

Deliberazione Programmatica
Relazione Tecnica



Città di Torino
Assessorato all'Urbanistica

Piano Regolatore
Generale di Torino

**Deliberazione Programmatica
Relazione Tecnica**

Torino
Dicembre 1989

Nell'ultima riunione di Consiglio del 1989 il C.C. di Torino ha finalmente approvato la Deliberazione Programmatica.

Essa costituisce come noto il primo atto della procedura per la formazione del nuovo Piano Regolatore Generale. La sua importanza risalta ancor di più se si pensa agli anni di gestazione e di rinvii che l'hanno preceduta, alle discussioni tra le forze politiche ed economiche che sono state suscitate, alle esigenze di una domanda sempre più prepotente che sale dalla società economica. Con questo documento il Comune di Torino con l'efficace concorso di tutti i Partiti presenti in Consiglio Comunale è riuscito ad avviare un ampio processo di svecchiamento delle concezioni urbanistiche che hanno fino ad ora resistito in base all'obsoleto Piano del '59. Tale deliberazione deve cominciare a dare risposte ai cittadini che chiedono più verde, agli operatori economici che vogliono operare, ai disoccupati che vogliono lavorare, ai cittadini che vogliono muoversi senza soffocare nell'inquinamento del traffico cittadino. Sebbene tutti noi siamo consci che la città è il segno dell'uomo sulla natura, come diceva Le Corbusier, vogliamo almeno avere l'ambizione che con questo nostro contributo essa non diventi un'operazione umana contro la natura ma si ponga come uno strumento al servizio della natura e dell'uomo.

Nel dibattito che seguirà tutta la Città nelle sue articolazioni più profonde dovrà partecipare per conoscere e far conoscere in un dibattito stimolante le proposte migliori per affrontare i passaggi delle tappe successive.

L'Assessore per la Cultura e l'Urbanistica
Marziano Marzano

Deliberazione programmatica per la promozione del piano regolatore generale comunale a norma dell'art. 15, 1° comma, della L.U.R. n. 56/77 e S.M.I.
Testo coordinato con gli emendamenti approvato dal Consiglio Comunale 18 dicembre 1989.
Settore Amministrativo IX Urbanistica N. Mecc. 8911709/09

L'elaborazione della relazione tecnica è frutto del lavoro, dei confronti e della discussione tra i componenti del gruppo impegnati nella revisione del PRG costituito da:

Progettisti incaricati:

Gregotti Associati Studio - *Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri, Vittorio Gregotti.*

Gruppo tecnico di lavoro:

Giuseppe Abbate, Paolo Amirante, Carlo Caramellino, Enrico Cellino, Empio Malara, Franco Mellano.

Funzionari dell'Amministrazione:

Aldo Brizio, Franco Campia, Giuseppe Gazzaniga, Noemi Lanfranconi, Valerio Marchese, Adriano Simonetti

Collaboratori Gregotti Associati Studio:

Rita Cattaneo, Davide Cornago, Giulia Depero, Heidi Hansen, Augusta Mazzaroli, Sergio Pascolo, Giulio Ponti, Michele Reginaldi, Donato Severo, Susanna Slossel

Consulenti Gregotti Associati Studio:

Carlo Alberto Barbieri, Leonardo Benevolo, Carlo Bertelli, Giuseppe Dematteis, Guido Martinotti, Franco Momigliano, Bernardo Secchi, Gianni Vattimo, Guglielmo Zambrini.

Sommario

9 Deliberazione programmatica

Relazione tecnica

Orizzonti e prospettive della città

- 24 Torino, la produzione, l'economia
- 27 Torino, la polazione, la domanda sociale
- 31 Torino, la qualità ambientale urbana

Proposte

- 34 Transizione
Condizioni
- 39 Linee Programmatiche
Riforme urbane

- Grandi riforme
- 43 *Ambiente, parchi, paesaggio torinese*
- 44 *Città storica e nuova periferia*
- 48 *Trasporti*
- 50 *Attività terziarie*
- 52 *Spina centrale e modernizzazione dei servizi*
- 53 *Residenza in pianura, residenza in collina*

Piccole riforme

- 56 *Centri di servizi e spazi pubblici*
- 57 *Borghi e ambienti urbani della periferia*
Isolati misti e aree di ristrutturazione
- 62 *La struttura viaria e l'auto dentro la città*

La modificazione dei luoghi della città

- 64 Tre centralità
Trenta luoghi
- 65 Il cuore verde
Luoghi eccezionali

Le linee di intervento del piano

- 70 Interventi diretti
- 79 Interventi indiretti
- 80 Anticipazioni del Piano

Decidere il futuro della collettività per quella importante parte del vivere che deriva dall'assetto territoriale e dalla organizzazione della città, è l'impegno più alto che il governo cittadino possa assumere: quello che ha gli effetti più diffusi, poiché riguarda tutti i cittadini, le conseguenze più durevoli nel tempo, perché influisce sulla storia della città. A Torino l'impegno è ancora più rilevante perché le indicazioni sul futuro della città attualmente valide risalgono a circa trenta anni orsono; ogni successivo tentativo di aggiornare queste indicazioni è rimasto incompiuto.

L'Amministrazione Comunale e i tecnici incaricati hanno assunto questo impegno con il massimo senso di responsabilità. La Delibera Programmatica è il primo passo del cammino che deve portare alla formazione del nuovo piano. Un cammino che deve essere percorso con passo spedito per far fronte ai problemi accumulatisi in questi anni. Nella deliberazione programmatica sono riportate considerazioni sulla situazione attuale della città e sugli orizzonti entro i quali ci si muoverà nei prossimi anni, dal punto di vista sociale, produttivo, ambientale.

È un documento che contiene le tracce del futuro. Alcune con piena consapevolezza, altre solo delineate e richiedono puntuali verifiche, altre infine da attendersi come esito del lavoro ancora da svolgere.

Nell'insieme disegnano una fisionomia già chiaramente intuibile e in parte realizzabile. Vi sono le indicazioni programmatiche che consentono di valutare direzione, intensità, efficacia delle tracce segnate.

Il documento è predisposto per una verifica e una discussione i cui risultati possono incidere sugli indirizzi per il futuro. Per queste ragioni si ritiene opportuno rivolgere un appello alla città affinché la discussione sia ampia, estesa a tutti i campi di intervento sui quali il piano proietta le sue decisioni, incisiva quanto merita la natura e la portata dei temi toccati. La discussione dovrà consentire alla città di verificare se le intenzioni dell'Amministrazione coincidono con le attese accumulate in tanti anni, se sia condivisibile il disegno urbano di grande respiro proposto, se le realizzazioni immediate siano in grado di risolvere i problemi più urgenti.

Il piano regolatore viene deciso dal governo della città, quindi da una maggioranza politica, che non può sottrarsi all'obbligo di questo atto con un alto contenuto politico. Il piano, come programma per il futuro, avrà però successo solo se verrà definito con il più ampio apporto da parte della società civile della città e se otterrà un diffuso consenso presso i cittadini. Sarà così più facile fare convergere sulle proposte del piano l'assenso degli altri enti di governo cointeressati e le risorse pubbliche e private necessarie alla loro realizzazione. Con queste intenzioni si avvia la discussione e la costruzione del nuovo piano regolatore. Con la fermezza e la serenità che l'impegno chiede e con la certezza che i cittadini, i tecnici, gli amministratori che verranno dopo l'approvazione del piano sapranno riallineare le prospettive segnate e correggere gli eventuali difetti di previsione, così come in questa occasione si sta facendo nei confronti dei piani e delle proposte di piano precedenti.

A questo punto appare opportuna una brevissima cronistoria dei più significativi strumenti urbanistici che hanno interessato l'assetto territoriale della città.

Il Comune di Torino è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1959, e quindi, anteriormente alla data di entrata in vigore del D.M. 2 aprile 1968 n. 1444.

Con deliberazione consiliare del 5 dicembre 1966 venne formalmente riconosciuta la necessità di procedere alla variante generale del Piano Regolatore e richiesta la relativa autorizzazione al Ministro dei LL.PP.

Nel Luglio del 1969 vennero conclusi gli studi della Commissione Scientifica e di Coordinamento nominata dall'Amministrazione che rassegnò alcune proposte da attuarsi attraverso la variante organica al P.R.G. da condurre parallelamente al Piano Territoriale di Coordinamento e la variante di adeguamento ai disposti del D.M. 2 aprile 1968 sugli standards urbanistici.

Dopo alcune varianti specifiche e alcuni interventi ai piani particolareggiati nel Centro Storico, costituiscono tappe importanti della storia urbanistica di Torino la variante n. 13 al P.R.G. approvata con D.P.G.R. 6 agosto 1972 n. 367 che si concretava essenzialmente in un provvedimento normativo di salvaguardia delle aree ancora disponibili, attraverso la riduzione degli indici di fabbricabilità, e la variante n. 17 al P.R.G. approvata con D.P.G.R. 9 gennaio 1976 n. 13, (c.d. piano di integrazione dei

servizi) di parziale adeguamento ai disposti del citato D.M. 2 aprile 1968, per altro limitata alla sola parte piana del territorio comunale a sinistra del fiume Po. Successivamente il quadro legislativo nazionale e regionale, incidente nel processo di pianificazione locale, si è arricchito con la legge 28 gennaio 1977 n. 10, la legge 5 agosto 1978 n. 457 e con la legge regionale urbanistica 5 dicembre 1977 n. 56 e s.m.i., ma ampie falle nel sistema sono state aperte da alcune sentenze della Corte Costituzionale tra cui la n. 5/80 e, da ultima, la n. 92/82 sulla durata quinquennale dei vincoli urbanistici preordinati all'espropriazione.

Da più parti, da tempo, si è manifestata l'esigenza di apportare le necessarie modificazioni, formali e sostanziali, alla legge urbanistica regionale oggi vigente (è recente la costituzione di una Commissione incaricata della revisione di tale legge), ma non è chi non veda l'ancora più profonda necessità di attuare l'auspicata riforma del regime dei suoli e di colmare la lacuna legislativa in tema di indennità di esproprio.

Queste mancate riforme incidono negativamente su qualunque scelta urbanistica di medio e lungo periodo, se non attuata attraverso strumenti urbanistici esecutivi, e rendono di fatto, oggi, utopica e impraticabile, per motivi temporali ed economici, la realizzazione dei servizi pubblici (c.d. standards urbanistici) previsti dal piano. Ciò non di meno molte varianti specifiche sono state predisposte dall'Amministrazione Comunale, per lo più preordinate alla realizzazione di impianti di pubblica utilità, avvalendosi in particolare delle possibilità offerte dalla legge n. 1/78 e successive proroghe, sull'accelerazione delle procedure per le opere pubbliche.

Contemporaneamente sono stati predisposti numerosi piani di recupero ai sensi dell'art. 28 della legge n. 457/78, l'individuazione delle zone di recupero ai sensi dell'art. 27 della stessa legge, nonché alcuni piani particolareggiati in variante al P.R.G. vigente finalizzati ad interventi di edilizia residenziale pubblica e convenzionata, e alla rilocalizzazione di attività industriali ai sensi dell'art. 53 della L.U.R., sempre corredati da convenzioni urbanistico-patrimoniali per l'acquisizione al demanio comunale di immobili da destinare ai servizi pubblici.

Sempre negli stessi anni è stata adottata una modifica delle norme urbanistico-edilizie, denominata variante n. 31 bis, intesa essenzialmente a disciplinare gli interventi inseriti o meno nel Programma Pluriennale di Attuazione, variante approvata con D.R. 3 febbraio 1981 n. 67/3951, solo recentemente revocata e sostituita dalla variante n. 31 ter adottata il 9 marzo 1987.

Con l'entrata in vigore della L.U.R. n. 56/77 era stata altresì adottata la deliberazione programmatica, in un primo tempo limitata alla parte collinare della città (C.C. 10 novembre 1977), poi riassunta ed estesa a tutto il territorio comunale (C.C. 26 giugno 1979), sfociata quindi nel progetto preliminare adottato il 21 aprile 1980.

Quest'ultimo provvedimento, com'è noto, non è pervenuto alla fase di progetto definitivo ed essendo ormai trascorsi i termini fissati dalla legge per l'applicabilità delle misure di salvaguardia, ha perso da tempo ogni efficacia operativa nei confronti dei terzi.

Anche sotto il profilo comprensoriale (a prescindere dalla successiva soppressione dei Comitati Comprensoriali) la strumentazione urbanistica territoriale è rimasta inadeguata; infatti il P.T.C. di Torino non è mai stato predisposto (il Consiglio Regionale nel gennaio 1985 si è limitato ad approvare uno Schema di Piano del Comprensorio di Torino) e recentemente la Regione ha deliberato l'incarico per la predisposizione di uno stralcio paesistico ambientale i cui documenti di progetto, consegnati alla Regione nel luglio 1987, risultano inviati alla Provincia di Torino, competente per il parere, il 23 ottobre 1987.

