maturo perché la città aveva bisogno dopo quasi cinquant'anni di averne uno. Il PRG avrebbe sicuramente messo in moto una serie di fattori economici di cui la città aveva grande bisogno in quel momento. Non ero un esperto di urbanistica, ed ero ancora lontano dall'idea di fare il sindaco. Stavo valutando la proposta di accettare la candidatura. Ho riflettuto molto. Era il mese di marzo quando incontrai Franco Corsico: se fossi diventato sindaco avevo in mente di proporgli di fare l'Assessore all'Urbanistica, come poi fu. Gli chiesi se secondo lui il Piano regolatore di Cagnardi e Gregotti potesse andare bene, perché nell'ipotesi di dover ricominciare da capo si sarebbero impiegati altri dieci anni e sarebbe stata una grande sconfitta. Peraltro l'idea di ricominciare da capo era propria dell'approccio ideologico di una sinistra che io definivo conservatrice. Era l'idea di Novelli, che contrastai con forza. Decidemmo dunque di prendere le distanze da questa posizione e di lavorare sul Piano elaborato da Cagnardi e Gregotti. Cercammo in primo luogo di definire se, nella sua impostazione di base, il Piano potesse andare bene e se avremmo potuto dividerne le strategie. In secondo luogo cercammo di stimare la portata delle modifiche al Piano che ritenevamo necessarie, con l'attenzione a non ricadere nel meccanismo della consultazione che avrebbe dilatato rovinosamente i tempi. Dovevamo muoverci sul filo del rasoio. Franco Corsico mi chiese ancora un paio di giorni per riflettere sul Piano, trascorsi i quali mi confortò, con entusiasmo, sulla sua fattibilità. Questo mi aprì il cuore. Decidemmo io e lui: cominciando la campagna elettorale dicemmo che avremmo portato avanti il Piano regolatore, con leggere modifiche sulle quali avremmo discusso con la nostra maggioranza, con l'impegno di adottarlo entro l'anno. Era il 1993; fui eletto il 20 giugno e insediato a luglio. Era un impegno azzardato; in realtà poi ci riuscimmo, con un enorme lavoro di squadra. Sono estremamente riconoscente a Franco Corsico, che può essere riconosciuto come l'artefice di questa operazione; vorrei ricordare anche il presidente della Commissione Urbanistica del Consiglio Comunale, Giuseppe Gallicchio, che guidò i lavori della Commissione in maniera efficace ed esemplare. Qualche giorno prima del Natale 1993 adottammo il Piano in Consi-

glio Comunale. Fu, quindi, una scelta estremamente voluta e meditata, sulla quale ci misurammo duramente con l'estrema sinistra, perché noi ritenevamo che lo sviluppo della città fosse imprescindibile da quel fattore.

**Cosa di quel Piano ti convinceva meno, e cosa invece trovavi veramente importante e convincente?**

L'impianto era sostanzialmente convincente. L'idea della Spina era molto suggestiva. Aveva carattere. Creava una nuova centralità per Torino. Conoscevo molto bene, in particolare, la questione che vi gravitava intorno e ne avevo seguito da attore gli antefatti. Ricordo la strenua battaglia per l'ampliamento del Politecnico per la quale mi ritrovai in prima linea nel contrastare la Giunta del Pentapartito e le sue velleità, a mio avviso speculative, di rilocalizzazione dell'Ateneo. L'idea di una nuova centralità lineare lungo la Spina con la nuova stazione di Porta Susa ad impreziosirne il tracciato, è un'idea estremamente suggestiva che ricorda l'immagine di molte città europee. Il centro storico è la memoria, il nuovo asse la modernità. Questo era sicuramente un elemento forte. Non ci convincevano del tutto, invece, alcuni meccanismi un po' troppo generosi nei confronti della cubature. Avevamo l'impressione che fosse necessario mettere un freno. Riducemmo l'indice di cubatura da 0,7 a 0,6 mq/mq. Era una correzione richiesta, addirittura, dagli stessi costruttori, fatto assolutamente non consueto. Furono, poi, introdotti alcuni meccanismi di controllo sul trasferimento delle cubature per ritagliare aree a parco. Erano sostanzialmente queste le lievi incrinature del piano che tentammo di inserire. Per il resto l'impianto ci convinceva. Ritoccammo solo i dettagli, tant'è che passammo le forche caudine di tutti i controlli senza che fosse necessario ripubblicare il Piano per le osservazioni.

**Alla luce di quanto avvenuto in seguito, cosa sarebbe stato meglio poter modificare?**

Credo che sia stata sottovalutata la possibilità di collocare nel tessuto urbano attività produttive di tipo innovativo. Bisogna dire che il Piano regolatore iniziò a prendere forma verso la metà degli anni Ottanta. Il limite dei piani regolatori è rappresentato dal fatto che quando si adottano e si approvano sono già vecchi; bisognerebbe avere strumenti urbanistici un po' più flessibili. Torino negli anni è cambiata rispetto alla fotografia che la ritraeva nella metà degli anni Ottanta. Sono cambiate le funzioni: oggi c'è tutta una serie di attività produttive che non sono più le *boite* (botteghe, ndr) di una volta. Faccio riferimento non soltanto ad attività artigianali compatibili con la residenza, ma soprattutto alle ICT, attività che fondano la loro economia sulle nuove tecnologie, sull'innovazione, per le

quali sarebbe stato bene prevedere una localizzazione il più possibile urbana: questo aspetto era stato trascurato dal Piano. Tant'è vero che la Città, in seguito, ha dovuto fare una variante importante per reinserire l'industria, di cui c'era una domanda consistente e soprattutto compatibile con lo sviluppo. Non aveva senso estrometterla.

**Cosa invece è stato provvidenziale aver inserito o sarebbe stato bene inserire?**

Credo sia stato lungimirante aver proposto e sostenuto la riduzione dell'indice di cubatura, a cui accennavamo poco fa. Un decimo di punto su 0,7 non è trascurabile. Quando accusavano questo Piano di cementificazione ci difendemmo intervenendo sull'indice.

**Il PRG di Gregotti e Cagnardi puntava, per il rilancio di Torino e per la riqualificazione delle aree industriali dismesse, sull'espansione potente del terziario. Sulle Spine la quota di terziario era prevista allora nella misura del 70% e la sinistra lottò a lungo in Consiglio comunale per accrescere la quota di residenziale portandola al 35%. Oggi, la residenza rappresenta sulle Spine il 70% e la domanda di terziario ha stentato a lungo a manifestare interesse per l'investimento nelle aree di trasformazione. Questa errata valutazione era davvero imprevedibile, e quanto ha pesato sull'attuazione del PRG?**

Negli anni Ottanta sembrava che la città si vergognasse del suo passato industriale, come fosse un elemento da rimuovere dal tessuto vivo. Si mitizzava la terziarizzazione. Il Piano Regolatore è nato in quella fase storica. Noi oggi viviamo una città plurale in cui la ripresa della Fiat ha dato un buon sostegno, anche se con meno impronta rispetto al secolo scorso. E poi si è scoperto che c'è tutta una serie di settori produttivi che nascono da una contaminazione tra settore produttivo e terziario. Un po' ha giocato la "milanesità" degli autori del Piano. A Torino il terziario non può essere autoportante, ma è bene che sia sempre agganciato all'industria. Aggiungerei ancora un retroscena sulle vicende della Spina: nell'accordo siglato con le Ferrovie dello Stato non era prevista la copertura del Passante, che si presumeva fosse a carico del Comune. Il Passante era già avviato e si trattava di coprirlo; dovemmo fare un lavoro enorme di ricucitura del problema rinegoziando con le Ferrovie le modalità dell'intervento. Per fortuna le risorse del Comune erano sufficienti perché per molti anni si era investito poco. Riuscimmo, dunque, a farvi rientrare le opere di copertura della Spina e credo che questo sia stato un merito che possiamo ascriverci. Ho avuto la fortuna di vedere inaugurato il primo lotto del Passante. Tutte le decisioni prese nei primi anni di mandato sono state definite con enorme rapidità. Il mio mandato è stato il primo con l'elezione diretta del

Sindaco: il rapporto diretto che si creò tra i cittadini e il loro primo rappresentante non poteva essere messo in discussione. In quel periodo sono state prese decisioni in maniera assai energica, basti pensare a un Consiglio Comunale nuovo che in tre mesi e mezzo adotta un Piano non suo. È un'esperienza unica e, credo, difficilmente replicabile, esperienza nella quale ci sono stati anche momenti di grande apprensione, tra i quali l'attesa che il Piano venisse approvato da parte della Regione (l'allora Presidente della Regione era Brizio). In quell'occasione ho capito che la legge di Astengo, che per molti aspetti era una grande legge, era un po' troppo rigida ed illuminista, tant'è che riuscimmo, in seguito, a chiedere che la Regione ne modificasse alcune norme e alcune parti, in particolare la possibilità di bypassare la Regione nel caso di modifiche al Piano molto modeste. Ma, a parte questo dettaglio, la questione spinosa era creata da un paio di funzionari regionali che contavano più del Consiglio comunale, con un rapporto quasi di contrasto e non di collaborazione. C'era un approccio molto burocratico nei confronti del Piano regolatore; si drammatizzavano aspetti di dettaglio, come il conteggio dei vani scala nel computo tra il lordo e il netto. Alla fine, negli ultimi mesi, per alcune vicende della Giunta regionale divenne assessore all'urbanistica Mercedes Bresso, che assunse la competenza del Piano regolatore e che con un atto di Giunta riuscì a farlo passare, poche settimane prima della conclusione della legislatura regionale. Eravamo nel '95, erano passati due anni dal nostro insediamento ed eravamo a metà mandato: con l'aiuto di Mercedes, nei confronti della quale nutro ancora una grande riconoscenza, il Piano fu finalmente approvato anche dalla Regione.

**Il PRG non prevedeva e non voleva prevedere possibilità di insediamento per attività produttive nel territorio comunale. La domanda di aree per insediamento dell'industria, seppure diversa da quella tradizionale, invece esisteva ed alla fine si è dovuto provvedere con varianti che hanno ripristinato la possibilità di insediare attività produttive. Cosa è cambiato e quando nella domanda di localizzazione produttiva in questo decennio?**

Come ho accennato poco fa c'è un fenomeno che alla fine degli anni Novanta avevamo già percepito e che con il tempo si è fatto sempre più evidente. Mi riferisco al crescente proliferare di piccole attività produttive di nicchia che non richiedono spazi "speciali" ma che, d'altro canto, non possono essere considerati come semplici studi professionali, poiché necessitano di parcheggi e di servizi aggiuntivi. Si tratta di funzioni "ibride" tra il terziario e il produttivo che necessitano di essere integrate nella maglia urbana per usufruire dei vantaggi localizzativi che ne derivano e che la città,

da parte sua, ha bisogno di avere al proprio interno. Bisogna riconoscere che il Piano regolatore non ne aveva tenuto conto.

**Un forte impulso all'avvio dell'attuazione del PRG è venuto dal finanziamento dei 13 Programmi complessi che hanno portato risorse e scadenze perentorie per la "cantierizzazione" delle opere, incentivo alla partnership pubblico-privato, priorità di fatto decise. Quale ruolo ha avuto, nel successo dei Programmi proposti, il PRG come strumento in corso di approvazione/attuazione? E cosa ha significato per l'attuazione del PRG l'imprevedibile stagione di questi programmi speciali che ha proposto un cortocircuito Comune-Ministero dei lavori pubblici superando gli altri livelli della pianificazione (e specialmente il rapporto con la Regione), e di fatto ha proposto un ruolo dello Stato nell'urbanistica locale ormai assente da molti decenni?**

Mi pare che l'elemento realmente innovativo introdotto dai Programmi si sia identificato con la possibilità di innescare processi di negoziazione. In ambiente politico parlare di negoziazione implica, di primo acchito, un po' di dietrologia veicolata dalla logica del "chissà cosa c'è dietro, chissà quali interessi...". Questo ci ha imposto di mantenere una trasparenza cristallina durante tutte le fasi dell'interazione negoziale, con l'intenzione di fugare diffidenze e ritrosie. Si trattava di raccontare e motivare più del necessario, il che non era sempre facile, ma sicuramente imprescindibile dalla buona riuscita di un programma che si riproponeva di essere realmente integrato. L'insediamento, sulla stessa porzione di città, della funzione abitativa, di quella produttiva, del terziario e dei necessari servizi pubblici, implicava l'attivazione di una rete di attori e di interessi estremamente eterogenea. L'approccio negoziale acquisito dall'esperienza dei Programmi complessi ci ha aiutati a contenere le occasioni di conflitto e a realizzare un Piano bilanciato e ben controllabile da parte dell'attore pubblico, muovendo con cautela le varie leve su cui si articolavano i complessi ingranaggi di questo dedalo di progetti, funzioni, attori e interessi. Vi sono, poi, altri due aspetti che, importati dai programmi complessi, si sono rivelati essere "strategici" nel processo di attuazione del Piano. Il primo è stato l'obbligo della presenza del privato imposta dai Programmi, da cui è scaturita una proficua sinergia tra due attori che fino a quel momento si ritrovavano a sedere ad estremi opposti del tavolo della contrattazione. Un secondo aspetto che ha dato un forte impulso all'avvio dell'attuazione del PRG è stato il termine perentorio fissato dalle date di cantierizzazione delle opere che ha imposto di accelerare le procedure per non perdere i fondi a disposizione. Il recupero di un numero considerevole di aree dismesse e l'azione di riqualificazione

di intere parti di città si è potuta realizzare attraverso un solido e proficuo meccanismo di interazione fra privati, Stato, Ente locale, Piani integrati, in alcuni casi Fondi europei e scadenze prorogabili. Questa sarebbe stata la ricetta vincente se applicata da amministratori intraprendenti e lungimiranti. Torino ha presentato tredici programmi, tutti approvati e tutti realizzati, che hanno permesso di imprimere una forte spinta alla realizzazione del Piano regolatore. Personalmente sono profondamente persuaso del fatto che gran parte del merito si debba riconoscere a Franco Corsico, che nel ricoprire con estrema fermezza, trasparenza ed onestà la carica di Assessore all'Urbanistica, fece moltissimo per il futuro di Torino, curandone l'interesse pubblico sul lungo periodo.

**Com'era il rapporto con la Fiat e con le Ferrovie dello Stato, due interlocutori importanti per il Piano?**

I rapporti con la Fiat sono stati sempre buoni. Il problema di Mirafiori ancora non si poneva o, quantomeno, era soltanto latente; c'era la questione Fiat Avio e quella delle aree di Spina 3. Devo dire che con la Fiat il rapporto è stato sempre molto corretto. Non abbiamo avuto pressioni o occasioni di conflitto, anche perché abbiamo messo le carte in tavola in maniera molto chiara fin dal primo momento. Abbiamo lavorato bene perché c'era da chiudere tutta la partita del Lingotto. C'è stato sempre un rapporto collaborativo e non si è mai innescata una logica di scambio. Ognuno ha fatto la propria parte: noi rimanendo legati al PRG e agli interessi della Città, loro curando i propri. Probabilmente il fatto di avere un PRG approvato è stato un punto fermo a nostro favore. Con le Ferrovie dello Stato invece non c'è mai stato un rapporto idilliaco: Torino non era considerata come un nodo importante, una città sulla quale investire; era considerata una città in declino, una causa persa. Ricordo le faticose contrattazioni con le FS per acquisire l'area destinata al raddoppio del Politecnico, e credo che l'analoga questione dei capannoni ex-OGR (Officine Grandi Riparazioni) si sia risolta da poco. Il rapporto delle Ferrovie dello Stato con la città è stato sempre molto coloniale, molto conservatore. Tutto sommato, però, siamo riusciti a trattare per la copertura del passante e poi per il raddoppio del Politecnico le cui aree alla fine sono state cedute gratuitamente in diritto di superficie. Le FS più che fare squadra con la città sono state una controparte.

**Cosa ha significato la vicenda delle Olimpiadi per il Piano? E, viceversa, cosa ha rappresentato il PRG nell'assegnazione delle Olimpiadi?**

Il Piano ha significato molto per le Olimpiadi. Nella candidatura facemmo una scelta strategica scegliendo di destinare i futuri investimenti per recuperare aree o



*Figure 1-2. Lo Stadio Olimpico e il Palaisozaki.*  
*Figures 1-2. The Olympic Stadium and the Palaisozaki.*



edifici che fossero in condizioni di degrado. Si fece un grande lavoro di studio per scegliere la migliore collocazione delle opere olimpiche nell'intenzione di ottimizzare le opportunità suggerite dal Piano. In fase di candidatura il Villaggio Olimpico era stato collocato come ipotesi su Spina 3; subito dopo l'assegnazione dei Giochi a Torino nel '99 Franco Corsico suggerì, invece, di far perno sul Lingotto. Ci furono due scelte non fatte da noi, ma dall'Amministrazione Chiamparino che crearono qualche problema, anche se con il senno del poi si rivelarono molto sagge. La prima è stata quella di spostare lo stadio delle cerimonie dallo Stadio delle Alpi al Comunale, al fine di tentarne un recupero; l'altra scelta è stata quella di collocare il Villaggio Olimpico al MOI, gli ex Mercati Generali. Noi tenevamo moltissimo al recupero del Palazzo del Lavoro ma non è stato possibile ottenerlo, perché l'edificio era bloccato essendo di proprietà del Demanio dello Stato, messo a patrimonio di una società di emanazione ministeriale e iscritto a valore di libro a circa dieci milioni di Euro, quindi a valore insostenibile tant'è che, ancora oggi, nessuno lo compra. La Città sarebbe stata disposta a spendere fino a due milioni di Euro, gli altri otto li avrebbe spesi per il recupero, ma non è stato possibile. Le risorse enormi concentrate sull'area torinese dal 2000 al 2005 hanno salvato la congiuntura. In quel periodo la città era in crisi: le risorse hanno contribuito a traghettarla verso la ripresa, con ricadute positive in termini di immagine. La legge 9 ottobre 2000, n.285, che normava tutta l'operazione olimpica aveva stanziato un miliardo e mezzo di Euro. Di questo stanziamento circa cinquecento milioni di Euro sono stati destinati a Torino; questa grande massa di risorse ha poi innescato una serie di interventi dei privati su Spina 3 portando capitali congiunti e accelerando l'attuazione del PRG. C'è stata una buona congiuntura e si è valicato il secolo con un evento olimpico che ha fatto da volano per proiettare la città in avanti.

**Quali fattori hanno portato alla decisione di accompagnare il PRG con un Piano strategico e quale ruolo quest'ultimo ha avuto, se ne ha avuto, nelle dinamiche di attuazione del PRG?**

L'idea di fare un Piano strategico è nata visitando città come Glasgow, Barcellona, Lille, Stoccolma, Bilbao che mi hanno permesso di vedere e capire il modo in cui altri, prima di noi, avevano affrontato gli stessi problemi. Durante i colloqui con i sindaci di queste città, così simili alla nostra Torino, mi veniva spesso suggerita una analogia che si è rivelata essere estremamente calzante. Tutte le multinazionali costruiscono strategie, piani strategici. La città è molto più di un'azienda: è il perno di un sistema territoriale che resta coeso se ha una visione unitaria molto flessibile. Bisogna avere uno strumento di *governance* strutturato su una visione

condivisa che indichi l'orizzonte a cui rivolgersi e che si articoli in diversi progetti dei quali monitorare l'attuazione. Nel primo Piano strategico sottoscritto nel '99 c'erano già una strategia e un'ottantina di progetti molti dei quali già partiti prima. Potemmo contare sul supporto dell'ex-sindaco di Barcellona, Pasqual Maragall, che fu chiamato, insieme a nomi illustri appartenenti alla scena torinese, a far parte del Comitato scientifico per l'elaborazione del Piano strategico di Torino portando l'esperienza accumulata con la fortunata esperienza barcellonese. Il Piano strategico della metropoli catalana venne condotto in maniera lodevole e gli esiti decisamente positivi hanno fatto sì che venisse annoverato tra le *best practices* europee. Con sorpresa e grande soddisfazione, a Torino riuscimmo a fare lo stesso, facendo decollare un Piano strategico che pur nascendo prima delle Olimpiadi seppe riassorbirle e farle proprie. Fu utile per indirizzare i fondi strutturali dell'Unione Europea che prima di allora erano gestiti diversamente: la Fiat andava a Bruxelles e se ne accaparrava la quasi totalità lasciando alla città soltanto le briciole. Non si può dire che i programmi della Fiat non andassero bene, ma i Fondi Strutturali dovevano essere un supporto alla progettualità della città. Fu così che misi in piedi un tavolo di consultazione dei soggetti che a vario titolo potevano essere considerati "portatori di interessi" nei confronti di progetti strategici per la città sui quali iniziammo a fare concertazione. Naturalmente anche la Fiat partecipò, ma senza detenerne il monopolio. Nacque così nel 1997 il Forum per lo Sviluppo, da cui figliò la pianificazione strategica. Il carattere volontario del Piano strategico e la sottoscrizione da parte degli attori realmente coinvolti nelle scelte per la città legittimava il fatto che quello che vi stava dentro poteva attingere ai fondi europei. Era un modo per far sì che tutti i soggetti, sottoscrivendo il Piano strategico, agissero nella stessa direzione. Il Piano strategico ha avuto un grande successo ed è giunto, oggi, alla sua seconda edizione. Ma ricordo come, paradossalmente, quando avanzai le prime proposte per mettere in piedi a Torino una pianificazione considerata d'avanguardia rispetto alla tradizione, ricevetti forti critiche soprattutto dalla mia maggioranza. Il Consiglio comunale, invece di percepire il Piano strategico come una manovra di *governance* capace di portare consenso, lo interpretò come un atto di esproprio del suo protagonismo politico. Questo mi ha fatto capire come spesso il ceto politico sia impreparato e diffidente di fronte ai processi di innovazione.

**A più di dieci anni dall'entrata in vigore del PRG riteni che il risultato attuale rispetti le intenzioni originarie del progetto di cui avete avviato l'attuazione e che vi si legga la sua struttura fortemente caratteriz-**

**zata dalle Spine, dal riuso delle aree industriali, dal Passante ferroviario ecc.?**

Devo fare una professione di umiltà. Non ho una competenza e una visione di dettaglio di ciò che è avvenuto. Quello che mi colpisce è che non vedo dell'architettura di grande qualità: non c'è nulla che mozzi il fiato, e questo non dipende soltanto dalle Amministrazioni. Faccio il paragone con il recente pezzo di città che è stato realizzato al MOI sopra le aree degli ex Mercati Generali, destinato ad edilizia convenzionata. È bello, c'è l'invenzione del colore che per Torino è una novità, è armonioso, fatto con un progetto unitario. Avrebbe potuto essere fatto lo stesso anche altrove. Ma non fu fatto. Il raddoppio del Politecnico è stato fatto solo in parte, le OGR, che nel progetto di Cagnardi erano previste in demolizione, sono state mantenute grazie all'opera di sensibilizzazione di Vera Comoli. Tuttavia la qualità media dell'edilizia poteva essere migliore. Eppure progetti unitari c'erano; lì è stato lasciato troppo spazio ai costruttori: la cultura media del settore è bassa. E poi, in molti casi, si è investito poco nell'organizzare bene lo spazio pubblico, basti pensare a Spina 3, fatta di un arcipelago di interventi autorefe-

renziali e di bassa qualità architettonica e urbana. Ma forse bisogna vederlo nella giusta prospettiva e senza fretta: quando il parco della Dora sarà realizzato sarà sicuramente un'altra cosa.

**Quali interventi legati all'attuazione del PRG ritieni dei punti di qualità alta che hanno modificato in modo esemplare la struttura e l'immagine della città? Quali invece si sono rivelati dei punti deboli, delle operazioni che hanno deluso nei confronti delle vostre originarie aspettative?**

Uno dei punti forti è stata la ricucitura della ferita segnata dalla ferrovia e dal recupero delle aree industriali dismesse che vi si affacciavano. Credo che la parte meglio riuscita sia Spina 2 nonostante l'immagine di asse automobilistico poco vissuto. È un viale che ha ancora poco il carattere urbano. Bisognerà aspettare la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa ed il tratto verso piazza Statuto. Punto debole è stato il poco amore con il quale molti attori si sono attivati nella realizzazione del Piano. Il bello è un fatto di cultura e credo che la "cultura del bello" nelle nostre città sia ancora da migliorare.



*Figura 3. Il raddoppio del Politecnico sul viale della Spina.  
Figure 3. The Polytechnic redoubling on the Spina boulevard.*

# I protagonisti dell'attuazione del PRG. Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino

## *The Protagonists of the MPDP implementation. Sergio Chiamparino, Mayor of Turin*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE



Il Sindaco Sergio Chiamparino riconosce alle Olimpiadi il merito di aver catalizzato il processo di valorizzazione turistica, ambientale e culturale di cui il Piano regolatore aveva tracciato le principali direttrici: congiuntura favorevole che ha consentito di traghettare Torino fuori dalla crisi dell'industria. Rintraccia la forza e l'identità del Piano nell'idea di ricucire lembi della città che non si toccavano, integrando modernizzazione del sistema di trasporto e riqualificazione delle aree dismesse dall'industria. L'identità del Piano è talmente forte da poter essere esportata anche al di là dei confini comunali. Riconoscendo il limite del Piano di Gregotti e Cagnardi nell'aver puntato troppo sulla città e troppo poco su ciò che accadeva fuori, Chiamparino immagina nell'asse di corso Marche una possibile centralità "secondaria", baricentrica rispetto allo scacchiere metropolitano. Esprimendo soddisfazione per il buon esito delle trasformazioni su scala urbana, il Sindaco attribuisce le cause dello scarso livello della qualità architettonica al complesso meccanismo di concorsi che impedisce ai giovani di vincere e privilegia i grandi nomi ed alle logiche che sottendono quella che definisce come "la vendita porta a porta dei diritti edificatori". La costituzione di un grande fondo immobiliare chiuso avrebbe permesso di attrarre operatori internazionali in grado di mobilitare grandi risorse e grandi idee con una conseguente impennata della qualità. Riflettendo sui rapporti con l'area metropolitana, sulle trasformazioni sociali della città che dal '92 si sono fatte evidenti, sul problema delle barriere operaie e del recupero della residenza, nell'attesa di un nuovo Piano, Chiamparino tratteggia l'ipotesi di una grande variante organica, motivata anche dalle nuove funzioni ibride tra industria e terziario, sempre più presenti, ma non considerate nel Piano di Gregotti e Cagnardi, dai nuovi problemi di integrazione sociale legati all'immigrazione, dalla necessità di ripensare al sistema dei trasporti alla luce del potenziamento del collegamento ferroviario con la Francia e dell'alta velocità per Milano, alle ipotesi per una seconda linea di metropolitana e al rapporto con il nuovo Piano strategico. Sono questi i principali nodi su cui Chiamparino invita a ragionare nell'ottica di una possibile revisione del Piano di Torino.

Mayor Sergio Chiamparino credits the Olympics with having catalyzed the process of development of tourism, environment and culture, whose main guidelines were set out by the Municipal Physical Development Plan: a favorable combination that has enabled Turin to pull out of industrial crisis. He finds the Plan's strength and identity in the idea of reconstructing areas of the city that were not to be touched, integrating a modernization of the transport system with an upgrade of areas abandoned by industry. The Plan's identity is so strong as to be exported beyond the municipal borders. Recognizing the limits in Gregotti and Cagnardi's Plan in having focused too much on the city and too little on what was happening outside, Chiamparino imagines a possible "secondary" central position in the axis of Corso Marche, barycentric in relation to the metropolitan zone. Expressing satisfaction in the successful completion of the transformation on an urban scale, the Mayor attributes the causes of the low level of architectural quality to the complex competition mechanism which prevents young people from winning and favors the big names. He also attributes it to the logic behind what he defines as "the door to door sales of builders' rights." The establishment of a large and closed property fund would have attracted international operators capable of mobilizing large resources and big ideas with a consequent rise in quality. He reflects on relations with the metropolitan area, on the social transformations of the city, evident since 1992, on the problems of the worker barriers and the recovery of residences. While awaiting a new Plan, Chiamparino outlines the possibility of a great organic variant, also motivated by the new hybrid functions between industry and services, increasingly present, but not considered in Gregotti and Cagnardi's Plan, by new problems of social integration related to immigration, by the need to rethink the transport system in the light of the strengthening of the rail link with France and the high speed to Milan, to the possibility of a second subway line and the relationship with the new strategic Plan. These are the main issues on which Chiamparino invites thought with a view to possibly revising the Turin Plan.

**Quando Lei è diventato Sindaco di Torino, nel 2001 ha ricevuto dalla giunta Castellani una eredità importante ma anche ingombrante: un PRG forte ed ambizioso in corso di attuazione, le Olimpiadi già assegnate e da realizzare, l'attività trainante della città – l'industria – in grave crisi e la città non meno provata. Quale di queste eredità ha messo al primo posto nelle priorità del suo programma di azione?**

Direi che abbiamo cercato di far coincidere criticità e opportunità. Le Olimpiadi si presentavano come una sfida importante che poteva permettere di finalizzare almeno in parte la trasformazione urbana in corso, di cui, tra l'altro, il Piano regolatore aveva tracciato le principali direttrici. Tutto questo in chiave di un potenziamento dell'attrattività della città, sia come disponibilità di aree, sia come investimento, attraverso le Olimpiadi, sulla valorizzazione turistica, ambientale e culturale per aprire un varco che consentisse di traghettare la città fuori dalla crisi industriale e di creare un volano, come di fatto poi è avvenuto. Tutto questo è stato accompagnato da iniziative pubbliche che hanno permesso all'industria di riprendere a produrre. Si sono messe in moto sinergie diverse che hanno concorso a vario titolo ad innescare il percorso di risalita della città dalla crisi in cui versava ormai da qualche anno: è stata una situazione congiunturale favorevole nella quale è difficile individuare vere e proprie priorità.

**Il PRG di Torino ha un carattere forte ed una identità precisa, ancora riconoscibile nonostante i molti adattamenti e le molte integrazioni apportate negli ultimi anni, a partire dalle Olimpiadi. Come descriverebbe sinteticamente questa identità? Quali interventi propriamente voluti dal PRG ritiene emblematici di questo piano d'autore? La mancata realizzazione di alcuni degli elementi forti del PRG (ad esempio i tre grattacieli) hanno, secondo lei, modificato sostanzialmente l'immagine che il PRG voleva attribuire alla Torino del III millennio? Quali degli interventi previsti e non ancora attuati (i tre grattacieli, corso Marche, la Spina Reale, la riqualificazione delle sponde della Dora e della Stura) ritiene oggi di più urgente attuazione e quindi da mettere al primo posto fra le priorità di una eventuale revisione/rilancio del PRG?**

Credo che il carattere identitario di fondo del Piano resti riconoscibile. Ritengo che si manifesti in modo marcato nell'idea di ricucire lembi staccati della città integrando modernizzazione del sistema di trasporto e ricostruzione di aree da utilizzare per la trasformazione urbana e la riqualificazione. Mi sembra che questa idea resti. Tuttavia, mentre sulle parti centrali, Spina 1 e Spina 2, nel tratto tra corso Orbassano e Porta Susa, i tratti identitari e la fisionomia delle aree sono riconoscibili e ben disegnati, invece nelle parti periferiche, nei tratti di Spina 3 e Spina 4 c'è ancora molto da fare

e il carattere residuale di queste parti di città è ancora molto forte. L'idea che attraverso un intervento sul sistema dei trasporti si possa contribuire a riallacciare i rapporti tra parti di città che da tempo avevano sospeso il dialogo continua ad essere presente e attuale. È indubbio, però, che fosse più facile agire nelle aree di trasformazione. Questo tema si ripropone a livello metropolitano. Mi riferisco alla zona Ovest di Torino, un'area che nasce dall'incontro di residualità urbane di vari comuni. L'identità del Piano è talmente forte che si può esportare anche al di là dei confini comunali. L'asse di corso Marche potrebbe essere una centralità "secondaria", baricentrica rispetto allo scacchiere metropolitano. Il limite del Piano di Gregotti e Cagnardi è stato quello di aver puntato molto sulla città ignorando ciò che accadeva fuori.

**Quali sono, secondo Lei, gli interventi del Piano che possono essere riconosciuti come emblematici?**

Indubbiamente uno è quello di aver fatto avanzare il grande asse di attraversamento della città, l'asse della Spina con tutto quello che vi si affaccia. Spina 2, ad esempio, è un intervento molto forte perché comprende una serie di interventi e di localizzazioni che potremmo definire "strategiche": il raddoppio del Politecnico, la nuova biblioteca di Bellini, il recupero delle Carceri Nuove, i prossimi lavori di sistemazione delle OGR, Ferrovie permettendo (forse riusciremo ad averle in comodato d'uso per trent'anni, cosa che ci permetterebbe quantomeno di avviare i lavori di sistemazione). Credo, quindi, che il complesso di Spina 2 sia ben riuscito, nonostante vi siano ancora alcuni "incompleti": le già citate OGR e la realizzazione del grattacielo di Fuksas che ospiterà il nuovo Palazzo della Regione Piemonte e che verrà, invece, spostato al Lingotto. In compenso, il nuovo grattacielo di Renzo Piano in prossimità di Porta Susa rafforzerà il ruolo e l'immagine di questa parte della Spina.

**Se dovesse dare una priorità di attuazione alle parti del Piano che sono ancora un "potenziale" su cosa punterebbe?**

Se dovessi dare una priorità di attuazione la darei al completamento degli interventi di riqualificazione dell'area di confluenza tra il Po e la Stura, per ragioni di tipo ambientale ma anche di ordine sociale. La poco tempo fa ero a New York, sono andato a correre a Central Park e riflettevo sul fatto che non è molto diverso dal Valentino: a parte la dimensione, la struttura e il pregio paesaggistico sono molto simili, anche grazie al Po, che rappresenta una grande risorsa per Torino, soprattutto in termini di qualità ambientale. Analogamente potrebbe essere fatto nel punto di confluenza del Po con la Stura, luogo nel quale il degrado diffuso offusca l'indubbio valore naturalistico dell'area, anche



da un punto di vista sociale. Siamo di fronte ad un'area di periferia che potrebbe ritrovare la propria ragion d'essere nel diventare una sorta di porta est della città alla stregua del maestoso ingresso sud rappresentato dall'area di Italia '61 di corso Unità d'Italia, su cui stiamo ancora investendo. Sulla Stura è un po' più complicato intervenire perché attualmente è il luogo di tutte le attività "scomode", è un'area residuale per eccellenza che richiede grandi opere di bonifica. A questo si aggiunge la presenza di un insediamento di nomadi, nei confronti del quale la questione si fa delicata per cui l'area non può essere trattata alla stregua delle altre parti del parco fluviale.

**Se dovesse indicare un'immagine o un luogo che simboleggi le trasformazioni prodotte dal PRG quale sceglierebbe?**

A mio avviso le immagini più rappresentative ed evocative sono quelle relative all'asse della Spina e all'arco che sormonta la passerella di collegamento tra il Lingotto e il distretto olimpico ex-MOI. La prima rappresenta la trasformazione che attraversa la città tradizionale, la Torino consolidata, la seconda è l'icona di un mutamento che guarda oltre ai suoi confini.

**Quali delle scelte principali del PRG avrebbe voluto poter modificare?**

Guardando al numero di varianti che abbiamo dovuto fare direi che forse sarebbe stato meglio prevedere fin dall'inizio un migliore mix di funzioni residenziali e produttive. Soprattutto per una città come Torino, nella quale la tradizionale vocazione produttiva è ancora molto radicata, nonostante ultimamente si sia cercato in tutti i modi di seppellirla per fare spazio a nuove identità calate forse un po' troppo dall'alto. Perché di fatto siamo ritornati lì e con molta fatica. SEAT Pagine Gialle, ad esempio, lascia una tipica area industriale fuori dai limiti urbani per rilocalizzarsi all'interno della città, nell'area di Spina 3. Questo è stato un limite interpretativo dei processi urbani che ha reso necessarie tutte le varianti che conosciamo. È chiaro che non si tratta delle vecchie fucine ma di nuove attività produttive, al limite tra industria e terziario. Occorre infine non dimenticare Mirafiori. Non dimentichiamo che abbiamo a Mirafiori un'area di tre milioni di metri quadri, un'area tutta da ripensare in chiave neo-industriale nel centro della città metropolitana. Una delle cose che abbiamo fatto e che il Piano non prevedeva è stata quella di intervenire su Mirafiori con un'operazione di acquisizione che rilancia come aree a vocazione produttiva manifatturiera e di servizi per l'industria un luogo che si colloca in una di quelle centralità metropolitane a forte vocazione. Corso Marche arriva esattamente lì. Credo che Torino sia una delle poche città in Europa che dispone di aree di trasfor-

mazione per nuove residenze, attività di terziario, aree industriali propriamente dette, tutte all'interno dell'area metropolitana cui si aggiungono offerte di altro tipo, di città storica, turistica, della cultura: un bel mix!

**Secondo il PRG nella Spina si doveva puntare sul terziario (si prevedeva di realizzarne il 70% della SLP<sup>1</sup> e solo con una lunga battaglia dell'opposizione di sinistra si ottenne che almeno il 35% fosse destinato a residenza). A consuntivo oggi il 52% della SLP della Spina è di residenza e solo il 25% di ASPI<sup>2</sup> e terziario (il 23% è di "altro") per effetto di decisioni in larga misura prese dalle Giunte che l'hanno preceduta. Condividi questo cambiamento di rotta o vorrebbe aver potuto decidere diversamente? È opinione diffusa che questa grande quantità di residenza sia esorbitante e turbi il mercato delle abitazioni. Condividi questo giudizio?**

Se si giudica dai dati credo che non si possa parlare di "eccesso di residenza" perché si è venduto tutto. Un po' perché il mattone continua a "tirare". Un po' perché si assiste ad un processo di mobilità che non può essere trascurato: i nuovi immigrati, non appena si integrano (e ciò avviene per la maggioranza di loro) iniziano a comprare nelle zone più vecchie della città, nelle quali i costi al metro quadro sono minori e dove è ancora forte la presenza di anziani che per ragione di età e di inerzia non si muovono. E quelle sono le zone nelle quali vi sono più rischi di tipo sociale perché confliggono istanze e registri di comunicazione molto diversi. Si innescano così processi di rilocalizzazione continua all'interno della città che saranno tanto più grandi quanto più l'economia e l'immigrazione allargheranno il proprio bacino d'influenza. Inoltre un rapporto più stretto con Milano da un punto di vista comunicativo potrebbe indurre molti a scegliere Torino piuttosto che Cologno Monzese o Cinisello Balsamo. La contrazione della distanza in termini di tempo che produrrà la linea ferroviaria ad alta velocità, quando questa entrerà a pieno regime, inciderà molto sulle dinamiche rilocalizzative tra le due città. Questi sono cambiamenti di rotta molto importanti e credo che in prospettiva ci sarà sempre di più un processo di mobilità plurima, complessa, a flussi incrociati che manterrà alta la domanda di nuova residenza. A questa domanda occorre, però, associare una sistematica e capillare riqualificazione dell'esistente. Fino ad ora si è costruito tantissimo e questo ha prodotto un incremento dei posti di lavoro nell'edilizia e, conseguentemente, del reddito, creando un grosso volano. Credo però che nei confronti della residenza occorra agire sia sul fronte dello sviluppo delle aree di trasformazione che su quello del recupero dell'esistente degradato. Mi riferisco, in particolare alla fascia delle antiche barriere operaie che sono in degrado, che potrebbero essere in parte recuperate e in parte ricostruite da zero. Questa



*Figure 1-2. L'Arco Olimpico e la passerella sospesa tra il Villaggio Olimpico e il Lingotto.*  
*Figures 1-2. The Olympic Arch and the suspended footbridge between the Olympic Village and Lingotto.*



potrebbe essere una possibile base per il prossimo Piano, un programma di opere che rientri in una variante organica di cui la città ha bisogno.

**Perché è stato così difficile promuovere concorsi di progettazione per la realizzazione anche dei grandi interventi di trasformazione promossi dal PRG (con qualche rara eccezione fra cui qualcuna delle opere olimpiche)? E ritiene che se fosse stato possibile farne di più la qualità architettonica, molto criticata, ne avrebbe tratto vantaggio?**

È vero. Pochi nomi, sempre gli stessi. Le gare sono fatte sulla base dei *curricula* e per i giovani alle prese con le prime esperienze non c'è partita. Anche se alcuni concorsi sono stati fatti. Ricordo quello del piazzale Valdo Fusi, quello per la nuova biblioteca vinto da Bellini, quello delle OGR vinto da Baietto e quello per il Museo dell'Automobile. Non sono poi così pochi, ma irrigiditi da una normativa che impone criteri di valutazione che spesso penalizzano i giovani. Temo che però se noi promuovessimo dei concorsi riservati a giovani progettisti torinesi, difficilmente reggerebbero a ricorsi presso il tribunale. Quindi con i criteri vigenti è molto più facile che vincano Bellini e Isozaki, piuttosto che giovani ignoti seppur talentuosi. Probabilmente la forma del concorso di idee, meno cogente, potrebbe dare ai giovani qualche possibilità in più, anche se non sempre risulta applicabile.

**Sulla qualità urbanistica delle trasformazioni di Torino, pur con inevitabili critiche, c'è un largo consenso. Sulla qualità architettonica invece la discussione è molto vivace. Cosa altro si sarebbe potuto fare, a suo giudizio, oltre a nominare un *city architect* e un Urban Center che vengono ritenuti del tutto insufficienti a trattare questa questione?**

Questo mi rimanda ad una questione con la quale recentemente ci stiamo misurando: quella della costituzione di un fondo immobiliare chiuso in cui portare, oltre agli immobili che abbiamo, anche dei diritti edificatori. Se la trasformazione urbana nel suo insieme tiene, la cosa che non ha funzionato è stata la logica della vendita "porta a porta" dei diritti edificatori. Il momento di crisi dell'industria ha fatto sì che la Fiat svendesse a poco prezzo a chi ha anche speso poco per fare delle cose di qualità. Se ci fosse, invece, una società che fosse un collettore di diritti edificatori che operatori capaci potrebbero, poi, trasformare in edificato si potrebbe fare un progetto organico in cui la qualità crescerebbe. Si potrebbe fare un'operazione organica in cui chiamare a misurarsi i progettisti del mondo. Se si vendono i pezzettini, i ritagli, si crea uno spezzatino di interventi che non induce dal punto di vista architettonico e urbanistico ad avere una visione d'insieme. L'entità delle risorse economiche è importante. Mettendo in-

sieme più diritti posso auspicare di trovare operatori internazionali che mobilitino grandi risorse e grandi idee e conseguente aumento della qualità.

**A Torino, secondo quanto previsto dal PRG, si è applicato per la prima volta su larga scala il meccanismo della perequazione. Ritiene positivo il ruolo di questo strumento tecnico-economico, nonostante le critiche che da alcune parti dell'ambiente tecnico vengono sollevate su questo strumento che interferisce con il mercato edilizio?**

Una vera perequazione non è stata fatta ed è quello che vorremmo invece cominciare a fare per mettere in atto progetti di largo respiro. Se questo fosse stato fatto quando le Spine erano a zero sarebbe stato tutto molto diverso e la città ci avrebbe guadagnato in termini di qualità. Dal punto di vista del risultato qualitativo è mancato proprio il coordinamento di queste operazioni che magari prese singolarmente vanno bene, ma non sono tra loro relazionate. Manca un tessuto connettivo, manca un disegno unitario.

**Una delle critiche al PRG ancor più che alla sua attuazione, è connessa con una certa disinvoltura nel prevedere la demolizione degli edifici industriali dismessi, talvolta di grande qualità, localizzati sulle aree che il Piano destinava alla trasformazione in senso terziario della città (ad esempio le OGR, le Carceri Nuove). Qualche edificio si è salvato dalla demolizione fortunatamente nel corso della attuazione dei Programmi complessi (ad esempio quelli di Spina 2). Ha qualche rimorso su questa questione? Ritiene che l'aver conservato in alcuni casi una facciata di fabbrica, una ciminiera, una torretta con l'orologio basti a non cancellare del tutto la memoria di cento anni di storia del luogo e, alla fine, del secolo breve della Torino industriale?**

Il fatto che la città, in alcuni casi, abbia mantenuto la memoria di questo suo passato industriale importante attraverso alcune tracce, alcuni frammenti, è un fatto positivo perché, in chi l'ha vissuto, suscita il ricordo e, nelle nuove generazioni, la curiosità di domandarsi il perché di quei segni anacronistici. Gli edifici industriali (quali le OGR) o vengono distrutti o possono diventare oggetto di operazioni di elevatissima qualità architettonica. Occorre però porsi una domanda di più ampio respiro sulla maturità collettiva raggiunta su questo problema. A Torino, allo stato attuale, una coscienza collettiva sul significato della memoria c'è, ma parziale. Occorre creare l'occasione di far cambiare la domanda e la sensibilità del mercato. In caso contrario è difficile che il mercato possa offrire soluzioni valide. Se questo non avviene, come nel caso di Spina 3 prevalgono gli interventi "a spezzatino" in cui si media tra interventi di conservazione della facciata o del singolo elemento e operazioni di riqualificazione dell'intera area.

**In conclusione, e considerando che ad oggi sono state apportate 146 varianti al PRG e di fatto gli interventi attuati hanno notevolmente modificato le scelte originarie, ma anche che sono passati oltre dieci anni e, ai sensi della LR 56/77 il piano andrebbe rifatto, qual è la sua opinione in proposito: andrebbe effettuata una revisione dell'attuale PRG o avviato un nuovo PRG o è preferibile continuare con ulteriori varianti?**

C'è da riflettere sul fatto che un PRG in poco più di dieci anni conti 146 varianti. Sono stato invitato ad intervenire ad un convegno della Confindustria napoletana nella quale si discuteva sul fatto che nella città partenopea non era stata fatta nessuna variante. Sono due situazioni estreme che segnalano i problemi di uno strumento che necessita di qualche rivisitazione. Bisognerebbe, in primo luogo, affrontare il tema della città metropolitana. Mi riesce difficile capire perché non si possa avere un Piano territoriale a scala metropolitana che definisca le grandi linee e i grandi indirizzi la-

sciando ai Comuni la competenza sui singoli progetti, che potrebbero meglio adattarsi al mutare delle condizioni e sarebbero meno farraginosi. A Torino, in attesa di un nuovo Piano, varrebbe la pena di fare una sorta di variante organica alla luce dei rapporti con l'area metropolitana, delle trasformazioni sociali della città che dal '92 si sono fatte evidenti, del problema delle fasce operaie e del recupero della residenza. Ulteriore occasione di ripensamento è offerta anche dalle nuove funzioni ibride tra industria e terziario, che non venivano contemplate dal Piano di Gregotti e Cagnardi. Ci sono, poi, i nuovi problemi di integrazione sociale legati all'immigrazione, la necessità di ripensare il sistema dei trasporti alla luce del potenziamento del collegamento ferroviario con la Francia e dell'alta velocità per Milano, le ipotesi per una seconda linea di metropolitana e un nuovo Piano strategico. Credo che siano questi i principali nodi su cui ragionare nell'ottica di una possibile revisione del Piano di Torino.



*Figura 3. Vista di Spina 3.*  
*Figure 3. View of Spina 3.*

## I protagonisti dell'attuazione del PRG Franco Corsico, Assessore all'Assetto Urbano dal 1993 al 2001

*The Protagonists of the MPDP implementation. Franco Corsico, Town Planning Councilor from 1993 to 2001*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE



Franco Corsico, rimarcando il suo ruolo di Assessore all'Assetto urbano, prende le distanze dalla logica settoriale che spesso compromette la pianificazione territoriale e si schiera a favore di una maggiore integrazione dell'urbanistica con le pianificazioni di settore. Sottolinea, pertanto, l'occasione offerta dal nuovo Piano regolatore che ha inteso muoversi proprio in questa direzione. Riconosce nel PRG di Torino il valore aggiunto portato dalla visione progettuale e dalla capacità disciplinare dei progettisti, a cui riconosce il grande merito di aver trasformato un progetto trasportistico, quello del passante ferroviario, in un progetto integrato di utilizzazione delle aree di trasformazione liberate dalla dismissione industriale. È questo elemento strutturale ad aver suggerito la proposta di quella che Corsico riconosce come la più efficace e riuscita suggestione del Piano: la Spina Centrale, che caratterizza un importante cambiamento strutturale per la città di Torino. Il Passante, ipocentro della trasformazione, fattore di alta valenza trasportistica, nel disegno del Piano è divenuto occasione per una riqualificazione dell'intero asse in superficie, epicentro del cambiamento, che ha innescato il processo di produzione della centralità lineare che oggi si sta completando. Nel riconoscerne i meriti, Corsico riconduce, però, ai progettisti del Piano anche la responsabilità di uno dei suoi più grandi punti deboli. Corsico, infatti, con una nota di rammarico, attribuisce al Piano la mancata reinterpretazione profonda delle preesistenze e la scarsa attenzione nei confronti delle relazioni tra i progetti di trasformazione e la città consolidata. Questa linea corrisponde peraltro quasi ad un imperativo morale dagli autori del Piano, convinti che nelle grandi operazioni di trasformazione il futuro debba prevalere sul passato. Definisce, quindi, l'architettura come strumento di connessione e di costruzione delle relazioni tra i luoghi e, con amarezza, ammette che in questo, anche alla luce dell'ormai logoro dibattito sulla qualità, l'attuazione del Piano è stata deludente.

Franco Corsico, remarking on his roles as Town Planning Councilor, distances himself from the sectoral approach that often undermines territorial planning and sides with a greater integration of town planning with sector planning. He thus points out the opportunity offered by the new Physical Development Plan that was actually intended to move in that direction. He recognizes in Turin's MPDP the added value brought by the planning vision and the designer's disciplinary skills, to which he gives great credit for having transformed a transportation project, that of the railway underpass, into an integrated project for use of the transformation areas freed from industrial abandonment. This is the structural element that prompted the proposal which Corsico recognizes as the most effective and successful influence of the Plan: the Spina Centrale, which was an important structural change for the city of Turin. The Railway Underpass, focus of the transformation and factor of high transportation value, provided, in the Plan design, an opportunity to upgrade the entire axis on the surface. This was the epicenter of the change that sparked the production process of the linear center that is currently being completed. In recognizing its merits, Corsico traces, however, the responsibility of one of its greatest weaknesses to the planners of the Plan. With a hint of regret, Corsico attributes to the Plan a failure to meaningfully reinterpret preexisting aspects and a lack of attention to relations between the transformation projects and the consolidated city. Moreover, this line of thought almost corresponds to a moral imperative by the Plan's authors, convinced that in the great transformation operations the future must prevail over the past. He therefore defines architecture as an instrument of connection and construction of relations between places and, with bitterness, admits that in this, even in light of the now tired debate on quality, the implementation of the Plan was disappointing.

**Saresti ancora dell'opinione di portare avanti un Piano in itinere, ereditato da un'amministrazione precedente, di diverso colore politico, per poi attuarlo? Condivideresti ancora questa linea?**

Sono ancora convinto che la linea allora adottata fosse quella appropriata in considerazione della specifica situazione sociale e amministrativa e anche in relazione ad alcuni positivi contenuti del Piano. Non dimentichiamo inoltre che le procedure di formazione e approvazione di un piano regolatore sono in Italia così complesse che si calcolano in decenni i tempi per la formazione di un nuovo Piano.

All'inizio degli anni '90 la situazione di Torino era caratterizzata da una profonda crisi non solo economica ma anche politico-amministrativa.

Nel mandato che aveva preceduto la mia esperienza e che si era concluso anzitempo con un Commissariamento, era stato impostato un Piano Regolatore Generale che aveva avuto una lunga e contraddittoria gestazione, durante la quale si era sviluppato, anche in diretto riferimento alle scelte di Piano, un vasto processo di riflessione sul futuro della città.

Il Piano era caratterizzato da una strategia di sviluppo che si fondava sulla trasformazione di aree già utilizzate prevalentemente a fini industriali ed ora dismesse o in via di abbandono. Le principali aree erano dislocate lungo l'asse dell'attraversamento ferroviario da nord a sud della città e il Piano prevedeva un radicale riassetto sia della infrastruttura ferroviaria (da interrare, potenziare e dotare di nuove stazioni) sia degli spazi pubblici di superficie in modo da integrare le trasformazioni edilizie in un nuovo disegno di scala urbana destinato a incidere in maniera significativa sull'insieme della struttura urbana e anche sull'immagine della città. Veniva infatti definita una sorta di dorsale su cui si distribuivano importanti aree di trasformazione, servite direttamente dalla rinnovata infrastruttura di trasporto pubblico destinata a diventare l'ossatura portante delle connessioni non soltanto a scala urbana ma soprattutto a scala territoriale metropolitana. Il Piano aveva posto particolare enfasi sul tratto Nord di questa dorsale che veniva denominata la "Spina Centrale", ma i successivi approfondimenti hanno ulteriormente sviluppato questa concezione individuando lungo tutto il Passante Ferroviario, che attraversa la città da nord a sud in gran parte interrato, il Nuovo Asse delle Centralità, che con i nuovi viali e aree verdi, i più significativi nuovi insediamenti urbani e le stazioni, definisce veramente una nuova struttura e un nuovo paesaggio urbano.

L'azione di governo urbanistico si è fortemente impegnata per realizzare questo disegno e ha mobilitato a tal fine una vasta gamma di strumenti di intervento: dalla stipula di accordi di programma con i vari soggetti pubblici coinvolti a vario titolo e a vari livelli per

le realizzazioni infrastrutturali, alla predisposizione, anche con varianti ad alcune prescrizioni puntuali di Piano regolatore, di programmi di intervento e piani esecutivi che coinvolgono soggetti privati con varie modalità procedurali, fino alla mobilitazione di risorse finanziarie a vari livelli istituzionali, da quello europeo a quello locale. L'insieme di queste azioni si è sviluppato per più di un decennio e non è ancora concluso. Gli interventi previsti e avviati hanno contribuito a sostenere la candidatura della città come sede dei Giochi Olimpici Invernali 2006 che a loro volta hanno promosso ulteriori iniziative.

Il Piano regolatore di Torino, consegnato alla nuova amministrazione in forma di progetto preliminare, era però un aggregato di diverse forme di piano. Aveva una dimensione di visione complessiva strategica di lungo termine, era dotato di un apparato regolamentare di carattere urbanistico ed edilizio articolato per tipi di intervento, definiva le modalità operative di trasformazione di singole zone arrivando, in taluni casi, a definire prescrizioni specificamente progettuali alla scala microurbana, fissava diversi tipi di vincoli e conteneva meccanismi per la perequazione. In questo coacervo di previsioni e prescrizioni si trovavano sia orientamenti e meccanismi idonei a guidare la trasformazione della città in termini innovativi sia previsioni che risentivano significativamente di ingerenze e pressioni di specifici o generalizzati interessi immobiliari che abbiamo cercato di contrastare. Erano, ad esempio, presenti dispositivi (norme transitorie contrastanti con le regole "a regime" del Piano o possibilità di approvazioni parziali riferite a cosiddette "anticipazioni") che avrebbero permesso di favorire interessi immobiliari che si erano attivati nella fase di precedente impostazione del Piano e che avrebbero compromesso sia il perseguimento di una visione complessiva sia il rispetto di regole generali più restrittive.

La nuova amministrazione, eletta nel 1993, ritenne che la situazione di crisi della città richiedesse di concludere in tempi brevi l'iter di formazione del Piano per valorizzare gli elementi positivi in esso contenuti – non ultima la definizione di regole "certe" e generali –, di correggerne subito le distorsioni più rilevanti e di utilizzarlo come leva per innescare il necessario rinnovamento della città. Nel corso dell'attuazione si sarebbero potuti sviluppare ulteriori studi e approfondimenti per introdurre modifiche e migliorarlo ulteriormente. Non si dimentichi inoltre che nella fase di passaggio dal Progetto preliminare a quello definitivo, in sei mesi di intenso lavoro, vennero valutate, in sede di Commissione Consiliare, più di duemila Osservazioni e si procedette ad una profonda revisione di tutta la normativa e di diverse specifiche previsioni di Piano. Ritengo che questa esperienza collettiva di approfondimento dei contenuti di un Piano regolatore abbia

realizzato una funzione di formazione e apprendimento per i decisori pubblici che, a mio avviso, rientra proprio nelle finalità più importanti di uno strumento urbanistico.

**Col senno del poi ci sono delle cose che sarebbe stato meglio poter modificare nel Piano e che invece nella fase che tu illustrarvi poc'anzi non è stato fatto e perché? E invece ci sono cose che sarebbe stato bene poter introdurre? È possibile fare alcune considerazioni sulle mancate modifiche aggiuntive e sottrattive al Piano?**

Noi ci eravamo dati un obiettivo che potremmo definire "passare dalle intenzioni alle azioni": Nella fase tra il progetto preliminare e quello definitivo ci siamo imposti di adottare, a seguito dell'analisi delle osservazioni, tutte le modifiche che ritenevamo opportune e che sarebbe stato possibile inserire senza che poi il Piano dovesse essere nuovamente adottato in forma preliminare con tutte le conseguenti successive fasi procedurali prima di poter essere adottato in forma definitiva. Per rispettare questo vincolo le correzioni e modifiche non dovevano avere carattere strutturale e non dovevano stravolgere l'impianto generale. Trattandosi peraltro di una città di grandi dimensioni ciò consentiva di effettuare cambiamenti anche significativi per specifiche situazioni territoriali o per alcuni meccanismi normativi. Ad esempio numerose aree industriali per cui era prevista una trasformazione con destinazioni diverse vennero confermate all'uso produttivo. Non era però possibile rivedere la impostazione di base del Piano che sottovalutava ruolo ed esigenze delle attività industriali e produttive, e quindi la Giunta, pur sostenendo e portando in Consiglio comunale il Piano per l'adozione definitiva, si impegnò ad avviare gli studi per una profonda revisione di questi aspetti del Piano; ciò consentì, negli anni successivi, di adottare una specifica variante al Piano. Analogo comportamento, più incisivo anche in tempi brevi perché non doveva confrontarsi con dinamiche di prevalente natura socio-economica, fu adottato per gli interventi in aree di collina. Il metodo e il livello di approfondimento degli studi del Piano per le valutazioni di rischio idrogeologico per il territorio collinare non erano adeguati alle caratteristiche e alla rilevanza del tema nella situazione torinese. Si decise quindi di ridurre drasticamente le previsioni di nuovi insediamenti e di avviare uno studio molto approfondito per elaborare una idonea disciplina per gli interventi.

Il dispositivo di approvazione del Piano da parte della Regione fu ancora più radicale nelle prescrizioni di salvaguardia. Ritengo che ciò abbia consentito di preservare il paesaggio e l'ambiente collinare da ulteriori rilevanti compromissioni e gli approfonditi studi che si sono svolti negli anni successivi hanno prodotto una

normativa che ritengo appropriata per le caratteristiche del territorio collinare.

Un indirizzo che è stato solo parzialmente corretto e che era ed è rimasto sostanzialmente insoddisfacente è quello che si riferisce alla salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico-architettonico costituito da molti edifici industriali. Nel progetto preliminare del Piano vi era una precisa ed esplicita presa di posizione culturale nei confronti delle preesistenze industriali: nelle principali aree destinate a trasformazione urbanistica le esigenze del "nuovo" dovevano prevalere sul "passato" e nessuna considerazione era prestata nei confronti dei manufatti esistenti. Occorre anche rilevare che la Soprintendenza ai Beni Architettonici e Culturali non aveva avanzato significative riserve nella fase di adozione e approvazione del Piano, non aveva adottato specifici provvedimenti ed era anche sostanzialmente priva di adeguata documentazione circa le caratteristiche degli immobili in oggetto. Rispetto a questa situazione ritengo che ciò che si è riusciti a migliorare non sia stato trascurabile ma sicuramente non è, per me, soddisfacente. E spesso non si sono potute adottare modifiche di documenti di Piano ma si sono assunti impegni, sollecitato attenzioni o indirizzato comportamenti per prestare maggior attenzione alle preesistenze. Ad esempio si è sviluppato un rapporto di collaborazione con la Soprintendenza per schedare gli edifici significativi compresi nelle aree di trasformazione prima di procedere a definizioni progettuali garantendo così la possibilità di considerare le implicazioni degli interventi di trasformazione con una adeguata conoscenza dei caratteri delle preesistenze e consentire di adottare eventuali provvedimenti di salvaguardia per i casi più rilevanti. A titolo di esempio dei risultati più rilevanti cito la salvaguardia delle ex OGR in Spina 2 e della ex Savigliano in Spina 3. Si è però trattato di episodi per casi importanti, sono stati trattati in maniera necessariamente isolata e hanno generato sostanzialmente vincoli di tutela di singoli manufatti o addirittura porzioni di essi. Non si è generata una profonda revisione dell'impostazione progettuale con l'assunzione in termini positivi del significato della preesistenza come elemento da interpretare e riproporre in un nuovo assetto urbanistico e architettonico. Se non si produce questa revisione, essenzialmente culturale, ciò che rimane in queste aree è sostanzialmente un relitto più o meno grande per ricordare un passato industriale. Spesso, inoltre, si consolida invece un'eredità negativa, riferita all'assetto urbano, che è quella dei confini della proprietà e della mancanza di relazioni articolate con l'intorno. È un grande limite culturale non solo del Piano ma anche di molti progetti attuativi e dobbiamo riconoscere con onestà che su questi aspetti si registra anche l'insufficienza dell'azione di indirizzo pubblico. In troppi casi il nuovo impianto



*Figure 1-3. La successione delle fasi attuative sul Passante Ferroviario.*

*Figures 1-3. The sequence of the implementation stage of the Railway Underpass.*





tende a riproporre la separatezza di queste vaste aree che contenevano grandi complessi edilizi: anche se il recinto fisico è stato eliminato è rimasto il recinto concettuale, quello “dentro” il quale si organizza il nuovo insediamento senza permeabilità e significative relazioni con il resto del contesto urbano.

Il Piano aveva invece proposto e sviluppato una diversa attenzione per gli interventi da realizzare in quelle parti del tessuto consolidato della città che, anche se all'esterno del centro aulico, erano caratterizzate da un impianto urbano degno di considerazione e dalla presenza di edifici significativi. Erano previste articolate e attente regole per gli interventi tese sia alla tutela di specifici edifici sia alla salvaguardia dei caratteri ambientali urbani, individuando centralità minori, assi storici e cortine edilizie da valorizzare come elementi di qualificazione dello spazio pubblico. Purtroppo però anche queste regole, pur sostenute da una minuta (eccessiva?) e puntuale definizione cartografica, non sono riuscite in molti casi a evitare che gli interventi di sostituzione e di ristrutturazione edilizia alterassero negativamente immagine e carattere dei luoghi. Ciò è stato favorito da meccanismi normativi che apparentemente non modificavano la consistenza edilizia precedente e che, invece, producevano incrementi di quantità edificabili che sommati gli uni agli altri creavano variazioni consistenti e soprattutto consentivano alterazioni morfologiche della volumetria che incidono profondamente su caratteristiche e immagine urbana dei luoghi.

Parametri edificatori generalizzati per categorie di edifici o per ampie zone normative disomogenee dal punto di vista dei caratteri morfologici urbani, vincoli e indicazioni puntuali per tipologia di opere o specifici manufatti, individuazione di porzioni di “suolo urbano” da riqualificare come spazio pubblico senza congruenza con le regole di edificazione e trasformazione al contorno hanno costituito una miscela di apparati normativi pesante da gestire ma incontrollata (e insoddisfacente) nel suo esito finale complessivo.

Il problema è che questa situazione non ha avuto modo di essere guidata secondo una visione complessiva per ciascuna parte di città e coerente con i diversi caratteri dei luoghi. È stato un atteggiamento indifferenziato e fortemente condizionato da indici di edificabilità che si riferivano a quelli della precedente normativa: da questo punto di vista non si erano fatti passi avanti rispetto alla vecchia impostazione di Piano degli anni '50, concepito come strumento per la distribuzione delle capacità edificatorie e che interpretava la città come mosaico di aree caratterizzate da destinazioni e densità edificatorie in una logica prevalentemente funzionale e quantitativa. Per contro, nelle schede di piano per le numerose e, spesso, dimensionalmente limitate aree di trasformazione, si trovavano specificazioni cartografi-

che puntuali ma frammentarie e meccanismi attuativi relativamente rigidi. Queste prescrizioni erano spesso viziata da un insufficiente approfondimento iniziale di analisi e di elaborazione progettuale, peraltro impossibile da sviluppare in maniera adeguata in sede di formazione di uno strumento urbanistico generale. Nelle intenzioni iniziali il Piano avrebbe dovuto essere flessibile e capace di stimolare una successiva progettualità non standardizzata su canoni riduttivi. Nei fatti, e certo non solo per i difetti del Piano ma anche per i ritardi culturali e organizzativi che caratterizzano gran parte dell'ambiente professionale e imprenditoriale torinese, i risultati sono stati insoddisfacenti sia sul piano delle procedure sia sul piano della qualità.

### **C'era l'intenzione di normare tutto, per evitare di dover fare strumenti esecutivi.**

Questa era una delle motivazioni sottese alle logiche del nuovo Piano regolatore. Nel tessuto consolidato si voleva poter passare direttamente dal Piano alla concessione singola per evitare ulteriori defatiganti procedure burocratiche. Lo stesso atteggiamento si era affermato anche per le aree di trasformazione per le quali erano stati fatti pre-progetti di dettaglio con un atteggiamento molto rigido sulla base di ipotesi progettuali che non erano sufficientemente approfondite. In fase di adozione del Piano questa posizione fu ammorbidita trasformandola in “orientamenti” e comunque in sede di attuazione fu lo stesso necessario in molti casi procedere con varianti che però non incidono sugli elementi sostanziali delle indicazioni di Piano. Ogni area di trasformazione aveva una scheda d'ambito, un proprio schema di struttura con un planivolumetrico di dettaglio. Abbiamo cercato di trasformare questa rappresentazione molto rigida e fortemente normativa in una indicazione di tipo strategico, di indirizzo. Anche perché queste norme non avrebbero comunque potuto incidere sulla dissonanza, sulla disarmonia degli edifici, sulla mancata qualità, di cui oggi si discute, giustamente. Questo atteggiamento era semplicistico perché trascurava il dato della presenza nelle aree di diverse condizioni di vincolo differenziate e non forniva gli strumenti per poterli superare efficacemente, il risultato era quello di rendere impraticabile la trasformazione.

### **Sono state approvate tantissime varianti. Siamo arrivati a 164!**

La maggior parte di queste varianti, oltre a quelle cui ho fatto cenno e che erano già messe in conto al momento di adozione del Piano e a quelle volute dall'Amministrazione per ridurre il carico urbanistico sulle aree della Spina, riguarda adeguamenti normativi e di dettaglio volti a favorire l'attuazione del Piano senza provocare inutili penalizzazioni e per adeguare

le previsioni a condizioni che nel tempo si sono conosciute meglio o si sono modificate. Non si tratta però di varianti strutturali e ritengo che sia fisiologico che un Piano così complesso, articolato e spesso minuzioso nelle sue indicazioni, abbia bisogno di adeguamenti e messe a punto per la sua attuazione. D'altronde questo carattere del Piano è anche il portato della normativa regionale vigente al momento di formazione del Piano stesso, tant'è che, per far fronte almeno parzialmente a questi problemi in attesa della necessaria nuova legge regionale, è stato successivamente introdotto il concetto di variante strutturale per indicare una variante significativa che deve essere sottoposta all'approvazione regionale considerando le altre varianti come ordinario aggiustamento di un Piano.

### **Quali sono stati i nodi più difficili da risolvere per avviare l'attuazione della Spina Centrale? Quali sono stati gli scogli iniziali?**

Ci sono stati vari livelli di difficoltà ma i più difficili sono stati quelli con RFI, l'ente che ha in carico le Ferrovie nazionali. Il primo riguardava l'infrastruttura ferroviaria, il Passante, perché i ritardi accumulati avevano compromesso la possibilità di utilizzare i finanziamenti nazionali previsti per le fasi di realizzazione successivi a quella che era in corso. Ci si è dovuti impegnare a vari livelli per far varare una nuova legge che ripristinasse e adeguasse i finanziamenti che erano andati in perenzione. È il caso di dirlo: eravamo senza una lira! La seconda difficoltà è stata quella di ridisegnare alcuni nodi del Passante ferroviario per risolvere situazioni di interferenza con il tessuto urbano e con il sistema dei trasporti, e in particolare l'interconnessione, alla stazione di Porta Susa, con la linea di metropolitana. Altro elemento problematico è stato il rapporto con RFI come proprietari immobiliari. Per la realizzazione del passante ferroviario era stato stipulato, alla fine degli anni '80, un Accordo di Programma fra Regione, Comune e Ferrovie in cui erano state concordate, oltre alle caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera, le ripartizioni di oneri, di costi e di vantaggi, compresi indici di edificazione sulle aree, molto sbilanciato a favore di Ferrovie. In estrema sintesi: era stato attribuito alla Città il costo della copertura della ferrovia e di realizzazione del Viale della Spina mentre invece Ferrovie teneva per sé i diritti edificatori (attribuiti dalla Città attraverso il Piano!) derivanti dalle aree dismesse adiacenti e da quelle coperte dal Viale. Nonostante tali vantaggi, anche per vicende varie che coinvolsero l'Ente a livello centrale, le Ferrovie non giocarono un ruolo attivo e positivo di promozione immobiliare e in alcuni casi fecero anche resistenza all'azione di trasformazione come quando tentarono di impugnare (senza successo) il PRIU di Spina 3 a cui non avevano aderito. Anche in altri casi le trattative

sono state defatiganti e complesse. Esemplare è il caso del raddoppio del Politecnico, previsto su aree che le Ferrovie avrebbero dovuto dismettere per servizi e che la Città considerava strategiche per potenziare le attività di formazione e ricerca. Avevamo richiesto alle Ferrovie che cedessero le aree del raddoppio del Politecnico in permuta e anticipazione di aree a servizi che avrebbero dovuto cedere a seguito di trasformazioni consentite dal Piano su altre loro aree. Dopo lunghe trattative avevamo raggiunto un accordo e si era giunti alla stesura di una convenzione e fissato il giorno della firma. Quel giorno però le Ferrovie non si presentarono alla riunione perché al mattino l'Amministratore Delegato di FS era stato condotto al Palazzo di Giustizia di Roma per altre vicende legate alla sua carica. Tutta la questione dovette essere reimpostata con la nuova dirigenza e alla fine la Città acquisì le aree a valore di esproprio per poi cederle al Politecnico.

Numerosi altri nodi complessi e difficili sono stati affrontati per realizzare gli interventi di trasformazione lungo l'asse della Spina ma ciò è connaturato alla natura di grandi trasformazioni urbanistiche ed immobiliari mentre proprio la specificità di questa eccezionale trasformazione territoriale ha determinato la centralità del rapporto con Ferrovie che si sono comportate come interlocutore necessariamente partner per gli interventi infrastrutturali e contemporaneamente ibrido soggetto pubblico/privato guidato da logiche autonome e mutevoli per gli interventi immobiliari.

### **L'esperienza torinese ha consentito di sperimentare nuove modalità di rapporto fra operatori pubblici e privati e fra operatori pubblici anche grazie all'esperienza dei programmi complessi. Quale è stato il ruolo del pubblico e quello del privato in queste operazioni?**

Il ruolo del pubblico per la natura stessa di queste operazioni è differente nelle diverse fasi di evoluzione delle vicende urbane. Nella fase di avvio dell'attuazione del Piano il pubblico si è dovuto far carico di un ruolo che non è consueto nella tradizione urbanistica, specie in quella italiana: quello di sollecitare la mobilitazione di risorse private e cercare di indirizzarle verso gli obiettivi pubblici anziché contenere la pressione e selezionare investimenti che sono disponibili perché stimolati da una favorevole prospettiva di mercato. Bisogna tener presente che l'inizio degli anni '90 era caratterizzato da una delle più gravi crisi immobiliari a livello generale e che la situazione di Torino era aggravata dalla specifica crisi economica e dai ritardi accumulati nelle precedenti vicende politico-amministrative che ho già richiamato per spiegare le ragioni dell'impegno a concludere nei tempi più brevi possibile l'iter di formazione del Piano. Vi era un diffuso scetticismo da parte di investitori e imprenditori sul puntare su

Torino ma eravamo convinti che con nuove regole e nuove prospettive sarebbe stato possibile invertire la tendenza in atto. Abbiamo rovesciato, quindi, il ruolo del pubblico rispetto alla tradizione. Si sono cercati e, per fortuna, si sono resi disponibili strumenti innovativi sia a livello europeo che nazionale. Abbiamo cercato di utilizzare tutte le leve disponibili e abbiamo anche un po' forzato le procedure pur di innescare le trasformazioni. Ad esempio, volevamo utilizzare i fondi strutturali europei per la realizzazione di un parco scientifico-tecnologico (Envipark) e sembrava necessario intervenire in un'area già disponibile e non ancora compromessa per poter rispettare la scadenza ormai prossima fissata dal bando. Volendo però promuovere l'avvio del Piano e dare anche un valore simbolico all'investimento abbiamo deciso di collocare il parco tecnologico per l'ambiente in Spina 3 recuperando così un'area degradata senza consumare nuovo territorio. Per fare ciò abbiamo dovuto realizzare una trattativa con i privati per ottenere l'impegno a cedere l'area necessaria mentre il Piano non era ancora formalmente approvato dalla Regione. Abbiamo negoziato con i privati, una società costituita per valorizzare aree già industriali a partecipazione statale, e avviato un processo articolato di azioni in una prospettiva di cooperazione mettendo in gioco anche altri siti con problemi di bonifica e valorizzazione. Il primo significativo intervento del Piano avveniva così in Spina 3, l'ambito di trasformazione più grande e problematico di tutta la Spina, nella quale tutti scommettevano che non si sarebbe mai riusciti a superare i vari ostacoli derivanti dalla vastità dell'area con numerose proprietà ognuna con ottiche e logiche diverse in relazione a tempi e modalità di intervento. Il peso del degrado, con la Dora parzialmente coperta con edifici industriali, e la collocazione in una zona non pregiata dal punto di vista del mercato immobiliare aggravavano ulteriormente le prospettive: una bella sfida! È stato quindi importante dimostrare, con le prime demolizioni e decisioni di investimento, che il processo era avviato. Ciò ha permesso di radunare attorno a un tavolo le diverse proprietà e definire tempi e modalità di intervento che permettessero a ciascuno di assumere impegni e ottenere garanzie. Il fatto di aver individuato sub-ambiti di intervento dotati di relativa autonomia e congruenti con le situazioni delle diverse proprietà ha consentito il decollo delle trasformazioni. Questo è stato il limite ma anche la condizione per poter realizzare gli interventi permettendo ai diversi attori di attivarsi con tempi e modi coerenti con le proprie esigenze.

I Programmi di Riqualificazione Urbana hanno messo a disposizione per le città italiane, su base concorsuale, risorse interessanti sul versante economico ma sono state particolarmente importanti perché hanno offerto

l'opportunità di sviluppare un rapporto operativo con i privati. A differenza di molte altre realtà urbane in cui sono stati utilizzati per sfruttare la possibilità di concordare interventi in variante agli strumenti urbanistici vigenti, Torino, poiché era dotata di un Piano di recente approvazione, li ha utilizzati per favorire l'attuazione del piano ed è stata, fra tutte le città, quella che ha ottenuto, e attivato di conseguenza, la quota più alta di risorse messe in gioco. La definizione dei PRIU, avviata con un bando pubblico rivolto ai privati per invitarli ad esprimere interesse per interventi sulle loro aree, ha generato, dopo un esame di congruità delle proposte, una vasta operazione di negoziazione e messa a punto di meccanismi attuativi.

Sono state individuate tre tipologie di condizioni per le quali era possibile definire dei PRIU.

La prima si riferiva ad interventi ritenuti complementari a quelli previsti da Programmi di Recupero Urbano in ambiti di edilizia pubblica, già avviati dalla città, in modo da integrare le risorse dei PRU, destinate alla realizzazione e miglioramento di servizi sociali, con investimenti di privati volti a riqualificare e realizzare nuovi insediamenti in aree degradate limitrofe.

La seconda tipologia di aree riguardava le zone con rilevanti problemi sociali e urbanistici nella città consolidata storica. Ad esempio l'area di piazza Madama Cristina, San Salvario, Porta Palazzo. Ciò è servito per la riqualificazione di piazze e altri luoghi pubblici con iniziative private che integravano risorse pubbliche.

La terza tipologia riguardava i programmi di riqualificazione urbana per le aree più rilevanti e strategiche per Torino. Erano prevalentemente lungo l'asse della Spina e aree limitrofe. Avevamo escluso a priori le aree di Spina 2 perché già interessate da un Piano Integrato di edilizia e perché le aree di Spina 2, la più centrale, non avevano bisogno di particolari incentivi. Al termine del confronto e degli approfondimenti vennero stipulate le convenzioni che hanno regolato diritti e doveri di pubblico e privati.

Le operazioni si sono quasi tutte concluse con successo e hanno indubbiamente contribuito in maniera rilevante al rinnovo della città. Si può peraltro osservare che si è forse dimostrata, da parte pubblica, una eccessiva fiducia nell'impegno dei privati a procedere nelle progettazioni successive con la necessaria attenzione agli aspetti qualitativi degli interventi, specie per quanto riguarda la caratterizzazione dello spazio pubblico e la armonizzazione delle soluzioni architettoniche. Questo è però un problema di controllo e guida degli interventi per il quale siamo ancora culturalmente e organizzativamente impreparati. Gli uffici e le stesse Commissioni Edilizie non sono in genere attrezzati per svolgere una adeguata funzione di valutazione degli aspetti che non siano meramente quantitativi e procedurali e altre forme di indirizzo non riescono ad avere

la necessaria incisività e continuità per seguire il processo realizzativo sino alla sua conclusione.

**Dal punto di vista di questi bandi, Ferrovie è considerato come un privato o come un pubblico?**

Come un privato, e pretende di essere trattato come tale! L'area delle OGR era un'area a servizi e come tale doveva essere ceduta in relazione ai diritti edificatori generati dalle aree di proprietà. È sorto però un contenzioso in relazione alla valutazione degli edifici presenti nell'area in quanto le Ferrovie intendono riferirsi ai valori registrati nei loro registri contabili, che li sopravvalutano significativamente rispetto alla loro condizione ed uso. Il problema è però più articolato perché, come ho già avuto modo di accennare, le Ferrovie sono una realtà con intrecci complessi con il mondo politico e amministrativo ai diversi livelli e da questo derivano comportamenti difficili da decodificare facendo ricorso ad una dicotomia schematica che si riferisce al concetto di pubblico versus privato.

**Il PRG ha in un certo senso bypassato il problema del trasporto pubblico rinviandolo ad altro. L'Assessorato si è invece poi impegnato, al di là del Piano, nell'attuazione del progetto della metropolitana, nei progetti di infrastrutture. Qual è l'opinione sulle conseguenze che può aver avuto la sfasatura alla progettazione, cioè la parte del Piano, e invece l'assunzione di decisione cioè di attuazione che è stata invece condotta della fase di realizzazione del Piano? Ha pesato il fatto che il Piano abbia delegato la realizzazione dei trasporti ad un altro strumento?**

All'inizio dell'esperienza amministrativa avevamo cercato di affrontare i problemi del territorio urbano in maniera integrata per quanto riguardava urbanistica e governo della mobilità riunendo le relative competenze in unico assessorato denominato Assetto Urbano. Gli strumenti di ciascun settore erano però normativamente distinti e anche le strutture operative, ad ogni livello istituzionale, erano e sono separate. Secondo me questo è un limite oggettivo nella cultura e nella strumentazione della pianificazione in Italia. I settori politico-amministrativi sono fatti per organizzazioni verticali: questo fa sì che trasporti e urbanistica dialoghino, in alcuni (pochi) casi virtuosi al più a livello programmatico, ma siano sempre gestiti in maniera sostanzialmente separata, e questo è molto grave se si considera lo stretto condizionamento reciproco che esiste fra politica di uso dei suoli e politica della mobilità.

Credo però che, rispetto a molti altri piani regolatori, il Piano di Torino si distingua proprio perché contiene importanti elementi di integrazione fra organizzazione dei trasporti e ristrutturazione urbana. Lo abbiamo già ricordato: la trasformazione urbana destinata a cam-

biare volto e organizzazione complessiva della città è basata proprio sull'intreccio fra nuovo ruolo del trasporto ferroviario potenziato e realizzazione di nuove centralità urbane nelle aree dislocate lungo l'asse ferroviario con il contemporaneo ridisegno degli spazi pubblici sovrastanti il Passante che non sono solo destinati alla mobilità. Questo è uno dei migliori esempi di un intreccio strutturale tra intervento sui trasporti e progetto urbanistico che non si limita, fra l'altro, a una riorganizzazione funzionale degli usi del suolo.

La vicenda della metropolitana, invece, è un po' una storia a sé, sia nella scelta delle tecnologie che nella scelta del tracciato, e si era intrecciata con vicende di valorizzazione immobiliare soprattutto nella definizione dell'originario attestamento a Collegno (poi modificato). Ma questa è un'altra storia.

**Qual è stata l'importanza che ha avuto la realizzazione della prima linea della metropolitana per l'attuazione del Piano?**

La realizzazione della prima linea di metropolitana non ha inciso in maniera significativa sull'attuazione del Piano. Le aree servite erano sostanzialmente consolidate e problemi si sono posti essenzialmente in relazione all'attuazione del Passante e alla corrispondenza con la stazione di Porta Susa. Il tentativo di ridisegnare il tracciato all'altezza del Lingotto per favorire l'integrazione con le aree degli ex Mercati Generali e con la Stazione Lingotto non ha avuto seguito e si è tornati al tracciato originario su via Nizza.

Questa realizzazione è stata invece significativa per altri due aspetti.

Il primo si riferisce al miglioramento del trasporto pubblico che diviene anche attrattivo di alcune quote di mobilità privata: la nuova linea sostituisce linee di superficie molto cariche e sicuramente meno efficienti e il suo buon funzionamento induce anche ad usare altre linee di trasporto che vengono utilizzate per realizzare un interscambio con la linea metropolitana.

L'altro aspetto si riferisce al fortissimo valore simbolico che aveva assunto la realizzazione della metropolitana. Da troppo tempo se ne discuteva e diversi progetti si erano susseguiti. Piano Regolatore e metropolitana, al di là del ruolo effettivo che avrebbero potuto svolgere nel favorire il rinnovamento della città, erano diventati una sorta di emblema della capacità di uscire dalla fase di crisi e di rinuncia ad affrontare il futuro con nuovo slancio. Così come per le Olimpiadi, credo che i torinesi hanno sopportato con relativa pazienza indubbi disagi nella fase di realizzazione delle opere (e hanno poi partecipato con entusiasmo agli eventi inaugurali) perché erano nella maggioranza convinti che questi fossero segnali di innovazioni necessarie divenute fatti concreti.

**Il fatto che ci siano state alcune cadute nel livello qualitativo delle realizzazioni può essere anche ricondotto ad un uso non buono degli standard urbanistici? Oppure può essere dovuto ad altri fattori?**

Non credo che, di per sé, si possa attribuire alla presenza di standard per servizi elevati la responsabilità di densità edilizie altrettanto elevate e quindi risultati qualitativamente scadenti sotto il profilo architettonico ed ambientale. È certo che però c'è bisogno di ripensare a quali sono gli standard urbanistici per servizi veramente necessari e come possono essere soddisfatti al di là e oltre alla mera costituzione di riserve di aree pubbliche. Nel campo dei servizi per la mobilità siamo, per esempio, ancora vincolati alla dotazione una quantità minima di aree per parcheggio al servizio degli insediamenti senza possibilità di modularli in rapporto alla creazione di alternative condizioni di accessibilità mediante il trasporto pubblico. Altri standard di servizio potrebbero inoltre essere calcolati in termini di attrezzature anziché di porzioni di suolo. Anche la densità fondiaria elevata non è di per sé un fatto negativo o positivo. Dipende dal tipo di attività insediate e dall'organizzazione complessiva degli spazi pubblici. Quando lo spazio comune e l'edificio sono concepiti con logiche funzionali autonome si creano le premesse dell'insuccesso. Indipendentemente dalle densità e dalle altezze. Io credo molto nella esigenza di progettare con una visione unitaria edifici e spazi pubblici per creare e valorizzare spazi di relazione vivibili e integrati.

**A suo tempo, sebbene poi non abbia avuto realizzazione, l'idea del progetto di suolo pubblico presente nel Piano era buona.**

Sicuramente però poco efficace perché separava il ridisegno del suolo dal controllo e ridefinizione dell'ambiente costruito. Era un positivo segno di attenzione allo spazio pubblico ma non diventava matrice per l'edificazione. Se si fossero condizionati indici e caratteristiche dell'edificazione all'intorno in relazione ad un progetto di spazio pubblico si sarebbe innescato un vero processo di riqualificazione urbana. Sarebbe stata un'operazione propositiva e, probabilmente, proficua.

**L'attuazione del Piano ha utilizzato relativamente poco la modalità del concorso. Che cosa si può dire su questo aspetto?**

Gli interventi di carattere pubblico erano relativamente pochi. Laddove si trattava di intervento pubblico il concorso è stato fatto. Ad esempio il progetto del centro multimediale e biblioteca su Spina 2 è esito di un concorso ed è un bel progetto. Il problema è che non l'abbiamo ancora visto realizzato perché non sono ancora stati reperiti i fondi necessari! I privati sono invece restii ad adottare forme concorsuali per la elabo-

razione dei progetti e forse si dovrebbe trovare qualche incentivo per indirizzarli in questo senso. In genere quando adottano una forma concorsuale per scegliere il progettista scelgono quella ad inviti che promette maggior copertura mediatica all'iniziativa.

Bisogna però anche dire che ci sono varie modalità di concorso, nessuna esente da rischi e difetti. Il concorso di idee rischia di essere solo una palestra per far fare esercizi progettuali e guadagnare tempo in attesa di definire meglio le intenzioni di intervento. Il doppio livello di gara, un primo a livello di impostazione di idee e il secondo più approfondito per i progetti selezionati, può essere una soluzione. È la tipologia adottata per il concorso del centro multimediale. Quando il concorso si conclude con l'assegnazione dell'incarico per eseguire il progetto scelto dalla giuria la committenza si trova però vincolata anche per gli aspetti non condivisi del progetto. Una soluzione per rendere i concorsi più efficaci, soprattutto negli esiti, potrebbe essere quella di assegnare alle giurie, necessariamente snelle, anche un ruolo di interlocuzione tecnica con il vincitore in modo da controllare lo sviluppo del progetto in coerenza con le esigenze della committenza. In generale occorre dedicare molta più attenzione alla fase di traduzione dei progetti generali in progetti dettagliati e alle fasi di coordinamento esecutivo dei diversi progetti.

**Quali interventi legati all'attuazione del Piano riconosci come punti di qualità alta per cui si può dire che grazie a quelli la città abbia fatto un passo avanti? Poi invece ci sono quelli che rappresentano un po' un magone, per dirla alla piemontese...**

Ci sono spesso due facce nella stessa medaglia. L'elemento di più alta qualità urbana complessiva con rilevanza strutturale è l'insieme delle trasformazioni non solo sulla Spina ma su tutto l'asse urbano lungo il Passante ferroviario. Nel complesso mi pare di poter dire che si tratta di un'operazione che non è ancora stata ancora completamente compresa e non ha ancora espresso tutte le sue potenzialità ma è di un livello che non teme confronti con i più importanti progetti urbani di grandi città europee, ed è il segnale più rilevante della città che si rinnova. Nello stesso tempo, lungo questo asse troviamo anche interventi discutibili e discussi, registriamo ritardi e incertezze nelle realizzazioni di edifici pubblici, e rilevanti carenze di qualità in interventi sia pubblici che privati. Pensiamo ad esempio a via Zino Zini e al suo carattere di banale nastro asfaltato mentre dovrebbe essere la continuazione, nel disegno urbano complessivo, del grande viale della Spina. Ma anche Envipark è stata un'occasione mancata dal punto di vista della qualità della realizzazione edilizia, specie se si confronta con le indicazioni del progetto guida posto alla base del concorso per l'appalto dell'insediamento.

**Riconosci su tutta l'operazione del Piano regolatore il tuo ruolo attivo oppure il risultato finale è talmente diverso da quello che avevate in mente che è diventato difficile riconoscerlo?**

Se considero l'insieme di ciò che si è realizzato sono soddisfatto. Sono soddisfatto, ad esempio, del fatto che la costruzione del Passante proceda, seppure con alcuni ritardi; che gli interventi edilizi e urbanistici hanno interessato non solo l'asse centrale lungo il Passante ma la maggior parte delle aree di trasformazione individuate dal Piano; che il primo tratto della metropolitana è arrivato a conclusione e si procede con i lavori della seconda tratta. Ritengo di aver contribuito, in un

vero lavoro di squadra ad ogni livello, politico-amministrativo con i colleghi e tecnico con gli uffici, a rimettere in moto una situazione che sembrava davvero molto compromessa. Ciò che si realizza riserva sempre, almeno per me, elementi di novità e spunti di riflessione. Certo, non tutto ciò che si desiderava poter fare si è realizzato ma ciò che soprattutto non riesco ancora a ritenere inevitabile è la lunghezza dei processi attuativi e la dispersione di energie necessarie per raggiungere risultati prossimi a quelli voluti. Comunque ora, quando mostro la città a chi viene da fuori e illustro la città com'era colgo una meraviglia che sorprende anche me e penso che in fondo ne è valsa la pena.



*Figura 4. Spina 1: le nuove residenze e i lavori per la copertura del Passante Ferroviario.  
Figure 4. Spina 1: The new residences and works for the coverage of the Railway Underpass.*

# I protagonisti dell'attuazione del PRG Mario Viano, Assessore all'Urbanistica *The Protagonists of the MPDP implementation. Mario Viano, Town Planning Councilor*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE



Nel descrivere il segmento della Spina come elemento che più di ogni altro, con la sua assialità, ha saputo segnare fortemente il processo di attuazione del Piano, Mario Viano, Assessore all'Urbanistica, suggerisce di puntare ora sulla dimensione metropolitana e sull'asse di corso Marche, per realizzare, in concreto, il riequilibrio territoriale delle grandi funzioni metropolitane verso il quale il Piano è stato carente.

Sulla dibattuta questione dei concorsi ricorda che Torino, dove comunque se ne sono fatti parecchi, costituisce un'eccezione nel panorama italiano e sottolinea l'ambiguità di questo strumento che da molti è invocato ma in molti casi ha prodotto risultati poi contestati. Quanto al meccanismo della perequazione ne riconosce i meriti ma anche i limiti, perché non si è ancora giunti a scambiare davvero diritti edificatori fra le aree. Sui grattacieli dichiara di ritenerli idonei solo alle zone in cui si interviene con un rinnovo radicale e su grande dimensione, come avviene sulla Spina; sul dibattito "conservazione-riuso" degli edifici industriali esprime cautela e necessità di condizionare la scelta alle caratteristiche dell'edificio ed alla funzione meglio compatibile.

Soddisfatto della buona tenuta del Piano nella sua dimensione urbana, Viano imputa alla scarsa cultura della classe imprenditoriale torinese la qualità deludente di alcuni esiti architettonici. Porta, per contro, come casi positivi, la risistemazione di piazza d'Armi, che le recenti trasformazioni hanno aperto alla fruizione pubblica e la zona dell'Arsenale, area dimessa estremamente degradata e trasformata in modo esemplare. Muovendo da considerazioni positive sulle opere di riqualificazione delle periferie torinesi e sui buoni progetti di spazio pubblico di Falchera e Vallette, Viano introduce il problema attuale e ancora insoluto delle barriere operaie, densamente costruite ed in forte degrado, dove i rapporti tra costruito e spazio pubblico sono insopportabili e le dinamiche sociali rischiamo di esplodere. Nelle sue prospettive, dunque, tale problema appare prioritario, così come la riqualificazione delle rive del fiume Stura. Viano mostra dubbi sulle capacità di un nuovo PRG ancora impostato secondo la struttura tradizionale di dimostrarsi adeguato a questi compiti e dichiara di voler attendere che nuove modalità di pianificazione, meno rigide e più flessibili, quali i piani strutturali, che hanno funzione prevalentemente di indirizzo e di inquadramento, si impongano sul piano tradizionale. A traghettare la città verso le nuove trasformazioni saranno quindi, ancora, le varianti.

In describing the segment of the Spina as the element that, more than any other, with its axial nature, successfully and strongly marked the implementation process of the Plan, Mario Viano, Town Planning Councilor, suggests now focusing on the metropolitan aspect and on the axis of Corso Marche in order to concretely reach the territorial rebalancing of the great metropolitan functions which the Plan lacked. On the much-debated question of competitions, he points out that Turin, where many have been held, is an exception in Italy and underlines the ambiguity of this instrument, which is often demanded but, in many cases, produces contested results. As regards the equalization mechanism, he recognizes its merits as well as its limits, because the opportunity has not yet come up for a real exchange of builders' rights between the areas. On skyscrapers, he states that he considers them appropriate only in the areas in which a radical, large-scale renewal takes place, as is the case of the Spina; on the "conservation-reuse" debate for industrial buildings, he expresses caution and the need to condition the selection on the building features and on the most compatible functions.

Satisfied with the good progress of the Plan in its urban dimension, Viano charges the lack of culture of the Turinese entrepreneurial class as the cause of the disappointing quality of some of the architectural results. On the other hand, he notes as positive cases the refurbishment of the Piazza d'Armi, which recent changes have opened up to public enjoyment, and the area of the Arsenale, an extremely degraded abandoned area which has been transformed in an exemplary way. Moving from positive considerations on the upgrading works in the outskirts of Turin and the good public spaces projects of Falchera and Vallette, Viano goes on to discuss the current and still unresolved problem of the worker barriers, densely built and in sharp decline. There, the relationship between that built and public space is unbearable and the social dynamics are in danger of bursting. In his opinion, therefore, this problem is a priority, along with the upgrade of the banks of the River Stura. Viano expresses doubt on the capability of the new MPDP, still set to the traditional structure, to show itself adequate to these tasks. He states that he would prefer to wait for new planning procedures, less rigid and more flexible, such as the structural plans, which function mostly to guide and organize, to impose themselves on the traditional plan. It will therefore be the variants to guide the city towards new transformations.

**Quando sei stato nominato Assessore all'Urbanistica succedendo a Franco Corsico hai avuto un carico non piccolo, erano stati firmati da poco gli accordi per i PRIU, c'erano in vista le Olimpiadi, delle eredità ingombranti quali hai messo al primo posto?**

Le Spine erano la questione fondamentale. È vero che gli accordi di programma erano stati siglati, ma molte cose erano ancora da definire, moltissime partite erano aperte.

Al di là degli schemi di riferimento del PRG, era necessario mettere a fuoco vari aspetti e tradurli in termini progettuali. Direi, quindi, che cruciali erano le Spine e in particolare Spina 3, anche perché era intervenuta la scelta di distribuire sul territorio i villaggi olimpici e mettere in campo il cofinanziamento privato. In particolare per gli interventi a matrice privata, la convenzione doveva regolare il tempo intermedio, dal momento in cui i privati avessero completato i lavori fino a quando avessero riconvertito il villaggio per gli usi definitivi. Si dovevano valutare i costi di riconversione e gli oneri economico-finanziari derivanti dal ritardo nella messa a reddito.

Anche la partita con Ferrovie – la questione del sottopasso della Dora – era definita in termini di accordo di massima, ma doveva essere approfondita la fattibilità economica in assenza delle risorse derivanti dalla valorizzazione di Porta Nuova. Valorizzazione intanto subordinata ad un ridimensionamento di Porta Nuova che è di per sé un investimento che non viene nemmeno finanziato dalle valorizzazioni immobiliari. Nel protocollo invece si definiva che per finanziare l'interamento – il cui costo era circa 100 milioni di Euro – si sarebbero messi in gioco i valori acquisiti con il riuso delle aree della stazione.

**Il piano di Torino nonostante le opinioni disparate ha un carattere forte che ha conservato. Quali sono gli elementi emblematici?**

Ci sono stati mille aggiustamenti, ma le varianti vere, quelle strutturali, sono poi solo due. Quella produttiva e quella idrogeologica. La nuova centralità lineare delle Spine è stata la grande riforma urbana che si è giocata e che ha preso corpo negli anni.

**Tra questi, alcuni elementi nuovi della Spina, ad esempio i grattacieli, sono un fattore che ha indebolito il carattere, per il fatto di non essere ancora attuati. Quella dei grattacieli era stata già a suo tempo una cosa molto discussa. Questi elementi che segnavano, corso Marche, la Spina, i grattacieli: non tutti sono realizzati, anzi, sono ancora in pista. Quali sono le priorità per potenziare l'immagine forte del Piano di Torino?**

Devo dire che delle tre assialità del Piano, quella del Po, l'asse della Spina e il completamento di corso Mar-

che, quest'ultimo è quello su cui vale la pena, in questo momento, concentrare l'attenzione e provare a giocare le carte migliori perché realizza in concreto quel riequilibrio territoriale delle grandi funzioni intercomunali che interpreta la scala metropolitana del Piano.

Il Passante ferroviario è una dorsale forte di trasporto pubblico che innerva, insieme alla metropolitana, attraverso le varie stazioni, il sistema di trasporto pubblico locale, quello di superficie finalizzato al servizio di un bacino più ristretto. Questo aspetto, che era fondamentale negli anni '80, quando esplose il problema della congestione e dell'inquinamento, si sommò all'opportunità offerta dalla dismissione delle aree industriali lungo il tracciato della ferrovia, aree in disuso che dovevano essere riutilizzate con una certa urgenza per evitare processi di degrado e l'insediarsi di attività marginali e illegali che attecchivano con una rapidità sconcertante).

Quindi l'attenzione rivolta alla Spina centrale è stata cruciale proprio in quanto dorsale infrastrutturale. Dal punto di vista viabilistico perché il suo sviluppo Nord-Sud adiacente all'area centrale consente di alimentarla a pettine superando definitivamente l'accesso da nord attraverso corso Giulio Cesare che termina nel ponte Ponte Mosca e Porta Palazzo. È evidente che sia dal punto di vista del traffico privato che da quello del trasporto pubblico l'idea di un nuovo corridoio che attraversa la città fungendo da spina dorsale della trasformazione, è un'idea che funziona.

**Uno dei fattori che ha giocato negativamente sulla qualità è da una parte la dimensione di imprese troppo locali e troppo piccole, oltre alla debolezza del rapporto contrattuale dell'amministrazione nei confronti degli imprenditori, per cui finiscono col prevalere le logiche del mercato locale. I risultati sono deludenti rispetto alle aspettative.**

Beh! Deludenti, mi sembra ingeneroso!

Sul tema della qualità abbiamo tentato varie strade. Come è noto a un certo punto abbiamo provato la strada del coordinamento progettuale per i grandi interventi della Spina. Abbiamo indetto una gara in esito alla quale è stato individuato l'architetto Jean-Pierre Buffi. Ebbene, Buffi lamentava il fatto che le linee guida venivano sempre interpretate al ribasso e sollecitava un intervento dell'Amministrazione sugli operatori. Non si rendeva conto che i professionisti incaricati dovevano rispondere alle esigenze di committenti attestati su prodotti edilizi "correnti". L'apprezzabilità generale dello stare a Torino è cresciuta nettamente negli ultimi anni. Ma negli anni precedenti tutta la proliferazione dell'edificazione nella prima cintura a prezzi assolutamente concorrenziali, in una condizione di facile accessibilità per via del sistema tangenziale, con buona dotazione di verde, di spazi pubblici e di ser-



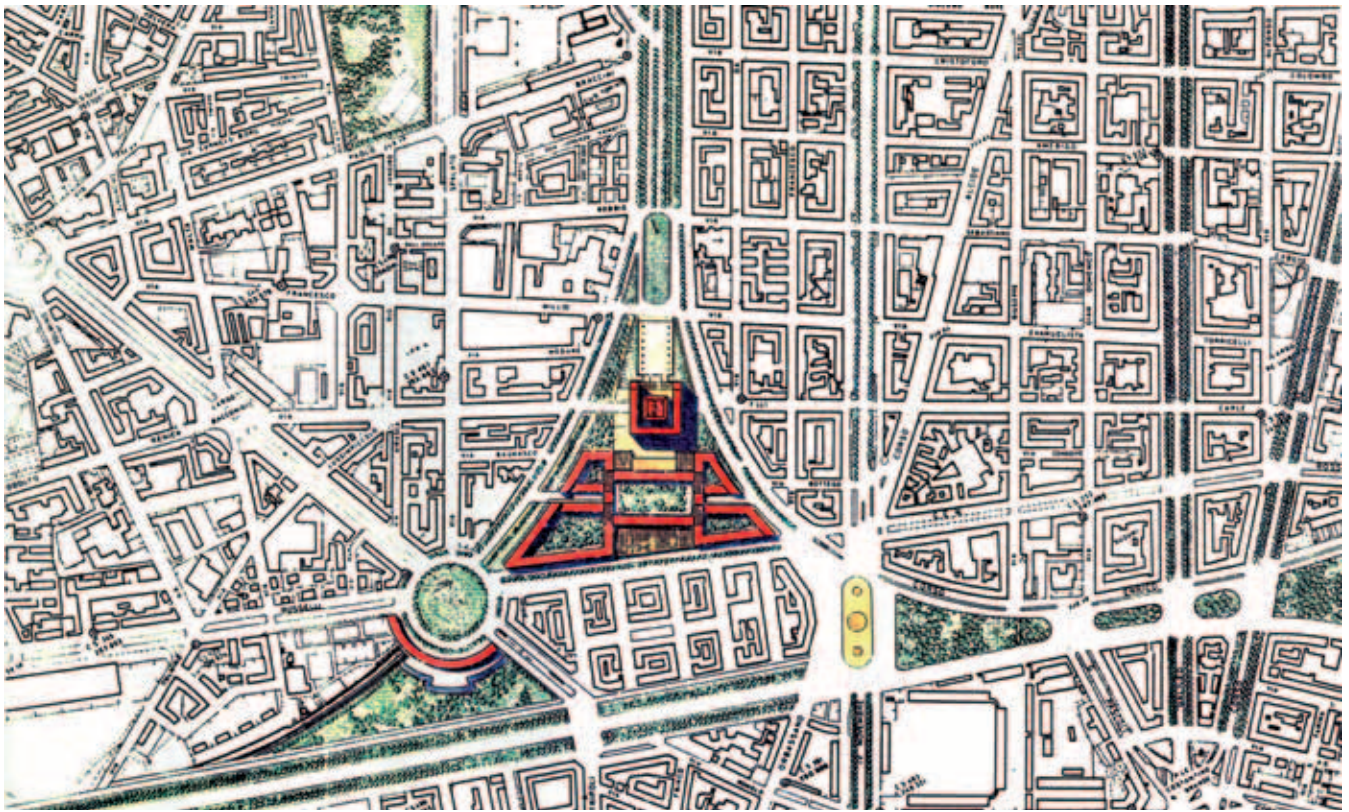
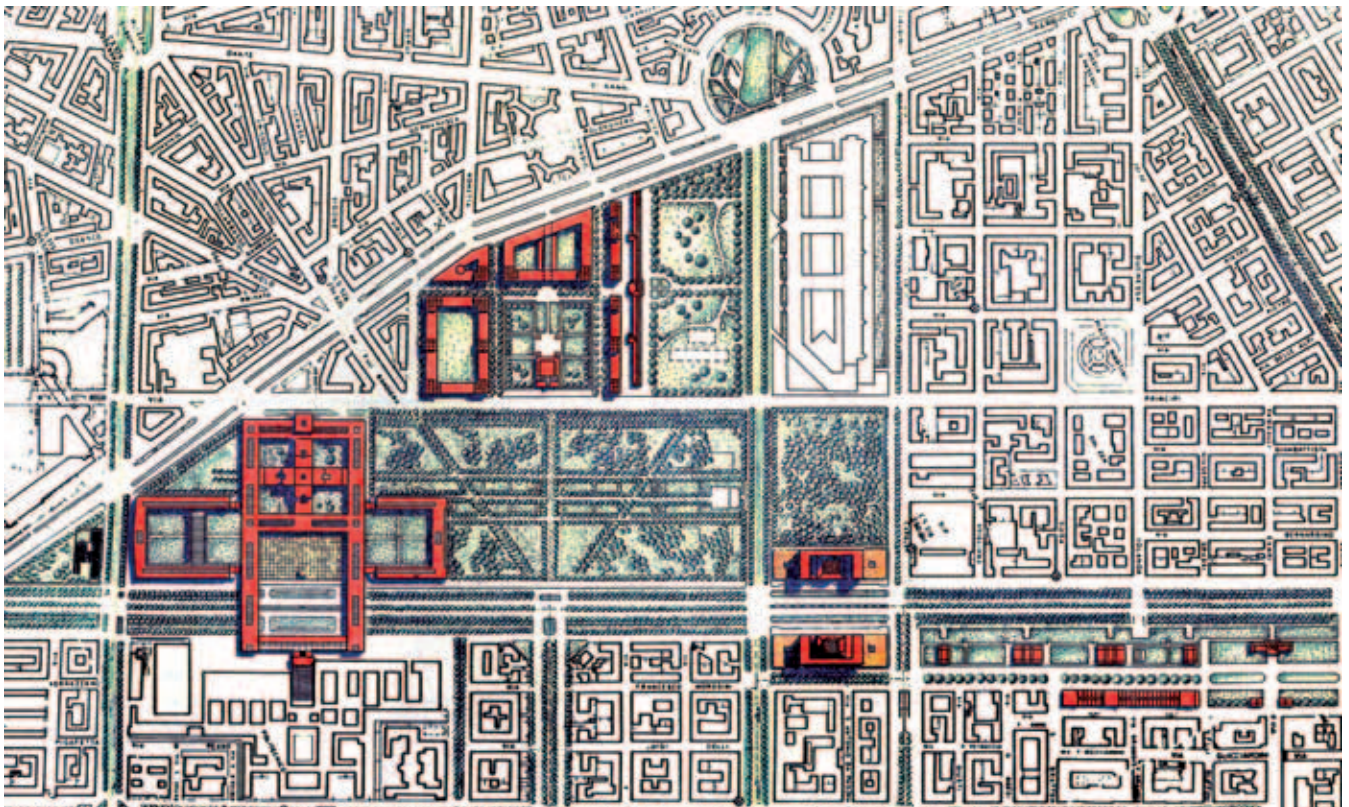


Figura 1. Spina 1: stralcio dello schema di struttura.  
Figure 1. Spina 1: extract from the structural plan.

Figura 2. Spina 2: stralcio dello schema di struttura.  
Figure 2. Spina 2: extract from the structural plan.



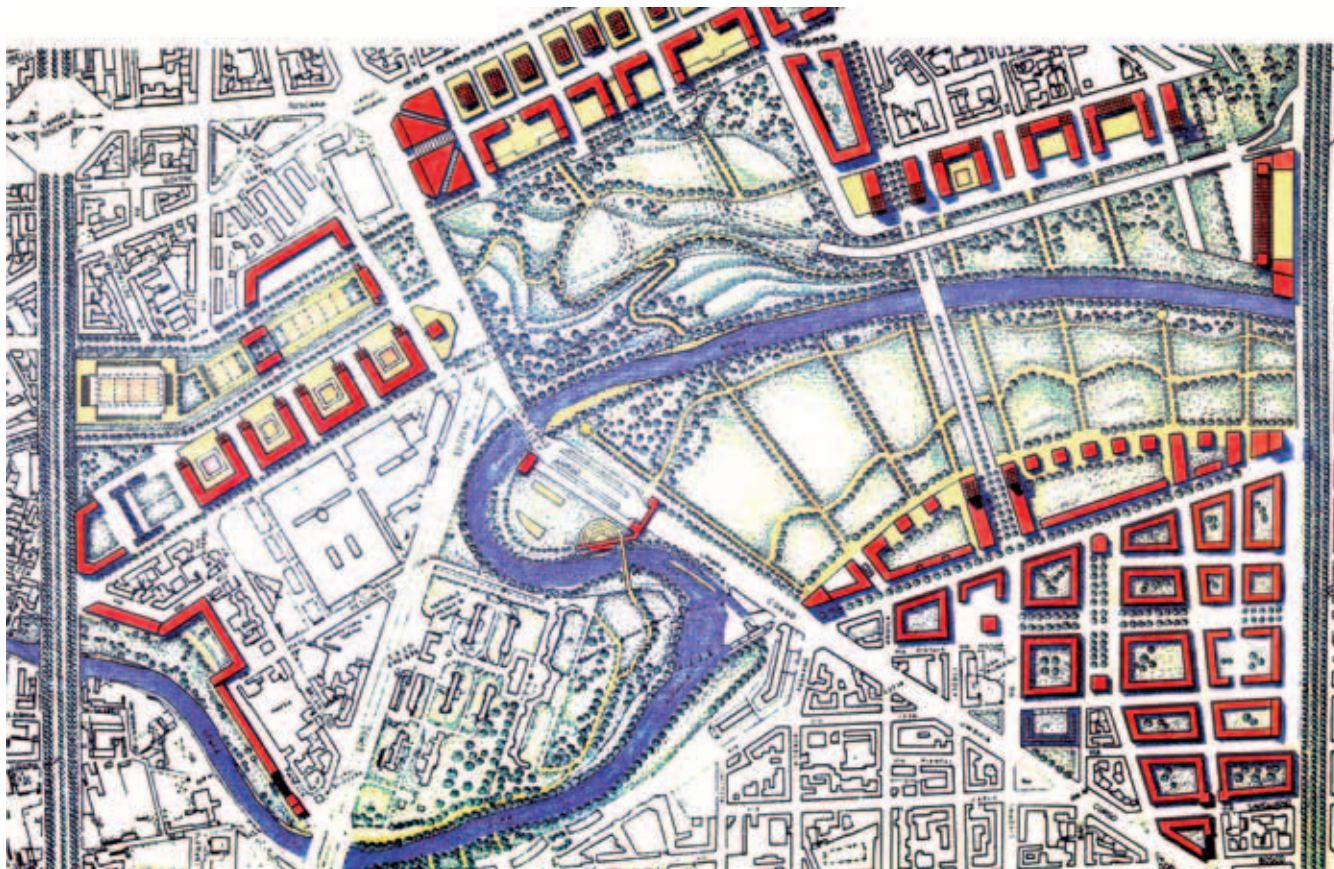
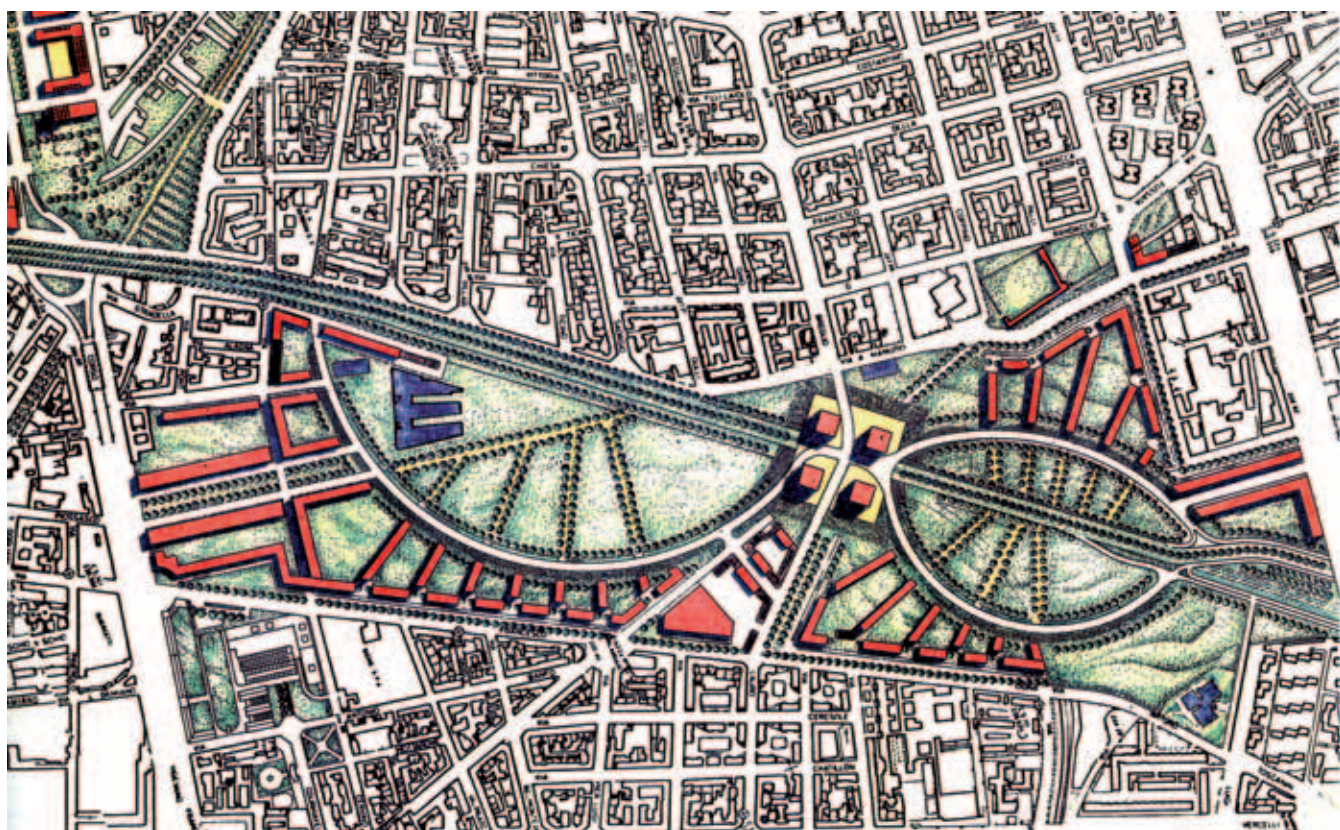


Figura 3. Spina 3: stralcio dello schema di struttura.

Figure 3. Spina 3: extract from the structural plan.

Figura 4. Spina 4: stralcio dello schema di struttura.

Figure 4. Spina 4: extract from the structural plan.



vizi, era ritenuta soddisfacente; forse più in termini quantitativi che qualitativi, certo, ma con prezzi molto più bassi rispetto a quelli della città. Buffi si è ritrovato a dover trattare con operatori, che ritenevano di doversi riferire alla stessa domanda per indirizzarla nelle aree della Spina.

La fiducia nella possibilità di contare su un nuovo mercato era molto bassa, tant'è che FIAT ha sostanzialmente svenduto le capacità edificatorie generate dalle sue aree dimesse.

Ricordo a questo proposito un episodio molto significativo: a un certo punto venne a Torino un rappresentante di Pirelli Real Estate, all'epoca controllata da Tronchetti Provera. Chiedemmo loro come mai, all'epoca, non si fossero occupati di queste trasformazioni. Ci rispose che, in effetti, se ne erano occupati, venendo personalmente a Torino, analizzando, facendo conti, ma quando la relazione venne sottoposta a Tronchetti Provera lui non riuscì a convincersi che potesse essere davvero un affare. Non gli sembrava possibile che Fiat vendesse a prezzi così stracciati: credette che ci fosse qualcosa sotto, qualcosa che doveva essere sfuggito. Questo contribuì molto a deprimere il mercato perché l'aspettativa, il giudizio di Fiat, era che bisognava solo venirne fuori cercando di salvare il salvabile.

Tutto questo nonostante la Città avesse molto lavorato per acquisire finanziamenti del Ministero per le opere di preurbanizzazione (le bonifiche), che rappresentavano onere non trascurabile. È quindi accaduto che gli operatori, per cultura e atteggiamento diffuso, si convinsero che erano operazioni a rischio.

Da qui la querelle infinita con Buffi che aveva come riferimento una target di domanda diversa. Buffi imputava alle imprese una mancanza di cultura e di coraggio. In realtà le imprese preferiscono rivolgersi ad un mercato sicuro e non amano scommettere più di tanto. In quel periodo, tra l'altro, il clima a Torino era di pessimismo diffuso, si pensava che la città era destinata ad un'implosione.

Oggi è più facile fare il gesto coraggioso perché la situazione è cambiata. Allora erano molti a vaticinare che gli interventi nelle Spine non si sarebbero realizzati e quindi nella fase di avvio hanno scontato la sfiducia iniziale. Taluni esiti sono dunque l'effetto di un clima economico, sociale e culturale depresso.

Detto ciò bisogna riconoscere che poteva andare ben peggio.

**Se dovessi indicare un'immagine o un luogo che gli sembra simboleggiare tutta questa lunga vicenda e le trasformazioni prodotte da PRG?**

La vista della Spina verso sud, verso l'igloo di Mertz, magari tralasciata attraverso lo scavalco della città della politecnica. Manca ancora una torre laggiù però

mi sembra un tratto significativo. Anche perché è compiuto. Credo che quest'immagine dia molto l'idea del nuovo asse. Anche l'affaccio delle OGR sulla Spina è molto bello.

Comunque credo che, proprio per la sua forma a triangolo svasato, Spina 1, una volta finita possa essere davvero interessante e la torre segnerà il profilo dello skyline in modo assolutamente non banale.

**In realtà il 90% della popolazione vive nell'altra città, quella ordinaria, quella delle periferie. Che dire del "Progetto periferie" che in fin dei conti è un progetto prestigioso, un progetto conosciuto? Che fine fa? Va avanti, si ferma?**

Ho la sensazione che Torino ne avesse bisogno perché bisognava focalizzare e far convergere attenzioni, evitando la frammentazione dei progetti e dando corpo agli interventi. Mi sembra che abbia anche lasciato, nei modi di approcciare le trasformazioni, un'eredità positiva.

La mia opinione è che la periferia del secondo dopoguerra, in particolare quella pubblica, è migliore della città consolidata di fine '800 e inizio '900, della barriera operaia. Tant'è che Falchera, al di là dei problemi sociali, ma anche Vallette, hanno qualità progettuale. C'è un problema, ovviamente, di mancanza di mix sociale e funzionale ma negli anni e con le nuove generazioni le difficoltà si smussano e questi quartieri migliorano. Molti restano lì perché si sta bene, perché in fondo la dotazione di servizi è più che sufficiente e rispondente ai parametri urbanistici ed hanno alle spalle progetti di buona qualità.

Le barriere operaie, invece, poiché, sono nate su scale dimensionali, rapporti tra costruito e spazio pubblico e domanda di mobilità inconfondibili a quelle odierne non funzionano più. È necessario intervenire e ridurre la presenza invasiva delle auto. Manteniamo le trame viarie ma riduciamo le densità; teniamo quelle parti che segna il territorio e che nel corso dei decenni sono spesso degradate a causa della scarsa manutenzione e della mancata valorizzazione. Nelle aree centrali è già avvenuto e sta procedendo.

Naturalmente la barriera operaia è meno aulica; bisognerà lavorare sulle parti che hanno una loro nobiltà, restituendo loro un valore rappresentativo che connoti l'identità e la fruibilità in quei luoghi.

**I concorsi. Molti si sono lamentati: troppi concorsi, pochi concorsi...**

Valdo Fusi è stato un concorso pubblico a tutti gli effetti: la giuria di gara era fatta da persone qualificate. Dopodiché ognuno mantiene le sue opinioni. Io continuo a pensare che al di là della "casetta" centrale il piazzale Valdo Fusi non è affatto male e, ora, l'ipotesi di montare nel centro della piazza la hall del Museo di

Scienze Naturali é una buona idea. Se si immagina una piazza in cui si accede al Museo di Scienze Naturali e, percorrendo un corridoio didattico, si passa nella parte storica con un'identità marcata, allora gli elementi di discesa della piazza, enfatici, monumentali, acquistano un ruolo, un senso. Oggi, questa discesa che porta alle macchine per pagare il parcheggio e un po' ridicola. In prospettiva, però, è una cavea che può funzionare. Quello della biblioteca è un altro caso eclatante, al di là del fatto che non l'abbiamo ancora vista costruita, particolare non trascurabile. C'è un po' di polemica sul fatto che, alla fine, vincono sempre le star: c'è da dire che a Torino, rispetto alla tradizione italiana nella quale la modalità del concorso non è certamente all'ordine del giorno, ne sono stati fatti parecchi, soprattutto negli ultimi anni. Basti pensare al grattacielo di Fuksas e a piazza Vittorio. L'efficacia del concorso come mezzo per assicurarsi un risultato di qualità che diversamente non ottieni suscita opinioni disparate. Per alcuni il concorso è un toccasana per evitare incarichi locali ed esiti modesti. Per altri diventa solo occasione per sottrarre progetti importanti ai professionisti locali, consegnandoli ai grandi nomi, che alla fine sono gli unici che possono partecipare a questi tipi di concorso. È quindi un'operazione molto ambigua. In molte occasioni mi sono trovato a dover controbattere una tesi – più volte reiterata dall'Ordine – sulle virtù taumaturgiche dei concorsi. Non esagererei nel senso e il caso Fuksas su Porta palazzo è esemplare. Se metti in scena un grande personaggio, le strutture tecniche non riescono assolutamente a interagire in maniera efficace non solamente sul piano strettamente compositivo, ma anche economico.

**Un'altra questione riguarda il meccanismo perequativo nell'utilizzo dei parametri urbanistici. Su questo ci sono sempre opinioni molto discordi. Nella vostra esperienza ha giocato effettivamente come modo per controllare la trasformazione in maniera flessibile ed equa per ripartire in maniera diversa?**

La perequazione che abbiamo fatto con le norme di Piano regolatore ha funzionato. L'onere di farsi carico dei bisogni pregressi è stato caricato sugli operatori, il che ha determinato, in qualche misura, anche una eccessiva concentrazione fondiaria.

C'è ancora qualche difficoltà ad applicare logica del comparto. L'ideale sarebbe che i proprietari delle aree si costituissero in consorzio perché la frammentazione non assicura né un esito di qualità né è una realizzazione rapida delle opere previste dal Piano, è una questione soprattutto culturale.

**Due problemi che stanno facendo molto discutere: i grattacieli e il rapporto tra conservazione, riuso e riqualificazione degli edifici industriali. Qual è la linea che sentiresti in un certo senso di sottoscrivere in**

**quanto rappresentante dell'urbanistica della Città?**

Sui grattacieli la mia opinione è che bisogna limitarli alle parti in cui si interviene con un rinnovo urbano radicale.

Hanno senso nelle Spine, dove, in genere, la grana degli interventi è ragguardevole e accetta una altrettanto ragguardevole entità degli interventi puntuali. Il dialogo tra le scale deve essere coerente, devono essere aree estese di rinnovo e devono avere un rapporto accettabile, con gli spazi liberi e con il costruito. Su Spina 2 ci sono le Nuove, c'è il Palazzo di Giustizia che ha dimensioni imponenti, ci sarà la biblioteca di Bellini, si affaccia il Politecnico, inoltre c'è lo stesso viale della Spina, la cui dimensione permette di sostenere edifici che si sviluppano in altezza. Disporre edifici bassi sulla Spina ridurrebbe il fascino dell'asse.

In merito invece alla questione della conservazione e del riuso degli edifici industriali è necessaria conservo una certa cautela. Riconvertire gli edifici industriali a qualsiasi costo è una follia. Bisogna cercare di capire per quali usi una certa tipologia è compatibile. Prendiamo ad esempio il Lingotto: ha una manica di 24 metri e bisogna capire quale funzione è compatibile con la struttura dell'edificio. Tutta l'archeologia industriale che c'è nel parco di Spina 3, se si riuscirà ad usarla a dovere, sarà una gran cosa, e la cosa importante è che di ciascuno di questi edifici si conosca la storia e se ne classifichi il valore.

**Che si fa adesso che il Piano è finito?**

Adesso ci sono alcune porzioni di territorio che vanno ripensate totalmente.

Ad esempio Basse di Stura: credo che il parco abbia una prospettiva nel momento in cui si ripensa tutto il bordo, tutto il margine verso il fiume. Via Botticelli e Via Reiss Romoli sono strade che costituiscono il limite dell'insediamento ma gli edifici mostrano le spalle al parco. Bisogna capire come valorizzare questi ambiti assumendo il parco come centralità, elemento che struttura e organizza l'insediamento. Questa è senza dubbio una priorità. E poi siamo nella condizione di uscire dalla logica urbana per passare finalmente alla logica metropolitana, lavorando su aree come l'asse di corso Romania da Torino verso Settimo. Bisogna ripensare tutto il quadrante Nord: si tratta di un pezzo di territorio che può essere un ottimo ingresso alla città in un punto di convergenza di tutte le grandi infrastrutture di accessibilità, trasporto pubblico e trasporto privato. È un'area da riprogettare in accordo con Settimo.

**E sull'ipotesi di un nuovo Piano?**

Finché c'è la legge regionale vigente che impone lo stesso livello di definizione, di prescrizione, di vincolo, non è possibile fare un nuovo Piano. Lavoro invece all'ipotesi di un documento programmatico, strutturale

e di indirizzo, che il Consiglio approva su proposta della Giunta e che serve come riferimento per le varianti che via via si adottano.

**In conclusione di questa tua esperienza qual è il bilancio?**

Nel rapporto con la struttura, con gli uffici, con l'Urban Center, con gli operatori, posso dire di aver condotto otto anni sereni. La grande esperienza teorica del Piano Strategico ha fatto sì che ci si rendesse conto che bisognava lavorare verso un obiettivo comune: riqualificare il territorio metropolitano.

**E quale rapporto con il nuovo Piano Strategico?**

È l'occasione per uscire da una logica troppo centrata su Torino e finché non si attua la città metropolitana, bisognerà lavorare nelle situazioni specifiche cercando di costruire dei rapporti di condivisione e di co-progettazione.

**E l'Urban Center?**

L'Urban Center ha un ruolo importante nell'accompagnamento ai progetti. È un po' diverso dagli Urban Center classici che si occupano maggiormente di comunicazione, ma sicuramente il caso Torino è molto interessante e bisognerebbe pubblicizzarlo di più.



*Figura 5. Nuove residenze su Spina 3.  
Figure 5. New residential building on Spina 3.*

# I progettisti. Augusto Cagnardi

## *The planners. Augusto Cagnardi*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE

Cagnardi riconosce il Piano di Torino come il capostipite degli esempi scaturiti dal dibattito “piano-progetto”, che segnò profondamente la disciplina in quegli anni. Spiega come la scala urbanistica e quella architettonica siano solo due tempi di uno stesso processo creativo, cristallizzato nel Piano. Il progettista sostiene che il PRG torinese è il primo caso di applicazione consapevole e rigorosa - ma nello stesso tempo innovativa - delle regole imposte dalla legge urbanistica del 1942: il Piano “scavava nelle regole per trovare tutti gli spazi possibili”. Il trasferimento dei volumi, le aree per i servizi, il fatto di condizionare il risultato fisico delle città attraverso la possibilità di densificare in certe posizioni piuttosto che in altre: Cagnardi spiega che tutto questo deriva dalla ricerca di un equilibrio non sul singolo lotto, ma su una porzione più vasta, ripescando l’istituto del comparto, già presente nella legge del ’42. Sul tema del recupero delle aree industriali dismesse, Cagnardi sostiene che il Piano debba conservare soltanto pochi luoghi che risultino essere significativi di un’epoca e che il resto debba lasciare - con spazi verdi e con nuove aree pubbliche - posto alla modernità. Sul tema della modernità si innesta, quindi, quello dei grattacieli, che a Torino è, oggi, all’ordine del giorno. Fortemente persuaso dalla necessità delle città di dotarsi di segni forti e icone riconoscibili, Cagnardi, rifuggendo dalle abusate retoriche sulla corsa alla verticalità, manifesta, invece, alcune riserve sul grattacielo quando questo diventa pretesto di legittimazione del potere economico, gesto di autocelebrazione. Resta, infine, il rammarico di un progettista che non ha potuto seguire il proprio Piano nell’importante fase di attuazione.



Cagnardi recognizes the Plan of Turin as the first example to arise from the “plan-project” debate which deeply marked the field in those years. He explains how the urban and architectural aspects are just two parts of the same creative process, crystallized in the Plan. The planner maintains that Turin’s MPDP is the first case of conscious and rigorous (but innovative at the same time) application of the rules imposed by the Town Planning Law of 1942: the Plan “dug into the rules to find all possible spaces.” The transfer of volumes, the areas for services, the constraining of the city’s physical outcome through the possibility of being dense in certain areas rather than in others: Cagnardi explains that all of this comes from the search for balance, not of the individual lot, but of a wider area, the rediscovery of the institution of the division, already present in the law of 1942. On the theme of recovery of abandoned industrial areas, Cagnardi maintains that the Plan must only conserve the few places that are significant for a certain time period and that the rest must make way for modernity (with green spaces and new public areas). The theme of modernity is linked with that of skyscrapers, currently on the agenda in Turin. Strongly convinced that a city needs to provide itself with strong symbols and recognizable icons, Cagnardi, avoiding the usual arguments on the race to verticality, instead expresses some reservations on the skyscraper when it is used as an excuse to justify economic power, a gesture of self-celebration. Finally, the planner regrets that he was not able to follow his Plan through to the crucial phase of implementation.



Figura 1a. Torino, la Spina Centrale. In rosso lo sviluppo dell'asse della Spina.  
 Figure 1a. Turin, the Spina Centrale. In red the length of the axis of the Spina.

### **Nel Piano di Torino che cosa è stato riversato del dibattito di quel momento sul rapporto fra piano e progetto?**

Il Piano di Torino è il capostipite degli esempi scaturiti dal dibattito “piano-progetto”, che segnò profondamente la disciplina negli anni ‘80. A Torino si è verificato il primo caso consapevole dell’integrazione tra piano e progetto. Nel momento in cui prevaleva il tema urbanistico, più politico, e si assisteva ad una guerra aperta tra architetti e urbanisti. Gli urbanisti ritenevano di avere un ruolo prevalente. Siccome però ero convinto che sia per l’architetto, sia per l’urbanista, l’obiettivo era costruire la città, più i loro ruoli si sovrappongono, meglio è! In un viaggio notturno, facendo scalo a Fiumicino con Vittorio Gregotti, abbiamo pensato “Ma perché non lavoriamo insieme?”. A quel punto ho lasciato la mia società, sono entrato nella Gregotti Associati con l’obiettivo di operare per il buon fine della nostra attività, sovrapponendo piano e progetto. La prima occasione rilevante è stata quella del piano di Torino, dove il rapporto tra piano e progetto è complesso. Non è un Piano che descrive sommariamente un sito fisico, né uno studio di architettura su grande scala, come potrebbe sembrare poiché investe un pezzo importante della città. È uno studio che si propone di mettere a fuoco interventi sulla città lavorando continuamente con salti di scala tra il grande e il piccolo. Una volta elaborato, il Piano potrebbe anche essere letto e diviso in due parti: urbanistica e edilizia. Ma questa è solo una scansione dell’insieme per accordo con la legislazione. Il risultato però è uno solo: il piano di Torino conteneva già al suo interno i progetti edilizi. Bastava chiedere la concessione. Se si fosse stati d’accordo i progetti erano già pronti. Proprio lo schema di struttura era la chiave per evitare lo strumento del tipo intermedio. Poi si è pensato fosse autoritario, troppo univoco. Allora abbiamo aggiunto la clausola che qualora un operatore non fosse pienamente d’accordo con la disposizione e il trattamento dei volumi, si sarebbe potuto fare un piano particolareggiato. Gli operatori erano tutti d’accordo. Da lì in avanti il nostro lavoro è sempre stato questo. Anche adesso lavorando in Cina, ci chiedono *masterplan*, una cosa molto semplice da fare secondo le loro abitudini:

tracciare le aree; mettere le tabelle con misure, indici, quantità, numeri e nomi. Quello che una volta chiamavamo piano di lottizzazione, programma di fabbricazione, è per loro il *masterplan*. Noi invece, per fare un *masterplan*, studiamo tutta la disposizione dei volumi, la loro morfologia. I risultati sono positivi: si passa in modo coerente dal generale al particolare, fino ai materiali, ai colori. Il disegno del raddoppio del Politecnico, che passa sulla strada disegnando la piazza, è già nei primi schizzi fatti sulla spina. Era un punto fisso. Una condizione dell’organizzazione dello spazio urbano.

### **Che cosa ha rappresentato il Piano di Torino nella storia del vostro studio, della vostra carriera di progettisti, con esperienze di progettazione urbana e pianificazione importanti? Che cosa ha costituito come tappa?**

È stato, per noi, il capostipite di tutti i piani successivi. Tutti i piani fatti dopo sono fatti così. Lingotto e Bicocca sono grandi progetti ma non sono realmente piani. Quello della Bicocca, invece, alla seconda fase del concorso, l’abbiamo vinto. Il comune di Milano ha fatto il Piano. Bernardo Secchi, che allora lavorava per il Comune, ha mediato le suggestioni del concorso facendo un Piano generale. Era ovviamente molto vicino alla proposta che aveva vinto. Da lì sono nati i piani attuativi e tutto il resto. Il Piano di Torino però ha un altro significato, importantissimo, secondo me: la normativa. Perché proprio per il Piano di Torino si sono inventate e prospettate tutte le caratteristiche di una normativa che la legge del ’42 cercava di impostare. Oggi questi sono i fondamenti di una riforma urbanistica che teoricamente non sarebbe necessaria, visto che scaturiscono dall’interpretazione e applicazione della vecchia legge. Molti termini divenuti noti successivamente, come ad esempio la perequazione, sono nati qui. È il primo caso di applicazione non sono consapevole ma anche rigorosa delle regole ma nello stesso tempo innovativa. Scavava nelle regole per trovare tutti gli spazi possibili per raggiungere un risultato come il trasferimento dei volumi, le aree per i servizi, il fatto di condizionare il risultato fisico della città attraverso la possibilità di densificare in certe posizioni piuttosto che in altre. E tutto questo deriva da un equilibrio stabilito non sul lotto ma su una porzione più vasta. Que-

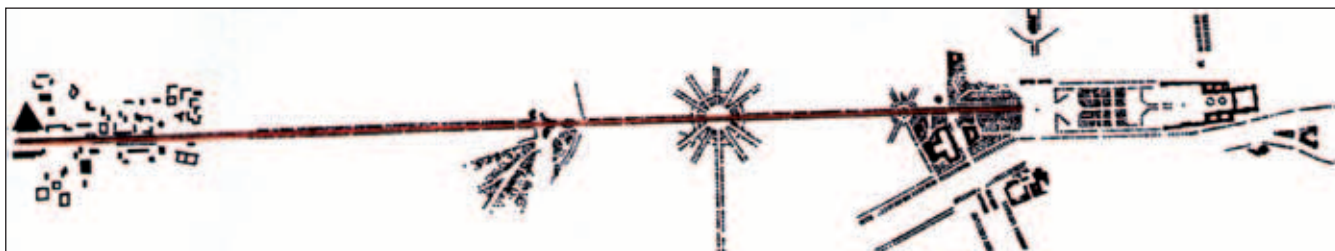


Figura 1b. Parigi, l'Avenue des Champs-Élysées. In rosso lo sviluppo dell'asse della Spina.  
 Figure 1b. Paris, the Avenue des Champs-Élysées. In red the length of the axis of the Spina.

sto nelle norme di attuazione è molto chiaro. Abbiamo rieditato un istituto che di fatto esisteva già, quello del *comparto*, presente già nella legge del '42. Bastava applicarlo, ma questo meccanismo era contenuto in modo chiaro e inequivocabile nelle schede d'ambito. Poi la realizzazione ha attraversato momenti meno felici quando si è pensato di scegliere un coordinatore per la progettazione delle opere nella ipotesi si potesse garantire esiti di qualità. È un compito ingrato e sostanzialmente impossibile, che può funzionare solo nella fase in cui i progetti sono ancora aperti.

#### **Quali passaggi e quali scelte fatte allora modifichereste alla luce delle vicende successive?**

Scelte che, con il senno di poi, si sarebbero potute fare diversamente non mi sembrano così evidenti. Non ho grandi pentimenti.

#### **E che mi dici della questione del destinare le aree di Spina 2 a giardino rinunciando a tenere gli edifici industriali?**

Sono ancora d'accordo. Ritengo ancora che sarebbe stato meglio. Dopo l'approvazione del piano è nato il processo contrario naturalmente. Però io sono dell'idea che la città debba muoversi e quando necessario cambiare. Un giorno ho incontrato un grande industriale che mi diceva di appartenere ad una famiglia che da sei generazioni possedeva la stessa azienda. Parlavamo della tradizione. Mi diceva quanto fosse importante e bisognasse mantenerla e quanto fosse opportuno anche saperla tradire. Anch'io credo che mantenere la tradizione sia importante tanto quanto saperla tradire. Perché, se non si lo si fa, si è solo riflesso e memoria di un passato. Le OGR stanno peggiorando anno dopo anno. Non vedo un utilizzo possibile di quella struttura. È troppo grande. È immensa. E soprattutto renderla abitabile costa cifre inaudite. Nel momento in cui si fa un Piano e si guarda al futuro bisogna pensare a cosa fare per mantenere in esercizio le strutture. Il Comune non ha – e non avrà – facilmente risorse sufficienti per incominciare a fare un progetto e un appalto per tutto l'insieme, e metterle a norma a seconda degli usi. Credo che un piano debba individuare pochi luoghi significativi di un'epoca e

puntare a tenere quelli. Mantenerli come la memoria di un'epoca. Però, poi, tutto il resto è da dedicare alla vita futura. Se no si rischia di fare quanto è stato più volte proposto, di ogni fabbrica un museo. Del passato di Torino capitale d'Italia abbiamo alcuni edifici importanti. Torino non è più la capitale. Però si è mantenuta la memoria di un passato illustre. Anche nei confronti del passato industriale della città, che si sta cancellando completamente, è importante tenere memoria. C'è anche da dire che per Torino le aree industriali non erano poi così divertenti. Oggi si fa in fretta a parlare di conservazione della memoria industriale ma pochi ricordano che cosa significasse davvero l'industria per Torino. Quando si parla di riutilizzo vengono poi fuori le ipotesi più disastrose. Le carceri nuove ad esempio. Per le quali si ventilò l'ipotesi di trasformarle in residenze per gli studenti. L'idea di mandare degli studenti dentro il carcere è aberrante. Così come Spina 1, corso Rosselli, dove c'era la Materferro. Hanno tenuto su la facciata dell'edificio industriale con dietro i tubi innocenti e l'hanno inglobata dentro il supermercato GS. Bene: è un esempio di quello che non si deve fare! Quando parliamo delle carceri nuove parliamo di una buona architettura ma impossibile da riutilizzare. La cappella, ad esempio, è stupenda, ma per come è strutturata sarebbe impensabile poter addirittura celebrare un rito religioso ordinario: essendo un carcere giudiziario i carcerati non potevano parlarsi e la cappella è fatta di tante piccole celle messe a semicerchio da una parte e dall'altra. Interessantissima da vedere ma l'idea di riutilizzarla va contro il principio della comunità. È un carcere. Il discorso del riuso è un discorso molto difficile. Ci sono due poli tra quali oscilla la questione: quello che vede l'edificio conservato e completamente trasformato nell'uso, su modello del Lingotto, oppure il tentativo di salvaguardare la memoria attraverso la demolizione ed il mantenimento di parti, la "facciatina", la ciminiera, la traccia. Questo non è conservare ma il mantenimento di icone.

**Qual è il ruolo che ha giocato nell'attuazione del Piano il meccanismo della perequazione applicata in questo caso in maniera massiccia per la prima volta? Secondo te alla fine il meccanismo ha dato prova di**



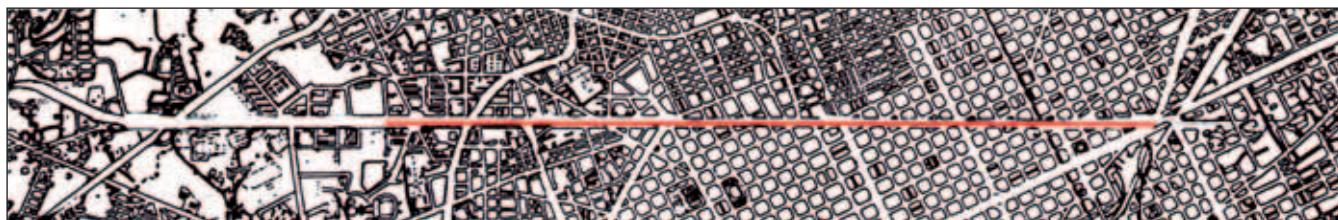


Figura 1c. Barcellona, Avenida Diagonal. In rosso lo sviluppo dell'asse della Spina.  
 Figure 1c. Barcelona, the Avenida Diagonal. In red the length of the axis of the Spina.

### **essere in grado, al di là di tutto, di ottenere il risultato che si voleva?**

Sui risultati non posso esprimermi perché non so come sia andata. Il meccanismo, però, ha dato prova di funzionare. Adesso si è diffuso in tutta l'Italia. In altre città questo gioco è stato esasperato producendo un "volo delle volumetrie". Se non sono ben chiari i rapporti e i ruoli c'è spazio per fare qualsiasi cosa. Deve esserci un piano molto robusto che non consenta di atterrare ovunque. Se il Piano non c'è allora la situazione diventa come Milano: una trattativa continua.

### **Che cosa ha implicato la scelta di fissare un indice uguale per tutta l'area?**

Si tratta di un indice territoriale; il fondiario è, in realtà, molto diverso a seconda dei casi. È un modo per riconoscere che la rendita vale per tutti i terreni urbani, compresi quelli pubblici. Questo allargamento del principio su tutti terreni urbani è un po' ottocentesco, riconosco, però consente all'Amministrazione di godere delle rendite urbane così come un privato, traendone benefici economici notevoli. Poi naturalmente non si può costruire sugli spazi pubblici e allora è necessario trasferire i volumi e venderli a qualcuno che intenda usarli. Nelle norme c'è sempre l'indicazione della possibile implementazione dei volumi derivanti dal trasferimento di opere che vengono fatte altrove. Devo dire che l'"uguale per tutti" era una decisione per la sopravvivenza. Nella delibera programmatica questo è chiarito: altrimenti saremmo arrivati ad una contrattazione come quella che si fa oggi a Milano o come quella di Roma, in cui c'è sempre chi pretende, chi resiste e chi cede. È una semplificazione che a Torino, però, è servita e non ci sono mai state discussioni sulla scelta di adottare un indice unico, assolutamente. Discussioni sono sorte sul valore assoluto dell'indice, che si chiedeva fosse abbassato. Questa richiesta non l'ho mai capita! Si è cercato di ridurre l'indice in maniera omogenea da 0,7 a 0,6 obiettando che l'indice di 0,7 mq/mq fosse troppo alto. Io rispondevo esortando a guardare i disegni! Nei disegni i volumi erano armonici e permetteva di lasciare a verde pubblico metà dell'area. L'indice non era dunque così alto. Questo significa che la battaglia contro l'indice nascondeva la battaglia contro la rendita che, a sua volta, celava forti

motivazioni ideologiche. Più bassi sono gli indici più bassa è la rendita. In altri paesi fanno altri discorsi. In Cina spesso ci sono indicazioni di volumetrie talvolta anche molto alte; non per la rendita perché il suolo è pubblico, ma perché fanno un ragionamento sulla configurazione e sull'uso della terra: l'uso della terra è da controllare. Il piano ha una densità molto forte a Milano. Perché non ci sono ville a Milano? Se Milano fosse stata costruita con indici più bassi si sarebbe allargata a macchia d'olio, e sarebbe stato estremamente sconveniente da tutti i punti di vista, soprattutto per il consumo di suolo.

**Parliamo dell'utilizzo terziario della Spina, che a suo tempo era stato oggetto di contesa. C'era stata una battaglia della sinistra per ottenere una quota di residenziale maggiore rispetto a quella che era prevista inizialmente, portandola al 35% ma lasciando comunque una misura circa del 70% di terziario. A conti fatti oggi sulla Spina c'è il 52% della superficie lorda di pavimento di residenziale, il 25% di terziario e il resto di altro, genericamente inteso. In realtà c'è stato quindi un rovesciamento, da questo punto di vista, tra la previsione di allora e l'attuazione. Anche perché il mercato, in realtà, lo ha imposto. Non si è venduto il terziario per molti anni poi le cose si sono mosse. La mia domanda è questa: questa previsione contava in un certo senso sul fatto che facendo un forte piano dell'offerta – al di là di quello che il mercato al momento sembrava volere – questo potesse in un certo senso innescare un meccanismo di domanda, o è stata semplicemente una valutazione incapace di cogliere il mercato torinese e le sue prospettive di evoluzione? Era consapevole del fatto che il mercato non domandasse così tanto il terziario e in ogni caso si è offerto per cercare di spingerlo, di promuoverlo, oppure è stata semplicemente una valutazione impropria rispetto alle tendenze?**

Non c'erano dati, allora, sulla possibile domanda. Anzi, la domanda era zero. Almeno così dicevano di operatori. In questi casi dunque cosa si può fare? L'ipotesi di fondo, per me, era che Torino sarebbe rinata. Altrimenti la fine. Di questo abbiamo parlato fin dalle prime ricerche sul "dopo Fiat". C'era l'idea di fondo che, sebbene la Fiat si fosse ridotta fino a prosciugarsi



Figura 1d. New York, Fifth Avenue. In rosso lo sviluppo dell'asse della Spina.  
Figure 1d. New York, the Fifth Avenue. In red the length of the axis of the Spina.

quasi del tutto, Torino non sarebbe morta. C'erano già dei settori che si delineavano come settori innovativi, e infatti così poi è successo. Ci sembrava opportuno segnalare ai possibili utenti futuri che certe parti della città erano perfettamente attrezzate per raccogliere le nuove funzioni trainanti. Le aree della Spina, innervate dall'asse centrale del sistema di trasporto e di accessibilità, ci sembravano le più opportune per essere proposte a coloro che vanno a lavorare, non a coloro che vanno a vivere. Per risiedere ci sono tanti posti migliori della Spina a Torino. Oggi, invece, sono tutti sulla Spina. Ma questo è un problema diverso, è un problema, se vogliamo, del mondo operativo torinese che viene dalle imprese edilizie, dalla speculazione. Le residenze più sono in centro e più valgono per il mondo degli operatori locali. Era il gioco di opportunità che questo Piano segnalava. L'alta accessibilità, che non richiede necessariamente l'uso dell'automobile, è garantita da un sistema di trasporto in cui l'elemento principale della Spina, il fattore localizzativo, ci sembrava così importante da non poter essere sprecato per fare residenza. Che poi la costruzione del Passante prendesse così lungo tempo, che la linea della metropolitana sarebbe stata seguita – forse – da un'altra linea, ma chissà quando e chissà come, tutto ciò fa parte delle vicissitudini della storia.

**Altra questione riguarda il rapporto con le localizzazioni produttive. Nel piano le destinazioni di tipo produttivo non erano di fatto previste nel senso che tutte le destinazioni nuove erano non produttive. Il Comune ha avuto in seguito una notevole domanda di aree per attività produttive, tanto che una delle varianti più importanti che sono state fatte è volta a rimettere un uso produttivo su alcune aree. Proprio perché la domanda c'era. Questo "non incentivo" al fatto che una localizzazione di tipo produttivo – sebbene diverso – fosse prevista a che cosa è dovuto?**

È dovuta al fatto che era stata fatta un'analisi delle opportunità insediative dell'area, ed emerse che c'erano delle grandi opportunità, grandi disponibilità localizzate fuori dalla città. Ritenni che la riqualificazione di Torino meritasse di essere giocata per le funzioni urbane "non produttive", portando fuori la domanda di attività produttive. Ricordo la storia di una società sve-

dese che voleva insediarsi in un'area di 20.000 m<sup>2</sup> e lamentava, in città, la mancanza di spazio. Risposi che non era possibile insediarli all'interno della città perché cercavamo di migliorare il più possibile la vocazione terziaria e residenziale e l'aspettativa di vita della città, immaginando insediamenti produttivi che fossero esterni dall'agglomerato urbano consolidato. Bisogna riconoscere, però, che il tema delle localizzazioni industriali evolve molto rapidamente perché è completamente cambiata l'accezione di attività produttiva. Industrie come quelle che c'erano un tempo a Torino nelle grandi città non ci sono più. Le nuove industrie spesso stanno in edifici di 6-7 piani, che si occupano di fare ricerca e produzione in modo diverso e con tipologie di spazi diversi. In questo senso bisogna essere molto attenti a superare le categorie del passato. La grande area per ospitare la grande macchina, che deve appoggiare per terra, con fondazioni sul genere di quelle delle acciaierie era fuori dal tempo. Nelle grandi città è possibile avere attività produttive ma ormai sono attività produttive più assimilabili al terziario. Anche la localizzazione deve essere, dunque, diversa. Mi auguro che le varianti che sono state fatte siano indirizzate ad ammettere che nella città ci possa essere la possibilità di insediare l'industria nuova, non l'industria vecchia. È più che altro una questione di classificazione delle attività. Questo è il difetto delle leggi urbanistiche: dove c'è una classificazione industriale ci sono prescrizioni diverse da quelle del terziario. Dal punto di vista degli standard come da quello delle caratteristiche dell'area. Definirle industriali piuttosto che di terziario comporta differenti costi e autorizzazioni. È un problema della disciplina.

**Altra questione riguarda i grattacieli.**

Su questa faccenda sono sempre stato dell'idea che le città devono poter avere segni forti e icone riconoscibili. In fin dei conti le città devono avere un segno del tempo che cambia, non possono essere sempre arroccate sulle proprie tradizioni, anche le città che nella nostra cultura consideriamo storiche e che vogliamo "fermare". È un atteggiamento di difesa, non è un atteggiamento di avanzamento. Io non ho nessuna obiezione contro gli edifici alti ma devono entrare a pieno titolo nella storia della città. Adesso, a Torino, quello

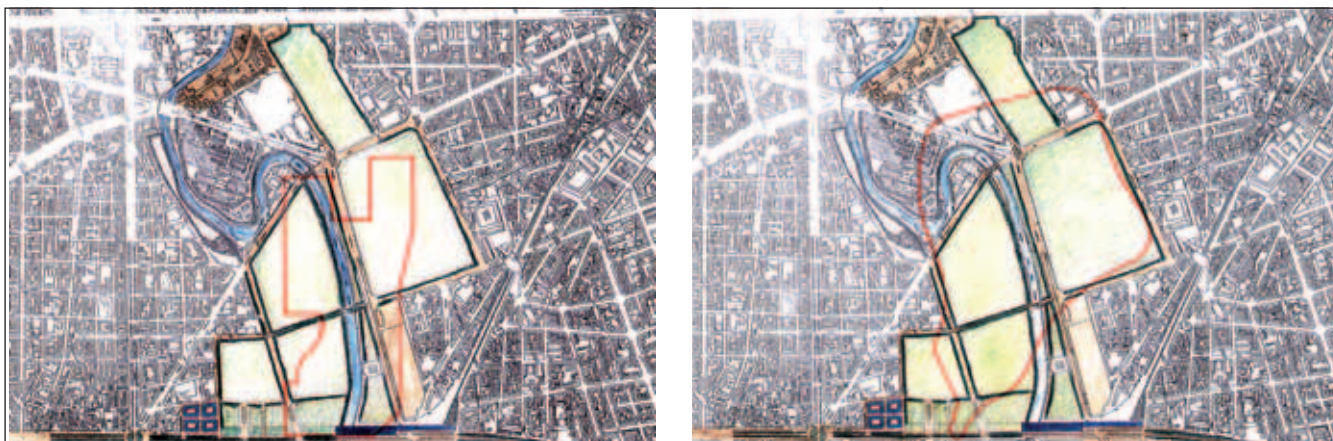


Figure 2a-2b. Il confronto fra Spina 3 e due grandi operazioni su aree industriali dismesse (in rosso): a) milano Bicocca; b) Parigi Dèfense  
 Figures 2a-2b. A comparison between Spina 3 and two large operations on disused industrial areas (in red): a) Milan Bicocca; b) Paris Dèfense.

che sta per essere costruito vicino alla Stazione di Porta Susa è un po' diverso da quello che avevamo previsto. E la storia della città non è solo fatta di "io sono potente e faccio quello che voglio"! L'idea dei due edifici alti, con un terzo spostato più in là, riprende nella città l'idea della prospettiva e vanno a configurare un sistema fatto di edifici alti, che però noi avevamo contenuto in 23 piani, circa 85 m. Il disegno genera una lunga prospettiva lungo l'anello della Spina, con misura tale da consentire di apprezzare ciò che si vede sul fondo. O meglio, ahimè, funzionava. Anche perché era inserito nel disegno complessivo del Piano e della Spina e rispondeva allo stesso indice, 0,7 mq/mq, lasciando intorno spazio libero, spazio verde. Alle spalle c'era l'ipotesi di costruire una città in cui far comparire anche l'elemento dell'edificio alto. Cosa non ripetibile altrove, perché occasioni in cui possono essere costruite prospettive di questo genere fuori dalla Spina, a Torino, non si possono trovare. Io sono quindi d'accordo con la costruzione dei grattacieli, a patto che siano pezzi significativi e che si integrino nel disegno e nella storia della città. Se sono invece gesti di autocelebrazione compiuti da un'economia potente senza considerazione per gli aspetti urbani, allora non sono d'accordo. Tutto questo riporta il tema del grattacielo dentro la dimensione della configurazione urbana.

**Tra le cose che furono molto apprezzate allora c'è sicuramente il piano di comunicazione fatto per il Piano con quella serie di conferenze pubbliche: era stata una novità. Nessuno faceva conferenze pubbliche in quel periodo. Era pionieristico. Volevamo citarlo. Ne hai traccia?**

Dovrei averne perché era una cosa studiata con attenzione. Non era propriamente sul Piano ma sulla fase di ricerca antecedente il Piano. Ricordo ancora la sorpresa di quando si inaugurò la prima serata e c'era la coda fuori dal Teatro Regio. Una folla inattesa. Così come per la mo-

stra fatta all'Archivio Storico nella quale fu esposta l'ultima grande pianta di Torino fatta a mano. Dopo non ce ne saranno mai più grazie ai computer. È un documento prezioso nella storia dell'urbanistica torinese. Anche i libretti pubblicati sul nuovo PRG di Torino, i giornali del Piano, il primo numero con le opinioni che avevamo raccolto nel gruppo di lavoro. Era stato un'ottima idea e un ottimo modo per veicolare il "logo del PRG e della Spina" nell'immaginario comune. La Spina è passata molto velocemente come fatto di opinione pubblica, come icona urbana, come immagine forte. Avevamo fatto un programma con tutte le serate che avevamo organizzato, con tutte le manifestazioni pubbliche che avevamo messo in agenda.

**Questo Piano, alla fine, nonostante le vicende e le vicissitudini e che ne hanno caratterizzato la genesi e l'attuazione, quale Torino ha prodotto? Qual è la Torino che viene fuori da questo Piano? La riconosci come l'interpretazione genuina di questo grande progetto oppure le vicende del dopo l'hanno fatta diventare una cosa della quale non si può dire che la Torino di oggi sia l'eredità del Piano regolatore?**

La mia opinione è che l'impianto del Piano sia così solido e forte da sopravvivere ad ogni tempesta. Ed è l'unica gratificazione che ho avuto. Sul Piano avevo chiesto di confrontarmi con l'INU e la risposta è stata che se ne sarebbe parlato solo davanti alle norme. Confesso che nel mio personale ci sono ancora i segni della vicenda torinese. Avendo interloquuto con sei sindaci potete immaginare che cosa sia successo. Ho ancora una registrazione. Si doveva presentare la bozza del Piano durante l'ultima riunione con gli Amministratori: è stata una tempesta. Bloccato tutto. Io sono tornato a casa, era estate, primo pomeriggio. Avevo un piccolo registratore che usavo per gli appunti. Ho inciso le mie impressioni in una registrazione e quando l'ho risentita mi sono

*Figure 3-4. Viste del plastico della Spina Centrale, a cura di Gregotti Associati, 1995.*  
*Figures 3-4. View of the plastic of Spina Centrale, provided by Gregotti Associati, 1995.*



messo a piangere. Vi chiederete il perché. Perché Torino per me va al di là del Piano; nella mia storia personale va molto al di là. La mia famiglia ha fatto molto per Torino durante il Risorgimento. Sono andato a vedere la sala del Parlamento subalpino dove c'era aperto registro degli indirizzi. Accanto al nome di Cavour c'è quello di Cagnardi, di un mio trisavolo che ha fatto i moti del '21 e che poi ha dovuto espatriare, facendo il giro del Portogallo, dell'Inghilterra. È tornato nel '41 ed è stato immediatamente eletto al Parlamento Subalpino in cui è rimasto per due o tre mandati. Era una testa calda, un po' come me, forse! Mio padre poi ha studiato Torino. Io quindi sul piano personale vivevo quest'esperienza, questo incarico, come una grande opportunità per onorare la memoria della mia famiglia. Ce l'ho messa tutta e se il Piano di Torino oggi esiste lo si deve al Commissario Malpica. Esperto e agile di testa, ogni volta che gli facevo vedere qualche disegno lui capiva al volo e mi di-

ceva di andare avanti. Mi spronava a continuare. Senza quella spinta, quell'approvazione, saremmo stati ancora impantanati e invischiati nella sfiducia più totale. Quando poi è stato eletto Castellani il Piano è stato approvato. Oggi, bisogna riconoscerlo, il Piano tiene. Sergio Chiamparino, dopo quindici anni, mi ha dato l'unico vero riconoscimento, ringraziandomi per aver portato a Torino una rivoluzione, averla rimessa in piedi e averle insegnato a guardare avanti. Il problema del Piano è stato il modo in cui è stato attuato, ma questo fa parte di un'altra storia anche se dovrebbe esserne soltanto un altro capitolo. Questo non è giusto nel processo di evoluzione della città. L'attuazione del Piano è una responsabilità, e quando il Piano è entrato nella fase di attuazione io sarei stato disposto e felice di dare un altro pezzo della mia vita a Torino. E credo che sarebbe stata una continuità utile in termini di coordinamento e di qualità.

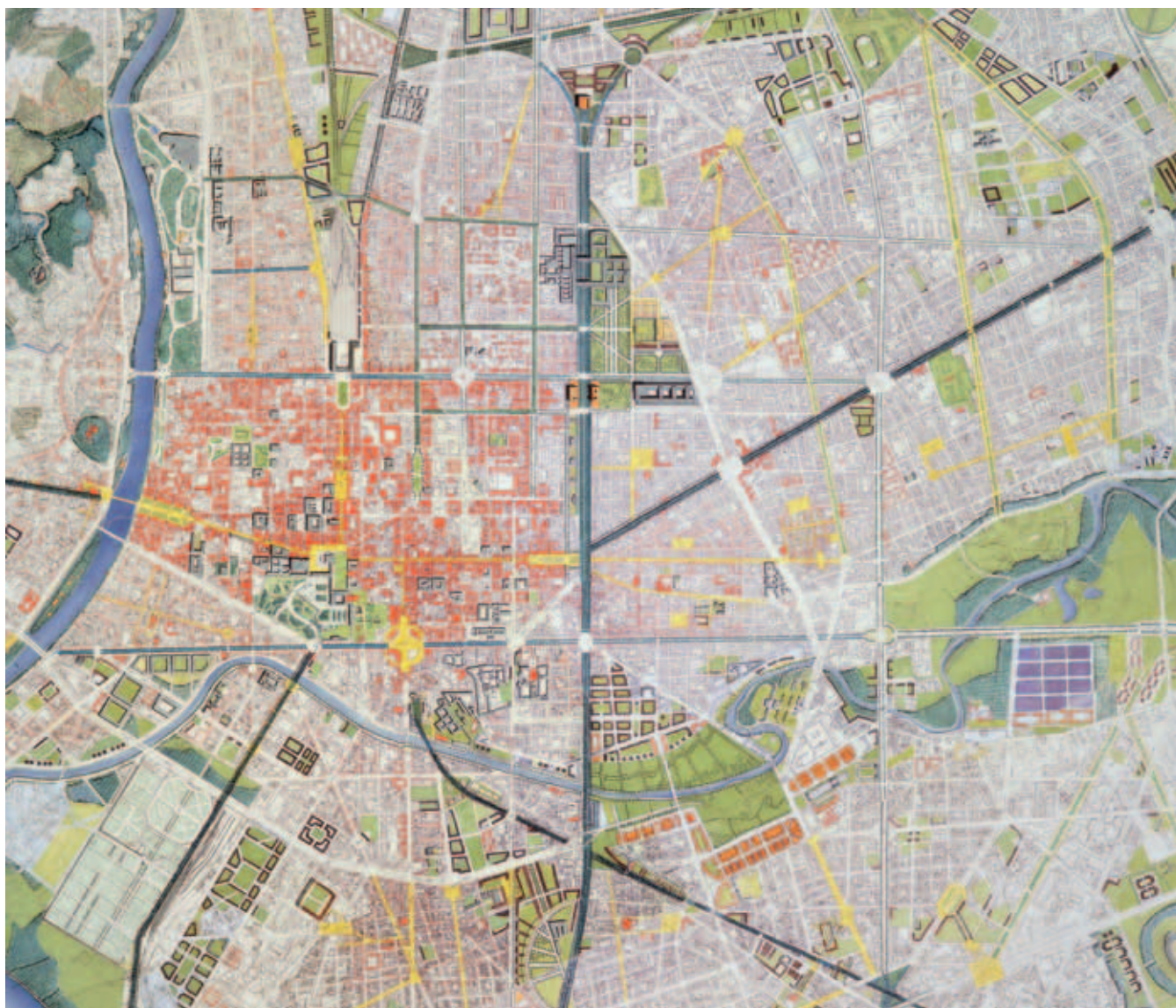


Figura 5. PRG, schema di struttura.  
Figure 5. MDPD, structural plan.

## I professionisti. Riccardo Bedrone, Presidente dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Torino

*The professionals. Riccardo Bedrone,  
President of the Ordine degli Architetti  
P.P.C. of the Province of Turin*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY GIANNI TORRETTA

Riccardo Bedrone, Presidente dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Torino, rimprovera al Piano di Torino l'incapacità di incidere sulla qualità architettonica della città. Attribuisce la causa di questo modesto risultato alla situazione di oligopolio della progettazione torinese e al frequente subappalto dei grandi progetti a piccoli studi locali, con passaggi di mano che indeboliscono il rapporto con la committenza. Nel rapporto tra progettista e imprenditore rileva come la rapidità della trasformazione non abbia agevolato le strutture professionali più snelle, bensì quelle più grandi e burocratizzate, che hanno saputo standardizzare la produzione puntando sul risparmio dei costi interni e sulla velocità dell'esecuzione. Bedrone segnala come effetto positivo dell'attuazione del Piano la domanda di nuove expertise, di nuove figure professionali competenti nelle questioni introdotte di recente dalla normativa e dalla pratica della professione (la sicurezza sia in fase di progettazione che in quella di direzione dei lavori, il risparmio energetico, l'edilizia ecosostenibile, le norme antincendio). Questione amara è quella dei concorsi: Bedrone lamenta che i concorsi sono pochi e che le Amministrazioni spesso, in quei casi, preferiscono non rivolgersi agli Ordini. Riconosce, infine, come lo spazio lasciato ai giovani sia esiguo e, spesso, strumentale: sovente i giovani vengono chiamati dai grandi raggruppamenti professionali "perché servono per fare punteggio e vincere le gare". Prospettive, da questo punto di vista, sconfortanti.



Riccardo Bedrone, President of the Professional Association of Architects, Planners, Landscape Designers and Curators of the Province of Turin, criticizes the Plan of Turin for its inability to influence the architectural quality of the city. He attributes the cause of this modest result to the oligopolistic situation of planning in Turin and to the frequent subcontracting of large projects to small local firms, with handovers that undermine the relationship with the contractor. In the relationship between the planner and the entrepreneur he notes that the speed of the transformation has not favored the simplest professional structures, but rather the largest and most bureaucratic structures which were successful in standardizing production, focusing on saving internal costs and the implementation speed. Bedrone notes that a positive effect of the Plan's implementation is the demand for new expertise, new professional figures competent in matters recently introduced by regulations and professional practice (security both during the design and work management phase, saving energy, environment-friendly sustainable construction, fire regulations). Competitions are a bitter subject: Bedrone complains that there are few competitions and Administrations often prefer, in those cases, not to turn to the Professional Associations. Finally, he recognizes that the space left for young people is small and often exploited: young people are frequently called on by large professional groups who "use them to reach a certain score and win tender proceedings." From this standpoint, a discouraging prospect indeed.

**Gli Ordini si dichiarano sensibili alla qualità dei progetti. Si può considerare soddisfacente il risultato che è stato ottenuto? I progetti sono stati prevalentemente affidati a strutture professionali più o meno autonome per le parti richiedenti autorizzazioni pubbliche e poi sono stati sviluppati da strutture d'impresa? Se sì, in quale misura la qualità del risultato finale è stato controllabile?**

Non esprimerò un'opinione generale ma un giudizio del tutto discrezionale prodotto dalle mie personali sensazioni, che mi inducono ad osservare come mediamente la qualità architettonica torinese sia piuttosto bassa. Faccio riferimento, in questo caso, all'edilizia comune, a quella più diffusa e non al prodotto dei recenti eventi di eccezionale portata ai quali Torino ha avuto la fortuna di fare da sfondo. Da questo punto di vista il Piano regolatore di Torino ha rivelato il grande limite di non riuscire ad incidere sul pregio architettonico della città. Una delle cause, certo non imputabile al PRG, è la presenza di una sorta di oligopolio della progettazione torinese. Le commesse sarebbero numerosissime e vi sarebbero molti piccoli studi che vi potrebbero rispondere degnamente. Ma, in questo contesto, i membri della Commissione Edilizia rilevano la forte presenza di alcune strutture professionali che per il loro maggiore radicamento sul territorio e per rapporti consuetudinari con le imprese locali seguono molti progetti, grandi e piccoli, ridisegnando interi settori della città. È molto comune che queste strutture, che hanno una grande quantità di lavoro, anziché far sviluppare i lavori in proprio li affidino, con una specie di subappalto, a giovani tecnici "in formazione", soggetti a remunerazioni piuttosto basse. Questa è una delle ragioni che incidono maggiormente sugli esiti del progetto: in questo passaggio il controllo esercitato dall'incaricato originario su ciò che viene realizzato si indebolisce e la qualità architettonica degli esiti non può che manifestarlo. C'è quindi un concorso di colpe che ha determinato alla fine un risultato non molto soddisfacente. Anche per questo, a mio parere, nell'edilizia ordinaria Torino non è cambiata molto rispetto al periodo precedente il Piano regolatore.

**Il mix funzionale risultante può essere considerato soddisfacente?**

Non abbastanza, perché le aree di nuovo intervento avrebbero dovuto essere il polmone a cui attingere per coprire i fabbisogni delle aree esistenti, soprattutto quelle abitative. Il nuovo avrebbe dovuto essere usato per migliorare la condizione del vecchio. Se in generale in termini quantitativi la dotazione di servizi e il mix funzionale possono essere considerati soddisfacenti, nel caso dei quartieri nuovi, per il resto la dotazione della città non è migliorata molto. Una delle ragioni può essere rintracciabile in un difetto d'impo-

stazione all'origine del Piano. La stessa Amministrazione ha ammesso di essere stata costretta ad innescare un processo di varianti a catena, perché la quantità di servizi non era ricavabile con gli alti indici edificatori assegnati e quindi, per raggiungere le quantità necessarie, ha dovuto operare riduzioni della densità edilizia, con la conseguente riduzione degli utili di impresa e del corrispettivo di servizi da offrire. È un meccanismo vizioso: se si elevano le densità edificatorie aumentano gli oneri di urbanizzazione e gli standard di servizio, ma molto spesso non si dispone delle aree sufficienti per realizzarli; per contro, se si abbassano si riducono i costi urbanizzativi, ma i servizi molto spesso non sono più sufficienti.

**Le opportunità professionali, superiori alla media degli standard professionali torinesi, sono state un'occasione per ampliare la base professionale oppure tutto è stato assorbito dalle strutture esistenti temporaneamente potenziate?**

Credo che il Piano regolatore, estendendo la possibilità di intervento a nuove porzioni del territorio municipale su cui prima della sua adozione non si pensava di poter intervenire, abbia creato occasioni reali per la città. Le trasformazioni sono state finalmente consentite mentre prima erano bloccate da una serie di norme cautelative. Tuttavia non mi pare che si sia data occasione ad una nuova generazione di progettisti di farsi conoscere. Credo che i giovani abbiano avuto poche occasioni e questa è la ragione per la quale sono sempre alcuni nomi noti a spartirsi il mercato degli incarichi più prestigiosi. E faccio riferimento, in particolare, alle commesse private, perché per quelle pubbliche il discorso non si pone neppure.

**Un Piano in così rapida attuazione ha mutato qualcosa nell'attività professionale? La rapidità della trasformazione ha agevolato le strutture professionali più snelle, maggiormente attrezzate per smaltire il lavoro? Quanto la velocità ha penalizzato la qualità? È possibile dalle esperienze condotte ricavare indicazioni sul rapporto progettista-imprenditore?**

Direi, al contrario, che la rapidità della trasformazione non ha agevolato le strutture professionali più snelle, ma quelle più grandi e più organizzate. Infatti, dato che a questa rapidità si è aggiunto un crescente carico di lavoro, conseguente all'avvicinarsi di nuove norme che comportano documentazioni integrative sempre più onerose, le strutture professionali si sono ingrandite per far fronte al moltiplicarsi di incombenze. Il PRG in questo senso ha indotto a passare da piccoli studi a uffici più grandi, che hanno fatto propri i principi del lavoro d'impresa, standardizzando la produzione e puntando sul risparmio nei costi interni e sulla velocità nell'esecuzione. Questo ha sicuramente intac-

cato la qualità degli esiti progettuali. In questa situazione si sono calate le Olimpiadi del 2006, che per le imprese rappresentavano un traguardo temporale entro il quale presentare sul mercato beni finiti (dalle case agli uffici): nell'imporsi nuove e perentorie scadenze, hanno aggravato ulteriormente una situazione che già soffriva di un generale abbassamento della qualità. Ulteriore causa di questa degenerazione diffusa può essere ravvisata anche nel rapporto che a Torino lega progettisti e imprenditori. Le grandi imprese che operano sul mercato torinese e della provincia hanno costruito rapporti consolidati con alcuni studi professionali cui affidano tutto, escludendo le poche forme di collaborazione specialistica. Anche se questi studi professionali non diventano una componente interna all'impresa, si instaura un rapporto esclusivo. Spesso poi sono gli studi professionali ad offrire occasioni di intervento alle imprese, perché sono gli stessi progettisti a reperirle. Questo accade quando, venuti a conoscenza della disponibilità di un terreno libero e in vendita, instaurano un rapporto di intermediazione con il proprietario, tanto da proporgli di diventare mandatari per un'attività che parte dalla compravendita. L'impresa che decide di acquistare il terreno è portata ad affidare a chi lo ha procurato l'incarico di seguire la progettazione dell'immobile che verrà realizzato. In questo caso, però, si mette in discussione l'essenza stessa del progettista, che si comporta sempre più come un operatore immobiliare. L'affidamento del progetto non è un riconoscimento delle qualità del progettista, ma è il compenso per aver offerto un'opportunità all'impresa. Anche questa modalità di acquisire incarichi è un elemento che rischia di marginalizzare molto il progetto e conseguentemente la qualità del prodotto architettonico.

**L'attuazione del piano ha promosso nuove professionalità? La professionalità corrente è poco attrezzata a controllare tempi e costi. La dimensione degli interventi ha consentito di far maturare figure professionali esperte in questi campi?**

Questo è un aspetto positivo. Forse non tanto l'attuazione del Piano quanto la quantità di adempimenti esterni alle norme del Piano che si sono aggiunti negli ultimi anni e che hanno imposto soprattutto ai professionisti più giovani di aggiornarsi. Ma gli stessi studi consolidati, se non avessero avuto al loro interno giovani che provvedevano ad arricchirsi attraverso seminari di aggiornamento e corsi di formazione, non sarebbero arrivati a svolgere la mole di attività che oggi compete loro. Secondo me, non siamo però ancora giunti ad una completa maturazione in termini di controllo di tempi e di costi di progettazione. Negli ultimi anni, ancor prima che fosse sancito per legge, si era consolidata l'abitudine a non considerare la tariffa pro-

fessionale come vincolante. Nei confronti poi dei committenti privati la tariffa minima era stata abbandonata già da tempo. In queste circostanze un'effettiva capacità di controllare tempi e costi si rendeva necessaria per quanti aspiravano ad ottenere l'incarico professionale puntando proprio alla velocità di esecuzione e al basso costo della prestazione. Ma tantissimi studi a caccia d'incarichi propongono tempi e costi che sono sottostimati. Il risultato è una qualità pessima e l'apertura di un contenzioso che tende sempre più a crescere, con gli iscritti che – come *extrema ratio* – si rivolgono all'Ordine per chiedere aiuto, pur non essendo difendibili: cosa dire, infatti, di coloro che sostengono di poter consegnare un progetto esecutivo in quindici giorni, magari per un grande condominio, con il 70% di ribasso sulla tariffa professionale, ancorché questa non si debba più applicare? Detto ciò, riconosco che l'attuazione del Piano ha innescato una domanda di nuove *expertise*, con la conseguente acquisizione di nuove cognizioni, ma per gli aspetti più recenti della professione. Mi riferisco, ad esempio, all'attenzione posta nei confronti della sicurezza sia in fase di progettazione che di direzione dei lavori, al risparmio energetico, alla "ecosostenibilità" dei materiali, alle norme antincendio, che hanno portato ad un impegno continuo di aggiornamento professionale. Su tempi e costi, però, non ci siamo! Fatta eccezione, naturalmente, per i grandi studi che si rivolgono alle grandi imprese e che adottano una sorta di "taylorismo progettuale". Ma questo, come dicevo prima, è un altro discorso.

**Le competenze richiamate nelle sezioni degli Albi che fanno capo all'Ordine hanno tutte un ruolo?**

La competenza dello storico conservatore deriva da un percorso formativo che conduce ad una laurea specialistica senza esito, perché il legislatore non ha voluto affidargli la responsabilità dei progetti. Non abbiamo nessun iscritto che abbia sostenuto lo specifico esame di stato e questo ci dice che probabilmente è un profilo professionale da abbandonare. Anche per i paesaggisti non si registra alcun iscritto. La nostra tradizione vede un concentrarsi di competenze nella configurazione storica dell'architetto "integrale", di fronte al quale queste nuove figure non hanno, al momento, possibilità di emergere. La situazione è tale per cui con 130.000 architetti tradizionali che possono coprire uno spettro assai ampio di competenze ci sono poche possibilità di affermazione per professioni derivate dall'architetto. L'unica qualifica riconosciuta che comincia timidamente a comparire e ad affermarsi è quella del pianificatore. Ma anche in questo caso vale la premessa fatta per le altre due: il pianificatore è in concorrenza con l'architetto. Se avesse una riserva esclusiva sulle attività di progettazione urbanistica avrebbe lavoro, perché di pianificazione se ne fa molta: i programmi



complessi, ad esempio, richiedono parecchie delle loro competenze. Ma finché i pianificatori saranno costretti a dividere le loro occasioni di lavoro con gli architetti saranno soccombenti, tenendo conto che ci sono molti architetti che sono urbanisti riconosciuti ed esperti. Alcuni poi li possiamo definire “a denominazione d’origine”, poiché esercitano una sorta di “monopolio professionale” su una certa zona, in una certa provincia ... In ogni caso, l’unica nuova figura riconosciuta dalla recente riforma per l’accesso agli Ordini che abbia qualche prospettiva è proprio quella del pianificatore, purché se ne definisca un’autonoma area di competenza. Altrimenti non potrà realmente affermarsi.