Di conseguenza, nelle linee programmatiche della Giunta Comunale per il quinquennio 1985/1990 è stato assunto come punto centrale dell'impegno dell'Assessorato all'Urbanistica, in primo luogo, nonché degli altri Assessorati che convergono nella determinazione delle linee di assetto territoriale, la formazione del nuovo Piano Regolatore Generale, concordemente ritenuto strumento indispensabile per un corretto governo del territorio.

Le responsabilità tecniche per la revisione del P.R.G. (come già indicato nel citato programma dell'Amministrazione) sono state affidate, con deliberazione consiliare 10 settembre 1986, ad un Gruppo di Coordinamento di alta qualificazione nazionale, e precisamente alla Gregotti Associati di Milano, affiancato da un Gruppo Tecnico di sei

Professionisti a prevalente estrazione «torinese», di comprovata competenza ed esperienza.

Nei termini previsti dalla convenzione d'incarico (prorogati con delibera G.M. urg. 10 marzo 1987 ratif. C.C. 7 aprile 1987) e cioè entro il 30 aprile 1987 è stata presentata all'Amministrazione una prima bozza del contributo tecnico alla delibera programmatica, che dopo ulteriori approfondimenti tecnici, elaborazione di documenti di lavoro, verifiche e confronti, si è sviluppata fino a concretarsi nell'attuale relazione che, allegata al presente provvedimento, viene ora sottoposta all'adozione del Consiglio Comunale, previo il preventivo parere dei Consigli Circostrizionali.

Con l'adozione di questa delibera programmatica, che costituisce il primo atto dell'«iter» procedurale di formazione del nuovo P.R.G. a norma dell'art. 15 della L.U. n. 56/77 e s.m.i., si intendono esplicitamente revocate le richiamate delibere C.C. 10 novembre 1977, C.C. 26 giugno 1979, C.C. 21 aprile 1980 e G.M. urg. 14 luglio 1980 ratif. C.C. 9 settembre 1980, di adozione della precedente delibera programmatica (parte collinare e parte piana) e di adozione del progetto preliminare che, come prima precisato, avevano di fatto già cessato di esplicitare i loro effetti operativi nei confronti dei terzi sia per la decorrenza dei termini di legge, sia per i profondi cambiamenti e trasformazioni delle realtà economico-sociali manifestatisi dopo il 1980, sia in considerazione delle nuove linee programmatiche fissate dall'Amministrazione Comunale per il quinquennio 1985/90.

Il lavoro dei progettisti è stato sostenuto da una rete di contatti e di incontri che hanno coinvolto Enti pubblici e numerose organizzazioni economiche, sociali e culturali, i cui contributi sono stati tenuti presenti nella Relazione Tecnica allegata, ad integrazione della quale occorre segnalare la volontà dell'Amministrazione Comunale di dedicare, nella formazione del progetto preliminare, una particolare attenzione urbanistica alla riorganizzazione funzionale del tessuto urbano al contorno dei presidi ospedalieri, alla valorizzazione degli itinerari e dei luoghi sacri e storici di grande richiamo, sia per quanto concerne la loro accessibilità, che la creazione di idonee strutture di supporto, tenuto conto dell'esigenza di migliorarne la condizione ambientale generale.

La presente Delibera Programmatica con la Relazione Tecnica allegata, è stata inviata il 30 marzo 1989 per il preventivo parere obbligatorio a tutti i Consigli Circostrizionali, in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 14 del Regolamento sul Decentramento, assegnando il termine di trenta giorni.

Successivamente ai Consigli Circostrizionali che ne hanno fatto domanda è stata concessa una proroga di sette giorni.

Sono finora pervenuti, previa pubblica consultazione, i pareri dei seguenti otto Consigli Circostrizionali e che si riassumono in estrema sintesi.

Circostrizione n. 1 Centro - Crocetta (8 maggio 1989).

Esprime *parere favorevole* alla Delibera Programmatica.

Nella premessa sono evidenziate alcune perplessità sulla congruenza tra la destinazione del Lingotto e il «progetto già avviato in questi giorni sullo stesso immobile da parte di un altro professionista»; sul rapporto tra il futuro P.R.G. e la variante n. 31/ter per ciò che concerne la possibilità di demolizioni nel Centro Storico, la tutela degli strati sociali più deboli, riuso degli edifici lasciati dagli Uffici Giudiziari nonché di importanti aree limitrofe al Centro (gasometro, officine ferroviarie, etc.).

Inoltre viene richiesta la conservazione delle attività commerciali e artigianali presenti ai piani terreni degli edifici, la regolamentazione dei cambi di destinazione d'uso da residenza ad uffici, etc.

Si ritiene problematica la prospettiva di uno sviluppo urbano esterno ai confini del territorio comunale, a danno di aree agricole ancora libere e si sollecita la salvaguardia del verde in città con un percorso attrezzato che attraversi la «spina» centrale.

Controdeduzioni

Non esiste alcuna contraddizione tra Delibera Programmatica e strumenti urbanistici esecutivi in variante al P.R.G., come quello recentemente adottato per il Centro

Polifunzionale del Lingotto, che discende da scelte assunte dalla Civica Amministrazione con delibera Consiglio Comunale 16 novembre 1987 e che, peraltro, rientra nelle anticipazioni indicate nella Delibera Programmatica, trattandosi di intervento che presenta elementi oggettivi tali da consentirne il riuso a tempi brevi, essendo già in parte temporaneamente utilizzato per manifestazioni espositive. Tra le anticipazioni dovrà rientrare anche la previsione di un nuovo insediamento universitario da collocarsi sulle aree Italgas di corso Regina Margherita, per decongestionare il polo umanistico di Via S. Ottavio, secondo l'impegno assunto dalla Giunta Municipale in data 20 aprile 1989.

Sarà compito del Progetto Preliminare attribuire congrue destinazioni alle aree e agli immobili contermini a quelli inclusi nel ricordato piano esecutivo.

La variante n. 31/ter, invece, si pone (come più volte ribadito in varie sedi) quale strumento normativo transitorio per risolvere situazioni edilizie particolarmente urgenti e consentire adeguamenti delle N.U.E.A. vigenti a leggi entrate in vigore negli anni passati.

Non appena sarà adottato il Progetto Preliminare di P.R.G. che dovrà obbligatoriamente contenere tra i suoi elaborati un nuovo testo delle Norme Urbanistico-Edilizie di Attuazione del P.R.G., la città sarà finalmente dotata di una normativa a carattere generale, valida su tutto il territorio, che si sostituirà automaticamente sia alla variante n. 31/ter, sia alle altre normative vigenti, ponendole in salvaguardia per le parti eventualmente in contrasto con il nuovo testo. Pertanto non sussiste alcuna contraddizione tra la ricordata variante n. 31/ter e la Delibera Programmatica, che sono atti assolutamente autonome fra di loro.

I temi relativi al recupero del Centro Storico, estesi alla conservazione delle attività artigianali e commerciali, nonché alla tutela degli strati sociali più deboli, saranno trattati e approfonditi con il Progetto Preliminare che, come detto già sopra, deve essere corredato di adeguata normativa.

Torino è una città metropolitana e pertanto non può ignorare e non considerare il territorio che la circonda; il suggerimento avanzato dalla Circostrizione di non danneggiare le aree agricole ancora libere, risulta in piena sintonia con gli obiettivi principali della Delibera Programmatica.

Circostrizione n. 2 Santa Rita-Mirafiori Nord (8 maggio 1989)

Esprime *parere positivo*, a condizione che vengano tenute in considerazione le riserve espresse in premessa, come la chiusura del Centro Storico alla circolazione automobilistica, le apparenti contraddizioni tra le proposte della Delibera Programmatica e le passate e future anticipazioni (gestione area Lingotto, Costruzione Cittadella Giudiziaria, costruzione nuovo Stadio alla Continassa, area Venchi Unica, normativa della variante n. 31/ter).

Si lamenta poi il tempo troppo breve concesso per la consultazione, lo scarso materiale a disposizione e la pubblicazione non adeguata, chiedendo l'istituzione di una «Consulta Cittadina» per la gestione della consultazione sul P.R.G.

Per quanto concerne il territorio della Circostrizione si richiede:

- a) che l'area dello Stadio Comunale con adiacente Istituto Riposo per la Vecchiaia, Sporting e Piazza d'Armi siano destinate a verde ed impianti sportivi;
- b) le aree della Caserma e dell'Ospedale Militare vengano dismesse a breve e siano destinate a verde;
- c) le «aree bianche» che il P.R.G. destinava ai servizi pubblici vengano riutilizzate per i servizi ancora mancanti e se in esubero siano destinate ad edilizia residenziale libera, agevolata e convenzionata.

Controdeduzioni

Richiamate le controdeduzioni al parere della Circostrizione n. 1, non pare condivisibile la considerazione di «apparente contraddizione» tra le proposte della Delibera Programmatica e le «passate e future anticipazioni»; i problemi, anche se a scala diversa, affrontano identiche problematiche e propongono soluzioni riconducibili a

un disegno sostanzialmente coerente.

Gli specifici problemi concernenti il territorio della Circostrizione saranno oggetto di approfondimenti successivi in sede di elaborazione del Progetto Preliminare.

Per le destinazioni delle aree appartenenti al Demanio Statale o Militare si ricorda che, pur prendendosi atto dei suggerimenti della Circostrizione, l'utilizzo di tali aree dovrà essere obbligatoriamente concertato con le autorità statali in un quadro globale che dovrà interessare tutte le proprietà demaniali.

Per legge è, infatti, esclusa la possibilità di interventi autoritativi da parte degli Enti Locali.

Sulla necessità di ulteriori consultazioni con le Circostrizioni è appena il caso di ricordare che, a norma dell'art. 15 della L.U.R., la Delibera Programmatica dopo la sua adozione da parte del Consiglio Comunale dovrà essere inviata nuovamente agli Organi del decentramento comunale, alla Provincia, alle organizzazioni sociali più rappresentative e, per decisione della Civica Amministrazione anche ai Comuni contermini, per ulteriori osservazioni e proposte.

Inoltre sarà resa nota al pubblico mediante manifesti e comunicati stampa in modo che chiunque possa portare il proprio contributo.

A ciò aggiungasi che tutto l'iter procedimentale di formazione del nuovo P.R.G. prevede ad ogni sua fase (sia essa quella del progetto preliminare, sia quella del progetto definitivo) il preventivo parere obbligatorio dei Consigli Circostrizionali sulle delibere di adozione dello strumento urbanistico e la successiva possibilità di presentare osservazioni e proposte durante il periodo di pubblicazione degli atti, così come prescritto dall'art. 15 della L.U.R.

Si tratta, infatti, di un atto amministrativo complesso, alla cui formazione sono chiamati a partecipare, per legge, il Comune, i cittadini «uti singuli» o associati, gli Enti pubblici e privati e la Regione in un continuo e reciproco confronto di idee e proposte.

Pertanto non si vede la necessità di istituzione formale di un nuovo organismo consultivo che non trova riscontro alcuno nella legge e che appesantirebbe ulteriormente un procedimento di per sé già molto articolato.

I rapporti con le Circostrizioni potranno essere tenuti da un apposito Ufficio a carattere consultivo da istituirsi presso l'Ufficio del Piano.

Circostrizione n. 3 Cenisia-Pozzo Strada-San Paolo (22 maggio 1989)

Esprime *parere favorevole* alle valutazioni complessive contenute nella Delibera Programmatica rimandando giudizi di merito specifici alle proposte del progetto preliminare.

Controdeduzioni

Il parere favorevole della Circostrizione n. 3 non dà luogo a controdeduzioni.

Circostrizione n. 4 Campidoglio-San Donato-Parella (22 maggio 1989)

Sostiene l'inadeguatezza della normativa che impone alle Circostrizioni di esprimere un parere positivo o negativo, impraticabile in una materia così articolata, e l'insufficienza dei tempi assegnati.

Esprime *parere positivo* sulla parte della Relazione Tecnica «Orizzonti e prospettive della città».

Subordina il parere alla parte propositiva della citata Relazione Tecnica ad un approfondimento delle sue condizioni di realizzabilità che tengano conto delle seguenti considerazioni:

- 1) sul *Centro Storico* permarrebbe l'indeterminatezza sui criteri di recupero e modalità per evitare l'espulsione dei residenti.
- 2) sull'ipotesi di *espansione della città oltre la collina*, andrebbe verificata la necessità di un'espansione residenziale della città in relazione all'andamento demografico e alle possibilità di recupero del patrimonio edilizio esistente. Andrebbero approfondite le

modalità di concertazione con gli altri Comuni interessati e gli effetti indotti dall'eventuale traforo.

- 3) sulla *riqualificazione delle periferie* si rileva la carenza di concrete indicazioni sotto il profilo progettuale circa la diffusione sul territorio di qualità e socialità urbana e sull'uso dei contenitori dismessi.
- 4) sui *grandi assi viari urbani* si ribadisce la necessità che per gli assi di scorrimento, quali quello di corso Marche, sia garantita la difesa della qualità urbana e verificato l'impatto ambientale.
- 5) sulla *«spina centrale»* si esprime perplessità in quanto non sostanzialmente decongestionante del Centro Storico, ma anzi con effetti dilatanti dei problemi di traffico verso zone semiperiferiche.

Inoltre permarrebbe indeterminatezza sulle varie destinazioni d'uso e sul rapporto tra volumetrie e aree verdi in cui dovrebbe essere privilegiata la destinazione a parco.

- 6) sul *passante ferroviario* che dovrebbe essere considerato l'elemento strategico per l'ammodernamento della struttura metropolitana.

Sulle *«anticipazioni di Piano»* la Circostrizione rinvia il suo giudizio ad una discussione sulla variante organica che consenta più adeguata cognizione sulle scelte concrete.

La Circostrizione esprime anche perplessità sulla politica e sulle scelte urbanistiche attuate nel corso dell'attuale legislatura che sarebbero in contraddizione con i contenuti della Delibera Programmatica (es. ritardi nel recupero del Centro Storico; piano del Lingotto; utilizzo dell'ex Venchi Unica; mancato avvio del piano parcheggi; distribuzione sul territorio delle case protette per anziani; interruzione del recupero idro-geologico e forestale della Collina e dei parchi fluviali e delle aree verdi; assenza di provvedimenti di viabilità).

Segnala infine la necessità che la Delibera Programmatica consideri oltre la tematica della condizione femminile anche quelle poste dalle condizioni degli anziani e dei disabili.

Controdeduzioni

A proposito delle critiche o riserve sulla necessità di ulteriori approfondimenti o verifiche alle soluzioni urbanistiche proposte o delineate si ribadisce come i principi programmatici esposti nella Relazione Tecnica non possano certamente considerarsi esaustivi delle indicazioni che dovranno essere contenute nel progetto preliminare per la revisione del P.R.G.

Soltanto in questa fase progettuale, che dovrà essere elaborata partendo dai principi della Delibera Programmatica e tenendo conto dei pareri dei Consigli Circostrizionali e degli altri contributi e osservazioni che perverranno dopo l'esecutività del presente provvedimento, potranno essere valutate concretamente sia le scelte e le soluzioni previste per il futuro P.R.G., sia l'applicazione dei principi programmatici esposti nella Relazione Tecnica.

Come è noto l'art. 15 della L.U.R. prescrive che la Delibera Programmatica sulla base di una prima indagine conoscitiva sulla situazione locale esistente e sulle dinamiche in atto, si limiti ad individuare gli obiettivi generali da conseguire ed a delineare i criteri di impostazione del P.R.G.

Indicazioni più puntuali circa la spina centrale, i grandi assi viari urbani, il passante ferroviario, l'espansione della città «oltre la collina», le periferie urbane, il rapporto centro-periferie, il Centro Storico, i grandi parchi urbani, etc. troveranno sede del Progetto Preliminare, anche tenendo conto degli indirizzi suggeriti dalla Circostrizione. È da respingere invece il giudizio sulle anticipazioni in quanto la logica con cui si intende procedere è di sostanziale contestualità tra i due momenti progettuali: Progetto Preliminare e provvedimenti di anticipazione; questi ultimi giustificati solo se collocati in un disegno urbanistico generale costituito dal Progetto Preliminare.

Per quanto concerne l'insufficienza dei tempi assegnati e l'inadeguatezza della normativa per la formulazione dei pareri da parte delle Circostrizioni, si ribadisce che questo è solo il primo di una serie di momenti di consultazione e si richiama quanto già controdedotto sullo specifico argomento al parere della Circostrizione n. 2.

Circostrizione n. 5 Vallette-Madonna di Campagna-Borgo Vittoria (2 maggio 1989)

Esprime *parere favorevole* alla Delibera Programmatica rilevando la necessità che:

- 1) la Giunta Municipale presenti immediatamente al Consiglio Comunale detta Delibera Programmatica, facendo seguire immediatamente l'azione della variante collinare pronta dal 1984;
- 2) venga presentata a tempi brevi una variante normativa e cartografica della città che garantisca la necessaria tutela attiva;
- 3) vengano coinvolte le Circostrizioni nell'adozione di vigilanza inviando copie delle concessioni interessanti il proprio territorio;
- 4) si prevedano momenti di consultazione tra la Gregotti Associati e le Circostrizioni per l'elaborazione del progetto preliminare e delle sue anticipazioni.

Per quanto concerne in particolare il territorio della Circostrizione si propone vengano comprese nella variante parziale al P.R.G. le seguenti necessità:

- 1) riqualificazione degli edifici più degradati di via Giachino e della Ceronda;
- 2) trasformazione di parti urbane strategiche quali
 - a) l'area della Continassa, ivi compresa la Cascina;
 - b) il Parco della Stura con recupero dell'area delle Basse di Stura;
 - c) completamento della Torino-Ceres e trasformazione delle parti di territorio connesse alla ferrovia stessa;
- 3) incontro tra lo Studio Gregotti, l'Ufficio del Piano e la Circostrizione n. 5 per definire la destinazione d'uso delle aree ex Teksid di via Nole e di tutto il complesso industriale lungo la Dora.

Si chiede, da ultimo, una nuova consultazione con la presenza dell'Amministrazione.

Controdeduzioni

La città di Torino è obbligata a dotarsi di un P.R.G. che deve riguardare, per legge, tutto il territorio comunale; non si può quindi condividere la richiesta di redigere un apposito Piano collinare, da adottare separatamente. All'interno del Progetto Preliminare complessivo rientrerà anche la pianificazione urbanistica della parte collinare della città, che terrà conto delle connotazioni fisico-ambientali e storiche della collina, così come di quelle delle altre parti della città.

La volontà dell'Amministrazione è giungere, quanto prima, all'adozione del Progetto Preliminare, le cui previsioni cartografiche e normative richiederanno obbligatoriamente l'applicazione delle misure di salvaguardia. La scelta di procedere ad alcune anticipazioni di Piano permetterà di avviare quelle trasformazioni del territorio ritenute non procrastinabili.

Questa impostazione, così articolata, risulta perciò la migliore garanzia per la necessaria «tutela attiva» richiesta.

Si concorda ampiamente circa le proposte avanzate sul territorio dalla Circostrizione già tutte comprese, come linee di indirizzo, nella Delibera Programmatica e che saranno oggetto di studi più puntuali nell'ambito del Progetto Preliminare.

Circostrizione n. 6 Regio Parco-Barriera di Milano-Falchera (26 aprile 1989)

Sostiene l'inadeguatezza della normativa che impone alle Circostrizioni di esprimere un parere positivo o negativo, impraticabile in materia così complessa e articolata.

Esprime *giudizio positivo* sulla parte «Orizzonti e prospettive della città».

Sulle *«Proposte specifiche»* non esprime *giudizio definitivo*, pur ritenendole interessanti e fin quando non vengano accertate le condizioni di realizzabilità. Svolge comunque alcune critiche:

- 1) Sul *passante ferroviario* (incertezza di finanziamento; precario rapporto tra volumetrie edificate ed aree verdi; eccessiva indeterminatezza tra le varie destinazioni d'uso; funzione delle aree più periferiche della «spina», come via Nole, da adibire secondo la Circostrizione a verde e servizi; eccessiva indeterminatezza del modello di raccordo tra l'asse viario principale nord-sud ed il normale reticolo stradale urbano; necessità della diffusione di centri di interscambio e della ripresa dell'ipotesi di linea di metropolitana);

- 2) sull'ipotesi di *espansione della città «oltre collina»*, ritenuta interessante qualitativamente, ma con alcune indeterminatezze per le modalità di concertazione con gli altri Comuni interessati, per gli effetti indotti dall'eventuale traforo e per le modalità da prevedere per evitare che la diffusione urbana avvenga attraverso l'accrescimento delle conurbazioni dei Comuni limitrofi. Secondo la Circoscrizione lo sviluppo oltre collina deve fondarsi sull'asse Torino-Chieri (trasformato in treno metropolitano) e su una circonvallazione dorsale oltre collina che superi ogni ipotesi di superstrada sul Po;
- 3) sulle *periferie urbane e il rapporto centro-periferie* dove si rileva la carenza di concrete indicazioni sulle proposte organiche di riqualificazione di maglia e sull'uso dei contenitori dismessi;
- 4) sul *Centro Storico* permarrebbe indeterminatezza sui criteri di recupero e modalità per evitare l'espulsione dei residenti;
- 5) sui *cinque grandi parchi urbani* suscitano alcune perplessità le compatibilità tra parchi e nuovi insediamenti, in particolare quelli a Venaria e vicino alla Mandria, nonché la E/28 del P.E.E.P.

Sulle *«anticipazioni di Piano»* la Circoscrizione *non esprime giudizio* ritenendo che le stesse si configurino come una sovrapposizione di uno strumento urbanistico in variante, rispetto alla proposta generale di piano che verrebbe rinviata «sine die», svuotando il dibattito su quest'ultima di contenuto concreto. Inoltre le anticipazioni si limiterebbero ad omologare scelte già compiute. Secondo la Circoscrizione le anticipazioni dovrebbero essere trasformate in una variante organica.

Controdeduzioni

Il parere è sostanzialmente simile a quello formulato (anche se in data successiva) dalla Circoscrizione n. 4; pertanto si rinvia alle controdeduzioni formulate in merito al parere di quest'ultima Circoscrizione.

Circoscrizione n. 8 San Salvario-Cavoretto Borgo Po (4 maggio 1989)

Esprime *parere favorevole* alla Delibera Programmatica con alcune osservazioni:

- 1) necessità di predisporre un'alternativa al traffico già pesante dell'arteria corso Casale - corso Moncalieri, con l'indicazione di un tracciato per la tangenziale est e l'interramento dell'intero percorso dell'arteria più sopra citata;
- 2) opportunità di mantenere il tracciato del proseguimento di corso Sicilia;
- 3) esclusione dell'ipotesi di un traforo in zona Crimea;
- 4) indicazione di precise zone per la realizzazione di parcheggi interrati o multipiani (si propongono parcheggi sotterranei in corso Marconi, in corso Bramante davanti alle Molinette, al Padiglione 5 di Torino esposizioni) e comunque sulla base di un piano parcheggi;
- 5) necessità di redazione di un apposito Piano Collinare che tenga conto delle connotazioni fisico-ambientali della collina e di quelle storiche dei borghi di Cavoretto e Borgo Po;
- 6) necessità di revisione della Legge sull'edificabilità dei suoli e della Legge Urbanistica Regionale.

Controdeduzioni

L'assetto del trasporto e della mobilità urbana, configurato nella linea guida della Delibera Programmatica, sarà oggetto di adeguati approfondimenti e di attente valutazioni che terranno nel debito conto i suggerimenti avanzati dalla Circoscrizione, pur affermando fin d'ora la necessità di non alterare i caratteri storici e ambientali dei luoghi (es. interramento dei corsi Casale e Moncalieri, proposte di nuovi parcheggi, ecc.).

In particolare sarà oggetto di attente verifiche l'ipotesi di un traforo in zona Crimea, avanzata nella Relazione Tecnica.

Si ribadisce infine che il P.R.G. interessa per legge tutto il territorio Comunale e non può quindi essere limitato ad una parte di esso (zona collinare), richiamando quanto già controdedito per il parere della Circoscrizione n. 5.

Alcune considerazioni della Circoscrizione riguardano aspetti esclusivamente politici, che esulano dalle specifiche competenze urbanistiche o dai contenuti di una Delibera Programmatica.

Ci si riferisce alle richieste di revisione della legge sull'edificabilità dei suoli e della Legge Urbanistica Regionale sulle quali, peraltro, pienamente si concorda.