**È possibile individuare il peso, la reciproca influenza e la differenza di ruolo delle due professioni, architetto ed ingegnere, sulla base di quanto è avvenuto negli anni più recenti? In particolare nelle associazioni professionali più o meno temporanee?**

Le associazioni professionali quasi mai si concludono con un rapporto di carattere societario definitivo, sono temporanee. C’è però una tendenza frequente fra ingegneri e architetti ad intrecciare rapporti di reciproca collaborazione: in generale le due figure tendono ad integrarsi piuttosto che ad escludersi a vicenda. Si lavora meglio insieme dividendosi i terreni di competenza. È la ragione, in fondo, per la quale storicamente l’architetto si è separato dall’ingegnere. Da questo punto di vista la progressiva suddivisione del lavoro del progettista ha consentito ad entrambi di trovare un profilo professionale caratteristico. A questo ha contribuito il nuovo divieto posto agli ingegneri che non siano edili o civili di fare progettazione, mentre un tempo la laurea generica in ingegneria abilitava a progettare, con il paradosso dell’ingegnere chimico, elettronico o informatico che poteva calcolare una struttura o realizzare un piano regolatore. Quanto al peso e reciproca influenza, non si possono dare misure assolute. Mi pare che comunque sia possibile ancora attribuire a ciascuna delle due figure professionali il riconoscimento che l’opinione pubblica storicamente assegna loro: l’architetto è il creativo e l’ingegnere è il tecnico. In generale all’architetto si richiede soprattutto di esprimere la propria capacità progettuale nell’inventarsi la forma con il linguaggio che ritiene più appropriato. L’ingegnere è quello che deve rendere ragionevole questa forma. Non so che futuro possa avere il tentativo che alcuni stanno compiendo di far coincidere la figura dell’architetto con quella dell’ingegnere edile. Secondo me non può funzionare perché, o le due figure coincidono veramente – ma non ha senso mantenere due percorsi di studio e due titoli differenti – oppure rappresentano due professioni diverse e tali debbono rimanere. Aggiungo una definizione che lessi qualche tempo fa e che mi sembra calzante: l’architetto

è il progettista che si pone delle domande, l’ingegnere invece è il tecnico che offre le risposte. Ecco perché, a mio avviso, le due figure non sono sovrapponibili.

**La qualità urbana e il suo controllo: il ruolo della Commissione Edilizia e la presenza degli Ordini.**

L’origine della Commissione Edilizia di Torino è lontanissima nel tempo e il suo funzionamento ha subito una svolta solo da poco, da quando cioè un anno e mezzo fa è cambiato il Regolamento edilizio ed il suo ruolo è stato rivisto. Se guardiamo ai compiti storicamente attribuiti alla Commissione di Torino bisogna ammettere che con la qualità edilizia non c’entravano per nulla, trattandosi di una emanazione di interessi corporativi i cui rappresentanti erano scelti per difendere i loro rappresentati. Da questo punto di vista la città di Torino non ha avuto, io credo, un grande aiuto dalla Commissione edilizia. L’aiuto veniva dato soltanto occasionalmente, quando un suo componente, più sensibile, riusciva ad esprimere le sue perplessità. In realtà la sua voce molto spesso si perdeva nel coro dei consensi anche di fronte a palesi brutture. Ricordo che alcuni anni or sono sceglieammo per rappresentare l’Ordine Elio Luzi, ma lui stesso ammetteva di non riuscire a portare miglioramenti apprezzabili. Ecco perché il ruolo della Commissione edilizia, almeno nella prima fase di gestione del PRG, pare essere stato influente, dal momento che il suo compito era quasi solo quello di verificare la corrispondenza tra progetto e norma, e nulla di più. Con il nuovo regolamento edilizio la Città ne ha cambiato la fisionomia e le attribuzioni. Ha preteso che ne facessero parte soltanto persone con solidi curriculum, ha attribuito un ruolo forse eccessivo ma certo sostanziale a quelli scelti dal Consiglio comunale, limitando un po’ quello dei rappresentanti scelti dalle associazioni qualificate. Gli Ordini sono rappresentati e anche a loro si impone di segnalare architetti di prestigio dal buon curriculum. Si è molto attenuata invece, ed è bene, la presenza delle associazioni economiche, a favore di esperti a vario titolo chiamati direttamente dal Sindaco o eletti dal Consiglio. La situazione è quindi molto cambiata e nelle intenzioni di chi ha redatto il regolamento edilizio la sua influenza dovrebbe essere molto maggiore. Dovrebbero essere stati ridotti i suoi compiti di carattere burocratico e istruttorio a favore di una maggiore attenzione nei confronti della qualità, del buon inserimento, dell’adattabilità all’ambiente urbano con attenzione alla coerenza degli interventi. È passato poco tempo e i tempi non sono ancora maturi per fare delle valutazioni sugli effetti di questa riforma. Mi permetto, però, di avanzare una riflessione. Come si può parlare di qualità in una città che è quasi completamente costruita? Abbiamo pochissime aree ancora disponibili sulle quali tuttavia si può – e per forza si deve – ancora puntare.



*Figura 1. Il progetto per la nuova Biblioteca Civica Centrale*  
 Figure 1. The plan for the new Central Municipal Library.

*Figura 2. Il progetto per la nuova stazione di Porta Susa.*  
 Figure 2. The plan for the new Porta Susa railway station.



**Passando all'edilizia "straordinaria", qual è l'opinione degli Ordini sulle gare e sui concorsi che sono stati fatti? I concorsi per opere pubbliche hanno dato risultati soddisfacenti? Le "grandi firme" si rivelano inesti professionali utili alla maturazione locale o svolgono prevalentemente un ruolo di copertura?**

Devo dire che il Piano regolatore è partito animato da buone intenzioni perché in alcune località prevedeva che il progetto fosse subordinato al lancio di un concorso vero e proprio. Poi, che io sappia, i concorsi effettivamente banditi sono stati molto pochi. In certi casi, soprattutto per la progettazione dei parcheggi sotterranei, ancorché si trattasse di strutture che non sarebbero comparse in superficie, la scelta attraverso un concorso avrebbe potuto essere un'occasione per far cimentare i giovani progettisti. È difficile quindi dare una valutazione circostanziata. I pochi concorsi conclusi riguardavano essenzialmente le opere olimpiche per le quali mi pare che i risultati siano buoni. Tuttavia sono stati troppo pochi per dire che la città ne abbia tratto giovamento. Sulla questione delle "grandi firme" sento di poter affermare – anche se con qualche cautela – che si tratta sostanzialmente di una copertura. Il più delle volte i "VIP" non conoscono neppure la città. Vengono a visitarla, vi si fermano qualche giorno e una volta rientrati a casa non tornano più. A sviluppare i progetti sono i loro associati locali, che spesso non sono alla loro altezza. In una situazione del genere quale tipo di trasmissione di cultura e di conoscenza può avvenire? Io credo ancora in quel "tipo" di architetto che per assolvere al proprio incarico passa mesi nella città in cui andrà ad inserire la propria opera, facendo schizzi, disegnandone estemporaneamente particolari per imprimerli nella memoria. Ma forse questa immagine corrisponde ad una visione un po' romantica della professione, che oggi rischia di non essere più attuale. Personalmente, quindi, sono un po' riluttante ad accettare le "grandi firme". Riconosco però che servono perché nell'attuale clima di competizione continua la città deve dimostrare che ha saputo accaparrarsene qualcuna e trarne giovamento. L'Ordine, tra l'altro, ha promosso un'indagine tra i propri iscritti perché potessero dare un giudizio sulla qualità dell'architettura prodotta dai colleghi illustri che hanno operato a Torino. Molto spesso i giudizi sono molto negativi. Le "grandi firme" non sono così gradite e non per ragioni di autodifesa autarchica ma perché non portano alla città un incremento apprezzabile di qualità architettonica e urbana. L'unico che ha saputo raccogliere consenso è stato Renzo Piano. Forse perché è una figura che si è sempre tenuta un po' in disparte e non ha mai imposto con arroganza i suoi progetti alla città, a differenza di quanto fatto da altri prima e dopo di lui.

**Il processo ha funzionato? Si sta sviluppando un'organizzazione professionale in grado di competere con quella europea?**

Le strutture professionali consolidate che possono partecipare a gare e realizzare progetti in cui i compensi stiano al di sopra dei cinquecentomila Euro sono una cinquantina in tutta Italia, e lo si vede dalle gare. Sono sempre gli stessi gruppi che a volta si associano e a volte no, molto spesso si aggregano con gruppi esteri. La nostra risposta sul piano europeo alla crescente esigenza di competitività è, quindi, estremamente limitata. A Torino non ci sono più di quattro o cinque studi – anche se è improprio chiamarli ancora così – in grado di competere a livello europeo. Poi ci sono quelli più piccoli che vengono sopravvissuti perché curano ancora molto la qualità, sono attenti al risultato, vogliono sperimentare nuove tecniche, tecnologie e materiali innovativi, forme inedite. Il loro futuro, però, sta in accordi temporanei con grandi strutture di progettazione e il loro ruolo consiste nel produrre le idee di base, mentre la cosiddetta "ingegnerizzazione" viene sviluppata in altra sede.

**È individuabile, tra quelli esperiti, un modello di concorso che sia affidabile nei risultati?**

No, non c'è un modello che funzioni sempre. Ci sono concorsi che sembrano perfetti ma portano a risultati modesti. Tant'è vero che spesso le giurie, a mio parere con un eccesso di potere, ritengono di non dover dare dei premi. Al contrario, ci sono concorsi preparati magari "un po' alla svelta" ma che portano a buoni risultati. L'unica cosa veramente importante per avere garanzie di buon esito è stilare un bando molto preciso, in modo che le regole siano chiare a tutti. Spesso l'esito è infausto perché le regole non sono chiare e portano a sviluppare proposte che non possono essere accolte per mere ragioni formali. In secondo luogo il committente deve avere ed esprimere idee molto chiare e da riportare nel bando in modo altrettanto chiaro. Più l'idea espressa nel bando è lacunosa, più sono inadatte a rispondere alle esigenze le suggestioni progettuali che ne derivano.

**È ipotizzabile una responsabilità dei commissari rispetto all'esito dei concorsi? Oggi a concorso concluso i commissari tornano nell'ombra e lasciano alle amministrazioni pubbliche la gestione di ogni responsabilità conseguente al loro operato.**

Che dire: se non c'è dolo e non si configura qualche forma di costrizione o, peggio, di interesse personale, i commissari possono decidere ciò che vogliono e che ritengono più opportuno. È una prassi che anche la magistratura rispetta. Tant'è vero che quando ci si rivolge al TAR per far invalidare il risultato di un concorso, questi non entra nel merito: guarda soltanto se

la procedura seguita è stata regolare. È per questo che il bando deve essere il più chiaro possibile. Ma i giurati devono essere scelti con molta attenzione: da loro dipende il buono o il cattivo che ne verrà.

**La nomina dei commissari è un momento delicatissimo del concorso: è possibile adottare regole di comportamento che diano garanzie di trasparenza e di competenza?**

Sulle garanzie di trasparenza è assolutamente possibile. Sulla competenza la scelta va all'Amministrazione. Se le Amministrazioni vogliono fare un concorso inserendo nelle commissioni giudicatrici personaggi di preferenza locali, con tutto il rispetto per quello che possono valere, l'esito del concorso può essere pregiudicato. Molto spesso si rinuncia al concorso per paura di dover scegliere giurati competenti: la loro autonomia potrebbe andare al di là delle intenzioni del promotore. In generale però le Amministrazioni non capiscono che una volta scelta la giuria, le si deve dare fiducia perché le si affida loro un mandato fiduciario. Non si può poi recriminare. Se il sindaco vuole un professionista competente, stimato, esperto, cui riconosce sensibilità, lo fa anche perché ne ricava autorevolezza e lustro. Ma non può porre dei limiti o delle condizioni al suo mandato. Molto spesso, invece, le cose non vanno bene perché a concorso concluso l'Amministrazione disconosce la scelta della giuria. Rivendico il diritto dei commissari di fare scelte che, se operate in totale trasparenza e autonomia, a posteriori non devono essere criticate da chi li ha voluti.

**Come pensa l'Ordine di modificare l'attuale prassi di affidamento dei progetti attraverso gare che premiano esclusivamente o quasi la quantità dei progetti eseguiti?**

Da questo punto di vista l'Ordine non può fare nulla e la prassi è quella dettata dalle norme vigenti, cioè la legge Merloni e il Codice degli appalti. Credo che non ci sia per ora niente da fare, a meno di indurre le stazioni appaltanti ad accettare volontariamente di introdurre un temperamento al punteggio che viene

attribuito ai due fattori che abbiamo segnalato prima: costi e tempi. Ormai siamo arrivati al parossismo, perché è frequente l'aggiudicazione di incarichi, attraverso gare per lavori pubblici, a progettisti che promettono due settimane di tempo per consegnare gli elaborati finali e il 70% del ribasso. Quando a queste due componenti viene attribuita un'incidenza complessiva del 60% del punteggio a disposizione della commissione giudicatrice, la qualità, anche se valutata al massimo, non riesce ad essere vincente. Ma le stesse imprese di costruzione, per partecipare alle gare con prospettiva di vincerle, devono avere un portafoglio di ordini sostanzioso. E per "fare curriculum" si devono vincere le gare, perciò si presentano con ribassi inverosimili. A metà dei lavori si rendono conto di non farcela e chiedono varianti. Le Amministrazioni pubbliche, per non bloccare i lavori, le concedono. Il risultato è un lavoro fatto male, in cui la qualità del prodotto risulta sempre più penalizzata. È questo l'effetto deleterio delle riforme introdotte in Italia che hanno privilegiato il costo e il tempo, a discapito della qualità dei progetti.

**E i concorsi per i giovani? I giovani hanno avuto delle opportunità?**

Nessuna. I giovani possono unirsi ai grandi raggruppamenti professionali perché servono per fare punteggio e per far vincere loro le gare, ma non hanno alcuna possibilità di far da soli, a meno che non si tratti di concorsi riservati: ma sono pochissimi e di scarsissima importanza.

**Quali sono il ruolo e la presenza dei rappresentanti degli Ordini nelle commissioni di concorso? Gli Ordini sono riusciti ad orientare il progetto tramite le commissioni di concorso?**

Quando – e se – viene chiesto agli Ordini di segnalare il nominativo di persone serie ed affidabili questo diventa possibile. I concorsi però sono pochi e le Amministrazioni spesso non si rivolgono agli Ordini perché temono che "mettano il naso nei loro affari". Quindi i risultati sono scarsi per queste due ragioni: pochi concorsi e poche richieste di rappresentanti degli Ordini.

## I professionisti. Ilario Cursorso, Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino

*The professionals. Ilario Cursorso, President of the Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY GIANNI TORRETTA

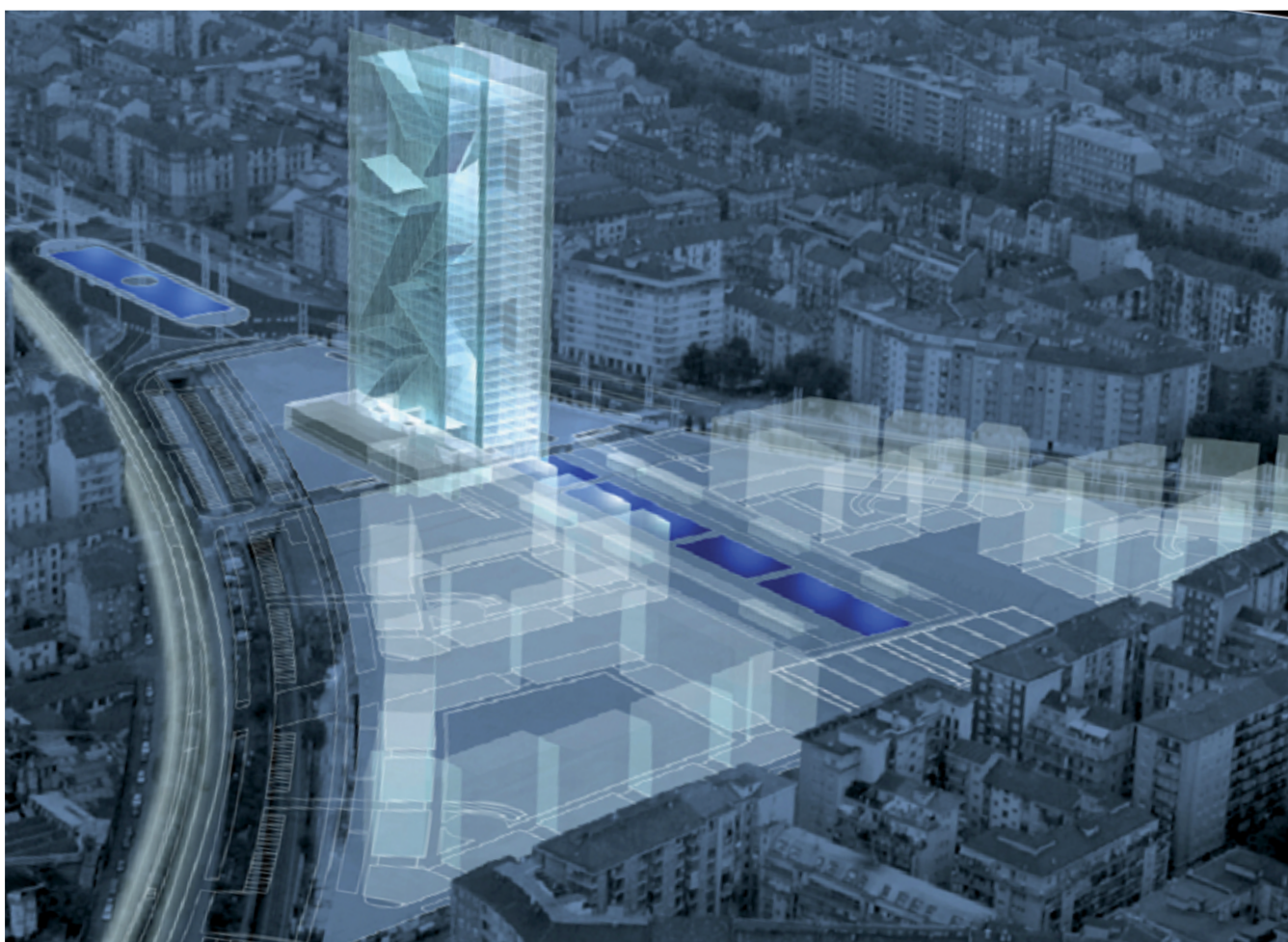
Ilario Cursorso riconosce l'impotenza degli Ordini nel farsi carico delle questioni relative alla qualità architettonica e urbana dei progetti, con risultati che definisce insoddisfacenti. Si rammarica del fatto che anche le opportunità offerte ai professionisti dal nuovo PRG non sono state spese al meglio e di come, nonostante un sostanziale ampliamento della base professionale, sia prevalso il potenziamento degli studi professionali e, soprattutto, delle "grandi firme". Segnala che sono state agevolate le strutture più "abili" nella commercializzazione del prodotto, che spesso non si identificano con quelle dotate di una maggiore cultura e sensibilità nei confronti della qualità. Anche sulla questione dei concorsi Cursorso denuncia il malfunzionamento del sistema per l'assegnazione delle gare, attraverso regole che, a causa di criteri economici e di tempo, privilegiano chi ha già operato, a scapito, sempre, della qualità degli esiti. In chiusura Cursorso riconosce che la struttura della Commissione Edilizia potrebbe avere un ruolo decisivo nella determinazione della qualità degli esiti ma imputa alla legislazione attuale l'aver penalizzato il giudizio su aspetti di inserimento ambientale e di cura nella composizione architettonica a favore di norme e tecnicismi che poco hanno a che fare con i pregio delle architetture e della città.

Ilario Cursorso acknowledges that Professional Associations are helpless to take on issues concerning the architectural and urban quality of the projects, with results that he defines as unsatisfactory. He regrets the fact that the opportunities offered to professionals by the new MPDP were not taken advantage of and that, despite a substantial extension of the professional base, the strengthening of professional firms and, above all, the "big names" has prevailed. He notes that the most "skilled" structures in product marketing were favored and that these are often not known for the greatest culture and sensibility with regard to quality. Cursorso also complains of the system's malfunction with regard to competitions and the awarding of tenders through rules that, due to economic and timeframe constraints, favor those who have already operated, always at the expense of the quality of the results. In closing, Cursorso acknowledges that the structure of the Construction Commission could play a decisive role in determining the quality of the results but charges the current legislation with having penalized environmental insertion and care in architectural composition in favor of rules and technicalities that have little to do with the good quality of architecture and the city.



*Figura 1-2. Spina 1 e il progetto vincitore per la nuova sede della Regione Piemonte.*

*Figures 1-2. Spina 1 and the winning plan for the new headquarters of the Piedmont Region.*



**Gli Ordini si dichiarano sensibili alla qualità dei progetti. Si può considerare soddisfacente il risultato che è stato ottenuto? Il mix funzionale risultante può essere considerato soddisfacente?**

Siccome tra i loro compiti rientra quello della tutela dell'esercizio della professione, come conseguenza dovrebbero poter vigilare anche sulla qualità dei progetti; in pratica così come sono organizzati adesso, gli Ordini non ne hanno né la possibilità, né la capacità e forse neanche la voglia di farlo.

Il risultato fino ad ora ottenuto è stato del tutto insoddisfacente: qualità architettonica generalmente discutibile e spesso anche modesta qualità tecnica.

Sul primo aspetto giudicherà la storia, sul secondo sono già al lavoro i tribunali.

**Le aspettative. Le opportunità professionali, superiori alla media degli standard professionali torinesi, sono stati un'occasione per ampliare la base professionale oppure tutto è stato assorbito dalle strutture esistenti temporaneamente potenziate.**

All'inizio c'è stata una grande aspettativa; era una occasione storica per la città, con le più grandi trasformazioni di tutti i tempi: abbassamento del piano del ferro, Passante ferroviario, metropolitana, nuovo Piano regolatore, linee ad alta velocità, trasformazione delle grandi aree urbane.

Purtroppo la maggiore opportunità professionale non è stata spesa al meglio; credo di poter dire che sostanzialmente non c'è stato un sensibile ampliamento della base professionale, ma ha prevalso il potenziamento delle strutture esistenti con il cumulo degli incarichi per professionisti già in carriera.

Probabilmente anche per tanti giovani, non è stato il migliore degli approcci possibili al mondo professionale; ma questo bisognerebbe chiederlo a loro.

In generale sono convinto che tutto ciò non abbia portato un grande contributo di chiarezza, ma piuttosto uno scadimento della qualità dei lavori prodotti.

**La rapidità delle trasformazioni ha agevolato le strutture professionali più snelle, maggiormente attrezzate per smaltire il lavoro?**

Certamente è possibile che questo sia successo, ma non per tutte; le strutture più snelle sono quelle che si adattano più facilmente alle novità, ma non è detto che siano anche quelle maggiormente attrezzate.

Probabilmente sono state maggiormente agevolate le strutture più abili nella commercializzazione del prodotto; infatti il mercato è stato fortemente condizionato dai mediatori immobiliari e dai comportamenti del sistema politico.

**Il progetto è stato prevalentemente sviluppato da strutture professionali più o meno autonome per le**

**parti concernenti i progetti destinati ad essere autorizzati e poi si sono stati sviluppati da strutture dell'impresa costruttrice?**

Credo che più o meno le cose siano andate così; poi per quanto riguarda l'autonomia del progettista, non sempre le imprese sono sole nella scelta, a volte c'è anche l'assistenza del mediatore o del proprietario delle aree.

In realtà i risultati migliori si ottengono quando le imprese possono scegliere i professionisti, dipendenti od esterni, almeno per tutti gli aspetti esecutivi della costruzione.

**Quanto la velocità ha penalizzato la qualità?**

Ormai, anche per motivi anagrafici, sono tra quelli che ritengono che le due caratteristiche non siano conciliabili.

Un prodotto di qualità ha bisogno di ricerche e di studi preliminari; poi c'è la sintesi e l'ulteriore affinamento del primo risultato.

Ovviamente bisogna arrivare a concludere il progetto, ma a me capita che tutte volte che riguardo un lavoro finito, trovo qualche particolare che avrei potuto fare meglio.

Poi c'è la fortunata occasione della soluzione geniale, ma la genialità purtroppo rappresenta la rara eccezione.

**Ha richiesto nuove professionalità?**

Penso proprio di sì; le grandi opere e le grandi trasformazioni urbane hanno creato nuove significative esigenze, grazie anche al progresso delle nuove tecnologie realizzative; il Politecnico è stato attento alle novità e gli ingegneri sono stati rapidissimi ad imparare.

**La professionalità corrente è poco attrezzata a controllare tempi e costi. La dimensione degli interventi ha consentito di far maturare figure professionali esperte in questi campi?**

Non credo sia così; è la formazione stessa dell'ingegnere, che lo porta a progettare una organizzazione, basata proprio sulla ottimizzazione dei tempi e dei costi.

Direi piuttosto che queste qualità professionali, non vengono sfruttate in maniera adeguata, poiché il sistema di assegnazione degli incarichi è tale da non avvantaggiare i più capaci sotto questo aspetto.

Si potrebbe aprire qui un lungo discorso sui criteri di assegnazione degli incarichi, ma sarebbe un'altra intervista.

**Qual è l'opinione degli Ordini sulle gare e sui concorsi che sono stati fatti?**

Il sistema per l'assegnazione delle gare non funziona. Va segnalata l'estrema difficoltà per quanti non ope-

rano già nell'ambito delle opere pubbliche, di inserirsi nel circuito; essenzialmente per mancanza di curriculum e adeguata introduzione.

Poi le condizioni, poste per la partecipazione, sono sempre più vessatorie a causa di sconti troppo elevati e tempi di realizzazione spesso eccessivamente ristretti. I concorsi di progettazione sono più aperti e permettono a tutti di provare, anche ai giovani a volte associati con colleghi più anziani.

Non mancano anche qui alcuni difetti del sistema; ad esempio, qualche concorso prevede premi inferiori alle spese. Può anche succedere che, quando è prevista l'assegnazione dell'incarico per l'esecuzione dell'opera, il vincitore non abbia le capacità tecniche e organizzative per proseguire da solo, con il rischio di infrangere le regole comportamentali dettate dalla deontologia professionale.

### **Le “grandi firme” si rivelano innesti professionali utili alla maturazione locale o svolgono prevalentemente un ruolo di copertura? Il processo ha funzionato?**

Affinché si verifichi un benefico effetto di accrescimento della professionalità locale, è necessario che la “grande firma”, alla quale ovviamente compete la responsabilità del risultato, si avvalga di fatto della collaborazione di professionisti locali, lavorando e dialogando professionalmente con questi.

Ma non sempre le cose vanno così, perché la “grande firma”, se non è vincolata per contratto a questo tipo di rapporto, userà naturalmente i suoi canali collaudati che gli garantiscono un risultato sicuro, con il minor impegno personale.

C'è poi un aspetto connesso alle parcelle delle grandi firme, che ha a che fare con il costo della qualità che poco si concilia con l'attuale criterio degli incarichi dati al massimo ribasso, ma anche questa sarebbe un'altra storia.

### **Si sta sviluppando un'organizzazione professionale in grado di competere con quella europea?**

Secondo me no, a causa di alcuni fattori principali: il sistema legislativo in generale disincentiva il sistema impresa professionale; le prospettive di lavoro interessante, sono sempre più rare e incerte; tali comunque da non permettere una seria programmazione;

non vi è sufficiente certezza del diritto, anche a fronte di episodi di illegalità diffusa, per cui una struttura di grandi dimensioni è esposta, per situazioni di forte imprevedibilità, a rischi economici eccessivi.

### **E i concorsi per i giovani? I giovani hanno avuto delle opportunità?**

Per valorizzare la professionalità dei giovani, è necessario premiare quelli sono stati capaci di realizzare le opere e che hanno dimostrato personalità.

Limitarsi a premiare soltanto le idee, può creare inutili illusioni e allontanare dal mondo professionale grandi firme potenziali.

All'eccellenza si arriva provando e riprovando, ma soprattutto realizzando; anche piccole cose, ma con umiltà e costanza, senza fretta. Le occasioni generalmente capitano a tutti, ma non tutti le sanno riconoscere.

### **Gli Ordini sono riusciti ad orientare il progetto tramite le commissioni di concorso?**

Non è facile rispondere.

Gli Ordini si limitano a segnalare alcuni componenti per commissioni che hanno il compito di valutare il progetto piuttosto che il progettista, insensibili a eventuali stimoli esterni, che pure potrebbero esserci.

In molti casi i nostri rappresentanti sono riusciti a fornire un contributo decisivo che ha portato a scelte condivise, in altri casi le loro valutazioni sono state poco ascoltate.

### **La qualità urbana e il suo governo: il ruolo della Commissione edilizia.**

Dovrebbe essere un ruolo decisivo, di capitale importanza, dal momento che riguarda la funzionalità, l'efficienza e l'armonizzazione di tutto quello che viene costruito o modificato.

Invece la legislazione attuale tende a penalizzare fortemente, se non proprio ad evitarlo, il giudizio su aspetti di inserimento ambientale, di cura nella composizione architettonica, suggerendo invece l'impiego di regole complicate, che quasi sempre sono destinate ad essere aggirate con una certa facilità.

Ovviamente è da escludere che le commissioni possano essere consultate dopo che tutte le decisioni sono state ormai prese, al solo scopo di rispettare la forma; non potrebbe che trattarsi di decisioni sicuramente deprecabili.



## Gli operatori. Giorgio Gallesio, Presidente del Collegio Costruttori Edili - ANCE Torino

*The operators. Giorgio Gallesio,  
President of Collegio Costruttori Edili -  
ANCE Turin*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY FRANCO MELLANO



Giorgio Gallesio ricorda gli entusiasmi con i quali il Collegio accolse il nuovo Piano, spiegando come la rigidità dell'impianto e l'eccessiva densità fondiaria delle aree di Spina 3, furono le uniche obiezioni iniziali. Gallesio riconosce al Piano il merito di aver allargato la partecipazione degli imprenditori alla trasformazione della città e di aver spinto l'intervento pubblico a trascinare gli investimenti dei privati. Individua nelle Olimpiadi il fattore che ha saputo sbloccare il mercato torinese e infondere fiducia negli investitori, portando a risultati che hanno superato ogni aspettativa. Racconta, quindi, come le grandi aree di trasformazione urbana, le aree dismesse dall'industria, grazie all'evento olimpico si siano potute trasformare in tempi ragionevolmente brevi. Gallesio riflette, quindi, su come il nuovo PRG e l'evento olimpico abbiano portato anche ad una maturazione culturale della figura dell'imprenditore, parlando della speculazione come di un "interesse effimero": la sua opinione al riguardo è che "la qualità paga e l'interesse privato non è una cosa diversa dall'interesse pubblico". Parla, infine, del futuro della città, riconoscendo nel Piano strategico la sede nella quale discuterne e depositarne le direttrici. Definendo "anacronistica" l'ipotesi di lavorare ad un nuovo Piano regolatore, Gallesio ravvede nell'urbanistica concertata la prospettiva auspicabile.

Giorgio Gallesio recalls the enthusiasm with which the Board welcomed the new Plan, explaining how the rigidity of the system and the excessive land density of the Spina 3 area were the only initial objections. Gallesio credits the Plan with having invited the participation of entrepreneurs in the city's transformation and with having pushed public contribution to include private investments as well. He identifies the Olympics as the factor that successfully unblocked Turin's market and inspired confidence in investors, bringing about results that exceeded all expectations. He recounts how the large areas of urban transformation, the areas abandoned by industry, successfully transformed themselves in a reasonably short time, thanks to the Olympics. Gallesio reflects on how the new MPDP and the Olympics also led to a cultural maturing of the figure of the entrepreneur, speaking of speculation as a "fleeting interest." His opinion is that "quality pays and private interest is not so different from public interest." Finally, he talks of the future of the city, recognizing in the strategic plan the forum in which to discuss the future and set out its guidelines. Defining the idea of working on a new Physical Development Plan as "anachronistic," Gallesio considers concerted town planning a desirable prospect.



*Figura 1. Spina 1, nuovi edifici residenziali.  
Figure 1. Spina 1, new residential buildings.*

*Figura 2. Spina 3, nuovi edifici residenziali.  
Figure 2. Spina 3, new residential buildings.*



### **I costruttori torinesi si riconobbero nel Piano Regolatore di Cagnardi e Gregotti (1990-95)?**

Si riconobbero. Abbiamo anche festeggiato perché dal 1959 non avevamo un nuovo Piano Regolatore, quindi l'abbiamo accolto a braccia aperte. Siamo stati, nello stesso tempo, un po' propositivi e un po' critici nei confronti del nuovo Piano Regolatore. Avevamo individuato eccessive rigidità e, in altri casi, eccessive densità fondiarie, che poi si sono rivelate essere tali, come nel caso della Spina 3 e non solo. Quindi è questo il giudizio che si può dare: un'eccessiva rigidità del Piano, se vogliamo essere critici, e, in alcuni casi, un'eccessiva densità. Rigidità nel senso che il Piano arrivava talvolta a definire addirittura i planivolumetrici. Nel piano di Cagnardi c'era ancora scarsa sensibilità, attenzione e curiosità nei confronti del mercato, che oggi non può mancare. Adesso la cultura è cambiata e sappiamo benissimo come. Ma questo fa parte di un'altra questione.

### **Si potrebbe dire ancora qualcosa sulle infrastrutture? Avete trovato che il Piano fosse carente?**

Credo si possa dire che il Piano abbia disegnato urbanisticamente la città dimenticando o, meglio, trascurando, però, la sua infrastrutturazione. Parlo, in particolare, della viabilità e dei parcheggi. Aspetti nei confronti dei quali oggi la città è un po' in crisi. Ha fatto attenzione ai servizi, al loro rapporto con il costruito, agli *standard*, alle aree verdi, ma ha trascurato le infrastrutture.

### **Il Collegio allora trasmise la sua sensibilità verso la possibilità di fare concorsi per le aree di trasformazione...**

Già allora intravedevamo quella che sarebbe stata poi una cultura che avrebbe impiegato parecchio tempo ad essere acquisita: quella di una maggiore partecipazione privata all'opera pubblica, agli interventi di interesse pubblico. E quindi la partecipazione dell'imprenditore, che ha un suo significato. L'imprenditore ha una maggiore sensibilità verso il mercato, adegua sempre le sue scelte ad una potenziale domanda. Questo allora proponevamo con scarsi risultati, ma è stato l'inizio di una cultura che si è sviluppata in seguito.

### **Veniamo ora all'operatività del Piano e a come i costruttori hanno colto le offerte del Piano regolatore. Come si è data attuazione del Piano trovando spunti positivi, risvolti negativi, criticità, in termini economici, imprenditoriali e di cultura imprenditoriale?**

Il Piano, per un fatto di mercato, ha stentato un po' a decollare: è uscito in un momento di assoluta crisi in cui gli alloggi non si vendevano, gli uffici neanche; le cose di pubblico interesse, in particolare i servizi, erano

ancora tutte finanziate dall'Amministrazione Pubblica. È stata una crisi lunga: dal '92 al '99 si faceva fatica a vendere e di conseguenza c'era esitazione da parte dell'imprenditore a investire e costruire. Questa situazione, che ha riguardato sia l'Italia sia l'Europa si è sbloccata nel 1999, anche in relazione all'introduzione dell'Euro, nuova moneta che parlava di una nuova economia. Ma in particolare a Torino si è sbloccata perché c'è stata una grande scintilla: l'evento olimpico. Non c'è alcun dubbio: le Olimpiadi hanno prodotto risultati che hanno superato ogni aspettativa. Le grandi aree dismesse dall'industria: Spina 3, la più grande, ma anche Spina 1 e Spina 2, si sono potute trasformare grazie all'evento olimpico in tempi ragionevolmente brevi. Le Olimpiadi sono state un catalizzatore: c'era l'urgenza, la scadenza era inderogabile. Se non ci fossero state le Olimpiadi oggi non avremmo l'ex area Vitali, l'ex area Michelin trasformate, oggi sarebbero ancora lì in attesa. Tutto si è realizzato con conferenze di servizi in modo molto più veloce rispetto ai tempi che le vecchie procedure avrebbero comportato. Così gli ex Mercati Generali, tutta l'area del Lingotto: senza le Olimpiadi chissà quando sarebbero state realizzate. Per noi imprenditori tutto ciò è un esempio significativo, è analogo a quanto si è verificato anche in altre città come Berlino e Barcellona. Il motore dello sviluppo parte comunque sempre da una visione e da un importante investimento pubblico. La visione strategica è fondamentale perché non c'è vento a favore per chi non conosce il proprio porto: sapere dove andare secondo la *leadership*. Oggi abbiamo un'Amministrazione ancora più forte, ma già allora, ad esempio, l'elezione diretta del sindaco è stata un elemento che ha inciso positivamente sulla stabilità dei governi locali. Si è verificato anche così a Barcellona. La *leadership*, la visione, la trasparenza di strategie hanno dato fiducia, e l'investimento pubblico importante ha portato il privato a voler rischiare. Su sette miliardi, che rappresentano gli investimenti totali del periodo olimpico, quattro miliardi sono stati investiti dai privati e tre miliardi dal pubblico. Questo è accaduto nei quattro anni che sono stati interessati dalle vicende olimpiche, a dimostrazione di come il pubblico possa trascinare un investimento privato di grande portata. Se ci crede il potere pubblico, noi rischiamo!

### **Da presidente del Collegio Costruttori, secondo te, il Piano regolatore (e le Olimpiadi, di cui abbiamo parlato poco fa) hanno contribuito a migliorare la "qualità" dell'imprenditore? In altre parole i tuoi associati sono più bravi imprenditori adesso o non è cambiato quasi nulla?**

Quando c'è occasione di fare c'è anche occasione di pensare cose nuove e di anticipare dei mercati. Questo è il compito dell'imprenditore. Il nuovo Piano re-

golatore e soprattutto le Olimpiadi hanno sviluppato una particolare cultura: il gusto di fare una cosa bella. E lo dico in modo credibile: parlare di etica del business non ha senso. Non ci ho mai creduto perché sono due parole che secondo me non vanno d'accordo. L'imprenditore è maturato culturalmente e oggi, più che mai, si rende conto che la cosa bella, di qualità, è pagante. La qualità paga e l'interesse privato non è una cosa diversa dall'interesse pubblico. La speculazione è un interesse effimero: è un boomerang che poi ti ritorna addosso. E questo l'imprenditore di oggi l'ha capito, lo sa perfettamente. Oggi abbiamo l'ambizione di essere propositivi anche sotto l'aspetto dei servizi, sotto l'aspetto culturale, della formazione. Tutto si gioca attraverso i processi di trasformazione urbana. Le città sono i luoghi in cui vive il 50% della popolazione, si produce il 50% del prodotto interno lordo, viene consumato il 90% delle risorse prodotte nel mondo: il motore dello sviluppo sono le città. Bisogna però fare attenzione ai processi di trasformazione extraurbana. Le reti esterne sono importantissime. Ma non solo, si potrebbe allargare ancora la questione. Non dobbiamo dimenticarci di essere una terra benedetta dal Signore: siamo una mensola protesa nel Mediterraneo. Abbiamo 7.500 chilometri di costa. I francesi ne hanno 3.200, di cui metà sull'Atlantico, a Nord, che valgono la metà. Nonostante questo i francesi, avendo il 20% delle coste che abbiamo noi, hanno porti turistici per 168.000 posti barca; noi, nonostante le condizioni più favorevoli, ne abbiamo per 114.000 mila. Questo fa pensare a tutti i *waterfront* italiani che potrebbero essere qualificati e riqualificati, basti pensare a tutte le località in cui la ferrovia si sposta a monte. Siccome il turismo in Italia vale il 12% del prodotto interno lordo, più del settore edile che vale il 10%, il turismo, legato alla cultura, il turismo culturale, è davvero una risorsa. L'ANCE, insieme all'Associazione Civita, sta facendo un'indagine sugli "hotel di cultura", sulle strutture ricettive che potrebbero essere costruite in prossimità di siti culturali importanti. Io credo che una gran parte del nostro futuro dipenda dal turismo, dal turismo del *loisir*, del *business*, della cultura. Parliamo giustamente di innovazione tecnologica, di ricerca, di hi-tech per combattere la concorrenza dell'Est. Ma dobbiamo pensare che noi abbiamo tre milioni di laureati mentre la Cina ne sforna tre milioni all'anno. E, dunque, fino a quando potremo contare sulle retoriche dell'innovazione? Varrebbe, invece, la pena di considerare che disponiamo di un patrimonio che nessuno potrà portarci via e che sono le nostre bellezze. Abbiamo parlato delle coste, di tutto ciò che abbiamo di bello, la cultura antica, i resti romani. Ma anche della bellezza del nostro paesaggio. Le Langhe, le colline senesi, sono risorse che noi dobbiamo sfruttare: dobbiamo "venderci" a quelle centinaia di milioni di ricchi,

che ci sono, e che apprezzano la nostra cultura e il nostro patrimonio.

**Il nostro paesaggio è fatto allora per un turismo di nicchia. Ci si rivolge ad una domanda ricca. L'Italia dunque è un paese che non regge il turismo di massa e deve rivolgersi ad un turismo ricco?**

L'Europa ha una storia e una cultura, l'Europa è bella. Ma è piccola. Sono stato a Valencia a vedere le due cose stupende fatte da Calatrava. Al Museo delle Scienze mostravano come l'Amazzonia, se venisse sovrapposta all'Europa la coprirebbe tutta. L'Europa quindi è piccola. Questo per dire che siamo un paese piccolo ma con una grande storia, dei grandi beni culturali e un grande patrimonio, di cui non potremo mai essere privati.

**Visto che parlavi di turismo: secondo te il PRG era sensibile a questa ricerca di Torino di una vocazione turistica o è una categoria che non era presente?**

Il Piano regolatore non aveva posto attenzione al turismo: la domanda turistica era considerata come una domanda esclusivamente di business, e nessuno ha esplicitato che Torino è anche una bella città da visitare. È stato poi il Piano strategico ad introdurre questa questione. Quando prima dicevo che ci vuole una visione, una strategia, un disegno a più ampio respiro, intendevo proprio questo. Noi diciamo che la città che ha un futuro è quella che se n'è scelta uno; finalmente Torino, con il suo Piano strategico, ce l'ha. C'è scritto tutto, non saprei dire che cosa manca. A questo punto bisogna pensare a come passare dalla strategia all'azione: con quali strumenti e con quali risorse e conomiche, soprattutto, in un momento in cui ce ne sono poche.

**A che punto è il PRG rispetto ai meccanismi di trasformazione? Il PRG offre ancora delle possibilità di sviluppo o occorre mettere mano ad un altro strumento? Qual è il grado di saturazione del PRG?**

Il PRG di Torino non può essere definito esaurito del tutto, ma pressoché esaurito. Le grandi aree di trasformazione sono state costruite ormai quasi completamente; esistono ancora delle zone urbane di trasformazione che sono state realizzate soltanto al 50%. Abbiamo, quindi, ancora dello spazio ma dobbiamo pensare a nuovi strumenti. Escluderei l'ipotesi anacronistica di mettere in piedi un nuovo Piano regolatore. È auspicabile che si proceda per progetti nel quadro di un piano strutturale. Ci fa piacere il fatto di veder maturare questa cultura all'interno dell'Amministrazione torinese anche senza una nuova legge urbanistica. L'Amministrazione pubblica è disposta a valutare, di volta in volta, progetto per progetto, la qualità delle proposte e a fare, eventualmente, una variante urbanistica *ad hoc*. Questa procedura è un po'

lunga perché procedere a suon di varianti urbanistiche non è così immediato. Speriamo che arrivi presto la nuova legge, che introduca perequazione, compensazione, premialità e tutti i concetti che ormai sono chiari; la nuova legge urbanistica dovrebbe consentire di valutare, di volta in volta, in un disegno strategico che ci deve comunque essere, le opportunità di trasformazione senza necessariamente passare attraverso le varianti. Il Comune quando concerta e trova equilibri che vadano bene sia al privato che al pubblico innesca un meccanismo di trasformazione che avviene con i passaggi consueti del Consiglio comunale. Del resto oggi il disegno della città è acquisito. Pensare all'urbanistica classica che ripensa e ridisegna la città *ex novo* è un po' anacronistico, la Spina rimarrà ancora a lungo la grande area di trasformazione. Anche se ci sono ancora le aree delle ferrovie: il tratto Porta Nuova-Lingotto, lo scalo Vanchiglia, San Paolo sono ancora da ripensare.

**Tolta la Spina, le Ferrovie sono rimaste quindi un po' immobili. La Spina coincideva con un asse di servizio delle Ferrovie, quindi l'hanno trasformata. Ma tutto quello che non era legato al trasporto vero e proprio è stato un po' abbandonato. Spina 1, Lingotto, San Paolo...**

Il tratto tra Porta Nuova e Lingotto può essere una grande occasione, un tratto ancora nuovo da riqualificare per sanare il taglio, la cesura che rappresenta per la città. Potrebbe portare a riqualificare il quartiere degradato che attraversa e migliorare la qualità del centro città.

**Quando si faceva il PRG la trasformabilità delle aree era un po' più discussa e trasparente. La trasformazione Lingotto-Porta Nuova, invece, sembra mancare della stessa trasparenza e della stessa "partecipazione". Cosa ne pensi?**

Ci sono diversi progetti nei cassetti. "Torino città d'acque", l'area tra Lingotto-Porta Nuova, la Cittadella della Salute, la Tangenziale Est, corso Marche, Mirafiori, l'area Iveco, grandi progetti strategici in cui i servizi sono molto importanti, e parlo di servizi di qualità. Compito del privato è quello di essere di stimolo nei confronti di queste questioni. Come è stato per le residenze per studenti a corredo delle strutture universitarie. Gli studenti *in-coming* aumentano ma a Torino mancano almeno 5000 posti letto per studenti: lo di-

ciamo da anni. Questo va fatto, e il PRG ci deve aiutare. Dobbiamo trovare aree a servizi che costino poco e sulle quali poter costruire case per studenti: per far questo è necessario che coesistano due condizioni: una finanza etica e una fiscalità compatibile indirizzata a questi tipi di investimenti. Questi meccanismi altrove funzionano: in Francia i privati costruiscono e gestiscono le case per studenti e 100.000 alloggi di *housing* sociale, perché hanno le condizioni fiscali e gli aiuti statali per poterlo fare. Non è una questione che riguardi nello specifico la città di Torino. Riguarda il Governo: è ricorrente l'assenza di dialogo tra Amministrazione centrale e quella locale. Entriamo di nuovo nell'ambito del discorso del partenariato pubblico-privato; il fare le cose pubbliche, di interesse pubblico, con capitali privati. Abbiamo due vasi che non comunicano, in cui uno, la finanza privata, è pieno e non sa dove mettere i quattrini e l'altro, la finanza pubblica, è vuoto, a secco e non riesce più a reggere. Noi imprenditori dobbiamo essere il "rubinetto" e dobbiamo aiutare a fare un travaso che riequilibri questi due vasi sbilanciati.

**Il tema della costruzione della città pubblica con la partecipazione delle finanze private è all'ordine del giorno. Un tempo la città pubblica era soltanto tale. Oggi non è più così.**

Le risorse ci sono, dobbiamo solo farle venire a galla e farle emergere: sono quelle del patrimonio pubblico da valorizzare. Il patrimonio del Comune, quello delle ASL, il patrimonio della Provincia, quello del Demanio. Nella città si può ancora fare molto mettendo in gioco questo patrimonio, che c'è già ed è da reinterpretare. Non consuma suolo, è patrimonio già presente, e molto spesso occupa aree e localizzazioni strategiche all'interno della città. L'Ente pubblico può far cassa e nello stesso tempo monitorare la qualità di una trasformazione e della valorizzazione del proprio territorio.

**Pensando a questi interventi si potrebbe pensare a un PRG per parti. Se si dovesse mettere mano all'urbanistica si potrebbe dunque pensare ad una sorta di "modello Berlino", che per la sua storia di separazione non ha mai potuto fare una pianificazione complessiva e ha riqualificato la città per parti, con una sintesi di urbanistica, architettura, imprenditoria.**

Ci deve essere comunque una visione strategica d'insieme, declinata nella sua operatività per temi e per parti.

## Il rapporto tra Piano Strategico e PRG

### Carlo Alberto Barbieri, Coordinatore della Commissione territorio metropolitano del Piano Strategico di Torino

*The relationship between the Strategic Plan and the MPDP.  
Carlo Alberto Barbieri, Coordinator of the Commission for the metropolitan territory of the Turin Strategic Plan*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE

Carlo Alberto Barbieri ricorda come il Piano strategico sia nato come strumento di promozione turistica e di posizionamento competitivo di una Torino consapevole di avere un deficit in questo settore. Deficit che il PRG, per ragioni intrinseche alla sua natura, non poteva sanare. Barbieri illustra, poi, come col tempo il Piano strategico sia passato da un ruolo di strumento a supporto del marketing urbano a vero e proprio contenitore di progetti e di scenari per un territorio che, a differenza di quanto accade per il Piano regolatore, guarda oltre i confini amministrativi per abbracciare la dimensione metropolitana in un'ottica unitaria. Barbieri riconosce quale ulteriore limite del Piano regolatore, oltre alla debolezza in materia di trasporti, il non aver saputo resistere alla tentazione di autoirrigidirsi su normative progettuali e sull'esasperata determinatezza di uno studio planivolumetrico fatto su tutta la città e che poi si è trasformato in schede normative. Rigidità a cui Barbieri attribuisce la causa delle 164 varianti che ad oggi si contano sul percorso di attuazione del PRG.

Va detto, inoltre, che l'ottica limitata al territorio comunale del PRG ha reso più difficile il suo rapporto con il Piano strategico. Un merito che invece va riconosciuto al PRG è quello di aver fatto da supporto ai 13 programmi complessi che anche grazie al PRG sono stati tutti finanziati e ad oggi sono quasi completamente attuati: ciò ha fornito importanti risorse all'attuazione del Piano, anche se il mercato ha approfittato soprattutto delle occasioni più redditizie e più facili ed ha rinviato le parti più critiche: i parchi, corso Marche, l'asse del Po. Anche per questa ragione la qualità delle realizzazioni, già penalizzata dalla debolezza della cultura architettonica torinese e dalla scomparsa dalla scena di operatori con capacità imprenditoriali adeguate, è piuttosto bassa. Ne ha avuto effetti il tentativo della città di dotarsi di una commissione per la qualità e di un city architect.

Il primo e più ancora il secondo Piano strategico tentano di andare oltre le occasioni contingenti e di scommettere sulla sinergia fra gli attori, che ha funzionato solo con l'evento olimpico, per catturare investimenti per lo sviluppo. Dunque, nonostante i molti problemi, secondo Barbieri la complementarietà di PRG e Piano strategico è innegabile, per struttura, logica e strategie.

Carlo Alberto Barbieri recalls how the Strategic Plan was born as an instrument of tourism promotion and competitive positioning of a Turin that was conscious of having a deficit in this sector. A deficit that the MPDP, for reasons inherent to its nature, could not cure. Barbieri then shows how over time the Strategic Plan passed from a role as a support instrument for urban marketing to a real container of projects and scenarios for an area that, in contrast to the Physical Development Plan, looks beyond administrative borders to embrace the metropolitan area in a unified viewpoint. In addition to weakness in the transportation field, Barbieri recognizes a further limit to the Physical Development Plan in not having resisted the temptation of being rigid on project regulations and on an infuriating determination of a planimetric study made on the whole city that then became normative. According to Barbieri, this rigidity was the cause of the 164 variants currently on the course of implementation of the MPDP.

It must be said, moreover, that the MPDP's limited focus on municipal territory made its relationship with the Strategic Plan more difficult. The MPDP, however, should be credited with having supported 13 complex programs which, also thanks to the MPDP, were all financed and are almost completely implemented today. This provided important resources for the implementation of the Plan, even if the market mostly took advantage of the most profitable and easy opportunities and postponed the most critical: the parks, Corso Marche and the axis of the Po. For this reason as well, the quality of the achievements, already penalized by the weakness of the Turinese architectural culture and by the disappearance from the scene of operators with adequate entrepreneurial abilities, is quite low. The city's attempt to establish a quality commission and a city architect has had effect.

To capture investments for development, the first and most importantly the second Strategic Plan attempt to go beyond the contingent opportunities and to bet on the synergy among the players (this only worked with the Olympics). Thus, according to Barbieri, despite the many problems, the complementary relationship between the MPDP and the Strategic plan is undeniable, in structure, logic and strategy.



**Quali fattori hanno portato alla decisione di accompagnare il PRG con un Piano Strategico e quale ruolo quest'ultimo ha avuto, se ne ha avuto, nelle dinamiche di attuazione del PRG?**

È una decisione presa in un ambiente che inizialmente definirei settoriale; essa parte infatti da un Assessorato che non è quello dell'Urbanistica e dell'assetto del territorio. Il promotore del primo Piano Strategico è Fiorenzo Alfieri, nel 1998 Assessore al Turismo e al Commercio. L'idea è quella di disporre di uno strumento per promuovere Torino e posizionarla in un quadro nuovo ed internazionale. Il Piano Strategico nasce dunque prevalentemente come un piano di promozione turistica e di posizionamento competitivo di una città consapevole di avere un deficit su questo terreno. Il Piano verrà poi sottoscritto dagli attori coinvolti nel Forum, allo scopo costituito, nel 2000 e quei tre anni di gestazione del Piano coincidono con il periodo in cui l'opinione pubblica e il dibattito politico a Torino sembrano aver assunto più consapevolezza sia della fine di un ciclo, quello di città simbolo della rivoluzione industriale, sia della "angoscia" di non essere più quel tipo di città e di avere la preoccupazione di non aver pensato ad un'identità sostitutiva e comunicabile all'esterno. Il tema è quello di definire una fisionomia e un posizionamento di Torino come città post-industriale ma allo stesso tempo anche neo-industriale. Sono gli anni, peraltro, in cui si manifestano dei dubbi sulla rinuncia netta ad una possibile fisionomia neo-industriale per Torino che il nuovo PRG, forse sbagliando, aveva scelto; una fisionomia post-industriale, prevalentemente terziaria e residenziale determinando, in qualche misura, uno shock comunque positivo per la città. D'altra parte, un PRG "di transizione", prigioniero di una vocazione manifatturiera sarebbe stato un freno, mentre un Piano che aveva forzato la scelta post-industriale ha messo la città di fronte ad un problema di visione strategica che non poteva più essere ignorato. Il Piano Strategico, in questo contesto, ha ritenuto di avere il compito di definire meglio di quanto non possa fare un Piano urbanistico, la visione, la fisionomia, il progetto di Torino per promuovere la città (correggendo in parte la prospettiva quasi esclusivamente post-industriale del PRG). Non nasce quindi come un "accompagnamento" al PRG ma pensando di poter coprire un deficit che il nuovo Piano Regolatore (in vigore da soli tre anni) non garantiva di poter colmare. Era un'operazione di marketing urbano dunque quella che il Piano Strategico non esita a scegliere esplicitamente. Peraltro va ricordato come nella fase di *start-up* del Piano Strategico non si sia riflettuto più di tanto sul rapporto con il Piano Regolatore. È come se la città, disponendo già di un PRG, avesse deciso di guardare oltre. Il modello fu principalmente quello della Barcellona pre e soprattutto post olimpica

e a Torino vennero organizzati un Comitato scientifico ed un Comitato di coordinamento mirati e di alto livello di cui fecero parte anche alcuni tra gli attori più illustri della scena barcellonese (tra i quali Pasqual Maragall, illuminato vicesindaco della città catalana). L'intenzione non era quella di imitare Barcellona, ma di considerarla come una lezione positiva, come *best practice* di riferimento per il caso torinese. Il rapporto con il Piano Regolatore emergerà strada facendo. Quando si passò da un obiettivo di marketing urbano e di promozione della città, all'individuazione di azioni e progettualità che avrebbero dovuto sostenere un altro posizionamento della città (che non è più coincidente con quello della Fiat e della produzione manifatturiera), ci si accorse di dover necessariamente fare i conti con il territorio e si constatò che tali progettualità, qualora non fossero già state previste dal PRG, avrebbero dovuto essere sostenute da una variante di esso. In ogni caso non ritengo che si possa sostenere che il Piano Strategico di Torino sia stato concepito come un'alternativa al vigente Piano Regolatore. Se per molte città è stato così, ciò non vale per Torino. Anzi, strada facendo ci si è interrogati sulla possibilità e sulle modalità con le quali il Piano Strategico avrebbe potuto trovare appoggio, oltre che nel nuovo PRG, anche in altri strumenti di pianificazione, come il PTC in fase di elaborazione (e poi di adozione nel 1999) da parte della Provincia di Torino, consapevoli anche del fatto che se si fossero condivise alcune progettualità strategiche che non si rintracciavano nei Piani territoriali ed urbanistici, quella condivisione avrebbe portato ad un accordo per cambiarli.

**Si può dire, quindi, che un'azione di marketing urbano strategico sia stata il prodotto di una sostanziale carenza di strategie di lungo periodo per la città di cui sembrava risentire il Piano Regolatore di Torino?**

Non del tutto. In primo luogo bisogna dire che il PRG di Cagnardi e Gregotti aveva necessariamente dovuto assumere la fisionomia e il formato imposti dalla Legge regionale n°56/77 e quindi quella "tradizionale" del Piano Regolatore Comunale, che esaurisce il suo potere (prevalentemente di regolazione dell'uso del suolo) nell'ambito dei confini amministrativi. Nel caso del PRG di Torino risulta singolare e caratteristica ad esempio la scelta di non indicare, nelle tavole di Piano, ciò che accade oltre il confine amministrativo tra la città e i comuni metropolitani, la quale, in stridente contrasto con la definizione meticolosa (e talvolta eccessiva, nel definire ipotesi planivolumetriche dal carattere normativo) di ciò che accade *intra moenia*, viene lasciata su fondo bianco. Ma c'è una parte del PRG di Torino che ha cercato di essere un documento strutturale e strategico, anche se naturalmente senza un valore normativo. Mi riferisco alla parte del Piano

denominata *La struttura del Piano* con la quale si era voluto guardare oltre ai confini amministrativi, nel tentativo sia di individuare una strategia d'insieme sostenuta dagli elementi che sembravano caratterizzare con più forza il progetto di Città, sia di esplicitare orizzonti cui traguadare. È una componente del PRG interessante, anche se poco conosciuta, perché il carattere fortemente regolativo ed operativo del Piano fa puntare l'attenzione sulle norme, sui vincoli, sulle tavole dell'"azzonamento urbanistico", lasciando i contenuti strutturali e programmatici al più ristretto interesse dei "cultori della materia". Eppure era presente un interessante – e azzarderei pionieristico – tentativo di delineare il profilo di un PRG riferito ad una strategia disegnata su scelte precise. Emerge, in primo luogo come il PRG del 1995 di Torino possa essere considerato come un "Piano di offerta". Ciò costituisce una novità in quanto il precedente Progetto preliminare di PRG, approvato dalla Giunta Novelli all'inizio degli anni 80, era, invece, un Piano plasmato sulla domanda e sui fabbisogni cui rispondeva con una commisurata offerta urbanistica. Il nuovo Piano, invece, mette strategicamente in gioco la trasformabilità di Torino individuata al massimo delle sue potenzialità, per conseguire obiettivi generali e specifici. Primo fra tutti far avverare il futuro post-manifatturiero della Città. La scelta di funzioni urbane terziarie e residenziali, andavano in questa direzione. Si scelse di sopravvalutare l'offerta di trasformazione urbanistica (circa 10 kmq di aree) al fine di poter catturare investimenti che andassero al di là della domanda del mercato allora in atto, puntando invece a presentare Torino come una grande città che si trasforma e si apre a ricevere funzioni e investimenti che non sono dettati dalla domanda presente. Tutto questo rivela l'esistenza di una visione strategica abbastanza netta. Un altro elemento di strategia è rintracciabile nella scelta di dare alla città una nuova forma insediativa. Con il Piano del 1995 è come se Torino uscisse dalla "sindrome" della "griglia ortogonale" in cui fino ad allora si sentiva imbrigliata. Le ipotesi del PRG non concluso dalla Giunta Novelli mantenevano ancora questo aspetto, come scelta culturale, urbanistica e politica. L'ortogonalità era considerata uno strumento per rendere equipollente la rendita (quanto meno, per attenuarne le disparità) o per evitare il conflitto centro-periferia. L'idea era che ottenendo un relativa indifferenza localizzativa fosse più facile pianificare scegliendo il meglio per la città. A questa impostazione, che per la verità non è totalmente negata dal Piano del 1995 ma non è più così centrale, si contrappone una scelta che potremmo definire di tipo assiale. L'asse della Spina (che è un'invenzione del nuovo PRG laddove con il ribassamento dei binari quadruplicati e la loro copertura con un *boulevard* si ricuce la città e lungo il Passante ferroviario le grandi

aree industriali dismesse vengono pianificare come un nuovo sistema insediativo urbano) è la vera "spina dorsale" della trasformazione urbanistica, la prova tangibile della più generale trasformazione di una Torino che non è più quella di prima. Scompaiono quei pezzi di città negati dietro le recinzioni e i muri delle fabbriche, scompare quella negazione della città creata dalla cesura della ferrovia. Un'altra scelta strategica è quella di concepire l'asse del Po come asse della qualità ambientale e paesaggistica e non un asse viabile di attraversamento Nord-Sud di Torino lungo le sue sponde; una terza scelta, prova di un pensiero non soltanto comunale, è quella di cogliere in corso Marche un asse baricentrico della conurbazione metropolitana. Mentre la Spina è la prova del cambiamento urbano, corso Marche è l'asse di una nuova urbanistica metropolitana. Un'ultima strategia è quella di garantire alla città l'aumento della qualità ambientale attraverso l'acquisizione dei parchi con il meccanismo della perequazione urbanistica e la cessione delle aree, con il trasferimento della bassa edificabilità assegnata dal PRG. Cagnardi e Gregotti ripropongono un'idea del parco urbano come elemento morfologico e di qualità urbana, andando oltre quel Piano della Giunta Novelli che vedeva il verde principalmente come uno standard, come un servizio ai cittadini ed alle attività. Se queste erano dunque scelte strategiche del Piano, la sua attuazione, secondo Cagnardi e Gregotti, sarebbe stata opera del mercato. Il Piano Strategico ha seguito un approccio diverso; costruendo un'alleanza di attori che condividevano visioni, politiche, progettualità ha messo in moto processi e ipotesi di azione senza attendere passivamente che fosse il mercato a farsi avanti. In questo senso il Piano strategico ha saputo essere propositivo, pur mostrandosi alquanto debole nelle sue azioni operative. I due Piani possono, in questo senso, essere considerati complementari. Le apprensioni che in un primo momento vennero avanzate dai membri del Comitato scientifico del Piano strategico in merito al rischio di possibili impedimenti alla trasformazione imposti dal Piano regolatore si stemperarono rapidamente, confortate da un PRG quasi totalmente di offerta. Si decise dunque di mettere a punto delle strategie da appoggiare ad un Piano urbanistico considerato come favorevole e non di ostacolo. Si trattava di due profili e due logiche molto diverse che hanno saputo trovare una positiva sinergia. Dobbiamo ricordare, inoltre, come una grande *chance* del PRG di Torino sia stata quella di incrociare, proprio mentre entrava in vigore, i Programmi Complessi.

**Il fatto di disporre di un Piano Regolatore robusto, approvato, recente e soprattutto di offerta è stata una grande chance per il successo di ben 13 Programmi complessi di grande dimensione, tutti finanziati e tutti**



**attuati: il PRG ha dunque funzionato come trama e base di appoggio per l'affidabilità dei Programmi.**

Torino è la città italiana che ha attuato più Programmi complessi e con i finanziamenti statali ottenuti ha potuto superare il gap del rilevante costo delle bonifiche delle grandi aree dismesse che erano, in un certo senso, la "zavorra" della Spina. Ciò è stato possibile perché Torino, a differenza di altre città, ha potuto presentare la compatibilità urbanistica di tali Programmi senza dover ricorrere a varianti. Rispettando così le tempistiche imposte senza dover ricorrere alle complesse procedure di adattamento agli strumenti urbanistici vigenti, che avrebbero comportato una forte dilatazione dei tempi. I Programmi Complessi sono così stati una sorta di "carburante" per il motore dell'attuazione del PRG; un propellente che il Piano pensava, un po' sbrigativamente, di trovare nel mercato immobiliare. Ma il mercato di Torino in quegli anni era statico e faticava a muoversi e il rovescio della medaglia del PRG poteva anche essere costituito dal fatto che un Piano "di offerta" avrebbe potuto indebolire ulteriormente i prezzi. In questo contesto i Programmi sono stati una consistente risorsa per l'attuazione del PRG e hanno impresso una forte spinta agli interventi di trasformazione urbanistica. I Programmi hanno altresì determinato una logica di un Piano che, pur dovendo essere gestito dall'Amministrazione Pubblica, doveva cercare un significativo partenariato con il privato. Un altro elemento da considerare è che il coinvolgimento dello Stato nelle trasformazioni urbane ha permesso di accelerare ed in parte innovare le procedure dell'Amministrazione comunale di fronte a ingenti risorse economiche esterne e scadenze improrogabili.

**Da questo punto di vista il Piano Strategico si è avvalso a sua volta del successo dei Programmi complessi perché i privati sono diventati meno sospettosi nei confronti dell'iniziativa pubblica. Sei d'accordo?**

Sì, i Programmi hanno fatto emergere attori che erano abituati ad un profilo meno "esposto", più frammentato ed episodico; attori che sono stati coinvolti, in seguito, anche nel processo del Piano Strategico. Aggiungerei ancora che, in fase di gestazione dei Programmi complessi, tra il '98 e il '99, il nascente Piano Strategico, condividendone la logica, scelse di rendersi complementare alle trasformazioni in atto ma anche di andare oltre. Scelse, ad esempio, il tema dei trasporti e dell'accessibilità che i Programmi non intercettavano se non in minima parte, scelse il tema della cultura e del cambiamento della base economica e sociale della città. Potremmo dire che un esito vero del Piano Strategico sia stato di tipo politico-culturale: una sorta di prova generale del saper "fare squadra", riuscendo a creare una sinergia vincente tra la sfera pubblica e quella del privato che fino a quel momento guardava

alla prima (ed al Comune in particolare) come ad un impedimento, un ostacolo da aggirare, con le sue regole urbanistiche. Tutto questo accadeva in un momento segnato da una congiuntura fortunata e irripetibile: mentre si stava realizzando la Spina e si stavano attuando tutti i Programmi complessi, mentre si cercava di mettere in atto un piano di marketing urbano che si muoveva in spazi diversi da quelli dell'urbanistica tradizionale, Torino viene designata futura città olimpica per i Giochi Invernali del 2006 e inizia concretamente a "fare squadra" per organizzare quell'evento straordinario.

**Alla luce di tutto questo cosa ha significato la vicenda delle Olimpiadi per il PS e per il PRG?**

La "squadra olimpica" ha potuto avvantaggiarsi del fatto che il *milieu* torinese si stava già in parte muovendo per fare sistema e lavorare insieme. Non è stato difficile costruire un Dossier di candidatura e portarne avanti le azioni perché, per così dire, erano in campo una "squadra Piano strategico" e una "squadra trasformazione della città" costituite in molta parte sostanzialmente dagli stessi attori e con la possibilità di dare realizzabilità ad una serie di interventi sfruttabili anche per il Dossier olimpico. Le Olimpiadi si sono potute organizzare anche sulla base delle trasformazioni prodotte dai Programmi Complessi attuando un forte PRG "di offerta". Le Spine hanno in buona parte risolto il problema delle Olimpiadi. Il Dossier di candidatura basandosi su molte delle trasformazioni in atto, ha potuto presentare un'agenda di interventi e tempi che potevano, dunque, essere verosimilmente realizzati nei tempi imposti dal CIO. La lucidità della città è stata quella di accorgersi di queste opportunità e di non farsi scappare l'occasione. Possiamo dire che questo è stato un merito della prima Giunta in cui il Sindaco era stato eletto direttamente dai torinesi. Ciò ha indubbiamente dato una carica, un potere, un'autorevolezza alla figura del Sindaco che prima erano impensabili e che poi, nei Governi cittadini successivi, si sono mantenuti e rafforzati.

**Quali fattori, secondo te, avrebbero potuto migliorare ulteriormente il rapporto tra PRG e Piano strategico? Che cosa avrebbe potuto concorrere a rendere più efficace la loro interazione, nell'ottica di un sistema il più possibile collaborativo?**

Credo che si possa riconoscere una diversità di dimensione. Il Piano Strategico si è accorto quasi subito di non potersi riferire al territorio del confine amministrativo della Città e ha guardato (o almeno ha tentato di guardare) ad una dimensione metropolitana, laddove il Piano regolatore invece cessava la sua efficacia ai confini comunali. Tuttavia, all'esterno di Torino, il Piano Strategico era troppo "acerbo" per potersi muo-

vere con efficacia. Ha provato ma ha dovuto limitarsi a sostenere le pianificazioni disponibili: per i trasporti, il PGTU in formazione; per l'area vasta il PTC della Provincia, anch'esso in fase di elaborazione; per i territori dei Comuni della conurbazione metropolitana, i rispettivi PRG. Questa apertura di sguardo metropolitano è stata comunque alquanto debole pur essendo necessaria per una visione strategica di Torino che aveva bisogno di un più ampio respiro e di limiti meno angusti. Rispetto al Piano Strategico del 2000, il secondo Piano Strategico (in formazione dal 2006) dichiara invece esplicitamente la sua intenzione di essere metropolitano. Del resto, anche il Piano Regolatore del 1995 avrebbe forse potuto, in qualche modo tentare di intessere una trama di intese con i comuni della conurbazione, per portare avanti alcuni progetti strategici come ad esempio quello di corso Marche. Quindi l'angustia della dimensione di azione è un aspetto che sicuramente avrebbe potuto funzionare meglio sia nel PRG che, soprattutto, nel Piano Strategico. Un altro aspetto di debolezza da sottolineare, è l'assenza, nel PRG di Torino, di un rintracciabile e riconoscibile profilo programmatico. Possiamo però in un certo senso dire che questa debolezza abbia rafforzato, invece, il Piano Strategico e la sua facoltà di disegnare una visione strategica e programmatica condivisa che a Torino mancava. Ulteriore debolezza del Piano regolatore è stata quella di non aver saputo resistere alla tentazione di irrigidirsi su normative progettuali e planovolumetriche, riferite a tutta la città, poi trasformate in schede normative del PRG. Ciò tuttavia non ha interferito granchè con il Piano Strategico (il quale del resto non aveva ricadute immediatamente operative) ma ha un po' predeterminato gli esiti di alcune trasformazioni strategiche. Sottolineerei ancora, come limite del PRG, una debolezza nei confronti del progetto della mobilità ed accessibilità territoriale di Torino, anche se il PRG tradizionale non ha espliciti poteri e competenza per affrontarne le implicazioni in termini di pianificazione urbanistica e regolazione normativa. La parte strutturale del PRG, prima citata, dedica peraltro ampio spazio a questo aspetto che però nell'"azzonamento" e nelle Norme di attuazione scompare. Il PGTU, avviato nel 1998 ed approvato nel 2000, arriva dopo, in concomitanza con il Piano Strategico, ed è stata l'occasione di un recupero favorevole, anche rispetto al Piano regolatore, dal punto di vista dei trasporti e della mobilità.

**Ad oltre dieci anni dall'entrata in vigore del PRG ritieni che il risultato attuale rispetti le intenzioni originarie del progetto e che vi si legga la sua struttura fortemente caratterizzata dalle Spine, dal riuso delle aree industriali, dal Passante ferroviario ecc. Quali interventi legati all'attuazione del PRG ritieni dei punti di qualità alta che hanno modificato in modo esemplare la**

**struttura e l'immagine della città? Quali invece si sono rivelati dei punti deboli, delle operazioni che hanno deluso nei confronti delle originarie aspettative?**

Ci sono state finora 164 varianti del PRG. È chiaro come il Piano non possa essere identico a quello di 13 anni fa. Credo però che il progetto originario si riconosca abbastanza negli esiti urbanistici e si possa coglierne la forte impronta. Se dovessi indicare delle falle in questi anni di attuazione potrei dire che si è consumata soprattutto la "polpa" del Piano. È in questo senso che la convinzione di Cagnardi, che riteneva che gli esiti del Piano fossero sostanzialmente il prodotto del mercato, si è avverata. Il mercato però ha operato sulle parti più "calde" del PRG rinviando quelle più "fredde". Tra queste ultime vi sono ad esempio quelle che avrebbero potuto concorrere alla qualità dell'attuazione del PRG e cioè i parchi fluviali, per i quali era stata prevista una complessa attuazione mediante perequazione urbanistica e per i quali il Comune avrebbe forse dovuto farsi maggiormente promotore dell'operazione. Anche l'asse di corso Marche, avrebbe avuto bisogno di un'alleanza più salda da ricercare con i comuni limitrofi e come già sottolineato non si è realizzato soprattutto per la dimensione comunale del PRG (infatti, il progetto territoriale di Corso Marche è stato rilanciato dal 2006 in una prospettiva più ampia sia dall'iniziativa interistituzionale della Provincia di Torino, sia dal secondo Piano Strategico). Non si è ancora realizzato l'asse del Po, forse il più difficile, e sono andati a rilento gli aspetti infrastrutturali anche se bisogna fare, a questo proposito, alcune precisazioni. Le dotazioni infrastrutturali in termini di viabilità urbana, di sottopassi e soprattutto di parcheggi, sono state portate avanti. Possiamo dire, infatti, che nel panorama italiano è piuttosto inconsueta una così ampia trasformazione della "città privata", contestuale, almeno in termini quantitativi, con la costruzione della "città pubblica", come avvenuto a Torino. Non si può dire lo stesso per gli aspetti qualitativi. Sia la città pubblica che quella privata non sono di qualità eccelsa ed alcune componenti fondamentali alcuni, come i parchi, sono in ritardo. Sugli aspetti qualitativi del prodotto edilizio segnalo anche una certa debolezza della cultura architettonica torinese e la scomparsa dalla scena della città di operatori dotati di una storia costruttiva e di una capacità imprenditoriale adeguate (a fronte di operatori emergenti, prevalentemente formati nella costruzione edilizia della conurbazione e sostanzialmente non dotati di tali caratteristiche). Operatori in generale alla ricerca del massimo guadagno sulla "polpa" e subito, possibilmente risparmiando sui costi delle spese tecniche della progettazione. Tutto ciò non è colpa del PRG, che peraltro non aveva regole efficaci per garantire la qualità architettonica degli interventi. Aggiungerei ancora che è stata sempre privilegiato l'intervento

residenziale e fra le funzioni terziarie del “post-industriale” la destinazione commerciale. La città, nonostante un Piano Strategico, le Olimpiadi e i tanti Programmi complessi, ha dovuto fare i conti, almeno inizialmente, con l’assenza di adeguati *developers*. Il Piano Strategico invece ha cercato di stimolare di più questo aspetto, ricercando un patto fra gli attori, presupponendo che poi essi coerentemente agissero. Una

considerazione che in ultimo si può fare è che il primo Piano Strategico, nella realtà, non è stato abbastanza considerato come riferimento delle decisioni politiche di governo, che le progettualità hanno spesso seguito le più tradizionali strade settoriali banalizzandone la portata e, ancora, che l’insieme degli attori del Patto non ha mai fatto abbastanza sistema esercitando la pressione necessaria.

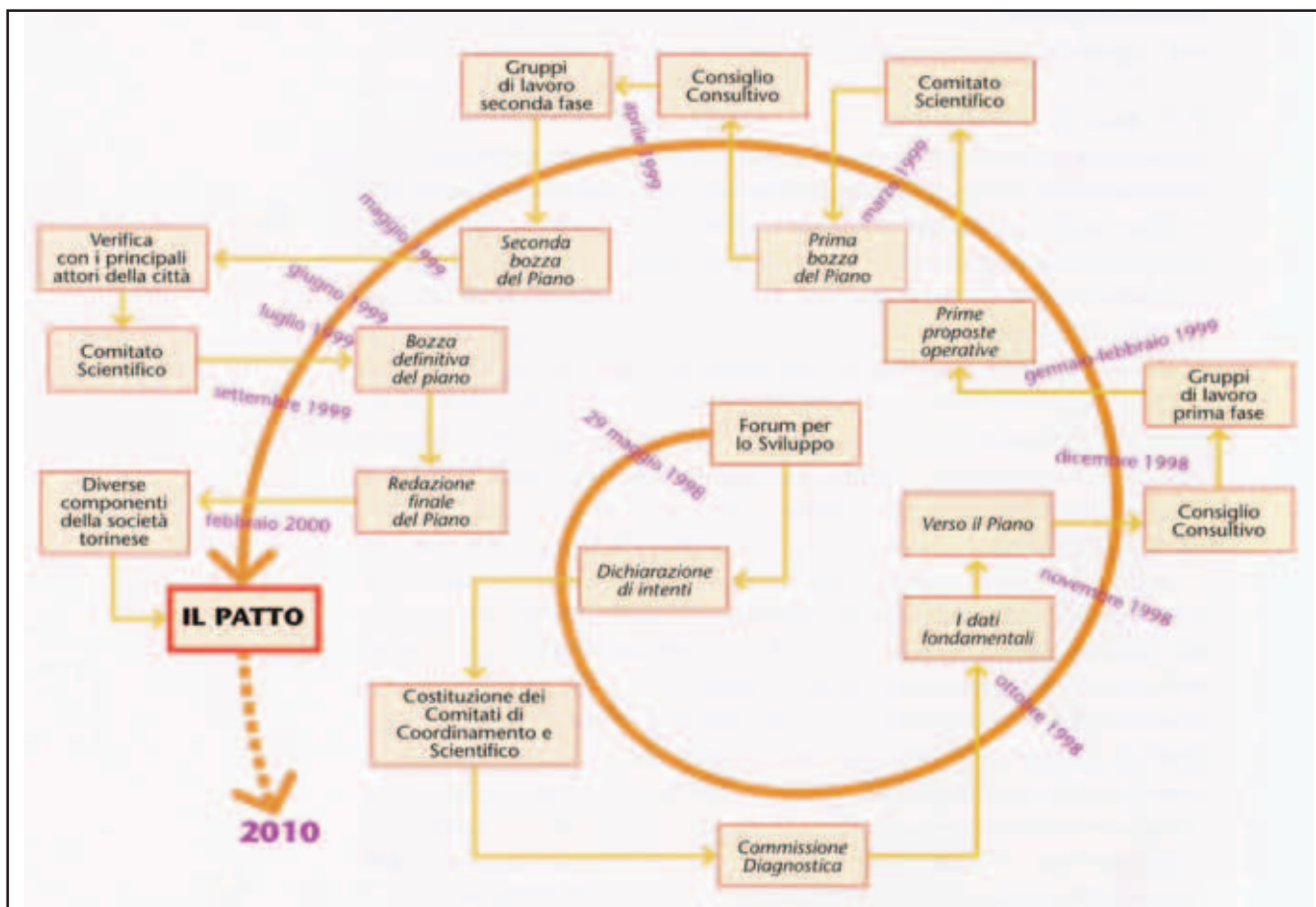


Figura 1. L’iter del primo Piano Strategico di Torino.  
 Figure 1. The course of the first Strategic Plan of Turin.

# La qualità della città. Jean Pierre Buffi, Coordinatore dei progetti della Spina Centrale

*The quality of the city. Jean-Pierre Buffi,  
Coordinator of the Spina Centrale projects*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE

Jean Pierre Buffi, chiamato nel 2003 ad assumere per due anni il ruolo di coordinatore dei progetti della Spina Centrale e progettista della Spina 3, esordisce ironizzando sulla dizione double face (italiana e francese) del proprio cognome. Nell'illustrare il significato del proprio mandato Buffi tratteggia il profilo che dovrebbe corrispondere a quello dell'architetto contemporaneo e che ha ispirato il ruolo assegnatogli dal Comune di Torino. Spiega come il coordinatore dei progetti non sia un progettista che dà orientamenti e corregge i progetti, ma un architetto urbano che non lavora da solo nella città e che si pone in relazione, in accordo o in contrasto, con quello che è stato costruito prima e quello che sarà costruito accanto. Ribadisce che l'architetto coordinatore deve essere una figura di verifica e di sostegno della qualità, che "curi" la coraltà della progettazione e sia consapevole del suo ruolo di produttore di "urbanità", di fatti urbani, garantendo così che l'armonia dei diversi interventi renda il luogo eccezionale. Impresa piuttosto difficile a Torino, dove il livello qualitativo della produzione architettonica è abbastanza basso, salvo esempi isolati, soprattutto a causa della mancata cultura dei costruttori che operano con criteri troppo convenzionali.

I suoi rapporti con le strutture politiche della città, invece, sono stati costruttivi, così come quelli con le strutture tecniche, penalizzati soltanto dai vincoli della Legge Merloni e dai risultati di concorsi condotti con logiche troppo locali. Inoltre è mancato il controllo continuo, fino alla realizzazione dei progetti: e la qualità finale dipende dalle possibilità di verificare l'attuazione fino al dettaglio costruttivo. Puntualizza che il suo compito di coordinatore non investiva gli spazi pubblici e giudica comunque interessante ed importante, pur con questi limiti, la sua esperienza torinese. Riconosce al PRG la forza di aver fissato linee direttrici forti ma critica l'impostazione di un piano che "costruisce" tutta la città per mano di un unico progettista, perché a suo giudizio la città deve essere fatta per parti, per accumulazione, per crescita.

Ricorda come Torino fosse, fino a qualche anno fa, la città della Fiat; una città nella quale la modernità si è identificata per più di cento anni con l'attività del produrre. Racconta come pochi conoscano la qualità della Torino barocca, di una città che conserva una bellezza lontana dall'immagine sbiadita che all'estero, come nel resto d'Italia, si associa a Torino. Buffi esorta Torino a riappropriarsi del proprio destino di capitale europea, scrollandosi di dosso l'immagine di cul de sac, chiuso dietro le Alpi, che rischierebbe di ridurla a città satellite della vicina metropoli milanese. Attraverso i segni impressi dalle nuove architetture, dai nuovi spazi pubblici, da interventi forti, come quelli della Spina, ma anche dagli interventi minori dei progetti quotidiani, Buffi parla delle occasioni che Torino ha avuto per ridisegnare la propria immagine. E non può fare a meno di riconoscere, con rammarico soprattutto per alcune parti di Spina 3, alcune occasioni perse, mentre si dichiara ottimista sulla qualità di Spina 2. Sulla discussione in merito alla conservazione o demolizione degli edifici industriali riconosce a Torino alcuni casi esemplari ed esprime la sua posizione favorevole sostenere fino in fondo operazioni di demolizione a volte necessarie: non si può conservare tutto e le decisioni vanno assunte distinguendo i casi e identificando il ruolo degli edifici come possibili locomotive di rivalizzazione.

Jean Pierre Buffi was called in 2003 to take on the role of coordinator of the Spina Centrale projects and the role of Spina 3 planner for two years. He begins by speaking ironically of the double meaning of his own last name (in Italian and French). In explaining the meaning of his role, Buffi sketches a profile that should correspond to that of the contemporary architect and that inspired the role assigned to him by the Municipality of Turin. He explains that the project coordinator is not a planner who provides guidelines and corrects the projects, but an urban architect who does not work alone in the city and acts in agreement or in contrast with that which was built before and that which will be built next to it. He reiterates that the coordinating architect must be a figure verifying and supporting quality, "curing" the concerted nature of planning and aware of his role of "urban producer." He thereby ensures that the harmony of the various measures makes the place exceptional. Quite a difficult task in Turin, where the level of quality of architectural production is rather low, except for isolated examples, particularly caused by the lack of culture of the builders who operate with criteria that are too conventional.

His relationships with the political structures of the city were instead constructive, as were those with the technical structures, penalized only by the constraints of the Merloni Law and by the results of competitions conducted under judgment that was too local. There was also a lack of continuous monitoring up to the time of the implementation of the projects, and final quality depends on the possibility of monitoring implementation up to the details of construction. He stresses that his task of



coordinator did not cover public spaces but considers his Turinese experience interesting and important in any case, even within these limits. He recognizes that the MPDP had the strength of having fixed and strong guidelines but criticizes the arrangement of a plan that has the entire city "built" by a single planner, because in his opinion the city should be made in parts, by accumulation and by growth.

He remembers that, up until a few years ago, Turin was the city of Fiat; a city in which modernity has been identified for over 100 years with the activity of production. He states that few know the quality of Baroque Turin, of a city that holds a beauty that is far from the colorless image associated with Turin abroad and in the rest of Italy. Buffi urges Turin to regain possession of its destiny as a European capital, shaking off the image of the cul de sac closed behind the Alps, which would have it as a satellite town of the nearby metropolis of Milan. Through the imprints left by new architecture, new public spaces, strong measures like the Spina, but also by minor operations of everyday projects, Buffi speaks of the opportunities that Turin has had to redesign its image. And he can not avoid recognizing some lost opportunities, with particular regret for certain parts of Spina 3, while he is optimistic on the quality of Spina 2. On the debate regarding the conservation or demolition of the industrial buildings, he recognizes some exemplary cases in Turin. He also expresses his favorable opinion on demolition operations which are sometimes necessary: we can not conserve everything and decisions must be made by distinguishing between cases and identifying the role of the buildings as possible engines of revitalization.

### **Il suo nome va letto in italiano o in francese?**

Trovo molto divertente questa domanda! Direi nei due modi. Sì, in entrambi modi. La mia nazionalità resta, comunque, italiana.

### **Ci interessava soprattutto capire quale sia stato il suo mandato a Torino. Ad alcuni anni da quel periodo che cosa pensa della funzione di controllore della qualità nell'attuazione di un Piano? Naturalmente sempre se ritiene che ciò abbia un senso.**

Sono stato chiamato per coprire il ruolo di Coordinatore dei progetti della Spina Centrale e Progettista della Spina 3. Il coordinatore è un progettista, non un personaggio che si limita a dare degli orientamenti ed a correggere i progetti. È un architetto urbano che deve capire come si fabbrica la città e deve quindi progettare abbastanza a fondo, per capire come funzionano i luoghi, gli spazi, i volumi, le tipologie su cui gli architetti interverranno. Deve andare a fondo nella progettazione non per imporla, ma per capire quali sono gli elementi guida, le regole importanti e i gradi di libertà che devono essere dati. È una figura che dovrebbe essere esterna agli uffici tecnici del Comune.

Un'esperienza ormai citata a livello internazionale a questo proposito è quella del quartiere di Bercy a Parigi, di cui sono stato architetto coordinatore. Bercy è stato proprio uno dei primi esempi di produzione di un sistema di orientamenti, di regole e di principi tradotti da una progettazione approfondita.

L'architetto coordinatore è una figura di verifica, incitamento alla qualità e accompagnamento più che di controllo: riunisce attorno a un tavolo progettisti e committenti; è interessante come, attraverso un discorso argomentato, il cliente riesca a capire le ragioni e le scelte del progettista, portato, a sua volta, a riconoscere gli eccessi e gli slanci dettati dal suo estro creativo. Questa è

una figura che, altrove, funziona. Ci sono città come Parigi, Bordeaux, Lione, che hanno una più lunga tradizione e cultura nel riconoscere la figura di un architetto coordinatore a cui sottoporre tutti i progetti urbani nel momento in cui sono ancora in fase di gestazione. Gli stessi progetti vengono poi seguiti dalla medesima figura anche nella successiva fase di attuazione. È un impegno di direzione e di coordinamento.

### **Quali dovrebbero essere, quindi, i compiti del coordinatore per la progettazione?**

Nei casi in cui questa figura funzioni il coordinatore per la progettazione dovrebbe essere innanzitutto un sostenitore della qualità. Dovrebbe farsene garante, affinché la qualità venga rispettata e venga perseguita in tutte le fasi del processo di progettazione. È chiaro che si tratta di un mandato per il quale il peso dell'Amministrazione deve essere eminente. L'Amministrazione deve avere strumenti per intervenire rispetto agli operatori e ai costruttori, con i quali ci sono spesso rapporti di forza e ai quali bisogna saper fare capire che un intervento di qualità permette anche di valorizzare le aree e di vendere meglio il prodotto finale.

### **Quale tipo di contratto ti legava alla Città di Torino?**

Era un mandato a tempo determinato della durata di due anni ed era legato ai grandi interventi connessi ai Giochi olimpici invernali di Torino 2006.

### **La città, nell'affidarle questo mandato, aveva posto delle condizioni particolari rispetto al rapporto con i progettisti? Era un rapporto definito o più libero?**

Non mi sembra sia stato definito rigidamente. Mi era stato dato il compito di coordinare gli interventi sulle Spine, in particolare quelli di Spina 3. All'inizio, quando sono arrivato, si tenevano riunioni in Comune sotto la direzione dell'Architetto Angelica Ciocchetti, a cui partecipavano i progettisti delle diverse Spine con progetti spesso già avanzati - se non addirittura già terminati - sui quali, quindi, potevo intervenire dando soltanto indicazioni minime. L'unico progetto nel quale mi è stato reso possibile intervenire, seppure in minima parte con incitamenti alla qualità, è stato quello relativo al raddoppio del Politecnico. In ogni caso l'intervento è stato abbastanza limitato perché tutto era già partito. Sulla Spina 3, invece, i tempi erano diversi e i progetti erano ancora nelle loro fasi iniziali. In quest'area è stato possibile intervenire soprattutto rispetto a due problemi principali: quello relativo al prolungamento di corso Mortara, che avrebbe dovuto attraversare il parco, il che alimentava preoccupazioni sugli esiti ambientali ed estetici dell'operazione. Ci siamo battuti strenuamente; abbiamo convinto persino il Ministero della necessità di operare con una deviazione della viabilità intorno al parco. Si è pensato, in particolare, di sfruttare

i dislivelli del terreno, in modo che la parte alta il nuovo quartiere si potesse “agganciare” alla città e al parco, situato, quest’ultimo, nella parte più bassa; le due parti sono entrambe collegate dal nuovo corso Mortasa in galleria semi-aperta senza alcun impatto visivo sul parco. È stato un intervento importante sulle infrastrutture che ha convinto dell’efficacia di una buona coordinazione architettonica e urbanistica.

**Che cosa ha rappresentato questa tappa nel rapporto con progettisti e operatori? Qual è stato il vero problema?**

Credo che il principale problema siano stati i costruttori. C’è un rapporto di mancata cultura nei confronti della modernità. In Italia gli operatori privati sono estremamente convenzionali, hanno paura di cambiare i modelli abituali per timore che la gente non compri, come se fosse sempre totalmente conservatrice. Non capiscono che se si offrono altri modelli, altre tipologie, altre generosità di spazi e di luce, è chiaro che la gente accetterà e comprerà sempre più volentieri. Il novanta per cento della città è prodotto dai privati, la costruzione viene dagli operatori, dagli imprenditori, sono loro che fabbricano i nuovi “pezzi” della città. I privati hanno costruito New York, Chicago, anche Parigi. Al di là dei grandi monumenti la città è costituita dall’edilizia privata. Anche qui in Italia si deve capire che utilizzando buoni architetti si fanno dei progetti intelligenti, formando una locomotiva che tirerà in modo esemplare tutta la progettazione globale. Se invece si vuole tenere un profilo basso, il risultato sarà quello che si vede soprattutto nelle periferie!

**Qual è stato, invece, il tuo rapporto con le strutture politiche e tecniche della Città?**

Riflettendo su quello che succede adesso a Torino, prima di tutto io sento, forse più che in altre città italiane, un movimento molto forte di trasformazione, guidato dalle evidenti ambizioni della politica e della dirigenza della Città, dell’Amministrazione attuale. Ambizioni che si stanno manifestando attraverso interventi molto stimolanti per gli operatori, ma che restano imbrigliate da una enorme cappa burocratica e dai freni imposti dagli imprenditori a ogni innovazione, troppo convenzionali e timorosi, sottomessi al sedicente “mercato”.

Con l’Amministrazione, che ha dettato le prime ambizioni, i rapporti sono stati costruttivi. Anche se l’Assessore Viano, il quale ha sempre cercato di mettere tutti d’accordo, alla fine poi non sempre ce l’ha fatta! Le strutture tecniche, in particolare l’Architetto Ciocchetti, hanno spinto al massimo e sono state il vero generatore di questo rinnovo. Ma siamo di fronte a due sistemi perversi: la legge Merloni e la verifica di qualità. La legge Merloni frena l’innovazione impedendo l’accesso dei giovani ai concorsi e in generale ai progetti più interessanti. I concorsi hanno dato luogo, a Torino,

ai progetti di Porta Susa o della nuova Biblioteca, mostrando che le grandi attrezzature urbane devono far convergere delle grandi idee europee e internazionali. Devono esserci dei veri concorsi, con giurie aperte a grandi idee, con personalità situate al di fuori della città o della regione.

Dall’altra parte, la verifica di qualità, che si realizza con la conferenza dei servizi nella fase iniziale del progetto preliminare viene vanificata da una mancanza di controllo nelle fasi successive. Il controllo di qualità si fa solo all’inizio e nel progetto esecutivo tutto si perde. Una delle torri di Spina 3, ad esempio, prevista in acciaio rosso con parti bianche in vetro e finiture di pregio che creavano un design molto vivace, negli esiti si è “spenta”, annientata dai diktat degli operatori.

**Rispetto al compito di coordinamento c’era qualcosa di specifico nei confronti degli spazi pubblici, gestiti dalla città?**

Sì, nella fase iniziale ci si è posti il problema della progettazione dello spazio pubblico, in particolare degli ettari necessari per la realizzazione del grande parco urbano di Spina 3. Io non ho avuto nessun ruolo all’interno del concorso bandito per la progettazione del Parco e la coordinazione tra il nostro progetto e quello del Parco è stata abbastanza debole.

**La questione del parco interferisce molto con la parte del nuovo centro commerciale, con la sua piazzetta, con il complesso del cinema Medusa, con la sua scelta abbastanza discutibile del parcheggio in altezza, di quella grossa terrazza in quota.**

Nella parte sud non sono intervenuto. Non avevo neanche visto il progetto. È una zona, mi sembra, senza un disegno d’insieme. Il problema di quel progetto è soprattutto la piazza chiusa, come anche il parcheggio in quota. L’unico punto panoramico di affaccio su Spina 3 è un parcheggio. Un belvedere per le macchine! E poi non vedo un disegno urbano d’insieme e un collegamento chiaro con il quartiere.

**Che cosa ha rappresentato questa tappa torinese nella tua carriera professionale, nella quale hai ricoperto più volte la funzione di coordinatore?**

Quest’esperienza è stata molto interessante per avermi permesso di effettuare un coordinamento progettuale a livello di un grande quartiere, nato effettivamente in queste vicende della storia torinese. È un’esperienza molto interessante per la scala a cui si è svolta la progettazione. E questa occasione torinese ha fatto da apripista per altre città. Molti architetti iniziano ora a riflettere su questa scala particolare che permette di far convergere il rapporto tra scala urbana e scala architettonica; permette di lavorare su forma urbana e disegno dell’architettura. D’altra parte non si può fare un *masterplan*

per poi dare solo indicazioni sui materiali. Il *masterplan* deve orientare verso un certo tipo di architettura, suggerire volumetrie, densità, altezze, scelte tipologiche. In questo senso Torino ha fatto un passo avanti.

Non ha fatto un passo avanti invece in termini di qualità, anche per le cattive abitudini di alcuni operatori locali i quali legittimano la scelta di portare al ribasso la qualità giustificandola attraverso una falsa rispondenza verso un presunto mercato torinese. Presentare una tipologia diversa li farebbe rischiare di non avere mercato. Questa è giustificazione che si danno a fronte di una mancata qualità degli esiti architettonici e urbani.

**Il piano di Torino è molto particolare e conosciuto in Italia. È un piano di grande livello. Aveva delle indicazioni che arrivavano fino a voler controllare la forma e le dimensioni dei volumi, il carattere dell'architettura. Qual è stato il tuo rapporto con questo Piano dovendo avere a che fare con la sua attuazione?**

Ritengo che questa sia una domanda importante. Non sono del tutto d'accordo con Augusto Cagnardi, che ha progettato il Piano basandosi sul principio di un volontarismo urbanistico e architettonico unitario creato da un'unica testa pensante che costruisce tutta la città. Credo, invece, che la città debba essere fatta per parti, per confronti, per accumulazione, per crescita. Per storie diverse. Ciò che trovo interessante nel Piano regolatore è lo stabilire le grandi linee di forza, i grandi elementi direttori, fornendo linee guida ma non dettando regole che ingessino la trasformazione.

A Parigi, invece, trovo assurda la scelta di dare una altezza omogenea di 30 metri, un'unica *forme moyenne*. Credo fermamente nella variabilità della città, non solo formale, cioè nel principio dell'altezza media, non dell'altezza massima!

**Nel Piano di Torino nonostante l'indice univoco questa flessibilità era però abbastanza netta. Nonostante le cosiddette zone urbane di trasformazione abbiano delle indicazioni sono abbastanza libere. Tant'è vero che l'attuazione ha avuto percorsi ed esiti differenti.**

Bisogna creare zone di progettazione più ampia in cui architetti e operatori, in sinergia con il Comune, definiscano diversi *masterplan* e zone in cui gli operatori siano portati a costruire secondo certi principi. Una volta che le grandi linee sono date, saranno i costruttori a fabbricare la città. In questo sistema il Comune deve, però, avere un ruolo forte, deve avere polso e controllo in varie fasi.

**La cosa interessante è che il Piano regolatore ha avuto 164 varianti. A dispetto quindi delle obiezioni sull'univocità del Piano, con una mole così ingente di varianti, il Piano è stato reso, suo malgrado, enormemente flessibile.**

Sicuramente molto diverso da com'era in origine.

Forse più che fare varianti sarebbe stato meglio realizzare uno strumento direttivo forte e chiaro a scala globale e più flessibile nei progetti particolari.

**Un altro nodo interessante e molto discusso è quello che riguarda la demolizione o la conservazione degli edifici industriali. Naturalmente il problema è tutt'altro che semplice. Nel piano di Cagnardi le demolizioni erano previste in maniera molto massiccia. Su Spina 2 e Spina 3 non restava praticamente nulla, con una demolizione quasi totale. Qual è la tua opinione sul rapporto con questi edifici industriali visto che oggi ce n'è una quantità comunque sempre molto consistente e il problema non è superato?**

Su questo tema la città potrebbe riconoscersi quasi come una specie di dottrina. Sull'architettura industriale c'è sempre una netta diatriba tra conservatori e innovatori. Tutto non può essere conservato, però è chiaro che bisognerebbe identificare, in certi quartieri, i ruoli che certi edifici potrebbero avere come locomotive di rivitalizzazione, cioè individuare non tanto l'architettura come stile ma come uso. Questo potrebbe rivitalizzare un intero territorio, facendolo passare un quartiere industriale a nuova centralità urbana. Ci sono anche alcuni quartieri industriali che sono da demolire perché finiscono per essere dei ghetti. Bisogna quindi adattarsi alla specifica situazione. È anche un fatto di diversa qualità. Alcuni edifici sono stati un'offesa alla città: se li demoliamo, tanto meglio. Quando il Lingotto è stato costruito era una nave in piena campagna: le immagini del Lingotto appena costruito con tutta la campagna intorno sono bellissime. Adesso questo non sarebbe consentito perché è un'offesa al paesaggio. Esiste a Torino un gruppo di lavoro che sia propositivo rispetto a temi come il rapporto tra architettura industriale e modernità degli usi, un rapporto non succube da avere con la storia?

**Certo. È un gruppo molto piccolo, il distacco di un gruppo nazionale che si occupa proprio della conservazione del patrimonio architettonico industriale. C'è da dire però che sia tratta di un gruppo di conservatori, di estremisti. La corrente prevalente è di un conservatorismo assoluto. Non si può muovere neanche uno spillo che appartenga a ciò che è stato industria.**

Torino è esemplare in questo campo ha esempi bellissimi e di ottima ristrutturazione. In Italia ci si interroga spesso sul significato di un salvataggio della traccia, della ciminiera, della "facciatina" incastonata poi in un edificio moderno. Il difetto che abbiamo in Italia è quello di essere troppo "democratici". Di voler sempre ascoltare tutti. Spesso bisogna mantenere le linee guida forti ed scegliere i punti fermi sui quali orientare i progetti. Bercy è stato proprio uno dei primi esempi di produzione di un sistema di orientamenti, di regole

e di principi tradotti in un progetto guida, approfondito. È chiaro che esiste un grave problema di livello di qualità nella produzione architettonica in Italia, a parte rare eccezioni. Le ragioni sono molteplici: la perdita della cultura del progetto urbano e del territorio, la debolezza delle politiche pubbliche e la scarsità di realizzazioni esemplari, il forte potere contrattuale ed il modesto li-

vello culturale degli operatori privati, dominati dall'imperativo del massimo profitto, l'assenza di politiche di sviluppo qualitativo dell'architettura, della città e del territorio, un insufficiente livello di formazione degli architetti, la scarsa sensibilità all'innovazione e la difficoltà di accesso dei giovani ai rari concorsi e, soprattutto, l'occasione di vedere realizzati i propri progetti!



Figure 1-2. Vista di Spina 3.  
Figures 1-2. Views of Spina 3.



# La qualità della città. Carlo Olmo, Direttore dell'Urban Center Metropolitano di Torino

*The quality of the city. Carlo Olmo,  
Director of the Metropolitan  
Urban Center of Turin*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE



Carlo Olmo espone la sua interpretazione del ruolo affidatogli dal Comune di Torino prima come consulente per la qualità urbana, ovvero “city architect” e poi come responsabile dell’Urban Center, per contribuire ad elevare il livello dell’attuazione del Piano. Riconosce nell’attitudine alla “terzietà” e nella capacità di accompagnare i processi di trasformazione urbana creando un tavolo di discussione fra progettisti, committenti e Amministrazione Comunale, le missioni più importanti dell’Urban Center torinese, rimarcando come questa struttura non abbia mai forzato i progettisti imponendo scelte di lessico architettonico o suggestioni formali. Olmo parla dell’Urban Center come della sede nella quale rendere possibile il dialogo fra gli attori della trasformazione sul rapporto tra progetto architettonico e progetto di città, con particolare attenzione nei confronti del trattamento dello spazio pubblico, della permeabilità del costruito, della città come collettività. Olmo valuta positivamente, nel complesso, i risultati del PRG ed in particolare ricorda che con il nuovo Piano Torino ha recuperato il rapporto con la collina, un’assialità che non aveva – la Spina – le sponde fluviali, le grandi aree dismesse dall’industria, lo Stadio, Piazza d’Armi, la riqualificazione del tessuto urbano minuto, del centro storico. Olmo sottolinea ciò che il viale della Spina significa per Torino. Rileva, però, quale debolezza dell’asse, quello dei fronti edilizi, in particolare per quanto riguarda Spina 2, nodo più delicato e meglio riuscito, che con i nuovi interventi potrebbe diventare davvero la nuova centralità urbana che Torino cercava. Concorda con il suo predecessore, Jean Pierre Buffi, nel lamentare l’occasione persa dagli imprenditori torinesi che, a differenza di quanto è avvenuto a Barcellona, non hanno saputo approfittare delle Olimpiadi per trasformare le proprie strutture e crescere dimensionalmente e qualitativamente. E si associa al rammarico per la qualità degli edifici e delle architetture. Sulla questione del patrimonio archeologico industriale sottolinea l’importanza di preservare soprattutto la memoria della tipologia e della dimensione spaziale insita in alcuni edifici esemplari (il laminatoio di Sesto San Giovanni, le Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie a Torino, les Halles di Parigi). Queste memorie sono da preservare, mentre non è accettabile affidare il ricordo di questi edifici ad una facciata o ad una ciminiera che scompaiono dentro ad un edificio nuovo. Quanto alle recenti polemiche sul progetto del grattacielo di Renzo Piano sulla Spina, disapprova l’ostilità verso questo progetto che saggiamente evita alcuni dei limiti tipici di questi edifici: la monofunzionalità, l’impenetrabilità, l’insostenibilità sotto il profilo ambientale. Propone invece che questo genere di progetti si ponga come un laboratorio di sostenibilità edilizia. Infine, come prospettiva per un nuovo strumento di governo della città, ora che il PRG si può considerare già attuato, ipotizza un nuovo strumento, come un piano strutturale di scala vasta, che possa risolvere i problemi della dimensione metropolitana rimasti insoluti (corso Marche, l’area Ovest, Campo Volo-Alenia, l’area Nord, il rapporto con la Reggia di Venaria): Torino non potrà fare a meno di confrontarsi con questi territori di confine.

Carlo Olmo explains his interpretation of the role entrusted to him by the City of Turin as firstly an urban quality consultant, or “city architect,” and then as the manager of the Urban Center, to help raise the Plan’s fulfillment level. He sees the most important missions of the Turinese Urban Center in its super partes attitude and in the ability to follow the process of urban transformation closely by creating a round table among planners, contracting authorities, and City Council. He also observes that this structure has never pressured planners by imposing upon them certain choices of architectural vocabulary or formal suggestions. Olmo speaks of the Urban Center as the venue which makes a dialogue possible between the key players in the transformation of the relationship between architectural project and urban project, with special attention to the treatment of public spaces, the permeability of buildings, and the city as a collectivity. Olmo regards the results of the MPDP as positive on the whole, and he especially reminds us that with the new Plan Turin has reclaimed its relationship with the hillside; an axial element which it didn’t always have, the Spina, the river banks, the vast spaces abandoned by industry, the Stadium, Piazza d’Armi, the requalification of the delicate urban fabric and the historic center. Olmo stresses the Spina boulevard’s significance for Turin. He reveals, however, a few of the axis’s weaknesses: that of the building facades, in particular those of Spina 2, the most delicate and most successful knot, which with the new interventions could truly become the new urban center that Turin has been seeking. He agrees with his predecessor, Jean Pierre Buffi, in lamenting the opportunity missed by Turinese entrepreneurs, who, unlike in the case of Barcelona, did not succeed in making

good use of the Olympics to transform the city's structures and promote growth in both size and quality. And he joins those who regret the quality of the buildings and the architecture. In response to the question of industrial archeological heritage, he emphasizes above all the importance of preserving the memory of the spatial type and size inherent in certain exemplary buildings: the laminate works in Sesto San Giovanni, the Great Repairs Factory of the Italian railway system in Turin, or les Halles in Paris. These memories are to be preserved, yet it is not enough to entrust the memory of these buildings to a façade or a smokestack which disappear within a new building. Regarding the recent controversy about Renzo Piano's project for a skyscraper on the Spina, he disapproves of the hostility toward this project, which wisely avoids some of the typical limits of these buildings: mono-functionality, impenetrability, lack of environmental sustainability. Instead, he proposes that this kind of project presents itself as a workshop for sustainability in construction. Finally, as a prospective new government instrument for the city, now that the MPDP can be considered in effect, he proposes a new instrument, as a structural plan on a vast scale, which could solve urban size problems left unsolved (Corso Marche, the area to the West, Campo Volo-Alenia, the area to the North, its relationship to the Venaria Palace): Turin cannot avoid making an examination of these bordering areas.

### **Le tue funzioni nel ruolo prima di *city architect* e poi come responsabile dell'Urban Center, con un contributo diretto all'attuazione del Piano. Da quando a quando?**

La prima, quella di consulente del Sindaco per la qualità urbana, partì nell'estate che precedette le Olimpiadi, nel 2005. Tutti i progetti olimpici erano già stati chiusi; l'incarico si sciolse subito dopo le Olimpiadi, con la creazione di una struttura terza. Mi appoggiavo allora su una struttura dell'amministrazione, Officina Città Torino, creata da Franco Corsico, che fungeva da supporto tecnico; dopodiché Officina Città Torino è passata all'assessorato alla Cultura. Per qualche mese siamo rimasti in una situazione un po' vaga, fino al giugno del 2007, data nella quale si costituì la struttura dell'Urban Center metropolitano, di cui sono direttore. Il vicedirettore è Antonio De Rossi, ma ci sono anche un comitato scientifico e un comitato di amministrazione. La cosa che in quei mesi ho fatto fatica a far percepire a ma che alla fine è passata, era la volontà che l'Urban Center non fosse più una struttura dell'Amministrazione perché questo vincolava il suo lavoro. L'Urban Center è cofinanziato dal Comune e dalla Compagnia di San Paolo, oggi anche da soggetti terzi interessati a questo tipo di processo. Ha una struttura molto piccola.

### **Qual è la missione dell'Urban Center?**

La missione dell'Urban Center è in primo luogo l'accompagnamento ai progetti e la terzietà, che rappresenta l'elemento di particolarità ma anche di fortuna di questa struttura. Faccio qualche esempio. Ipotizziamo che un progetto venga affidato ad uno dei grandi e noti studi torinesi, quelli che a Torino monopolizzano i grandi interventi. Il progetto viene presentato in prima istanza all'Assessorato all'urbanistica perché venga approvato, ancora prima di passare in commissione edilizia. Poiché la nostra struttura non ha nessuna pretesa di tipo burocratico, solo se gli attori coinvolti lo ritengono opportuno, viene richiesto un

parere alla struttura dell'Urban Center in merito all'impatto sulla città, alle morfologie che il nuovo progetto contribuisce a definire. Il parere può essere richiesto, quindi, dal Comune, dal progettista o dal committente. Nella maggioranza dei casi è l'Amministrazione, ma possono essere sono tutti e tre a richiedere l'intervento dell'Urban Center. Che cosa accade quindi: quando viene presentato un progetto – e sono tutti progetti che hanno un respiro molto ampio – si crea un tavolo intorno al quale nessuno è detentore dell'autorità, quindi l'autorità va conquistata discutendo e mettendo in discussione le scelte intorno al progetto, le scelte morfologiche. Le scelte di destinazione sono in mano all'amministrazione mentre quelle architettoniche sono in mano all'architetto. Ho sempre ritenuto che l'Urban Center non dovesse fornire indicazioni di tipo linguistico e formale agli architetti. Ci mancherebbe che ci mettessimo a fare i mestieri non nostri! Invece la connessione tra destinazioni e forma, l'esito morfologico di come si colloca, un certo edificio in un certo contesto, il rapporto con gli spazi pubblici, rappresentano la qualità urbana che bisognerebbe garantire. Devo dire che questo ha giovato soprattutto all'Amministrazione, che per sua storia, nazionale non torinese, non è attrezzata per svolgere questo ruolo: i funzionari dell'Amministrazione hanno competenze, necessarie e indispensabili, sulla destinazione come sulla garanzia del processo amministrativo. D'altra parte questa situazione di negoziata giova anche al progettista. Ha fatto trovare ai progettisti, spesso a dispetto di una committenza molte volte un po' troppo "economica", uno spazio nel quale elaborare e rielaborare il proprio progetto, con un interlocutore che rispettavano, ma che nessuno aveva l'obbligo di interpellare e che, quindi, se interpellato poteva essere ascoltato con maggiore serenità. È questo il processo più difficile: ci sono alcune criticità forti. Ci sono stati momenti, per esempio all'inizio, nei quali gli Ordini professionali non capivano questo ruolo. Si sono accorti che noi non avremmo mai messo in discussione l'autorità del progettista, neanche se questo ci fosse stato chiesto. Naturalmente, nello stesso tempo, questo processo consentiva di avere il passaggio dal progetto alla morfologia urbana una sede che difficilmente si crea spontaneamente. In questo tavolo di discussione con i progettisti, con i committenti e con l'Amministrazione ho richiesto e ottenuto che funzionari dell'Amministrazione partecipassero come parte del loro lavoro in Urban Center per facilitare la comunicazione, la discussione, il passaggio dei materiali e il controllo che tutto ciò che si stava facendo fosse corretto. Questo processo di integrazione è stato visto dai funzionari dell'Amministrazione in maniera molto positiva. Ci hanno sentiti meno estranei e loro si sono sentiti appoggiati nelle scelte che si facevano.

La seconda missione, quella più delicata in quanto ci mancava la struttura per svolgerla fino in fondo, è quella di passare dalla comunicazione all'attivazione di una forma di reale conoscenza dei processi e di partecipazione. Urban Center lo ha fatto attraverso una serie di iniziative. Generalmente a fine anno organizziamo un seminario annuale, su tutte le questioni aperte che avevamo toccato, sul lavoro che l'Urban Center ha fatto. L'anno scorso è stato fatto al Teatro dei Ragazzi, con una quantità davvero interessante di partecipanti: da Diego Novelli, a Radicioni, a molti professionisti e cittadini. Ci sono state poi altre iniziative che hanno riguardato l'organizzazione di seminari, di incontri, anche fatte su richiesta, da piazzale Valdo Fusi in poi. Ci serviva però una sede rappresentativa ma non una "vetrina della città", che rischiava di diventare un fenomeno di marketing urbano; abbiamo tenuto l'Urban Center metropolitano lontano da questo tipo di deriva. Adesso, con l'ipotesi che per il Congresso del 2008 la Città di Torino intenda rappresentare i punti critici della sua trasformazione attraverso una mostra. ecco, quella potrebbe diventare la sede permanente dell'enucleazione dei problemi più critici. Certo si apre un problema politico non irrilevante naturalmente, perché la trasparenza deve essere condivisa. Il sindaco, l'assessore, il costruttore, gli architetti, gli avvocati sanno che quando si comincia a discutere qualche un progetto, a meno che non si tratti di esiti, la comunicazione può mettere in difficoltà la negoziazione in atto. Per evitare il marketing sarebbe quasi grottesco che una struttura terza rischiasse il populismo.

Ci sono poi interessi che si stanno allargando nei confronti dell'Urban Center metropolitano. L'Università, per esempio, ci ha chiesto ufficialmente di seguire i tre grandi interventi che loro hanno in ballo: quello di Foster in area Italgas, quello di Grugliasco con il trasferimento di alcune Facoltà e quello della Manifattura Tabacchi, chiedendoci di svolgere la doppia funzione di accompagnamento al progetto e di confronto sull'iter dei progetti. Aiutare a crescere un'opinione pubblica informata sulle trasformazioni urbane. Ma molti sono i seminari su questioni delicate, una per tutte l'officina Grandi Motori, come le iniziative volte a far conoscere realmente la città, come le visite guidate, con cui l'Urban Center ha cercato di affrontare il tema delicato del contribuire a far crescere un'opinione pubblica informata sulle trasformazioni della città. Un'altra peculiarità dell'Urban Center è quella di non svolgere ricerche autonome. Sarebbe per l'Urban Center entrare in conflittualità con l'Università, con il nostro Ateneo, con il Politecnico. Creerebbe notevoli problemi di interferenza che non hanno senso di esistere. Noi lavoriamo sulle sinergie, non sulle interferenze. Non abbiamo mai prodotto ricerche se non cose molto mirate all'accompagnamento dei progetti alla comuni-

cazione o alla mostra della progettualità urbana, a differenza di quasi tutti gli altri Urban Center.

### **Un'altra domanda riguarda proprio la diversità di stile tra l'Urban Center torinese e gli altri Urban Center.**

Noi abbiamo fatto un convegno molto interessante sugli Urban Center mondiali. L'Urban Center di San Francisco è il più vecchio, ormai è attivo da più di cinquant'anni. Le direttrice è Diane Filippi, una persona molto interessante che svolge un ruolo fondamentale nel costruire questa idea di partecipazione e non di comunicazione, da cui l'Urban Center di Torino ha tratto esempio. Quello di San Francisco è un Urban Center nel quale la composizione azionaria è fatta anche dai cittadini che acquisiscono quote. Trovo questa idea interessante e vorrei riproporla a Torino perché renderebbe l'Urban Center ancora più terzo! A San Francisco intervengono le fondazioni ma una quota rilevante dell'azionariato è in mano a cittadini interessati a rendere sempre più autonoma una struttura così. Naturalmente per il tipo di attività che ritrae, il racconto della città e l'interpretazione dei processi che stanno capitando, cosa che San Francisco non fa, l'Urban Center torinese segue il modello iniziale della *Cité de l'Architecture et du Patrimoine*, al Palais de Chaillot di Parigi, quello ideato da Jean Louis Cohen e non portato poi avanti. Quello di intrecciare opere e città, protagonisti noti e protagonisti anonimi è, credo, il modo giusto di raccontare i processi, le storie che s'intrecciano nella città.

### **Rispetto all'altro ruolo, quello di consulente del sindaco che era un ruolo chiaramente tutto diverso, il mandato qual'era?**

Il mandato di *city architect* era legato alle Olimpiadi e come si può facilmente immaginare non fu semplice da assolvere. Quando mi diedero l'incarico i cantieri erano già aperti e alcune opere addirittura chiuse. Al mandato non corrispondeva una pratica, nel senso che il mandato era quello di garantire la più alta qualità urbana degli interventi olimpici quando questi erano già appaltati per cui sono stati fatti alcuni ragionamenti, sono stato chiamato in causa su cose apparentemente insignificanti. La cosa forse più significativa è stata la discussione con Gae Aulenti dell'interno del Palavela. Su un'altra serie di opere come il Palaisozaki il mio parere è arrivato in una fase tardiva del processo di progettazione. E purtroppo, se oggi devo riprendere quell'esperienza, il dato che più mi colpì allora, come oggi, è stata l'impossibilità di pensare, di progettare il riuso di quegli edifici, come fu nel 1961 per il Palazzo del Lavoro. Ho poi svolto un ruolo forse divertente soprattutto per me "l'ambasciatore di Torino a Torino". Effettivamente so raccontare questa città, la conosco come pochi studiosi. Diciamo, però, che la funzione vera è arrivata troppo tardi.

**In questa funzione hai poi avuto modo di interloquire con gli operatori della trasformazione. Ma qual è stato il tuo rapporto con le diverse figure, gli operatori immobiliari, i progettisti, l'amministrazione i diversi attori della trasformazione?**

Non è così semplice, nel senso che nei progettisti ho trovato diverse sensibilità. Lì davvero intervenni anche sull'architettura, anche perché rimaneva solo più quella. Il resto, la trama urbana, ad esempio, ormai era intessuta. Gae Aulenti ad esempio alla fine era molto soddisfatta, lo dicevano tutti che Torino aveva questa possibilità. Isozaki invece è venuto a Torino pochissimo, senza che potessi incontrarlo. Ho cercato di dire tutto quello che era possibile, soprattutto nel rapporto tra gli spazi costruiti e le aree pubbliche. Sul villaggio olimpico si è discusso molto: l'elemento più positivo è stato quello di poter accompagnare l'approvazione del piano del colore del villaggio olimpico, una delle esperienze più interessanti. Purtroppo non potevo intervenire sulle parti più delicate, i dettagli, le modalità costruttive. C'è da dire però che con i singoli progettisti era quasi impossibile comunicare, perché si sentivano lesi nella loro autorevolezza creativa.

**Abbiamo intervistato anche Buffi e una delle cose che lui segnalava, sui difetti di qualità realizzativa di Spina 3 con tutti problemi ben noti, era che il rapporto del Comune con gli operatori, con gli imprenditori in particolare fosse un rapporto molto debole. Gli imprenditori a Torino in queste grosse operazioni di trasformazione hanno avuto troppo campo. Sono stati poco costretti a fare delle scelte di qualità migliore. Più che dei progettisti è proprio una questione che riguarda la classe imprenditoriale.**

Ha ragione. Il problema è che le imprese torinesi non hanno saputo sfruttare l'occasione olimpica per trasformare le loro strutture. Questa è la mia impressione generale. Anche se l'Amministrazione fosse stata durissima le imprese non sarebbero state in grado di produrre diversamente, perché hanno interpretato l'occasione in maniera tattica, non come strategia di crescita. Quando io sono arrivato le opere erano già appaltate: non so dirti se l'Amministrazione ha giocato o meno il ruolo che avrebbe potuto giocare. Posso riportare un'osservazione molto dura che ho fatto al Collegio Costruttori quando due mesi fa, in una riunione con il CRESME, mi hanno domandato cosa pensassi delle trasformazioni torinesi. Ho risposto che secondo me avevano utilizzato le Olimpiadi per reddito, compiendo un'operazione un po' miope. Il caso di Barcellona, pur con tutte le sue diversità, è didattico anche da questo punto di vista. Alcune imprese hanno utilizzato le Olimpiadi come volano per innovare e reinvestire tantissimo nelle imprese stesse. Non a caso un'impresa catalana oggi è tra le più potenti. E oggi, un po' para-

dossalmente, come la storia spesso ci insegna, si è davanti ad un caso opposto. Nel caso della Facoltà di bioingegneria di via Nizza è stato fatto, invece, un bellissimo lavoro. Si tratta di un project financing nel quale un'impresa ha costruito bene e il progettista è stato messo nelle condizioni di realizzare un'opera davvero rara a Torino, in termini proprio di qualità. Il problema è stato anche che buona parte delle operazioni di trasformazione è passato attraverso imprese relativamente piccole. Certo avrebbero potuto garantire ugualmente la qualità, non è una motivazione sufficiente.

Ha giocato a favore delle imprese il fatto che i tempi fossero molto brevi: i tempi di passaggio delle grandi parcelle fondiarie che si erano rese disponibili al mercato e alla costruzione è stato brevissimo. Nella storia delle città questo è un fatto che non si riscontra tanto di frequente: restano vuote spesso decine di anni per poi essere parcellizzate. Nel caso torinese, invece, le Olimpiadi sono state un acceleratore usato un po' strumentalmente. I terreni che sono stati immediatamente messi sul mercato a prezzi spesso bassi, stracciati, con parcelle troppo grandi. Questa possibilità di passare dal mercato fondiario a quello immobiliare, in meno di tre o quattro anni, ha facilitato il fatto che i costruttori potessero godere davvero di un processo di valorizzazione immobiliare fortissima. Il mercato è rimasto molto locale, grandi imprese non ce ne sono state. E va rilevato che Torino a goduto di due Assessori all'urbanistica di straordinaria moralità e capacità: Franco Corsico e Mario Viano. La qualità e la moralità di questi due Assessori è rara; questa è cosa di cui Torino si dovrebbe vantare e per la quale dovrebbe ringraziarli.

**In che misura il tuo percorso di storico, di Preside della Facoltà, di direttore del «Giornale dell'Architettura» sono entrati in queste due vicende, quella dell'Urban Center e quella del *city architect*?**

Per quanto riguarda il mio ruolo di Preside ho tenuto molto separate queste figure, fino ad essere accusato di non aver fatto partecipare la Facoltà alla mia attività di *city architect*. In realtà io volevo soltanto preservare la Facoltà dall'essere invischiata in querelle di carattere politico, in quanto istituzione. D'altra parte la mia designazione a *city architect* scaturisce da altre dinamiche, non cerco da un ruolo che ricopro. Anche il «Giornale dell'Architettura» non c'entra nulla. Il Giornale nasce nel 2002, per iniziativa di un editore, Umberto Allemandi. Ha sempre avuto un orizzonte nazionale e internazionale e la sua funzione è stata di privilegiare opinioni e informazioni non autoreferenziali, né come contenuti né come linguaggio.

Forse l'origine di questa scelta è la percezione da parte del Sindaco del fatto che io ero una delle persone che conosceva meglio questa città e che nello stesso tempo

non era né architetto né urbanista: questo è stato detto nella prima intervista che lui ha fatto, delineando prima i caratteri e poi la persona. Ha dato rilevanza al fatto che conoscessi la città e nello stesso tempo non appartenessi alle categorie professionali coinvolte. Da parte mia ho sempre cercato di gestirla in questo senso, senza intervenire sulle opere ma sulla continuità della storia e sull'importanza di conoscere i luoghi, mai sostituendomi ad una professionalità che non avevo.

**Invece secondo te Chiamparino ha, su questo discorso della qualità urbana, un'idea che attraverso questo incarico in un certo senso ha trasmesso? Ha dato delle sue linee guida, dei suoi orientamenti?**

Devo dire che lui è un uomo degli spazi pubblici e nella sua vita politica ha sempre cercato di metterli al primo posto. Ci conosciamo da tempo ed ha sempre avuto un'attenzione particolare nei confronti degli spazi pubblici. Non si preoccupava tanto della qualità architettonica ma della città come luogo collettivo e come accoglienza, di come gli spazi pubblici possano essere significativi sull'accoglienza. È stata questa la molla. S'è accorto che sia rispetto alle Olimpiadi che rispetto alle trasformazioni torinesi queste cose non funzionavano sufficientemente ed era necessario intervenire designando una figura che potesse accompagnare i nuovi interventi.

**Qual è il tuo giudizio sui punti alti di questa operazione di trasformazione e su quelli... un po' da magone?!**

Il discorso non è così banale. La città ha in realtà recuperato il rapporto con la collina; attraverso l'interamento delle ferrovie ha recuperato una assialità che non aveva; ha recuperato una serie di aree attraverso le Olimpiadi. Il recupero delle sponde fluviali; di aree importanti come lo Stadio e la Piazza d'Armi; la riqualificazione del tessuto urbano minuto, del centro storico; il completamento dei Quartieri Militari; la sistemazione del Palazzo di Città e della Piazza del Duomo. Il mio giudizio è, dunque, sostanzialmente positivo.

Il primo vero problema che mi viene in mente riguarda l'asse della Spina è quello dei fronti. In questo senso deve essere completato. E poi bisogna che passi qualche anno, perché il tempo in questo è fondamentale. La progettazione dei fronti è importantissima, in particolare per Spina 2, nodo più delicato, che con i nuovi interventi potrebbe diventare davvero la nuova centralità urbana che Torino cercava.

Il Piano, quindi, ne esce bene. Ne escono meno bene molti edifici, le architetture e forse la cultura imprenditoriale. Gli interventi di grande scala richiedono culture imprenditoriali e, in parte, progettuali che forse non ci sono: gli interventi di piccola scala sono invece riusciti meglio.

**E sul filone generale della polemica, abbastanza ricorrente, della tua posizione intorno alla questione del patrimonio archeologico industriale e al modo di rapportarsene e alla più recente questione del grattacielo?**

La prima è una questione molto delicata, sulla quale ho anche scritto a partire dagli anni '70. La questione del patrimonio industriale sta da un lato nella dimensione spaziale di quest'architettura, che si pone nel momento in cui la si vuole ridestinare, e dall'altro nel fatto che definendo parcelle fondiarie di grande dimensione o vengono tendenzialmente sostituite da un'equivalente funzione della stessa scala o si pone il problema della loro frammentazione. Scelte entrambe che vanno in conflitto con la conservazione della loro qualità, cioè della dimensione spaziale. Ho seguito l'iter del laminatoio di Sesto San Giovanni, una delle esperienze architettoniche per me più straordinarie, che certamente sarà sezionata, divisa e non si avrà dell'epoca della produzione di serie, di quella produzione in linea, del taylorismo, nessun ricordo fisico. C'è da dire che è stato fatto un ottimo lavoro di documentazione, cosa che non è stata fatta in alcune realtà torinesi. Fossimo in una dimensione ancora keynesiana delle politiche si potrebbe ipotizzare di conservare di più: lo Stato potrebbe assumersi la responsabilità di conservare almeno due esempi fuori dal normale che preservino la dimensione spaziale straordinaria che avevano un tempo. In realtà trovo che tutte queste discussioni siano carenti del punto di vista pubblico. Lo spazio genera stupore! Con l'acquisizione da parte di Fondazione CRT delle OGR quello spazio sarà, ad esempio, in qualche misura salvaguardato. Credo abbiano l'intenzione di sviluppare sul modello del centro di cultura contemporanea di Barcellona un luogo di cultura contemporanea artistica e grandi installazioni artistiche che lì troverebbero uno spazio straordinario, e forse ci sarebbero anche artisti che si renderebbero disponibili a realizzare proprie opere in condizioni privilegiate. Le Officine Grandi Riparazioni rappresentano oltretutto uno dei pochi spazi trasversali rispetto alla Spina, quasi una piazza para-pubblica, una *city hall* sul modello di quelle americane, newyorkesi. Naturalmente per fare tutto questo bisogna essere in grado di sostenere costi non indifferenti: e qui scatta la debolezza della finanza pubblica e degli enti territoriali che non possono acquisire in demanio. Hanno recentemente acquisito la Cavallerizza ma sono stati impiegati sessant'anni. Sono questi spazi anomali che richiederebbero l'intervento pubblico per conservarne la dimensione spaziale. Nella storia della città, da quando all'inizio del '700 si è cominciato a trasformare i grandi spazi, le grandi parcelle pubbliche in altre destinazioni – in alcuni casi erano conventi, in altri manifatture, in altre stazioni ferroviarie – questo problema non è stato quasi mai risolto se non in casi nei quali, appunto, il Re prima e gli

Stati poi, hanno investito sulla città. Pensiamo ad esempio a quanto accaduto a Parigi per il *Forum des Halles*, *le Trou des Halles*; è stato demolito e ancora adesso è sotto concorso. La difficoltà di un'operazione del genere emerge dal fatto che sono in perenne concorso dal 1971, da quando hanno deciso di abbatterlo. Io credo che, rispetto a questi problemi, le risposte risiedano, da un lato, nel possibile recupero di una dimensione culturale – perché l'idea di una città del '900, da salvaguardare, ancora non c'è nella mentalità del pubblico – dall'altro in quella economica, con scelte più decise e coraggiose. Si deve decidere che non si può tenere tutto e alcune opere sono necessariamente da demolire. Se no si arriva al parossismo! E possono accadere cose come quelle che sono accadute per Materferro: ricordo ancora l'immagine di quella facciata posticcia con i tubi Innocenti alle spalle. E rispetto all'originario edificio industriale, nonostante si sia salvaguardata, la facciata non la si riconosce neanche. È un esempio da manuale di cosa non si dovrebbe proprio fare! La combinazione di una cultura del '900 e della scelta molto radicale di cosa conservare può far sì che, rispetto alla questione sul patrimonio industriale si possa fare davvero qualcosa di buono.

Per quanto riguarda i "grattacieli", invece, si può fare un discorso diverso. Per il grattacielo di Renzo Piano ho cercato di ricostruire in una mostra il processo storico di definizione del processo che è in atto. Credo che i grattacieli pongano, in generale, il problema della monofunzione, questa volta verticale invece che orizzontale: il grattacielo, di per sé, è una soluzione monofunzionale. Diventa un problema per la città non tanto per l'altezza, che è un falso problema, quanto per il fatto, come nel caso di quello della Regione, allo stato attuale, di diventare monofunzionale, un ghetto che si svuota e si riempie, ponendo il problema della notte, della domenica. E anche dell'intorno perché si creano delle false relazioni tra la struttura e la città. Il grattacielo di Renzo Piano, fatto da un architetto molto colto, abituato a ragionare sulla città, ha fatto la scelta di mettere funzioni pubbliche all'interno del grattacielo, sia sotto che sopra. E questo cambia in parte la situazione. Pensiamo ad esempio alle due torri di Madrid. Sono impenetrabili. È impensabile addirittura entrare nell'ingresso. La maggior parte dei grattacieli è così, anche a New York. Ed è irritante, perché si tratta uno spazio sottratto alla città. Allocare nel grattacielo un mix di funzioni è invece una politica saggia. La penetrabilità soprattutto, ai piani bassi, è molto importante perché crea città, non crea il recinto. A New York è stato fissato l'obbligo di mantenere pubblici primi tre piani dei grattacieli, proprio per questa ragione. Questo per dire che a volte le regole servono. In questa polemica troppo artificiale, spesso strumentale, montata contro una tipologia, il grattacielo, il problema sono le

regole sulla loro destinazione, non l'altezza. E poi non avremmo mai avuto la Mole Antonelliana se non avessimo scelto di salire in altezza! Sulla sostenibilità del grattacielo invece devo dire che nutro meno preoccupazioni. Credo però che la cosa che si potrebbe chiedere è quella di fare di queste costruzioni il laboratorio più avanzato di quanto che si potrebbe fare in materia di sostenibilità edilizia. Il grattacielo di Piano ha poi un'altra caratteristica molto interessante: così come quello di New York, inaugurato poco tempo fa, ha fatto una ricerca distributiva molto interessante. Non solo spostando le torri degli ascensori dal centro alla periferia dell'edificio ma organizzando tutte le strutture per quattro piani, non solo sul piano orizzontale ma anche su quello verticale. C'è una ricerca di composizione, non è un monolite, rischio che invece corrono altri edifici alti.

**Il Piano può considerarsi esaurito. Sono passati dieci anni, termine che, secondo la LR 56/77 sancisce la data di scadenza del Piano. Abbiamo chiesto a Chiamparino quali fossero oggi le intenzioni dell'Amministrazione. Se tu potessi dare, nella tua veste di cultore delle trasformazioni della città, un consiglio ai nostri Amministratori e al nostro Sindaco su cosa fare per governare le trasformazioni future, che cosa suggeriresti?**

Sono un sostenitore del Piano e credo che per le strategie che contiene, per il nuovo volto della città che ha saputo tratteggiare, non possa che raccogliere dietro di sé un giudizio nettamente positivo.

Sulla tenuta del Piano è sulla qualità del Piano c'è da dire più bene che male. Molte Amministrazioni, a partire da quella di Bologna, hanno avviato la stagione dei Piani strutturali in sostituzione a quelli regolatori. Con vari esiti, successi e insuccessi. Secondo me le questioni aperte che loro hanno davanti al di là dello strumento con il quale le vogliono affrontare, nascono invece, da un'idea debole del pubblico che bisognerebbe ripensare non solo in quanto retaggio di un'idea del pubblico importata dal piano del '900. Credo che tutti i nodi più critici riguardino i rapporti del Piano con l'area metropolitana. Tutte le aree di confine sono in una situazione critica e questo pone il problema di un Piano – che una volta si sarebbe detto "intercomunale" e che oggi si dice di metropolitano – che insiste su aree di grandi dimensioni. L'area nord a cavallo tra Torino, Settimo e Borgaro copre cinque milioni e mezzo di metri quadri, con problemi interni di straordinaria complessità; l'area Campo Volo-Alenia con i suoi due milioni di metri quadri è un'altra area strategica. Sono spazi enormi sui quali non si può ragionare alla scala del singolo comune. Tutto l'asse di corso Marche che arriva fino a Mirafiori, è un tratto importante e può definire l'accessibilità all'ingresso ovest della città, un fronte, la ricostruzione di un tessuto urbano di note-

vole importanza. Tutta l'area ovest fa venire i brividi senza un Piano a scala metropolitana, al centro del quale deve essere messa la mobilità. La possibilità di gestire questi problemi di grande scala nasce da un Piano della mobilità che sia efficace e che oggi, a Torino, si intravede. La stessa Reggia di Venaria sta creando un grosso problema proprio per i collegamenti, per il fatto di essere una polarità così forte e così mal collegata. Dovessimo sintetizzare potremmo dire che non è più tempo da piani regolatori comunali ma di piani di scala metropolitana, specialmente per territori così complessi. L'idea del Piano strutturale, di un Piano strutturale d'area vasta, potrebbe essere davvero una buona idea, su modello di quanto è stato fatto Bologna, anche perché crea immaginari forti. Uno dei problemi di Torino è proprio quello di essere agganciata ad un immaginario eccessivamente concentrato sulla sua storia antica, sulla memoria sabauda della città. In questo il Piano regolatore è stato avanguardista, lanciando alla città la possibilità di rincorrere una nuova immagine: la Spina è una delle poche immagini forti. Questo Piano ha avuto una forte capacità proprio in termini di immaginario, ha dato un'immagine di spazi, non solo di regole.

### Un'immagine?

Credo che l'immagine del viale della Spina nel plastico esposto alla mostra sul grattacielo a Palazzo Madama sia davvero affascinante e dia l'idea di quanto quest'operazione sia stata per la città importante. In quell'immagine è evidente il problema degli affacci. Questione per la quale il Comune potrebbe realmente impegnarsi per cercare di rovesciare la situazione cercando di mettere funzioni che la vivacizzino. Vi sarebbe davvero spazio per un bel progetto di riqualificazione dei fronti. Quello che nel Piano regolatore era stato pensato come "progetto unitario di suolo pubblico". Può diventare anche un progetto morfologico di città. Ma non è che un esempio. Immaginare anche in alternativa favoriscono la discussione e un processo di identificazione sui futuri possibili: favoriscono l'aggregazione democratica intorno a "speranze" e non solo a mercati, ma sono anche il punto di partenza per dar vita a morfologie, a progetti urbani a scale di isolati come di strade o di piazze, di cortili forse anche come di tanti altri spazi pubblici i cui tessuti definiscono la *civitas* europea che noi conosciamo.



Figura 1. Vista delle ex OGR.  
Figure 1. View of the former OGR.

# L'attrazione degli investimenti e degli operatori. Paolo Corradini, Direttore di ITP, e Patrizia Ludi, Real Estate manager

## *The attraction of the investments and operators. Paolo Corradini e Patrizia Ludi, Real Estate manager*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE

Paolo Corradini ricorda che Invest in Torino Piemonte (ITP), di cui all'epoca dell'attuazione del PRG era direttore, ha avuto l'incarico dal 1997 di fare marketing dell'offerta della Città sul mercato nazionale e internazionale. Attraverso il fil rouge del nuovo PRG e gli interrogativi sulle capacità del Piano di essere attrattivo per gli operatori e le imprese, l'intervista spazia dalle ricadute delle Olimpiadi all'accelerazione impressa all'attuazione del Piano dai Programmi complessi. Sull'efficacia dei PRIU Paolo Corradini e Patrizia Ludi, suo collaboratore, riconoscono negli ambiti allargati mix funzionali interessanti ma si rammaricano del fatto che non siano stati proposti in operazioni di dimensioni tali da risultare appetibili per il mercato estero. Spiegano come il grande developer preferisca doversi confrontare con un ambito più vasto e come, nel caso torinese, la frammentazione degli ambiti abbia richiamato, invece, soltanto piccoli operatori, con una conseguente realizzazione soltanto "locale". Corradini ritiene che questa sia la principale causa della mancata qualità non soltanto dei singoli edifici ma delle intere aree e intravede nell'istituzione di fondi immobiliari una possibile soluzione. Nel corso dell'intervista riconosce, poi, la presenza di un nuovo settore economico tutto da definire: il "terziario tecnologico avanzato", settore del quale imputa al Piano l'incapacità di prevedere l'importanza e di tracciare direttrici e strategie forti per questi poli "d'eccellenza".

Paolo Corradini recalls that in 1997, Invest in Torino Piemonte (ITP), of which he was director during the time of implementation of the MPDP, had the task of marketing the city on the national and international markets. Through the main theme of the new MPDP and the questions on the Plan's ability to be attractive to operators and companies, the interview ranges from the effects of the Olympics to the acceleration triggered by the implementation of the Plan to the Complex Programs. As for the effectiveness of the PRIUs (Urban Improvement Plans) Paolo Corradini and his colleague Patrizia Ludi recognize interesting functional mixes in the expanded areas but regret the fact that they were not proposed in operations of such a scale as to be desirable to the foreign market. They explain how the great developers prefer to work with a wider area and how, in the Turinese case, fragmentation of the areas has only drawn small operators, resulting in merely "local" implementation. Corradini considers this the main cause of failed quality, not only of the individual buildings but of entire areas and sees a possible solution in the institution of real estate funds. During the interview, he also recognizes the presence of a new economic field to be defined: "advanced technological services." He charges the Plan with inability to provide for the importance of this field and to draw up guidelines and strong strategies for these centers "of excellence."





C. Premetto che la nostra percezione sull'attrattività dello strumento urbanistico torinese è innegabilmente parziale ed è limitata da due aspetti: da una parte la capacità del nuovo Piano di corrispondere alle esigenze localizzative delle aziende estere e dall'altra la capacità del Piano di sostenere e proporre trasformazioni urbane attrattive per gli investimenti immobiliari internazionali. Il nostro punto di vista è, quindi, limitato e estremamente parziale. Detto questo abbiamo avuto dal comune di Torino l'incarico di fare marketing dell'offerta dal 1997, quando ci è stato chiesto di presentare su scala internazionale l'offerta generata dal Piano.

### **I programmi complessi.**

C. Da una parte ci è stato chiesto di presentare il PRG al mercato, dall'altra le operazioni – i programmi complessi ed altre – non erano state pensate e costruite secondo le esigenze e le soluzioni che si stavano delineando nelle città europee. In realtà, una vera offerta di operazioni immobiliari accessibile da parte di operatori esterni non c'era, perché tutto l'impianto normativo pareva orientato ad un mercato di operatori interno.

L. La delimitazione degli ambiti è stata buona e anche l'impostazione della struttura dei tredici PRIU. Il problema – che non era soltanto torinese – è stato quello della gestione della proprietà dei suoli. Gli ambiti allargati presentavano mix funzionali interessanti però avrebbero dovuto essere proposti come tali – cioè come macro-aree – ad un mercato di operatori di scala che, inevitabilmente avrebbe escluso dalle possibilità di intervento gli operatori locali. Invece, la frammentazione in piccoli "sotto-ambiti" finiva con il penalizzare la loro appetibilità e la loro attrattività agli occhi del mercato internazionale degli investimenti che, per muoversi richiede dimensioni territoriali degli interventi ben diverse. Per cui – e questo interessa la domanda successiva – la divisione terziario/residenza avrebbe potuto essere riconsiderata nell'ambito di una concertazione più aperta e più vasta. Sarebbe stato molto interessante verificare se operazioni di scala avrebbero aperto le possibilità di intervento offerte dai grandi fondi di investimento: il *developer* internazionale, che opera in nome e per conto dei fondi, ha bisogno della grande scala.

### **Punti di qualità alta sono un po' mancati perché grossi operatori che potessero investire in modo un po' alto...**

C. Una delle riflessioni che in questi anni ha accompagnato la nostra attività, guardando agli esiti positivi delle trasformazioni nelle altre città europee, riguarda proprio le implicazioni e le ricadute in termini di qualità urbana e edilizia che le operazioni di lungo termine dei fondi potrebbero produrre. L'attrazione dei fondi

è infatti un modo per garantire qualità. Quando un fondo interviene su un immobile commerciale o destinato ad uffici o comunque su un pezzo rilevante di città, poiché deve garantire redditività dell'investimento nel tempo, considera un valore assolutamente strategico la qualità urbana ed edilizia dell'intervento; la mancanza di qualità infatti equivale ad un costo in quanto non consente il raggiungimento delle necessarie performance di rendimento. È molto diversa, invece, la logica di chi compra e vende, investendo per poi uscire subito dall'operazione, che deve spesso trovare le risorse a debito, sul mercato finanziario e per lo più bancario. Il *developer di rango internazionale*, invece, ha la fiducia dei grandi attori della finanza immobiliare che devono investire e deve rispondere loro garantendo una redditività di lungo periodo, assicurata dalla qualità dell'insieme e dalla diversificazione e equilibrio del mix funzionale. Nei fondi non c'è mancanza di liquidità e, se sul breve periodo un intervento di qualità costa un po' di più, l'importante è che possa poi offrire redditività garantita nel tempo. E parliamo di una qualità che non riguarda solo il singolo edificio ma l'armonia urbana di un'area vasta. Questi, a nostro giudizio, sono stati i punti deboli dell'offerta di piano.

### **Localizzazioni produttive.**

C. Ci siamo trovati a gestire una domanda di localizzazione che, in modo crescente, aveva a che fare con nuove attività produttive di tipo "immateriale", proprie di un'economia digitale, che non trovava riscontri nelle tradizionali classificazioni in cui sono articolati oneri di urbanizzazione, standard e norme di Piano. Abbiamo in qualche modo concorso a far sì che l'attuazione del piano prevedesse una destinazione produttiva "allargata", in grado cioè di abbracciare anche le attività di produzioni innovative, dai centri di ricerca, allo sviluppo di software, ecc.. Il piano prevedeva, infatti, solo la "storica" distinzione fra terziario e industria, con una conseguente forte differenziazione in termini di standard ed oneri.

L. Nell'area Euro Torino il mix funzionale era assolutamente adeguato a rispondere alle esigenze che ci siamo trovati a dover soddisfare. Dove questo si è potuto applicare, nella zona del parco tecnologico di Envipark ad esempio, si è cercato di puntare su attività innovative, costituendo, di fatto, uno dei pochi casi in cui l'offerta si è dimostrata adeguata alla domanda. Non si era, di fatto, nella formazione del piano, tenuto in sufficiente conto dei profondi mutamenti in corso nel mondo della produzione. È bene però tenere presente che questo tipo di attività nuove, proprie dell'industria immateriale, comprendono anche attività a basso valore aggiunto che per lo più non sono in grado di sostenere i costi insediativi degli uffici, propri invece dell'offerta terziaria "classica". Dal punto di vista del-

l'attrattività delle aree destinate ad attività produttive, il Piano regolatore poi non aveva indicato direttrici specifiche di sviluppo o vocazionalità particolari con un'offerta insediativa dotata di specifici e mirati vantaggi competitivi. Una esplicita volontà di attrarre i cosiddetti "lavoratori della conoscenza" presuppone infatti strategie esplicite e orientate, anche dal punto di vista urbanistico, a questi particolari "clienti" della città. Basti pensare all'area di sviluppo del Politecnico che, con la realizzazione della Cittadella, consente oggi l'insediamento di poli produttivi di ricerca che operano in stretta partnership con le competenze politecniche e con migliaia di giovani ingegneri provenienti da ogni parte del mondo. In sostanza, il Piano regolatore e la sua offerta non possedevano elementi specifici di eccellenza localizzativa da proporre al nostro mercato dei centri di ricerca internazionale che il territorio intendeva attrarre. Non era evidente, né esplicita una *visione* dello sviluppo a supporto delle scelte di piano.

**L.** L'impianto del Piano di Torino era "tradizionale" e l'idea di *marketing territoriale* non era ancora così chiaramente delineata. Non ci si era ancora posti la domanda di quale fosse il destinatario dell'offerta del Piano, a chi si volesse orientare l'offerta localizzativa delle Spine, ad esempio, in che modo le trasformazioni urbane potessero diventare elemento di attrattività internazionale e di riposizionamento del territorio nel mercato delle città.

#### **Eppure si dice che il Piano regolatore di Torino fosse un tipico Piano dell'offerta...**

**C.** Sì, però era un'offerta indifferenziata, non segmentata sui diversi clienti che si intendeva attrarre e questo non serve sul mercato internazionale per suscitare l'interesse di aziende, fondi, investitori. A Torino, come si è detto, mancavano ad esempio centri uffici per quelle attività produttivo/terziarie, di cui si è fatto cenno. In molte città europee nascevano i cosiddetti *business district*, i *business park* immersi nel verde, in sostanza un'offerta orientata ad un mondo giovane e di attività nuove.

#### **Quali sono stati i nodi più difficili da risolvere per avviare l'attuazione del Piano?**

**C.** Il fatto di aver puntato sulla riqualificazione delle aree dismesse è stato un nodo difficile che ha giocato però a favore del buon esito del Piano. Il disegno del Piano, che ha la sua forza e anche il suo fascino nel voler puntare sulla Spina, che attraversa quelle che una volta erano le grandi aree industriali della città, è un elemento qualificante e distintivo. Forse, se queste grandi aree dismesse, nella loro trasformazione, avessero seguito percorsi di maggiore coerenza, gli esiti qualitativi sarebbero stati diversi. L'idea di Cagnardi andava in questa direzione: verso un disegno comples-

sivo, unitario di rigenerazione urbana. Cagnardi immaginava grandi aree progettate con un disegno molto caratterizzato. La frammentazione che ha caratterizzato la fase di attuazione non lo ha permesso.

#### **Che dire, invece, della mobilità?**

**C.** Credo si tratti dell'elemento più qualificante del piano. Basti pensare al sistema dei parcheggi di cui si è dotata la città, alla metropolitana in corso di realizzazione, al passante ferroviario e ridisegno delle reti di trasporto, ecc.

#### **E sulla questione dei grattacieli? Il Piano ne prevedeva tre, fortemente discussi, poi accantonati. Ora sono stati ripresi con dimensioni di molto superiore rispetto a quelle di allora. Che ne pensate?**

**C.** Credo sia una questione tanto controversa quanto soggettiva e, forse, anche un po' provinciale. Personalmente credo che il grattacielo non sia un problema. Il problema è inserire gli edifici alti in un contesto opportuno, anche dal punto di vista degli esiti ambientali di contorno. Dal punto di vista del *marketing*, invece, un grattacielo dà sicuramente un segnale importante. Chi decide di localizzarsi in una città cerca, in fondo, icone forti. Nell'immaginario comune il grattacielo parla di una città dinamica, in crescita, di una città che guarda alla modernità senza averne paura.

#### **Cosa ha significato le vicende delle Olimpiadi per l'attrazione di investimenti e quali effetti l'eredità di questo evento sembra determinare sull'interesse degli investimenti su Torino?**

**C.** Le Olimpiadi sono state una grandissima occasione per l'attrazione di investimenti da due punti di vista: il primo è che la città ha realizzato in tempi certi infrastrutture e riqualificazioni di parti di città che, in sostanza, ne hanno aumentato l'attrattività strutturale. Il secondo sta nello straordinario spot pubblicitario di scala mondiale.

**L.** Il ritorno in termini di immagine è stato rilevante. Per la prima volta, dal 2006 abbiamo iniziato ad essere presenti nei *ranking* delle principali città. Le Olimpiadi hanno dato un posizionamento e una visibilità che naturalmente incidono anche sulla capacità attrattiva della città.

#### **Invece rispetto alla volontà di lanciare Torino nel settore turistico, in quello della cultura. Ce la facciamo?**

**C.** I numeri sono confortanti. Torino si è qualificata come una città che è capace di organizzare eventi importanti e di qualità. Le Olimpiadi ne hanno dato prova. Oggi abbiamo un'offerta ricettiva diffusa e di buon livello e una cultura dell'accoglienza assolutamente nuova per la città. Le premesse, quindi, ci sono ma dovremo aspettare qualche anno per capirne i ri-

sultati. Purtroppo le Valli Olimpiche non hanno saputo cogliere appieno l'opportunità, scontando un'assenza di visione condivisa del proprio sviluppo turistico. Un turismo, che è vissuto sulle seconde case di torinesi e genovesi, doveva rapidamente, con i nuovi investimenti impiantistici portati dalle olimpiadi, puntare sulla ricettività alberghiera (a Barcellona, le aree venivano concesse gratuitamente...), magari cercando alleanze con operatori internazionali di livello (i soli in grado di muovere i flussi) e incentivandone in ogni modo l'arrivo. Quanto al segmento del turismo culturale è bene sapere che esso pesa, nel mercato del turismo, in modo assai marginale e che pertanto se le politiche pubbliche si pongono obiettivi ambiziosi di raddoppio del PIL regionale (dal 2 al 4%) sono necessarie iniziative forti sullo "sviluppo prodotto" innanzitutto, sul miglioramento della qualità dell'accoglienza poi e su strategie di marketing e di comunicazione mirate, efficienti solo se effettuate con continuità nel tempo.

**Il Piano prevedeva il 70% di terziario e il 30% di residenza. Adesso le quote corrispondono al 52% di residenza e il resto "altro". Secondo voi quest'offerta di residenza è sensata?**

**L.** È difficile rispondere sulla sensatezza ex-post circa le previsioni di un piano. Quel che è certo è che la funzione regolatrice del mercato, della dinamica della domanda e dell'offerta da parte del piano è stata nella disciplina e nella pratica un obiettivo spesso illusorio.

Ma questa è un'altra storia che richiederebbe ben altre riflessioni.

**Che ruolo ha giocato ITP dalla crisi della Fiat alle utopie di un nuovo PRG?**

**C.** Credo che ITP sia stata la prima testimonianza concreta di una fase di importante coesione e di *governance* fra le istituzioni locali innanzitutto e fra queste e il mondo delle imprese, centrata su temi di importanza strategica per la comunità come crescita e sviluppo. Ricordo, in occasione dei primi incontri con la stampa estera, lo stupore di alcuni giornalisti nel vedere tra i soci fondatori la Città di Torino, di sinistra e la Regione Piemonte di centro-destra, quando nel resto d'Italia e a livello nazionale la conflittualità politica era permanente e spesso impossibile la cooperazione tra i due schieramenti. È stato un modello di *governance* replicato a Torino per una decina d'anni. Basti pensare all'impegno congiunto per ottenere dal governo l'Authority per le telecomunicazioni, la candidatura per le Olimpiadi, la costituzione di Torino Wireless. Ora ITP si scioglie in un nuovo soggetto, il Centro Estero per l'Internazionalizzazione del Piemonte che, con una ambiziosa quanto confusa missione, si occuperà di internazionalizzazione in entrata, in uscita, di imprese, di prodotti enogastronomici e di turisti. Sono cambiati tempi e forse le tensioni interne che, nella fase di maggiore crisi dell'azienda, avevano portato a scelte innovative e fortemente condivise.



Figura 1. Vista di Envi Park.  
Figure 1. View of the Envi Park.

# I protagonisti dell'attuazione del PRG

## Intervista ad Arnaldo Bagnasco, sociologo

*The social dimension of the Plan.*  
*Arnaldo Bagnasco, sociologist*

INTERVISTA A CURA DI / INTERVIEW BY AGATA SPAZIANTE

Arnaldo Bagnasco, sociologo, segnala alcuni tra gli effetti economici e sociali più significativi prodotti a Torino dal processo di attuazione del Piano regolatore. Le riflessioni muovono dalle origini e dagli effetti della massiccia dismissione industriale e dall'impatto del post-fordismo sulle strategie che, in filigrana, strutturano il disegno del nuovo Piano di Torino. Smentisce i pronostici di coloro i quali hanno ipotizzato la fine delle attività industriali a Torino ed anzi ribadisce l'importanza ancora attuale del settore produttivo per il futuro della città. Condivide la scelta di variare il PRG per introdurre nuovamente aree per la produzione che il PRG aveva escluso nella convinzione che a Torino l'industria avesse ormai fatto il suo tempo. Sottolinea come queste previsioni siano state tradite, poi, dall'evolversi e dal mutare del settore stesso. Spiega, quindi, il processo di ricentralizzazione di abitazioni e popolazione accelerato dalle trasformazioni importate dal nuovo Piano regolatore: la popolazione, che si era notevolmente allontanata dalla città riversandosi nei comuni della prima cintura, sta progressivamente tornando verso il centro, nelle aree residenziali disegnate dal Piano per evitare i disagi della sempre più pesante pedonalità, per il miglior accesso ai servizi scolastici ecc. Quanto al secondo Piano strategico condivide la necessità di un nuovo strumento di governo del territorio, soprattutto ora che il PRG ha quasi esaurito le sue potenzialità e indica alcune delle priorità che l'Amministrazione dovrebbe affrontare: le infrastrutture di trasporto e soprattutto la dimensione metropolitana, trascurata nel primo Piano strategico.



Arnaldo Bagnasco, sociologist, notes some of the most significant economic and social effects produced in Turin through the process of implementing the Municipal Physical Development Plan. His reflections travel from the origins and the effects of the widespread factory abandonment and from the impact of Post-Fordism on the strategies which, in their complexity, give structure to the design of the new Plan for Turin. He dismisses the predictions of those who have hypothesized the end of industrial activity in Turin and, in fact, he stresses the importance, even today, of the productive sector for the future of the city. He agrees with the choice to modify the MPDP to reintroduce production areas that the Plan had excluded due to the conviction that industry in Turin had seen its day at that point. He underlines how these predictions were later betrayed by the development and change in that sector. Thus he explains the housing and population recentralization process, sped up by the new MPDP: the population, which had distanced itself considerably from the city, pouring into the towns in the immediate periphery, is steadily returning to the center, in the residential areas designated by the Plan to avoid the problems of the ever-increasing pedestrianism, to ensure better access to educational services, etc. Regarding the second strategic Plan, he agrees that there is a need for a new government instrument in the territory, especially now that the MPDP has nearly exhausted its potential, and he indicates some of the priorities that the City Council ought to face: the transportation infrastructures, and above all the size of the metropolitan area, an issue which was overlooked in the first strategic Plan.

**Il Piano ha negato alla città la sua vocazione industriale, immaginandone un futuro diverso. Ha creato residenza al posto delle aree industriali, per riproporle, poi, attraverso varianti strutturali. Che ne pensi?**

La storia sulla deindustrializzazione di Torino è, come sappiamo, un vecchio tema. Anche se la parola “deindustrializzazione” riferita al caso di Torino mi è sempre sembrata fuori luogo. Non mi è mai piaciuta perché non si tratta di questo. Si è assistito, piuttosto, ad un ridimensionamento proporzionale del settore produttivo, dell’industria, rispetto ad altre attività. C’era da aspettarselo: nessuna città moderna aveva una tale percentuale d’industria come Torino. In secondo luogo sarebbe stato difficile immaginare che le risorse necessarie a rimettere in moto la città sarebbero state ricavate solo da questo settore. A posteriori possiamo dire che chi riteneva che a Torino l’industria avesse ormai fatto il suo tempo e dovesse essere relegata alla stregua di una memoria storica più o meno sbiadita, sbagliava.

**In quei tempi, i progettisti del Piano ritenevano che a Torino l’industria avesse davvero esalato l’ultimo respiro.**

Adesso dobbiamo invece operare per sostenerla al massimo. Non abbiamo la certezza che la Fiat decida di restare a Torino, piuttosto che insediarsi da qualche altra parte nel mondo. Dobbiamo, dunque, creare le condizioni ambientali perché questo sia possibile. È necessario riservare molta attenzione nei confronti di un’industria che c’è, che cresce, che ci può essere, e di tutto quello di cui ha bisogno nel suo intorno: dai servizi adatti a una buona abitabilità della città. Detto questo, nel rivedere, attraverso alcune varianti, le strategie del Piano, si è fatto bene ad immaginare di nuovo degli spazi che possano avere destinazione industriale. La terziarizzazione di per sé non significa niente. Bisognerebbe analizzare il fenomeno della terziarizzazione a Torino, che credo sia ancora molto debole. Torino sa agire meglio con le attività produttive, che ora si sono ridimensionate con quelle terziarie. Di fatto si può dire che la deindustrializzazione è una cosa che non ha a che fare con Torino. D’altro canto non ho mai trovato nessuno nell’ambiente politico-culturale che immaginasse il futuro di Torino fuori dall’industria; sono forzature. Torino non può inventarsi *ex novo* una vocazione turistica piuttosto che terziaria. O meglio, Torino può essere anche quello, ma senza snaturare la propria immagine e la propria memoria. Nel discutere su questa faccenda ci vorrebbe un po’ più di misura politica. Invece, c’è una diffusa tendenza a cavalcare queste questioni, molto delicate, per avvalersene a proprio vantaggio.

**Però, proprio intorno a quegli anni, tra la fine degli anni ‘80 e i primi anni ‘90, la città è stata trascinata da un’ebbrezza nei confronti del terziario.**

Si caricava di molta enfasi l’entusiasmo verso il terziario perché le prospettive offerte dagli altri settori dell’econo-

mia torinese erano molto molto sbiadite. D’altro canto anche l’industria aveva bisogno dello sviluppo di queste attività che le sono indispensabili. Si sono attivate polemiche gratuite su questa questione. Sarebbe stato bene avere più conoscenza dei processi che attraversavano Torino. È anche vero che Torino era nella situazione peggiore possibile dal punto di vista del cambiamento: se c’era un luogo nel quale fosse così puro un modello di industrializzazione che stava volgendo alla fine, questo luogo era Torino. Pensare a tutto ciò che è accaduto in seguito e a come la città sia riuscita a rimettersi in piedi fa gridare al miracolo. Immagino che Detroit ci invidii! In fondo per loro le cose non sono andate così bene. Si potrebbe aggiungere che forse anche alcune flessibilità – spesso molto criticate – delle strategie comunali, della pianificazione, sono state utili. Probabilmente un atteggiamento più rigido rispetto a queste questioni avrebbe impedito all’industria di trovare margini per riadattarsi. D’altro canto tutte le lamentele sul fatto che Torino abbia potuto fare molto e portare avanti le trasformazioni grazie alla spesa pubblica sono fuori luogo. Dov’era la spesa privata? Se non si fosse proceduto così non si sarebbe potuto fare nulla, non si sarebbe potuto rimettere in piedi la città con le sue nuove opere, con le nuove infrastrutture, la metropolitana. C’è da dire, d’altra parte, che si tratta di una spesa pubblica in gran parte sostenuta dalla capacità privata. Non si tratta certo di un’economia gonfiata e in ogni caso, anche se così fosse stato, detto fuori metafora, la città se l’è meritata!

**Torino, d’altra parte, ha avuto 13 Programmi complessi, tutti finanziati, unica città in Italia. Questo dichiara la grande capacità progettuale di una città che ha saputo proporli e portarli a termine nel modo migliore.**

La città ha sempre l’aria di essere una città che sa programmare! Questo conta molto.

**Che dire, invece, sulla questione della sproorzionata crescita dell’offerta residenziale a Torino?**

Forse bisognerebbe chiedere a qualcuno che fa più ricerche su questo tema specifico. Credo però che si potrebbe dire che Torino è diventata, negli ultimi anni, una città più divertente e piacevole da vivere. Cioè, poi, un altro fattore che sta giocando a ricentralizzare la città: il traffico. Chi abita fuori passa parecchio tempo nella propria automobile affogato nel traffico della tangenziale e comincia a pensare che forse varrebbe la pena di spostarsi avvicinandosi alle polarità urbane. Negli anni ‘80 la città di Torino aveva scaricato la propria popolazione sui comuni della cintura, senza che questi ne fossero informati, con tutti problemi che ne sono derivati in termini di scuole, di servizi, di fruizione di verde pubblico. Le grandi trasformazioni della città hanno impresso, invece, un moto opposto. Così, molti comuni dell’area metropolitana che in questi anni si sono attrezzati per farsi carico di

un incremento della popolazione, si sono visti nuovamente svuotati. Ciò nonostante, ho l'impressione che la capacità di condivisione del problemi tra Torino e il suo *binterland* sia migliorata rispetto a dieci anni fa. Questo è dovuto al fatto che i comuni limitrofi hanno migliorato la propria capacità politica e la propria capacità di rappresentare gli interessi. Sono meno sguarniti, hanno meno paura di prima e si sentono più forti. Sono anche più appoggiati dalla Provincia, cosa che prima non accadeva e sentono di avere più capacità contrattuale. D'altra parte anche Torino si rende conto che deve negoziare con i Comuni che appartengono alla propria cintura.

**Anche l'ipotesi di una maggiore metropolitanizzazione del Piano strategico ora ha più senso rispetto ai tempi in cui venne stilata la prima edizione del piano.**

Certo, questa è una delle poche cose che, lentamente, è andata avanti.

**Sulla base dei dati dell'Amministrazione Comunale il fenomeno della ricentralizzazione è stato accompagnato da una iniezione di 70.000 nuovi vani nelle aree di trasformazione. Questo significa che la popolazione si sposta all'interno della città stessa, lasciando, però, vani vuoti; oppure arriva da fuori.**

Pare ci sia stata una quota non piccola di residenze acquistate da milanesi. Si potrebbe anche ipotizzare che si inneschi anche da noi il fenomeno alla francese o all'inglese, dello spostamento in funzione della scuola dei figli. Le persone si spostano per arrivare alle scuole migliori. Da noi forse non è ancora così importante però potrebbero essere tante le ragioni di questi flussi. I servizi sono sicuramente una possibile ragione.

**Che dire, invece, del Piano strategico?**

Se il Piano strategico avesse preceduto il Piano regolatore sarebbe stato molto meglio. Piano strategico e Piano regolatore sono due strumenti molto diversi, assolutamente antitetici: se il secondo è sostanzialmente una forma di contratto tra pubblico e privato, un atto amministrativo, il primo è un'agenda di orientamenti, di linee guida, il tentativo di fissare obiettivi condivisi. In questo ritorno, finalmente, anche in Italia, dell'interesse alle città come attori strategici ed economici sulla scena internazionale e nazionale è chiaro che il Piano strategico è stato il modo per coinvolgere gli attori nello sviluppo di idee e azioni condivise e per rimettere in moto la città in un momento di trasformazione. Il nucleo fondamentale del piano strategico è stata l'Associazione Torino Internazionale che ha lavorato per coagulare gli interessi e le strategie portate da persone che si sentivano coinvolte nell'iniziativa. Ho sempre pensato che fosse più importante l'Associazione rispetto al Piano strategico. Gli effetti sono stati dirimenti. Si sono formati vocabolari comuni, la persone hanno iniziato a parlarsi, a capire che usavano le stesse

espressioni. E soprattutto a capire che le cose si possono fare davvero, se ne può discutere, ci sono luoghi nei quali pubblicamente si può giustificare una scelta piuttosto che un'altra. I piani strategici hanno sempre dei momenti forti e dei momenti di "stanca", questo è vero, così come è vero che non ce ne sono mai due uguali. Per gli attori è importante anche essere chiamati a svolgere un ruolo, riuscire a mantenere in vita una forma associativa libera, come questa, nella quale non ci sono deleghe di potere. Nell'Associazione ognuno non deve fare altro che il suo mestiere. Essere in grado di portare all'appuntamento, in modo incrociato, investimenti, idee, strategie è, indipendentemente dai risultati ottenuti, un modo efficace per poter discutere sui futuri della città. Devo dire che poi il Piano strategico e il Piano regolatore hanno lavorato in maniera sinergica. Si sono create molto saggiamente occasioni nelle quali le due cose si sono agganciate.

**Il secondo Piano strategico mette in pista delle nuove potenzialità. Ora che anche il PRG si può considerare scaduto si potrebbe pensare a ulteriori sinergie con un nuovo Piano regolatore? Questo secondo piano strategico non ha bisogno di un piano regolatore adatto?**

Questa è una buona domanda, che dovrebbe venire dall'Amministrazione. Un'amministrazione che si facesse carico di questa opportunità dovrebbe considerare seriamente la questione. Questo forse è il momento giusto per poter fare un ragionamento del genere. In questi dieci anni proprio l'impostazione stessa del Piano avrebbe dovuto essere completamente rivista: parlava di una Torino che non è quella di oggi. Continuare ad andare avanti con un Piano strategico costretto ad appoggiarsi su strumenti attuativi un po' spuntati, rischierebbe di perdere di efficacia. Questa è una congiuntura interessante. Nell'ipotesi di riformulare un nuovo Piano regolatore, perché non abbracciare gli obiettivi del secondo Piano strategico dando al sistema della pianificazione torinese quella coerenza che fino ad ora non si è avuta? Nel secondo Piano strategico si è presa coscienza della dimensione metropolitana che nella precedente edizione era stata scoperta per strada, della vocazione culturale della città, della memoria industriale.

**Che dire invece del cambiamento della struttura del mercato lavoro in una città che ha un'industria sempre meno operaia?**

A Torino negli ultimi anni c'è stato un incremento dell'edilizia, con tutto ciò che ne consegue: dall'alto tasso di immigrati a problemi di altro genere. È stato un volano fantastico perché nella crisi dell'industria un pezzo importante del mercato del lavoro è stato assorbito proprio dall'edilizia.

**Nel primo Piano strategico ci sono delle idee che hanno circolato e che poi non hanno avuto la forza necessaria**

**per essere portate avanti?**

Credo si possa citare la lentezza delle infrastrutture di trasporto e di comunicazione. Questa è una debolezza che era stata segnalata in tutti i modi e che Torino pagherà molto cara. Basti pensare allo stesso Passante Ferroviario che sta andando molto lentamente a causa delle vicende del passaggio sotto la Dora, della mancanza del collega-

mento con Caselle, e del collegamento con Venaria. È strano che nella città dell'automobile uno dei punti deboli sia proprio quello della mobilità! D'altra parte la deludente politica infrastrutturale è sempre stata una costante. Ma almeno la metropolitana è stata fatta e quando arriverà al Lingotto ci sarà sicuramente un bel cambiamento!



*Figura 1. Spina 3. Interni urbani.*  
 Figure 1. Spina 3. Urban interiors.

*Figure 2-3. Per Kirkeby, "Opera per Torino".*  
 Figures 2-3. Per Kirkeby, "Opera per Torino".

# Lo stato del PRG alla fine del 2006

## *Status of the Municipal Physical Development Plan at the end of 2006*

GIUSEPPE GAZZANIGA

Il PRG del 1995 è stato elaborato tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 avendo due riferimenti fondamentali: da un lato la condizione di Torino in quegli anni, riconducibile, in estrema sintesi, ai problemi di declino socio-economico e degrado fisico (i “vuoti urbani”), rispetto ai quali sono stati definiti gli obiettivi e i contenuti sostanziali del nuovo Piano, e dall'altro la legge urbanistica regionale 56/77 che fissava l'impostazione e dettava i contenuti formali dello strumento urbanistico in formazione.

Sotto il primo profilo si può dire che il Piano, come strumento di governo dello sviluppo urbano, ha avuto successo: la disciplina degli ambiti di trasformazione (ZUT e ATS) si è dimostrata efficace per regolare il riuso delle aree dismesse, avviando a soluzione il problema dei “vuoti urbani”, e l'idea della “Spina Centrale” si sta concretizzando con la realizzazione di rilevanti programmi attuativi approvati pochi anni dopo l'approvazione del Piano.

Per contro, sul piano tecnico, l'impostazione della LR 56/77, che impone una “disciplina del suolo” molto puntuale mediante “prescri-

The PRG (*Piano Regolatore Generale* – Municipal Physical Development Plan) of 1995 was drawn up between the end of the 1980s and the beginning of the 1990s based upon two fundamental reference points: on the one hand the condition of Turin in those years, mainly resulting from its socioeconomic decline and physical deterioration (the so-called “urban voids”) according to which the goals and essential contents of the new plan were defined, and on the other the Regional Town Planning Law 56/77 which established the outline and laid down the formal content of the urban planning instrument being devised.

Regarding the first aspect we can say that the Plan was successful as an administrative instrument of urban development: the regulatory code for transformation areas (the so-called ZUT, *Zone Urbane di Trasformazione* – Urban Transformation Areas – and the ATS, *Aree di Trasformazione per i Servizi* – Transformation Areas for Services) proved to be effective in regulating the reuse of abandoned areas and started to solve the problem of urban voids. The idea of the *Spina Centrale* is becoming concrete with the achievement of significant implementation programs approved a few years ago after approval of the Plan.

However, on a technical level the structure of Regional Law 56/77, which imposes a highly explicit “regulatory land-use code” that lays down “prescriptive rules according to topographic and regulatory criteria...”,



zioni topograficamente e normativamente definite...”, ha comportato la formazione di uno strumento urbanistico molto dettagliato in tutti i suoi contenuti: aree inedificabili, aree suscettibili di trasformazione urbanistica ed edilizia, edifici esistenti e in progetto con le destinazioni ammesse per la loro utilizzazione, oltretutto i tipi di intervento previsti e i relativi parametri, e le modalità di attuazione... (art 13 LUR).

Se a ciò si aggiunge la specifica individuazione delle attrezzature nelle aree destinate a servizi (gli standard), il risultato è un corpo di prescrizioni urbanistiche molto puntuale, certamente lontano dagli schematismi dello “zoning” tradizionale, ma irrigidito in un disegno di città fissato nei primi anni ‘90 e destinato ad invecchiare precocemente (almeno per una parte di quelle prescrizioni) a fronte delle continue e mutevoli esigenze che derivano dallo sviluppo stesso della città.

Questa impostazione ha avuto il merito di consentire un maggiore controllo delle trasformazioni urbane anche minori, in particolare nei confronti di gran parte degli edifici e delle parti di città di valore storico e documentario, ma ha reso necessario intervenire spesso con varianti di PRG per introdurre modifiche ed adeguamenti di portata anche limitata alle prescrizioni di Piano.

Questo problema, riconducibile all’impostazione stessa della LUR, era già noto da prima della formazione del PRG di Torino. In occasione di una ricerca svolta dal Politecnico di Torino d’intesa con la Regione sullo stato della legge urbanistica regionale nei primi anni ‘90, era emersa da parte di molti soggetti interpellati (amministratori e tecnici) la esigenza di introdurre “varianti automatiche” al PRG associate agli strumenti ordinari di attuazione (piani esecutivi e PPA, programma pluriennale di attuazione, uno strumento allora già in crisi e poi sostanzialmente scomparso, ma che interpretato in questa chiave anticipava l’idea del “piano operativo” che stava prendendo forma nel dibattito urbanistico di quegli anni); in sostanza si proponeva di usare le varianti come strumenti ordinari per introdurre la necessaria flessibilità al piano.

Anche per rispondere a queste esigenze nel corso degli anni ‘90 la Regione ha apportato significative modifiche alla LUR introducendo i “programmi integrati”, strumenti attuativi che possono anche essere in variante al piano (con LR 18 del 1996) e le cosiddette varianti “parziali” (e le modifiche che non costituiscono varianti) di competenza solo comunale (con LR 41 del 1997) che hanno considerevolmente snellito le procedure di modifica dei PRG.

La storia del PRG di Torino in questi dieci anni si può leggere in questa duplice chiave di lettura: l’attuazione del Piano con strumenti esecutivi (ma anche

involved the creation of an urban planning instrument containing considerable detail in each of its content areas: areas subject to building prohibition, areas designated for development, building heritage to be enhanced and buildings subject to restricted uses, the types of projects contemplated, project parameters, and implementation procedures... (art. 13 LUR, *Legge Urbanistica Regionale* – Regional Town Planning Law).

If we add to this the specific definition of the equipment needed in the areas intended for services (the standard ones), the result is a straightforward set of plan provisions, undoubtedly far from the schematic approach of traditional zoning, but made rigid by an urban design bound to the early 1990s. Some of those prescriptions are destined to age prematurely in the face of the continually changing needs arising from the actual development of the city itself.

The merit of this approach was that it allowed greater control over urban transformations, even minor ones, specifically in most of the cases involving buildings and parts of the city having historical and documentary value. Nonetheless, it also required making frequent variants to the PRG to introduce changes and adaptations of even minor scope to the prescriptions of the Plan.

This problem, which can be traced to the very composition of the LUR, was already known before the Turin PRG was drawn up. According to a study conducted by the Polytechnic of Turin, in cooperation with the Regione, on the status of the Regional Land-Use laws in the early 1990s, many of the subjects contacted (administrators and technicians) expressed the need to introduce “automatic variants” to the PRG associated with the ordinary implementation instruments (implementation plans and the PPA, *Programma Pluriennale di Attuazione* – Multi-Annual Implementation Plan, an instrument already undergoing a crisis at the time and which later essentially disappeared. However, if interpreted from this vantage point, we can see how it anticipated the idea of the “operative plan” that was taking form in the urban planning discussions of those years). Essentially proposals were being put forth to use variants as ordinary instruments for making the Plan more flexible.