Circoscrizione n. 10 Mirafiori Sud (8 maggio 1989)

Esprime *parere favorevole* condizionato all'accoglimento di alcune osservazioni ed emendamenti:

- 1) necessità di un impegno dell'Amministrazione Civica a che non si verifichino contraddizioni tra i contenuti della Delibera Programmatica e gli atti di Politica Urbanistica dell'Amministrazione stessa;
- 2) necessità di costituzione di una sede permanente di confronto e divulgazione di tutti gli atti concernenti il P.R.G.;
- 3) necessità di una risposta che dissipi le manifeste contraddizioni tra il Piano Particolareggiato del Lingotto e la proposta della Gregotti Associati, non ritenendosi opportuna la collocazione del Centro Fiere sull'area in questione;
- 4) utilità che la Delibera Programmatica evidenzi come prioritaria la necessità di riqualificazione urbanistica, architettonica e di servizi, delle periferie urbane;
- 5) utilità della riformulazione completa del progetto delle linee di Metropolitana, da concepirsi interamente in galleria;
- 6) necessità che la città sia dotata di un piano organico per lo smaltimento dei rifiuti, con individuazione delle aree e delle tecnologie più idonee;
- 7) necessità di individuazione di aree in cui rilocalizzare gli esercizi di autodemolizioni e simili;
- 8) necessità di risanare e riqualificare le sponde dei fiumi e torrenti torinesi, in particolare il Sangone;
- 9) necessità di approfondire la proposta della «spina centrale» che interessa aree già a forte tensione abitativa e di traffico;
- 10) necessità di riqualificazione delle aree urbane e periferiche;
- 11) necessità di inserire nelle «anticipazioni di Piano» la trasformazione dell'area (ex E/12) compresa tra corso Unione Sovietica, via San Michele del Carso, via Biscaretti e via Monteponi secondo indicazioni quantitative e qualitative risultanti da uno schema allegato (mix di residenza e servizi).

Controdeduzioni

Le utilizzazioni del Lingotto, anche alla luce degli studi già avviati, non sono in contraddizione con le indicazioni avanzate in sede di Delibera Programmatica. In proposito si richiama quanto controdedito sul punto specifico in merito al parere della Circoscrizione n. 1. Circa la necessità di costituire una sede permanente di confronto e di divulgazione di tutti gli atti del P.R.G. si rinvia a quanto controdedito su tale argomento per il parere della Circoscrizione n. 2.

La riqualificazione delle periferie urbane e dei servizi rappresenta il contenuto delle «riforme urbane» prefigurate nella Relazione Tecnica allegata alla Delibera Programmatica attraverso cui si ipotizza la trasformazione della città.

Si concorda pienamente con la necessità di riqualificare e risanare le sponde dei fiumi e di avviare un piano organico per lo smaltimento dei rifiuti in armonia con le scelte di competenza regionale. Circa la proposta di inserire tra le anticipazioni di Piano la trasformazione dell'area compresa tra corso Unione Sovietica e via Biscaretti, si ritiene ammissibile tale proposta che viene, quindi, compresa nell'elenco delle anticipazioni avente, per altro, carattere non prescrittivo.

Oltre i predetti pareri, non ne sono pervenuti altri dai rimanenti due Consigli Circoscrizionali, per cui si può prescindere dagli stessi.

La proposta di Delibera Programmatica è stata quindi esaminata e dibattuta in

numerose sedute della II Commissione Consiliare Permanente, competente per i problemi del territorio, aperte alla consultazione delle Organizzazioni maggiormente rappresentative del mondo del lavoro, economiche, sociali e culturali tra cui i Sindacati, la Camera di Commercio, le associazioni dei commercianti, degli industriali, degli artigiani, dei costruttori, degli inquilini, degli enti operanti nel settore della cooperazione per la casa, il C.I.T., gli ordini professionali, l'Università e il Politecnico, l'Istituto Nazionale di Urbanistica, l'A.N.C.S.A., la Pro Natura e le altre associazioni ambientaliste, la Fondazione Agnelli, TecnoCity, l'Ente F.S., gli Uffici Studi delle principali banche cittadine etc.

La consultazione e la discussione politica sono state ampie e proficue e si sono concretate anche con la presentazione di alcuni emendamenti al testo della Relazione Tecnica.

Necessita, peraltro, ribadire che, a prescindere da questa consultazione che l'Amministrazione ha considerato opportuno anticipare per acquisire utili apporti collaborativi, la Delibera Programmatica, dopo la sua adozione da parte del Consiglio Comunale e l'avvenuta esecutività, dovrà essere inviata, a norma di legge alle organizzazioni sociali più rappresentative presenti sul territorio, alla Provincia e nuovamente agli Organi del Decentramento del Comune per eventuali osservazioni e proposte.

In sede di redazione del progetto preliminare del nuovo P.R.G. saranno pertanto presi in considerazione tutti i contributi e le osservazioni presentate, prima e dopo l'adozione della Delibera programmatica, in modo che tale progetto sia il frutto della più ampia partecipazione possibile.

Si ritiene, peraltro, opportuno già in questa sede accogliere taluni emendamenti integrativi o sostitutivi proposti che entrano così a far parte integrante della Relazione Tecnica allegata al presente provvedimento.

Tutto ciò premesso, per i motivi che precedono, si ritiene necessario adottare la Delibera Programmatica per la formazione del nuovo P.R.G. ai sensi del I comma dell'art. 15 della L.U.R., che costituisce anche Delibera Programmatica per le varianti al P.R.G. vigente, anticipatrici di alcuni obiettivi e scelte prioritarie preordinate al soddisfacimento di esigenze sia pubbliche sia private di interesse collettivo; iniziative compatibili e coerenti con i principi informatori del nuovo P.R.G. già delineati nella Delibera Programmatica che costituirà il necessario quadro di riferimento e di coerenza degli strumenti urbanistici parziali che saranno predisposti ed adottati.

Per una puntuale ed esauriente motivazione ed illustrazione degli obiettivi, delle scelte e dei criteri di impostazione delle c.d. anticipazioni di piano si rinvia agli emendamenti specifici apportati alla Relazione Tecnica allegata.

A prescindere dalle normali consultazioni e pubblicazioni previste per gli strumenti urbanistici, la Civica Amministrazione intende, in occasione della revisione del più importante e generale atto di pianificazione e di governo del territorio, servirsi di altre e nuove forme e mezzi di comunicazione di massa per dare la massima pubblicità e divulgazione possibile al P.R.G. in modo che le scelte urbanistiche e di assetto territoriale non siano soltanto percepibili e conoscibili dagli addetti ai lavori, ma da tutti i cittadini che vogliono esserne informati.

Quindi non soltanto manifesti, avvisi sui quotidiani, deposito degli atti negli Uffici dell'Assessorato etc., ma anche specifici notiziari sui vari argomenti trattati, informazioni a mezzo stampa e TV locali, permanenza di tecnici, a disposizione dei cittadini, periodicamente dislocati nelle sedi circoscrizionali ecc.

Saranno pertanto, predisposti (dopo l'esecutività della presente deliberazione) gli opportuni provvedimenti per tradurre in atti operativi questi intendimenti.

La Giunta Municipale,

Tutto ciò premesso;

Vista la legge regionale 5 dicembre 1977 n. 56 sulla tutela ed uso del suolo e s.m.i.;
Visto l'art. 131 del T.U. della legge Comunale e Provinciale approvato con R.D. 4 febbraio 1915 n. 148;

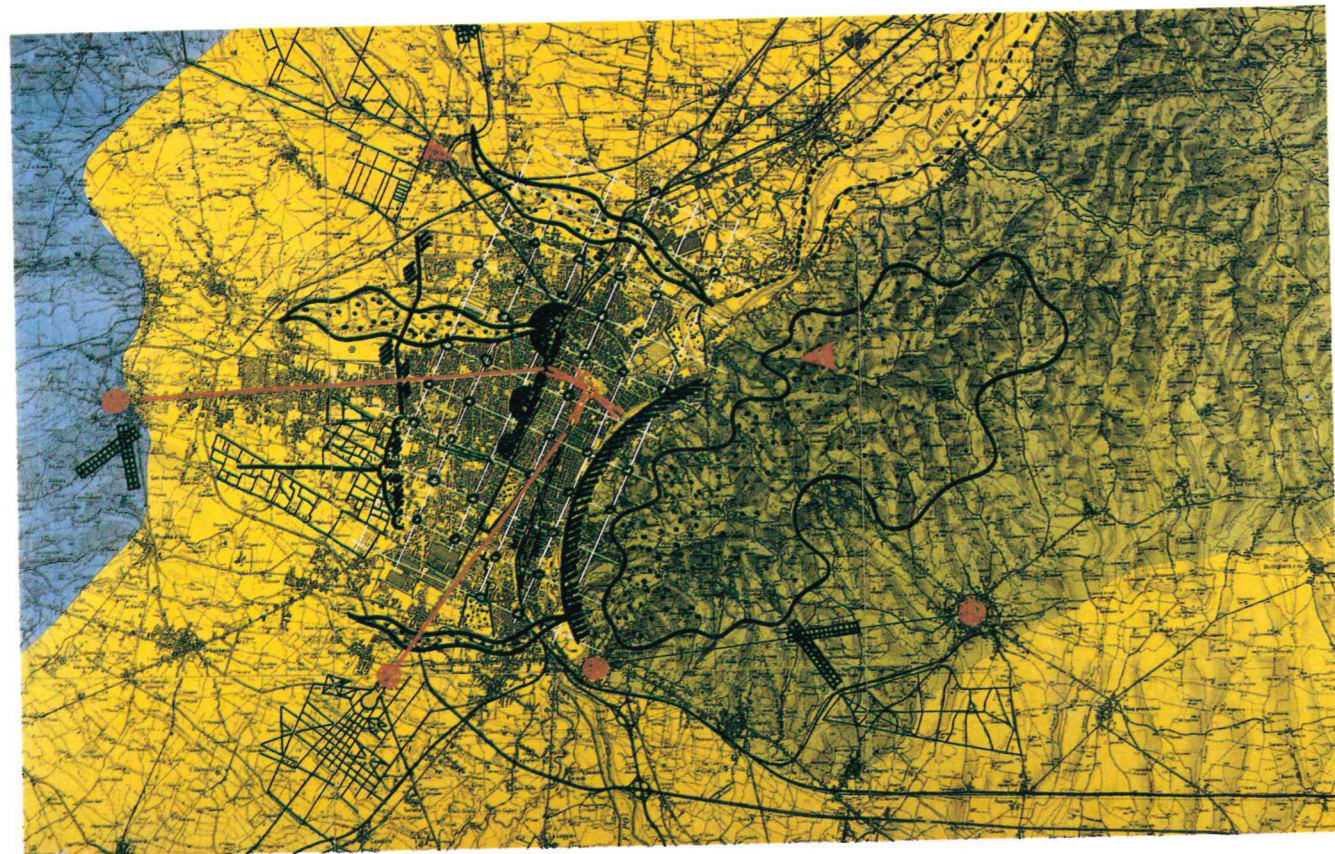
All'unanimità dei presenti:

PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

- 1) di adottare le linee programmatiche e operative con le quali vengono individuati gli obiettivi generali e i criteri di impostazione per la revisione del Piano Regolatore Generale e per le sue varianti anticipatrici, quali esplicitati nella Relazione tecnica allegata che forma parte integrante della presente deliberazione;
- 2) di promuovere la più ampia consultazione con la collettività e le sue organizzazioni e con le forze sociali, politiche, economiche e culturali più rappresentative, con gli Organi del decentramento, con gli enti locali territoriali contermini, con le Pubbliche Amministrazioni interessate, ad avvenuta esecutività della presente deliberazione, a norma del 2° comma dell'art. 15 della L.U.R.
La deliberazione in argomento, munita degli estremi di esecutività, sarà depositata negli Uffici Comunali per trenta giorni consecutivi a libera visione del pubblico. Nei successivi trenta giorni, oltre gli Enti suindicati ai quali sarà inviata la deliberazione, chiunque potrà presentare osservazioni e proposte.
Dell'avvenuto deposito e dei termini suindicati sarà data comunicazione attraverso comunicati stampa, pubblici manifesti, avvisi pubblicati all'Albo Pretorio, sul F.A.L. e sul B.U.R.;
- 3) di revocare le delibere Consiglio Comunale 10 novembre 1977 n. mecc. 7705137/09, Consiglio Comunale 26 giugno 1979 n. mecc. 7903193/09, Consiglio Comunale 21 aprile 1980 n. mecc. 8002784/09 (parte collinare), Consiglio Comunale 21 aprile 1980 n. mecc. 8001216/09 (parte piana), Giunta Municipale d'urgenza 14 luglio 1980 ratificata dal Consiglio Comunale 9 settembre 1980 n. mecc. 5912/09, già richiamata nella parte narrativa del presente provvedimento.