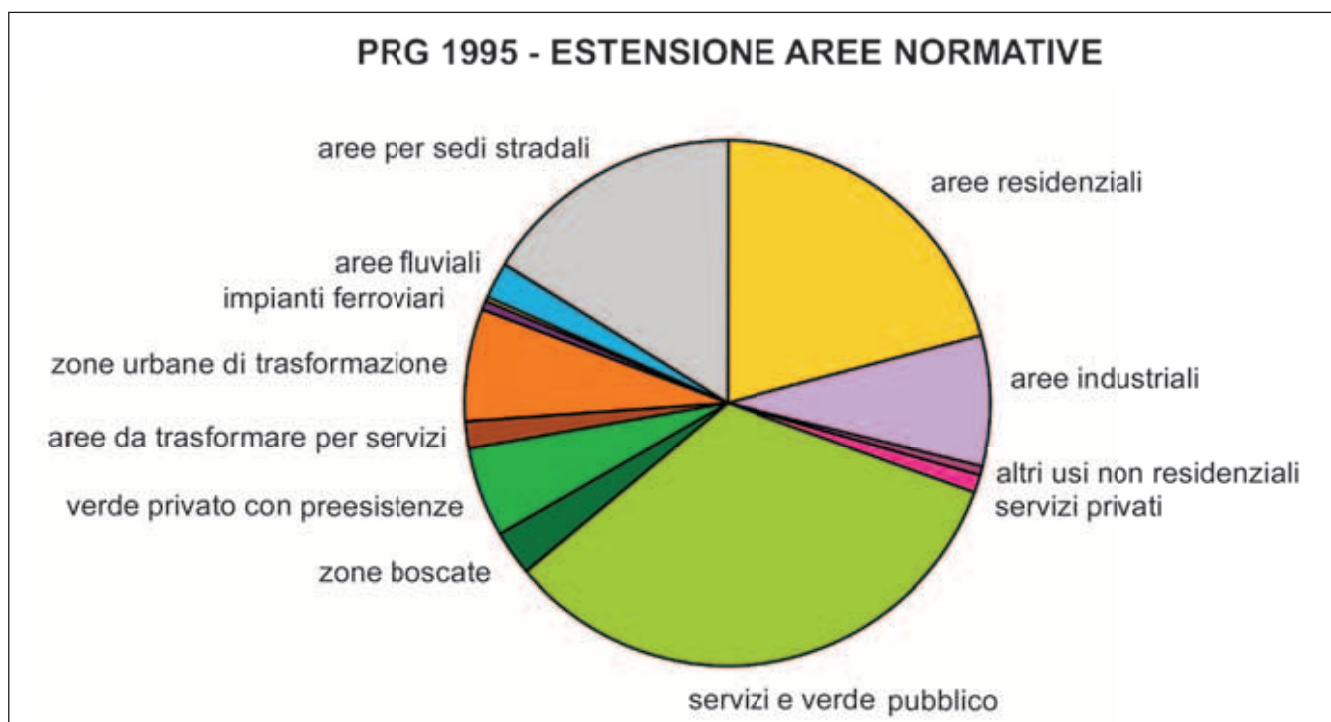
Moreover, to meet these needs in the course of the 1990s the Regione made significant changes to the LUR by introducing “integrated programs”, implementation instruments that could be in variance to the plan (with Regional Law No. 18 of 1996), and the so-called “partial” variants (as well as modifications that were not variants) under the sole competence of the Municipality (with Regional Law No. 41 of 1997) which made the PRG modification procedures considerably leaner.

The history of the PRG of Turin in these past ten years can be viewed from this double viewpoint: an implementation of the Plan with working instruments

PRG 1995 - ESTENSIONE AREE NORMATIVE			
aree normative		superficie territoriale (mq)	
codice	dettaglio	totale parziale	valore %
varie	aree residenziali	26.912.500	20,7
IN, M2, MP	aree industriali	10.492.700	8,1
varie	altre aree non residenziali	906.300	0,7
SP	servizi privati	1.561.400	1,2
S e V	servizi pubblici (1)	43.025.800	33,1
ZB	zone boscate	3.870.100	3,0
ZVP	zone a verde privato con preesistenze edilizie	7.188.200	5,5
ATS	aree da trasformare per servizi	2.067.200	1,6
ZUT	zone urbane di trasformazione	8.901.100	6,8
altre aree normative	impianti ferroviari	946.700	0,7
	aree di trasformazione in ZCSU (2)	128.400	0,1
	<b>totale parziale aree di Piano</b>		
	aree fluviali	3.115.400	2,4
	aree per sedi stradali	20.891.200	16,1
	<b>totale superficie territoriale comunale</b>	<b>130.007.000</b>	<b>100,0</b>

(1): di cui circa 22,2 milioni di mq compresi nei "parchi urbani-fluviali e collinari" in progetto.  
(2): compresa l'area delle Porte Palatine.

Figura 1-2. PRG 1995. Estensione delle aree normative.  
Figures 1-2. MDPD 1995. Range of the regulatory areas.



con interventi singoli) testimonia la sua capacità di rispondere alle esigenze espresse dallo sviluppo della città, i numerosi interventi di modifica sono la conferma che gli adeguamenti al Piano (di limitata entità) sono un fatto ormai normale, rappresentano la necessaria “manutenzione” del PRG, come era già emerso dalla ricerca del Politecnico prima citata.

Quello che segue è un bilancio degli atti assunti dall’approvazione del Piano ad oggi.

### L’attuazione del Piano con strumenti urbanistici

Dalla approvazione del Piano (maggio 1995) alla fine del 2006 sono stati approvati 105 nuovi strumenti urbanistici attuativi, con successive 15 modifiche ad atti già in vigore.

Da segnalare in particolare 12 programmi straordinari, con valenza di piani urbanistici attuativi, approvati tra il 1997 e il 1999 con accordi di programma (in variante al PRG su aspetti comunque non sostanziali) che hanno consentito a Torino di aggiudicarsi oltre 100 miliardi di lire di risorse pubbliche da destinare ad opere di urbanizzazione straordinarie e di riqualificazione urbana.

Tra questi vanno ricordati per estensione e rilevanza i quattro programmi (1 integrato e 3 programmi di riqualificazione) che hanno avviato l’attuazione della Spina Centrale con interventi estesi e complessi che hanno reso necessari negli anni seguenti aggiustamenti e modifiche ai programmi stessi.

Molto più numerosi gli interventi attuativi conformi al Piano (81 tra nuovi PEC e concessioni convenzionate) approvati in questi anni, segno che le procedure ordinarie si sono dimostrate efficaci.

Da ricordare anche i piani particolareggiati di iniziativa comunale (5), utilizzati sia per interventi su immobili comunali ancora disponibili per realizzare in prevalenza edilizia residenziale pubblica, sia per disciplinare ambiti di proprietà privata in situazioni particolari (PP Lingotto-Carpano) e i piani (4) predisposti per la riqualificazione di isolati posti in aree centrali: PP S. Stefano, 2 piani di recupero in Borgo Dora e San Salvario, e il PP Santa Croce (adottato).

Complessivamente gli interventi con strumenti attuativi hanno interessato un terzo abbondante (37%) dei 10,6 milioni di m<sup>2</sup> di aree destinate a zone di trasformazione (ZUT) o aree da trasformare per servizi (ATS). Se si considerano anche gli ambiti per i quali sono già allo studio piani di intervento o che si presentano tecnicamente pronti alla trasformazione nel breve-medio periodo, perché dimessi dagli usi precedenti, ovvero ineditati o con assetti proprietari accorpatisi, l’incidenza degli ambiti già in attuazione più quelli “maturi”, raggiunge quasi il 60% del totale in termini di sup. territoriale. Considerando anche le aree ferroviarie ancora in uso, ma classifi-

(but also with single projects) which proved to be capable of meeting the needs arising from the developing city; the many modifications demonstrated that minor adjustments to the Plan became the normal way and reflected the need for “maintenance” of the PRG, as shown in the aforesaid research of the Polytechnic. That which follows is the outcome of the actions taken since the Plan was approved.

### Implementation of the plan with Town-Planning instruments

From when the Plan was approved in May 1995 until the end of 2006 there were 105 new town-planning implementation instruments approved, with a subsequent 15 modifications to actions already underway.

We would like to point out in particular the 12 special programs used as urban implementation plans, approved between 1997 and 1999 with program agreements (in variance to the PRG for certain nonessential factors) that allowed Turin to award over 100 billion lire in public funds for special urbanization and urban improvement works.

Among these we would like to draw attention to the four most important programs by scope and significance (1 integrated and 3 improvement programs) which started implementation of the *Spina Centrale* with extensive and complex projects. In the years that followed adjustments and changes had to be made to the four programs.

The number of implementation projects approved in those years and conforming to the Plan was much larger (81 among the new PEC, *Piani Esecutivi Convenzionati*, and granted concessions), a sign that the ordinary procedures proved to be effective.

Detailed plans were drawn up on the initiative of the municipality (5) and used not only for projects to convert vacant municipal buildings into public residences but to regulate private property in special situations (e.g. the Lingotto-Carpano itemized plan). Other plans (4) were drawn up for improving city blocks in the center of town: S. Stefano (itemized plan), 2 recovery plans in Borgo Dora, San Salvario and the Santa Croce itemized plan (adopted).

On the whole, the projects using implementation instruments involved a good third (37%) of the 10.6 million m<sup>2</sup> destined to transformation zones (*ZUT, Zone Urbane di Trasformazione*) or areas to be transformed for services (*ATS, Aree di Trasformazione per Servizi*). If we also consider the precincts for which project plans are already being studied or are technically ready for transformation in the short medium-term – because no longer being used for the previous intended use, i.e. buildings not built or buildings having unified property structures – the weight of precincts already being implemented plus the “mature” ones amount to nearly 60% of the total in terms of territorial surface area. If we

cate dal PRG tra le ZUT e oggetto di primi studi di fattibilità (Porta Nuova, scalo Lingotto...), si arriva al 65% circa, quasi 2/3 del totale di ZUT+ATS.

Il terzo che resta è rappresentato da un numero ancora elevato di ambiti di dimensione medio-piccole, in genere occupati da fabbricati con attività in corso, la parte al momento meno disponibile al riuso, essendosi ormai trasformati gli ambiti "maturi".

### Le modifiche al Piano

Nei primi 10 anni di vita del PRG sono state elaborate 3 sole varianti "strutturali": due già approvate dalla regione (la V 38 che modifica una serie di ZUT e ATS per aumentare l'offerta di aree per usi produttivi nel PRG, e la V 95 per modificare alcune prescrizioni d'uso relative ad un immobile di grande valore storico-artistico – complesso di San Filippo – nel centro storico) ed una adottata in via definitiva dalla città ed ora trasmessa alla regione (la V 100 in materia di aree a rischio idrogeologico e di adeguamento al PAI).

Ben più numerose le varianti parziali al PRG, che ammontano complessivamente a 132; di queste 82 sono state assunte con atti specifici, 18 sono varianti puntuali assunte con procedure speciali (accordi di programma o conferenze di servizio come per gli interventi olimpici ex L 285/2000) e 32 modifiche al PRG sono associate a piani o programmi attuativi. Nello stesso periodo, infine, sono anche state approvate 62 "modifiche che non costituiscono varianti" (comma 8 art 17 LUR).

A giugno 2006 risultavano inoltre adottate 14 varianti parziali (di cui 10 assunte nel 2006), 2 programmi integrati in variante e 1 piano particolareggiato in variante al PRG.

Analizzando le varianti introdotte (con qualunque tipo di procedura) sotto il profilo delle *tematiche trattate*, è possibile raccogliere gli atti in gruppi relativamente omogenei.

In 48 casi le modifiche approvate sono finalizzate alla realizzazione di trasformazioni urbane: riguardano quasi sempre ambiti già destinati dal Piano a trasformazioni urbanistiche per le quali si modificano alcune previsioni (stralci di parti compromesse, modifiche di disegno urbano o di mix funzionale, ecc.), in termini peraltro non sostanziali; in 16 casi la variante ha preceduto lo strumento esecutivo (in 4 casi introducendo una nuova trasformazione, in tutti gli altri casi modificando precedenti indicazioni di PRG), in 20 casi la variante è associata all'approvazione di uno strumento esecutivo (o altro assimilabile tipo Villaggio Atleti all'ex MOI) e in altri 12 alla modifica di strumenti già assunti.

In 50 casi le varianti sono funzionali alla realizzazione di opere pubbliche (servizi o viabilità), compresi 8

also consider the railway yards still being used, but classified by the PRG among the ZUT and being subjected to preliminary feasibility studies (Porta Nuova, Lingotto Station, etc.), we arrive at about 65%, or nearly 2/3 of the total ZUT+ATS.

The remaining third is still made up of a large number of precincts, small-medium in size, generally occupied by buildings with activities in progress, the part momentarily less available for reuse since the "mature" precincts have already been transformed.

### Modifications to the Plan

In the first ten years of the PRG only three "structural" variants were made to it. Two of them have already been approved by the Regione: V 38 which modifies a group of ZUT and ATS to increase the offer of areas for manufacturing uses in the PRG, and V 95 which changes some prescriptive rules for use regarding a building of great historical-artistic value (the San Filippo complex) in the historical district. The third was adopted definitively by the City and has now been transmitted to the Regione: V 100 regarding areas of hydrogeological risk and adaptation to the Hydrogeological Structure Plan (PAI) (*prego verificare correttezza della sigla N.d.T.*)

The number of partial variants to the PRG was considerably higher, amounting to a total of 132; of these 82 were undertaken with specific acts, 18 were explicit variants with special procedures (program agreements or service conferences, as for the Olympic projects, pursuant to Law 285/2000) and 32 modifications to the PRG were associated to the implementation plans or programs. Finally, in the same period 62 "modifications that were not variants" were approved (section 8 art. 17 LUR).

By June 2006, fourteen partial variants (of which 10 undertaken in 2006), 2 programs integrated as variant and one itemized plan as variant to the PRG had also been adopted. By analyzing the variants introduced (by any type of procedure) in terms of *issues dealt with* we can group the actions into relatively homogeneous categories. In 48 cases the approved modifications were aimed at realizing urban transformations: these almost always involved areas already destined by the Plan to urban transformations for which some provisions were modified (removals of jeopardized parts, modifications to urban design or mixed functions, etc.), however in non-substantial terms; in 16 cases the variant preceded the working instrument (in 4 cases it introduced a new transformation, and in all the other cases it modified the previous PRG), in 20 cases the variant was associated with approval of an executive instrument (or something similar, such as the Athletes' Village at the former MOI) and in another 12 cases it was associated with the modification of instruments already undertaken.

In 50 cases the variants were functional to the realization of Public Works (services or roads), including 8 Olympic

impianti olimpici e 5 casi di reiterazione di vincoli a servizi pubblici apposti dal Piano ed ormai decaduti ad oltre cinque anni dalla sua approvazione.

In 27 casi le varianti, puntuali, riguardano aree normative diverse, in parte di soggetti privati (15), in parte di soggetti pubblici o con servizi privati di interesse pubblico (12).

In 7 casi, infine, le varianti hanno un contenuto normativo e rivestono quindi una portata più generale (pur non essendo di carattere strutturale) ed hanno costituito le più significative occasioni di innovazione del Piano di questi anni.

Utilizzando le informazioni derivate dal database del PRG è anche possibile *dimensionare le modifiche introdotte tra il 1995 e il 2006* in termini di variazione della superficie delle aree normative di Piano (senza peraltro ignorare che il valore e il senso di una variante urbanistica non si misura semplicemente in termini di superficie territoriale o fondiaria interessata).

L'esame si basa su due tabelle (Figure 1a, 1b, 2a, 2b) che riassumono la superficie destinata dal PRG del 1995 alle varie aree normative (o raggruppamenti omogenei di aree), e le variazioni intercorse tra il 1995 e il 2006.

Da questo ultimo confronto, in particolare, emergono in termini di valori assoluti l'incremento di dotazione di aree destinate a servizi pubblici e per sedi stradali, nonché la riduzione di aree destinate a Zone di trasformazione e a impianti ferroviari.

Più significative queste ultime riduzioni, se valutate rispetto alla estensione delle aree interessate (-23% di aree per impianti ferroviari e -4,7% di ZUT), cui corrispondono tendenze importanti nella gestione del Piano di questi anni: da un lato l'ulteriore erosione di aree inizialmente destinate ad impianti ferroviari per servizi e per nuove ZUT, e dall'altro interventi di razionalizzazione del sistema delle ZUT che ne hanno stralciato alcune parti meno trasformabili o comunque più problematiche (ad esempio parte delle sedi stradali esistenti inizialmente comprese entro il perimetro della Spina Centrale).

*Analizzando nel complesso l'andamento dell'attività di gestione del Piano* di questi anni, è possibile individuare una prima fase più indirizzata all'attuazione del Piano ed una seconda in cui emergono progressivamente le esigenze di revisione del Piano stesso.

Nei primi anni seguiti alla approvazione del Piano, con la progressiva entrata a regime del nuovo strumento, l'attenzione e gli sforzi della città e degli operatori privati si sono concentrati prevalentemente sull'attuazione del Piano.

Tra il 1995 e il 2000 sono stati approvati 49 strumenti attuativi (34 di iniziativa privata e 15 di iniziativa comunale con il concorso di operatori privati) e sono state approvate 23 varianti di PRG a carattere puntuale, di cui 4 con accordi di programma (oltre a 16 varianti di Piano associate ad alcuni degli strumenti

facilities and 5 cases of repetition of constraints to public services inserted by the Plan and now expired five years after their approval.

In 27 cases the variants, explicit, were related to different regulatory matters, some involving private entities (15), some involving public entities or private services of public interest (12).

Lastly, in 7 cases the variants had regulatory content and therefore a more general scope (though not structural) and represented the most significant opportunity for renewing the Plan in those years.

The information in the PRG database also makes it possible to *dimension the modifications introduced between 1995 and 2006* in terms of variation to the surface of the regulatory areas of the Plan (while not ignoring that the value and meaning of an urban variant is not measured simply in terms of the territory or land surface involved).

This examination is based on two tables (Figures 1a, 1b, 2a, 2b) which summarize the surface destined by the PRG of 1995 to the various regulatory areas (or homogeneous groups of areas), and the variants occurring between 1995 and 2006.

From this last-mentioned comparison we can see, in terms of absolute values, the increase in the granting of areas destined to public services and roads, as well as decreases in the areas destined to Transformation Zones and railway yards.

The decreases are more significant if valued with respect to the extension of the areas involved (-23% of areas for railway yards and -4.7% of ZUT), which correspond to major trends in the management of the Plan of the past few years. Areas initially meant to become railway yards for services and new ZUT are being reduced further, while measures are being taken to rationalize the ZUT system which removed some of the less transformable or more problematic parts (e.g. some of the initially existing road beds within the perimeter of the *Spina Centrale*).

*Analyzing overall the trend of the Plan Management Activities* of the past few years we can say that the preliminary phase was more focused on the implementation of the Plan and the second phase is progressively manifesting the need for the Plan to be revised.

In the first years following the approval of the Plan, with the gradual attainment of normal operating conditions of the new instruments, the attention and efforts of the City Administration and private operators were focused mainly on the implementation of the Plan.

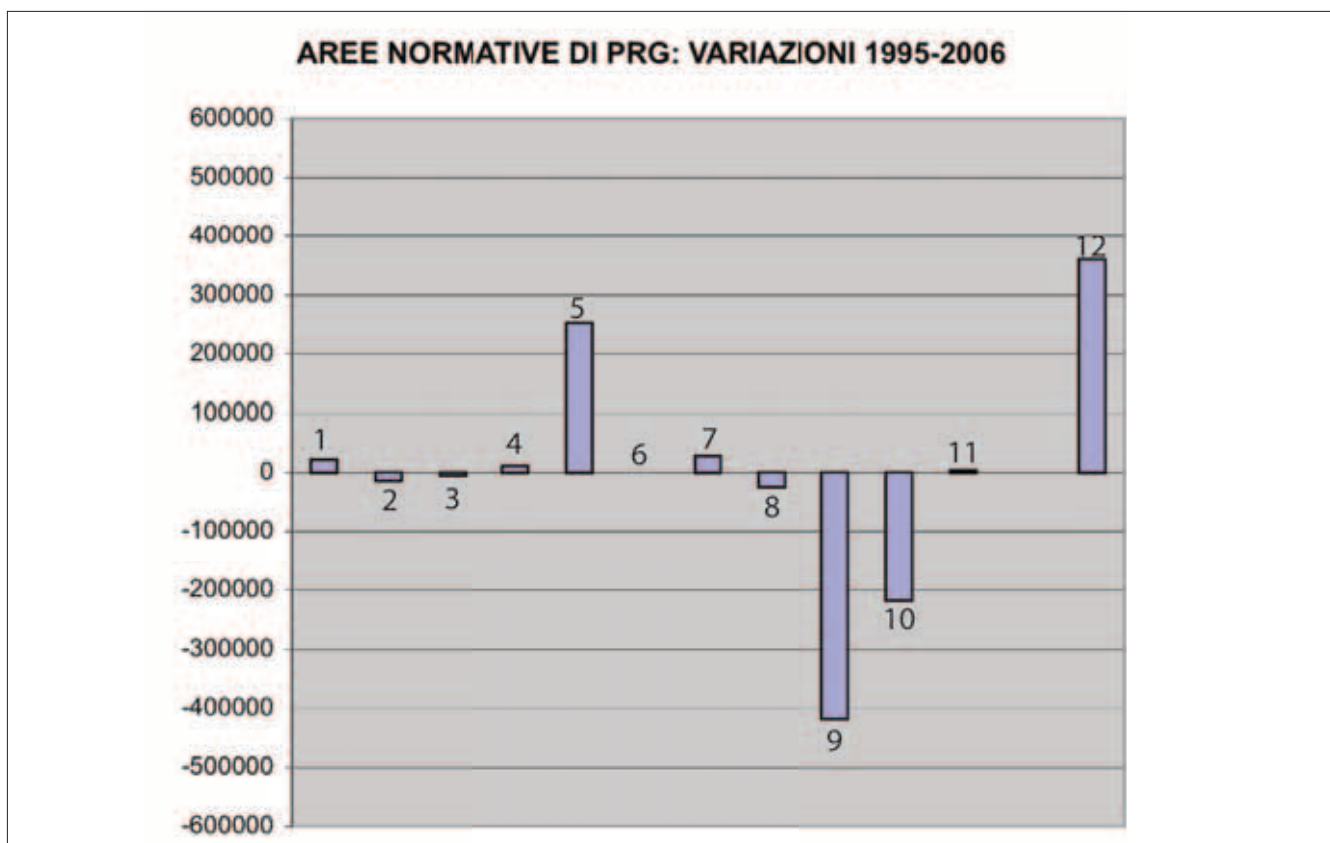
Forty-nine implementation instruments were approved between 1995 and 2000 (34 of private initiative and 15 of municipal initiative with the collaboration of private operators) and 23 explicit variants to the PRG were approved, 4 of which with program agreements (in addition to 16 variants to the Plan associated with some

AREE NORMATIVE DI PRG: CONFRONTO TRA I DATI 1995 (APPROVAZIONE DEL PIANO) E I DATI A FINE 2006						
aree normative			superficie territoriale totale per tipo di area			
gruppo	codice	dettaglio	valore assoluto 1995	valore assoluto 2006	differenza 1995-2006	variazione %
1	varie	aree residenziali	26.912.500	26.934.000	21.500	0,1
2	IN, M2, MP	aree industriali	10.492.700	10.480.000	-12.700	-0,1
3	CO, TE, AR	aree commerciali, terziarie e ricettive	906.300	902.100	-4.200	-0,5
4	SP	servizi privati	1.561.400	1.572.500	11.100	0,7
5	S e V	servizi e verde pubblico (1)	43.025.800	43.277.800	252.000	0,6
6	ZB	zone boscate	3.870.100	3.870.300	200	0,0
7	ZVP	zone a verde privato con preesistenze	7.188.200	7.216.100	27.900	0,4
8	ATS	aree da trasformare per servizi	2.067.200	2.042.900	-24.300	-1,2
9	ZUT	zone urbane di trasformazione	8.901.100	8.483.200	-417.900	-4,7
10		impianti ferroviari	946.700	729.400	-217.300	-23,0
11	altre aree normative	aree di trasformazione in zona centrale (2)	128.400	132.000	3.600	2,8
12		aree fluviali (3)	3.115.400	3.115.400	0	0,0
13		aree per sedi stradali (4)	20.891.200	21.251.300	360.100	1,7
<b>totale superficie territoriale</b>			<b>130.007.000</b>	<b>130.007.000</b>	<b>0</b>	

(1): di cui circa 22 milioni di "parchi urbani-fluviali e collinari".  
 (2): compresa l'area delle Porte Palatine (60.217 mq).  
 (3): misure grafiche.  
 (4): per differenza tra la superficie territoriale totale e gli altri dati.

Figure 3-4. Aree normative di PRG: confronto tra i dati 1995 e 2006.

Figures 3-4. Regulatory areas of the MPDP. A comparison between the data of 1995 and 2006.



attuativi di cui sopra).

Da sottolineare che in termini dimensionali su un totale di circa 1.985.000 m<sup>2</sup> di SLP compresi in strumenti attuativi approvato tra il 1996 e il 2006, ben 1.392.000 m<sup>2</sup> (70%) sono compresi in piani o programmi approvati in questa prima fase.

Col passare degli anni con la attuazione del Piano si è anche sviluppata una crescente attenzione alla necessità di apportare al Piano stesso modifiche e adeguamenti per correggere alcuni limiti e per andare incontro a nuove esigenze emerse.

Tra il 2001 e il 2006 sono stati approvati 56 nuovi strumenti attuativi, in gran parte di iniziativa privata (47), e sono state approvate ben 77 varianti al PRG, di cui 14 con procedure speciali (oltre a 16 varianti associate a strumenti attuativi).

Negli ultimi anni l'attività di formazione di piani attuativi è ancora significativa nella componente privata, mentre l'attenzione della città si sta indirizzando verso nuovi possibili ambiti di intervento (aree ferroviarie e nuovi aree industriali in via di dismissione), mentre si registra un crescente interesse per innovare aspetti normativi del Piano: 6 le varianti normative approvate dopo il 2001, altre 4 adottate e altre ancora in via di adozione o allo studio. Ad oltre 10 anni dalla sua approvazione, si comincia a porre l'esigenza di una revisione generale del Piano, per la quale, però, è fondamentale attendere la modifica della legge urbanistica regionale ormai in corso.

*Giuseppe Gazzaniga, architetto, già Direttore della Divisione Urbanistica e Edilizia Privata della Città di Torino.*

of the aforementioned implementation instruments).

Regarding dimensions it should be pointed out that, of a total of approximately 1,985,000 m<sup>2</sup> of Gross Floor Area included in the implementation instruments approved between 1996 and 2006, as much as 1,392,000 m<sup>2</sup> (70%) were included in the plans or programs approved during said initial phase.

Over the years, with the implementation of the Plan, there has also been greater attention to the need to make changes and adjustments to the Plan to correct some of its limits and meet emerging needs.

Between 2001 and 2006 fifty-six new implementation instruments have been approved, mostly of private initiative (47), and as many as 77 variants to the PRG have been approved, of which 14 with special procedures (over 16 variants associated with implementation instruments).

In the past few years the designing of implementation plans is still significant in the private sector while the attention of the City is turning towards new areas of intervention (railway yards, new industrial areas or ones about to be abandoned), while there is a growing interest in renewing the regulatory aspects of the Plan. Six regulatory variants have been approved since 2001, another 4 adopted and still others are in the process of being adopted or studied. Ten years after its approval, the need for a general review of the Plan is becoming clear. However, it is essential to await the change of the Regional Land-Use legislation currently underway.

*Giuseppe Gazzaniga, Architect, former Director of the Division of Urban Planning and Private Building of the City of Turin.*

## La costruzione di Spina 2. Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza *The Building of Spina 2. From Citadel of Services to Citadel of Knowledge*

ANTONIO DE ROSSI

Il grattacielo per la nuova sede centrale di Intesa-Sanpaolo in Torino, che verrà realizzato dal RPBW a seguito di una consultazione a inviti, sorgerà in un luogo fortemente simbolico per la città. Un luogo che vede incrociarsi ortogonalmente l'asse est-ovest di corso Vittorio Emanuele II – l'antico Viale del Re intorno a cui si era venuta a concretizzare l'espansione della città ottocentesca dopo la lunga fase barocca – con quello nord-sud della nuova Spina Centrale – emblema della Torino contemporanea. Un *carrefour*, come è stato scritto nel Documento preliminare alla progettazione, posto in «posizione centrale, che ripropone, attualizzandolo, il significato di moderno “cardo” e “decumano” dell'intera area metropolitana».

Da questo punto di vista la “solidificazione tridimensionale” di questo *carrefour* tramite la nuova torre pare suggerire la continuità non solo con le geometrie, le figurazioni urbane, i modi di costruire storicamente la città, ma anche – nell'incrocio tra città otto-novecentesca e contemporanea – con alcuni valori simbolici, come ad esempio la centralità attribuita alle strutture e alle culture organizzative nel passaggio dalla Torino fordista, e prima ancora sabauda e militare, a quella di oggi. Un tema su cui si è molto dibattuto a Torino negli ultimi anni.

In realtà questa odierna naturalità di figure e di simboli sembra essere

The tower for the new central headquarters of Intesa Sanpaolo in Turin - which will be designed by RPBW, the winner of a competition by invitation - will rise up in a highly symbolic part of the city. A place where the east-west axis of Corso Vittorio Emanuele II - the former royal avenue of the long Baroque period, around which the city expanded in the nineteenth century - crosses the north-south axis of the new Spina Centrale development backbone, the emblem of contemporary Turin. This is a “carrefour”, as it was described in the “Preliminary Design Document”, which is “centrally located, reintroducing and renewing the idea of a modern cardo and decumanus for the entire metropolitan area”.

From this point of view, the ‘three-dimensional solidification’ of the carrefour by means of the new tower would appear to suggest a form of continuity with the existing urban layout and geometry, and with the way the city was built during the course of its history. However, where the nineteenth - and twentieth-century city meets the contemporary one, it also perpetuates some symbolic values, such as the central position given to its organisation and structure, as inherited from Fordist Turin, which in turn took it from the Savoy layout based on that of the original military town. This is a matter that has been much debated in recent years.

In actual fact, many of today's figures and symbols appear to be the natural



l'esito, più che di un disegno sempre consapevole, di un processo estremamente articolato, in cui non mancano "naturalizzazioni" costruite ex post. La trasformazione di questo ambito di città, che oggi culmina con la realizzazione del grattacielo di Renzo Piano, è infatti il risultato di una stratificazione di intenzionalità e di progetti che pur ritornando sovente sui medesimi temi (il nuovo asse nord-sud, le torri, il riuso delle grandi aree a servizi della città ottocentesca e dei siti industriali ecc.) esprimono visioni e idee di città di segno assai differente. Ma non sta qui il solo dato d'interesse. L'analisi dei modi con cui questo brano di città si sta modificando – la Spina Centrale, e in particolare il contesto di Spina 2 dove sorgerà il grattacielo – può anche insegnare alcune cose in merito alle logiche e ai problemi delle grandi operazioni contemporanee di trasformazione urbana.

### Il nuovo Piano regolatore e il progetto di Spina 2

La storia di questa trasformazione prende le mosse dalla presentazione, all'inizio degli anni '90, delle idee guida del nuovo Piano regolatore di Torino elaborato da Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi. Al Piano, che verrà definitivamente approvato nel 1995, sono affidate molte speranze di rilancio di Torino, dopo la crisi della grande industria e dell'idea stessa della città-fabbrica.

Il Piano si muove nell'ambito concettuale e operativo del grande progetto urbano italiano e europeo degli anni '80, e di quella stagione – guardando retrospettivamente – rappresenta un esempio importante, anche per il suo successo attuativo. L'operazione condotta da Gregotti e Cagnardi ha il merito di riassumere in immagini fisiche sintetiche – come nel caso del lungo viale della Spina Centrale, che nasce dalla copertura della vecchia trincea ferroviaria – fenomeni e intenzionalità di trasformazione di grande complessità: il recupero delle aree industriali dismesse all'interno della città, la formazione di nuove centralità, l'interazione tra azioni di riqualificazione urbana e opere infrastrutturali. E specialmente di ricondurre a un unico ordito progettualità preesistenti (come ad esempio il Passante ferroviario, il cui progetto prevede il quadruplicamento dei binari), nate all'interno di logiche settoriali.

Ma il disegno della Spina Centrale, insieme a quello di altre progettualità prefigurate dal Piano, non ha solo la capacità di far precipitare in una soluzione "sintetica" questioni fino a quel momento pensate in maniera separata. Le immagini del Piano, della Spina Centrale, vengono a rispecchiarsi nei materiali urbani con cui era stata costruita la Torino storica, e trovano legittimazione per semplice analogia morfologica nel sistema dei grandi assi barocchi e della Corona di delizie, nella trama dei *boulevards* che sorregge l'espansione otto-

outcome not so much of intentional planning as of a highly complex process, in which certain post-factum 'naturalisations' have been created. The redevelopment of this district, which is now culminating in the building of Renzo Piano's tower, is actually the result of a stratification of intentions and projects that reveal very different visions and ideas of the city. Even so, they often return to the same themes, such as the new north-south axis, the towers, and the reutilisation of large areas at the service of the nineteenth-century city and of industrial sites. But this is not the only interesting aspect. An analysis of the way in which this section of the city is changing - the Spina Centrale and, in particular, the area around Spina 2, where the tower will be located - also reveals something of the reasoning behind today's great urban redevelopment operations and the problems they will need to tackle.

### The new Town Plan and the Spina 2 project

The history of this redevelopment started out with the guidelines published in the new Town Plan (the "*Piano regolatore generale*") drawn up by Vittorio Gregotti and Augusto Cagnardi in the early 1990s. The Plan, which was definitively approved in 1995, brought with it great hopes for the revival of Turin after the crisis that had hit its large industry and, indeed, the very concept of the factory-city.

The Plan took up the conceptual and operational approach of the great Italian and European urban schemes of the 1980s. With hindsight, it can be said that it proved to be a significant example, partly because of the way it was successfully implemented. Gregotti and Cagnardi's operation had the merit of using concise physical images - such as the long avenue of the Spina Centrale, created by covering over the railway cutting - to reveal the intention and the commitment to carry out highly complex redevelopment work: the redevelopment of disused industrial areas within the city, the creation of new centralised areas, and the interaction between urban redevelopment and infrastructure. In particular, it was to unite a single organised framework of existing projects (such as the so-called "Passante ferroviario" or rail system crossing the city, which required a quadrupling of the tracks) that had originally been created for the purposes of individual sectors.

But the design of the Spina Centrale, together with other projects established by the Plan, is capable of providing more than just a single, unified solution for problems that had been tackled separately up to that time. Images of the Plan and of the Spina Centrale are reflected in the urban substance of which historic Turin was originally built, and they are legitimised by a simple morphological analogy with the great Baroque axes and the "Crown of Delights" (the ring of royal residences around the city), and with the arrangement

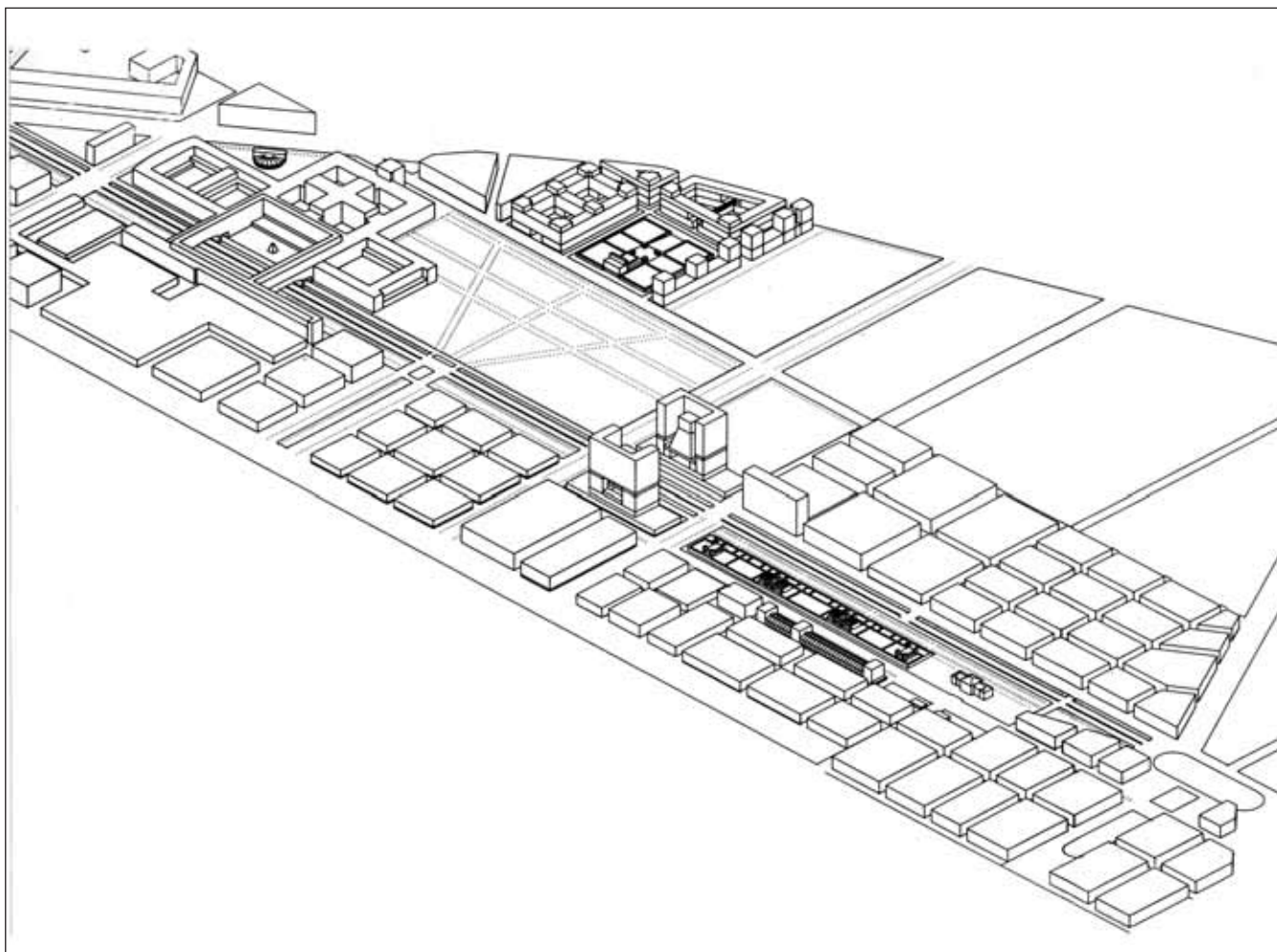


Figure 1-2. Assonometria dal Piano di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi (1995) per la sistemazione della Spina 2, e il plastico dello stesso progetto, con in evidenza le tre torri previste, nella loro posizione originale.

Figures 1-2. Vittorio Gregotti and Augusto Cagnardi's project for the Spina Centrale (approved by the City in 1995), showing the plans and disposition of volumes for the areas of Spina 1 and 2.

Figura 3. Veduta aerea, da nord, dell'area del Carcere delle Nuove negli anni sessanta. In evidenza l'ortogonalità tra il tracciato della ferrovia e quello di corso Vittorio Emanuele II.

Figure 3. Aerial view from north of the Carceri Nuove area in the 1960s. The strict geometric juxtaposition between the railway line and Corso Vittorio Emanuele II is evident.

centesca. Da questo punto di vista, il viale della Spina Centrale – malgrado l’innovativa, almeno per la situazione italiana, sovrapposizione e coincidenza tra segno architettonico e sistema infrastrutturale – si configura come un elemento tradizionale, che come nel caso di molti grandi progetti urbani di quella stagione muove dal riutilizzo del vocabolario morfologico della città storica e dell’Ottocento. Una ripresa e una reinvenzione degli elementi fisici della città storica che funziona anche da elemento di garanzia e di valorizzazione per il ritorno degli investimenti e attività nella parte urbana centrale, secondo un processo comune in quegli anni in tutta Europa.

Il viale della Spina Centrale mette in sequenza quattro grandi aree industriali dismesse, che da sud verso nord vengono denominate Spina 1, 2, 3 e 4. Nelle varie ipotesi che si erano succedute dalla fine degli anni '70 (dal Progetto preliminare del Piano regolatore del 1980 poi non portato a termine, fino alle Linee programmatiche della Giunta comunale di pentapartito del 1985) queste aree erano state trattate come tasselli separati e indipendenti. La Spina Centrale le reinventa, facendole diventare parti di un unico disegno d’insieme. All’interno delle Spine prevale la logica della sostituzione. In Spina 3, che con un milione di metri quadri rappresenta l’ambito di trasformazione più cospicuo della città, il Piano prevede l’abbattimento delle fabbriche e la costruzione di isolati che riprendono la maglia urbana al contorno. Anche in Spina 2 la figura prevalente proposta dal Piano è quella della sostituzione delle preesistenze. Ma il quadro urbano di partenza è in questo caso più complesso, cosa che negli anni a seguire determinerà delle profonde modifiche del progetto inizialmente messo a punto da Gregotti e Cagnardi. Qui, tra la linea ferroviaria a est e la cinta daziaria a ovest, e a cavallo dell’asse dell’attuale corso Vittorio, era nata a partire dalla metà dell’Ottocento una sorta di “citadella dei grandi servizi”: le Carceri Nuove progettate da Giuseppe Polani, il Mattatoio e Mercato del bestiame, le caserme Lamarmora e Pugnani, e infine le Officine delle Strade Ferrate, realizzate verso la fine del secolo. Una vera e propria città nella città, basata su una *strutturazione per recinti* monofunzionali e autonomi.

Questa configurazione resterà pressoché inalterata fino al 1973, quando il Mattatoio e il Mercato del bestiame vengono abbattuti. Prima però, negli anni 1962-’63, vi è sulle stesse aree la vicenda del concorso per il Centro Direzionale della città, a seguito della decisione da parte del Piano regolatore di Giorgio Rigotti degli anni '50 di destinare questo ambito a funzioni direzionali. Il concorso – vinto da Astengo con un progetto caratterizzato da un gruppo di torri che sovrasta un articolato sistema di piastre, nonché dalla forte enfasi attribuita allo spazio infrastrutturale – costituisce un momento

of the boulevards on which the nineteenth-century expansion was based. From this point of view, in spite of the innovative (at least in Italian terms) superimposition and harmony of the architecture and of the infrastructure system, the Spina Centrale avenue constituted a traditional element that, as in the case of many urban projects in those days, was based on the morphology of the historic and nineteenth-century city. This reuse and reinvention of the physical elements of the old city also acted as a form of guarantee that provided a greater return on investment and activities in the central part of the city, as was taking place throughout Europe in those years.

The Spina Centrale avenue links up four large disused industrial areas which, from south to north, are referred to as Spina 1, 2, 3 and 4. In the various plans that were drawn up from the late 1970s (from the preliminary project of the 1980 Plan, which was never completed, through to the policy guidelines set out by the five-party municipal council of 1985), these areas were treated as separate and independent units. The Spina Centrale reinvented them, making them parts of a single, unified plan. Replacement was the dominant concept of the Spina. For Spina 3 - which, with a million square metres, was the largest redevelopment area in the city - the Plan provided for the demolition of the factories and the construction of blocks that adopted the layout of the surrounding urban area.

Also in Spina 2, the main concept proposed by the scheme was to replace what was already there. But the initial urban scenario in this case was more complex, and over the following years it led to considerable modifications to the initial project drawn up by Gregotti and Cagnardi. Here, between the railway line to the east and the customs boundary to the west, and on either side of what is now Corso Vittorio Emanuele II, a sort of citadel of important services had started to take shape in the mid nineteenth century, in the form of the Carceri Nuove (the new prison) designed by Giuseppe Polani, the abattoir and the cattle market, the Lamarmora and Pugnani barracks and, lastly, the Officine delle Strade Ferrate (the railway workshops) which were built towards the end of the century. A veritable city within a city, based on single-purpose, independent enclosed structures.

This configuration remained practically unaltered until 1973, when the abattoir and the cattle market were pulled down. Before that, however, in 1962-1963, the same areas were involved in the competition for the city’s administrative centre, after Giorgio Rigotti’s Town Plan in the 1950s had decided to concentrate administration functions in this district. The competition was won by Giovanni Astengo, with a project for a group of towers that would rise up over a complex system of low blocks, with strong emphasis being given to the infrastructure areas. It was an important moment for

importante per una cultura architettonica italiana impegnata in quegli anni a affrontare, non senza una certa dose di ambiguità, i temi della “nuova dimensione”. Il concorso non darà vita a nessun esito concreto, eppure porrà una forte ipoteca rispetto al modo di pensare quest’area, almeno fino alle prefigurazioni contenute nel Piano di Gregotti e Cagnardi.

Testimonianza di ciò sono, negli anni ’80, due cantieri importanti per la città, i quali segnano anche il passaggio da una pianificazione di tipo razional-comprendivo a una urbanistica per singoli punti e occasioni: il Centro Direzionale Fiat di Passarelli e Quaroni, posto immediatamente a sud di quella che sarà la Spina 2, e specialmente il nuovo Palazzo di Giustizia progettato da un pool coordinato da Enzo Zacchioli, edificato sull’area delle vecchie caserme e del Foro Boario. Se l’edificio di Passarelli e Quaroni mostra una certa articolazione dei corpi di fabbrica e nel disegno delle facciate continue, lavorando sul tema dell’angolo urbano in concomitanza dell’incrocio tra i corsi Ferrucci e Peschiera, la greve mole del Palazzo di Giustizia sembra anticipare i rischi di una trasformazione dell’ambito attraverso la riproposizione della rigida strutturazione ottocentesca per recinti separati e monofunzionali.

Il disegno per Spina 2 elaborato da Gregotti e Cagnardi all’inizio degli anni ’90 mostra, oltre a una ridefinizione delle aree comprese nell’ambito, un approccio per molti versi differente da quello che si stava prefigurando attraverso i singoli interventi. Innanzitutto c’è la novità del viale della Spina Centrale, che diventa l’elemento strutturante capace di conferire unità funzionale e narrativa alle singole trasformazioni. Praticamente tutte le preesistenze vengono eliminate (Carceri Nuove, Officine ferroviarie, stabilimenti industriali Westinghouse e Nebiolo a ovest di via Boggio) per lasciare spazio a un disegno dove grandi volumi edilizi si dispongono su ampie distese a verde riprendendo le matrici ortogonali della città storica e della “cittadella dei servizi”. In particolare sulle aree delle Officine Ferroviarie è previsto il raddoppio del Politecnico, a ovest di via Boggio un comparto destinato a uffici e residenza, mentre nel punto di incrocio tra la Spina Centrale e corso Vittorio compaiono due torri. A nord delle torri, lungo la Spina, è poi prevista la costruzione della nuova stazione di Porta Susa, posta in gran parte in sotterranea.

Due sono i caratteri salienti di questo progetto. In primis vengono “discretizzate” e portate a compimento le matrici e le geometrie di questa parte di città, in cui la strutturazione per recinti non aveva permesso la costruzione di un vero spazio urbano. Tramite i “materiali” del viale, dei nuovi volumi edilizi, delle aree a parco, vengono ridefinite griglie e allineamenti, in una zona dove il passaggio dalla trama ortogonale del-

Italian architecture, which in those years was dealing with the issues of the ‘new dimension’ - though not without a certain degree of ambiguity. The competition did not lead to any practical outcome, and yet it placed a big question mark over the approach to be adopted, at least until new guidelines were drawn up by Gregotti and Cagnardi in their 1995 Plan.

This can be seen in two building sites that were important for the city in the 1980s, and which mark a shift from a rational and comprehensive town-planning approach to one based on individual opportunities and locations: these include Passarelli and Quaroni’s Centro Direzionale Fiat, immediately to the south of what was to become Spina 2 and, in particular, the new Palazzo di Giustizia law courts (designed by a pool headed by Enzo Zacchioli) in the area formerly occupied by the barracks and the cattle market. Passarelli and Quaroni’s building reveals a certain complexity in the volumes and in the design of continuous facades. At the same time, by working on the theme of the city corner at the crossroads between Corso Ferruccio and Corso Peschiera, the massive body of Palazzo di Giustizia seems to anticipate the risks involved in the transformation of the area by once again proposing the rigid nineteenth-century structure of single-purpose, separate enclosures.

Gregotti and Cagnardi’s design for Spina 2 in the early 1990s involved a reconfiguration of the zone, revealing a very different overall approach from what was emerging in the individual sites. First of all, there was the innovative avenue of the Spina Centrale, which imparted a structure that would give functional and narrative unity to the individual transformations. Practically all the existing buildings were removed (Carceri Nuove, Officine Ferroviarie, and the Westinghouse and Nebiolo plants west of Via Boggio) to make way for a project in which huge building blocks were arranged in large expanses of green, taking up the orthogonal grid framework of the historic city and of the ‘services citadel’. In particular, the Officine Ferroviarie area was set aside for the enlargement of the Polytechnic, and the area west of Via Boggio was to be used for offices and housing, while two towers were to appear at the point where the Spina Centrale meets Corso Vittorio Emanuele II. Along the Spina to the north of the towers, the construction of the new Porta Susa Station was planned, most of it underground.

This project has two main characteristics. First of all, the matrices and geometry of this part of the city - where the enclosure-type layout made a real urban space impossible - are ‘discretised’ and completed. Using the avenue, the new buildings and the park areas as its materials, the grids and alignments are redefined, in an area where matters are made extremely complex by the change from the grid layout of the nineteenth-

l'espansione ottocentesca lungo i grandi boulevard a quella radiocentrica del quartiere di San Paolo rende le cose estremamente delicate (esemplare è a questo proposito il tridente di viali verdi che a partire dall'incrocio della Spina Centrale con corso Stati Uniti riprende la giacitura diagonale di via Monginevro). In secondo luogo, il dato che risulta essere centrale in questa configurazione è la preminenza dello spazio aperto, su cui vengono come a galleggiare i grandi volumi architettonici del raddoppio del Politecnico e delle due torri. Una configurazione al contempo monumentale e modernista, che privilegia la visione d'infilata lungo il viale della Spina centrale, per molti versi lontana dalle idee di città che nell'Ottocento e nel Novecento avevano guidato la costruzione dell'ambiente urbano.

Analoghi principi si ritrovano in Spina 1, che sebbene separata costituisce dal punto di vista spaziale e percettivo un tutt'uno con l'area di Spina 2, tanto da poter parlare di un unico insieme che dall'inizio del viale della Spina centrale a sud arriva fino alla "porta" di piazza Statuto. Qui la superficie triangolare dell'ambito è dominata da una torre che costituisce il fondale della Spina Centrale arrivando da nord.

#### **Una trasformazione per recinti giustapposti?**

Il progetto per Spina 2 di Gregotti e Cagnardi troverà però attuazione soltanto in parte. Dal momento dell'approvazione definitiva del Piano regolatore nel 1995 ha infatti inizio un processo complesso che porterà a ripensare profondamente – in realtà più a partire dal "caso per caso" che da ipotesi di natura complessiva – la strutturazione e le destinazioni d'uso dell'intera area. Un processo in cui pesano – secondo modalità tipiche delle trasformazioni urbane di questi ultimi anni in Italia ma non solo – fattori come la necessità di sfruttare le occasioni insediative e di finanziamento che progressivamente si presentano, le singole esigenze espresse dai differenti attori pubblici (che non costituiscono un input fisso nel corso del tempo), o ancora le conflittualità che si generano tra livelli diversi di governo locale o all'interno dello stesso ente.

Una partita complessa, a geometrie variabili, giocata simultaneamente su tavoli diversi, che ha profonde ricadute sui modi con cui la città contemporanea viene a costruirsi. Il dato critico non sta ovviamente nel fatto che non venga realizzato il disegno iniziale, ma nella difficoltà di definire dei quadri d'insieme dinamici capaci ogni volta di ricontestualizzare i singoli elementi di novità che intervengono nel processo, mantenendo al contempo fissi gli obiettivi di qualità urbana che si vogliono perseguire.

Una prima modificazione del progetto di Gregotti e Cagnardi per Spina 2 deriva dalla decisione di mantenere molte preesistenze storiche dell'area. In realtà non si tratta di un processo unitario. Le Carceri Nuove vengono vincolate dalla Sovrintendenza, e de-

century expansion along the great boulevards to the radiating pattern of the San Paolo district. A good example of this can be seen in the trident-shaped leafy avenues which, where the Spina Centrale crosses Corso Stati Uniti, takes up the diagonal layout of Via Monginevro. Secondly, the key feature of this configuration is the great importance given to the open spaces, on which the huge architectural blocks of the Polytechnic enlargement and the two towers appear to float. A layout that is both monumental and modernist, and one that gives importance to the views down the Spina Centrale avenue. To a large extent it is far removed from the ideas of the city that led to the construction of the urban environment in the nineteenth and twentieth centuries.

Similar concepts can be found in Spina 1 which, although separate, forms a single complex with the Spina 2 area, and indeed they are considered as a single unit stretching from the beginning of the Spina Centrale avenue all the way to the 'city gate' of Piazza Statuto. Here, the triangular surface of the area is dominated by a tower that forms a backdrop for the Spina Centrale when seen from the north.

#### **A transformation in the form of juxtaposed enclosures?**

Gregotti and Cagnardi's plan for Spina 2 was however to be implemented only in part. From the moment the Town Plan was approved in 1995, a complex process started up to completely rethink the way the area would be arranged and used. In actual fact, it was more on a case-by-case than comprehensive basis. Adopting procedures that are typical of the urban transformation of Italy in recent years, and indeed of other countries too, the process was affected by various factors, such as the need to make use of building and funding opportunities as they arose, the individual needs expressed by the various public institutions (which tend to change over the course of time), and the conflicts that arise between the various levels of local government or even within individual institutions.

This was a complex and ever-changing challenge, and it was played out in different places simultaneously, with profound effects on the way the contemporary city took shape. The critical element is obviously not the fact that the original project was never built, but the difficulty of drawing up dynamic overall schemes capable of recontextualising each new element in the process, while maintaining unaltered the pre-established objectives of urban quality.

One of the first changes to the Gregotti and Cagnardi project for Spina 2 came about with the decision to maintain many of the historic structures already in the area. In actual fact, the process was not systematic. Restrictions were applied by the Superintendency to the

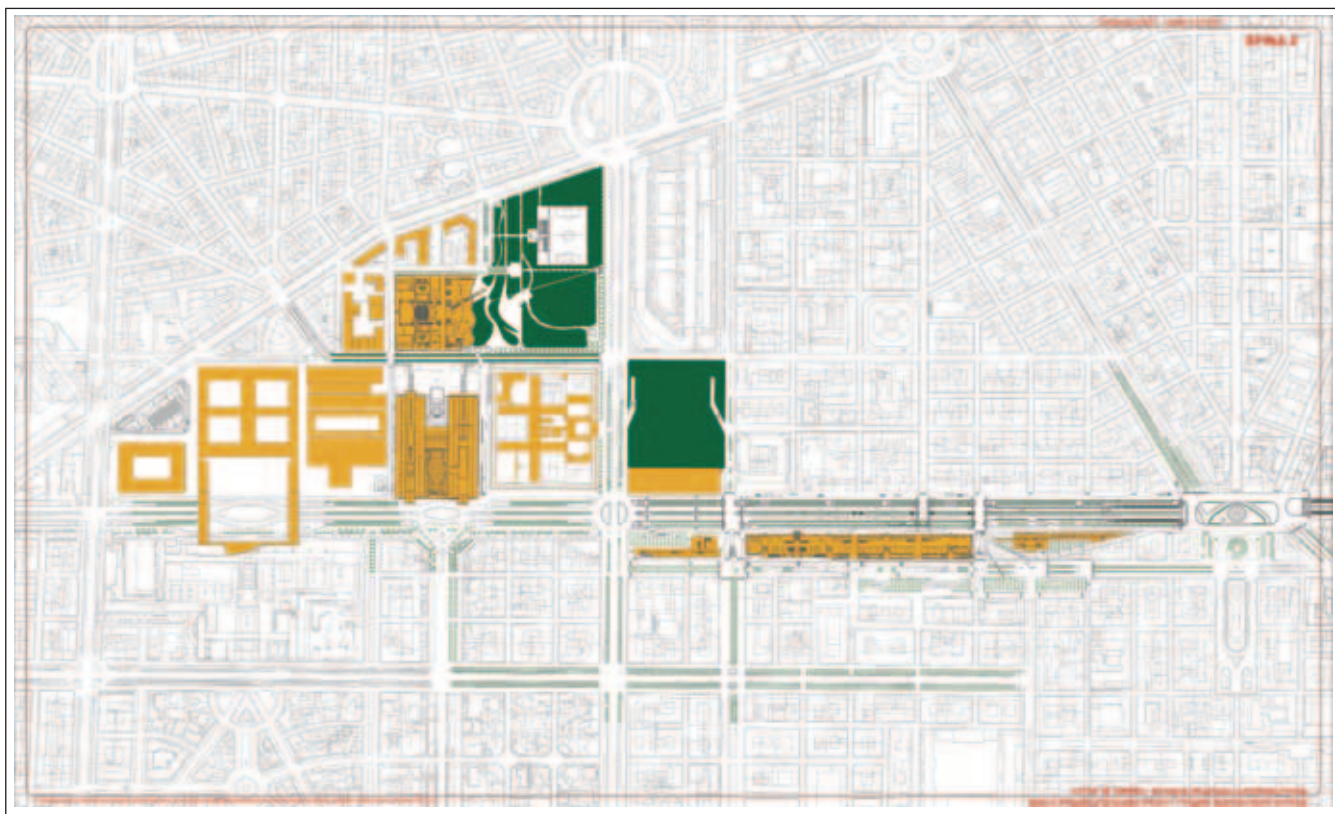
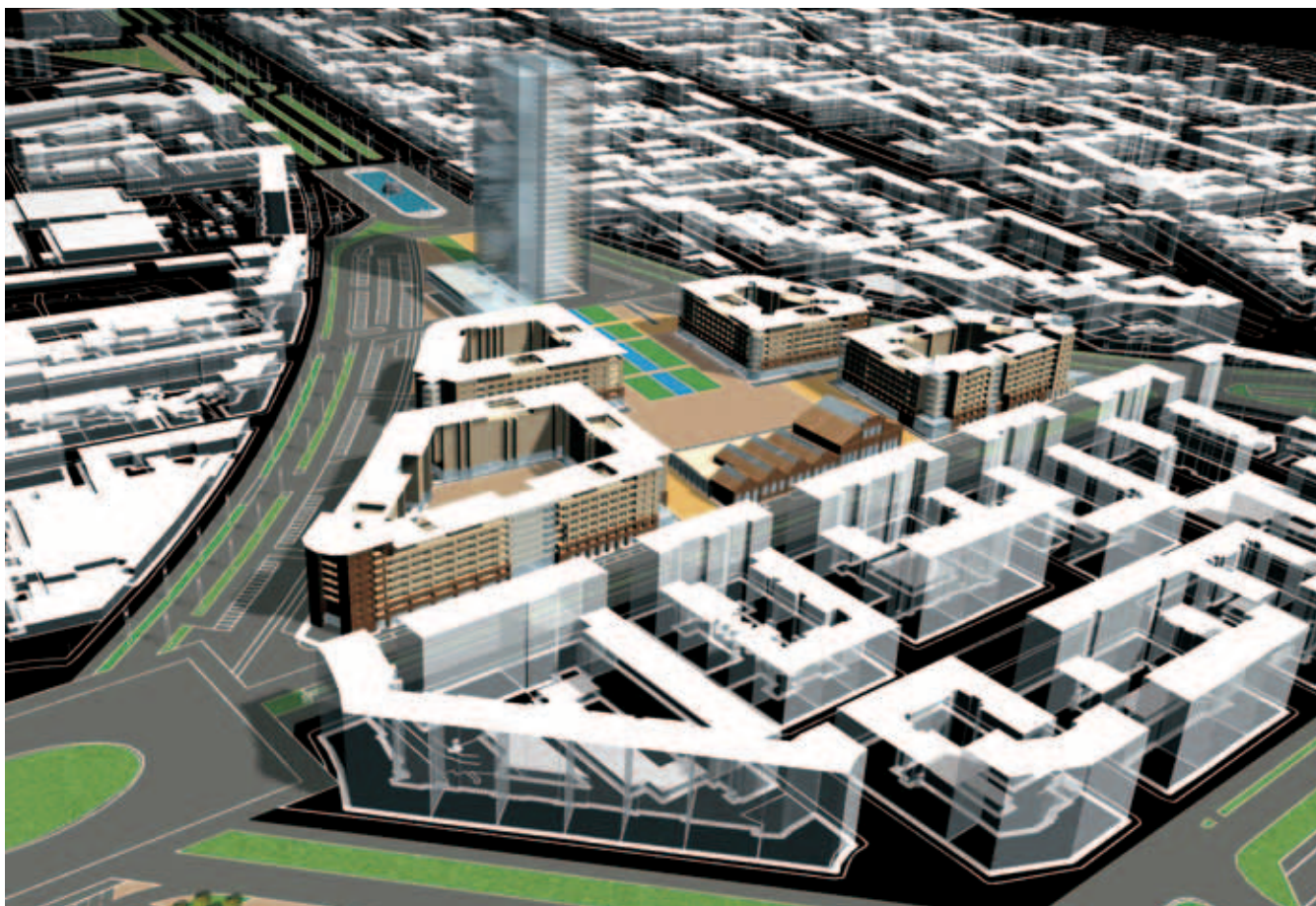


Figura 4. Gli interventi olimpici, l'area del Lingotto e delle quattro Spine nel contesto del Passante ferroviario e della Spina Centrale.

Figure 4. Interventions for the 2006 Winter Olympics. The areas of Lingotto and the four Spinas in the context of the Passante Ferroviario (former railway cutting) and the overall system of the Spina Centrale.

Figura 5. Modello della testata sud della Spina, con il volume del grattacielo della Regione, ripreso dal progetto di Massimiliano Fuksas.

Figure 5. Model of the southern end of the Spina, showing the planned tower for the Regione Piemonte, taken from the project by Massimiliano Fuksas.



stinate – visto che gli spazi del nuovo Palazzo di Giustizia risultano essere sottodimensionati già prima dell'apertura – a uffici giudiziari. Il Politecnico decide di mantenere e di riutilizzare per il progetto del raddoppio gli edifici delle Tornerie e delle Fucine delle ex Officine ferroviarie.

Analogamente si dispone la conservazione del grande volume a "H" delle Officine Grandi Riparazioni, che rappresenta – con le sue testate in muratura che si affacciano sulla Spina, con la reiterazione *ad libitum* del telaio strutturale – una delle costruzioni e delle spazialità più interessanti della grande industria a Torino (non a caso diventerà il fondale di numerosi spot pubblicitari). Una tendenza verso la conservazione che nasce anche dalle preoccupazioni per il destino del patrimonio architettonico industriale della città, che inizia a rischiare – nel breve volgere di pochi anni – la cancellazione.

Intanto nel 1998 viene presentato un Programma Integrato (Prin) per le ex aree industriali poste a ovest di via Boggio. Il Prin, che in parte modifica l'assetto previsto da Gregotti e Cagnardi, prevede degli isolati da destinare a residenza, commercio e terziario. Nel 2003 una parte dell'intervento viene destinata a Villaggio Media per i Giochi olimpici invernali del 2006, da riconvertire successivamente in residenza universitaria a servizio del Politecnico. Progettisti del Villaggio saranno Stefano Seita e Marco Zocco, mentre una parte degli isolati prevista dal Prin verrà realizzata dallo Studio di architettura Picco.

Neanche il Prin è però destinato a rimanere inalterato. Con i primi anni del nuovo secolo, la Città decide infatti di realizzare nella parte del Prin collocata a nord-est la nuova Biblioteca Civica e il Teatro di prosa di Torino. Per questo progetto viene organizzato nel 2002 un Concorso internazionale vinto da Mario Bellini, con un intervento organizzato intorno a una galleria interna e caratterizzato da una torre e una facciata curvilinea in vetro che si affacciano sulle aree verdi poste a nord.

Nel frattempo la Città destina le Officine Grandi Riparazioni a spazio per l'ampliamento della Galleria d'Arte Moderna (Gam) e a sede delle grandi esposizioni cittadine e dell'Urban Center. Anche qui si svolge un concorso, su linee guida predisposte dal Dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino, che viene vinto da un gruppo costituito da Armando Baiuto, Sebastiano Battiato, Beppe Bianco e Gian Franco Gritella. Un progetto che prende le mosse dai caratteri e dalle geometrie della preesistenza, attraverso la costruzione di nuovi volumi espositivi disposti sotto la grande copertura delle Officine.

Parallelamente procede l'operazione di realizzazione del boulevard della Spina Centrale nel tratto compreso tra Spina 1 e Spina 2. Rispetto alle ipotesi iniziali (e va a questo proposito ricordato che già nell'immediato se-

Carceri Nuove, which were set aside for legal offices since the new Palazzo di Giustizia law courts proved to be undersized even before they were opened. The Polytechnic decided to maintain and reuse the former Tornerie (turnery) and Fucine (furnace) buildings of the railway workshops for its enlargement project.

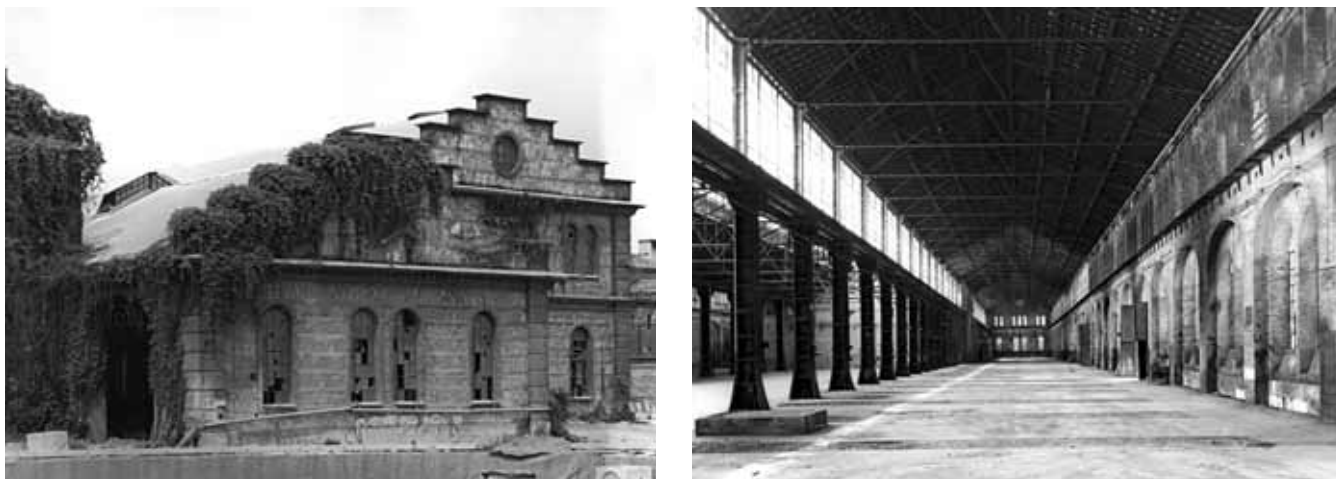
Similarly, it was decided to maintain the large H-shaped block of the Officine Grandi Riparazioni. With its masonry faces giving onto the Spina and the endless repetition of its structural framework, this is one of the most interesting buildings and use of space of Turin's large plants (and it is no coincidence that it has been the setting for countless advertisements). This tendency towards conservation partly came from concerns about the destiny of the industrial-architectural heritage of the city which, within the space of just a few years, was running the risk of being destroyed.

Meanwhile, in 1998 an 'integrated programme' ('Programma Integrato' or PRIN) was presented for the former industrial areas to the west of Via Boggio. The PRIN, which partly modified the arrangement envisaged by Gregotti and Cagnardi, provided for street blocks to be used for housing, shops and services. In 2003 part of the site was given over to the Media Village for the Winter Olympic Games of 2006, with plans for subsequent conversion into a university residential area for the Polytechnic. The designers of the Village were Stefano Seita and Marco Zocco, while some of the blocks provided for by the PRIN were designed by architect Picco's office.

However, not even the PRIN was to remain unaltered. In the early years of the new century, the City of Turin decided to build a new civic library and a new theatre of Turin in the north-eastern part of the PRIN area. An international competition was launched for this project in 2002. It was won by Mario Bellini, who submitted a design based around an internal gallery, with a tower and a curving glass facade that gives onto the green areas to the north.

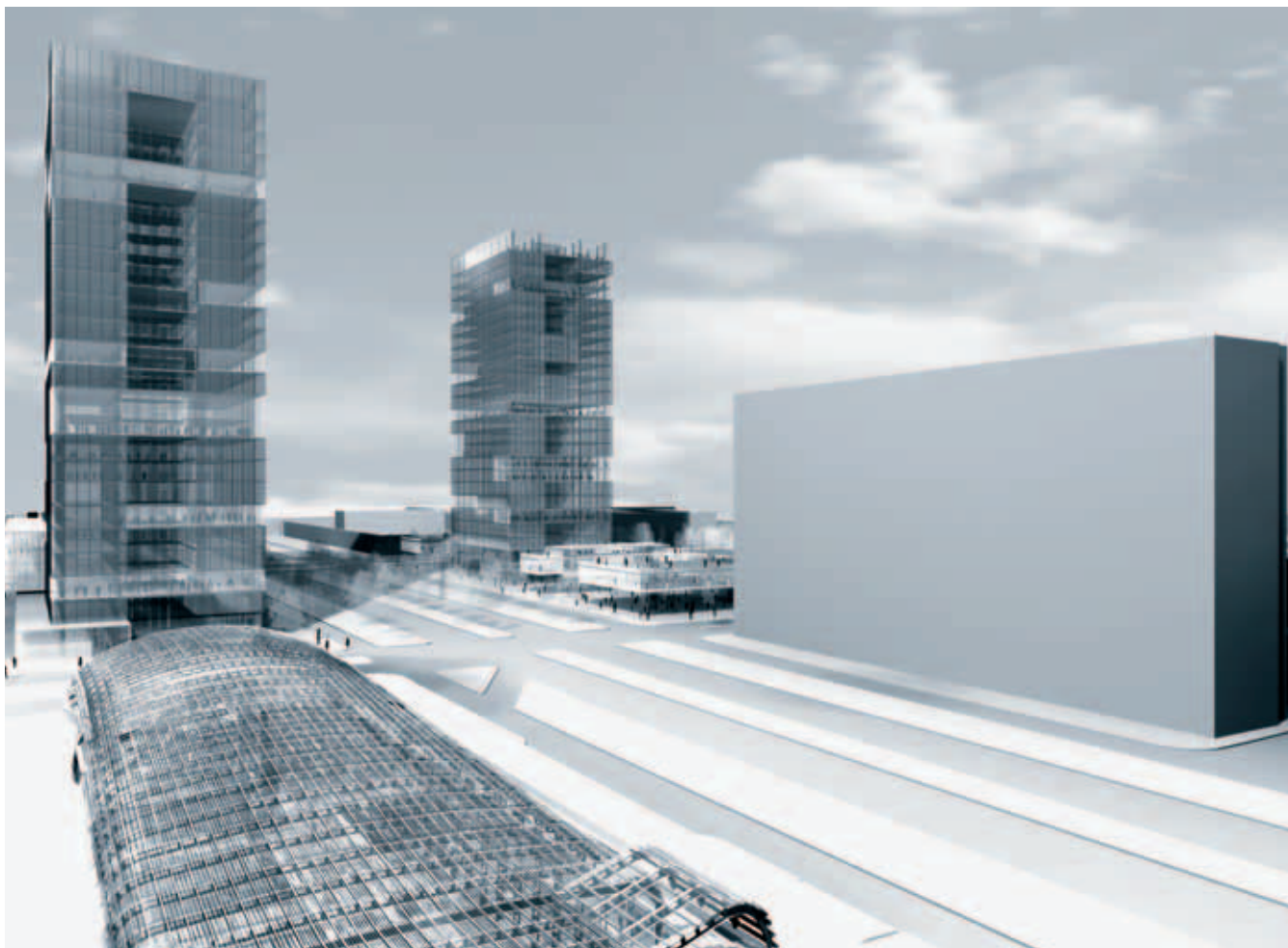
In the meantime, the City designated the Officine Grandi Riparazioni as an enlargement for the Galleria d'Arte Moderna (GAM) and as the venue for large exhibitions of the city and of the Urban Center. Here, too, there was a competition, following the guidelines of the Department of Architectural Planning of Turin Polytechnic, which was won by a group consisting of Armando Baiuto, Sebastiano Battiato, Beppe Bianco and Gian Franco Gritella. This project took into consideration the existing geometries and features, with the construction of new exhibition premises under the vast roof of the Officine.

At the same time, the operation to create the Spina Centrale avenue in the stretch between Spina 1 and Spina 2 got under way. Compared with the initial ideas (and here it is worth recalling that, just after the Second



*Figure 7-8. Esterno e interno delle Officine Grandi Riparazioni.  
Figures 7-8. External and internal views of the Officine Grandi Riparazioni.*

*Figura 9. La testata sud della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa, nel progetto di Arep (Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud), Silvio d'Ascia, Agostino Magnaghi, con la simulazione delle due torri tra il viale della Spina Centrale e corso Vittorio Emanuele II.  
Figure 9. The southern end of the new Porta Susa railway station, in the project of Arep (Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud), Silvio d'Ascia, Agostino Magnaghi, with the two towers simulated on the crossing between Corso Vittorio Emanuele II and the Spina Centrale avenue.*





condo dopoguerra il Piano del gruppo ABRR prevedeva qui un nuovo asse nord-sud di attraversamento della città) la Spina si configura sempre meno come una strada di penetrazione veloce, e tramite l'introduzione di rotonde – e di opere d'arte, come l'igloo di Mario Merz nei pressi di Spina 1 – acquisisce sempre più il carattere di infrastruttura di distribuzione locale. A questo punto l'assetto di Spina 2 risulta essere profondamente modificato da più punti di vista. All'immagine di grandi volumetrie galleggianti nello spazio aperto si è sostituita quella di un comparto decisamente più denso. Ma non si tratta semplicemente di un problema di densità o di figurazioni architettoniche. Le modifiche intervenute tendono a riproporre la strutturazione per recinti conclusi su cui era basata l'ottocentesca “città dei grandi servizi”. Cosa che rivela un evidente paradosso. Le nuove destinazioni d'uso per Spina 2 – la Biblioteca Civica, il Teatro, la Gam, gli spazi espositivi della Città, l'Urban Center, che vengono a sommarsi a quelle del raddoppio del Politecnico – parlano infatti di un nuovo brano di città che inizia a essere denominato, in virtù delle funzioni che ospita, “Cittadella della conoscenza” o “Città della scienza”.

Immagini che rimandano un luogo dove le attività si intrecciano e si integrano, caratterizzato dalla continua mobilità delle persone e dalla compenetrazione degli spazi. Il nuovo progetto che inizia a prendere corpo per parti su Spina 2 sembra invece essere costruito sulla figura della *giustapposizione*: manca un progetto delle percorrenze e degli spazi pubblici capace di strutturare l'intero insediamento. L'amministrazione è cosciente di questi problemi che si stanno configurando, e affida al LAQ del Dipartimento di Progettazione architettonica del Politecnico di Torino una ricerca al fine di delineare criticità e possibili soluzioni. Ma il lavoro non dà vita a ricadute concrete.

A queste trasformazioni poste nel cuore di Spina 2 se ne sommano intanto altre. Nel 2002 viene scelto il progetto per la nuova stazione di Porta Susa, destinata ad accogliere i treni della futura linea ad alta velocità e a diventare la principale fermata di Torino. Anche in questo caso si tratta di un concorso internazionale. Il progetto vincitore, elaborato da Arep, è costituito da una galleria a profilo curvilineo di vetro e acciaio lunga 385 metri e larga 30 disposta parallelamente alla Spina Centrale. Nel tema del concorso è inoltre prevista la progettazione della torre est situata all'incrocio tra la Spina e corso Vittorio. Il lungo “tubo” vetrato orizzontale sembra costruire una nuova dimensione del vasto spazio aperto delimitato dalle alte e continue cortine edilizie dei corsi Inghilterra e Bolzano prossimamente incorporati nel viale della Spina. Cortine in cui sono incastonate alcune importanti presenze architettoniche della Torino del Moderno: l'edificio per uffici

World War, the Town Plan drawn up by the ABRR group provided for a new north-south axis that would cross the city), the Spina appears less as a rapid-entry road: with the introduction of roundabouts and with works of art like Mario Merz's Igloo near Spina 1, it increasingly appears as an infrastructure for local distribution.

By this time Spina 2 had changed radically in a number of ways. The idea of huge volumes floating in open space had been replaced by a decidedly denser sector. But it was not just a matter of density or architectural forms. The modifications were tending to go back to the enclosure-type structure that the nineteenth-century ‘citadel of important services’ had been based on. And this reveals a clear paradox. The new uses to which Spina 2 was to be put - the civic library, the theatre, GAM, the exhibition spaces for the City, and the Urban Center, which came in addition to that of the expansion of the Polytechnic - together formed a new segment of the city which, in view of the functions it was to contain, was beginning to be known as the “Citadel of Knowledge” or as “Science City”.

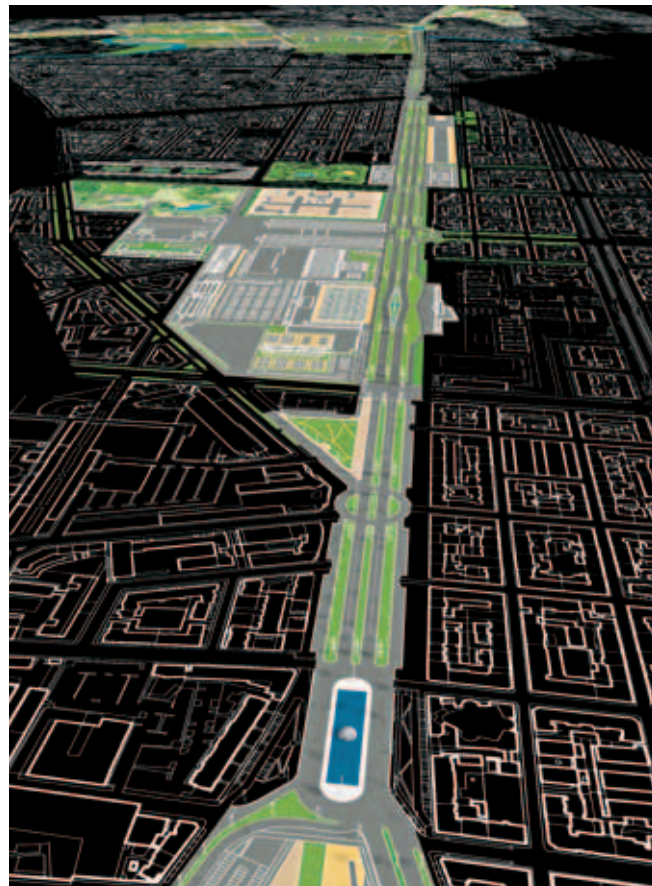
These are terms that suggest a place where activities come together and integrate, with a constant movement of people and an inter-penetration of spaces. The new project that was starting to take shape in parts of Spina 2, however, appeared to be based on a model of juxtapositions: through-travel had not been planned and there was a lack of public spaces capable of structuring the entire area. The administration was aware of these problems and entrusted LAQ (Laboratori Alta Qualità) of the Department of Architectural Planning and the Department of the Territory of Turin Polytechnic to carry out a study to highlight critical areas and find possible solutions. But the work did not lead to a practical outcome.

Meanwhile, other redevelopment work was being carried out, alongside the transformation of the heart of Spina 2. In 2002 the design was chosen for the new Porta Susa Station, which is to serve the high-speed railway line and become the main station of Turin. Here, too, there was an international competition. The successful design, submitted by AREP, consists of a tunnel with a curving steel and glass profile, 385 metres long and 30 metres wide, running parallel to the Spina Centrale. The competition also included the design of the east tower at the crossroads between the Spina and Corso Vittorio Emanuele II. The long, horizontal glazed ‘tube’ appears to introduce a new dimension to the vast open space bordered by continuous curtains of buildings on Corso Inghilterra and Corso Bolzano, which are soon to be incorporated in the Spina avenue. Curtains in which some important architectural elements of modern Turin remain: the office and residential building designed by



Figure 10-13. Dall'alto a sinistra, in senso orario: il complesso della Spina visto da nord, in pianta e da sud, con in evidenza l'area del Politecnico, riportata in pianta e in volumetria.

Figures 10-13. Clockwise, from top left: the Spina complex as seen from the north, in plan and from the south, with the area of the Polytechnic shown in both a two- and a three-dimensional view.



e abitazioni realizzato da BBPR nel 1959, il Palazzo Sip (futura sede degli uffici della Provincia) di Ottorino Aloisio del 1966, i nuovi uffici della Rai di Aldo Morbelli e Domenico Morelli terminati nel 1968. Tre presenze che segnano verticalmente il grande spazio vuoto ponendo le premesse per il progetto delle torri immaginato da Gregotti e Cagnardi.

Anche il progetto per il raddoppio del Politecnico è nel frattempo andato avanti. Malgrado la decisione di mantenere le vecchie Tornerie e Fucine, la scelta è quella di realizzare la parte del masterplan per il raddoppio di Gregotti e Cagnardi relativa alla piazza e alle grandi maniche poste a scavalco della Spina Centrale. Il progetto, fortemente ridimensionato e ridefinito rispetto alle ipotesi iniziali, evidenzia diverse criticità. Sia nel rapporto di scala tra costruzioni ex novo e preesistenze, sia nella qualità architettonica dell'opera, la cui responsabilità non è però attribuibile a Gregotti e Cagnardi che non hanno seguito la fase realizzativa degli interventi. Ma il rischio maggiore è che un luogo destinato a sviluppare e diffondere conoscenze si configuri come un recinto chiuso verso l'intorno, arroccato al proprio interno. Vi è poi la vicenda del concorso per il grattacielo del nuovo Palazzo della Regione in Spina 1, vinto da Massimiliano Fuksas. Il progetto verrà però presto "spostato" nell'area di Fiat Avio, nei pressi del Lingotto, lasciando aperto il problema dell'attestamento visuale e fisico del viale della Spina.

### Un progetto degli spazi aperti

Con la vittoria nel giugno del 2006 da parte di Renzo Piano della consultazione a inviti per la torre del Intesa-Sanpaolo il quadro delle progettualità per l'area di Spina 2 sembra infine essersi definito. In realtà non è così. A oggi esistono diverse incognite in merito alla realizzazione della Biblioteca Civica e al riuso delle Officine Grandi Riparazioni. Incognite determinate dalla mancanza di risorse economiche, o da ripensamenti in merito alla collocazione urbana di certe funzioni. Anche per il raddoppio del Politecnico – ora che si apre l'ultima fase del cantiere della piazza a cavallo della Spina e degli edifici prospicienti – non è certa la configurazione degli sviluppi successivi. E per altri interventi dell'area i tempi e le modalità di realizzazione delle opere non sono ancora del tutto chiari.

Questo momento di sospensione può però non essere inutile. La messa in rapporto di architetture, spazi aperti, funzioni, percorsi attende ancora di essere concretizzata. Un'occasione in questo senso potrebbe forse venire dalle celebrazioni torinesi per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia nel 2011, rispetto alle quali Spina 2 si candida a essere una delle sedi principali. Si tratta di riconsiderare l'intero brano di città che dalla porta ottocentesca di piazza

BBPR in 1959, the SIP building (which will become the headquarters of the provincial government offices) built by Ottorino Aloisio in 1966, and the new RAI offices by Aldo Morbelli and Domenico Morelli, which were completed in 1968. Three buildings that gave vertical impetus to the large empty space, paving the way for the tower project devised by Gregotti and Cagnardi.

Meanwhile, the plan to double the size of the Polytechnic also started up. Despite the decision to maintain the old Tornerie and the Fucine, the choice was made to go ahead with the square and the large wings going over the Spina Centrale, which were part of Gregotti and Cagnardi's Master Plan for enlargement. The plan, the initial version of which was considerably downsized and revised, reveals some critical aspects. These can be seen both in the difference of scale between the new buildings and the existing ones, and in the architectural quality of the work - for which Gregotti and Cagnardi cannot however be held responsible as they did not supervise construction. But the greatest risk was that a place designed to develop and spread knowledge was being arranged like an enclosure cut off from the outside world, and barricaded in on itself. Then there was the issue of the competition for the Palazzo della Regione tower in Spina 1, which was won by Massimiliano Fuksas. The project was soon shifted into the Fiat Avio area near Lingotto, leaving the problem of the visual and physical formulation of the Spina avenue still unsolved.

### An open-space project

In June 2006, when the competition by invitation for the Intesa Sanpaolo tower (with a height initially established by the "Preliminary Design Document" at 150 metres) was won by Renzo Piano, the final plan for the Spina 2 area seemed at last to be complete. In actual fact, this is not the case. Still today there are a number of unknown factors concerning the building of the civic library and the reutilisation of the Officine Grandi Riparazioni. These unknown elements have been brought about by a lack of funds or by second thoughts concerning the urban disposition of certain functions. Also for the enlargement of the Polytechnic - now that the square between the Spina and the buildings that give onto it are entering their final stage of construction -, how further developments will take place remains uncertain. How and when the other operations in the area will be carried out is still not entirely clear either.

This temporary interruption may, however, prove to be useful. The relationships between the buildings, the open spaces, the various functions and the transit routes still need to be worked out. Here, an opportunity might be given by Turin's celebrations in 2011 of the 150th anniversary of the Unification of Italy, for which Spina 2 is a prime candidate to become one of the main centres. The entire section of the city that stretches southwards

Statuto si spinge verso sud fino a Spina 1, ripensando sequenze, soglie, sistemi delle percorrenze, spazi pubblici e di mediazione, attacchi a terra degli edifici, margini e accessi dei recinti. Un'operazione che necessita di una visione non più soltanto longitudinale, lungo le spazialità della Spina Centrale, ma anche e specialmente trasversale, in un'ottica di costruzione di relazioni con i contesti urbani circostanti. Luoghi strategici di questo progetto sono via Boggio – rinominata nel frattempo via Borsellino –, che dovrebbe diventare il luogo di affaccio e di interazione delle varie attività ospitate in Spina 2; il nodo dell'attraversamento di corso Vittorio e delle Carceri Nuove; le connessioni del raddoppio del Politecnico con l'intorno e il suo fronte verso il viale della Spina. È a partire da queste premesse che lo spazio della Spina potrà finalmente diventare un vero luogo urbano, e non rimanere una semplice successione stereometrica di volumi e recinti costruiti.

*Antonio De Rossi, architetto, professore ordinario di Progettazione Architettonica Prima Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, Vicedirettore dell'Urban Center Metropolitan di Torino.*

Testo precedentemente pubblicato come: *Dalla cittadella dei servizi alla cittadella della conoscenza*, in M. Comba, C. Olmo, M. Di Robilant, *Un grattacielo per la Spina. Torino. 6 progetti su una centralità urbana*, catalogo della mostra, Allemandi, Torino 2007. Per gentile concessione della casa editrice Umberto Allemandi & C.

#### **Referenze iconografiche/Pictures credits**

Figure 1, 2: Gregotti Associati International.

Figure 3, 7, 8: Officina Città Torino.

Figura 4: Urban Center Metropolitan Torino.

Figura 5: Città di Torino, Divisione Urbanistica ed Edilizia, Settore Progetti di riassetto urbano, Massimiliano Fuksas.

Figura 6, 10, 11, 12, 13: Città di Torino, Divisione Urbanistica ed Edilizia, Settore Progetti di riassetto urbano.

Figura 9: Arep (Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud), Silvio d'Ascia, Agostino Magnaghi.

from the nineteenth-century gate of Piazza Statuto all the way to Spina 1 needs to be reconsidered, once again working out the sequences, starting points, transit routes, public spaces and meeting places, the footprints of the buildings, and the boundaries and entrances to the various enclosures. An operation that requires not just a longitudinal vision, along the spatial structure of the Spina Centrale, but also - and especially - a transversal one, in order to create relationships with the surrounding urban context. The strategic zones in this project are Via Boggio (since renamed Via Borsellino), which should become the place where the various activities in Spina 2 encounter each other and interact; the crossroads at Corso Vittorio Emanuele II and the former prison of the Carceri Nuove; and the links between the enlargement of the Polytechnic with the surrounding area and its frontage towards the Spina avenue. It is these premises that will at last enable the Spina to become an authentic urban area and not simply remain a stereometric succession of volumes and enclosures.

*Antonio De Rossi, architect, full professor of Architectural Planning, First Department of Architecture, Polytechnic of Turin, Vice Director of the Metropolitan Urban Center.*

# Il ruolo delle infrastrutture e dei trasporti

## *The role of infrastructures and transport facilities*

MARIO VILLA

1. La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è davvero impegnativa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela durevole dell'ambiente.

Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative e ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere le nostre città più agibili, più accessibili, più sicure e meno inquinate.

Insieme vanno trovati i mezzi per conseguire una migliore mobilità urbana e periurbana, una mobilità sostenibile, una mobilità al servizio di tutti i cittadini, ma che consenta anche agli operatori economici di sentirsi a loro agio in città.

Il PRGC di Torino degli anni '90 fu ampiamente discusso nei contenuti strategici e approvato e, comunque sia, fu visto come forte segno della volontà di dotare la città di uno strumento capace di consentire e di stimolare nei fatti le grandi trasformazioni urbane che accompagnavano il declino del sistema produttivo e divenivano necessarie al futuro della città. Fu visto come capace:

- di reinterpretare massicce funzioni urbane in esaurimento e poco competitive, come la grande produzione industriale concentrata, monote-

1. An exacting challenge is imposed by sustainable urban development. A compromise must be sought between the economic development of a city and its accessibility, on the one hand, and the quality of life within its confines and the enduring protection of its environment. The many-sided problems thus generated require a common effort to encourage the search for innovative and indeed ambitious transport systems that will render our cities more practicable, more accessible, safer and less polluted.

What is required, therefore, is the elaboration of ways and means of securing better urban and periurban mobility, sustainable mobility, and mobility at the service of the public at large that also enables commercial operators to feel at ease.

The strategic features of Turin's *PRGC*, *Piano Regolatore Generale Comunale* (namely the Municipal Physical Development Plan) in the Nineties were widely discussed and its approval was in any event seen as positive evidence of the wish to endow the city with the means of both enabling and stimulating the major transformations then accompanying the decline of industry and becoming necessary for the future. The Plan, in fact, was viewed as capable of:

- reinterpreting the city's massive, poorly competitive and languishing economic functions as the concentrated, single-product manufactur-

- matica e totalizzante lo sviluppo della città;
- di favorire la dinamicità imprenditoriale di funzioni capaci di riadattamento competitivo, perché avanzate e bisognose di esercitarsi autonomamente in “mare aperto”;
  - di promuovere le funzioni in divenire e capaci di innovazione, ma insufficienti per dimensioni e bisognose di opportunità finanziarie, di accessibilità, di ricerca aggregata e marketing internazionale.

Su tutte le inadeguatezze di quella fase, incombeva anche quella di un management politico e aziendale “sconfitto” e non coraggioso a sufficienza per effettuare scelte decisive per il futuro.

In questo senso il PRGC ha proposto una sfida a chi non credeva nella città e nelle sue energie vitali attirando il dibattito sulle trasformazioni urbane di medio-lungo periodo in sinergia con altri dibattiti culturali, sociologici e politici che avevano per traguardo l'uscita dalla “crisi”, nonché appuntamenti stringenti come quello per le Olimpiadi invernali del 2006 mettendo in campo lo spirito di riconquista di ruolo della città e della Regione.

2. E tuttavia va evidenziato come il respiro strategico spinto sulla urbanistica della città e sui “valori economici dei suoli urbani”, sulle “compensazioni” e sui premi volumetrici agli investimenti edilizi avrebbe dovuto connotare anche *il legame simmetrico* fra rinascita della città e relazioni con le aree esterne, metropolitana e provinciale/regionale, e individuare nella mobilità e nella accessibilità relativa il “contratto di dare/avere” che la città deve stipulare con il suo territorio di riferimento.

Per contro il patto di equità non è stato impostato in modo esplicito, perché lasciato ai progetti settoriali come il PGTU degli anni a seguire, più simili a modesti “prolungamenti” fuori “cinta daziaria” delle relazioni urbane interne, che non a progetti di integrazione sistemica.

Questo limite è il portato di una insufficiente cultura della mobilità urbana, metropolitana o estesa e su area vasta, sostituita con “politiche della offerta dei trasporti”, sempre posticipate alle scelte insediative e dunque spesso “in ritardo” a causa della incapacità di interpretare “la domanda” nelle sue componenti strutturali (casa-lavoro-servizi- incontro sociale ecc.) e comportamentali, considerandola come semplice attuazione del trasferimento e senza alcuna connotazione sociale e identitaria.

E dunque la domanda di mobilità si espande sul territorio in ragione di dinamiche economiche, produttive e di politiche insediative, senza che a queste ultime in particolare si diano risposte congrue alla loro evoluzione e abbandonando la risposta, ma non la soluzione,

- ing activities monopolising its future development;
- encouraging entrepreneurial dynamism in sectors that would restore competitiveness because they were advanced and marked by the need to steer an independent course on the “high seas”;
- promote up-and-coming and potentially innovative, though still too small, sectors in need of funding, accessibility, aggregate research and international marketing facilities.

The insufficiencies that then prevailed were compounded by the presence of a “defeatist” political and corporate management lacking the courage needed to make decisions that would be decisive for the future.

The PRGC thus threw down a challenge to those who did not believe in Turin and its vitality. It directed attention to the medium- and long-term transformations of the city in conjunction with the cultural, sociological and political discussions of the ways of getting over the “crisis” and handling forthcoming commitments, such as that of hosting the 2006 Winter Olympic Games. In short, it brought to bear the spirit of regaining the role of Turin and the Piedmont Region.

2. It must pointed out, however, that this strategic approach to town planning and “the economic values of the urban soil”, to “set-offs” and to volume-based subsidies for housebuilding investments should also have connoted the *symmetrical link* between the rebirth of Turin and its relationships with its metropolitan area, its province and the rest of the Region. Mobility and relative accessibility, too, should have been the leitmotiv of the “give and take contract” the city needs to conclude with its surroundings.

Instead the equity pact was not applied explicitly, but left to subsequent sectorial projects, such as the PGTU, *Piano Generale dei Trasporti Urbani* (Urban Traffic General Plan), that were more similar to modest extensions of Turin's urban relationships beyond its erstwhile “toll gates” than systemic integration projects.

This limited approach is the outcome of a situation in which an insufficient perception of the scope of mobility within a town, a metropolis or a wide area leads to the excogitation of “provision of public transport” policies that always see the light after the establishment of a new quarter is decided, and are often “behind the times” due to an inability to understand the components and behaviour patterns of the “demand” (home-work-services-social gatherings, etc.), this being regarded as simply a call for to-and-fro transfers devoid of any social and identifying connotation.

The demand for mobility thus expands in response to the ebbs and flows of economic and manufacturing requirements and housebuilding policies: these, in particular, are denied answers in keeping with their

al trasporto privato e alla economia personale.

La conseguenza più evidente è questa: le risorse insediative che si spostano verso le aree esterne consolidano le plusvalenze derivanti dalla cessione delle aree “cittadine”, ma non sono chiamate a concorrere contestualmente alla crescita dei sistemi per la mobilità efficiente di area vasta che resta così in asfissia di capitali da investire in infrastrutture e servizi di trasporto, nonché in defatigante attesa del ricorso all'intervento pubblico sempre più insufficiente e alla fiscalità generale.

L'esito di tali politiche territoriali è l'affidamento della soluzione alla mobilità personale, allo *sprawl* inarrestabile e al susseguirsi “a rimorchio” di Piani regolatori “aggiornati”.

Circa gli indicatori di mobilità, nell'area torinese e in questi ultimi anni, si sono manifestati insieme due fenomeni:

- la contrazione del numero complessivo degli spostamenti conseguente alla crisi produttiva, occupazionale ed economica dell'area;
- l'allungamento degli spostamenti giornalieri conseguenza della dispersione sul territorio delle residenze oltre che delle unità produttive e dei posti di lavoro.

I due fenomeni sono correlati alla riorganizzazione del sistema insediativo avvenuta su base “spontanea”, carente di orientamenti volti ad una accessibilità efficiente e programmata come quella resa disponibile dai trasporti ad impianto fisso per le persone e per le merci e in definitiva con perdita di efficienza complessiva anche sotto il profilo ambientale.

3. Le principali “intenzioni” programmatiche per una mobilità “estesa” sull'area metropolitana erano le seguenti.

Per quanto riguarda l'Area torinese il 2° Piano Regionale dei Trasporti indica nel potenziamento del trasporto pubblico una delle prioritarie azioni da sviluppare (le altre sono il riassetto del sistema viario metropolitano e l'istituzione di una Agenzia di governo della mobilità). Resta evidente che nella fattispecie entra in gioco la capacità di coordinamento strategico fra Città di Torino e Provincia. Con riferimento al potenziamento del trasporto pubblico, il 2° PRT conferma e sostiene ulteriormente la valenza strutturale e strategica:

- a. del “servizio ferroviario metropolitano”, basato sull'uso integrato e multifunzionale del Passante ferroviario: alta velocità, sistema ferroviario regionale e interregionale, sistema ferroviario locale metropolitano secondo il noto modello di esercizio ad “attestamenti incrociati” alleggerito dal traffico merci (per il quale la Regione avanza un'ipotesi di un suo dirottamento su un tracciato ferroviario esterno alla città di Torino e sostanzialmente parallelo ad un tratto della Tangenziale torinese da ovest a nord);

evolution, and have to make do with private transport and the resources of personal economics, an answer of a sort, but not a solution.

The most evident consequence is that out-of-town housebuilding resources consolidate the gains that stem from the relinquishment of “city” areas, but are not called upon to concomitantly contribute towards the growth of efficient mobility over a large area that must thus both gasp for the capital required for infrastructures and transport services, and wearily await the outcome of a resort to ever more insufficient public measures and bureaucracy in general.

The outturn of these land use policies is the handing over of the solution to personal mobility, a relentless urban sprawl and a procession of “updated” development plans.

Two trends have appeared together as indicators of mobility in the Turin area in recent years:

- fewer journeys owing to downturns in production, employment and the economy;
- longer daily journeys owing to the outward spread of houses, factories and workplaces.

These changes are the fruit of “spontaneous” development, not planned in accordance with the available fixed public passenger and freight transport facilities, resulting in a loss of overall environmental and other forms of efficiency.

3. The main “intents” programmed for “extensive” mobility throughout metropolitan Turin were as follows. For Turin itself, the 2nd PRT, *Piano Regionale dei Trasporti* (Regional Transport Plan) earmarked boosting of the public transport system as one of its priorities (the others are revamping of the metropolitan highway system and the setting up of a Mobility Monitoring Agency). This is evidently dependent on the coordinative capabilities of the City of Turin and the Province of Turin.

As to enhancement of the public transport system, the 2nd PRT has reiterated the strategic and structural worth:

- a. of the “metropolitan railway service” founded on the integral, multipurpose Passante ferroviario (Railway Underpass): high speed, regional and inter-regional railway system, local metropolitan railway system in accordance with the well-known crossed terminuses operating model free from the freight traffic (whose rerouting to a line outside Turin roughly parallel to a stretch of the west to north ring road is proposed by the Region).
- b. of innovation and boosting of the urban and suburban public transport service through installation of the Rivoli-Collegno-Turin-Nichelino metropolitan

- b. dell'innovazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano, basati sulla realizzazione della linea metropolitana Rivoli-Collegno-Torino-Nichelino, sul potenziamento delle linee di forza di superficie (tranviario ad alta capacità ed elevato standard funzionale) e su parcheggi di interscambio nei nodi di attestamento delle linee di forza in prossimità degli svincoli del sistema Tangenziale torinese.

Nelle prospettive fin qui delineate, coerenti con il programma, sono le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino (da realizzare nell'ambito delle politiche della Città e più in generale del lavoro di formazione del PGTU), incentrate sinteticamente su:

- a. sistema del Passante ferroviario e di competenza FS, ma con consistenti contributi economici della città e della Regione, il cui ruolo è quello di snodo delle provenienze regionali e interregionali, di distribuzione rapida in area urbana della domanda di mobilità proveniente dal territorio metropolitano ed esterno, oltre al soddisfacimento della domanda di attraversamento nord-sud di più lungo raggio;
- b. sistema di metropolitana, basato su due linee: la 1 Rivoli-Nichelino e la 4 Falchera- Mirafiori sud e Borgaretto-Stupinigi; con una possibile integrazione, in uno scenario di più lungo periodo, di una terza linea di tipo semicircolare (che ricalcherebbe in larga parte il tracciato dell'attuale linea 2 automobilistica); in questo sistema il ruolo delle linee 1 e 4 è quello di offrire un trasporto rapido e ad elevata capacità sulle più forti direttrici di domanda della città e della conurbazione, mentre il ruolo della linea 2 è quello di completare il sistema ed attenuare l'effetto polarizzante delle prime due linee;
- c. sistema tranviario potenziato nelle prestazioni ed esteso, se gli studi e le valutazioni lo indicheranno come possibile, oltre il territorio comunale di Torino (a San Mauro ed a Strada del Portone per la linea 18, a Grugliasco per la linea 15, a Savonera per la linea 3), il ruolo di questo sistema è di integrazione del precedente mantenendo un sufficientemente elevato livello di servizio;
- d. rete di linee bus, con funzione integrativa della rete su impianto fisso e volta all'adduzione della domanda di mobilità dell'utenza sul sistema ad impianto fisso e ferroviario, proveniente dai canali di domanda meno intensa del territorio urbano.

Sulla realizzazione del *primo punto*, condiviso da anni, ha pesato il ritardo conseguente la variante di progetto per il sottopasso della Dora, il conseguente abbandono dalla Stazione Dora del collegamento diretto con la Torino-Ceres ed il suo spostamento sulla Stazione Rebaudengo. Questa soluzione ha dato luogo a ulteriori incertezze sul ruolo della ferrovia per le Valli di Lanzo, i tracciati e i servizi congruenti con Venaria e la Reggia (an-

line, of upgrading major surface transport facilities (high capacity, high functional standard tramway) and of constructing interchange parking lots at the nodes of the main transport facilities close to the exits of the Turin ring-road system.

The prospects described thus far are in keeping with the programme. They also include four initiatives for development of Turin's public transport system within the compass of the city's policies and in more general terms the formation activities of the PGTU:

- a. The *Passante Ferroviario* system. This is being completed by the Italian State Railways with the substantial financial support of Turin and the Piedmont Region. Its purpose is to link incoming regional and inter-regional traffic, ensure the rapid distribution within the urban area of the demand for mobility from the metropolis and outside, and meet the need for a longer N-S route across the city.
- b. The metropolitan service consisting of the No. 1 Rivoli-Nichelino Line and the No. 4 Falchera-Mirafiori Sud Borgaretto-Stupinigi Line supplemented, perhaps, in the longer term, with a semicircular line that would cover much of the course of the present No.2 bus line. Lines 1 and 4 would provide a fast, high-capacity service along the main axes of transportation of the city and the conurbation. Line 2 would complete the system and offset the polarising effect of Lines 1 & 4.
- c. A better performing tramway system that would extend, if shown to be feasible, beyond Turin itself to San Mauro, Strada del Portone and Grugliasco in the case of lines 18, 15 and 3 respectively, and serve to both integrate the preceding system and maintain a sufficiently high service level.
- d. A network of bus lines to round out the tram network and channel off the requirement for tram and rail travel on the part of the less densely populated sections of the urban area.

The *first* initiative has been approved for a number of years. Its completion, however, has been delayed by variations of the project for the river Dora underpass, the consequent shift of the junction with the Turin-Ceres railway from the Dora station to the Rebaudengo station. This has led to further uncertainties concerning the role of the railway for the Lanzo valleys, the layouts and services congruent with Venaria and its Royal Palace (still not settled), and the appropriateness of relations between Caselle airport and the high-speed line for Novara-Malpensa and Milan.

As to the *second* initiative, it is evident that even boosting of the tram service (taking Line 4 as an example of the whole) has resulted in levels of service that render it poorly competitive with both private transport and the



cora non risolti), le opportunità di relazioni fra Caselle e la linea AV per Novara-Malpensa e Milano.

Sul *secondo punto* è evidente come il sistema tranviario ancorché potenziato, linea 4 per tutte, risulti con livelli di servizio poco competitivi sia con il trasporto privato sia con il sistema VAL Rivoli-Nichelino, soprattutto per l'insoddisfacente commistione della linea con il traffico in punti e in attraversamenti importanti del tessuto urbano. Mentre per la proposta di linea semicircolare (sul tracciato della linea 2), si capisce come vadano sciolte due questioni associate: una linea tranviaria (o su gomma a pista riservata) puramente circolare opera su segmenti di domanda in generale scarsa né soddisfano gli scambi e le attese con le altre linee veloci in presenza di basse frequenze.

In secondo luogo va compreso meglio come considerare la domanda che sarà generata sull'asse di corso Marche e trovare fra le due direttrici soluzioni coerenti.

Sul *terzo punto* va considerata prioritaria la possibilità di rendere separate dal traffico, anche con interventi a due livelli, le linee di transito.

4. Gli interventi importanti e che insieme costituiscono elementi strutturali per la mobilità urbana, domanda e distribuzione, e per la riqualificazione di ambiti importanti della città sono:

- a. il "Progetto Periferie" proposto con un insieme di opere comprensivo dei Programmi di Recupero e Riqualificazione Urbana, della riqualificazione dell'area di Porta Palazzo, del sottopasso di piazza della Repubblica e dell'intervento sulla piazza con il coinvolgimento dei privati, i quali, nell'ambito di P.E.C., e di concessioni convenzionate per parcheggi pertinenziali, realizzano, quali opere a scomputo, parti dello spazio pubblico;
- b. la Spina Centrale e la linea di metropolitana sotterranea da Collegno a Porta Nuova, la realizzazione complessiva della linea e il prolungamento della linea tram 4, concorrono anch'essi alla messa in valore di luoghi svelati, alla costruzione di nuovi spazi di relazione rispondenti alle nuove esigenze nel rispetto dei caratteri torinesi pregnanti (il viale della Spina), alla definizione di future centralità, alla rimessa in discussione (con il cantiere della metropolitana) di piazze e luoghi logorati, bisognosi di urgenti provvedimenti strutturali e di dettaglio.

Gli obiettivi di riqualificazione urbana da raggiungere con la realizzazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T. 2001), venivano così caratterizzati:

- valutazioni attente sulle valenze e caratteristiche ambientali di ogni area pedonale che s'intende realizzare (prevalenza di ambiente storico-architettonico culturale, prevalenza di ambiente commerciale ecc.);
- miglioramento dell'accessibilità alle aree pedonali con i mezzi di trasporto pubblico, pur mantenendo e ga-

VAL Rivoli-Nichelino system, mainly owing to the unsatisfactory mingling of the line with the traffic at important points and crossings. For the proposed semicircular line (along the course of Line 2), two associated questions require a solution: a purely circular tram line (or a wheeled vehicle line on a reserved lane) operates where the demand segments are usually small, nor do they satisfy exchanges and waiting times with the other fast lines in the presence of low frequencies.

In the second place, a better understanding is needed of the way to consider the call for transport that will be generated along Corso Marche and find congruent solutions between the two axes.

In the case of the *third* initiative, priority must be accorded to separating the transit lines from the traffic. Operations on two levels may be contemplated for this purpose.

4. The two major steps that constitute structural elements for urban mobility, demand and distribution, and for upgrading significant parts of Turin are:

- a. The "Peripheries Project", proposed with a set of works including the Urban Recovery and Upgrading Programmes, upgrading of the Porta Palazzo area, of the Piazza della Repubblica underpass, and operations on the piazza itself on the part of private persons, who, within the compass of the PEC, *Piano Esecutivo Convenzionato* (namely the Convention-based executive plans) and agreed concessions for appurtenant parking lots, are realising, as set-off works, parts of the public space.
- b. The *Spina Centrale* and the underground from Collegno to Porta Nuova, the overall completion of the line and the extension of Line 4 also contribute to the conferment of value on places revealed, the construction of new relationship places answering the new needs and in keeping with significant Turinese features (the Viale della Spina), the definition of future centralities, the rediscussion (with the metropolitan railway construction site) of worn-out squares and places urgently requiring structural and detailed attention.

Five objectives were set for achievement by means of the Urban Traffic Plan (*Piano Urbano del Traffico*, PUT 2001):

- close assessment of the worth and environmental characteristics of each pedestrian precinct proposed (prevalence of a cultural environment with a historical or architectural appeal, prevalence of a business environment);
- better accessibility to pedestrian precincts by means of public transport, without prejudice to their ac-

rantendo comunque un'accessibilità veicolare privata agli aventi titolo, seppure a velocità moderata;

- riqualificazione delle pavimentazioni, dell'illuminazione pubblica e dell'arredo al fine di migliorare realmente l'immagine complessiva dello spazio pubblico;
- realizzazione di alcune aree di parcheggio per i veicoli privati in prossimità delle aree pedonali, anche di piccole-medie dimensioni, sia a raso che multipiano;
- incentivazione e promozione contestuali di interventi di riqualificazione, da parte di privati e di altri Enti pubblici e/o privati proprietari degli immobili prospicienti le aree pedonali.

Si tratta di obiettivi significativamente sinergici con la qualità della vita urbana e della circolazione veicolare e pedonale e che tuttavia sono stati limitati alle aree centrali e a qualche coincidenza con i cantieri della Metropolitana su corso Francia, senza poter giungere a piazza Statuto e alla spina Reale.

In proposito va però detto che non sempre gli interventi attuati corrispondono a "buone pratiche" per la circolazione (come sull'insieme dei progetti del corso Castelfidardo) resa così poco omogenea nelle traiettorie e spesso pericolosa in corrispondenza degli attraversamenti di pedoni e ciclisti.

La progettazione degli interventi deve dunque considerare appieno il supporto alla mobilità "consapevole" e alla fluidità del traffico, anche se limitato, residuale e a bassa velocità imposta come nelle "Zone 30".

Una delle politiche più interessanti promosse da PRGC e dal PGTU (nella parte più urbana e di competenza torinese) era costituita dal programma dei parcheggi di interscambio indicati "nodi e parcheggi d'interscambio ubicati in adiacenza di capilinea suburbani" e proposti per il dirottamento e interscambio del traffico privato sulla rete collettiva:

- piazzale Caio Mario
- Orbassano;
- cascina Continassa;
- San Mauro;

la cui realizzazione soffre del lento servizio tranviario disponibile o della difficoltà di accesso dal sistema tangenziale, parametri che ne determinano la scarsa competitività di fronte all'auto e a parcheggi più centrali.

Sono inoltre individuabili altri parcheggi di interscambio con linee tranviarie e bus che saranno potenziate e che si ritiene utile progettare ed attuare progressivamente:

- Bengasi (adiacenza corsi Unità d'Italia-Maroncelli e piazza Bengasi);
- Drosso-Marche (adiacenze corsi Settembrini, Orbassano, Portone e asse stradale di corso Marche);
- Marche-Venchi Unica (adiacenze corsi Francia-Marche);

cessibilità by the private vehicles of those entitled, albeit at a moderate speed;

- upgrading of surfaces, street lighting and furniture to improve the image of the public space;
- installation of small and medium-size parking areas, both ground-level and multilevel, for private vehicles near the precincts;
- concurrent incentivation and promotion of upgrading measures on the part of private persons and other public and/or private owners of buildings facing the precincts.

These objectives are significantly synergic with the quality of urban life and the circulation of vehicles and pedestrians. They are, however, confined to the centre of Turin and some links with the underground railway sites on Corso Francia, without being able to reach Piazza Statuto and the Spina Reale.

In this connection however, it must be said that the measures undertaken do not always correspond to "good practice" for traffic (such as the set of projects for Corso Castelfidardo), which is thus rendered poorly uniform in its routes and often dangerous at places crossed by pedestrians and cyclists. Their planning must thus fully consider the contribution of "conscious" mobility and the fluidity of the traffic, albeit limited, residual and at low permitted speeds, as in the "Zone 30".

One of the more attractive policies in the PRGC and the PGTU (in the more urban part for which Turin is responsible) was the programme for four interchange parking areas described as "interchange nodes and parking areas located alongside suburban terminuses", and proposed for the deviation and interchange of private traffic on the collective network:

- Piazzale Caio Mario
- Orbassano
- Cascina Continassa
- San Mauro

whose realisation is suffering from the slow tram service available and the difficulty of gaining access from the ring road, with the result that they are less competitive than cars and more central parking areas.

Another six tram and bus line interchange parking areas will be boosted. They are scheduled for progressive designing and effectuation:

- Bengasi (alongside Corso Unità d'Italia, Corso Maroncelli and Piazza Bengasi);
- Drosso-Marche (alongside Corso Settembrini, Corso Orbassano, Strada del Portone, and the highway axis of Corso Marche);
- Marche-Venchi (alongside Corso Francia and Corso Marche);

- Pellerina (adiacenze corsi Regina Margherita-Potenza-Lecce);
- Sofia-Lazio (adiacenze lungo Stura Lazio, piazza Sofia);
- Modena (adiacenze corsi Agudio-Casale e tranvia Sassi/Superga).

Di quelli elencati sono operativi con efficacia gli interscambi con la ML 1 (Marche-Venchi Unica), molto meno quelli sulla linea 4 e meno ancora gli altri che relazionano con le linee tranviarie e automobilistiche nelle aree esterne. Infatti l'uso del mezzo pubblico è incentivato anche dalla qualità del posto auto presso casa.

È evidente che la scarsa competitività della rete su gomma e delle tratte urbane in generale incide negativamente sui risultati da ottenere e non induce gli utenti all'abbandono dell'auto privata, se non dissuasi da una politica dell'accesso, e della permanenza, dell'auto alla città o a comparti significativi, particolarmente severa, costosa e dall'equilibrio difficile.

Maggiore efficacia conseguono invece i nodi e parcheggi di interscambio/attestamento in adiacenza alle stazioni del passante ferroviario (Lingotto, Zappata, Porta Susa, Dora, Rebaudengo), nei casi realmente operativi di Porta Susa e Lingotto, dove i servizi ferroviari con destinazione Milano/Lione o Genova, Piacenza, Savona/Cuneo sono frequenti e ampiamente utilizzati e dove la disponibilità di sosta di media durata consente vantaggi concreti nell'uso del treno vs. l'auto privata.

Una migliore distribuzione delle partenze verso le principali destinazioni, ottenuta con l'introduzione di nuove stazioni e un'adeguata e incoraggiante politica della sosta prolungata per i clienti in possesso dei documenti ferroviari, potrà ulteriormente migliorare le quote di interscambio.

Inoltre una migliore efficienza complessiva in termini di riduzione dei passeggeri x km su auto privata nell'area metropolitana, si otterrebbe comunque realizzando nel concreto quella che viene chiamata "città policentrica", dotando anche i poli esterni di alcuni elementi significativi di centralità tali da modificare la struttura della domanda di mobilità.

In questo senso il programma regionale dei "Movicentri" poteva e può ancora dare un segno importante di svolta se capace di "innescare" il passaggio strategico dalle azioni di ristrutturazione degli edifici di stazione fino alla creazione delle centralità locali di servizi alle imprese oltre che alle persone.

Ma a questo proposito va anche ricordato come le politiche di respiro strategico su Torino e sull'Area Metropolitana non abbiano mai considerato a sufficienza gli effetti che il sistema Tangenziale autostradale ha introdotto nelle fasi di redistribuzione localizzativa degli insediamenti produttivi e residenziali che "uscivano" dai contesti urbani.

Si è trattato di un fenomeno imponente sul quale si è ri-

- Pellerina (alongside Corso Regina Margherita, Corso Potenza and Corso Lecce);
- Sofia-Lazio, (alongside Lungo Stura Lazio and Piazza Sofia);
- Modena (alongside Via Agudio, Corso Casale and the Sassi-Superga rack and pinion railway).

The Marche-Venchi Unica interchange with the No. 1 underground line is working efficaciously, less so those with Line 4, and even less so those that relate with the bus and tram lines of the outer areas. Use of public transport, in fact, is also incentivated by the quality of the parking place at home.

The poor competitiveness of the bus network and the urban routes in general clearly has an adverse effect on the results to be obtained, and does not induce users to give up their cars, unless dissuaded by a policy of car access to and residence in the city, or in significant sections, that is particularly severe, expensive and hard to balance.

Greater efficacy, on the other hand, is displayed by the interchange/terminus nodes and parking areas alongside the Passante Ferroviario (Lingotto, Zappata, Porta Susa, Dora, Rebaudengo), in the cases really operative at Porta Susa and Lingotto, where the railway services to Milan/Lyon, Genoa, Piacenza and Savona/Cuneo are frequent and greatly used, and where medium-duration parking facilities confer concrete advantages on use of the train rather than private cars.

Better distribution of departures towards the main destinations, achieved through the introduction of new stations and an adequate and encouraging policy of a prolonged stay for customers in possession of railway documents, may further augment the share of interchanges.

Better overall efficiency in terms of reduction of the number of passengers per km travelling in private cars in the metropolitan area would also be reached by creating what is called the "polycentric city", by also endowing the external poles with such significant elements of centrality as may modify the structure of the demand for mobility.

In this sense, the Region's "Movicentri" programme was able to and still can give an important sign of a U-turn if it is capable of "priming" the strategic passage from actions for restructuring station buildings to the creation of local centralities of services rendered to both enterprises and persons.

Here, however, it must be recalled that the strategic policies of Turin and the Metropolitan Area have never devoted sufficient attention to effects of the motorway ring roads on the relocation of the industrial and residential premises that "exited" from the urban contexts.

This impressive development has underlain the redesigning of the map of the movements of both workers and freight. It is also in sharp contrast with any policy to rationalise mobility along firmly defined axes, preferably

disegnata la mappa degli spostamenti dei lavoratori e delle merci sul territorio, ma del tutto in contrasto con ogni politica di razionalizzazione della mobilità secondo assi forti e preferibilmente ad impianto fisso.

Di questo fatto nessuna autorità locale si è occupata al giusto livello!

5. Restano da evidenziare due questioni che possiamo definire “nuove” nelle politiche metropolitane e che assumono importanza decisiva per il contrasto fra perdite e valori aggiunti che possono introdurre sul territorio metropolitano e al sistema della mobilità:

- a. l'arrivo del sistema AV/AC nel contesto metropolitano con la progressiva saturazione della rete ferroviaria “passante” e ospitante i servizi regionali e la prospettiva di realizzazione di una gronda che svincoli in parte il “passante” e raccordi l'interporto di Orbassano per poi proseguire verso la Valle di Susa e Lione;
- b. la seconda riguarda una delle questioni più “vecchie” e ampiamente dibattute: la realizzazione del corso Marche: opera ad impianto insediativo strategico, proposta più che prevista nei piani Regolatori di Torino fin dagli anni '70, ma mai realmente promossa da investitori pubblici e/o privati... La novità sta nella prospettiva che si va rafforzando, di una rilocalizzazione pesante del sistema ospedaliero metropolitano e nel consolidamento del progetto infrastrutturale complesso che potrà accogliere una molteplicità di funzioni su unico asse sistemico: mobilità di superficie privata e pubblica, attraversamento autostradale metropolitano attestato sul SATT, ferrovia AV/AC merci e persone sul collegamento Torino (Orbassano)-Lione.

Si tratta di progetti operativi alla scala continentale, il primo, e alla scala regionale, il secondo, che si compongono nel “nodo di Torino” e che determinano tracciati anche difficili e onerosi sui quali le comunità metropolitane valutano “singolarmente” costi e benefici.

Resta tuttavia necessaria una valutazione di insieme che ne espliciti anche le potenzialità e le opportunità derivanti dal sorgere di nuove funzioni centrali e di nuovi collegamenti (da Orbassano a Venaria Reale) che connettono generatori in crescita.

Il fatto nuovo da non trascurare sta nella priorità possibile da dare al disegno dell'infrastruttura e delle sue molte accessibilità sulle quali operare trasformazioni e valorizzazioni insediative capaci di concorrere agli importanti investimenti necessari e nella considerazione prioritaria degli effetti sulla intera comunità metropolitana evitando fin dalla prima impostazione il solitario monologo cittadino. Anche se i disegni in proposito diffusi in questi giorni (dicembre 2007) non fanno del tutto sperare.

*Mario Villa, ingegnere, docente al Politecnico di Torino.*

endowed with fixed installations. No local authority has concerned itself with this situation at the proper level.

5. Two what we may call “new” questions in the metropolitan policies remain to be brought out. They are of primary importance on account of the contrast between the losses and added values they may introduce in the metropolitan area and its mobility system:

- a. the first relates to the arrival of the AV/AC (High Speed/High Capacity) system in the metropolitan context with the progressive saturation of the railway network *Passante Ferroviario* and hosting the regional services, and the prospect of realising an overhang that may partly relieve the Passante (N.d.T frase poco chiara N.d. T) and join the Orbassano interport and then proceed to the Susa Valley and Lyon.
- b. the second has to do with one of the “oldest” and widely discussed topics: the realisation of Corso Marche, a work with a strategic installation layout, proposed rather than envisaged in Turin's Physical Development Plans since the Seventies, but never really promoted by public and/or private investors. The novelty lies in the prospect that is gaining strength, namely that of a mighty relocation of the metropolitan hospitals, along with consolidation of the complex infrastructural project that will be able to host a multiplicity of functions on a single systemic axis: private and public surface mobility, crossing of the metropolitan motorway on the SATT (the Ring road Motorway Turinese System), AV/AC railway for freight, and for persons on the Turin (Orbassano)-Lyon line.

These are projects operative on the European scale (the first) and the Regional scale (the second) that compose themselves in the “Turin node” and determine even difficult and burdensome layouts on which the metropolitan communities are “individually” evaluating the costs and the benefits.

What remains necessary, however, is an assessment of the whole that also renders explicit both the potential and the opportunities stemming from the arising of new central functions and new connections (from Orbassano to Venaria Reale) that join together growing generators.

The new feature not to be overlooked lies in the possible priority to be assigned to the design of the infrastructure and its many accessibilities on which to bring about transformations and enhancements of establishment values capable of contributing to the substantial capital expenditures required, and in the prioritising consideration of the effects on the entire metropolitan community, thus avoiding the solitary “city” monologue right from the initial formulation. Even if the relative drawings disseminated in these days (November 2007) do not hold out much hope.

*Mario Villa, engineer, lecturer at the Turin Polytechnic.*

# Olimpiadi, piano e città

## *Olympic Games, plan and city*

EGIDIO DANSERO, ALFREDO MELA

Nel periodo dagli anni Novanta ad oggi Torino ha conosciuto una straordinaria stagione dal punto di vista della pianificazione urbana e dei processi di trasformazione che la stessa pianificazione, con alterni esiti, ha variamente cercato di gestire, talora programmandoli, talaltra assecondandoli o contrastandoli. Tra i piani e i programmi di questo periodo si devono innanzitutto ricordare il PRG, che ha preso avvio nel 1995 e su cui si concentra questo numero monografico di «A&RT», ma anche interventi su altre scale e di altra natura, come il Progetto Speciale Periferie, i diversi programmi di riqualificazione e recupero urbano, il piano strategico Torino Internazionale con la sua recente riedizione. Ed è opportuno sottolineare il fondamentale ruolo dell'altro grande programma di trasformazione infrastrutturale su cui si è innestato lo stesso PRG, vale a dire il Passante ferroviario.

In questo quadro pianificatorio complesso questo scritto si sofferma sul ruolo giocato dal grande evento olimpico. Come si sono inserite le Olimpiadi in questo contesto di programmi, piani e progetti, e in particolare nella trama delle trasformazioni definite dal PRG? Quali coerenze, contraddizioni, innovazioni hanno caratterizzato il rapporto tra l'intervento "straordinario", messo in atto per conformare il territorio alle esigenze dell'evento olimpico e quello "ordinario", rappresentato dalla realizzazione degli obiettivi del Piano?

Since the Nineties, Turin has been busily engaged in town planning and in processes of transformation that planning itself has set out to handle, sometimes by programming them, and at other times by supporting or opposing them. The MPDP (Municipal Physical Development Plan) launched in 1995 is the subject of this monographic number of "A&RT". There were, however, other plans and programmes of different kinds and on other scales, such as the Special Peripheries Project, urban upgrading and recovery programmes, and the strategic Torino Internazionale plan together with its recent new edition. Mention must also be made of the Passante Ferroviario, a major infrastructural transformation programme on which the MPDP itself was grafted.

This paper focuses on the role of the 2006 Winter Olympic Games. How did they fit within this array of programmes, plans and projects, especially in the weft of transformations envisaged in the MPDP? What congruencies, contradictions and innovations marked the relationship between the "extraordinary" operations needed to enable Turin and its surroundings to measure up to the demands of the Olympics, and the "ordinary" operations needed to achieve the objectives of the Plan?

Le nostre riflessioni scaturiscono da una stagione di ricerche svolte all'interno del gruppo OMERO, con un confronto sistematico con gli altri centri di ricerca che in questi anni si sono occupati delle Olimpiadi e delle trasformazioni territoriali ad essa connesse, quali Siti, l'Ires Piemonte e il Comitato Giorgio Rota/Circolo Eau vive (OMERO, *Olympics Mega Events Research Observatory*, nasce nel 2001 come Centro interdipartimentale dell'Università di Torino, accogliendo altresì ricercatori del Politecnico di Torino. Attraverso diversi rapporti di ricerca OMERO ha in questi anni analizzato le aspettative, gli impatti e le trasformazioni, materiali e immateriali, sul piano economico, sociale e territoriale connesse il grande evento olimpico di Torino 2006, attraverso uno sguardo multidisciplinare).

Una delle tesi centrali che abbiamo cercato di sostenere era che l'evento poteva (e doveva) essere interpretato come uno strumento di politica territoriale. La letteratura internazionale sui grandi eventi (cfr. ad es. Essex, Chalkley, 2002) ha evidenziato la pluridimensionalità del fenomeno, da interpretarsi nelle sue componenti economiche, culturali, sociali, simboliche e, chiaramente, in quelle spaziali. Quest'ultima dimensione è allo stesso tempo sia la più evidente manifestazione materiale dell'evento – su cui si misura la sua non di rado problematica eredità, con la gestione dei grandi contenitori sportivi e di accoglienza – sia la dimensione in cui le altre componenti trovano una sintesi territoriale, pensando appunto non soltanto ad uno spazio fisico, contenitore di oggetti spaziali, ma ad uno spazio funzionale e relazionale: il territorio, appunto, forma spaziale dell'azione sociale.

Similmente, lo stesso PRG, per quanto strumento che per eccellenza si occupa di trasformazioni fisiche, può e deve essere interpretato su altri piani, evidenziando di nuovo il ruolo di mediatore che il territorio gioca nelle relazioni sociali.

Pertanto, per capire cosa significhi interpretare le Olimpiadi come strumento di politica territoriale, è possibile considerare i rapporti tra queste ed il PRG innanzitutto sul piano della trasformazione fisica, per poi considerare altri livelli interpretativi.

La dimensione fisico-spaziale delle Olimpiadi è sintetizzata dal programma di opere olimpiche definito dalla L. 285/2000, che rivisita il dossier di candidatura. È un imponente programma di opere, a cui si aggiungono le opere connesse e gli altri investimenti messi in campo dai diversi attori pubblici in tutto il territorio olimpico. Come è apparso evidente durante i Giochi, quella di Torino può essere considerata forse la prima Olimpiade invernale di carattere marcatamente urbano. La dimensione urbana è apparsa in primo piano relegando sullo sfondo il ruolo di tradizionali protagoniste delle Olimpiadi Invernali che la geografia fisica assegna alle montagne.

La dimensione urbana si attenua un po' se conside-

Our thoughts on the subject stem from work carried out within the OMERO group (Olympics Mega Events Research Observatory) and systematic comparison with the findings of other research centres concerned with the Winter Games and the local transformations to which they gave rise, such as Siti, Ires and the Giorgio Rota/Circolo Eau Vive Committee. OMERO was established in 2001 as an interdepartmental centre of the University of Turin with some researchers from the Turin Polytechnic. Its multidisciplinary approach was employed to analyse in economic, social and local terms the expectations, impact and tangible and intangible transformations associated with the 2006 Olympics.

One of our main contentions was that this great event could (and must) be interpreted as a tool of land use policy. The literature of such events (see e.g. Essex & Chalkley 2002) shows that they have economic, cultural, social and symbolic facets in addition to their spatial consequences. Space, indeed, is both the dimension in which they are most evident and the yardstick for measurement of the frequent question of their aftermath and the handling of large sports and accommodation facilities, and that in which the other components are blended, insofar as space itself is not solely viewed as a physical container of space-occupying objects, but as a functional, relational space: areas as a form of social space for social action.

The MPDP too – itself concerned par excellence with physical transformations – can and must be interpreted on other levels so as to bring out the role of a particular area as a mediator in social relations. Interpretation of the Olympic Games as a tool of territorial policy, therefore, can best be understood by considering their relationship with the MPDP in terms of physical transformation, and then on other levels.

The physical and spatial size of the Olympics is illustrated in the works comprised in Law No. 285 of 2000, itself drawn from the candidature dossier. This impressive programme is accompanied by ancillary works and investments undertaken by public players throughout the Olympic area. As became evident during the Games themselves, Turin was the first markedly urban venue of the Winter Olympics. In this respect, indeed, their traditional hallmark, namely the physical geography of the mountains, was overshadowed by the leading role assigned to Turin as a city.

This urban parameter becomes of less significance when attention is directed to the distribution of the funding as shown by the data for the Agenzia Torino 2006 (though these do not account for the total of the

riamo la distribuzione dei finanziamenti come evidenziato dai dati dell'Agenda Torino 2006 (che non coprono tuttavia l'insieme degli investimenti olimpici) (Bondonio, Campanello, 2007) (Figura 1) anche se in questo confronto pesano moltissimo le infrastrutture stradali come il completamento dell'autostrada Torino-Pinerolo e la rinnovata statale della Val Chisone, che pur collocate fuori dal territorio torinese ne costituiscono un fondamentale supporto funzionale.

Se analizziamo la distribuzione spaziale degli interventi sul territorio torinese (Figura 2) possiamo evidenziare la concentrazione degli stessi principalmente nella zona sud di Torino in un'intorno di circa 2 km che va dal Palaghiaccio Tazzoli, passando per lo Stadio Olimpico, l'Ospedale Militare e il PalaIsozaki in Piazza d'Armi fino all'area Dogana-Ex Mercati Generali con il Villaggio olimpico, al Lingotto e all'area contrassegnata con un altro grande evento del passato: Italia '61, con il Palavela e le opere realizzate nel campus Bit. Sempre in quest'area si concentrano i più ampi interventi rappresentati dal sottopasso di Corso Spezia e dalla rinnovata Piazza d'Armi.

Al di fuori di queste aree tutti gli altri interventi, con l'eccezione del palaghiaccio a Torino Esposizioni, hanno riguardato i villaggi media. A parte Villa Claretta, presso il polo universitario di Grugliasco, gli altri hanno riguardato la Spina 2 nell'area Politecnico, l'ex Italgas, nel nuovo polo universitario di Scienze Politiche e Giurisprudenza, e la Spina 3 sulle aree ex Michelin e Deltasider, tutte aree oggi nuovamente accomunate dal fatto di essere divenute – con l'eccezione di Spina 3 – delle residenze universitarie. Questi interventi si sono sostanzialmente concentrati nelle grandi aree di trasformazione definite dal piano e legate dalla Spina centrale e dall'asse ferroviario. In queste aree hanno avuto certamente un ruolo fondamentale da volano e propulsore pubblico anticiclico nell'avvio e prosecuzione delle trasformazioni definite dal piano, consentendone o perlomeno anticipandone l'attuazione rispetto ad uno scenario senza i Giochi.

Se accanto alle trasformazioni fisiche permanenti del grande evento consideriamo gli spazi effimeri, rappresentati dai luoghi notevoli e poli di attrazione della Medal Plaza, Atrium e lo Sponsor Village e dalle Case Olimpiche (tutte ubicate, con poche eccezioni, a Torino anziché nelle valli) notiamo come anch'essi sostanzialmente abbiano privilegiato, oltre alla tradizionale centralità della città storica, la seconda centralità individuata dal PRG, accanto a Spina Centrale e Asse di corso Marche, e cioè l'asse del *loisir* e del tempo libero rappresentato dal Po (Figura 3). A questi interventi occorre aggiungere gli interventi pubblici di arredo urbano e gli interventi privati con la costruzione e riqualificazione di strutture ricettive.

In sostanza, dunque, possiamo evidenziare come le tra-

capital expenditures on the Olympics) (Bondonio & Campanello, 2007) (Fig. 1). In a comparison of this kind, considerable weight must be assigned to road works, such as the completion of the Turin-Pinerolo motorway, and the revamped Val Chisone State Highway, two operations outside, but of great functional support for the Turin area.

Examination of the spatial distribution of the operations carried out in the Turin area (Fig. 2) shows that they were principally concentrated in the south of the city within a stretch of about 2 km running from Palaghiaccio Tazzoli to the Olympic Stadium, the Military Hospital and PalaIsozaki in Piazza d'Armi, and as far as the Dogana - Ex Mercati Generali area with the Olympic Village, Lingotto and the zone once occupied by another great event, Italia '61, namely the celebration of the first centenary of the Unity of Italy in 1961, with the Palavela and the ILO campus. The Corso Spezia underpass and the revamped Piazza d'Armi are also located in this area. With the exception of Palaghiaccio and Torino Esposizioni, all the operations outside these areas are related to the media villages. Villa Claretta near the university premises at Grugliasco, Spina 2 in the Polytechnic area, the former Italgas premises in the university's new political sciences and jurisprudence section, and Spina 3 on the former Michelin and Deltasider premises: apart from Spina 3, these are also once again university residences. These operations are mainly concentrated in the large transformation areas defined by the Plan, and are linked to the Spina Centrale and the railway line. They certainly acted as a flywheel and anticyclical public propulsion unit in launching and proceeding with the transformations described in the Plan, and thus allowed or at least all events brought forward their implementation with respect to the scenario without the Games.

Examination of the situation with regard to the ephemeral spaces, namely the poles of attraction of the Medal Plaza, the Atrium and the Sponsor Village, together with the Case Olimpiche (located, with few exceptions, in Turin instead of the valleys), shows that they are associated with both the inner city as the centre of Turin, and its second central feature identified by the MPDP alongside the Spina Centrale and Corso Marche, namely the axis of *loisir* and free time represented by the river Po (Fig. 3). Other operations include public installation of street furniture and private initiatives concerning the construction and upgrading of accommodation facilities.

In substance, therefore, the transformations generated

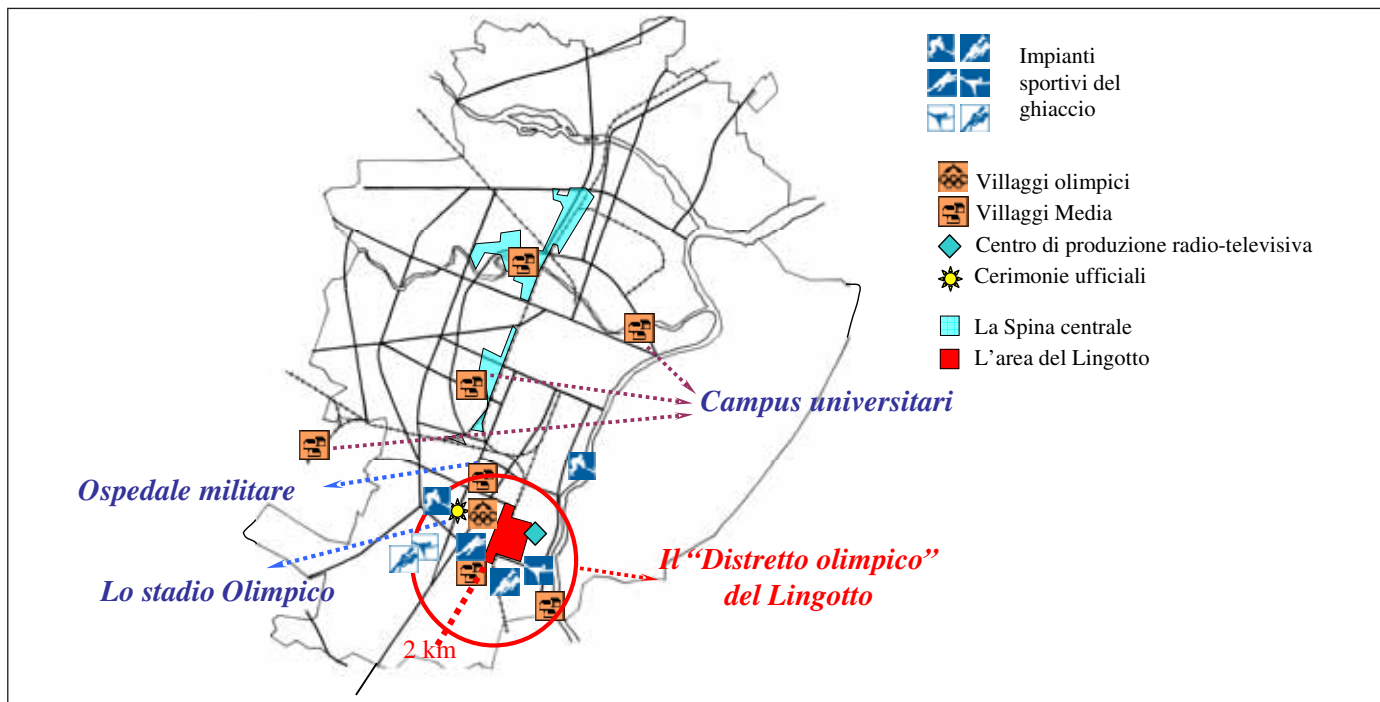
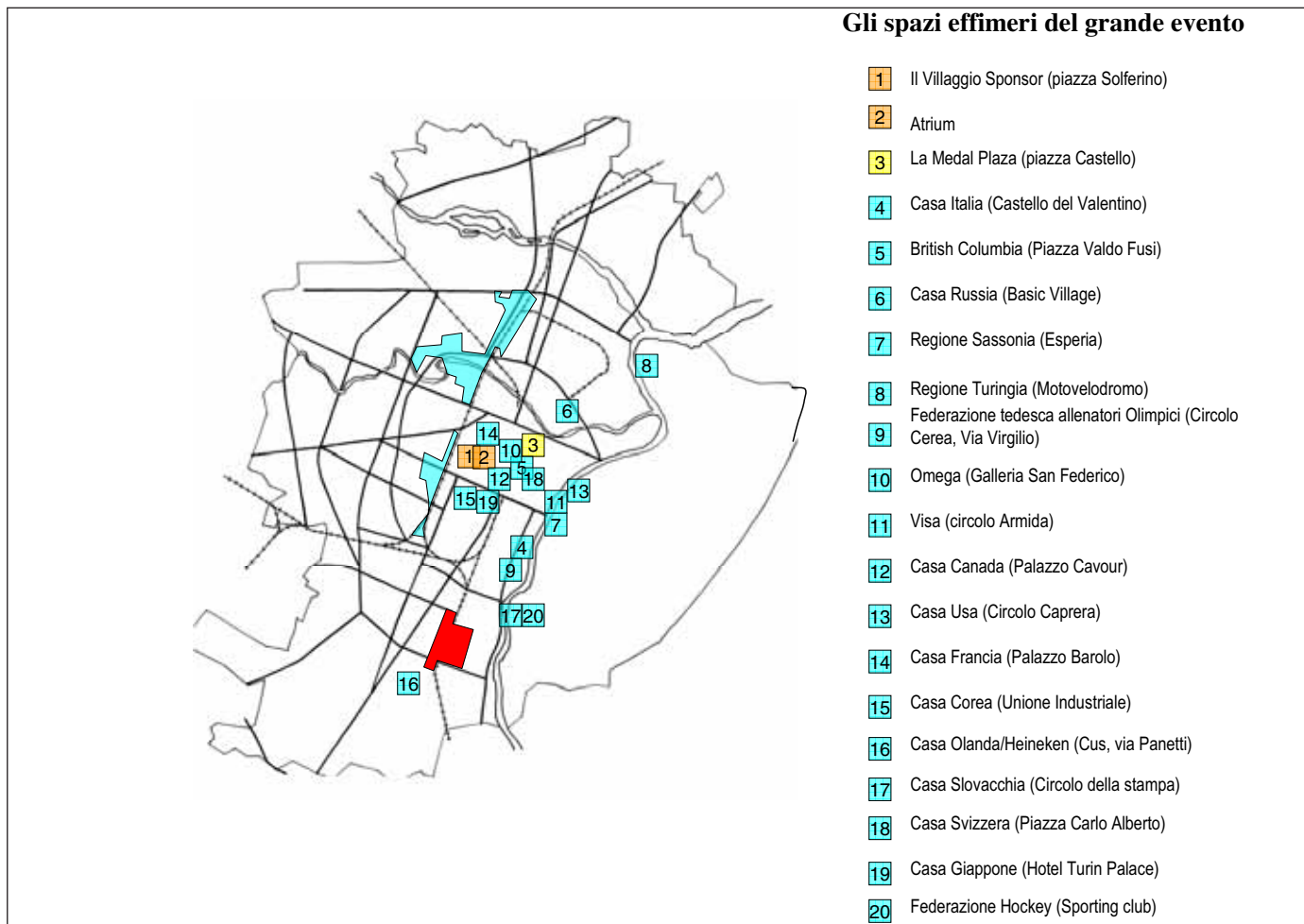


Figura 1. Distribuzione geografica e settoriale degli investimenti dell'Agenzia Torino 2006 (valori in milioni di dollari). Fonte: elaborazione da dati Agenzia Torino 2006, in: Bondonio, Campaniello, 2007, p. 230.

Figure 1. Breakdown of Agenzia Torino 2006 investments by geographical area and sector (values in million dollars). Source: processing of Agenzia Torino 2006 data, in: Bondonio, Campaniello, 2007, p. 230.

Figura 2. Lo spazio urbano di Torino 2006. Fonte: nostra elaborazione su dati Toroc.

Figure 2. The urban space of Torino 2006. Source: our processing of Toroc data.



**Gli spazi effimeri del grande evento**

- 1 Il Villaggio Sponsor (piazza Solferino)
- 2 Atrium
- 3 La Medal Plaza (piazza Castello)
- 4 Casa Italia (Castello del Valentino)
- 5 British Columbia (Piazza Valdo Fusi)
- 6 Casa Russia (Basic Village)
- 7 Regione Sassonia (Esperia)
- 8 Regione Turingia (Motovelodromo)
- 9 Federazione tedesca allenatori Olimpici (Circolo Cerea, Via Virgilio)
- 10 Omega (Galleria San Federico)
- 11 Visa (circolo Armida)
- 12 Casa Canada (Palazzo Cavour)
- 13 Casa Usa (Circolo Caprera)
- 14 Casa Francia (Palazzo Barolo)
- 15 Casa Corea (Unione Industriale)
- 16 Casa Olanda/Heineken (Cus, via Panetti)
- 17 Casa Slovacchia (Circolo della stampa)
- 18 Casa Svizzera (Piazza Carlo Alberto)
- 19 Casa Giappone (Hotel Turin Palace)
- 20 Federazione Hockey (Sporting club)



sformazioni olimpiche siano andate, nel loro complesso, in una direzione coerente con quella tracciata dal PRG. Forse, se dovessimo indicare un qualche grado di scostamento dagli obiettivi del piano (ma non necessariamente una contraddizione), si potrebbe mettere in luce come l'evento olimpico abbia lasciato la sua eredità materiale più fortemente concentrata nella parte sud di Torino, che nel piano non appare come uno spazio destinato ad un ruolo così centrale. Tale concentrazione, tuttavia, appare congruente con una consolidata tradizione storica, che ha visto proprio questo settore della città fortemente strutturato dagli interventi operati in vista di grandi eventi del passato: dall'esposizione del 1911 a Italia '61. Così pure, si può mettere in luce come l'area sud già da tempo abbia manifestato una vocazione verso l'attività fieristica ed il *loisir*, accompagnata da una nascente funzione direzionale, legata soprattutto alla presenza degli uffici direzionali della Fiat nell'area del Lingotto. In prospettiva, il riuso di alcune strutture olimpiche e, soprattutto, la prevista costruzione della sede della Regione Piemonte – nel grattacielo progettato da Fuksas nell'area ex Avio – è destinato a rafforzare ulteriormente questo ruolo, anche tenendo conto di ulteriori trasformazioni che potrebbero avere luogo in altre zone dell'area sud di Torino, prima fra tutte quella di Mirafiori.

Sempre nell'ottica di verificare in che misura l'evento olimpico abbia contribuito al raggiungimento degli obiettivi del PRG, si può poi osservare che esso non ha avuto effetti rilevanti sul terzo asse (dopo quelli del Po e della Spina Centrale), individuato dal piano, vale a dire corso Marche. In questo caso, tuttavia, va detto che l'effettiva emergenza di tale asse non dipende solo dalla eventuale collocazione di importanti funzioni centra in quell'intorno spaziale, ma anche dalla realizzazione di opere infrastrutturali le cui finalità si inquadrano in una problematica diversa da quella dell'evento olimpico e per molti aspetti ancora più ampia.

Un aspetto più volte sottolineato nel dibattito sugli effetti dei Giochi sulla città è il fatto che le trasformazioni olimpiche non hanno solo avuto un ruolo diretto – realizzando opere destinate ad accrescere il capitale fisso dell'area torinese – ma anche una funzione indiretta, agendo da catalizzatore per l'accelerazione di un complesso di trasformazioni che avrebbero potuto realizzarsi in un tempo molto più lungo: prime fra tutte quelle che hanno implicato il riuso delle aree ex industriali lungo il tracciato della Spina.

Questa accelerazione rappresenta senza dubbio un aspetto positivo del ciclo olimpico: il protrarsi di una lunga fase di transizione avrebbe potuto favorire la frammentazione dello spazio e, in qualche misura, anche l'allontanamento da un disegno di insieme tracciato dal Piano. Tuttavia, essa presenta anche alcuni lati più problematici; tra questi – nel presente contesto – ne vorremmo evidenziare soprattutto due.

by the Olympics run in the direction indicated by the MPDP. A slight departure from (though not a contradiction of) the objectives of the Plan can perhaps be discerned in the fact that the leftovers from the Games are concentrated in the south of Turin, whereas this was not assigned such a central role in the Plan. This concentration, however, is congruent with the traditional association of structural changes of this part of the city with the events such as the 1911 Exhibition and Italia '61. The south of Turin has also long been the home of fairs and *loisir* activities; while its managerial aspect has been conferred by the transfer of Fiat's headquarters to Lingotto. Re-employment of some of the Olympic buildings, and the envisaged construction of the headquarters of the Piedmont Region in a skyscraper designed by Fuksas in the former Avio area will strengthen this role, account being also taken of the transformations foreseeable in other parts of the south of Turin, especially Mirafiori.

Further assessment of the extent to which the Games served to secure the attainment of the objectives of the MDDP reveals that they had no substantial effect on Corso Marche, the Plan's third axis after those of the Po and the Spina Centrale. Here, however, it must be said that the emergence of this axis is dependent on both the location of important central functions, and on the installations of infrastructures whose purpose is connected with wider questions not related to the Games.

One feature often underscored in the discussion of the effects of the Games on Turin is that the transformations they induced have both directly augmented the city's fixed assets, and indirectly catalysed an acceleration of transformations that would have otherwise been completed over the course of a much longer period, especially the reuse of former industrial premises along the Spina.

This acceleration has obviously been beneficial: a protracted transition stage would have led to fractionation of the space and even a departure from the overall pattern of the Plan. Even so, it has its problematical sides, two of which will now be examined.

The first concerns the architectonic quality of the new establishments and has received more attention on the part of the media and in public debates. In purely formal terms, strongly contrasting views have been expressed by both the public at large and professionals. A recent survey conducted among its members by Turin's Ordine degli Architetti concerning the quality of a set of recent works in the city (including those for the Olympics, and especially those associated with the transformations of the

Il primo è quello che più largo spazio ha avuto sui mezzi di comunicazione e nel dibattito pubblico: esso si riferisce alla qualità architettonica dei nuovi insediamenti. Sugli aspetti più strettamente formali i pareri raccolti in questi anni sono fortemente divergenti, non solo presso il pubblico più vasto ma anche presso operatori più qualificati. Valga ad esempio la recente indagine promossa dall'Ordine degli Architetti di Torino sugli iscritti all'Ordine stesso a riguardo della qualità di un insieme di opere architettoniche recentemente realizzate nella città (tra le quali gli interventi olimpici e, più in generale, quelli legati alla trasformazione delle Spine sono fortemente rappresentati) (Crivello, Davico, 2007). Essa ha evidenziato, talora, pareri diametralmente opposti a riguardo delle medesime opere, ma, in ogni caso, ha messo in luce spesso un atteggiamento complessivamente critico sulla qualità architettonica delle nuove edificazioni. Infatti, tenendo conto del fatto che agli intervistati era richiesto di esprimere una valutazione per ogni singolo progetto su una scala da 1 a 10, si può osservare che meno del 10% delle opere valutate ha raggiunto una media corrispondente alla sufficienza. Su alcune tipologie progettuali sono stati espressi giudizi particolarmente critici: questo vale soprattutto per i grandi complessi di tipo condominiale (fortemente presenti nelle Spine e specificamente nella Spina 3), nessuno dei quali ha raggiunto la sufficienza nelle valutazioni degli architetti torinesi (Davico, 2007).

Il secondo si riferisce invece alla dimensione della pianificazione territoriale e alle possibili conseguenze sociali e spaziali degli interventi realizzati. Da questo punto di vista ci pare di poter affermare che, se è vero che nel loro complesso gli interventi compiuti rinviano alle linee-guida spaziali del PRG, è anche vero che non sempre le modalità con cui sono stati realizzati tengono pienamente conto del loro inserimento nel contesto su cui vanno ad impattare, né sempre appaiono coerenti con una più ampia visione strategica della dinamica del sistema socioeconomico e spaziale torinese. Per chiarire ciò che qui si intende affermare è bene partire da una constatazione: la realizzazione dell'asse della Spina, che le opere olimpiche hanno indubbiamente accelerato, specie nei segmenti a nord del centro cittadino implica l'inserimento di nuovi insediamenti in uno spazio interstiziale tra quartieri caratterizzati da una complessiva povertà delle funzioni urbane e da un'elevata concentrazione di fattori critici (Conforti, Mela, 2008). Dunque, specie per quanto riguarda la Spina 3 – e la 4, su cui, tuttavia, il ciclo olimpico non ha lasciato significative eredità –, la loro edificazione rappresenta un'occasione fondamentale per la riqualificazione di una parte significativa della periferia nord di Torino. Di ciò, tuttavia, si è tenuto solo parzialmente conto al momento della realizzazione degli interventi finalizzati ai Giochi; al di là di ogni giudizio sulla qualità estetica delle singole opere di Spina 3 (tra cui non va solo considerato il villaggio media, ma anche altri interventi indipendenti dal tema

Spine) disclosed both diametrically opposite opinions of the same work and a comprehensively critical attitude towards their quality (Crivello & Davico, 2007). Evaluations on a scale from 1 to 10 were called for. Less than 10% of the works attained an average regarded as satisfactory. Some types of projects were heavily criticised, particularly the large high-rise buildings on the Spine, especially Spina 3. None of these was classed as satisfactory (Davico, 2007).

The other problematical side concerns the dimension of the planning and the possible social and spatial consequences of the measures undertaken. While it is true that these followed the spatial guidelines of the Plan, it is equally true that their execution did not always take full account of the context subjected to their impact, nor was it always in keeping with a wider strategic and dynamic vision of the city's socioeconomic and spatial system. One illustration will serve to show what is intended: realisation of the Spina, undoubtedly accelerated by the Olympics, implied, especially in its northern segments, the insertion of new establishments in an interstice between districts poorly supplied with urban functions and marked by a high concentration of critical factors (Conforti & Mela, 2008). The edification of Spina 3, therefore, as well as Spina 4, on which the Games left no significant mark, presented a fine opportunity for the upgrading of part of the northern outskirts of Turin. This, however, was no more than partly considered when the measures for the Games were undertaken. Quite apart from any assessment of the aesthetic quality of the single components of Spina 3 therefore (including both the media village and independent creations such as the church of the Holy Countenance and the Ipercoop business centre), this new quarter stands somewhat apart from its neighbours and does not seem capable of providing an opportunity for the reintegration of a part of Turin long kept in isolation by the presence of large industrial concerns. This does not necessarily mean that new causes of social fracture have been introduced. It does, however, mean that its ability to sew the pieces together must be conferred by new physical transformations as well as changes in social policies, the endowment of services, stimulation of the creation of new forms of local identity and participation of its inhabitants.

While the 2006 Winter Olympics may thus be said to have brought about substantially advantageous spatial transformations, at all events for Turin itself (thinking, instead, of the great containers and plants in the valleys), a weakness is evident in the measure of the planning, which should have played a more

olimpico, come la chiesa del Sacro Volto o il centro commerciale dell'Ipercoop), questo nuovo quartiere appare oggi ancora relativamente sconnesso dal contesto dei quartieri tra cui si colloca e non appare adeguato ad offrire una opportunità per reintegrare parti del territorio urbano rimaste a lungo separate per la presenza di grandi impianti industriali. Ciò non significa che esso abbia necessariamente introdotto nuovi elementi di frattura sociale; significa, piuttosto, che – per far sì che possa svolgere un ruolo di ricucitura – si rendono necessari nuovi interventi, non solo dal punto di vista delle trasformazioni fisiche del territorio, ma anche e soprattutto sul piano delle politiche sociali, della dotazione dei servizi, della stimolazione alla creazione di nuove forme di identità locale e di partecipazione dei cittadini.

Dunque, per quanto la valutazione dell'evento olimpico possa essere considerata sostanzialmente positiva sul piano delle trasformazioni spaziali, almeno per Torino (pensando invece ai problematici grandi contenitori e impianti nelle vallate), un aspetto più debole è proprio la dimensione pianificatoria, che avrebbe potuto avere un ruolo molto più incisivo. Quello che si è realizzato, dunque, è un complesso di interventi, interessanti alla scala micro-urbana e indubbiamente funzionali al disegno del piano, ma che forse avrebbero dovuto essere accompagnati da un quadro più organico di politiche – materiali ed immateriali – orientate all'integrazione delle nuove realizzazioni nel tessuto urbano e alla irradiazione dei loro effetti positivi sul tessuto circostante. Queste notazioni, peraltro, valgono in modo differenziato per i diversi contesti urbani. Così, ad esempio, ci sembrano maggiormente pertinenti per la Spina 3, mentre in altri punti dello spazio torinese interessato dall'eredità olimpica la situazione appare più favorevole. Così, ad esempio, ci sembra che nell'area di Piazza d'Armi una strategia più coordinata di trasformazione urbana sia apparsa evidente, con esiti interessanti anche se, anche in questo caso, non privi di aspetti problematici: si pensi alla non ancora conclusa vicenda della piscina olimpica e alla problematica gestione dei due grandi contenitori PalaIsozaki e Stadio Comunale. Insomma, la città deve ancora compiere un percorso non privo di difficoltà per riuscire a “metabolizzare” pienamente l'evento e per far sì che la sua eredità materiale possa dare a pieno i suoi frutti. Si può tuttavia osservare, d'altra parte, che le Olimpiadi hanno lasciato a Torino anche forme di eredità di altro tipo, e cioè di natura immateriale, che a loro volta possono contribuire a rendere meno arduo tale percorso (Dansero, Mela, 2007). Questa esperienza, infatti, ha permesso di affinare la capacità organizzativa, che riguarda la gestione di eventi complessi ma potrebbe anche essere rivolta a politiche di carattere “ordinario”; ha accumulato capacità di *governance* a molte scale territoriali; ha accresciuto la fiducia della città in se stessa; ne ha rinnovato l'immagine e l'ha fatta circolare a livello internazionale. Questi elementi dell'eredità

incisive. What was achieved, therefore, was a set of measures, interesting on the microuban scale, which should perhaps have been accompanied by a more organic picture of policies - tangible and intangible - directed to their integration within the city and irradiation of their positive effects to their surroundings. These observations, however, are mainly pertinent to Spina 3, whereas the Olympic inheritance has been more beneficial elsewhere. In the Piazza d'Armi area, for example, a more coordinated strategy of urban transformation is evident and has produced interesting results, albeit not free from problematical features: suffice it to think of the still open question of the Olympic swimming pool and the difficulties attending the management of the two large containers represented by the PalaIsozaki and the Municipal Stadium. In short, Turin must still set out along a by means easy path to “metabolise” the Games and ensure that their leftovers can bear fruit. It can, however, be noted, on the other hand, that the Olympics have also bequeathed an intangible inheritance that may make this path less arduous (Dansero & Mela, 2007). They have, in fact, served to fine-tune to city's ability to organise complicated events and hence to handle more “ordinary” policies. Governance on several local scales is a capacity that has been accumulated. The Games also increased Turin's confidence in itself, renewed its image and made it known abroad. These aspects of the Olympic inheritance can and must be exploited for territorial planning. If put to the best use, they will attract other events and result in the stable employment of some containers. They may stimulate new investments and help to provide a more coordinated answer to Turin's problems and those of its multifaceted contexts.

*Egidio Dansero, Dipartimento Interateneo Territorio, Polytechnic and University of Turin, OMERO (Olympics and Mega Events Research Observatory, University of Turin)*

*Alfredo Mela, Dipartimento di Scienze e Tecniche dei Processi d'Insediamento, Polytechnic of Turin, OMERO (Olympics and Mega Events Research Observatory, University of Turin)*

olimpica possono e debbono essere messe a frutto ai fini della stessa pianificazione territoriale: se valorizzate in modo efficace, possono servire ad attrarre nuovi eventi – consentendo di dare una destinazione stabile ad alcuni contenitori – possono stimolare nuovi investimenti, possono aiutare ad affrontare in forme più coordinate i problemi della città e dei suoi variegati contesti territoriali.

*Egidio Dansero, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, OMERO (Olympics and Mega Events Research Observatory-Università di Torino).*

*Alfredo Mela, Dipartimento di Scienze e Tecniche dei Processi d'Insediamento, Politecnico di Torino, OMERO (Olympics and Mega Events Research Observatory-Università di Torino).*

### Riferimenti bibliografici/References

Bondonio P.V., Campaniello N. (2007), *Torino 2006: una lettura finanziaria e organizzativa*, in Bondonio et al. (a cura di), *A Giochi fatti. Le eredità di Torino 2006*, Carocci, Roma, pp. 221-247.

Conforti L., Mela A. (2008), *La configurazione sociale dei diversi ambiti spaziali della città di Torino e i processi di mobilità residenziale*, Ires Piemonte, Torino.

Crivello S., Davico L. (2007), *Qualità dell'architettura torinese. La parola ai protagonisti*, Celid, Torino.

Dansero E., Mela A. (2007), *L'eredità dell'evento in una prospettiva territoriale. Riflessioni teoriche e opinioni di testimoni qualificati*, in Bondonio et al. (a cura di), *A Giochi fatti. Le eredità di Torino 2006*, Carocci, Roma, pp. 248-282.

Davico L. (2007), *Ricerca sociologica, pianificazione, architettura. Il versante empirico*, in «Appunti di Politica territoriale», n.13, pp. 121-126.

Mela A. (2002), *I possibili effetti spaziali dell'Olimpiade torinese*, in Bobbio L., Guala C. (a cura di), *Olimpiadi e grandi eventi. Come può una città vincere o perdere le Olimpiadi*, Carocci, Roma, pp.167-174.

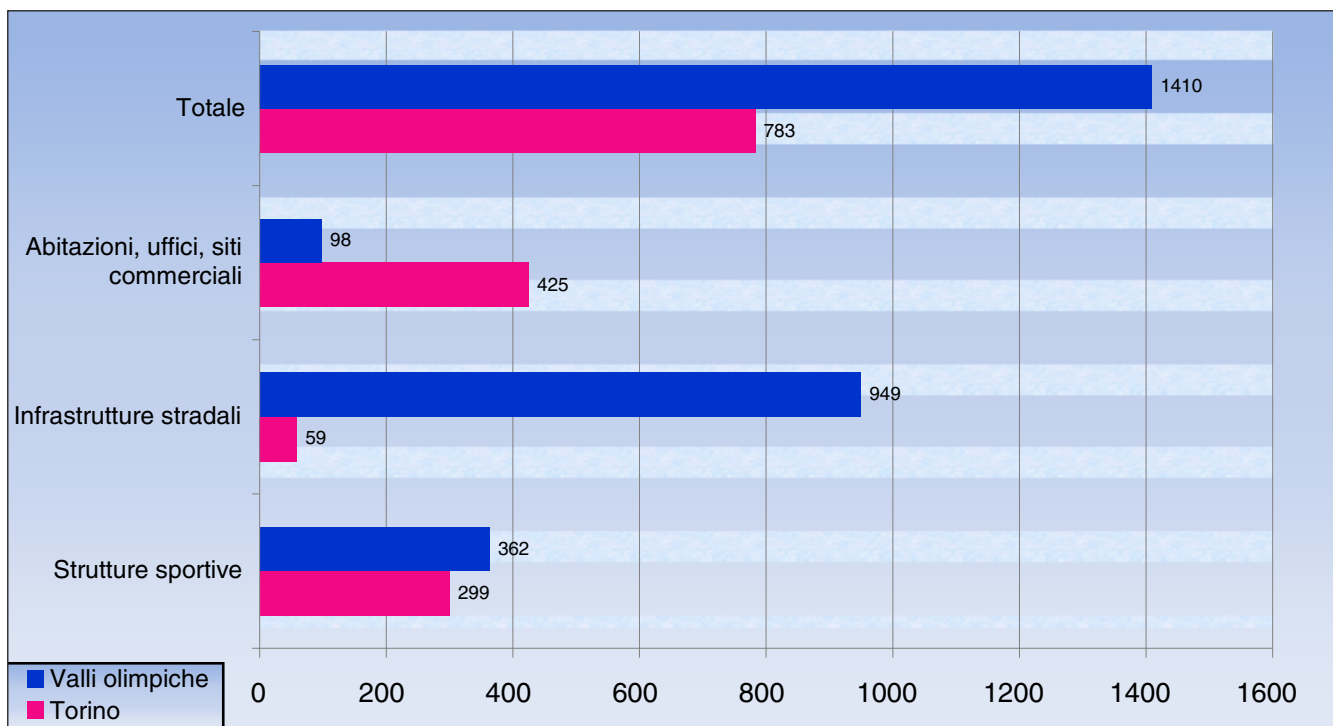


Figura 3. Gli spazi effimeri urbani di Torino 2006. Fonte: nostra elaborazione da fonti varie.

Figure 3. The ephemeral spaces of Torino 2006. Source: our processing of data from various sources.

# Bilancio sullo stato di attuazione degli interventi di urbanizzazione nelle Z.U.T.

## *The present state of implementation of the urbanisation operations in the Z.U.T. (Urban Transformation Areas)*

GIAMBATTISTA QUIRICO

Come è noto il P.R.G. ha operato la scelta di fondo di evitare ulteriori espansioni su aree non urbanizzate, e di concentrare i nuovi insediamenti nelle cosiddette Z.U.T. (Zone Urbane di Trasformazione).

In queste, sono state previste radicali sostituzioni di parti della città preesistente, costituite per lo più da grandi complessi industriali dimessi e da porzioni di territorio densamente edificate.

Questo tessuto urbano in disuso, memoria di un'epoca industriale ormai non più ripetibile, viene dal Piano eliminato ed in sua sostituzione viene proposta la realizzazione di parti nuove di città, non monofunzionali, ma costituite da più realtà: poli tecnologici per attività future, università, complessi terziari, residenze e servizi.

La trasformazione da realizzare con densità di 0,7 mq SLP/mq, molto inferiore alla precedente densità fondiaria, prevede che 5,3 milioni di metri quadrati vengano ceduti gratuitamente alla Città per servizi, in gran parte con destinazione a verde pubblico. Su 8,5 milioni di mq., pari alla superficie complessiva delle Z.U.T., più di 5 milioni di mq. sono destinati a servizi e, di questi, più della metà in parchi urbani. Sulla restante parte si concentrano le attività di maggiore interesse per la vita economica e sociale della Città.

Le Z.U.T. sono localizzate in tutto il territorio cittadino con una maggiore

As is well known, the basic feature of the *PRG, Piano Regolatore Generale* (the Municipal Physical Development Plan) is the decision to refrain from undertaking any further expansions in non-urbanised areas and concentrate on new installations in the so-called *ZUT, Zone Urbane di Trasformazione*. Here, in fact, provision is made for radical replacement of parts of the city mainly composed of large shutdown factories and heavily built-up areas. The *PRG* will eliminate these derelict leftovers from a no longer viable industrial period. Their place will be taken by new complexes endowed with several functions: technological poles for future activities, universities, service industry facilities, residences and public services.

These transformations envisage a density of 0.7 m<sup>2</sup> gross floor area/m<sup>2</sup> (well below the previous figure) and conveyance of 5.3 million m<sup>2</sup> to the Municipality of Turin free of charge for services (mostly green open spaces for public use). The total area of the *ZUT* is 8.5 million m<sup>2</sup>. More than 5 million m<sup>2</sup> are to be devoted to services, over 50% in the form of public parks and the remainder allocated to activities of the greatest interest to the social and economic life of the city.

The *ZUT* are located throughout Turin, though the historical pattern of the foundation of the city's industrial establishments has meant that

concentrazione, per ragioni di ubicazione industriale storica, lungo l'asta ferroviaria che attraversa l'area urbana dalla periferia nord alla periferia sud, ove è in corso di avanzata realizzazione il "cosiddetto passante ferroviario". Dieci anni di operatività del P.R.G. hanno confermato l'efficacia dell'impianto normativo che regola le trasformazioni, di cui si richiamano in sintesi i principi fondamentali:

- obbligo di progettare la trasformazione su tutta la zona anche quando si intenda procedere solo su di una parte (studio unitario d'ambito e suddivisione in sub-ambiti);
- individuazioni di configurazioni urbane indipendenti dall'assetto proprietario;
- aree per il fabbisogno di servizi della Città prefissate dalle singole schede normative;
- ubicazione di grandi servizi urbani;
- garanzia di realizzazione dei diritti edificatori attribuiti ai suoli pubblici quindi di pubblica proprietà.

Nelle Z.U.T. ha trovato concreta applicazione, così come per le ATS (aree da trasformare per servizi), il principio della perequazione urbanistica dei suoli: all'interno di tali zone il Piano assegna il medesimo indice sia alle parti destinate all'edificazione sia a quelle da dismettere per servizi, ponendo in condizione di indifferenza economica le proprietà rispetto alle scelte del Piano e consentendo al Comune l'acquisizione di aree a costo zero. Il tutto ovviamente tramite accordo tra le proprietà per realizzare le opere secondo il disegno urbano previsto dal Piano.

Il Piano ha innescato numerosi processi di intervento sul tessuto urbano dando vita a vasti programmi di riqualificazione urbana, a programmi di recupero urbano e ad opere di urbanizzazione di aree cedute dai privati a seguito degli interventi previsti negli strumenti urbanistici esecutivi (es. Piani esecutivi convenzionati, concessioni convenzionate, Piani Particolareggiati, ecc).

In questo ultimo caso la scelta dell'Amministrazione Comunale è stata quella di fare eseguire le urbanizzazioni in gran parte agli stessi operatori privati a scempero degli oneri che gli stessi avrebbero dovuto versare alla Città. Tale scelta ha consentito da un lato, di accelerare quel processo di trasformazione completa di porzioni di Città, in taluni casi anche di vaste dimensioni, e per altro verso di incrementare il patrimonio pubblico.

Tra gli interventi più significativi realizzati con tale percorso si ricordano:

**Ambito 13.7 Docks Nord:** porzione di territorio compresa tra corso Bramante, via Muratori e i binari della ferrovia: si tratta di un'ampia area destinata a giardino pubblico e parcheggi con spazi attrezzati per il gioco.

**Ambito 8.1 San Michele:** giardino realizzato tra corso Peschiera, via Sacra di San Michele, via Sant'Antonino e i due nuovi condomini sorti lungo via Pozzo Strada, interamente illuminato e solcato da percorsi curvilinei.

most lie beside the railway line that runs from its northern to its southern outskirts, where work on the so-called "Passante Ferroviario" is now in progress.

The ten years during which the PRG has been in operation have served to show the effectiveness of its rules governing the transformations according to the five main principles set out below:

- obligation to plan the transformation of the whole of a zone even when work on only a part of it is intended (study of the area as a unit and its division into sub-areas);
- identification of urban configurations independent from the ownership picture;
- service areas predetermined in the individual regulatory schedules;
- location of large urban services;
- assurance of the realisation of building rights attributed to the public terrains and hence public property.

As in the ATS (area to be transformed for services), in the ZUT expression has been given to the principle of the equally shared planning of the land: the PRG assigns the same index to the parts due for building and those to be set aside for services. The properties are thus placed in a state of economic indifference with respect to the decisions taken in the PRG, and the Municipality is able to acquire areas at zero cost. The whole, of course, through agreements between the properties for the effectuation of works according to the town planning pattern prescribed by the PRG.

The PRG has set in motion a number of measures in Turin and given rise to extensive urban regeneration programmes, urban recovery programmes, and operations for the urbanisation of areas conveyed by private owners following the measures envisaged in the executive town planning documents (e.g. convention-based executive plans, convention-based concessions, itemized plans, etc.).

As for the latter, the Municipality has opted for undertaking of much of the urbanisation by the private operators themselves in return for dispensation from the charges they would otherwise have had to pay.

This arrangement has speeded up the complete transformation of, in some cases, large parts of Turin. It has also increased the city's property stock.

Some of the more substantial measures completed in this manner are listed below.

**Area 13.7 Docks Nord:** this large area between Corso Bramante, Via Muratori and the railway is devoted to a public garden and parking lots, with spaces equipped for games.

**Area 8.1 San Michele:** garden created between Corso Peschiera, Via Sagra di San Michele, Via Sant'Antonino and the two large condominiums set up

**Ambito 8.14 Gardino:** giardino raggiungibile sia da corso Trapani, attraverso un elegante percorso coperto, sia dalla limitrofa area Lancia, percorrendo un lungo sentiero rettilineo che si apre in una piazza con gradonate dedicata allo spettacolo, accanto ad aree per il gioco e per lo sport.

**Ambito 8.3 Albert:** compreso tra le vie Scapacino, Bianchi, Invorio e il nuovo fabbricato sorto in attuazione del PRG dell'ambito stesso.

L'area pubblica è destinata a giardino ed è caratterizzata dal recupero fisico-funzionale di parte di una struttura industriale dimessa.

**Ambito 8.13 Devalle:** compreso tra il corso Trapani e le vie Monginevro, Carso e i nuovi fabbricati sorti in attuazione del PRG dell'ambito stesso.

L'area pubblica è destinata in parte a parcheggio a raso, dedicato all'attività commerciale insediata, e in parte a giardino attrezzato con elementi di arredo urbano.

**Ambito 9.6 Lungo Dora:** attestato sul lungo Dora Savona e i nuovi fabbricati sorti in attuazione del PRG prospicienti il corso Regio Parco.

L'area pubblica è destinata a giardino attrezzato e, nella porzione prospiciente lungo Dora Savona, a parcheggio.

**Ambito 8.16 Lancia:** intervento compreso tra le vie Caraglio, Lancia, Isonzo e corso Rosselli, in cui sono contemplati spazi pubblici destinati al passeggio, al gioco, allo svago.

**Isolato Santo Stefano:** parcheggio interrato realizzato tra le vie Conte Verde, Della Basilica e Porta Palatina.

In tema di riqualificazione urbana si segnalano in modo particolare: le aree in Spina 3. Al centro del grande comprensorio di Spina 3, occupato un tempo dai grandi stabilimenti che hanno fatto la storia della Torino industriale, quale le Fonderie Piemontesi, Michelin, Savigliano, Vitali, Ingest) è stato completamente ridisegnato l'assetto viario di via Livorno, che ripercorre in parte il tracciato della vecchia strada, collegando piazza Umbria con il ponte Amedeo IX il Beato ed entro il 2011 sarà realizzato l'intero parco Dora.

**Area Superga:** sull'area occupata un tempo dagli stabilimenti della fabbrica di calzature Superga, tra via Orvieto, via Verolengo e via Luini, sorge ora un giardino, inaugurato nel 2004, che rappresenta una grande risorsa per il quartiere Madonna di Campagna.

In conclusione, si può affermare che il bilancio è sicuramente positivo in termini di interventi di riqualificazione del tessuto cittadino e di urbanizzazione realizzati dai privati operatori. Va da sé che a fronte di un consistente incremento del patrimonio comunale in termini di nuove urbanizzazioni graveranno in futuro sul bilancio della Città maggiori spese per fare fronte alla manutenzione di questa nuova realtà.

*Giambattista Quirico, ingegnere, Direttore Generale Vicario e Ingegnere Capo della Città di Torino.*

alongside Via Pozzo Strada, entirely illuminated and crossed by winding paths.

**Area 8.14 Giardino:** garden reached from both Corso Trapani along an elegant covered approach, and the adjacent Lancia area along a straight pathway that opens into a piazza with stairways to be used for shows, beside areas for games and sport.

**Area 8.5 Albert:** between Via Scapacino, Via Bianchi, Via Invorio and the new building erected in furtherance of the PRG for this area. The public area is devoted to gardens. Physical and functional recovery of part of an abandoned industrial building has also been achieved.

**Area 8.13 Devalle:** between Corso Trapani, Via Monginevro, Via Carso and the new buildings erected in furtherance of the PRG for this area.

The public area is partly devoted to an open parking lot for use by the business premises on the site, and partly to a garden equipped with items of urban furniture.

**Area 9.6 Lungo Dora:** abutting on Lungo Dora Savona and the new buildings erected in furtherance of the PRG facing Corso Regio Parco.

The public area is devoted to equipped gardens, and to parking areas on the part facing Lungo Dora Savona.

**Area 8.16 Lancia:** operations between Via Caraglio, Via Lancia, Via Isonzo and Corso Rosselli for the establishment of public spaces devoted to strolling, games and recreation.

**Isolato Santo Stefano:** underground parking area between Via Conte Verde, Via Basilica and Via Porta Palatina.

Urban upgrading is illustrated by the areas in Spine 3. In the centre of this large domain, once occupied by factories that loomed large in Turin's industrial history (Fonderie Piemontesi, Michelin, Savigliano, Vitali and Ingest), the layout of Via Livorno has been completely redesigned. It covers part of the original street and links Piazzale Umbria with the Amedeo IX Bridge. The whole of the Dora Park is due for completion in 2011.

**Area Superga:** the zone once occupied by the Superga footwear factories between Via Orvieto, Via Verolengo and Via Luini has been converted into a garden (inaugurated in 2004) that is a great resource for the Madonna di Campagna district.

In conclusion it can be claimed that the balance is positive with regard to the measures undertaken by private operators to upgrade and urbanise parts of Turin. It goes without saying, of course, that the substantial increase in the city's building stock generated by these urbanisation measures will eventually require the posting to its accounts of heavier expenditures for their upkeep.

*Giambattista Quirico, Engineer, Deputy General Manager and Chief Engineer, City of Turin.*

# Il PRG e i programmi complessi

## *The PRG (Municipal Physical Development Plan) and complex programmes*

SILVIA SACCOMANI

### **Introduzione**

Il periodo di attuazione del PRG di Torino coincide più o meno con il periodo di sviluppo in Italia delle esperienze dei cosiddetti programmi complessi, di origine nazionale o comunitaria, e con la loro parabola evolutiva. Su queste esperienze si è scritto molto<sup>1</sup>, soprattutto nel decennio passato, ma può essere utile sottolineare alcuni elementi della loro parabola che si intrecciano con l'attuazione del piano e delle politiche messe in atto dalla città.