Relazione Tecnica

Studio per il nuovo
piano regolatore di Torino



Orizzonti e prospettive
della città

Torino, la produzione, l'economia

Torino è e resta la provincia italiana a più alto tasso di industrializzazione, nonostante il fatto che anche nell'area torinese incrementi assoluti di occupazione si siano verificati solo nel settore terziario. È tuttavia corretto considerare ancora oggi Torino una metropoli industriale, anche se molte sono le trasformazioni intervenute nell'assetto del sistema produttivo in questi ultimi quindici anni, accelerate dalla più recente fase di crisi e successivo rilancio.

Si è confermata e accentuata la specializzazione nell'industria meccanica, ma si è anche accentuata la diversificazione all'interno di questo settore, grazie altresì a nuove opportunità offerte dalla coniugazione della tecnologia meccanica con quella elettronica e informatica.

Verosimilmente queste tendenze resteranno sostenute anche in un futuro di medio periodo; così come permarrà la centralità dell'industria nel sistema economico torinese, ma si tratterà di un'industria con connotazioni in parte diverse, perché investita da crescenti processi di terziarizzazione e da paralleli processi di industrializzazione del terziario. Uno scenario di medio periodo consente, inoltre, di prevedere la prosecuzione, in modi differenziati, dei processi di evoluzione tecnologica e organizzativa, avviati dai precedenti processi di ristrutturazione, razionalizzazione, modernizzazione.

Per il sistema delle grandi imprese torinesi si può ipotizzare: una conferma della tendenza a modificarsi aggiungendo alla produzione luoghi di ricerca, assemblaggio, direzione della commercializzazione, coordinamento, assegnazione e gestione delle risorse finanziarie;

una conferma della tendenza alla dismissione di fabbricati industriali per la riduzione di spazi di produzione, con formazione di «aree vuote» nel contesto urbano e metropolitano.

Per il sistema delle piccole imprese si può nel complesso ipotizzare:

un ulteriore incremento di produttività legato alle nuove tecnologie e alle innovazioni organizzative-manageriali, anche se in parte frenato dalle minori capacità finanziarie;

un processo di crescente autonomizzazione, dall'attuale sistema di quasi-integrazione verticale dell'industria dell'automobile, nel quale tuttavia esse rimarranno inserite in un complesso network con alto tasso di specializzazione e con un maggiore sviluppo delle funzioni progettuali;

una sostanziale stabilità degli spazi da esse attualmente occupati, anche se non si escludono mutamenti «in situ» nei rapporti tra spazi di officina e spazi di uffici.

Per le imprese di medie dimensioni — in tempi lontani punto di forza della struttura produttiva torinese, e successivamente punto di relativa debolezza —, è possibile formulare previsioni di una nuova espansione, legata alla complessiva dinamica dei settori in cui operano: è tuttavia difficile ipotizzare che tale fenomeno possa, in prospettiva, porre problemi rilevanti in materia di spazi industriali e processi di rilocalizzazione. Per quanto si riferisce alle prospettive dell'occupazione, va ricordato che l'industria torinese, dopo un lungo periodo di recessione e il compimento di un'ampia esperienza di ristrutturazioni, ha vissuto, negli anni più recenti, una fase di sensibile rilancio della produzione, della produttività, della competitività e della attività innovativa.

Non solo le grandi imprese torinesi, ma anche apprezzabili segmenti delle piccole imprese, hanno dimostrato capacità di misurarsi con la evoluzione delle tecnologie e dei mercati: è probabile pertanto che l'industria torinese conserverà, anche nei prossimi anni, la sua tradizionale posizione di «eccellenza tecnologica».

Le esperienze degli anni recenti hanno messo in luce due orientamenti in qualche modo contrapposti.

Il primo presuppone una tendenziale incapacità, da parte dell'industria torinese di assorbire nuova occupazione. È verosimile, sotto questo profilo, l'ipotesi che a processi di dinamismo produttivo continuerà a non corrispondere un dinamismo occupazionale, in conseguenza dell'impatto delle nuove tecnologie.

L'altro ipotizza come assai più plausibile la creazione di nuova occupazione, sia derivante da un assorbimento diretto dovuto alla crescita dell'industria che a seguito dei suoi guadagni di efficienza, che si ripercuotono sull'intero sistema generando nuove occasioni di impiego, maggiore ricchezza ed aumento della popolazione.

In ogni caso invece è previsto un aumento dell'occupazione relativamente al settore terziario, in misura più rilevante per crescita di servizi per il sistema produttivo e del terziario pubblico, in parte, relativamente minore, per crescita di servizi destinati ai consumi privati finali.

Va tuttavia tenuto presente che, col proseguire degli anni, anche nel settore terziario si manifesteranno rilevanti aumenti di efficienza, e di produttività; pertanto agli attuali sviluppi quantitativi nell'occupazione terziaria si sovrapporranno, nel più lungo periodo, sviluppi qualitativi, determinati da processi di trasformazione di «vecchi» in «nuovi» servizi. Nel più lungo periodo quindi, l'evoluzione del sistema produttivo torinese confermerà nel complesso una tendenza alla stazionarietà dei suoi livelli occupazionali, sia pure di una occupazione sensibilmente modificata nella sua composizione e qualificazione.

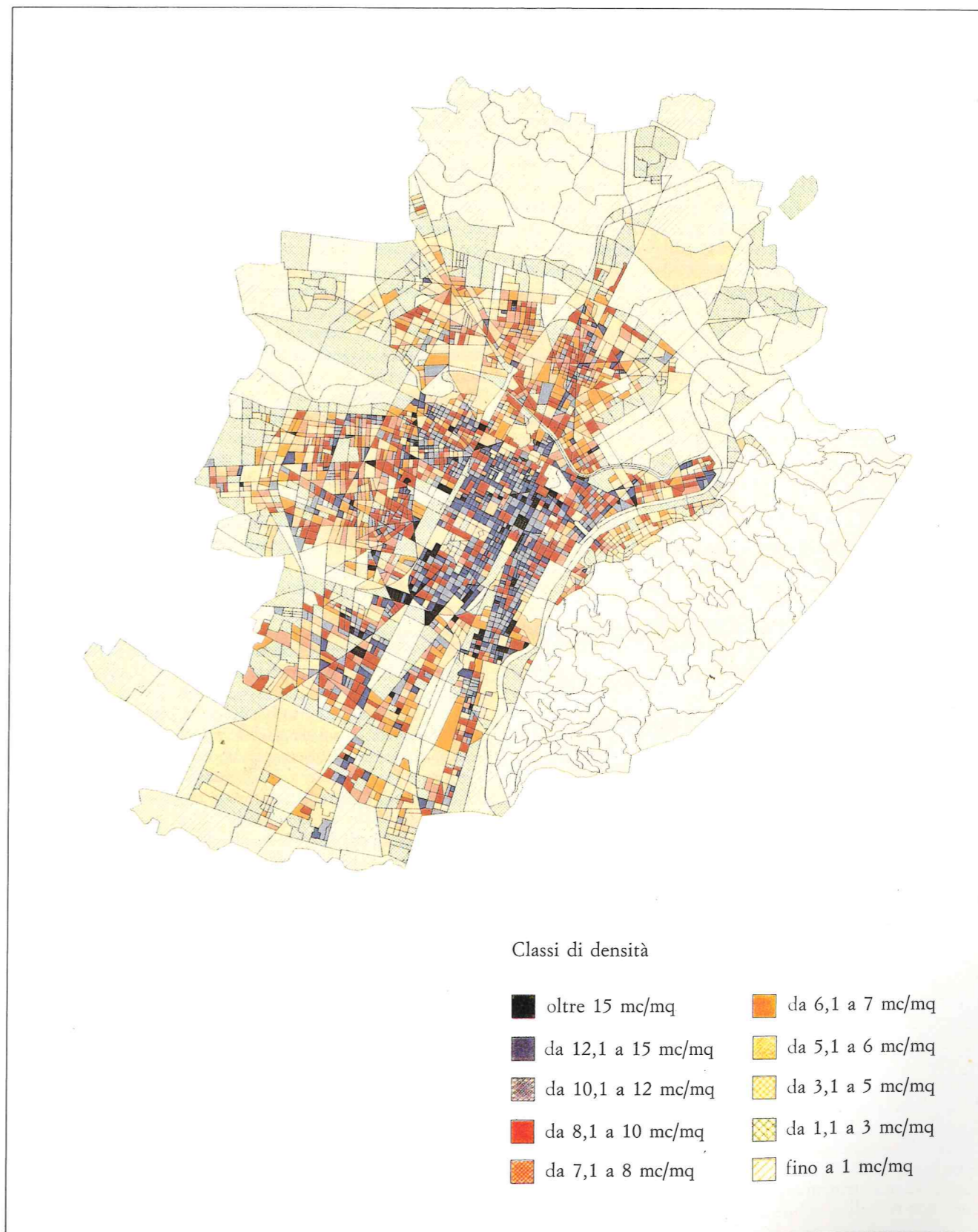
In sintesi si può affermare che queste sollecitazioni ed evoluzioni, almeno per quel che riguarda gli interessi della pianificazione urbanistica, possano avere come riscontro:

1. una attenuazione della precedente tendenza delle piccole imprese inserite nel centro urbano a rilocalizzazioni verso la 1a. e 2a. cintura;

2. una conferma della possibilità di persistenza di taluni connotati attuali del sistema dualistico della struttura industriale torinese: grandi imprese, territorialmente molto concentrate e creatrici di nuovi spazi vuoti, a seguito di processi di trasformazioni tecnologiche; piccole imprese, territorialmente diffuse, parzialmente riutilizzatrici, in parte in modo nuovo, di spazi già attualmente occupati.

Semberebbe così confermarsi una tendenza alla prosecuzione della creazione nel contesto urbano di vuoti determinati da dismissione di ampi spazi industriali da parte delle grandi imprese, e nel contempo la permanenza, nello stesso contesto urbano, di un assetto territoriale diffuso e policentrico di piccole imprese.

Il Piano Regolatore di Torino viene concepito come lo schema regolatore di un processo di mutamento composito, in-



dotto in modo disomogeneo dal concorso di tutti i fattori sopra indicati: decentramento produttivo, tendenza alla terziarizzazione dell'industria e all'industrializzazione del terziario, mutamento di natura e allargamento internazionale degli orizzonti della competizione oligopolistica, nuovi impatti della coniugazione tra tecnologia meccanica e elettronica-informatica.

Tutti questi elementi sono destinati a interagire nel contesto di un ancora profondo condizionamento esercitato dalla storia di una vecchia cultura senza che sia ancora possibile delineare con chiarezza le forme finali di un processo di transizione in pieno svolgimento. È pertanto da evitare l'errore di impegnarsi in una improbabile scommessa su uno sbocco finale in unico nuovo modello omogeneo.

L'unica prospettiva certa è forse solo quella di un processo di transizione da vecchi modelli in via di superamento, sia nel mondo imprenditoriale sia nel mondo del lavoro, a nuovi modelli molteplici coesistenti e non ancora coerentemente delineati.

Lo scenario neutrale induce quindi a pensare a una evoluzione della struttura produttiva torinese caratterizzata per un tempo abbastanza lungo ancora da una coesistenza, inevitabilmente poco armoniosa e socialmente insoddisfacente, di una pluralità di modelli diversi.

Il Piano Regolatore dovrà essere pensato come un contenitore di infrastrutture normative e di guidelines atte a favorire nuove esternalità richieste per far coesistere questi diversi modelli produttivi, in modo da non accentuarne gli aspetti di disarmonia (facilitandone una coesistenza non prevaricante) e nel contempo di ridurre gli aspetti socialmente negativi.

Qualunque scenario di lungo periodo si intenda assumere per il Piano Regolatore, l'ipotesi di centralità del sistema produttivo di beni industriali dovrà essere per Torino comunque confermata.

Ma questa centralità comporterà un confronto di interessi sempre più differenziati, perché riferita a un concetto di industria che non solo tende a incorporare in modo crescente al suo interno attività di servizi, ma anche a integrarsi sempre più al suo esterno con attività impegnate nella produzione di servizi: servizi destinati non tanto a soddisfare una maggiore domanda finale di consumi privati e superiori, quanto una crescente domanda intermedia di servizi «per

la produzione di beni industriali».

In conclusione appare importante, ai fini del Piano Regolatore, che non vengano proposti scenari alternativi e contrapposti tra «sviluppo dell'industria» e «sviluppo del terziario»; bensì scenari connotati da crescita di una industria intesa in senso più lato e meglio integrata con una più ampia offerta nell'area torinese di «producer services»: intendendosi con questo termine un complesso di servizi moderni più esteso di quello usualmente identificato nel cosiddetto «terziario avanzato».

Un compito importante affidato al Piano Regolatore sarà appunto quello di assecondare e sollecitare le potenzialità di sviluppo e di riqualificazione di tali servizi, che costituiscono nuove reti (non solo pubbliche ma in larga misura private), funzionali alla intensificazione dei rapporti di interdipendenze tecnologiche e di integrazioni intersettoriali nell'area, e quindi essenziali esternalità per una crescita più efficiente, articolata e rapida della industria torinese. Si tratta in definitiva di pensare ad un Piano Regolatore, che tenda a contemperare le esigenze di una programmazione di lungo termine della città con le esigenze, di medio periodo, di accresciuta flessibilità per consentire sufficienti gradi di libertà alla espansione di molteplici e diverse potenzialità.

Il confronto con gli organismi, i centri di ricerca e gli operatori economici cittadini ha condotto ad una forte sottolineatura delle opportunità fornite dalla coincidenza tra la stesura del nuovo PRG di Torino e la fase in corso, carica di valenze strategiche, di rimodellazione dei ruoli e dei ranghi delle diverse città europee.

È noto infatti che per l'effetto combinato di molteplici fattori, quali il procedere della integrazione comunitaria, l'evolversi delle strutture del sistema produttivo, le spinte dei flussi finanziari di provenienza anche extra CEE, le condizioni ottenibili con l'ammodernamento dei sistemi dei trasporti veloci a medio raggio, si è innescato un processo fortemente modificativo dell'assetto consolidato.

Tale ridefinizione della geografia socio-economica dell'Europa investe prioritariamente le grandi realtà urbane e metropolitane; conseguentemente ciascuna di esse, in un rapporto di competizione/complementarietà con le altre, verrà a ricoprire un proprio ruolo nella nuova gerarchia funzionale in via di formazione.

Torino, la popolazione, la domanda sociale

Le ricostruzioni analitiche degli aspetti sociali della crescita della città concordano ampiamente nell'individuare due caratteristiche specifiche che contraddistinguono la società torinese formatasi nel trentennio a partire dalla grande espansione industriale postbellica e dalle successive ondate immigratorie: la dominanza della cultura monoindustriale di grande fabbrica e la compattezza delle formazioni sociali che costituiscono il tessuto sociale urbano. Più che in altre grandi città italiane l'immigrazione torinese è stata ampia, intensa, concentrata nel tempo e fortemente caratterizzata dal punto di vista occupazionale. Fattori tutti che hanno contribuito a una non comune rigidità della struttura delle classi sociali torinesi, ancor oggi segnata da una forte polarizzazione tra una classe operaia prevalentemente immigrata e una classe dirigente imprenditoriale prevalentemente locale. Ne è derivato innanzitutto quell'insieme di fenomeni negativi (riscontrati concordemente dagli osservatori della realtà sociale torinese) di scarsa integrazione sociale e di formazione di aree di segregazione e di emarginazione, nella città centrale non meno che nelle fasce metropolitane. Inoltre, intensità, quantità, qualità di questa crescita demografica si sono combinate con la crescita urbana intensiva, concorrendo a determinare le caratteristiche generali di scarsa qualità ambientale che connotano grandi parti della periferia e della conurbazione.

Così come le maggiori rigidità del quadro sociale definitosi fra gli anni '60 e '70 venivano dalla dominanza della grande fabbrica e dall'impeto del processo migratorio, le tendenze evolutive vanno oggi collegate ai mutamenti nella struttura economica; espansione di terziario e intermedio per l'industria; espansione e differenziazione produttiva delle piccole e medie industrie a fronte delle contrazioni e razionalizzazioni della grande e dall'altro alle conseguenze di una trasformazione demografica caratterizzata da incrementi negativi di popolazione (da 1.202.846 residenti del 1974 a 1.035.565 nel 1986, fonte Anagrafe Comunale; fenomeno significativamente costante sull'arco del decennio, sulla base di valori annui che, ad esempio, nel 1985 sono stati della seguente portata: saldo migratorio: - 12.000 = - 1,6% sul totale residenti; saldo naturale: - 2.000 = - 0,2% sul totale residenti).

Contemporaneamente il ciclo di vita e i processi di mobilità interna spingono la popolazione torinese verso l'assunzione di caratteristiche di struttura sociale matura, con alcuni aspetti negativi quali l'invecchiamento, ma con una maggiore articolazione dei gruppi occupazionali, meno legati alle rigide contrapposizioni del periodo precedente, una maggiore alfabetizzazione, maggiori contatti con l'esterno, anche di natura internazionale dovuti alle nuove tendenze.

Questi processi vanno visti con occhio assai realistico, e senza pensare a una trasformazione radicale del carattere di fondo della cultura e della struttura sociale torinese che, come risulta anche dalle ricerche più recenti, rimane profondamente letata all'industria e all'organizzazione. Con queste cautele però, è possibile intravedere una evoluzione della struttura sociale verso una realtà sociale urbana caratterizzata da una maggiore presenza di ceto medio e meno rigidamente ancorata alle omogeneità e contrapposizioni della «città operaia» degli anni '60 - primi '70.

Evoluzione demografica

Come è accaduto a gran parte delle città di industrializzazione matura, anche Torino ha vissuto, dopo momenti di rapidissima ed intensa crescita, una fase di decremento demografico accentuato ed è ormai proiettata sotto il milione di abitanti, dal tetto di oltre 1.200.000 raggiunto nel 1974. Se questa è la tendenza generale, sono comunque necessari alcuni approfondimenti, da sviluppare in sede di studio del progetto preliminare, in rapporto alla definizione degli obiettivi di piano, sotto tre punti di vista: conseguenze dell'evoluzione passata sulla attuale struttura sociale torinese, individuazione delle dinamiche in atto, stima previsionale nell'orizzonte del piano, entro un ragionevole campo di variabilità.

Ciò in particolare in rapporto ad alcuni recenti indicatori che potrebbero segnalare delle controtendenze significative: da un lato il rallentamento del flusso migratorio in uscita da Torino e dall'altro una certa ripresa della natalità. Una attenzione particolare merita anche la presenza degli stranieri a Torino, non tanto per l'entità complessiva del fenomeno (circa 20.000 persone dagli ultimi rilevamenti) quanto per il segno che va assumendo questa presenza: 3/4 circa sono extra comunitari, in grande maggioranza «regolari», in crescita negli ultimi anni.

In ogni caso l'evoluzione più recente del sistema sociale torinese è tale da far apparire probabile, nel prossimo futuro, uno squilibrio tra composizione demografica della popolazione, invecchiata e ridotta nelle classi giovanili, e sistema economico complessivo in fase espansiva.

Si stanno cioè creando le condizioni perché la domanda di manodopera aggiuntiva o di sostituzione, almeno per alcune fasce particolari, non trovi più risposte adeguate nell'area torinese e determini quindi nuovi flussi migratori verso la città da altre aree del paese e dell'estero.

Ciò potrebbe accadere, com'è stato segnalato da più parti, per le due fasce estreme del mercato del lavoro: le componenti più qualificate, richieste dai settori di punta (industria per l'innovazione, terziario avanzato, ricerca), e le componenti meno specializzate, richiamate per coprire posti di lavoro nel settore dei servizi generali e la bassa qualificazione. Queste tendenze, benché di portata limitata, in valori assoluti, andranno seguite con particolare attenzione per la rilevanza che potrebbero avere sull'evoluzione del sistema nel suo complesso.

Le trasformazioni della struttura sociale

In prospettiva si potranno dunque delineare sensibili trasformazioni nei comportamenti sociali, una diversa e più articolata domanda di servizi caratterizzata, come risulta anche da recentissime ricerche, da una molto maggiore richiesta di qualità dell'abitazione e dei servizi, ma anche dalla disposizione a contribuire fiscalmente per i servizi di qualità. L'offerta di servizi non potrà più, quindi, essere valutata unicamente in base a standard quantitativi, ma dovrà prestare, sia nella stesura che nella esecuzione del piano, una attenzione molto più calibrata alla qualità e alla funzionalità dei servizi stessi. Queste affermazioni di larga massima andranno precisate con successivi approfondimenti mirati. Fin d'ora però, appare chiaro che, in primo luogo, ciò significa procedere a un deciso miglioramento architettonico e ambientale del contesto urbano in cui sono inserite le strutture di servizio esistenti. In secondo luogo andrà valutata attentamente, sulla base di accurati bilanci sociali di area, la distribuzione dei servizi nel loro complesso, affinché i nuovi investimenti possano svolgere una incisiva funzione di riequilibrio territoriale dell'offerta. Infine si dovrà pensare alla politica dei servizi in un quadro più generale di riqualificazione dell'ambiente urbano.

Occorrerà poi prestare attenzione a nuove domande di servizi che emergono anche al di fuori delle aree tradizionali di intervento della amministrazione pubblica. Una di queste aree è sicuramente l'area della domanda di qualità ambientale, che non si limita al tradizionale verde pubblico ma investe una concezione più generale di qualità urbana e più in generale della vita, sia dal punto di vista architettonico e urbanistico, sia dal punto di vista sociale. Infine, l'elaborazione del piano dovrà essere l'occasione per attivare, o riattivare, una rete di canali di espressione di domande e di

formulazione di proposte sia sul piano culturale che su quello operativo che tramite diverse iniziative del piano, di tipo conoscitivo, ma anche di confronto, dibattito e contrattazione, possano coinvolgere il maggior numero possibile di componenti della società civile torinese nella ridefinizione dell'immagine della città.

Un tema specifico che merita un adeguato approfondimento concerne il rapporto tra l'evoluzione della composizione demografica ed il sistema dei servizi alle persone presenti nella città.

Uno tra i più interessanti fattori emergenti dallo scenario demografico attuale è costituito dall'incremento in valori assoluti della popolazione anziana.

Questo fatto sarà poco influenzato da quanto accadrà sul versante migratorio, o su quello della natalità: aumenti della popolazione giovanile potrebbero, infatti ridurre il peso percentuale degli anziani, ma non il valore assoluto della loro presenza.

In base a studi specifici condotti in materia, si è stimato che nei primi anni del 2000, l'incidenza della popolazione tra 0 a 14 anni, scenderà dall'attuale 15% stabilizzandosi su livelli del 10-11%, mentre quella in età oltre i 65 anni passerà dal 14 al 22-25% e globalmente quella oltre i 60 raggiungerà al 30% circa.

Da questa premessa deriva la necessità di riflessioni e risposte innovatrici anche sul tema delle regole della pianificazione urbanistica e dell'offerta di servizi sia in termini di quantità che di qualità.

La composizione dei servizi pubblici che concorrono a definire gli standard urbanistici andrà riesaminata in modo da poter sviluppare adeguatamente la quota destinata a coprire i fabbisogni della popolazione anziana, e ridurre in parte la quota tradizionalmente destinata alla popolazione in età scolare, che è in forte calo.

La domanda di abitazioni

Nonostante la diminuzione numerica della popolazione totale, la domanda di abitazioni non dovrebbe decrescere. Molti fattori contribuiscono infatti a sostenerla.

In primo luogo la componente demografica costituita dalla tendenza alla diminuzione della dimensione media del nucleo familiare e, contemporaneamente, all'aumento dei nuclei.

Tra il 1981 e il 1987 a Torino gli abitanti sono diminuiti di 75.000 unità mentre le famiglie sono cresciute di oltre 20.000 nuovi nuclei, passando da 2,77 a 2,32 componenti per famiglia.

La grande rilevanza di questo fenomeno richiede ormai di fondare le stime di fabbisogni abitativi anche sul rapporto famiglie-alloggi oltre a quello abitanti-stanze sul quale sono stati costruiti tanti ragionamenti in passato.

A titolo di confronto mentre il numero di stanze per abitanti è passato da 1,11 nel 1976 a 1,38 nel 1986, nello stesso periodo il numero di alloggi per famiglie è passato da 0,95 a 1,01, rilevando una situazione di relativo equilibrio raggiunta solo da poco.

Un secondo elemento che concorre a mantenere vivace la domanda di abitazione è l'accumulazione delle risorse familiari che dovrebbe conseguire alla stabilizzazione della popolazione immigrata e alla mobilità sociale verticale che ne consegue.

Un terzo fattore direttamente connesso al precedente, è costituito dalla domanda di maggiore qualità residenziale legata alla evoluzione delle abitudini di vita della popolazione. A parità di numero dei componenti le famiglie, economicamente più solide, tendono a cercare alloggi più grandi che in passato: cresce la domanda di superficie residenziale 'procapite' come richiesta di condizioni abitative migliori.

La domanda di maggiore qualità va intesa sia come qualità edilizia in senso stretto, a fronte di un patrimonio abitativo esteso quanto obsoleto, ma anche come qualità dell'abitare in senso più ampio e quindi anche come qualità urbana, un

tema con cui dovrà misurarsi il nuovo piano.