Tradizionalmente queste esperienze vengono classificate in due famiglie: programmi di trasformazione e riqualificazione urbana, in cui, in misura maggiore o minore, al centro c'è la ridefinizione di politiche di tipo urbanistico e territoriale, e strumenti di programmazione negoziata, in cui al centro ci sono le questioni di carattere economico-produttivo, dalle quali si parte per definire strategie di sviluppo locale che toccano anche il territorio. La prima famiglia nasce nei primi anni '90 e, all'inizio, di questi programmi è stato sottolineato soprattutto il carattere di risposta innovativa ai limiti dei processi e degli strumenti di pianificazione tradizionali; poi, col tempo, l'accento è caduto sempre di più sulle politiche che questi strumenti e quelli della seconda famiglia potevano veicolare: strumenti per lo sviluppo locale piuttosto che

### **Introduction**

The period of application of the Turin PRG (*Piano Regolatore Generale*, Municipal Physical Development Plan) coincides, more or less, with the development in Italy of the so-called national or Community complex programmes and with their evolution. A great deal has been written about these programmes<sup>1</sup>, especially in the last ten years, but it may be useful to highlight various aspects of their evolution that are interlaced with application of the plan and the policies adopted by the city.

Traditionally, these programmes are classed in two families: urban transformation and urban requalification programmes which, to a greater or lesser extent, focus on redefinition of town planning and territorial policies, and negotiated programming instruments which revolve around economic-production issues, subsequently forming the bases for definition of local development strategies, with impacts also on the territory. The first family appeared in the early Nineties and, initially, the accent was laid in particular on their innovative response to the limits of conventional planning instruments and processes; in time, emphasis was increasingly laid on the policies that these instruments and those of the second family were able to deploy: instruments for



strumenti per una politica di rigenerazione urbana (Saccomani, 2004).

Nella parabola che ne ha accompagnato la vita a me pare di poter individuare tre elementi che possono essere interessanti per leggere l'esperienza torinese. Da un lato sembra affievolirsi, appunto, l'interesse per la supposta carica innovativa degli strumenti nei confronti del tradizionale modo di operare dell'urbanistica: le esperienze, nel bene o nel male, si sono consolidate, mentre altri temi di ordine più generale – la riforma del governo del territorio, la nuova generazione di leggi urbanistiche regionali – hanno modificato lo sfondo disciplinare in cui erano lette, soprattutto all'inizio e a metà degli anni '90. Dall'altro lato i temi più legati alle trasformazioni economiche e sociali, allo sviluppo locale, alle carenze infrastrutturali hanno acquisito maggiore importanza, anche per il ruolo progressivamente assunto dai finanziamenti europei, spostando contemporaneamente l'interesse verso una dimensione territoriale che non è più solo quella urbana. Da un terzo lato le esperienze di rigenerazione urbana, intendendo con ciò politiche che sviluppano azioni contestuali di carattere fisico, di carattere sociale e di carattere economico, con particolare attenzione alla lotta contro l'esclusione sociale, fortemente sostenute dalle UE, sembrano progressivamente segnare il passo, sotto la spinta di difficoltà proprie e di difficoltà legate alle politiche recenti di molte città.

Questi elementi di contesto sono tutti, alcuni in misura maggiore, individuabili nelle politiche della città di Torino, di cui l'attuazione del PRG è uno, non l'unico elemento.

Nei paragrafi successivi esaminerò l'intreccio fra attuazione del piano, politiche e uso di questi strumenti schematicamente organizzati in tre gruppi: programmi di trasformazione e riqualificazione urbana, esperienze di rigenerazione urbana e strumenti per lo sviluppo locale (Fig. 1).

### **I Programmi di trasformazione e riqualificazione urbana: risorse pubbliche per attuare il piano**

Del primo gruppo di strumenti fanno parte i PRIN<sup>2</sup> e i PRiU. Sono questi ultimi gli strumenti in cui si presentavano con maggior chiarezza elementi di innovazione procedurale (la procedura competitiva a livello nazionale, l'obbligatorietà del concorso di risorse pubbliche e private, la valutazione esplicita delle convenienze pubbliche e private, l'accordo di programma), e anche quelli che, per gli stessi criteri di priorità stabiliti dal decreto istitutivo, apparivano i più rispondenti al tipo di politica avviata dal PRG di Torino: piano di grande offerta immobiliare, come base per dare alla città una nuova immagine e competere quindi sul mercato degli investimenti, offerta basata soprattutto sulla trasformazione di aree industriali vuote<sup>3</sup> o

local development rather than instruments for an urban regeneration policy (Saccomani, 2004).

In interpreting the experience of Turin, it is possible to identify three elements of interest in the parabola that marked the life of these programmes. Firstly, an apparent waning of interest in the alleged innovative character of these instruments compared with conventional town planning methods: the programmes, for the better or worse, have been consolidated while other more general issues – the reform of governance of the territory, the new generation of Regional town planning laws – have remodelled the disciplinary background against which they were viewed, in particular at the outset and in the mid Nineties. Secondly, issues more closely tied to economic and social transformation, local development and infrastructural shortcomings have acquired greater importance, stimulated also by the role gradually assumed by European funding, accompanied by a concurrent shift of interest towards a territorial dimension, which is no longer restricted only to the urban context. Thirdly, urban regeneration projects, i.e. policies that envisage concurrent actions of a physical, social and economic nature with particular attention to fighting social exclusion, strongly advocated by the EU, seem to have gradually run out of steam, affected by their inherent difficulties and those tied to the recent policies adopted by many cities.

All these context-related elements can be identified, some to a major extent, in the policies of the city of Turin of which implementation of the PRG is one, but not the only, element.

The interrelationship between implementation of the plan, policies and use of these instruments, schematically organised in three groups, will be examined below: urban transformation and requalification programmes, urban regeneration projects and local development instruments (Figure 1).

### **Urban transformation and requalification programmes: public resources for plan implementation**

The PRIN<sup>2</sup> and PRiU belong to the first group of instruments, those characterised by a more evident innovation of procedures (the tender procedure at national level, the mandatory nature of the contribution of public and private resources, explicit assessment of public and private convenience, the programme agreement) and also those that, according to the priorities established by the related decree, appeared to comply more closely with the type of policy launched by the Turin PRG; a plan that envisages an abundant offer of real property as a *sine qua non* for imbuing the city with a new image and, therefore, for competing on the investment market, an offer based in particular on transformation of

considerate tali, sostenuta da un cosiddetto piano di qualità (intesa essenzialmente come qualità del disegno urbano).

A Torino, almeno sulla carta, non avrebbe dovuto esserci necessità di variante, ipotesi che stava alla base dei meccanismi istituiti dai PRiU, poiché il piano, nuovo, oltre ad offrire molte opportunità di trasformazione, aveva già inglobato nella propria normativa la logica dello scambio incentivante – valorizzazioni significative (alti indici di edificabilità) in cambio di alte cessioni di aree per servizi. Nella realtà le cose sono andate diversamente, mettendo in luce il ruolo specifico svolto a Torino da questi strumenti.

Grazie anche alla numerosità dei casi ed alla rilevanza della loro localizzazione rispetto alla riorganizzazione urbana disegnata dal PRG<sup>4</sup>, il ruolo più rilevante l'hanno svolto nel facilitare l'avvio dell'attuazione del piano, che era partita molto lentamente, per subire poi una forte accelerazione alla fine degli anni '90 e nei primi anni del nuovo secolo. Il loro contributo è stato di due ordini: hanno svolto un ruolo di tipo tradizionale nei meccanismi di trasformazione urbana, ossia l'apporto di risorse pubbliche in una fase in cui il mercato immobiliare si presentava estremamente debole, un ruolo di tipo anticiclico, di volano in periodi di crisi, che è stato poi consolidato da altri apporti di risorse pubbliche<sup>5</sup>; hanno avuto un ruolo rilevante nel rendere espliciti i problemi attuativi dovuti alle caratteristiche tecniche del PRG, contribuendo così anche a disvelarne alcune illusioni (la città in radicale trasformazione, il futuro non più industriale) che ne avevano caratterizzato il background culturale e politico.

La debolezza del mercato immobiliare a metà degli anni '90 aveva reso evidente, ad esempio sulla Spina centrale, che gli alti indici di edificabilità – quel numero quasi magico, 0.7 mq di SLP/mq di ST che, dall'accordo con le Ferrovie dello Stato del 1991, aveva costantemente accompagnato il piano – rendevano i costi di trasformazione incompatibili con le possibilità di assorbimento del mercato: alti indici volevano dire elevate cessioni di aree per standard urbanistici, in gran parte artificiali, oltre ai costi di bonifica delle aree da cedere per servizi (secondo il PRG a carico di chi realizza la trasformazione). Gli accordi di programma per i PRiU di tre ambiti della Spina centrale (Spina 1, Spina 3, Spina 4) della fine del 1998 con la riduzione degli indici di edificabilità<sup>6</sup> introdotta sono stati un'anticipazione delle correzioni agli indici poi formalizzate in una variante per la Spina centrale (Saccomani, 1998), il cui ruolo, di fatto, è stato quello di “rendere economicamente possibile l'esercizio dei diritti creati dal piano” (Saccomani, 2001, 33). La stessa variante ha anche introdotto una modifica di tipo funzionale con una riduzione della quantità di su-

abandoned industrial areas<sup>3</sup> or areas considered as such, sustained by a so-called quality plan (intending, essentially, the quality of urban design).

At least on paper, there should have been no need for a variant in Turin (the hypothesis underlying the mechanisms established by the *PrU*) as the regulations of the plan, insofar as new, apart from offering many opportunities for transformation, already incorporated the idea of incentivating exchange – significant valorisations (high gross area building rate) in exchange for granting many areas for services. In actual fact, things have turned out quite differently, highlighting the specific role of these instruments in Turin.

In view of the high number of cases and the importance of their location in relation to the urban reorganisation envisaged by the *PRG*<sup>4</sup>, they played their most important role in facilitating initial implementation of the plan, which had got off to a very slow start followed by a subsequent considerable acceleration at the end of the Nineties and in the opening years of the new century. They provided a twofold contribution: first of all, they played a traditional type role in urban transformation mechanisms, i.e. the contribution of public resources in a phase of extreme weakness of the real property market, an anti-cyclical type role, acting as flywheel in periods of crisis, which was then subsequently consolidated by further contributions of public resources<sup>5</sup>; they played an important role in highlighting implementation problems to be ascribed to the technical characteristics of the *PRG*, also contributing in this way to revealing various illusions of the Plan (the city in radical transformation, the no longer industrial future) that had characterised its cultural and political background.

The sluggishness of the real property market in the mid Nineties had highlighted, for example on the Spina Centrale, that the high gross area building rates – that almost magic number, 0.7 m<sup>2</sup> of Gross Floor Area/m<sup>2</sup> of Territorial Surface which, from the 1991 agreement with the State Railways, had been a constant feature of the Plan – tended to make transformation costs incompatible with the market's capacity to absorb these: high gross area building rates meant high cessions of areas for town planning standards, mainly artificial, in addition to the costs of reclaiming the areas to be allocated for services (according to the *PRG*, these costs are paid by whoever makes the transformation). The programme agreements drawn up at the end of 1998 for the *PRiU* of three areas of the *Spina Centrale* (*Spina 1*, *Spina 3*, *Spina 4*), which introduced a reduction in gross area building rates<sup>6</sup>, anticipated the corrections to the rates formalised subsequently in a variant for the *Spina Centrale* (Saccomani, 1998) and whose role was, in fact, that of “making exercise of the rights ensuing from the plan economically feasible” (Saccomani, 2001, 33). The same variant also introduced a functional type modification,

perfici destinate a terziario a favore di attività di tipo produttivo.

Dal punto di vista delle procedure, che avrebbero dovuto essere l'elemento innovativo di questa stagione di strumenti, è indubbio che il metodo concertativo esplicito introdotto si è consolidato nella prassi attuativa del piano. Questo ha probabilmente facilitato il ruolo di *leverage* svolto dai finanziamenti pubblici nei confronti dei finanziamenti privati, ma ha avuto effetti assai poco innovativi sia sulla rete degli attori mobilitati, sia sugli esiti della trasformazione fisica e funzionale che ha favorito.

Nel caso dei PRIN e di una parte dei PRiU possiamo tranquillamente parlare di trasformazioni "ordinarie", nel solco della più consolidata tradizione torinese sia per quanto riguarda il tipo dei promotori, sia per quanto riguarda il prodotto realizzato. I PRIN in particolare si presentano come strumenti di supporto pubblico per la trasformazioni private ordinarie, alcune proposte già da tempo<sup>7</sup>, previste dal piano attraverso le Zone Urbane di Trasformazione (ZUT): il mix funzionale delle ZUT risponde al criterio dell'integrazione, mentre i finanziamenti pubblici per l'edilizia residenziale assicurano una base economica per la trasformazione.

Ma anche nel caso delle grandi trasformazioni, le Spine, la trasformazione avvenuta, indubbiamente rilevante, sembra in realtà aver consolidato, più che innovato, una rete di soggetti (Acli Casa, Cooperative, imprese di costruzione locali) tradizionalmente operanti nel mercato torinese e a cui sono andate le maggiori aree industriali dimesse, un tempo proprietà dei grandi gruppi industriali torinesi e nazionali. Né i risultati sembrano particolarmente innovativi sul piano degli esiti funzionali ed morfologici. In grandi parti la città è radicalmente cambiata non solo funzionalmente ma anche fisicamente: c'è stata o è in corso una riappropriazione di spazi – ettari di fabbriche - che, pur essendo profondamente inseriti nella struttura fisica, funzionale, sociale ed economica della città, essendone state in passato in un certo senso l'anima, avevano quasi uno statuto di "extraterritorialità" (al di là del muro "la fabbrica"), costituendo talvolta insormontabili barriere nel tessuto urbano. L'immagine del cambiamento che emerge da questi interventi, almeno allo stato attuale delle realizzazioni, non è, però, quell'immagine di rinnovamento e di nuova qualità urbana che era negli obiettivi del piano, nella sua volontà di "disegnare" la città futura. Nelle trasformazioni di più piccola dimensione, prevalentemente residenziali, emerge una certa continuità nei modelli abitativi e nell'organizzazione degli spazi; nelle grandi trasformazioni sembra prevalere la frammentarietà di episodi architettonici che faticano a costituire un nuovo tessuto urbano unitario, percepibile e vivibile,

with a reduction in the quantity of surfaces earmarked for the services sector, in favour of a productive type activity. As regards procedures, allegedly the innovative factor of this set of instruments, there is no doubt that the explicit partnership method introduced has been consolidated in the implementation practice of the plan. This has probably facilitated the role of leverage exercised by public financing with regard to private funding with, however, very few innovative effects on the network of stakeholders mobilised and on the results of the physical and functional transformation it has promoted.

But, in the case of the PRIN and of some of the PRiU, reference can be made to "ordinary" transformations, in the wake of the most firmly entrenched tradition of Turin, both as regards the type of promoters involved and end product. In particular, the PRIN are instruments of public support for ordinary private transformations, some of which already proposed<sup>7</sup> some time ago, established by the plan through the ZUT (Urban Transformation Areas): the functional mix of the ZUT complies with the criterion of integration, whereas public funds for housing guarantee the economic underpinnings for the transformation.

But, also in the case of major transformations (the Spine), the certainly significant transformation seems, in fact, to have consolidated, rather than innovating, a network of stakeholders (Acli Casa, Cooperatives, local construction companies) who operate traditionally on the Turin market and to whom the largest abandoned industrial areas, previously owned by large Turin-based and national industrial groups, have been assigned. Furthermore, the results do not appear to be particularly innovative as regards functional and morphological outcome. In many areas, the city has changed radically not only functionally but also physically: spaces have been or are being re-appropriated– hectares of factories – that, although deeply rooted in the physical, functional, social and economic structure of the city as, in the past, they were to some extent its soul, were characterised almost by a statute of "extraterritoriality" ("the factory" beyond the wall,) forming, in some cases, insurmountable barriers in the urban fabric. The image of the change that emerges from these interventions, at least according to the current status of the operations, does not, however, correspond to that image of renewal and of new urban quality that was one of the objectives of the plan, in its intention to "design" the future city. The more minor, mainly residential, transformations reveal a certain continuity in the residential models and in the organisation of spaces. With regard to the major transformations, the fragmentary nature of architectural episodes that struggle to construct a new unitary, perceptible and liveable urban fabric and to reconstruct a relationship with the

ed a ricostruire un rapporto col tessuto circostante. Le cause possono essere molte, vorrei qui sottolinearne una strettamente connessa a questa famiglia di programmi complessi e al loro rapporto col piano e con le politiche messe in atto dall'amministrazione. Da un lato la fase negoziale prevista dai PRiU si è trascinata nel tempo, con un succedersi di soggetti (i proprietari delle aree nella prima fase, gli operatori immobiliari che le avevano acquisite, nelle fasi successive), alimentata anche dalle nuove scelte dell'amministrazione<sup>8</sup> e dal sopraggiungere di nuove risorse. In nessun momento c'è stata una condizione di concorrenzialità di proposte (il "confronto pubblico concorrenziale" delle circolari esplicative dei PRiU), attraverso la quale l'amministrazione potesse valutare la coerenza di proposte diverse con i propri obiettivi. Questo ha determinato in alcuni casi (ad esempio in Spina 3) una successione di cambiamenti, che talvolta hanno portato a varianti, in cui lo stesso disegno di piano, quale ne fosse la qualità, si è progressivamente perso<sup>9</sup>. La presenza di un piano come quello di Torino, fortemente disegnato nelle parti di città da trasformare, ha, a mio giudizio, reso l'amministrazione nelle fasi negoziali, concentrate sulla fattibilità economica degli interventi, poco attenta alla coerenza morfologica e funzionale degli interventi proposti dai numerosi soggetti. I tentativi di invertire la tendenza svolti dall'amministrazione per controllare la qualità dei progetti<sup>10</sup> sono stati tardivi ed hanno avuto scarsi effetti.

D'altro canto è lo stesso punto di partenza, il piano, con i suoi alti indici di edificabilità, solo parzialmente corretti sulle spine, a dettare, attraverso le attese e i diritti creati, le condizioni del negoziato; un negoziato che si è svolto in un'arena molto ristretta – l'amministrazione ha dimostrato una scarsissima propensione a stimolare processi partecipativi più ampi attorno a questi progetti di trasformazione –, ed ha messo in luce un eccesso di incrementalismo e una regia tutto sommato piuttosto debole.

### **I programmi di rigenerazione urbana: una politica diversa**

La questione della partecipazione è invece elemento centrale per il secondo gruppo di programmi, quelli più indirizzati alla rigenerazione urbana. A questo gruppo appartengono il Progetto Pilota Urbano, i PRU, i CdQ e URBAN2. Rispetto a questi programmi l'esperienza torinese presenta due motivi di interesse: uno determinato dall'azione della Regione Piemonte, l'altro da un'azione specifica dell'amministrazione locale.

Fin dall'avvio dei PRU, infatti, la Regione Piemonte, unica in Italia, ha portato avanti una politica ispirata all'iniziativa europea URBAN: nel caso dei PRU è stata assegnata priorità nei finanziamenti a quei programmi che si ispiravano a URBAN, cioè a quelli che propo-

surrounding fabric seems to prevail.

Of the many possible causes, I would like to stress one that is closely linked to this family of complex programmes and their relationship with the plan and with the policies adopted by the administration. On the one hand, the negotiation phase established by the *PRiU* has drawn out in time, with a succession of stakeholders (the owners of the areas in the first phase, the real-estate operators who had acquired these in subsequent phases), a situation also fuelled by the new decisions of the administration<sup>8</sup> and by the appearance of new resources. A condition of competitiveness of proposals (the "competitive public comparison" of the explanatory circulars of the *PRiU*), through which the administration could assess compliance of different proposals with its objectives) has never been established. In some cases, (for example, *Spina 3*), this has triggered a sequence of changes that, in some cases, have resulted in variants in which the very design of the plan, regardless of its quality, has been gradually lost<sup>9</sup>. In my opinion, the existence of a plan such as that of Turin, strongly designated as regards the parts of the city to be transformed, has distracted the administration's attention in the negotiation phases, focused on economic feasibility of the interventions, away from the morphological and functional coherence of the actions proposed by the various stakeholders. The administration's belated attempts to invert the trend in order to control the quality of the projects<sup>10</sup> have had very little effect.

On the other hand, it is the starting point itself, i.e. the plan, with its high gross area building rates, only partially corrected on the Spine, that dictates the conditions of the negotiation according to the expectations and rights created; a negotiation that took place in a very restricted arena – the administration demonstrated very little willingness to stimulate broader participation processes in these transformation projects –, and which has highlighted an excess of incrementalism and, all things considered, a rather weak management.

### **Urban regeneration programmes: a different policy**

For the second group of programmes, those more focussed on urban regeneration, the question of participation is a core factor. The Urban Pilot Project, the *PRU*, District Agreements and URBAN2 belong to this group. As regards these programmes, the experience of Turin is of interest for two particular reasons: one determined by the action of the Region of Piedmont, and the other by a specific action of the local administration.

From when the *PRU* were launched, the Region of Piedmont, the only Region in Italy, has adopted a policy inspired by the URBAN European initiative: in the case of the *PRU*, priority with regard to financing has been assigned to those programmes inspired by

nevano una stretta integrazione fra azioni fisiche, sociali ed economiche, ed il coinvolgimento diretto degli abitanti e di organizzazioni no-profit (Olagnero, Ortona, Saccomani, 2001 e 2004). Nel caso del Piemonte, quindi, c'è una differenza più forte che in altre regioni fra i PRU da un lato e i PRiU e PRIN dall'altro lato, differenza che non si limita alla presenza obbligatoria nei PRU di insediamenti di edilizia economica e popolare, ma riguarda più in generale gli obiettivi della politica che viene messa in atto. Nel caso dei PRU l'integrazione fra interventi di carattere fisico ed interventi di carattere sociale ed economico è stata favorita anche dal fatto che sulle aree di questi programmi sono stati fatti convergere altri fondi comunitari (finanziamenti derivanti dai Fondi strutturali) finalizzati alla rivitalizzazione socio-economica delle aree (Regione Piemonte, 2003). A Torino questa linea è stata rafforzata dalla scelta di far convergere su alcune aree più problematiche, in particolare quelle oggetto dei PRU, dei CdQ e di URBAN2, i fondi del DM 225/98 ("decreto Bersani"), con l'obiettivo di incentivare e consolidare lo sviluppo di imprese e occupazione. Nel complesso si tratta di una politica che cerca di spostare l'attenzione dalla riqualificazione fisica alla rigenerazione urbana.

Il secondo elemento interessante è l'esperienza sviluppata dal comune di Torino attraverso il Progetto Speciale Periferie (PSP)<sup>11</sup>, che, nato nell'autunno 1997, ha gestito tutte le iniziative di rigenerazione urbana che nel corso degli ultimi anni hanno ottenuto finanziamenti. L'attività svolta dal Progetto presenta due elementi di particolare interesse: l'approccio operativo e il modo di interpretare il ruolo delle periferie. L'approccio operativo è basato su modalità di intervento intersettoriale ed integrato all'interno della pubblica amministrazione, un modo di operare più per progetti che per competenze. Altro elemento centrale di questo approccio è il coinvolgimento diretto della popolazione locale: i programmi gestiti dal Progetto sono stati affiancati da Piani di accompagnamento sociale (PAS) e sono stati caratterizzati da esperienze di progettazione partecipata. Quanto al ruolo delle periferie, questo è visto sullo sfondo di un'idea di città policentrica in cui le diverse parti, periferie comprese, sono dotate di identità e risorse (umane, economiche e culturali) che, valorizzate, possono costituire il punto di partenza per realizzare coesione sociale, dare risposte a marginalità e conflitti, favorire la crescita di un senso di appartenenza al territorio, e stimolare le opportunità di sviluppo economico e sociale, costituendo condizioni per un rilancio del sistema urbano nel suo complesso. I processi di rigenerazione urbana che sono stati gestiti dal Progetto periferie attraverso i programmi complessi e attraverso altre modalità di intervento – Azioni di

URBAN, i.e. those which proposed close integration of physical, social and economic actions and direct involvement of the inhabitants and of no-profit organisations (Olagnero, Ortona, Saccomani, 2001 and 2004). Therefore, in the case of Piedmont, there is a more marked difference than in other Regions between the PRU, on one hand, and the PRiU and PRIN on the other, a difference not restricted to mandatory inclusion in the PRU of low-cost, public housing but which concerns, more generally, the aims of the policy adopted. In the case of the PRU, integration of physical and social/economic type interventions has been promoted also by the fact that other Community funds (financing deriving from Structural Funds) aimed at social-economic revival of the areas (Region of Piedmont, 2003) have been channelled towards the areas of these programmes. In Turin, this approach has been further reinforced by the decision to direct the funds of M.D. 225/98 ("Bersani decree") towards certain more problematical areas, in particular those of the PRU, District Agreements and URBAN2, with the aim of incentivating and consolidating the development of businesses and employment. Generally speaking, this policy attempts to shift attention from physical requalification to urban regeneration.

The second interesting factor is the experience developed by the Municipality of Turin through the *Progetto Speciale Periferie (PSP – Special Suburbs Project)*<sup>11</sup> which, launched in the Autumn of 1997, has managed all the urban regeneration initiatives that have obtained financing in recent years. The activity carried out by the Project is characterised by two particularly interesting factors: the operating approach and the way in which the role of the suburbs is interpreted. The operating approach is based on an intersectorial method of intervention integrated inside the public administration, a method of operation more by projects than by competencies.

Another pivotal factor of this approach is direct involvement of the local population: the programmes managed by the Project have been flanked by Social Accompaniment Plans (PAS) and are characterized by participative design experiences. With regard to the role of the suburbs, this is viewed according to the idea of a poly-centric city in which the various parts, including the suburbs, have their own identity and resources (human, economic and cultural) which, properly valorised, may act as a launching-pad for promoting social cohesion, provide responses to emargination and conflicts, promote the growth of a feeling of belonging to the territory and stimulate opportunities for economic and social development, establishing the conditions necessary to relaunch the entire urban system. The processes of urban regeneration managed by the Suburbs Project, through complex programmes and other methods of

sviluppo locale partecipato – sono stati influenzati da questo modo di concepire il ruolo delle periferie, che ha anche un risvolto sul modo di pensare la qualità urbana. Non è tanto una questione di qualità del disegno urbano, quanto quella di creare maggior “equilibrio” fra le diverse parti della città e di sviluppare, valorizzando, appunto, le risorse endogene, identità e senso di appartenenza, attraverso il coinvolgimento diretto della comunità (Governa, Saccomani, 2002 e 2004).

C'è evidentemente una profonda differenza fra la questa politica di rigenerazione urbana, qualsiasi sia il giudizio sui suoi risultati, e il resto delle esperienze di riqualificazione urbana sviluppate nel Comune, ed anche una forte differenza nel modello organizzativo ed operativo, differenza che non ha reso, fra l'altro, facile il dialogo fra il Progetto Periferie e gli altri settori del Comune impegnati nelle esperienze di riqualificazione, neanche là dove la vicinanza, talvolta la sovrapposizione, dei luoghi di intervento avrebbe dovuto spingere ad una maggiore integrazione.

Nel caso di questi programmi il rapporto con il piano non è l'elemento più rilevante: il nodo è la politica che si cerca di veicolare attraverso ad essi, politica che trovava assai pochi riscontri nell'impostazione generale – la “filosofia”, i grandi obiettivi di trasformazione – del piano stesso<sup>12</sup>. Certo, anche questi strumenti hanno contribuito all'attuazione del piano, in particolare i PRU, poiché la necessaria presenza di risorse private per ottenere i fondi pubblici ha, ad esempio, condizionato la stessa perimetrazione dell'area investita dai programmi, favorendo l'inclusione in essi di ZUT e ATS, alla ricerca di privati disposti ad investire; e in qualche caso l'attuazione c'è stata. In realtà, a Torino<sup>13</sup> il coinvolgimento dei privati in queste aree generalmente periferiche, o, meglio, lontane dalle trasformazioni considerate centrali per il rinnovamento anche dell'immagine della città, si è dimostrato difficile. Gli incentivi per stimolare la partecipazione dei privati interessati a trasformazioni di carattere fisico avrebbero potuto derivare da un lato dai riflessi degli interventi di riqualificazione delle aree pubbliche sui valori dei terreni e degli edifici circostanti, e dall'altro lato dal ricorso alla variante (attraverso accordo di programma) con la creazione di nuove convenienze. Il ricorso all'accordo di programma è stato in qualche modo disincentivato dalla stessa Regione, mentre il primo è uno strumento che opera soprattutto sui tempi medi, mentre gli interventi previsti da questi programmi, anche quelli dei PRU avviati nel 1996, sono stati realizzati molto lentamente, e sono talvolta ancora in corso. In alcuni casi forse sono state le stesse indicazioni del piano a rendere difficile il coinvolgimento dei privati, ad esempio là dove il piano prevedeva attraverso ZUT e

intervention – participative local development actions – have been influenced by this way of conceiving the role of the suburbs, which has had repercussions on the method of interpreting urban quality. It is not so much a question of the quality of urban design as that of establishing greater “equilibrium” between the various parts of the city and of developing, via the valorisation of endogenous resources, identity and a feeling of belonging through direct involvement of the community (Governa, Saccomani, 2002 and 2004).

There is evidently a significant difference between this urban regeneration policy, regardless of how its results are judged, and other urban requalification experiences developed in the Municipality, and also a considerable difference in the organisational and operating model: a difference that, amongst others, has not facilitated the dialogue between the Suburbs Project and other sectors of the Municipality engaged in requalification projects, even where the closeness, in some cases overlap, of the intervention sites should have promoted greater integration.

Relationships with the plan are not the most significant element of these programmes, the node is the policy that is channelled through these, a policy that, in many ways, does not reflect the general approach adopted – the “philosophy”, the major transformation objectives – of the plan itself<sup>12</sup>. Certainly, these instruments have also contributed to implementation of the plan, in particular the PRU, as the necessary availability of private resources to obtain public funding has, for example, conditioned definition of the perimeter of the area affected by the programmes, promoting inclusion in this of ZUT (Urban Transformation Areas) and ATS (Transformation areas for services) in a search for private stakeholders willing to invest; and in some cases these have effectively been implemented. In Turin<sup>13</sup>, considerable difficulty has been encountered in involving private stakeholders in these areas, usually on the outskirts or, at the most, far from the transformations considered pivotal for renewal also of the image of the city. Private operators interested in physical type transformations could have been encouraged to participate considering, on the one hand, the impacts of public area requalification projects on the values of the surrounding land and buildings and, on the other, by recourse to the variant (through the programme agreement) with creation of new amenities. Recourse to the programme agreement has, to some extent, been discouraged by the Region as, while the former instrument is particularly effective in the medium term, the interventions established by these programmes and those of the PRU launched in 1996 have been carried out very slowly and are, in some cases, still in course. Perhaps, in some cases, the indications of the plan have made it difficult to involve private stakeholders, for example where the plan envisaged radical

ATS radicali trasformazioni di tessuti produttivi che erano in realtà ancora funzionanti, ma la cui sopravvivenza era messa a rischio dagli impedimenti imposti dalla normativa di piano (impedimenti cui si è cercato di porre in parte rimedio con la recente Variante 38).

### **Gli strumenti di programmazione negoziata: fra arrocamenti municipalistici, valenze metropolitane e ritorno alle origini**

Alcune delle esperienze collocate nel terzo gruppo di strumenti mettono in luce l'approccio sostanzialmente "Torino-centrico" che ha caratterizzato una parte delle politiche messe in atto dal Comune, carattere che era, peraltro, già presente nello stesso PRG, ben al di là della dimensione ovviamente comunale imposta dalla legge.

Nella Figura 1 non compaiono gli strumenti di programmazione negoziata più classici, quelli che hanno in genere una dimensione sovracomunale: Patti territoriali, PIA ecc.. È questo un elemento significativo: in provincia di Torino i Patti territoriali sono otto e coprono l'intero territorio della provincia ad eccezione proprio del territorio del comune di Torino, e, analogamente i numerosi PIA non includono mai la città. La numerosità di questi strumenti nella provincia mette in luce una buona capacità di aggregazione dal basso e di cooperazione interistituzionale (Corrado, 2007), che non vede, però, mai presente Torino, a riprova delle difficoltà di cooperazione fra il comune capoluogo e quelli che lo circondano; e ciò nonostante l'accento posto dal I ed ancor più dal II Piano strategico, sulla necessità di una dimensione metropolitana delle politiche, in particolare quelle di sviluppo. Unica eccezione è il PRUSST 2010 Plan, che vede la città insieme ad altri due comuni, Settimo e Borgaro, ma le cui vicende, nella fase di formazione, hanno messo in luce resistenze da parte dell'amministrazione torinese alla cooperazione con gli altri soggetti pubblici.

Il PRUSST e il PISL costituiscono in un certo senso elemento di passaggio fra il secondo gruppo di programmi e il terzo: appartengono al secondo gruppo per l'origine dei finanziamenti<sup>14</sup>, ma hanno, almeno nei bandi, un indirizzo (obiettivi, possibile area di riferimento ecc.) che li rende più omogenei con il terzo gruppo. Il PRUSST 2010 Plan ha indubbiamente valenze rilevanti a livello metropolitano, in particolare attraverso la costruzione della Tangenziale Verde – corridoio verde attrezzato in grado di mettere in comunicazione il parco del Po con il parco della Mandria, valorizzando risorse ambientali ancora presenti nell'area –, che trova una sua collocazione in un altro grande progetto di dimensione metropolitana, Corona Verde.

Ai tre PISL ammessi a finanziamento ed al quarto (San Salvario), proposto comunque per l'attuazione, sem-

transformations, through ZUT and ATS, of production sites, which were in fact still in operation but whose survival has been endangered by the impediments established by plan regulations (an attempt has been made to remedy these impediments with the recent Variant 38).

### **Negotiated planning instruments: between the Municipality standing on its positions, metropolitan values and return to the origins**

Some of the experiences included in the third group of instruments highlight the substantially "Turin-centred" approach that has characterised part of the policies adopted by the Municipality, a characteristic that was, amongst others, already present in the PRG, well beyond the obviously municipal dimension imposed by the law.

Figure 1 does not include the more classical negotiated planning instruments, those usually of a supra-municipal dimension: Territorial agreements, PIA etc. This is a significant factor: the eight Territorial agreements in the Province of Turin cover the entire territory of the Province except, specifically, the territory of the Municipality of Turin and, similarly, the many PIA never include the city. The high number of these instruments in the Province reveals a good capacity of bottom-up integration and of inter-institutional cooperation (Corrado, 2007) which, however, never includes Turin, thus confirming the difficulty of cooperation between the Municipality, capital of the province and those that surround this, despite the emphasis laid by Strategic Plan I and even more by Strategic Plan II on the need for a metropolitan dimension of the policies, in particular development policies. The only exception is the PRUSST 2010 Plan that addresses the city together with another two Municipalities, Settimo and Borgaro, but whose vicissitudes, in the formation phase, have revealed the Turin administration's resistance to cooperating with other public stakeholders.

To some extent, the PRUSST and PISL represent an element of transition between the second and third groups of programmes: as regards the source of financing<sup>14</sup>, they belong to the second group, but adopt an approach (objectives, possible reference area, etc.), at least in calls for tender, that makes them more homogenous with the third group. The PRUSST 2010 Plan is of major worth at metropolitan level, in particular through the construction of the "Tangenziale Verde" – a green equipped corridor able to put the park of the Po in communication with the park of La Mandria, valorising environmental resources still present in the area –, which is inserted in another major project of metropolitan scope, Corona Verde.

It seems that, in the policies of the city, different roles and tasks have been assigned to the three PISL

brano essere affidati ruoli e compiti diversi all'interno delle politiche della città. Da un lato almeno tre di essi (San Salvario, Barriera di Milano e Falchera) appaiono più congruenti con le politiche di riqualificazione e rigenerazione urbana che con quelle maggiormente indirizzate a colmare deficit infrastrutturali e allo sviluppo economico proprie del terzo gruppo. Propongono, infatti, obiettivi e sviluppano metodologie ancora ispirate ad URBAN, ponendo un forte accento sia sui processi partecipativi sia sulle problematiche di tipo sociale a cui dare risposta. Accanto a questo, in particolare nel caso del PISL Barriera di Milano, emerge un ruolo di complementarità rispetto alle grandi trasformazioni ormai in atto nelle aree circostanti in attuazione del PRG, nel senso di affrontare problemi già esistenti, che, però, proprio l'attuazione del piano va rendendo più evidenti. Ad esempio l'uso e l'organizzazione degli spazi pubblici attorno alla Spina centrale o l'emergere con maggior evidenza di caratteri storici valorizzabili (Borgata Tesso a ridosso di Spina 3) che il piano aveva trascurato.

A questi si sono aggiunti recentemente due Programmi Territoriali Integrati (PTI), l'ultimo strumento approntato dalla Regione Piemonte nell'ambito della programmazione dei Fondi Strutturali 2007-13<sup>15</sup>. I PTI si collocano chiaramente nel filone degli strumenti di programmazione negoziata per lo sviluppo locale. Se il primo dei due PTI di Torino - Torino Energia - punta a valorizzare la potenziale vocazione del territorio torinese sui temi dello sviluppo di una nuova politica energetica, il secondo - Torino Vanchiglia -, pur con l'obiettivo di dinamizzare dal punto di vista sociale ed economico un'area periferica, opera in realtà attraverso una serie di progetti di trasformazione urbanistica ed edilizia, oltre che di potenziamento delle infrastrutture per la mobilità, che sembrano riportarlo nel solco del primo tipo di programmi, accentuandone il ruolo di strumento in grado di sollecitare con risorse ed interventi pubblici l'attuazione del PRG (in particolare della Variante 38) in un'area in cui a distanza di dodici anni nulla di significativo è ancora stato avviato.

### Conclusioni

Nelle ultime esperienze emerge una certa volontà e capacità di utilizzare i programmi complessi per potenziare gli effetti sul territorio di progetti già avviati<sup>16</sup>.

Nel caso di Torino, però, mi pare che, schematizzando, l'uso dei programmi complessi si sia mosso lungo due direzioni che evocano politiche diverse.

La prima è quella di considerarli strumenti ed occasioni per facilitare l'attuazione del piano, di volta in volta in parti diverse della città, mettendo in atto politiche di trasformazione urbana, significative - la città

admitted to financing and to the fourth (San Salvario), proposed in any case for implementation. On the one hand, at least three of these (San Salvario, Barriera di Milano and Falchera) appear to be more consistent with urban requalification and regeneration policies than with those of the third group directed more specifically to overcoming infrastructural shortcomings and to economic development. In fact, they define objectives and adopt methods still inspired by URBAN, laying emphasis both on participation processes and on social issues to be addressed. In addition, in particular in the case of the Barriera di Milano PISL, a complementary role emerges with regard to the major transformations now in course in the surrounding areas, in application of the PRG, with regard to addressing existing problems, made even more evident by implementation of the plan. For example, the use and organization of public spaces around the *Spina Centrale* or the more evident emergence of historical characteristics to be valorised (Borgata Tesso close to *Spina 3*) which the plan had neglected.

Two Integrated Territorial Programmes (PTI), the last instrument prepared by the Region of Piedmont when programming of 2007-13 Structural Funds<sup>15</sup>, have recently been added to these. The PTI are clearly classed amongst negotiated planning instruments for local development. While the first of the two Turin PTI - *Torino Energia* - aims to valorise the potential vocation of the territory of Turin with regard to development of a new energy policy, the second - *Torino Vanchiglia* -, although directed towards the social and economic revival of a peripheral area, operates in fact through a set of urban transformation and building projects, in addition to upgrading of the mobility infrastructures which seem to relocate it in the first type of programmes, accentuating its role as an instrument able to encourage implementation of the PRG (in particular of Variant 38) with public resources and intervention in an area where, after twelve years, nothing significant has yet been undertaken.

### Conclusions

The more recent experiences reveal a certain will and ability to use the complex programmes to reinforce the effects of projects already launched in the territory<sup>16</sup>.

However, in the case of Turin, it seems that, schematically, the use of complex programmes has moved in two directions that reflect different policies. The first is that of considering these as instruments and opportunities for facilitating implementation of the plan, case by case in different parts of the city, adopting significant - the city has changed



è molto cambiata –, ma tutto sommato piuttosto tradizionali nel far leva prevalentemente sullo sviluppo immobiliare trainato dalle risorse pubbliche. Le grandi quantità di residenze costruite e ancora in corso di costruzione che ne sono scaturite pongono naturalmente un interrogativo: fino a quando il mercato sarà in grado di assorbirle, un mercato in cui in generale si stanno determinando difficoltà crescenti. A questa politica sono stati piegati strumenti diversi, anche quelli della terza famiglia.

La seconda direzione è quella della politica di rigenerazione urbana che a Torino, in un decennio, ha prodotto esperienze particolarmente significative nel panorama italiano, sia sul piano degli obiettivi sia su quello delle metodologie adottate nello sviluppo delle esperienze stesse. Va però notato che la spinta che aveva animato nei primi anni l'attività del Progetto Periferie, soggetto di questa politica, si è nel tempo attenuata. Oggi il settore ha nuovamente cambiato nome – Rigenerazione urbana-Torino – con l'intento, sembrerebbe, di affermare una maggior ordinarietà dei processi di rigenerazione urbana. Questo cambiamento pare concludere anche simbolicamente la parabola di un'esperienza molto significativa, ma che non è riuscita a far passare nelle *routines* amministrative quell'intuizione davvero strategica di uno sviluppo integrato e territorializzato delle azioni, di una politica di rigenerazione urbana come politica che favorisce la coesione sociale, e attraverso ciò pone basi solide anche per politiche indirizzate alla competitività.

Le due direzioni si sono mosse lungo binari paralleli, toccandosi, perché i luoghi, il territorio ne sono la base comune, ma interagendo raramente in maniera significativa. Questa è, però, una questione che investe un tema più ampio e più generale di quello del rapporto fra attuazione del piano e programmi complessi, il tema delle politiche e delle strategie che hanno guidato l'azione dell'amministrazione locale nell'ultimo decennio, tema che richiederebbe riflessioni maggiormente approfondite e, in quanto tale, esula dagli obiettivi di questo scritto.

*Silvia Saccomani, professore associato di Urbanistica presso la facoltà di Architettura 2 del Politecnico di Torino, presidente vicario del Corso di Studi in Pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale, svolge attività di ricerca presso il Dipartimento Interateneo Territorio.*

considerably – but substantially rather traditional urban transformation policies that leverage the development of real property, driven by public resources. The resulting large amount of housing built and now under construction obviously gives rise to a question: how long will the market be able to absorb this, a market characterised generally by increasing difficulties. Various instruments, also those of the third family, have been aligned with this policy.

The second direction is that of urban regeneration policy which, in Turin, in ten years, has generated particularly significant experiences compared with the rest of Italy, both as regards objectives and the methods adopted in developing these. It should be noted, however, that the enthusiasm that, in its early years, had inspired the activity of the Suburbs Project, to which this policy refers, has gradually waned. Today, the sector has once again changed its name – Urban Regeneration-Turin – seemingly with the intention of affirming the more ordinary nature of the urban regeneration processes. This change appears to conclude, also symbolically, the parabola of a highly significant experience that has not, however, succeeded in incorporating in administrative *routines* that really strategic intuition of integrated and territorialized development of the actions, of an urban regeneration policy as a policy that promotes social cohesion and which lays solid bases also for policies addressing competitiveness.

The two directions have moved along parallel tracks, touching each other, having the places, the territory as their common basis, but seldom interacting in a significant manner. This is, however, a question that affects a much broader, more general issue than that of the relationship between implementation of the plan and complex programmes, i.e. the issue of the policies and strategies that have guided the action of the local administration in the last ten years, a topic that would require more in-depth examination and which, as such, is outside the aims of this document.

*Silvia Saccomani, associated professor of Town Planning at the 2nd Faculty of Architecture of Turin Polytechnic, acting president of the Course of Studies in territorial, urban and environmental planning, carries out research at the Dipartimento Interateneo Territorio.*

Programmi di trasformazione e riqualificazione urbana - <i>Urban transformation and requalification Plans</i>		Programmi di rigenerazione urbana - <i>Urban Regeneration Plans</i>					Strumenti di programmazione negoziata - <i>Negotiated planning instruments</i>		
Programma Integrato di Intervento - <i>Integrated Intervention Plan (PRIN)</i>	Programmi di Riqualificazione urbana - <i>Urban Regeneration Plans (PRiU)</i>	Programma di recupero urbano - <i>Urban Recovery Plan (PRU)</i>	Contratto di Quartiere 1 - <i>District Contract 1</i>	Contratto di Quartiere 2 - <i>District Contract 2</i>	Progetto Pilota urbano - <i>Pilot Urban Project</i>	Urban 2	PRUSST	PISL	PTI
Deiro	Spina 1	via Artom	via Arquata	via Ghedini	The Gate	Mirafiori Nord	2010 Plan	Ambito ex Manifattura Tabacchi ed ex Fimit	Torino Energia
Acacia	Spina 3	corso Grosseto		via Parenzo			Eurotorino	Falchera	Torino Vanchiglia
Spina 2	Spina 4	via Ivrea		via Dina				Barriera di Milano	
ex Lancia	Superga							San Salvario	
ex Framtek	Elli Zerboni								
Villaretto	Madama Cristina								
Damiano (OGM)	Mercato Abbigliamento								
	Isolato S. Croce								
	Cascina la Grangia								
	Casino Barolo								

Figura 1. Torino: programmi complessi

Figure 1. Turin: complex plans.

### Riferimenti bibliografici/Bibliographic references

ARTESIO E. (2002), *Strumenti di intervento e pratiche di riqualificazione urbana: il progetto speciale periferie di Torino*, in F. Governa e S. Saccomani (a cura di), *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche in Italia e in Europa*, Alinea, Firenze, pp. 49-53.

BIANCHETTI C., 2006, *Potere e autorità nella città che cambia*, in «Urbanistica», n. 130, pp. 93-99.

CORRADO F., 2007, *Cooperazione e competizione urbana*, in: Corrado F., Giaimo C. (a cura di), *Città e territorio metropolitano contemporaneo. Un rapporto da Torino*, Franco Angeli, Milano, pp. 116-136.

GOVERNA F., SACCOMANI S., 2002, *Periferie urbane. Definizioni, interpretazioni, politiche*, in: Governa F., Saccomani S., (a cura di), 2002, *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche in Italia e in Europa*, Alinea, Firenze pp. 13-34.

GOVERNA F., SACCOMANI S., 2004, *From urban renewal to local development. New conceptions and governance practices in the Italian peripheries*, in «Planning Theory and Practice» n. 3, vol. 5, pp. 328-348.

IRES, 1989, *Progettare la città e il territorio Una rassegna critica di 100 progetti per Torino e il Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino.

IRES, 1995, *Cento progetti cinque anni dopo. L'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino.

LINGUA V., 2007, *Riqualificazione urbana alla prova. Forme di innovazione nei programmi complessi dal quartiere all'area vasta*, Firenze, Alinea.

MOLINARI A., 2004, *La riqualificazione della città compatta, la Spina centrale e i programmi complessi di Spina 2 e Spina 3*, in: Regione Piemonte (a cura di), *Valutare i programmi complessi*, Stamperia Artistica di Savigliano, Savigliano, pp. 155-166.

OLAGNERO M., ORTONA G., SACCOMANI S., 2001, *I Programmi di recupero urbano della regione Piemonte. Rapporto intermedio di valutazione*, Torino, Regione Piemonte, <http://extranet.regione.piemonte.it/edilizia/osservatorio/prurbano/dwd/giurid.htm> (ultimo accesso dicembre 2007).

OLAGNERO M., ORTONA G., SACCOMANI S., 2004, *I PRU delle Regione Piemonte. Rapporto finale di valutazione*, Torino, aprile 2004, <http://extranet.regione.piemonte.it/edilizia/riqualificazione/site/documentazione/ricerche/recupero.htm> (ultimo accesso dicembre 2007).

REGIONE PIEMONTE, 2003, *Programmi di Recupero Urbano*, Regione Piemonte, Ufficio di Comunicazione, Torino.

SACCOMANI S., 1998, *Prg di Torino: la variante per la Spina centrale*, in «Urbanistica Informazioni» 162, pp. 5-7.

SACCOMANI S., 2001, *Per attuare il piano occorre cambiarlo*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino», n. 1-2, gennaio-febbraio 2001, pp. 29-36.

SACCOMANI S., 2003, *I nuovi piani: il processo di pianificazione*, in: Savino M. (a cura di), *Nuove forme di governo del territorio. Temi, casi, problemi*, Franco Angeli, Milano, pp. 203-267.

SACCOMANI S., 2004, *Programmi complessi: una rilettura delle esperienze*, in: Regione Piemonte (a cura di), *Valutare i programmi complessi*, Stamperia Artistica di Savigliano, Savigliano, pp. 15-38.

## Note

- <sup>1</sup> Per una bibliografia ampia fino al 2004 cfr. Saccomani, 2004.
- <sup>2</sup> I PRIN a Torino corrispondono ai Programmi Integrati di Intervento ex art. 16, legge 192/93. Due fra questi hanno in realtà un'origine più lontana, essendo partiti come proposte per l'attuazione dell'art. 18 ex lege 203/91.
- <sup>3</sup> I coinvolgimento di aree industriali dimesse era nel Decreto dei PRiU fra i criteri di priorità nella selezione dei Programmi.
- <sup>4</sup> Nella selezione operata dal Ministero, Torino ha fatto la parte del leone con ben 13 PRiU selezionati, anche se poi non tutti sono giunti all'accordo di programma. Tre di questi, le Spine, riguardavano l'intervento di trasformazione centrale per il PRG.
- <sup>5</sup> Il riferimento è a fondi di origine comunitaria (Resider, Docup 2000-06 ecc.), e soprattutto alla fine del decennio ai finanziamenti per l'evento olimpico.
- <sup>6</sup> Va notato che la variante ha di fatto determinato un nuovo apporto economico, questa volta indiretto, di tipo pubblico rappresentato dalla perdita di diritti edificatori di proprietà comunale che proprio la variante stessa ha prodotto: la riduzione delle quantità edificabili avviene infatti prevalentemente a spese dei diritti edificatori pubblici, che, nella logica del piano, avrebbero dovuto dotare l'amministrazione comunale di risorse economiche aggiuntive.
- <sup>7</sup> In alcuni casi ancora prima del piano, ad esempio l'area ex Framtek (Ires, 1989 e 1995).
- <sup>8</sup> A ciò si aggiunge anche l'azione della Soprintendenza che interviene tardivamente a tutela di alcuni esempi di archeologia industriale, esigenza totalmente ignorata dal piano.
- <sup>9</sup> Emblematiche a questo riguardo le vicende di Spina 2 (l'inserimento, inizialmente non previsto, della biblioteca civica e del teatro attraverso un concorso internazionale, l'inserimento di uno dei villaggi media delle Olimpiadi poi diventato collegio universitario, il mantenimento di parte delle OGR e delle Carceri Nuove, in contrasto con quanto previsto dal piano) e di Spina 3 (cfr. Molinari, 2004).
- <sup>10</sup> La creazione del Progetto Speciale Spina centrale, l'incarico di coordinatore dato all'arch. Buffi, la stessa istituzione del City Architect.
- <sup>11</sup> Il PSP ha poi cambiato nome diventando Progetto Periferie (PP), poi Settore Periferie, ovvero non un progetto speciale ma un settore della pubblica amministrazione. Cfr. <http://www.comune.torino.it/periferie/index.htm> (ultimo accesso ottobre 2007). Per i principi che hanno guidato per circa un decennio l'azione del Progetto cfr.: Artesio, 2002.
- <sup>12</sup> L'attenzione per i problemi delle periferie e delle aree più disagiate in genere non era al centro della politica del Piano, anche se nelle Norme esiste uno specifico articolo (art. 24) indirizzato alla riqualificazione delle periferie caratterizzate dalla presenza di edilizia pubblica, articolo che non sembra essere stato utilizzato, superato, di fatto, dall'attuazione dei programmi complessi.
- <sup>13</sup> Ma non solo a Torino: difficoltà di coinvolgimento dei privati si sono verificate in quasi tutti i PRU della Regione (Olagnero, Ortona, Saccomani, 2004).
- <sup>14</sup> Ancora una volta finanziamenti derivanti dalla politica per la casa.
- <sup>15</sup> La Regione ne finanzia la predisposizione, mentre l'attuazione sarà in parte finanziata con i Fondi Strutturali.
- <sup>16</sup> Ad esempio il PISL Falchera opera su un territorio limitrofo all'area BOR.SET.TO oggetto del PRUSST 2010 Plan, e il PTI Vanchiglia investe un territorio limitrofo a quello del PISL Manifattura Tabacchi-Fimit cercando di instaurare sinergie fra i due programmi.

## Notes

- <sup>1</sup> For a more complete bibliography up to 2004 cfr. Saccomani, 2004.
- <sup>2</sup> In Turin, the PRIN correspond to the Integrated Intervention Programmes under art. 16, Law 192/93. Two of these date back even further as, initially, they were proposals for enforcement of art. 18 of Law 203/91.
- <sup>3</sup> The involvement of abandoned industrial areas was envisaged in the decree of the PRiU amongst the programme selection priority criteria.
- <sup>4</sup> In the selection made by the Ministry, Turin took the lion's share with no less than 13 PRiU selected, even though not all of these reached the programme agreement phase. Three of these, the "Spine", concerned the central transformation intervention for the PRG.
- <sup>5</sup> Reference is made to Community funds (Resider, Docup 2000-06 etc.), and in particular to the end of the ten-year financing for the Olympic event.
- <sup>6</sup> It should be noted that the variant promoted a new, in this case indirect, public financial contribution consisting in the loss of building rights on Municipal property, generated by the variant. Assigned transferable building rights were reduced mainly to the detriment of public building rights which, according to the approach adopted by the plan, was intended to provide the Municipal administration with additional financial resources.
- <sup>7</sup> In some cases, even prior to the plan, for example the former Framtek area (Ires, 1989 and 1995).
- <sup>8</sup> This was also accompanied by delay on the part of the Superintendent's Office in taking action to protect certain examples of industrial architecture, completely ignored by the plan.
- <sup>9</sup> The vicissitudes of Spina 2 (the insertion, not planned originally, of the Municipal library and of the theatre through an international competition, insertion of one of the media villages of the Olympics, which subsequently became a University College, maintenance of part of the OGR and of the "Carceri Nuove", in contrast with the provisions of the plan) and of "Spina 3" can be considered emblematic of this (cfr. Molinari, 2004).
- <sup>10</sup> The creation of the Central Spina Special Project, the appointment of arch. Buffi as coordinator, creation of the position of City Architect.
- <sup>11</sup> The name of the PSP was subsequently changed to Suburbs Project (*Progetto Periferie - PP*), then Suburbs Sector, i.e. not a special project but a sector of the public administration. Cfr. <http://www.comune.torino.it/periferie/index.htm> (last access: October 2007). For the principles that guided the action of the Project for around ten years cfr.: Artesio, 2002.
- <sup>12</sup> Attention to the problems of the suburbs and more downgraded areas in general was not the cornerstone of the policy of the Plan, even though the regulations include a specific article (art. 24) addressing regeneration of the suburbs characterised by the presence of public building, an article that seems not to have been applied and superseded in fact by the implementation of the complex programmes.
- <sup>13</sup> But not only in Turin: difficulties in involving the private sector were encountered in almost all the PRU of the Region (Olagnero, Ortona, Saccomani, 2004).
- <sup>14</sup> Once again, funds deriving from the policy for the home.
- <sup>15</sup> The Region finances preparation whereas implementation will be partly financed with Structural Funds.
- <sup>16</sup> For example, the Falchera PISL operates on an area bordering on the BOR.SET.TO area, addressed by the PRUSST 2010 Plan, and the Vanchiglia PTI affects an area bordering on that of the Manifattura Tabacchi-Fimit PISL, attempting to establish synergies between the two programmes.

# Dieci anni di Piano Regolatore Generale

## *Ten years of the Municipal Physical Development Plan*

RAFFAELE RADICIONI

Non si comprende la proposta di Piano del 1980 se non nel clima delle riforme nazionali e regionali degli anni '60 e '70 del secolo scorso nel settore della programmazione e della pianificazione territoriale. La proposta dell'80 si fondava sostanzialmente su:

- l'inserimento della realtà torinese nella programmazione e nella pianificazione, delineate dalla Regione nel decennio fine anni '60 – fine anni '70;
- il tentativo, attraverso il Piano regolatore e gli strumenti di intervento conseguenti (in primo luogo il programma poliennale di attuazione), di controllare la formazione e l'acquisizione della rendita urbana, in forza di un insieme di strumenti, offerti dalla legislazione nazionale e regionale;
- la ricerca di spazi per servizi sociali nei contesti differenziati, nei quali si articolava e si articola la città, in conformità a leggi nazionali e regionali, in risposta altresì alle lotte rivendicative, che si erano andate manifestando nelle fabbriche, nelle scuole, nella città negli anni '60 e '70.

Quella proposta non ebbe seguito per ragioni ascrivibili sia all'interruzione delle riforme in campo nazionale, che alle scelte soggettive, operate dalla sinistra all'inizio degli anni '80, in risposta ai processi di trasformazione della composizione economica e sociale della città e dell'area torinese.

The Plan of 1980 can only really be understood by examining the national and regional reforms in the territorial planning and programming sector of the 1960s and 70s. The proposal of 1980 was essentially based on the following factors:

- The introduction of the Turin context in the programming and planning of the Regional Authority in the decade from the end of the 1960s to the end of 1970s;
- The attempt through the Municipal Physical Development Plan and the resulting intervention tools (firstly the multi-annual implementation program) to control the formation and acquisition of city revenues through the means provided by national and regional legislation;
- The search for spaces to locate social services in the different settings that the city was and is broken down into, in compliance with national and regional laws and also in response to the protests being staged at factories, schools, and in the city streets in the 60s and 70s.

That proposal had no follow-up because the reforms were interrupted nationwide and certain subjective decisions were taken by the left-wing government in the early 1980s in response to the transformation processes of the economic and social composition of Turin and its metropolitan area.

In quel periodo il mondo occidentale fu percorso da una ventata politica e culturale a favore dell'iniziativa privata<sup>1</sup> ed a scapito dei tentativi di pianificazione e di programmazione economica, che in Italia si erano rivelati fragili fin dai primi anni '60<sup>2</sup>.

Sui centri industriali delle grandi città si fecero sentire le conseguenze della trasformazione dei modi, delle forme, delle interazioni internazionali della produzione dei beni<sup>3</sup>. Torino, storicamente caratterizzata dalla presenza di medie e di grandi fabbriche prevalentemente del settore metalmeccanico, risentì pesantemente, e forse per prima in Italia, dei mutamenti, che incisero sulla città, come sulle sue componenti economiche e sociali. La chiusura del Lingotto, annunciata dalla Fiat nel marzo del 1982, successiva di pochi mesi alla "marcia dei 40 mila", già vissuta come la sconfitta della classe operaia torinese, aprì una fase, nella quale si andava rivelando in primo luogo la crisi di identità della città stessa, coincidente, a partire almeno dagli anni '50, con l'immagine della "città fabbrica". La chiusura del Lingotto rappresentò solo il primo episodio di una lunga catena di casi analoghi; in breve tempo si rivelò a Torino l'esistenza di aree industriali "dismesse", dell'estensione di tre, cinque, nove milioni di metri quadrati, risultato della rincorsa fra trasformazioni interne al processo produttivo ed attesa della valorizzazione immobiliare.

I programmi di governo della città in quel contesto sembrava ovvio dovessero infrangersi a fronte di una nuova realtà, che appariva anche a gran parte della sinistra richiedere scelte fondate su altri valori, rispetto a quelli posti alla base dei piani e dei programmi, costruiti negli anni '60 e '70.

In settori assai estesi delle forze politiche, imprenditoriali, culturali della città si fece strada la convinzione che per governare i processi complessi di "innovazione" si dovessero ricercare nuovi fini, abbandonando il più rapidamente possibile gran parte di quelli già affermati, ritenuti inefficaci per fronteggiare la nuova realtà. Così rimase incompiuto ogni tentativo di realizzare le linee della programmazione regionale; apparve una inutile bardatura l'istituzione di enti e strumenti, caricati dei compiti di pianificare vasti territori (i Comprensori oppure le Province), quando la città centrale, Torino, sembrava offrire al proprio interno aree in misura pressoché illimitata, sufficiente per assolvere ai molteplici fabbisogni di spazio. Il motore economico della città, non più individuabile nella produzione di beni, era ricercato nei settori dinamici (innovativi) della produzione di servizi (finanziari, culturali, commerciali, ricettivi, dell'intrattenimento ecc.), rivolti alle famiglie ed alle imprese. A quei settori, rappresentati col termine di terziario superiore, caricati del ruolo di sostituti della produzione industriale, si richiedeva di assurgere ad una qualificazione e ad una intensità tale, da promuovere Torino al rango

In those years the Western world was swept by a political and cultural current wave that favored private initiative<sup>1</sup> and hindered the efforts toward economic planning and programming which in Italy had proven to be fragile ever since the early 60s<sup>2</sup>.

The industrial districts of large cities were being affected by the changing ways, forms and international interactions in the manufacturing of goods<sup>3</sup>. Historically characterized by the presence of medium and large factories, mainly in the engineering industry, Turin was heavily hit (perhaps the first in Italy) by these changes which affected the city as well as its economic and social components. The closing of Lingotto announced by Fiat in March 1982, a few months after the "March of the Forty Thousand" (*Marcia dei 40 mila*), experienced as the defeat of the Turin working class, faced Turin with an identity crisis: since the 1950s it had been known as the "factory city". The closing of Lingotto was only the first episode of a long chain of similar cases. Soon thereafter many industrial areas were "abandoned" in Turin. They amounted to a surface area of three, five, nine million square meters, resulting from the run-up between the internal transformations of the manufacturing process and the wait for real estate to rise in value.

The city government programs would obviously be shattered by this new situation, which also made most of the left wing believe decisions had to be made based on different values than the ones underlying the plans and programs built in the 60s and 70s.

In vast sectors of the political, entrepreneurial, cultural forces of the city there was a growing belief that in order to steer the complex processes of "innovation", new purposes had to be sought and most of the already established ones had to be abandoned as quickly as possible since they were considered ineffective for coping with the new circumstances. Therefore every attempt to establish regional programming policies remained incomplete. The setting up of entities and instruments loaded with the tasks of planning vast territories (Areas or Provinces) was like having a useless harness, when the central city of Turin seemed to have areas of practically unlimited size, sufficient for meeting the need of large spaces, within its own city limits. The city's economic drive, no longer found in the production of goods, was sought in the dynamic (innovative) service sectors (financial, cultural, business, hospitality, entertainment, etc.) for families and enterprises. Referred to as superior tertiary sectors, these enterprises were faced with the challenge of substituting industrial manufacturing and required to rise to level of excellence and intensiveness

dei luoghi centrali, partecipi di una rete di rilievo nazionale ed europeo.

L'acquisizione privata della rendita urbana, considerata ancora negli anni '70 da un ampio schieramento culturale, politico e financo imprenditoriale<sup>4</sup> come fattore di intralcio e comunque di indifendibile aggravio nella produzione di abitazioni ed industrie, assurde improvvisamente (specie a seguito della Sentenza della Corte Costituzionale del febbraio 1980), con la benedizione di ampi settori della sinistra, al rango di fattore positivo della trasformazione e dell'espansione della città.

A fronte di tali mutamenti radicali, fatti propri da gran parte delle forze di maggioranza, costituitasi nell'ormai lontano 1975, la proposta di Piano del 1980 risultava destituita di fondamento, malgrado il tentativo di aggiornamento del Piano<sup>5</sup>, compiuto nello scorcio del 1984, volto prevalentemente ad affrontare nello specifico il tema delle aree "dismesse".

Dopo la caduta della maggioranza di sinistra, all'inizio del 1985 fu avviato il lungo periodo (di poco meno di 10 anni) di formazione del nuovo Piano regolatore, approdato all'approvazione regionale nel 1995, al termine della sequenza di un numero elevato di amministrazioni: dalla prima, retta dal Sindaco Cardetti fino a quella del Sindaco Castellani, eletto con il metodo maggioritario. Di molte di quelle amministrazioni risulta oggi difficile rammentare la politica urbanistica; resta comunque il fatto che, malgrado modeste differenze di giudizio, espresse in merito al costruendo Piano regolatore<sup>6</sup>, tutte le compagini, succedutesi al governo della città, fecero propri i contenuti di fondo del Piano, compresa quella retta dal Sindaco Castellani, che portò il Piano a compimento dopo modifiche assolutamente marginali, che nulla tolsero all'impostazione originaria del Piano stesso.

In conseguenza delle vicende economiche e sociali, brevemente delineate, e del comportamento delle forze politiche e culturali, il Piano approvato nel 1995 risulta fondato su scelte assolutamente antitetiche rispetto a quelle del 1980.

Al di là di qualche generico vagheggiamento, espresso nei documenti illustrativi del Piano, in favore della pianificazione di area vasta, è assente qualunque riferimento strutturato a qualsivoglia ipotesi di assetto regionale-comprensoriale; questo anche in virtù dell'attenuarsi, fino alla scomparsa della pianificazione territoriale negli anni 1985-2000: in un primo tempo per l'eliminazione dei Comprensori, sostituiti dalle Province nelle competenze di pianificazione, in ogni caso per la latitanza della Regione nel corso degli anni '90 in tema di programmazione e di pianificazione.

In conseguenza della mutazione, che investì il settore industriale torinese, a partire dalle grandi concentrazioni produttive di antica data, il Piano fa propria la

that would bring Turin to the rank of hub and part of a network of national and European importance.

The private acquisition of city revenues was still considered in the 1970s by a vast alliance of cultural, political and even entrepreneurial forces<sup>4</sup> as a hindrance and an indefensible burden in the production of residences and industries. However, it suddenly rose to the status of positive factor in the transformation and expansion of the city, especially after the sentence of the Constitutional Court of February 1980, and with the blessing of a large part of the left-wing.

In the face of such radical changes adopted by most of the political majority constituted in the distant 1975, the proposal of the 1980 Plan turned out to be devoid of a foundation, in spite of the attempt to update the Plan<sup>5</sup> in the narrow window of 1984 mainly to confront the specific issue of "abandoned" areas.

After the fall of the leftist majority, the beginning of 1985 was the dawn of a long era (nearly a decade) during which the new Municipal Physical Development Plan was formulated. It finally achieved Regional approval in 1995 after a long sequence of administrations came and went: from the first one, led by Mayor Cardetti, to that of Mayor Castellani, elected by the majority method. Today it is difficult to remember the urban planning policies of those administrations. Nonetheless, fact remains that in spite of the slight differences in judgment regarding the Municipal Physical Development Plan being put together<sup>6</sup>, the entire sequence of Turin City Councils adopted the basic contents of the Plan, including the one headed by Mayor Castellani. In fact this last-mentioned government brought the Plan to completion after making insignificant changes to it that left intact the Plan's original layout.

Due to the economic and social events briefly described above and the conduct of the political and cultural forces, the Plan approved in 1995 was founded on decisions that were absolutely antithetical, to those of 1980.

Besides a few generic aspirations made in the illustrative documents of the Plan to map a vast area, there was no structured reference whatsoever to a regional-territorial layout proposition. The reason for this was also the gradual diminishment of territorial planning, until it finally disappeared entirely in the period from 1985-2000. Initially this was because the Districts were eliminated and substituted by the Provinces for planning competencies. However, another reason was that the Regione evaded its responsibilities regarding matters of planning and programming throughout the 1990s.

This change affected the Turin industrial sector, first and foremost the large long-established

scelta, volta ad individuare nel settore della produzione dei servizi alle persone ed alle imprese la variabile indipendente del Piano<sup>7</sup>, il nuovo terreno di sviluppo dell'economia torinese, affinché la città, attraverso programmi di potenziamento delle infrastrutture, possa competere con le altre concentrazioni urbane del paese e dell'Europa.

È accolto a pieno titolo il ruolo primario della grande come della media proprietà immobiliare nel processo di trasformazione della città<sup>8</sup>. Il Piano preme l'acceleratore sulle aree già industriali e sulle strutture ferroviarie dismesse<sup>9</sup> a partire da quelle collocate in posizione centrale nella città, lungo il tracciato ferroviario, individuate come la "Spina Centrale", sito privilegiato per operazioni di pesante addensamento edilizio, a favore delle destinazioni residenziale e terziaria.

Il settore dei servizi collettivi è relegato al rango di variabile dipendente, necessaria per garantire il rispetto formale di una legislazione (nazionale e regionale), vissuta sempre più come obsoleta, sostanzialmente di intralcio, rispetto alla esigenza di caratterizzare il contesto urbano quale ambiente fortemente attraente, nei confronti degli investimenti pubblici e privati, specie nel settore delle grandi realizzazioni.

Pertanto le due proposte di Piano (quella del 1980 e quella del 1995) si differenziano non in base a modelli culturali contrapposti: il "piano" contro il "piano-progetto"; ma, come si è cercato di argomentare, in ragione dei presupposti politici e culturali, espressi dalle forze, che hanno governato le trasformazioni urbane nelle due epoche storiche differenti: anni '70 da un lato, anni '80-'90 dall'altro.

In ogni caso va riconosciuto al Piano del 1995 la capacità di avere assunto e bene interpretato fini e valori, propri delle forze dominanti, che hanno egemonizzato tutte le compagini politiche al governo della città a partire dal 1985; così il Piano ha costruito le premesse della propria efficacia. A distanza di dodici anni dalla sua approvazione, gran parte delle indicazioni di Piano sono state attuate, specie per quanto attiene alle aree della "Spina Centrale", che, a differenza delle ipotesi originarie, si sono caricate soprattutto di insediamenti residenziali. Vi hanno contribuito in misura determinante i finanziamenti dello Stato (per la linea di metropolitana, per i programmi urbani, per le opere connesse con le Olimpiadi invernali del 2006 ecc.), ma anche la particolare congiuntura, favorevole alla remunerazione degli investimenti privati nel settore immobiliare. Resta da valutare tuttavia se e come il Piano regolatore, abbia operato ed operi nel medio-lungo periodo nei confronti almeno di due aspetti:

- l'assetto e la forma, che la città di Torino va assumendo in conseguenza delle intense e rapide tra-

manufacturing districts. Therefore the Plan adopted the decision to make the new sphere for developing Turin's economy the production of services to persons and enterprises. This is the independent variable of the Plan<sup>7</sup> and it allows the city, through programs to bolster its infrastructure, to compete with the other urban conglomerations in Italy and Europe.

The primary role of the large and medium-sized real properties was fully accepted in the city's transformation process<sup>8</sup>. The Plan stepped on the accelerator in the former industrial areas abandoned railroad structures<sup>9</sup>, starting with the ones located along the railroad track in the central part of the city defined as the "*Spina Centrale*", a preferential site for the intensive construction works to build a dense concentration of residential and tertiary structures.

The public services sector was relegated to the status of dependant variable – necessary to guarantee the formal respect of legislation (national and regional), experienced increasingly as obsolete and basically a hindrance – in the need to characterize the urban environment as a highly attractive location for public and private investments, especially in the sector of large-scale construction.

Therefore the two proposals of the Plan (that of 1980 and that of 1995) are differentiated not according to a contrasting cultural model, i.e. the "Plan" as opposed to the "Project-Plan", but, as stated earlier, according to political and cultural premises of the parties handling the urban transformations in the two different historical epochs: first in the 1970s, then in the 1980s and 90s.

At any rate the Plan of 1995 should be acknowledged the merit of having assumed and properly interpreted the purposes and values adopted by the dominant parties that monopolized all the political structures governing the city since 1985. By so doing the Plan set the premises of its own efficacy. Twelve years after its approval most of the Plan's indications had been implemented, especially the ones regarding the areas of the "*Spina Centrale*", though it deviated from its original hypotheses because the buildings are mainly residential. Government funds contributed significantly (for the underground line, the urban programs, the works related to the 2006 Winter Olympic Games, etc.), but also the particular economic trend, favorable for the remuneration of private investments in the real estate sector. However we have yet to evaluate if and how the Municipal Physical Development Plan operated and operates in the medium long-term regarding at least two factors:

- The layout and form being assumed by the city of Turin as a consequence of its intensive and rapid

sformazioni;

- gli effetti di ordine territoriale, prodotti dalle scelte di Torino sui processi di espansione dell'area metropolitana torinese.

Su quegli aspetti sarebbe opportuna una più ampia e costante riflessione, rispetto a quella episodica ed improvvisata, manifestata fino ad ora dalla politica e dalla cultura. È significativa tuttavia la presa di posizione dell'architetto Augusto Cagnardi (co-progettista assieme all'architetto Vittorio Gregotti del Piano regolatore di Torino), il quale nell'autunno del 2004<sup>10</sup> di fronte alla forma non propriamente entusiasmante, che la città stava assumendo, in particolare nelle aree della Spina, uscì affermando che da un piano urbanistico ben concepito e quindi "bello", quale sarebbe il Piano regolatore di Torino del 1995, è derivata una forma "brutta" per colpa però degli attuatori, architetti e costruttori, non all'altezza del compito.

La tesi andrebbe approfondita; esposta in quei termini appare assai sbrigativa. Nel giudizio è certamente coinvolta la cultura architettonica torinese (ma non solo, visto che a Torino si sono espressi anche architetti di fama internazionale), che certo non vanta tradizioni consolidate, in ragione per esempio della sua scarsa partecipazione al movimento moderno fin dal primo dopoguerra. Nel giudizio è coinvolta altresì la Scuola di Architettura (nelle due Facoltà, nelle quali si articola oggi), che ormai da oltre mezzo secolo porta la responsabilità della formazione di coloro, che progettano, almeno per larga parte, la forma della città.

Ma forse una parte di responsabilità è da ricercare anche nelle componenti stesse del Piano regolatore: nelle densità edilizie abnormi<sup>11</sup>, attribuite alle aree di trasformazione, nelle quali sono comprese le aree della Spina Centrale; nell'aver negato dignità storico-documentaria a pressoché tutti gli insediamenti industriali in trasformazione (condannati quindi alla demolizione), anche ai più prestigiosi, oggetto per altro al tempo della proposta di Piano dell'80 di uno studio specifico<sup>12</sup>, finalizzato a fornire la base conoscitiva per la definizione della normativa in tema di beni storico-artistici, nella convinzione che il riconoscimento e la tutela di detti beni, in una concezione moderna della città, non potessero essere limitati alle sole tipologie edilizie, riconducibili alla residenza.

Ma il Piano regolatore nel medio lungo periodo, oltre che sugli aspetti più direttamente incidenti sulla *forma urbis*, opera altresì sulle componenti strutturali dell'assetto territoriale. Sotto questo profilo sono qui possibili solo alcuni rapidi cenni.

L'area metropolitana torinese manifesta processi di continua e progressiva espansione<sup>13</sup>. Quote consistenti della popolazione, in gran parte emigrata da Torino, tendono a disporsi in entità crescente nelle fasce

transformations;

- The territorial effects produced by Turin's decisions on the expansion processes of its metropolitan area.

It would be advisable to dedicate wide-ranging and ongoing thought to these factors, as opposed to the episodic and improvised thought given till now by politics and culture. Nonetheless, the fact that architect Augusto Cagnardi (co-planner along with architect Vittorio Gregotti of the Turin Municipal Physical Development Plan) took a stand, is significant. In autumn 2004<sup>10</sup> upon witnessing the "not quite fabulous" form the city was taking, particularly in the Spina areas, he stated that a well-conceived and therefore "attractive" Development Plan, which the Turin Municipal Physical Development Plan of 1995 was, should not be producing an "ugly" form and it was the fault of the implementers, architects, builders, who were not capable of executing it properly. This thesis should be examined more thoroughly; expressed in those terms it appears rather superficial. The judgment certainly implicates Turin's architectural culture (though even world-famous architects have worked in Turin), which certainly does not boast consolidated traditions, one reason being its scant participation in the modern movement ever since the end of World War I. The judgment also implicates the School of Architecture (in the two Faculties into which it is divided today), which for over half a century has held the responsibility of educating most of the people who plan and design the city.

On the other hand part of the accountability should probably be attributed to defects in the Municipal Physical Development Plan itself. One of these defects is the disproportionate concentration of the buildings<sup>11</sup> planned in the transformation areas, which include the *Spina Centrale* areas. Another is having denied the historical-documentary dignity of nearly all the industrial buildings being transformed by condemning them to demolition, even the more prestigious ones. When the Plan of 1980 was being proposed, these buildings were the subject of a specific study<sup>12</sup> being conducted to provide the informational basis for establishing historical-artistic heritage standards in the belief that the recognition and protection of this heritage, in a modern conception of the city, should not be limited to merely the building types, in this case residential.

But in the medium-long term the Development Plan, in addition to the aspects more directly affecting the *forma urbis*, also affected the structural components of the territorial layout. Regarding this issue only a few brief references can be made here.

The Turin metropolitan area is manifesting processes of constant and progressive expansion<sup>13</sup>. Large segments of the population have emigrated from Turin and have started settling more and more frequently



esterne dell'area, dando luogo all'incremento sia dei territori urbanizzati, seppure a bassissima densità, sia della mobilità per ragioni varie (lavoro, studio, sport, commercio ecc.); mobilità che, per la dispersione dei luoghi di provenienza dei movimenti, non può che avvalersi del mezzo individuale, con effetti conseguenti di congestione dell'area torinese, essendo i posti di lavoro, specie nei servizi, concentrati in larga misura nella città centrale.

Più in generale il consumo di suolo nell'area metropolitana risulta<sup>14</sup> per il periodo 1991-1998 di gran lunga il più elevato, rispetto a quello attribuibile a ciascuna delle aree (43 per l'esattezza), nelle quali è stato suddiviso l'intero territorio regionale, smentendo così l'assunto, in base al quale, attraverso la concentrazione degli insediamenti nelle aree già edificate (ad esempio in Torino) si sarebbe ottenuto un forte risparmio di suolo urbanizzato. Le indicazioni del Piano annullano di fatto le possibilità di realizzazione nel territorio comunale di impianti industriali, avendo privilegiato le destinazioni residenziali e terziarie, sia nelle aree di trasformazione (già occupate da industrie), sia nelle aree "miste" (caratterizzate dalla compresenza di industrie accanto ad altre funzioni). Questa scelta ovviamente impone o comunque sollecita l'emigrazione da Torino delle imprese, tenuto conto che nelle zone industriali dei comuni della Provincia la disponibilità di "aree industriali" di nuovo impianto ammontava nel 1999<sup>15</sup> a circa 30 milioni di metri quadrati.

In conclusione l'incidenza del Piano regolatore di Torino sull'assetto più generale del territorio solleva una serie di questioni, che andrebbero approfondite, se è vero che il piano scoraggiando la presenza delle attività industriali, privilegiando l'insediamento delle attività terziarie, attraverso l'incremento dei valori fondiari (incidenti direttamente sul costo delle abitazioni) favorisce i processi in atto:

- di progressiva redistribuzione della popolazione nelle aree marginali dell'area metropolitana;
- di incremento della mobilità individuale, con conseguente aumento della congestione in tutta l'area, a partire dalle località centrali della città.

Al di là di ogni considerazione, resta il fatto che alcune iniziative degli ultimi tempi si collocano fuori dalla logica del Piano, improntato, come si è detto, sulla dominanza di Torino nei confronti delle scelte di localizzazione delle funzioni rare. È il caso ad esempio della recente discussione in ordine alla collocazione delle sedi ospedaliere, in conseguenza della decisione (assodata?) di trasferire le attività ubicate nell'Ospedale "Le Molinette" (ma solo quelle delle Molinette?) all'esterno della città, non essendo reperibili in Torino spazi adeguati a quella destinazione per localizzazione ed estensione.

È forse venuto il momento, nel quale la realtà territo-

outside the city. This has given rise to an increase in urbanized territories, though at a very low density. In turn there has been an increase in mobility for various reasons (work, study, sports, business, etc.). Such mobility consists of private transport because the places of origin of the mobility are scattered. This leads to the congestion of the Turin area because the workplaces of these people, especially in the service sector, are concentrated mainly in the city center.

In general, land usage in the metropolitan area<sup>14</sup> in 1991-1998 was the much more intensive than any other of the areas (43 to be exact) into which the entire Regional territory was divided. This fact disproves the assumption according to which the concentration of buildings in the already built-up areas (e.g. in Turin) would save a considerable amount urbanized land.

The Plan's indications actually cancel out the possibility of building industrial plants in the city limits, having given preference to residential and service buildings, both in the transformation areas (previously occupied by factories), and in the "mixed" areas (characterized by the coexistence of factories next to other functions). This decision obviously imposes, or at least impels, the emigration of enterprises from Turin, taking into account that the industrial districts of the towns of the Province have an availability of "industrial areas" for new buildings that in 1999<sup>15</sup> amounted to nearly 30 million square meters.

In conclusion, the effects of the Turin Municipal Physical Development Plan on the general layout of the territory raises a series of questions that should be dealt with exhaustively if it is true that the Plan – by discouraging the presence of manufacturing activities, by giving priority to tertiary activities, and by raising land values (which weigh directly on housing costs) – favors the following two processes currently in progress:

- The progressive redistribution of the population to the fringes of the metropolitan area;
- The increase in individual mobility, resulting in an increase in the congestion of the entire area first and foremost the city center.

Beyond every other consideration remains the fact that certain initiatives taken in recent times are outside the logic of the Plan which, as mentioned earlier, is based on the dominance of Turin in the location decisions of special functions. To give an example, the recent debate regarding the location of hospitals, resulting from the decision (consolidated?) to relocate the activities in Le Molinette Hospital (perhaps not only those of Molinette?). The activities intend to move outside the city because the spaces in Turin are inadequate for their use, both in the way of location and expansion.

Perhaps the time has come when the territorial

riale obbliga a rimettere in discussione le scelte di fondo del Piano di Torino, fino ad ora non solo riconfermate, ma costantemente esaltate? Se così fosse si renderebbe indispensabile ripensare l'assetto complessivo dell'area; esso infatti, strutturato fino ad ora per sostenere la centralità di Torino, rispetto al contesto quanto meno provinciale, non è detto possa accogliere senza traumi scelte ed orientamenti, coerenti con linee antitetiche, quali possono essere quelle attinenti il decentramento, almeno parziale, delle funzioni più rare, soprattutto se di grande rilevanza. Ma ancora una volta forse una rondine non fa primavera.

*Raffaele Radicioni, architetto, urbanista, Assessore all'Urbanistica del Comune di Torino*

scenario will require that we call into question the fundamental decisions of the Turin Municipal Physical Development Plan, which until now have not only been reconfirmed but constantly praised. If we were to do this, it would be vital to rethink the overall layout of the area. In fact, structured until now to sustain the centrality of Turin within the Province, we should not presume that it can accommodate without trauma the antithetical decisions and orientations, such as those for the decentralization (even partial) of the rarer functions, especially if they are important ones. On the other hand it may once again be true that one swallow does not make a summer.

*Raffaele Radicioni, Architect, Urban Planner, Alderman of Urban Planning of the City of Turin*

## Note

- <sup>1</sup> Sull'argomento si veda il bel libro di Serge Halimi, *Il grande balzo all'indietro. Come si è imposto al mondo l'ordine neoliberista*, Fazi, Roma 2006.
- <sup>2</sup> MIRO ALLIONE, *La pianificazione in Italia*, Marsilio, Venezia 1976, e Augusto Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana*, Bollati Boringhieri, Milano 1998.
- <sup>3</sup> LUCIANO GALLINO, *La trasformazione nei modi di produrre e lavorare*, in «Urbanistica» n. 104, giugno 1995.
- <sup>4</sup> Si fa qui riferimento all'intervista rilasciata a «L'Espresso» nel novembre 1972 da Giovanni Agnelli, riportata nel testo di Piero Della Seta e Edoardo Salzano, *L'Italia a sacco*, Editori Riuniti, Roma 1993.
- <sup>5</sup> Si fa qui riferimento al *Documento direttore del piano regolatore generale della città di Torino*, proposto dal Gruppo Consiliare PCI del Comune di Torino nel novembre 1984.
- <sup>6</sup> Il PDS (Partito Democratico della Sinistra) nel dicembre 1991 votò contro il Progetto Preliminare di Piano regolatore. Malgrado però le modifiche apportate al piano non abbiano modificato in termini sostanziali la stesura definitiva del piano, lo stesso partito, essendo parte determinante della maggioranza nella Amministrazione Castellani, approvò nel dicembre 1993 il Progetto definitivo di piano regolatore.
- <sup>7</sup> DE MATTEIS G., SEGRE A., *Da città-fabbrica a città-infrastruttura*, in «Spazio e Società» n. 42, aprile-giugno 1988.
- <sup>8</sup> CAMPOS VENUTI G., *Milano e la nuova generazione di piani urbanistici*, in «Urbanistica» n. 90, marzo 1988, ed inoltre il capitolo *Cinquant'anni: tre generazioni urbanistiche*, in *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, a cura di Campos Venuti G. e Oliva F., Laterza, Roma-Bari 1993.
- <sup>9</sup> Emblematico al proposito l'accordo Ferrovie, Regione Piemonte, Comune di Torino, approvato dal Consiglio Comunale nel marzo 1991, siglato prima dell'approvazione del Piano regolatore, quasi che le aree della città (ma anche i tracciati ferroviari) fossero merce da remunerare con logica privatistica, anziché spazi ed impianti da destinare al miglioramento della qualità urbana. In base a quell'accordo a favore delle ferrovie fu attribuita una potenzialità edificatoria non solo sulle aree degli scali e delle attività in disuso, ma altresì sui tracciati ferroviari, destinati ad essere conservati in esercizio.
- <sup>10</sup> «La Stampa», mercoledì 24 novembre 2004.

## Notes

- <sup>1</sup> On this topic see the excellent book by Serge Halimi, *Il grande balzo all'indietro. Come si è imposto al mondo l'ordine neoliberista*, Fazi, Rome 2006.
- <sup>2</sup> MIRO ALLIONE, *La pianificazione in Italia*, Marsilio, Venice 1976, and Augusto Graziani, *Lo sviluppo dell'economia italiana*, Bollati Boringhieri, Milan 1998.
- <sup>3</sup> LUCIANO GALLINO, *La trasformazione nei modi di produrre e lavorare*, in «Urbanistica», no. 104, June 1995.
- <sup>4</sup> This refers to the interview given to «L'Espresso» in November 1972 by Giovanni Agnelli, reprinted in the book by Piero Della Seta and Edoardo Salzano, *L'Italia a sacco*, Editori Riuniti, Rome 1993.
- <sup>5</sup> This refers to the *Documento direttore del piano regolatore generale della città di Torino*, proposed by the PCI (Communist Italian Party) Council Group of the City of Turin in November 1984.
- <sup>6</sup> The PDS (Democratic Party of the Left) voted against the Preliminary Project of the Municipal Physical Development Plan in December 1991. Though the modifications did not significantly alter the definitive draft of the plan, the same party, making up a decisive part of the majority in the Castellani Administration, approved the Preliminary Project of the MPDP in December 1993.
- <sup>7</sup> DE MATTEIS G., SEGRE A., *Da città-fabbrica a città-infrastruttura* in «Spazio e Società», no. 42, April-June 1988.
- <sup>8</sup> CAMPOS VENUTI G., *Milano e la nuova generazione di piani urbanistici* in «Urbanistica», no. 90, March 1988, and also the chapter *Cinquant'anni: tre generazioni urbanistiche* in *Cinquant'anni di urbanistica in Italia 1942-1992*, edited by Campos Venuti G. and Oliva F., Laterza, Rome-Bari 1993.
- <sup>9</sup> Emblematic was the agreement between the Italian State Railway, Regione Piemonte, and the City of Turin, approved by the City Council in March 1991, signed before approval of the MPDP. Said agreement almost envisages that city-owned areas (including railway lines) were a commodity to be paid for according to privatist logic rather than spaces and systems to be used to improve urban quality. On the basis of that agreement in favor of the railways a building potential was attributed not only to abandoned railway stations and activities but to the railway lines which would be kept running.
- <sup>10</sup> «La Stampa», Wednesday 24 November 2004.