La domanda di alloggi in affitto si mantiene piuttosto sostenuta anche a seguito degli effetti negativi provocati dalla vigente legislazione sull'equo canone che induce una parte della proprietà edilizia a mantenere inutilizzato un numero piuttosto consistente di alloggi.

Un insieme di fattori concorrono quindi a tenere relativamente alta la domanda ed a determinare la fase di intensa mobilità residenziale che si sta verificando in questi anni, cui corrisponde il forte rialzo dei valori nel mercato immobiliare.

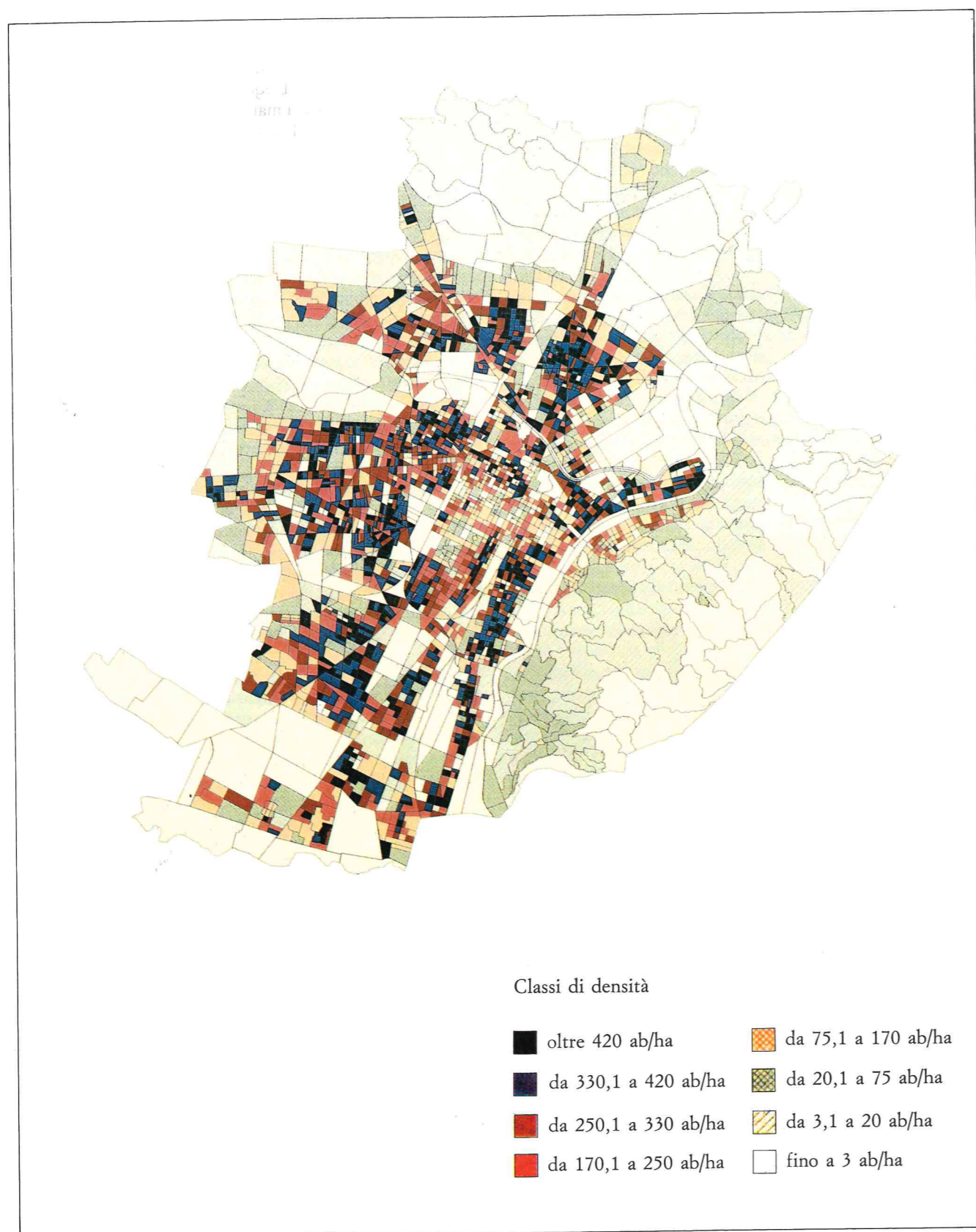
In questo quadro si può collocare anche una tendenza al rilancio residenziale di aree urbane «centrali», ricche cioè di quei valori ambientali e di immagine che caratterizzano il centro storico e, in parte, i sub-centri minori, nonché di funzioni polarizzanti tipicamente urbane.

Questa tendenza si accompagna anche ad un orientamento ormai prevalente per il recupero di migliori condizioni di vita nelle aree centrali con la riduzione del transito degli autoveicoli privati, le pedonalizzazioni totali o parziali.

Non vanno ovviamente dimenticate le componenti della domanda abitativa derivanti da condizioni di disagio tutt'ora esistenti, i tradizionali (ma non per questo meno reali) fabbisogni per sopperire alle condizioni di degrado edilizio, sovraffollamento, coabitazione, che richiederanno puntuali approfondimenti in sede di Progetto Preliminare.

Sotto questo profilo la situazione è certamente migliorata rispetto al momento del censimento 1981, che costituisce l'ultimo rilevamento sistematico su questi aspetti della condizione urbana.

Va detto però che il determinarsi dei flussi migratori verso Torino di manodopera dequalificata, in buona parte dal terzo mondo, rischia di ricreare situazioni analoghe, anche se molto più ridotte, a quelle avute negli anni 50-60 con le prime ondate migratorie dal meridione alloggiate in condizioni abitative assolutamente improprie nelle parti più degradate del tessuto storico.



Torino, la qualità ambientale urbana

La formazione della città ha determinato, con significati diversi nel tempo, la qualità ambientale urbana.

Tra le città italiane ed europee, Torino si distingue per la straordinaria unità che in due secoli di crescita, tra la fine del '500 e la fine del '700, è riuscita a mantenere, sia all'interno della città murata, sia nel presidio dell'area geografica, sia nei tracciati e negli insediamenti esterni.

In due secoli di crescita continua un grande impegno fu profuso, da parte degli architetti chiamati a lavorare a Torino, da parte dei successivi regnanti, nel migliorare la costruzione e l'immagine della città, così come nell'alternare sul territorio delizie, luoghi di caccia, fortificazioni.

Questo ambiente originale e di assoluta eccezionalità nel campo delle realizzazioni barocche europee, sia per la complessità sia per l'esasperazione delle proiezioni geometriche e prospettiche, è in una fase critica e di decadenza molto preoccupante.

Sono cambiate completamente le caratteristiche e le funzioni dei parchi, delle riserve e dei giardini, così come sono in decadenza la natura fisica di molta parte degli edifici e tra questi anche quelli monumentali, la costituzione dei tracciati e dei segni storici sul territorio esterno ma, cosa ancora più preoccupante, sono in decadenza intere parti della città barocca sotto il profilo della riconoscibilità storica e della compagine sociale. L'ambiente storico architettonico più significativo conserva delle sacche di deprezzamento che riflettono disagi sull'area centrale nel suo complesso.

All'esterno di essa la questione ambientale, nel senso del deprezzamento delle qualità fisiche dell'ambiente — l'inquinamento delle acque, del suolo e dell'aria, lo stato della vegetazione, la continua crescita di cave e discariche — diventa dirompente in parallelo con la crescita industriale, lo sviluppo della motorizzazione e la rapidissima crescita in estensione della città. La periferia torinese si è estesa trasformando la campagna irrigua fino a formare una ininterrotta conurbazione che riempie la piana tra le Alpi e gli Appennini in quello spazio geografico in cui ancora sopravvivono i segni del presidio territoriale barocco, ormai immersi e spesso irriconoscibili nel mezzo di edifici recenti. La sua estensione fisica, insieme all'alta densità di edificazione, hanno già talmente aggravato la situazione, espellendo sempre più all'esterno i fattori naturali di riequilibrio.

La misura scientifica dell'inquinamento torinese non è difficile ad ottenersi. Anche se finora non vi è stato un monitoraggio continuo atto a valutare gli andamenti dei fattori inquinanti nel tempo, gli indici rilevati, anche se parziali, sono quasi tutti preoccupanti.

Alcuni interventi per contenere gli inquinamenti sono avviati, come la depurazione degli scarichi civili ed industriali prima della loro immissione nei corsi d'acqua, ma il completamento di queste opere a monte ed a valle di Torino è ancora lontano dal produrre effetti positivi. Così pure la evoluzione industriale, con la chiusura quasi totale delle acciaierie, e la riduzione dei fumi nocivi da riscaldamento hanno contribuito a ridurre l'inquinamento dell'aria che vede però formarsi nuove punte preoccupanti per il crescente tasso di inquinamento da circolazione dei veicoli.

Si sono venute quindi a costituire due condizioni diverse ma convergenti verso una riduzione della qualità ambientale urbana: da un lato la decadenza della parte antica della città, dall'altro il deprezzamento dei fattori fisici dell'ambiente non costruito e di quelli più generali della città.

Queste due condizioni vanno affrontate contemporaneamente per intervenire sulla condizione ambientale intesa come l'insieme delle trasformazioni prodotte e indotte nella costruzione della città.

Da questo punto di vista la redazione del piano regolatore può fornire le opportunità per contenere gli effetti negativi in corso e per prevenire quelli di nuova formazione.

Si tratta di trarre consapevolezza dell'importanza della questione ambientale ai fini della salute pubblica e della qualità della vita e porre la questione ambientale non più come questione cui porre rimedio, ma come condizione delle trasformazioni possibili. La qualificazione ambientale diventa una guida per la progettazione ed è «da tutelare dove esiste, da recuperare dove si è perduta, da progettare dove è assente». Ma più ancora può diventare una guida per la programmazione in parallelo con gli «studi di intervento», da elaborare durante la redazione del piano per le trasformazioni di maggior rilievo, per le quali si prevede una preliminare dichiarazione di compatibilità ambientale. Così il piano si arricchisce di proposte di intervento redatte in modo da contribuire significativamente al miglioramento della qualità ambientale urbana.

Proposte

Transizione

Nei 12 Km. di pianura che separano le Alpi dagli Appennini, dove la Torino storica ha presidiato e disegnato con gli interventi barocchi un sistema di realizzazioni alla scala territoriale in grado di interpretare e restituire trasformata la geografia del luogo, si è distesa negli anni recenti la città del dopoguerra.

La piana agricola è stata largamente occupata. Ai grandi insediamenti industriali ha fatto corona una grande crescita urbana attraverso la continua addizione di nuovi quartieri intorno agli abitati esistenti. Il principio ordinatore degli assi ortogonali si è affievolito.

Il presidio sapiente della pianura di Torino si è trasformato in una conurbazione molto densa e compatta, dove i confini amministrativi non segnano interruzione nell'edificato, dove la stessa nozione di centro periferia dei vecchi borghi viene riassunta nella più dilatata ed omogenea condizione di area metropolitana.

Ciò che oggi esiste, peraltro, non è che la realizzazione parziale ed incompiuta di disegni urbani territoriali ancora più densi tracciati nel momento della grande crescita.

L'area metropolitana torinese, pur ingigantita con un processo di crescita non dissimile ma più intensa delle altre aree metropolitane italiane, rivela una specificità proprio nell'eccezionale giacitura geografica e nel presidio territoriale barocco: la collina ha limitato il crescere della città verso oriente, i grandi tracciati, i grandi parchi barocchi hanno costituito un argine o un cuneo per la crescita indifferenziata della conurbazione.

Anche questo modello di costruzione della città è in fase di transizione:

non è prevedibile una ulteriore e diffusa crescita;

la compattezza si attenua, si sono aperti all'interno della città grandi e piccoli varchi disponibili per una riconversione;

si accentuano le critiche nei confronti della costruzione e del modo di vivere nella periferia recente in cui continuano a non apparire percepibili elementi di centralità urbana; si è esasperato il degrado ambientale della pianura.

Il Piano Regolatore di oggi assume consapevolmente questa fase di transizione come punto di partenza e si propone di definire strategie per le nuove ed ulteriori modificazioni che tanto alla grande scala, quanto alla piccola è necessario avanzare.

Condizioni

Anche in questo caso non si tratta di stabilire un modello unico e perentorio. Tale è la complessità del sistema urbano esistente ed il groviglio dei problemi annunciati, non risolti, o ancora da scoprire, che solo un insieme organico di proposte può ridefinire prospettive, operazioni, trasformazioni.