- <sup>11</sup> Si veda il capitolo *La trasformazione della città*, contenuto nel *Volume I*, facente parte della *Relazione illustrativa* del piano regolatore di Torino, approvato nel 1995.
- <sup>12</sup> POLITECNICO DI TORINO, Dipartimento Casa-Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984.
- <sup>13</sup> Si veda in particolare il capitolo *Immagini territoriali dello spazio piemontese* di Mela A. e Buran P., contenuto in *Scenari per il Piemonte del Duemila*, IRES, Torino 2001.
- <sup>14</sup> REGIONE PIEMONTE, *Trasformazioni territoriali in Piemonte*, aprile 2003.
- <sup>15</sup> PROVINCIA DI TORINO – Assessorato alla Pianificazione Territoriale, *PTC. Ricerca sul Sistema Produttivo della Provincia*, a cura di Barone E. e Conti S., febbraio 1999.
- <sup>11</sup> See the chapter titled *La trasformazione della città* in volume I of the *Relazione illustrativa* [Illustrative Report] of the Turin MPDP, approved in 1995.
- <sup>12</sup> Turin Polytechnic, Home-City Department, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Turin 1984.
- <sup>13</sup> See in particular *Immagini territoriali dello spazio Piemontese*, by Mela A. and Buran P., in *Scenari per il Piemonte del Duemila*, IRES, Turin 2001.
- <sup>14</sup> REGIONE PIEMONTE, *Trasformazioni territoriali in Piemonte*, April 2003.
- <sup>15</sup> PROVINCIA DI TORINO – Territorial Planning Department, *PTC. Ricerca sul Sistema Produttivo della Provincia*, edited by Barone E. and Conti S., February 1999.

# 1995-2007: anni di cambiamenti e di permanenze

## *1995-2007: years of both change and conservation*

LUCA DAVICO

Dal punto di vista sociale, negli ultimi 10-12 anni, ossia nel periodo di progressiva attuazione del PRG, com'è cambiato il tessuto torinese? Per cercare di rispondere a questo interrogativo – in modo sintetico, ma non impressionistico – si cercherà qui di seguito di presentare una ragionata selezione di dati, eventi e progetti più significativi<sup>1</sup>.

Una prima evidente novità è che, dal punto di vista demografico, il *core* urbano, il capoluogo in particolare, ha recuperato centralità, invertendo quel trend di progressiva deurbanizzazione che perdurava da decenni. Proprio l'anno di approvazione del PRG, il 1995, segna un momento significativo di svolta: da lì in poi i saldi migratori del capoluogo seguiranno trend in evidente miglioramento, tornando al segno positivo a partire dal nuovo secolo, essenzialmente grazie ai flussi migratori dall'estero: il numero dei nuovi immigrati stranieri a Torino è passato dai 1.734 del 1995 ai 7.481 del 2006 (Figura 1)<sup>2</sup>.

L'altro grande cambiamento storico nella composizione demografica sta proprio nella progressiva crescita del numero di torinesi nati all'estero (o, negli ultimi anni, nati a Torino da genitori stranieri). Dal 1995 ad oggi il loro numero è cresciuto a Torino da 16.000 a quasi 85.000, l'incidenza sulla popolazione dall'1,7% a circa il 10%. Tra l'altro, la presenza straniera dieci anni fa era concentrata per la gran parte nel

How has the fabric of Turin changed in social terms over the last 10-12 years during the implementation of its *PRG* (*Piano Regolatore Generale*, Urban Physical Development Plan)? A selection *raisonné* of dates, events and the most significant projects<sup>1</sup> is set out below to give a concise answer to this question based on facts as opposed to impressions.

The first evident change on the demographic scene has been the revival of the central nature of the urban core, especially Turin itself, through a reversal of the deurbanisation that had been in progress for dozens of years. The U-turn began in 1995, the year in which the *PRG* was approved. From then on, Turin's net balance of migration began to improve and became positive at the start of the new century, mainly thanks to the influx of newcomers from abroad: the number of new foreign immigrants in Turin rose from 1734 in 1995 to 7481 in 2006 (Figure 1)<sup>2</sup>. The other major change in the demographic mix has been the progressive increase in the number of inhabitants born abroad (or, in recent years, born in Turin to foreign parents). Since 1995, their number had soared from 16 to almost 85,000 at the end of 2006, and their incidence on the population of the Municipality from 1.7% to about 10%. Moreover, ten years ago foreigners were mainly to be found in

capoluogo – e in alcuni quartieri in particolare – mentre ormai comincia a farsi consistente anche nella cintura metropolitana: a Chieri nel 2005 l'incidenza era pari al 5,3% dei residenti, a Carmagnola al 4,7%, a Moncalieri al 4,5% (Figura 2)<sup>3</sup>.

### Un fine secolo declinante

A metà degli anni '90, quando venne approvato il PRG e avviata la sua implementazione, Torino stava cercando di metabolizzare gli effetti sociali ed economici della profonda ristrutturazione industriale del decennio precedente: perdita del lavoro e precarietà occupazionale avevano coinvolto una quota crescente di gruppi sociali, intaccando per la prima volta pesantemente le "sicurezze" i ceti medi. Sul piano urbanistico, la città doveva fare i conti con milioni di metri quadri di aree dismesse<sup>4</sup>, lasciato ingombrante non solo per il PRG, ma inquietante simbolo fisico per l'immaginario collettivo di un inesorabile declino (economico, sociale, politico, ...).

Un sondaggio effettuato nel 1999 fotografa alla perfezione le grandi incertezze di quegli anni<sup>5</sup>: solo il 21% dei torinesi riteneva che la città fosse in fase di sviluppo, contro un 40,4% secondo cui era invece una città "in crisi"; la maggioranza pensava che la città non avesse più un'identità forte; il 55% riteneva anche peggiorata la situazione economica torinese rispetto a dieci anni prima (mentre solo il 35% ravvisava un miglioramento).

Le percezioni dei torinesi, d'altronde, sono coerenti con quanto emerge da indagini e dati statistici: nel 2003, l'istituto francese Datar pubblica un'analisi comparativa sulle 180 maggiori città europee, misurando l'evoluzione della loro competitività rispetto al 1989<sup>6</sup>: Torino retrocede dalla 19a alla 34a posizione (nello stesso periodo, tra le prime venti città europee, solo Manchester fa peggio). Tra le città italiane, il capoluogo piemontese scende al 6° posto, dietro a Milano, Roma, Firenze, Napoli e Bologna (Figura 3)<sup>7</sup>.

### Una stagione di progetti

Gli anni '90 sono per Torino anche la grande stagione della progettualità<sup>8</sup>: c'è il nuovo Piano regolatore, in primo luogo, ma anche il Piano strategico *Torino Internazionale*, diversi piani e progetti di marketing territoriale, con il proliferare di agenzie finalizzate ad attrarre imprese (ITP), turisti (Turismo Torino), produzioni video (Film Commission), ecc..

Il progetto che produce i maggiori risultati – almeno sul piano simbolico e di immagine – è quello di candidarsi ad ospitare i Giochi olimpici invernali. Il 1999 (anno in cui il CIO assegna i Giochi a Torino) segna un forte punto di svolta nell'autopercezione collettiva, uno shock positivo per classe dirigente, opinione pubblica, cittadinanza, un forte segnale in controtendenza

Turin itself and particularly in some of its districts, whereas today their presence is becoming noteworthy in the neighbouring towns, e.g. Chieri (incidence of 5.3%), Carmagnola (4.7%) and Moncalieri (Figure 2) (4.5%)<sup>3</sup>.

### A downhill end of the century

As already stated, the PRG was approved in 1995. When it got under way in the middle of the decade, Turin was doing its best to metabolise the social and economic effects of the far-reaching industrial restructuring undertaken in the ten preceding years, marked by a loss of jobs and precarious employment that were common to a growing slice of the social groups and constituted the first serious threat to the "security" of the middle classes. Town planning, too, was faced with the task of dealing with millions of square metres occupied by shutdown factories<sup>4</sup>: a legacy that weighed heavily on the PRG and stood as a disquieting symbol of an inexorable economic, social and political decline in the eyes of the public as a whole.

A survey carried out in 1999 offers a perfect picture of the uncertainties that reigned in those days<sup>5</sup>: only 21% of the Turinese reckoned their city was developing as opposed to 40.4% who felt that it was in a "crisis"; most interviewees believed that Turin lacked a strong identity; 55% thought things were worse than they had been ten years earlier, compared with only 35% who saw signs of an improvement.

These perceptions, what is more, coincided with the findings of other investigations and the current statistics: in 2003, the French Institut Datar published the results of a comparison of changes in the competitiveness of 180 major European cities with respect to 1989<sup>6</sup>. Turin had slipped from the 19th to the 34th place (of the first twenty cities, only Manchester fared worse) Among the Italian cities, Turin dropped to the 6th place behind Milan, Rome, Florence, Naples and Bologna<sup>7</sup> (Figure 3).

### Ten years of projects

Projects galore were produced for Turin in the Nineties<sup>8</sup>: the new PRG was accompanied by a strategic plan entitled *Torino Internazionale*, along with sundry local marketing plans and projects. Several agencies were set up to attract enterprises (ITP), tourists (*Turismo Torino*), video productions (Film Commission), etc.

The project that reaped the greatest results, at least in symbolic terms and as a facelift for Turin's image, was that which set out the city's Turin's candidature for the 2006 Winter Olympics. Assignment of the Games to Turin by the IOC in 1999 marked a sea change in the way in which its citizens saw themselves, a rejection of the idea of an inexorable decline that served as a shot in the arm for the managerial class, public opinion and

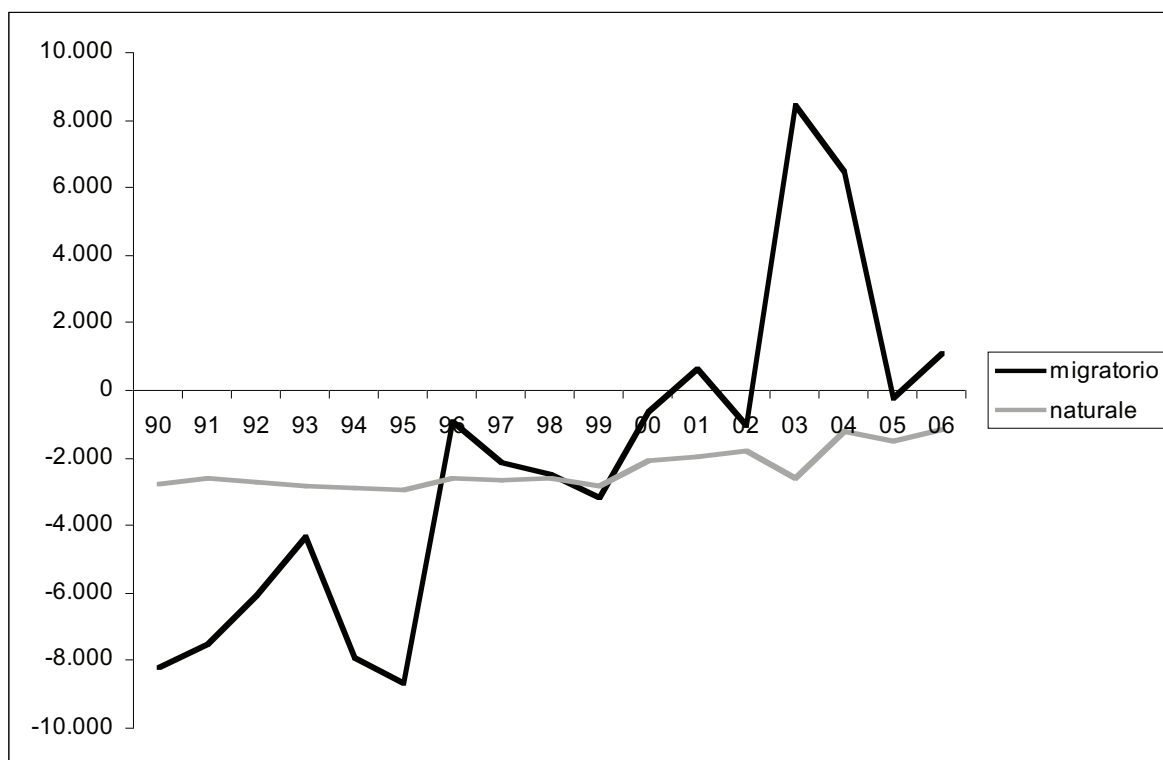


Figura 1. Andamento dei saldi naturale e migratorio nel Comune di Torino (dati al 31 dicembre di ogni anno; fonte: Ufficio di statistica, Comune di Torino).

Figure 1. Net natural causes and migration balances at 31 December, Municipality of Turin (source: Statistics Office, Municipality of Turin); migratorio = migration; naturale = natural causes.

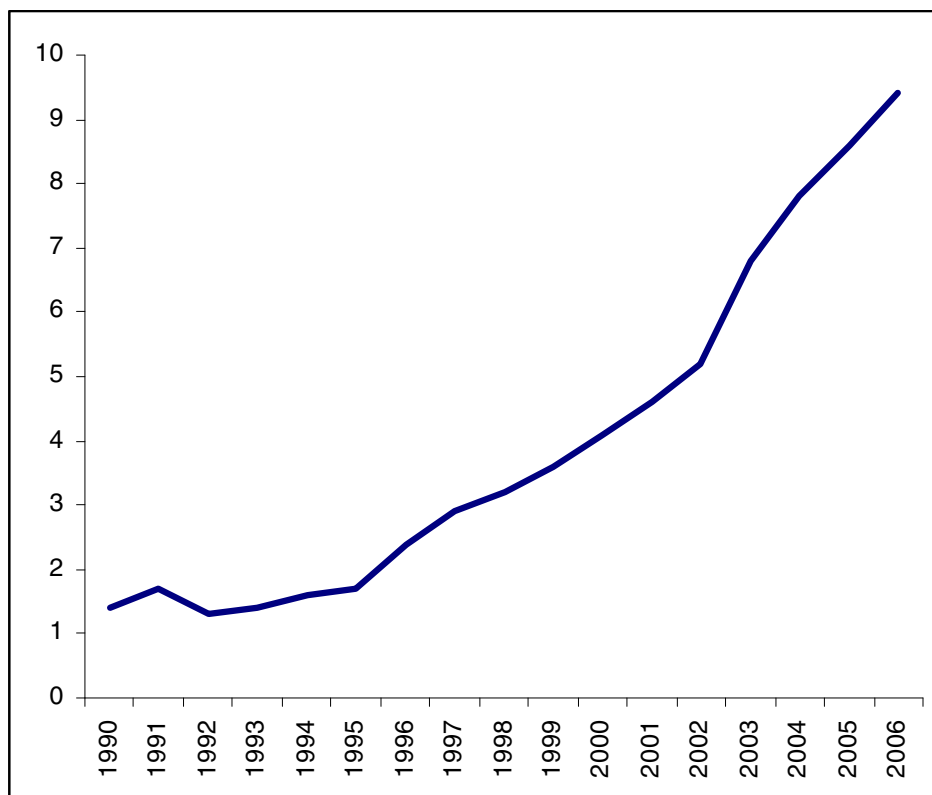


Figura 2. Quota percentuale di stranieri sul totale dei residenti nel Comune di Torino (dati al 31 dicembre di ogni anno; fonte: Ufficio di Statistica, Comune di Torino).

Figure 2. Percentage of foreigners at 31 December among the resident population of the Municipality of Turin (source: Statistics Office, Municipality of Turin).

rispetto all'idea dell'inesorabile declino. La maggioranza dei torinesi è da subito convinta che i Giochi saranno un successo organizzativo e faranno fare bella figura alla città; il 90% ritiene anche che le olimpiadi saranno l'occasione del rilancio di Torino<sup>9</sup>.

Il grande evento permette, tra l'altro, di fissare un fondamentale "paletto": la scadenza del 10 febbraio 2006 catalizza attenzioni ed energie, innescando una fase di straordinaria efficienza organizzativa, progettuale e realizzativa (tra l'altro, arricchendo il quadro delle trasformazioni urbane già innescate, in primo luogo dal PRG).

Negli anni preolimpici, tuttavia, il clima di crescente e fiduciosa attesa viene controbilanciato dalla diffusa preoccupazione per i destini dell'automotive torinese: i dati sono sempre più allarmanti e danno l'idea di una possibile estinzione di questo settore produttivo, nell'arco di pochi anni. Per l'area industriale di Mirafiori si avanzano le ipotesi più ardite (comprese quelle trasformarla in centro commerciale o in un circuito di Formula 1). Il sistema economico nel suo complesso "tiene" essenzialmente grazie alle trasformazioni in atto, non a caso, le imprese edili e quelle turistiche registrano le migliori performances negli anni preolimpici (Figura 4).

### Dalle svolte del 2006 al postolimpico

Nell'anno olimpico il grande successo dei Giochi amplifica enormemente la presenza della città sulla ribalta internazionale<sup>10</sup>, mentre la Fiat fa registrare segnali positivi, soprattutto il ritorno all'utile di bilancio.

Quanto all'anno appena trascorso, se sul versante manifatturiero i segnali appaiono sempre confortanti, si registra invece un certo declino dell'entusiasmo *pre* e olimpico. Si registra un calo di tensione fisiologico in ogni periodo *post* evento, ma pesano indubbiamente anche il ritardo e la perdurante incertezza con cui viene affrontata la questione dell'eredità dei Giochi<sup>11</sup>: materiale (i tanti "contenitori" per eventi presenti in città, buona parte dei quali difficilmente riutilizzabili), e immateriale (immagine della città, competenze acquisite, ecc.)<sup>12</sup>. Secondo alcuni, le buone notizie provenienti dal settore manifatturiero avrebbero eccessivamente rassicurato la classe dirigente locale; ha scritto di recente Giuseppe Berta, storico dell'industria: "Il rischio è che il sistema locale, confortato dai dati di bilancio Fiat, non sia più sollecito a esplorare altre strade", attenuando quell'impegno a differenziare fortemente le strategie che aveva caratterizzato gli anni più duri della crisi industriale.

Una delle maggiori attese è certamente quella del decollo turistico dell'area torinese; in certe ardite analisi di fine anni '90 sembrava che il turismo –

the population as a whole. The general feeling was that the Games would be well organised and show off the city at its best: 90% believed they would be the springboard for the relaunching of Turin<sup>9</sup>.

The starting date of the great event – 10 February 2006 – also provided the terminus for the direction of the attention and efforts that heralded the display of extraordinary efficiency in terms of organisation, planning and realisation which enhanced the transformations already under way, mainly within the compass of the PRG.

In the run-up to the Games, however, these rosy expectations were offset by widespread concern about the future of Turin's automotive industry, whose alarming figures even suggested that it might go to the wall before long. The proposals advanced for reutilisation of the mammoth Mirafiori factory included its conversion into a business centre or as the site of a Formula 1 racetrack. The economic system as a whole weathered the storm thanks to the transformations in progress. The best performances in the years preceding the Olympics, in fact, were not surprisingly chalked up by building and tourist enterprises (Figure 4).

### From the turnarounds in 2006 to the sequel of the olympics

The success of the Games obviously did much to bring Turin into the international limelight<sup>10</sup>. Fiat, too, showed signs of improvement and managed to come back to posting a net income.

As to the year that has just gone by, however, comforting signs from the manufacturing sector have been accompanied by waning of the enthusiasm that welled up prior to and during the Olympics. There is, of course, a physiological easing of tension after events of this kind. The picture in Turin, however, is indubitably overshadowed by the persistent delay and uncertainty displayed in handling the legacy of the Games<sup>11</sup>. One that is both tangible in the form of the many "containers" installed to house the events held in the city, most of them with no future use in sight, and intangible in the form of the image of Turin and the skills acquired<sup>12</sup>. Some have suggested that the good news flowing in from the manufacturing sector may have excessively lulled local managers. Giuseppe Berta, an industrial historian, has recently declared: "The risk is that the local system, reassured by the figures on Fiat's financial statements, may no longer feel the urge to explore other paths", resulting in enfeeblement of the commitment to work out very different strategies that had been a feature of the toughest years of the industrial crisis.

One of the major expectations was certainly the vertical take-off of tourism in Turin and its surroundings. Certain rashly eager analyses at the end

Figura 3. Le prime 20 città europee del 1989, per posizionamento nel 2003 (elaborazioni su fonte Datar).

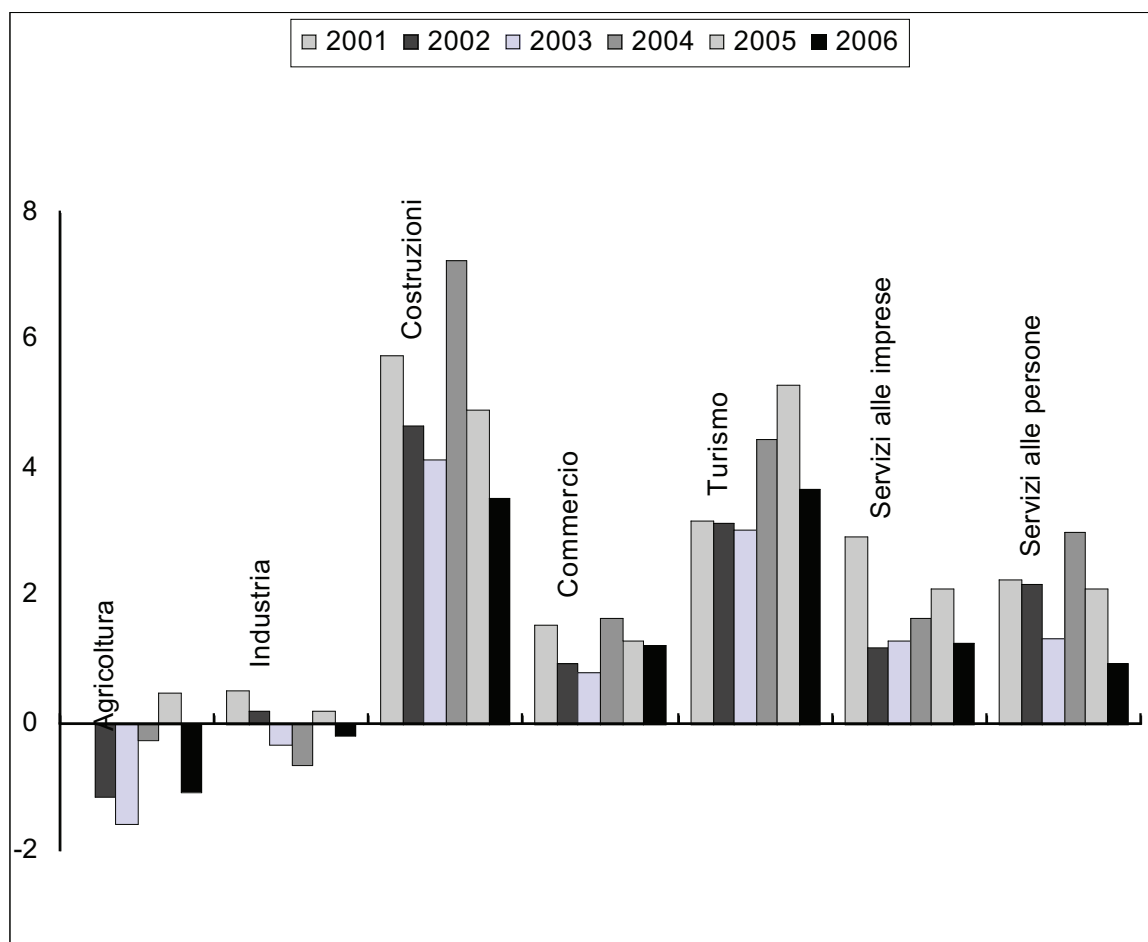
Figure 3. Ranks in 2003 of the top 20 European cities in 1989 (source: data elaborated from Datar).

Figura 4. Variazioni annuali del numero di imprese nell'area torinese, per settore produttivo (fonte: L'Eau Vive, Comitato Rota, su dati Cciao e Infocamere).

Figure 4. Year-on-year changes in the number of enterprises in the Turin area, by activity sector (source: L'Eau Vive, Comitato Rota, from Cciao and Infocamere data); agricoltura = agriculture; industria = industry; costruzioni = construction; commercio = trade; turismo = tourism; servizi alle imprese = services for businesses; servizi alle persone = services for people.

		Punteggio/Score 2003 -*	Variazione punteggio /Change in score 1989/2003	Variazione posizione / Change in rank 1989/2003
1	Parigi/Paris	100	+2,4	+1
2	Londra/London	93,8	-6,2	-1
3	Madrid	76,5	-3,0	+1
4	Amsterdam	72,8	-3,1	+6
5	Milano/Milan	70,4	-14,0	-2
6	Barcellona/Barcelona	67,9	-9,2	+1
6	Roma/Rome	67,9	-9,2	+1
6	Berlino/Berlin	67,9	-0,8	+6
9	Bruxelles/Brussels	65,4	-11,7	-2
11	Monaco/Munich	64,2	-14,1	-6
14	Atene/Athens	61,7	-5,7	-
16	Copenaghen	60,5	-7,0	-2
17	Lione/Lyon	58,0	-5,8	+3
19	Francoforte/Frankfurt	56,8	-21,5	-14
21	Zurigo/Zurich	55,6	-10,7	-4
23	Amburgo/Hamburg	54,3	-14,4	-11
29	Stoccarda/Stuttgart	49,4	-18,1	-15
29	Rotterdam	49,4	-16,9	-12
<b>34</b>	<b>Torino/Turin</b>	<b>46,9</b>	<b>-18,1</b>	<b>-15</b>
35	Manchester	45,7	-24,2	-24

\* Fatto 100 il punteggio della città meglio classificata. Score of the first ranking country = 100.





nell'arco di nemmeno troppi anni – avrebbe potuto quasi rimpiazzare (o, meno pretenziosamente, affiancare in modo rilevante) l'industria manifatturiera nella produzione di ricchezza per l'area torinese. Negli anni preolimpici i Giochi sono spesso stati presentati come il “detonatore” che avrebbe fatto esplodere le presenze turistiche in città.

Oggi è prematuro un bilancio ragionato sugli effetti turistici dei Giochi, anche perché i dati ufficiali non risultano del tutto affidabili<sup>13</sup>. Quel che è certo è che a Torino il boom del turismo, almeno finora, non c'è stato: nell'anno olimpico le presenze – eccezion fatta per il picco di febbraio – non sono aumentate. Questo, per altro, si era verificato anche in altre città olimpiche invernali (non ultima Salt Lake City): evidentemente c'è stato un eccesso di attese, alimentate anche da certi imprudenti accostamenti con l'esperienza barcellonese (quando i dati dimostrano che le olimpiadi estive hanno ordini di grandezza da 3 a 4 volte superiori rispetto a quelli di un'edizione invernale, Figura 5).

### Una città postindustriale?

L'opportunità di poter ragionare su un periodo di media durata (come quello che va dall'approvazione del PRG a oggi) è importante perché permette di liberarsi da quella sorta di “ossessione congiunturale” che affligge non solo imprenditori e politici, ma spesso anche categorie (come quella dei ricercatori socioeconomici) che dovrebbero invece sforzarsi di riflettere con maggior distacco critico sui fenomeni in atto, privilegiando quelli strutturali, in grado di incidere profondamente sul tessuto socioeconomico e sul destino di un'area urbana.

Provando quindi ad adottare una prospettiva di medio periodo, i dati evidenziano per l'area torinese una forte *permanenza* della vocazione industriale – produttiva. Indubbiamente l'odierna Torino non è più la città fordista degli anni '50, tuttavia mantiene una certa attualità la definizione data una ventina d'anni fa di “metropoli fortemente centrata sull'industria e più precisamente sulla produzione industriale” (A. Bagnasco, *Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Torino, p.34).

Questa caratteristica permane: tra il 1995 e il 2006, in provincia di Torino il numero degli occupati nell'industria è diminuito solo del 3,7%, contro l'11,8% in provincia di Genova o il 15,4% in quella di Milano. Tra tutte le metropoli italiane, quella torinese mantiene il primato di occupati nel settore secondario: 34,9%, contro il 32,8% di Bologna, il 30,1% di Milano, il 20,2% di Genova (Figura 6).

Per certi versi, Torino è forse più una città *tardo* industriale che *post*<sup>14</sup>: la perdurante rilevanza quantitativa del manifatturiero non è l'unica “persistenza” del passato<sup>15</sup>. L'area torinese, ad esempio, mantiene una de-

of the Nineties fostered the idea that it would not be long before tourism almost outstripped (or, less pretentiously, stood side by side with) manufacturing in the production of wealth for the Turin area. The Games, indeed, were often presented as a “detonator” that would set off a local tourist “explosion”.

It is not yet possible to draw up a well-founded estimate of the actual effect of the Games, one reason being that the official figures are not wholly reliable<sup>13</sup>. What is certain, however, is that no tourist boom has appeared so far. In 2006, apart from the peak in February when the Games were held, there was no increase in the number of tourists. The same has been true of other Winter Olympics venues, including Salt Lake City. There was evidently an over-buoyant expectation fuelled by ill-considered comparisons with Barcelona which ignored the fact that the Summer Olympics attract 3-4 times more visitors than those held in the winter (Figure 5).

### A post-industrial city?

Examination of the course of events across a period such as that comprised between the approval of the PRG and today has the advantage of enabling one to steer clear of the “obsession with the present state of affairs” that afflicts entrepreneurs and politicians, as well as some categories, such as socioeconomic researchers, who should regard current circumstances with greater detachment and devote closer attention to structural phenomena with a deep influence on the socioeconomic fabric and on the destiny of an urban area.

The data for this medium period show that Turin's industrial calling will persist and in strength. Not, of course, the Fordist Turin of the Fifties even if a certain topicality is still attached to the definition coined some twenty years by A. Bagnasco: “a metropolis firmly centred on industry, that is to say on industrial production” (*Torino. Un profilo sociologico*, Einaudi, Turin, p. 34). Between 1995 and 2006, in fact, the workforce engaged in industry in the province of Turin shrank by a mere 3.7% compared with 11.8% and 15.4% for those of Genoa and Milan, while metropolitan Turin has the highest percentage of employees in the industrial sector: 34.9%, followed by Bologna (32.8%), Milan (30.1%) and Genoa (20.2%) (Figure 6).

It would perhaps be more appropriate to call Turin a “late-industrial” rather than a “post-industrial” city<sup>14</sup>. The lasting quantitative substantiality of its manufacturing activities is not the only leftover from the past<sup>15</sup>. The persistent structural weakness of its human resources, for example, is a cause for concern about the competitiveness of the area at a time when

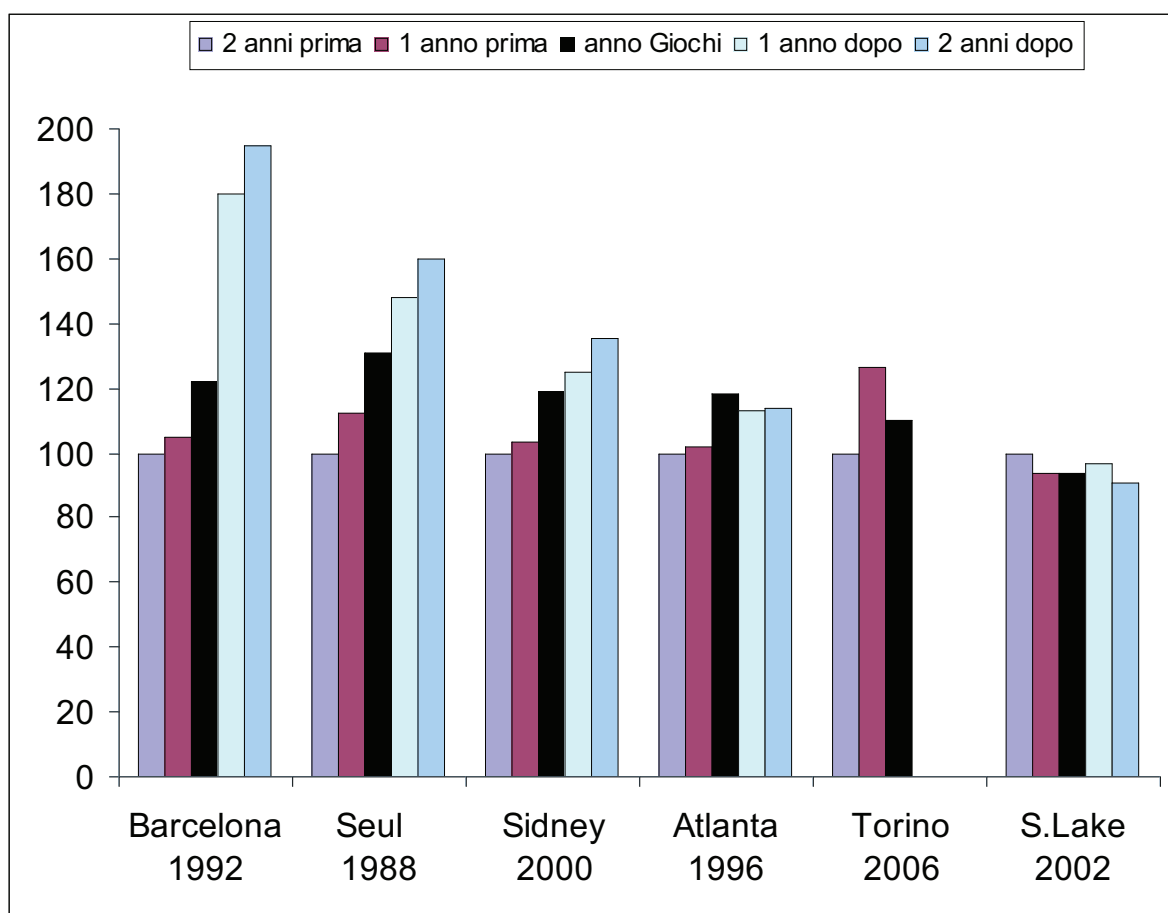


Figura 5. Turisti stranieri nelle città olimpiche (fatto 100 il valore registrato 2 anni prima dei Giochi; fonte: L'Eau Vive, Comitato Rota, 2007).  
 Figure 5. Foreign tourists in Olympic cities (value 2 yr before the Games = 100; source: L'Eau Vive, Comitato Rota, 2007). 2 anni prima = 2 yr before; 1 anno prima = 1 yr before; anno Giochi = Games year; 1 anno dopo = 1 yr after; 2 anni dopo = 2 yr after.

Figura 6. Occupati nei settori industriale e terziario, nelle province metropolitane (media annua in migliaia; fonte: Istat).  
 Figure 6. No. of employees (mean per annum in '000) in 12 metropolitan provinces (source: Istat)

	1995		2006		Var.% Change 1995/2006	
	Industria Industry	Terziario Services	Industria Industry	Terziario Services	Industria Industry	Terziario Services
Torino/Turin	344	586	331	605	-3,7	+3,2
Milano/Milan	637	1.234	538	1.243	-15,4	+0,7
Venezia/Venice	99	224	102	237	+3,1	+5,5
Genova/Genoa	79	266	70	272	-11,8	+2,1
Bologna	147	285	148	290	+0,9	+1,7
Firenze/Florence	152	305	118	303	-22,2	-0,6
Roma/Rome	236	1.352	255	1.302	+8,4	-3,7
Napoli/Naples	178	618	218	639	+22,5	+3,6
Bari	122	326	143	340	+17,2	+4,4
Palermo	54	252	56	285	+3,4	+13,2
Catania	56	214	60	234	+6,0	+9,3
Cagliari	53	172	60	214	+14,3	+24,4

bolezza strutturale sul piano delle risorse umane, motivo di preoccupazione per la competitività dell'area, in un'epoca in cui – come noto – il “capitale umano” è una variabile assolutamente strategica. Tra le metropoli italiane (già in ritardo rispetto alla gran parte dell'Europa occidentale sul terreno della scolarizzazione) Torino è mal messa: per quota di popolazione laureata il capoluogo piemontese – come sempre, dagli anni '60 – è al penultimo posto tra le province metropolitane del centro-nord. E non solo a causa del “peso” delle generazioni anziane poco istruite; anche i più giovani continuano a studiare meno che in altre metropoli: il 54,8% dei torinesi tra i 19 e i 35 anni sono diplomati o laureati, contro il 65,7% dei giovani romani, il 62% registrato a Bologna e a Genova, il 60% di Milano, il 58,8% di Firenze (Figura 7).

Un'altra “cronica” debolezza strutturale torinese – che, tra l'altro, di riflesso non agevola il decollo turistico – è data dal perdurante grigiore associato all'immagine del capoluogo subalpino: diversi sondaggi rivelano che è ormai forse superata l'idea del grigiore culturale (grazie anche allo sfavillio delle notti olimpiche), mentre rimane molto diffusa – a Torino, in Italia e all'estero – la percezione di una città fisicamente grigia e inquinata. Percezione, per altro, pienamente avvalorata da molti dati: sebbene la qualità ambientale sia nel complesso migliorata anche a Torino, ciò – seguendo sempre una logica comparativa – è avvenuto meno che altrove. Diverse e autorevoli indagini continuano a riproporre l'immagine di Torino come la metropoli più inquinata d'Italia e una delle peggiori in Europa occidentale, soprattutto a causa di un traffico privato a motore decisamente sopra la media e di un trasporto pubblico molto debole (Figura 8)<sup>16</sup>.

*Luca Davico insegna Sociologia urbana al Politecnico di Torino, dal 2000 cura il Rapporto annuale su Torino, di Comitato Rota e Circolo l'Eau Vive.*

## Note

- <sup>1</sup> Il *Rapporto annuale su Torino*, curato da Comitato Rota e circolo L'Eau Vive col coordinamento scientifico del sottoscritto, rappresenta il documento fondamentale dove sono stati attinti dati, informazioni e notizie qui presentati. Tutte le edizioni del *Rapporto* sono consultabili e scaricabili dal sito <http://www.comitatorota.it>.
- <sup>2</sup> Negli anni scorsi è stata da taluni sostenuta la tesi secondo cui il recupero demografico del capoluogo dipenda dai processi di rigenerazione urbana in atto, che invoglierebbero a tornare a Torino chi se ne era allontanato nel recente passato). Tale tesi non pare però aver alcun fondamento nei dati: in tutti gli anni più recenti (2006 compreso) il saldo del capoluogo con l'area metropolitana rimane infatti costantemente negativo.
- <sup>3</sup> È interessante rilevare come – nel quadro di un aumento generalizzato della presenza straniera nell'area torinese – abbiano assunto un rilievo crescente alcuni gruppi etnici, in particolare

human capital is a strategic variable. The Italian metropolitan cities are behindhand in terms of education compared with most of western Europe. Turin is in a sorry state: ever since the Sixties its proportion of graduates has consigned it to the last but one position among its fellows in the centre and north of Italy. And this is not only to the “weight” of the older, poorly educated generations. The young, too, continue to study less than elsewhere: 8% of the Turinese in the age bracket 19 to 35 have a diploma or a degree, compared with 65.7% in Rome, 62% at Bologna and Genoa, 60% in Milan and 56.8% in Florence (Figure 7).

Another “chronic” structural weakness – one that certainly hamstrings the development of tourism – is the age-old greyness and bleakness associated with the image of Turin. Several polls have indicated that cultural dullness may perhaps have been shown the door (thanks, among other things, to the sparkling night life that marked the closing parts of the Olympic calendar). What remains, however, both in Italy and abroad, is the perception of a city physically grey and polluted. A perception, what is more, borne out by a wealth of data. While it is true that the quality of the environment has improved, even in Turin, one must add – in keeping with many of the comparisons already made – “but less than elsewhere”.

Several authoritative surveys continue to portray Turin as Italy's most polluted metropolis and one of the worst in western Europe. The two main reasons are a private motor traffic well above the average, and a very weak public transport system (Figure 8)<sup>16</sup>.

*Luca Davico teaches Urban Sociology at the Turin Polytechnic. Since 2000, he has prepared Comitato Rota and Circolo L'Eau Vive's annual report on Turin.*

## Notes

- <sup>1</sup> The “*Annual Report on Turin*” edited by Comitato Rota and Circolo L'Eau Vive with the scientific coordination of the present writer is the prime source of the data and information comprised in this paper. All the editions of the Report can be downloaded from <http://www.comitatorota.it>.
- <sup>2</sup> Some writers have suggested that the upswing in Turin's population is attributable to the return of latter-day emigrants attracted by the city's ongoing regeneration. The recent data, however, including those for 2006, show that the balance of migration between Turin itself and its metropolitan area has always been negative.
- <sup>3</sup> An outstanding feature of the general increase in the number of foreigners in Turin has been the growing predominance of some nationals, especially those from the rest of Europe: Romanians, for example, now account for more than more than 30%,

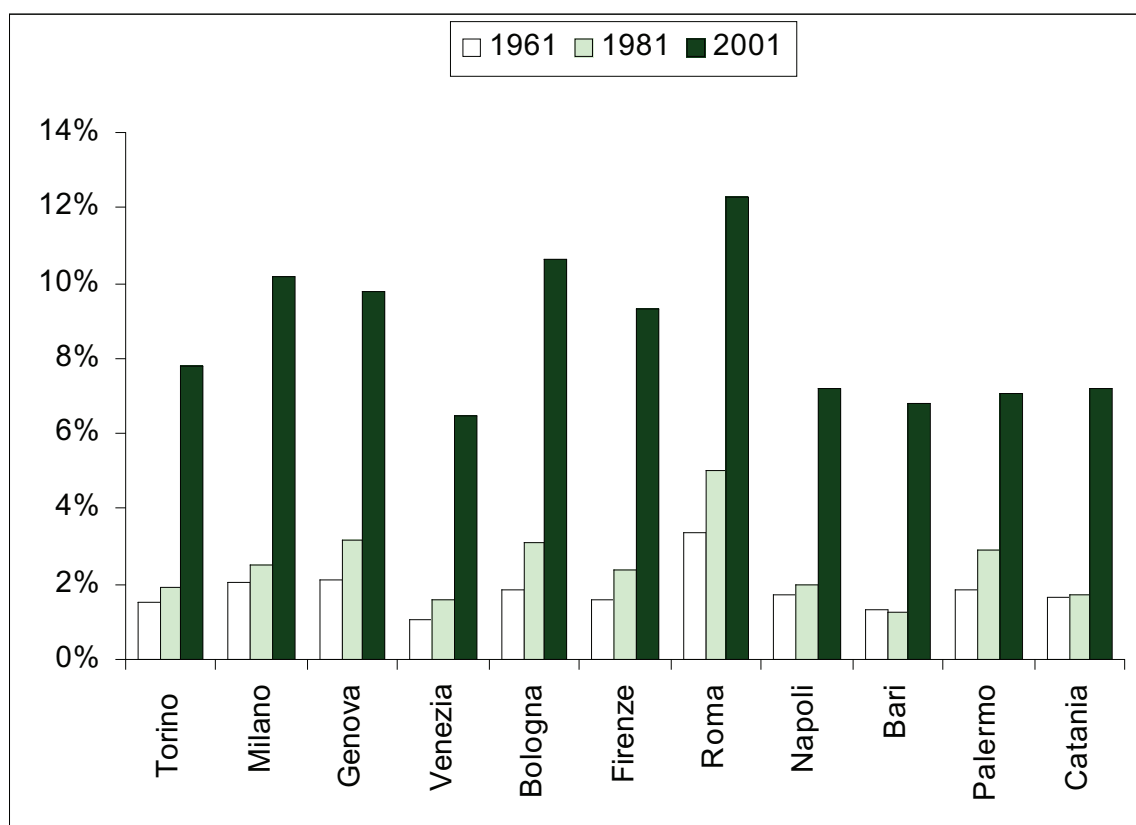


Figura 7. Laureati nelle province metropolitane (valori percentuali su residenti con più di 11 anni; fonte: Censimenti Istat).

Figure 7. No. of graduates (% of residents aged over 11) in 11 metropolitan provinces (source: Istat).

Figura 8. Indicatori su Ambiente e Mobilità nei comuni metropolitani. (fonte: Ecosistema Urbano 2007).

Figure 8. Environmental pollution, separate waste collection, green open spaces, and mobility indicators in the metropolitan municipalities (source: Ecosistema Urbano, 2007).

	<b>Inquin.aria: biossido Azoto Air pollution Nitrogen dioxide</b>	<b>Inquin. aria: PM<sub>10</sub> Air pollution: PM<sub>10</sub></b>	<b>Inquin. acqua: Nitrati Water pollution: Nitrates</b>	<b>Raccolta differenz. Separate waste collection</b>	<b>Verde Urbano Urban green open spaces</b>	<b>Tasso motorizz. Car ownership rate</b>	<b>Uso mezzi pubblici Use of public transport</b>
	media ann. ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) (mean $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per annum)	media ann. ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) (mean $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per annum)	media ann. (mg/l.) (mean. mg/l. per annum)	% su tot rifiuti % of total wastes	m <sup>2</sup> /ab. m <sup>2</sup> /inhab.	auto/abit. no/inhab.	viaggi/abit/ anno journeys/inhab/ yr
Torino/Turin	69,0	56,8	16,4	35,4	11,4	62	138
Milano/Milan	54,9	52,5	24,3	29,8	14,7	56	397
Venezia/Venice	40,7	48,8	16,1	21,0	11,5	43	609
Genova/Genoa	51,1	36,2	4,6	20,1	2,9	46	244
Bologna	57,7	33,7	8,3	26,4	9,5	55	248
Firenze/Florence	47,7	33,3	6,0	30,0	3,8	55	177
Roma/Rome	63,9	39,9	3,9	15,4	22,9	73	445
Napoli/Naples	41,0	28,1	16,2	5,5	2,5	54	176
Bari	25,3	31,8	3,9	12,6	1,9	55	54
Palermo	49,7	32,9	8,4	5,0	1,8	57	113
Catania	57,3	28,0	11,4	4,9	3,4	64	108
Cagliari	41,4	37,5	8,0	5,3	6,9	64	114

- europei: i romeni, ad esempio, nel 1995 erano meno del 3% degli stranieri presenti a Torino, oggi sono rappresentati oltre il 30%; gli albanesi erano tra l'1 e il 2%, oggi sono pari al 6%; un altro gruppo che ha conosciuto una delle crescite più consistenti è quello dei moldavi, oggi al 2,5%.
- <sup>4</sup> La cifra totale delle aree dismesse a Torino non è mai stata quantificata in modo definitivo: le stime dell'inizio degli anni '90 erano per il capoluogo di oltre un milione di metri quadri di aree ex industriali liberate, una cifra simile valeva per il complesso dei comuni della prima cintura, mentre nella seconda cintura la stima era di circa 1,7 milioni di metri quadri. In proposito, si veda ad esempio: E. Dansero et al., *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze 2001.
- <sup>5</sup> Il sondaggio venne realizzato (intervistando un campione rappresentativo di torinesi) dalla società SWG, per conto di Comitato Rota e L'Eau Vive. I suoi esiti sono contenuti in *Lavori in corso. Primo rapporto annuale su Torino*, 2000.
- <sup>6</sup> Datar misura la competitività delle città europee sulla base di indicatori relativi a dinamica demografica, accessibilità dell'area, traffico aereo e merci, presenza di grandi gruppi economici, piazze finanziarie, turismo, fiere, saloni, congressi, musei, istituti d'arte, siti culturali, grandi eventi, livelli di scolarizzazione e attrattività di studenti, edizione di riviste scientifiche, organismi di ricerca ecc.
- <sup>7</sup> Tenendo conto della taglia demografica, Torino occupa nel 2003 un posto inferiore alle attese. In Italia, le città sotto posizionate rispetto alla dimensione sono, oltre a Torino, Bari, Genova, Palermo, Salerno, Bergamo; viceversa, i centri che occupano un posto in graduatoria superiore alla loro taglia demografica sono Milano, Firenze, Bologna, Venezia, Cagliari, Trieste, Verona.
- <sup>8</sup> Tra il 1989 e il 1995 l'Ires raccolse un repertorio di più di cento progetti ritenuti strategici per Torino e il Piemonte. Oltre la metà di quei progetti di trasformazione e due terzi di quelli infrastrutturali sono oggi completati, altri sono in fase più o meno avanzata di realizzazione; tra i (pochi) progetti finora non realizzati, spiccano il completamento della tangenziale, il rifacimento di corso Marche, la linea ad alta velocità per la Francia.
- <sup>9</sup> Fonte: C. Guala (a cura di), *Sondaggio su atteggiamenti, aspettative e problemi della popolazione in vista dei Giochi Olimpici Invernali del 2006*, Dipartimento di Scienze Sociali, Università di Torino, 2002.
- <sup>10</sup> Nel mese olimpico (febbraio 2006), la presenza di Torino sui maggiori quotidiani stranieri aumenta di 8-9 volte rispetto allo stesso mese del 2005.
- <sup>11</sup> A Barcellona due anni prima dei Giochi operava una società incaricata specificamente di programmare la gestione postolimpica degli impianti e di organizzare attività promozionali delle strutture e della città. A Calgary cinque anni prima dei Giochi invernali, a Vancouver quattro anni prima (cfr. anche L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota, *Senza rete. Ottavo rapporto annuale su Torino*, Guerini, Milano 2007).
- <sup>12</sup> Torino sta valorizzando ben poco l'immagine olimpica, quasi del tutto assente dalle sue campagne di marketing urbano; non è stato programmato alcun utilizzo rilevante ai fini turistici degli impianti olimpici urbani, mancano progetti creativi per sfruttare in modo importante i vari impianti. Tra le eredità immateriali che paiono non essere state fin qui valorizzate al meglio vi è anche quello spirito di "concordia istituzionale" che aveva caratterizzato l'attività di enti e istituzioni, in vista della scadenza del febbraio 2006; secondo molti osservatori buona parte di quello spirito si sarebbe persa per strada nell'ultimo anni e tra i principali attori delle politiche locali sarebbero riemerse vecchie ruggini, tensioni, rivalità, con il loro lascito di diseconomie e contraddizioni per il sistema.
- <sup>13</sup> Le modalità di rilevazione, infatti, si sono modificate e negli ultimi anni i dati sono più affidabili, rendendo però difficili i confronti in serie storica.
- compared with less than 3% in 1995. The Albanians, too, have risen from 1-2% to 6%, while the Moldavians have now reached 2.5%.
- <sup>4</sup> The total area thus relinquished has not been definitively quantified. Estimates at the start of the Nineties of the century spoke of more than one million square metres in Turin itself, plus a similar figure for its first adjacent belt and about 1.7 million for the second. See, for example, E. Dansero et al., *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*; Alinea, Florence, 2001.
- <sup>5</sup> A representative sample of the citizens of Turin were interviewed by the SWG company on behalf of Comitato Rota and L'Eau Vive. The results of this survey are published in *Lavori in corso. Primo rapporto annuale su Torino*, 2000.
- <sup>6</sup> Datar measures competitiveness in function of indicators of demographic dynamics, local accessibility, air traffic and freight, presence of large economic groups, financial marketplaces, tourism, fairs, exhibitions, congresses, museums, art institutions, cultural sites, grand events, educational levels and student appeal, publication of scientific journals, research organisations, etc.
- <sup>7</sup> If account is taken of its total population, Turin's ranking was lower than expected. The same was also true of Bari, Genoa, Palermo, Salerno and Bergamo, whereas Milan Florence, Bologna, Venice, Cagliari, Trieste and Verona ranked higher than expected when measured by this criterion.
- <sup>8</sup> Ires put together a collection of more than 100 projects regarded as strategic for Turin and Piedmont between 1989 and 1995. More than half of those concerned with transformation and two-thirds of the infrastructural projects have now been completed, others are on the way. The few not yet realised include completion of the ring road, revamping of Turin's Corso Marche and the high-speed passenger train line for France.
- <sup>9</sup> Source: C. Guala (ed.) *Sondaggio su atteggiamenti, aspettative e problemi della popolazione in vista dei Giochi Olimpici Invernali del 2006*, Department of Social Sciences, University of Turin, 2002.
- <sup>10</sup> During the period of the Olympics in February 2006, Turin was mentioned in the main European newspapers 8 to 9 times more than in February 2005.
- <sup>11</sup> Two years prior to the Games in Barcelona, a company had been specifically instructed with the task of programming the post-Olympic handling of the installations and the organisation of promotional measures for the structures and the city. A Calgary, this was done five years before the Winter Olympics, at Vancouver four years earlier (see also Comitato Rota and L'Eau Vive, *Senza rete. Ottavo rapporto annuale su Torino*, Guarini, Milan, 2007).
- <sup>12</sup> Turin is doing little to reap the most value from its Olympic image. This, indeed, looms very small in its urban marketing campaigns. Little has been done to promote the use of the Olympic facilities by tourists, and no creative projects have been put forward for the substantial exploitation of the installations. As to the intangible facets of the Olympic legacy, the "institutional concord" that had characterised the activities of agencies and institutions in their preparations for the Games has not yet been turned to the best account. According to many observers, much of the spirit perished by the wayside during the past year, and old grudges, tensions and rivalries with their accompanying diseconomies and contradictions for the system have re-emerged among the leading players in local politics.
- <sup>13</sup> The ways and means in which these assessments are made have been changed and the current data are more reliable. This, however, is a bar to ready comparison across a historical series.

- <sup>14</sup> La terziarizzazione della città, ovviamente, c'è stata, ma meno che altrove: tra le metropoli italiane, Torino ha ancor oggi la più bassa quota percentuale di occupati nei servizi. Indicativa del lento decollo del terziario torinese è la difficoltà a collocare sul mercato molti nuovi edifici ad esso destinati ad usi terziari, con la conseguente necessità di rivedere scelte e politiche urbanistiche a vantaggio di nuova edilizia abitativa.
- <sup>15</sup> Una evidente persistenza del proprio passato caratterizza anche l'attuale dibattito sull'innovazione, in grande fermento nell'area torinese in concomitanza con la nuova legge regionale. Questo dibattito si muove quasi per intero sull'asse industria-tecnologia ingegneristica. Certamente ciò è in parte giustificabile proprio per la perdurante presenza di un forte tessuto industriale, nonché di un polo forte come il Politecnico; tuttavia c'è il rischio di perdere la scommessa di promuovere innovazione in altri settori. Dal dibattito (e dagli investimenti) sull'innovazione è quasi del tutto esclusa l'Università torinese (quarto ateneo nazionale per dimensioni), fatta eccezione per il coinvolgimento della minuscola facoltà di Biotecnologie e di parte della facoltà di Economia. Tra l'altro, un paradosso tipicamente torinese è l'aver affidato la macchina organizzativa dei Giochi olimpici ad un pool di ingegneri: ciò ha garantito successi sul piano organizzativo, ma forse ha pesato negativamente sulla scarsa capacità creativa nell'immaginare e progettare il periodo postolimpico.
- <sup>16</sup> Dal 2000 al 2006 la velocità media degli autobus urbani torinesi è scesa da 19,3 km/h a 16,8; tra il 1991 e il 2006 i passeggeri dei mezzi pubblici sono diminuiti del 13,6%, fino a registrare nel 2006 il più basso livello di utilizzo tra le metropoli del centro-nord. Sul fronte del trasporto pubblico vanno registrati gli sforzi compiuti nell'ultimo decennio per recuperare il terreno (e il tempo) perduto: oltre all'avanzamento del passante ferroviario – che pone le basi per una struttura strategica quale potrebbe diventare il sistema ferroviario metropolitano – è stata inaugurata parte della prima storica linea di metropolitana e si sta cominciando ad ipotizzare una seconda linea.
- <sup>14</sup> The switch to the services sector has obviously taken place, but less than elsewhere. Turin's percentage of employees in this sector is still the lowest in Italy. An indication of the city's slow decline is the difficulty encountered when many new services buildings are placed on the market, with the consequent need to review town planning policies and decisions to the advantage of housebuilding.
- <sup>15</sup> Echoes of the past persist in the current discussions of the subject of innovation in the light of the new Regional law. These discussions, in fact, almost entirely revolve around industry and engineering technology. This, of course, is partly ascribable to the continuing presence of a strong industrial fabric, coupled with a sturdy pillar such as the Polytechnic. Promotion of other sectors, however, may go by the board. Turin University – the fourth largest in Italy – is almost entirely excluded from the debate on innovation and the investments associated therewith. Only its tiny Faculty of Biotechnologies and part of its Faculty of Economics are involved. A typically Turinese paradox can be discerned in the decision to entrust the organisation of the Games to a pool of engineers. Successful organisation may thus have been achieved at the price of a poor creative ability to think about and design the post-Olympic period.
- <sup>16</sup> The average running speed of Turin's buses slowed from 19.3 to 16.8 kph between 2000 and 2006. The number of public transport passengers shrank by 13.6% to reach the lowest user level in the central and northern metropolises by 2006. Efforts have been made in the last ten years to recover the ground (and time) lost. Work on the Passante Ferroviario – which is paving the way for a strategic structure that could become the metropolitan railway system – is proceeding apace. The initial section of the city's first underground railway line has been inaugurated, and thought is being given to the construction of a second line.

# Industria e produzione del territorio

## *Industry and production on the territory*

ROBERTO GABETTI

*Intervento tenuto da Roberto Gabetti in occasione del Convegno internazionale di studi Torino 1899-1999. Il territorio la città l'industria, Torino, Centro Congressi Lingotto, 21-23 ottobre 1999.*

Il secolo di cui parliamo qui, oggi, è stato percorso da speranze assurde: e, come architetto, ne evoco subito una, la più assurda. “L'architettura salverà il mondo; l'architetto, dal vertice delle decisioni pianificatorie – dello stato e del mondo – saprà volgere alla bellezza, alla gioia, all'ordine, tutto il creato”. Riassumo così quello che si è sentito dire nelle riunioni, negli appelli, nei pamphlet autocommemorativi, in molte parti del mondo dal 1930 almeno fino al 1960. Ciò creò non adesione ma repulsione da parte delle parti tecniche e amministrative della città. La ricetta era semplice: *in primis*, occorreva imporsi alla fiducia del dittatore, oppure ottenere il consenso delle grandi democrazie; rispecchiarne i valori; seguire i dettati del CIAM espressi attraverso la Carta d'Atene, nell'ultima sua stesura, “rivisitata” da Le Corbusier. E quindi allora: staccare la produzione dalla residenza, distinguere le reti con traffico veicolare, dalle reti residenziali, esclusivamente pedonali. Produrre case

*Speech by Roberto Gabetti for the International Congress “Torino 1899-1999. Il territorio la città l'industria” (“Turin 1899-1999. Territory, City, Industry”), Turin, Centro Congressi Lingotto, 21-23 October 1999.*

The century that we are speaking of today was permeated with absurd aspirations: and, as an architect, I will immediately mention the most absurd of these. “Architecture will save the world; the architect, at the top of planning decisions – of the state and of the world – will turn the whole of creation into beauty, joy and order”. This is a summarization of all the things one would hear at meetings, in the appeals of self-commemorative pamphlets, in many parts of the world from 1930 till at least 1960. This did not create alliances with but repulsion from the technical and administrative agents of the municipality. It was an easy formula: firstly we needed the trust of the dictator, or the consensus of the big democracies, we had to reflect their values, follow the dictates of the CIAM defined in the Athens Charter, in its last draft, “revisited” by Le Corbusier. Secondly, industry had to be removed from residential areas, road networks had to be separated from residential networks, the latter being exclusively pedestrian. Houses and schools had to be built by mass production and every product

Gal. #1 21 ottobre 49

Industria e produzione del territorio (1)

Il secolo di cui parliamo qui oggi,  
 è stato percorso da speranze assurde: e, come  
 architetti, ne eravamo subito una, la più assurda.

"L'architettura salverà il mondo; l'architetto, al  
 vertice delle decisioni pianificatorie - dello stato  
 e del mondo - saprà volgere alla bellezza, alla  
 gioia, all'ordine, tutto il creato". Riassumo  
 così quello che si è sentito dire nelle riu-  
 nioni, negli appelli, nei pamphlet auto-  
 commemorativi, in molte parti del mondo  
 dal 1930 almeno fino al 1950. Ciò creò non adesione  
 ma repulsione da parte delle parti tecniche e amministrative delle città.  
 La ricetta era semplice: in primis, occorreva  
 imporsi alla fiducia del dittatore, oppure  
 ottenere il consenso delle grandi democra-  
 zie; rispecchiarne i valori; seguire i  
 dettati del CIAM espressi attraverso le Car

13000 =  
 6,5 car  
 felle  
 6-7 car  
 felle di  
 2000 lettere  
 Te



e scuole di serie; industrializzare ogni prodotto per l'edilizia. Intravedere qualche sistema che imponesse un ordine planetario tale da innescare i suddetti fenomeni in ogni parte del pianeta. E ci ha pensato un tecnologo – come Wachsmann –, o qualche riconosciuto maestro del “Movimento moderno”.

Dico queste cose, perché vorrei ne cogliessimo tutta l'assurdità, ma assieme anche quel tanto che queste cose rende in qualche modo presenti nella nostra vita di oggi. Dall'aspirazione ad una qualità della vita a tratti indistinta, alle speranze di un ritorno alle semplici bellezze della natura: il tutto in una visione globale, che ci toglie il senso stesso dell'essere *hic et nunc* – qui – anche solo per parlarne.

Allora si va spesso verso discorsi alti: io sono gentilmente perseguitato da un autorevole amico, che insiste nel convincermi che andiamo verso la distruzione delle energie del pianeta. E lo dice con tale passione, quasi l'evento fosse prossimo: un messianesimo alla rovescia. E se mi ribello, mi fa passare come un mostro, che non pensa ai suoi figli e nipoti (di pronipoti non ne ho). Sotto sotto, il mio autorevole amico – che esercita una professione diversa dalla mia – mi fa fischiare nelle orecchie un suono che dice press'a poco: ciò che inquina di più è proprio l'edilizia. Il maggiore nemico sarei quindi io. Ho un bel dire che di grossi edifici mi pare ne faccia solo uno ogni tanto: quel che conta, per lui, è la mia intenzione di farli.

La pensa così, forse, anche il nostro Stato? Avevo sempre sentito parlare di qualcosa di esiziale per l'ambiente: una autostrada, un'industria. Questo discorso a poco a poco si è andato consolidando nel concetto di “impatto”. Non capivo dove si volesse approdare. Ho cercato sul mio *Devoto-Oli*: quel termine significava “punto di incontro del proiettile col bersaglio”: o anche: “urto, violenza” ecc. Ma poi, in un'accezione successiva ecco comparire il termine “impatto ambientale” – in coda agli altri significati: diceva “complesso di trasformazioni indotte da un intervento urbanistico... all'interno di un'area, in quanto suscettibili di determinarne e prefigurarne il progressivo degrado”.

Poveretto me; poveretti noi – io come Isola: abbiamo cercato per una vita di ottenere con i nostri progetti un miglioramento qualitativo del paesaggio, nel senso dell'amenità, o della cultura, o dell'insieme di relazioni suscitate; e altro ancora speravamo.

Adesso, un ramo dello Stato ha accettato questo termine, che guida, anzi sopravanza, i miei, gli altri progetti. Così è.

Il tardoidealismo che ha ispirato la 1089 assieme alle altre leggi di tutela – tutte vituperate – era altra cosa. Penso che con un po' di ragionevolezza i guasti ambientali possano essere diversamente impediti.

for construction had to be industrialized. The aim was to foresee a system that would impose a planetary order to such a degree as to trigger the aforementioned phenomena all over the planet. And it was a technologist, such as Wachsmann, or some recognized master of the “Modern Movement” who dealt with the situation.

I say these things because I would like us to realize just how absurd they were, but also to put them somewhat in perspective with our present-day life, stemming from the aspiration for quality-of-life that is sometimes nebulous, to the hopes for a return to the simple beauties of nature; all of this in a global vision that dissolves the sense of being *hic et nunc* – here – even just to talk about.

Often we opt for the higher road: I am kindly “persecuted” by an authoritative friend, who insists on convincing me that we are moving towards the destruction of the planet's energies. And he says it with so much passion, almost as though the events were imminent: a backwards Messianism. And if I challenge him, he makes me out to be a monster who does not think about his children and grandchildren (I don't have any great-grandchildren). To be honest, my authoritative friend – whose profession is different from mine – makes my ears ring with a sound that says something to the effect of this: construction pollutes more than anything else. Therefore I am the worst enemy. It is useless for me to say large buildings are built once in awhile: what matters to him is my intention to build them.

Does our government have the same attitude as he does? I had always heard talk about things that are ruinous to the environment such as highways or industries. This idea gradually took form in the concept of “impact”. I failed to understand what they were getting at. I looked it up in my *Devoto-Oli* dictionary: impact means “the point where the bullet hits the target” and also “clash, violence” etc. Later, in another definition, it includes the expression “environmental impact” after the other definitions: “the whole of transformations induced by an urban planning intervention... within an area, inasmuch as it is susceptible to cause and prefigure the progressive deterioration of that area”.

Poor me; poor us – I, an island: we have sought throughout our entire lifetimes to design projects that would improve the quality of the landscape in the way of amenities, or culture, or the whole of relationships deriving from them; and we even hoped for more.

Now, a branch of the government has accepted this term that guides, nay which oversteps my projects and other projects. This is how it is.

The late idealism that inspired Law no. 1089 along with the other protection laws – all vituperated – was different. I believe environmental damages can be prevented in a different way, if we just use a bit of reason.

Sento da molte parti, oggi, riaffiorare il tema del rapporto politica e architettura, politica e ingegneria. Pare che ucciso – almeno in teoria – quel grande drago che lottizzava alcuni professionisti per dare loro predefiniti vantaggi – a svantaggio certo di tutti gli altri –, oggi possa nascere un libero mercato, una facile concorrenza. E sia, ma alle cosiddette leggi del mercato occorre a mio avviso – e per fortuna siamo in tanti a pensarlo – affiancare valori, che pur sempre affiorano in ogni nodo del progetto: valori che semplicemente chiamerei morali, politici, sociali. Non sono sabbia negli ingranaggi del mercato, ma basi necessarie per omologare un qualsiasi prodotto: e uso questo termine con un po' di ironia, perché di solito si pensa che definisca la resistenza all'usura, o il collaudo statico, o – di nuovo – l'assenza di veleni inquinanti.

Di queste preoccupazioni, sostanzialmente, si sono fatti carico a modo loro i Maestri dell'Architettura Moderna. Noto, per inciso, che fra i valori positivi elencati vi è sempre stata la "laicità": e qui capisco già meno e non li seguo più. Riconosco che, negli anni fra le due guerre, questo poteva voler dire "distanza" da ideologie politiche e religiose totalizzanti. Ma di valori religiosi è impregnata la parte della cultura architettonica di provenienza nordamericana, fatta da anglosassoni d'origine, con la graduale venuta di immigrati presto assimilati: erano ebrei costretti a lasciare la Germania, tra i più bei nomi della cultura europea; gli americani e questi immigrati hanno sempre insistito su valori organici, forti – al loro interno – di componenti sociali, politiche, religiose. Sono queste le linee portanti di un americanismo che da noi è stato letto essenzialmente come produttivismo e consumismo.

Nel mondo dell'architettura, però, qualcuno di quei valori centrali è filtrato. Non posso dire altrettanto, per il mondo dell'ingegneria – e non solo parlo dei tecnici addetti alla produzione, ma degli economisti, e anche dei sociologi – in quanto inseriti in una ferrea ingegneria dei sistemi. Ridurre i tempi di lavorazione – propri e altrui –, andare velocemente incontro al progresso; superare in fretta le crisi; correre di nuovo. Oggi, che sentiamo il tempo delle crisi come tempo presente, il mito del progresso non è nemmeno più proponibile.

All'interno delle scuole politecniche, dalla fondazione dell'*École Polytechnique* fra Sette e Ottocento, dalle riforme di Auguste Comte, fra i primi docenti di analisi matematica, e alle grandi aperture di Gottfried Semper, fondatore del Politecnico di Zurigo, si è passati negli anni fra le due guerre separare scienza e tecnica da preoccupazioni o remore culturali, o etiche, o sociali; il rigore determinista, il positivismo affermatissimo a Torino nei primi decenni del '900, e ancora il

Today I hear a lot of talk about the resurfacing of the relationship between politics and architecture and between politics and engineering. It would seem that after killing, at least theoretically, that huge dragon that parceled out certain professionals to give them predefined benefits, to the surefire detriment of others, a free market can be born, as well as can easy competition. So be it. However, in addition to the so-called laws of the market, in my opinion we need (and fortunately many of us hold this same belief) to apply values, which always come into play in our projects: values that I would simply call moral, political and social. They are not sand in the cogs of the market, but necessary foundations for the 'type-approval' of any product. I use the term 'type-approval' a bit tongue in cheek because it usually evokes durability, or reference to static tests, or – once again – the absence of polluting poisons.

Regarding these worries, the Masters of Modern Architecture have essentially taken responsibility in their own way. I would like to add a parenthesis here: "secularism" has always been one of the positive values listed and this is where I fail to understand and get lost. I acknowledge that in the years between the two World Wars this might have meant taking a "distance" from totalizing political and religious ideologies. Nonetheless, religious values permeate the architectural culture of North American origin, made up of Anglo-Saxon peoples and the gradual coming of immigrants who were rapidly assimilated: Jews were forced to leave Germany, and among them there were finest names of European culture; the Americans and these immigrants always insisted on homogeneous and internally strong values having social, political and religious significance. These are the strong lines of an Americanism which in Italy has been viewed essentially as productivism and consumerism.

However, one of those central values has filtered into our world of architecture. The same cannot be said for the world of engineering – and I am not only referring to industrial engineers but economists and sociologists because they are locked into the ironclad engineering of the systems: cutting production times – their own and those of others – speeding to stay astride of progress; rapidly overcoming crises; running again. Today we feel the times of crises as the present time, thus the legend of progress can no longer even be proposed.

At Polytechnics, from the foundation of the *École Polytechnique* between the 1700s and 1800s, from the reforms of Auguste Comte, one of the first teachers of mathematical analysis, and the extraordinary achievements of Gottfried Semper, the founder of the Zürich Polytechnic, we went on in the years between the two world wars to separate science and technology from cultural, ethical and social worries and qualms. The determinist rigor, the well-established positivism in Turin

rigore di quei matematici che insegnarono nei Politecnici, contribuirono a diffondere un modello di tecnico apolitico, slegato da temi di coinvolgimento sociale. Anche da loro l'americanismo è stato tradotto in Europa secondo una lettura efficientista e consumista: ignorando ogni altro, "alto" valore radicatisimo nella profonda storia degli Stati Uniti. Fino a creare, anche qui da noi a Torino, una "tradizione" americanista falsa, dannosa, come lo sono le false tradizioni. All'invenzione di una corrente di pensiero tutta incentrata sul progresso, sul mondo dell'industria, si è lavorato senza riproporre una finta tradizione, un finto riferimento, reso storicamente valido; e non si tratta solo dei disegni scozzesi, di cui ci ha parlato Hobsbawm: il più eloquente nel farci diffidare delle finte tradizioni. Vorrei proporre di leggere la riedizione di un celebre volume di Lewis Mumford, *La cultura delle città*, ora riedito a cura di due nostri dottori di ricerca. Ora, all'interno del Politecnico, impiantata da Carlo Olmo, sta crescendo una pianticella che unisce varie forze umane: novità assoluta che potrà che potrà essere rigeneratrice, se saprà vincere le false specializzazioni, se sacrificherà il rigore della cultura autentica. I nuovi ingegneri – potranno? potrebbero? – indagare quali siano le connessioni forti indotte dai temi sui quali lavorano: temi sui quali si dovranno interrogare assieme a filosofi, economisti, sociologi ecc. Sono connessioni che solo il metodo storico-critico consente di indagare.

Una tensione nasce, unita ad interessi politici profondi, legata a gruppi sociali estesi – non alle sole corporazioni –; sostenuta dalla volontà di correggere ipotesi di lavoro radicate, di sostituirle – se occorre – con altre. Un nuovo senso di esperimento potrà legare architetti e ingegneri, potrà entrare – nuovo e fertile – entro un dibattito dai temi simili o pari a quelli che oggi – qui – noi affrontiamo.

Così nasce la città: e non solo dai disegni di progetto, emendati che siano col VIA (la citata valutazione di impatto ambientale).

Spero che nella formazione dei giovani non vi sia solo ansia di dare esami ma anche qualche momento di silenzio: per pensare. Non si tratta per i giovani architetti di seguire il successo dei protagonisti della moda italiana nel mondo, di diventare novelli Armani o Versace.

Né per gli ingegneri giovani di omologare la noia nella ripetizione di falsi prototipi.

Disegnando – gli uni vicini agli altri – con la matita, con la penna, con il CAD – si potrebbero accorgere che i mezzi dell'intelligenza possono anche prevalere sui mezzi semplici – per complicati che siano – dell'informatica. Sarà sempre la vera "memoria" – memoria di cose, di eventi: non tutto trascritto in

in the first decades of the 1900s, and again the rigor of those mathematicians that taught at the Polytechnics, contributed to spreading a model of apolitical expert unbridled by topics of social involvement. They too translated Americanism in Europe according to a super efficient and consumerist interpretation, ignoring every other "lofty" value that was deeply rooted in the deep history of the United States, to the point of creating, even here in Turin, a false American "tradition", damaging, as all false traditions are. We worked on the invention of a current of thought totally focused on progress in the world of industry without repurposing a fake tradition, a fake reference, made valid by history. And this in not only about the Scottish designs discussed by Hobsbawm, the most eloquent intellectual in making us beware of fake traditions. I would like to suggest that you read the new edition of the famous book by Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, currently being republished by two of our researchers. A little sapling of joined forces planned by Carlo Olmo is presently growing within the Polytechnic. It is an absolute novelty that can be a regenerating force if it overcomes false specializations and sacrifices the rigor of authentic culture. The new engineers can (could?) find out what are the strong connections induced by the topics on which they are working. They should be pondering these issues along with the philosophers, economists, sociologists, etc. They are connections that can only be studied by the critical-historical method.

A tension arises, along with deep political interests and it is associated with large social groups (not the usual corporations) sustained by the desire to correct the deep-rooted working hypotheses and replace them, if necessary, with different ones.

A new sense of experimentation could bring together architects and engineers to enter a new and fertile debate on topics similar or equivalent to the ones we are dealing with here today.

Thus the city is born: and not only with project designs, whether or not they are amended by the approval of the government (the environmental impact consideration mentioned earlier).

I hope that in the education of our young people there is not only the anxiety of taking examinations but also a moment of silence devoted to reflection. Our young architects should not simply chase after the success of big-league players of Italian fashion over the world and become new Armanis or Versaces.

And nor is it auspicious for young engineers to type-test boredom by repeating false prototypes.

By drawing together, close to each other, with a pencil, a pen or a CAD program they would realize that the means of intelligence can also prevail over simple means, however complicated they may be, of information

un file –, sarà quindi la storia ad imporre nuove forme per la città di domani. I valori centrali da rievocare non possono rientrare – del tutto – entro simulazioni volte a riportare, anche i fatti qualitativi, entro confini operabili: disegnare spazi ove qualità della vita, vuole qui dire quel tanto che ci consente di vivere, capire, decidere, e non solo mangiare, dormire, fare un po' di jogging. Pensare ad un paesaggio nuovo e antico, a quanto abbiamo davanti sempre, ovunque siamo, e che vorremmo suscitasse in noi consensi e riconoscimenti, non repulsioni. Sono temi estremamente difficili, perché ricchi di correlazioni, di suggestioni.

Si pensa a case nel verde: ma quale verde: utile, o di rappresentanza? Si parla di industria nel verde; ma di un verde utile agli operai nelle pause di lavoro, o rappresentativo dell'alto rango dell'azienda? L'esatta dosatura fra aree verdi e aree costruite, non viene soltanto dal rispetto di standard quantitativi astratti, ma dal ridisegno del paesaggio. E occorre allora non incentrare i temi dell'edilizia e dell'urbanistica su dosature astrattamente definite, ma riconsiderare i rapporti qualitativi e quantitativi sotto il profilo di culture regionali, fondate storicamente; culture regionali sulle quali Siegfried Giedion ha insistito a ridosso della seconda guerra mondiale, ma che sono state poi travolte dall'internazionalismo razionalista, dalla modernità ripetuta e imposta. Senza rispettare i passaggi intermedi: sono state ignorate le nostre realtà vissute.

Punto centrale è: riprendere una tessitura dell'ambiente, che sia valida per le nostre aspettative: aspettative concrete, inerenti la vita quotidiana, aspettative astratte o alte o diverse che ricordano l'architettura alla pittura, alla letteratura.

Non ci stupiamo, lungo le coste meridionali del mediterraneo, di vedere un dirupo articolarsi in abitazioni cavernicole; non ci stupiamo di vedere una caserma, posta lì a metà di una valle coltivata a grano. Guardarle, ci rafforza nella nostra ricerca di correttezza e di continuità, di stupore anche, mai di noia. Sulla noia ripetitiva hanno troppo insistito le normative edilizie del Novecento.

E lascio aperte le suggestioni culturali: può darsi che il modello della caserma comporti riferimenti alla cultura organica, che la cascina si raccordi alla formazione paesistica del '7-'800. Le suggestioni culturali stanno a noi: devono essere da noi vissute.

“A monte dell'operazione tecnica si incontra la riflessione sui fini da raggiungere, o, più in generale sul significato dell'esperienza umana come di un tutto. Tale sembra essere il significato del progetto: un significato vissuto in un contesto, che per essere gestito richiede una strategia operativa”. Dico queste parole in un discorso diretto – senza prima avervi

technology. Thus it will be history that will impose new forms for tomorrow's cities thanks to the true “memory”, the memory of things, of events which are not entirely transcribed in a file. The paramount values we need to evoke cannot be conceived entirely as simulations aimed at bringing, even qualitative facts, back within operatable boundaries: designing spaces where the quality of life here means just enough to allow us to live, understand, decide, and not only eat, sleep, or go jogging once in while, thinking of a new and old landscape, of what we have in front of us all the time, wherever we are, and that we would like to arouse consents and recognition, not repulsion. These are very difficult topics because they abound in correlations and suggestions.

Think of houses amidst greenery: but what greenery: useful or just for show? There's talk of industry within greenery; but is its greenery useful for the workers during their work breaks or is it an unquestionable proof of the high standing of the company? The best equilibrium between green areas and built areas is not achieved only with the respect of abstract quantitative standards but from the redesign of the landscape. Therefore, we must not only focus the themes of construction in urban planning on abstractly defined dispensing but, on the contrary, we should reconsider the qualitative and quantitative relationships from the point of view of historical regional cultures. I am referring to regional cultures which Siegfried Giedion insisted on right after World War II, but which were later overcome by a rationalist internationalism, a reiterated and imposed modernity which did not take into account the intermediate steps. And the result was that the experience of our daily lives was ignored.

It is important to recover the fabric of the environment so that it meets our expectations, concrete expectations inherent in daily life, abstract or lofty expectations, or different ones that associate architecture with painting and literature.

We are not surprised, along the southern Mediterranean coasts, at seeing a cliff with cave dwellings; we are not surprised to see barracks located right in the middle of a corn field in a valley. Looking at them strengthens our search for propriety and continuity, astonishment but also boredom. The building regulations of the 1900s insisted excessively on repetitive boredom.

And I am leaving the question of cultural suggestions open to comments: it may be that the model of the barracks contains references to an organized culture, correlated to the landscape layout of the 1700s-1800s. The cultural suggestions are up to us and must be experienced by us.

“Upstream of the technical operation we find our thoughts about the aims we are trying to achieve or, in more general terms, our thought about the meaning of the human experience as a whole system. This seems to

avvertiti che sono tratte da Viollet-le-Duc. Questo processo pare trarre forza, anche a fronte di temi difficili: come quelli che pone la città di oggi: ma può essere suscitato anche da piccoli riferimenti puntuali – ne avevo parlato con Giriodi e Mamino, in *Gli spazi "in negativo" nel tessuto urbano*, una ventina di anni fa, e poi ne ho spesso scherzato a lezione.

Le esigenze del capitalismo hanno assunto dimensione planetaria; pare che questa situazione non consenta momenti di meditazione. Ma il progetto architettonico – in senso lato – deve poter procedere, seguire nel suo corso. Il territorio – noi stessi che lo viviamo come collettività, insediata saldamente e densamente – ha le sue rigidità; paiono opporsi alle trasformazioni urgenti, lavorando su tempi lunghi, procedure annodate. I tempi lunghi non sono però impiegati in meditazioni collettive o individuali: la prassi generale pare scartarli, o considerarli al minimo, questi momenti. I tempi lunghi comprendono periodi in cui tutti attendono qualcosa, e nessuno o quasi fa, ragiona. Molti di questi morti silenzi, derivano dalla difficoltà di applicare in un qualsiasi lotto, le esigenze di un tema, le unificazioni della produzione, i sistemi rigidi della tecnologia. Se invece ripartisse da queste esigenze minute, agendo in un contesto predefinito per grosse maglie, il progetto riprenderebbe la sua spontaneità, tenderebbe al rispetto dei tempi. Abbiamo conservato dai totalitarismi vecchi e da quelli protratti, vecchi schemi piramidali: il piano deve dare un suo ordine ad ogni cosa dall'alto; dall'alto deve essere predeterminata ogni soluzione, attraverso norme rigide. Ma si pensa che il progetto può solo nascere da basso, dall'esperimento emergente, che deve essere animato e controllato dalla nostra volontà di forma. Speriamo che i riferimenti provinciali avvicininno a noi le esigenze della storia.

Difficile è riprendere un legame con la storia, che spezzi i modelli consolidati della città industriale: un'alta cinta invalicabile, un grande varco di ingresso, un lago di asfalto, un mare di shed.

Credo che occorra meditare assieme su queste cose, lavorare fianco a fianco per organizzare, in modi nuovi, la produzione industriale anche sotto gli aspetti edilizi. Con il concorso diretto degli architetti, si potrà fare riferimento a "simulacri", mutevoli per le esigenze che l'organizzazione richiede, lavorare su di essi fino a che si possa collocare nello spazio quei volumi, quelle forme, che l'organizzazione stessa richiede, e che la presenza duttile, accorta, spregiudicata di uno, di molti ingegneri e architetti trasforma e modella.

Non sarà facile: vorrei si diffidasse da coloro che dicono "si fa così", "ci vuole questo", "la forma è questa"; siano essi ingegneri o architetti: e così anche

be the meaning of any given project: a meaning experienced within a context, which requires an operative strategy in order to be managed". I am saying these words in and each without having warned you that they were taken from Viollet-le-Duc. This process would seem to strengthen itself, even in spite of the difficult issues that it has to face, such as the ones posed by today's cities, but the same process can arise from precise references. I discussed this with Giriodi and Mamino, in *Gli spazi "in negativo" nel tessuto urbano* some 20 years ago and have often joked about it in my lessons.

The needs of capitalism have taken on a planetary dimension and such situation does not seem to allow moments of meditation. The architectural project, however, must be able -in a broad sense- to move forward and run its course. The territory, and we who experience the territory as a community of people, settled firmly and densely on it, has its inflexibilities. These inflexibilities are seemingly adverse to the urgent transformations; they work within long time periods and highly complex procedures. Yet such long time periods are not used in collective or individual meditation. The general practice is to discard such moments, or give them minimal consideration. Long time periods include periods during which everyone is waiting for something to happen and practically no one acts or reasons about it. Many of these dead silences derive from the difficult application on any lot of the needs of a theme, of the unification of industries, and of the rigid systems of technology. If the project were started over according to these minute demands, acting within a context of large meshes, it would recover its spontaneity and tend to respect the time limits established. We have maintained old pyramid schemes from the old and protracted totalitarian regimes and we continue to give an order to everything according to a top-to-bottom logic. Every solution must be predetermined from above, through rigid regulations. But it is believed that the project can only be born from the bottom, from the emerging experiment, which must be stimulated and driven by our desire for form. It is hoped that provincial references bring us closer to the needs of history.

It is difficult to resume the bond with history, which breaks up the consolidated models of the industrial city: a insuperable tall wall, a large passage for entry, a lake of asphalt, a sea of industrial sheds.

I think we need to think about these things together, and work side by side to organize industry in new ways even from the point of view of construction. With the direct contribution of architects we can refer to "simulacrum" that can be changed according to the needs of the organization, and work on them so that the volumes and forms which the organization itself requires, can be placed in space, transformed and molded by the ductile, attentive, open-mindedness of one or several engineers and architects.

vorrei che si diffidasse da chi è disposto ad avere intuizioni geniali, ancor prima di conoscere a fondo il tema.

Così non rispondo alla domanda: cosa fare delle industrie abbandonate, nelle periferie urbane o nei fondi valle. Non è solo il ritorno alla natura nella cinta urbana o nelle valli a creare prospettive concrete. L'urgenza può comportare la dissoluzione della città, come luogo bello, da vivere, da ricordare: alla distruzione di tessuti antichi e recenti, assestati in fondo ai coni delle nostre valli. Una formula risolutiva semplice sarebbe proprio la via dalla quale vorrei che ognuno di noi rifuggesse.

*Roberto Gabetti (1925-2000), architetto, Professore ordinario di Composizione architettonica presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino.*

(Trascrizione dal manoscritto a cura di Davide Rolfo).

It will not be easy: I believe we should be wary of those who say “you do it like this”, “you need this”, “this is the form”, whether they are engineers or architects. And I would also advise wariness of those who are inclined towards ingenious insights, even before they fully know about the issue.

Consequently I will not answer the following question: what do we do with the abandoned factories in our city outskirts or valley floors. It is not only the return to nature within the city walls or in the valleys that creates concrete perspectives. Urgency could cause the disintegration of the city as a beautiful place to be experienced and remembered. It could destroy ancient and recent fabrics, settled at the bottom of the cones of our valleys. Such simple solution is the one I would like each of us to shy away from.

*Roberto Gabetti (1925-2000), architect, Full Professor of Architectural Composition at the Faculty of Architecture of the Turin Polytechnic.*

(Transcribed by Davide Rolfo).

## A&RT

A&RT è in vendita presso le librerie:

*Celid Architettura*, viale Mattioli 39, Torino

*Celid Architettura*, via Boggio 71/a, Torino

*Celid Ingegneria*, corso Duca degli Abruzzi 24, Torino

*Feltrinelli*, piazza CLN 251, Torino

*Oolp*, via Principe Amedeo 29, Torino

*L'Ippogrifo*, piazza Europa 3, Cuneo

*30 e lode*, via Beggiami 30, Savigliano (CN)

*Punto di vista*, stradone S. Agostino 58/r, Genova

*Hoepli*, via Hoepli 5, Milano

*Clup Bovisa*, via Andreoli 17, Milano

*La Feluca*, via Branze 59, Brescia

*Cluva*, Sana Croce 197, Venezia

*Il Leonardo*, via Guerrazzi 20, Bologna

*Pitagora*, via Saragozza 112/h, Bologna

*Alfani*, via Alfani, Firenze

*Martelli*, via Martelli 21/r, Firenze

*Kappa*, via Gramsci 33, Roma

*Ingegneria 2000*, via della Polveriera 15, Roma

*L'Ateneo*, via Mezzocannone 15, Napoli

e sui siti web:

[www.celid.it](http://www.celid.it)

[www.siat.torino.it](http://www.siat.torino.it)

*La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella «Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci invitati. La pubblicazione implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.*

## SIAT

### *Consiglio direttivo*

*Presidente:* Vittorio Neirotti

*Vice Presidenti:* Cesare Carbone, Marco Filippi

*Consiglieri:* Franco Campia, Luca Degiorgis, Paolo Gallesio, Claudio Germak, Elena Neirotti, Claudio Perino, Mauro Sudano, Marco Trisciungio, Claudio Vaglio Bernè, Stefano Vellano