Una strategia del nuovo, insieme ad una strategia di trasformazione dell'esistente vengono articolate nella Delibera Programmatica e fanno capo ad alcune condizioni che la realtà di oggi sembra imporre:

Non è possibile progettare studi e avanzare proposte di qualche respiro limitando l'orizzonte al confine amministrativo di Torino.

La conurbazione ha assunto una configurazione geografica che impone di rivedere la stessa nozione di ambiente in un'area metropolitana, considerando inoltre congiuntamente i fattori naturali e l'ambiente costruito.

Le parti nuove aggiuntive attorno all'area urbana saranno modeste, in estensione e in quantità, rispetto a ciò che è già stato costruito e quindi dovranno essere utilizzate con una precisa strategia per riqualificare l'esistente e migliorare le periferie.

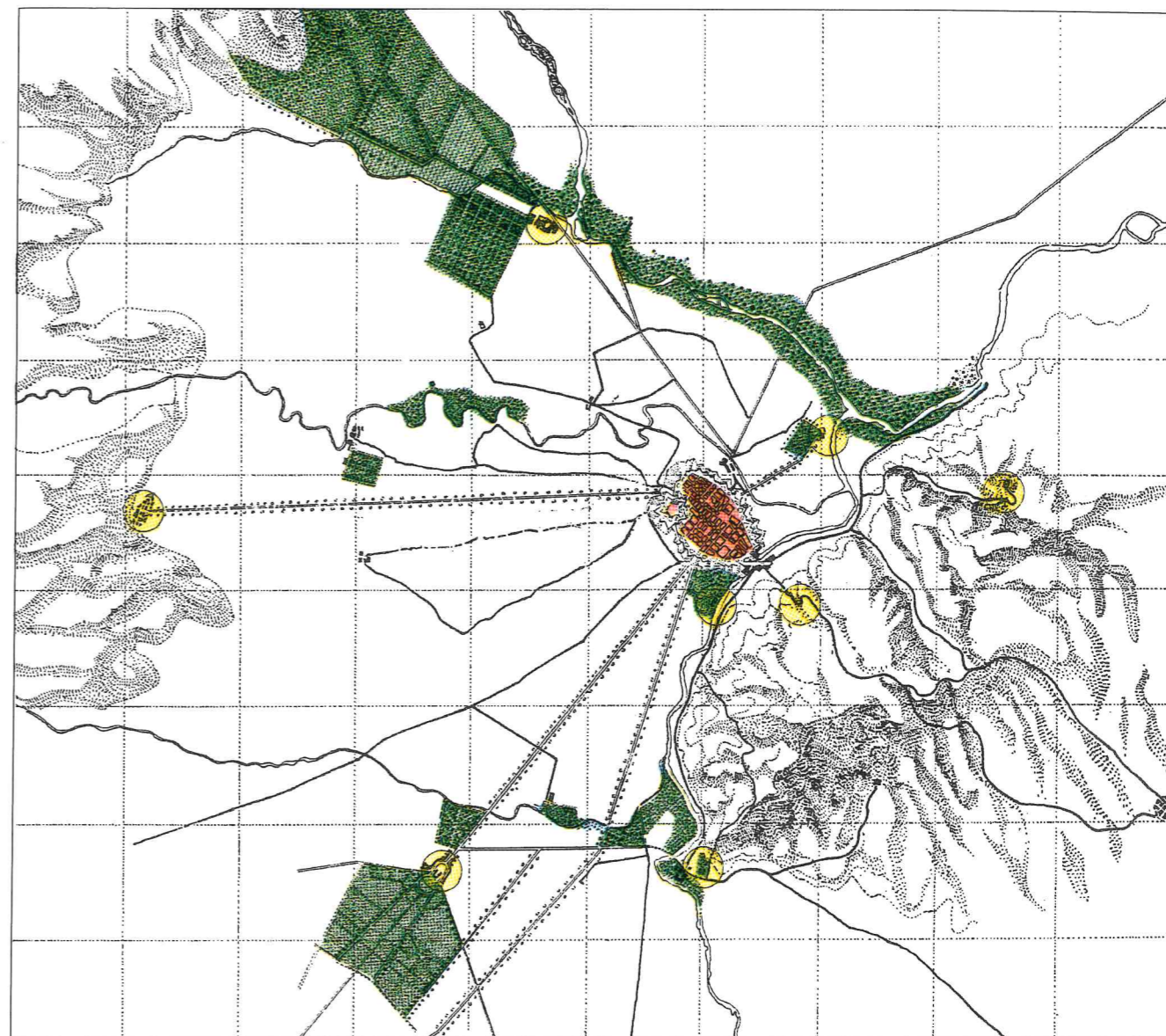
La complessità dei fenomeni urbani, delle ragioni delle trasformazioni, è tale da non permettere proposte o soluzioni schematiche. Le stesse proposte devono interpretare ed esprimere la complessità delle nuove relazioni che esse stesse suscitano nell'intorno esistente.

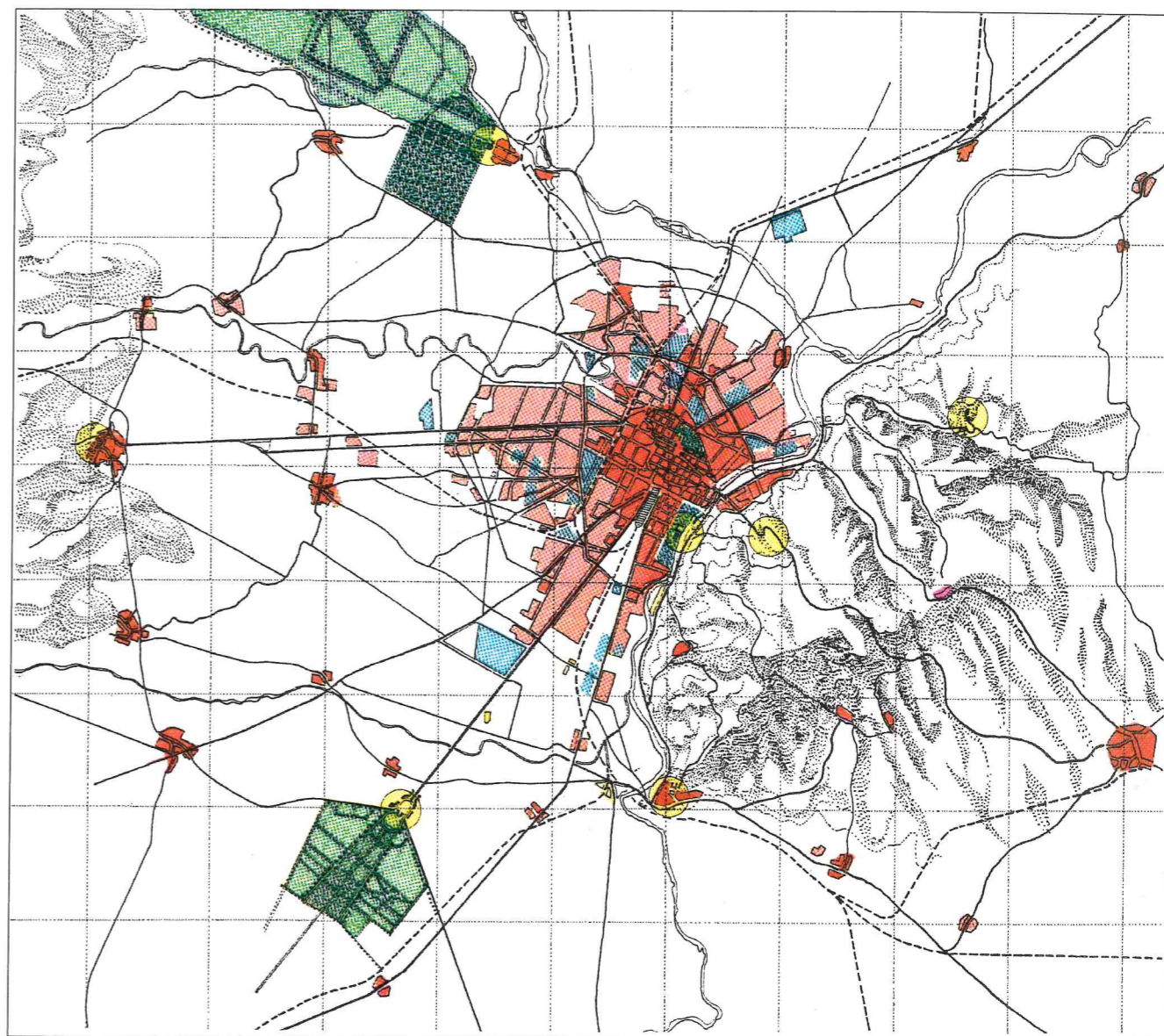
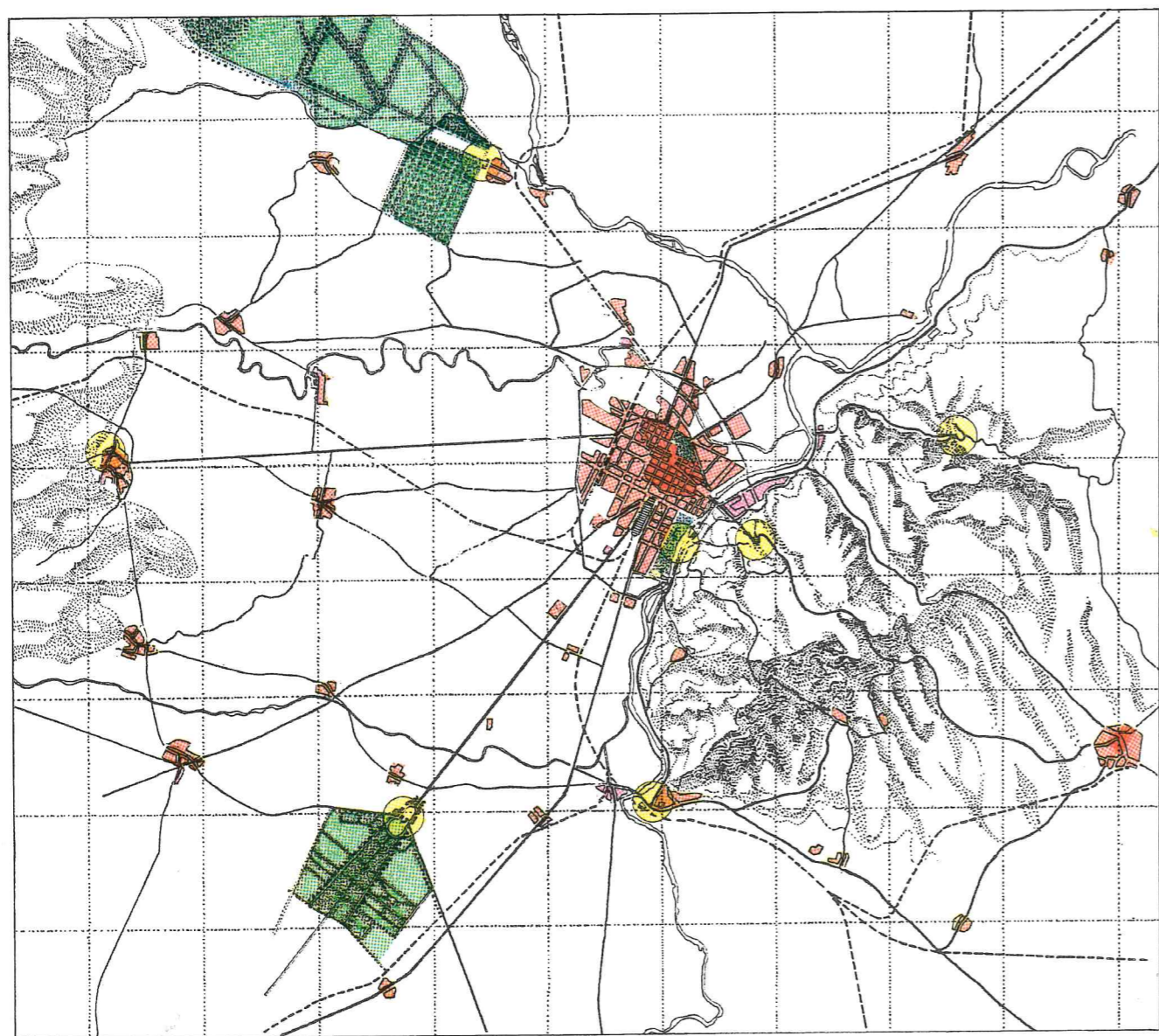
La storia urbana di Torino ci consegna luoghi diversi che vanno interpretati e riqualificati nella loro diversità.

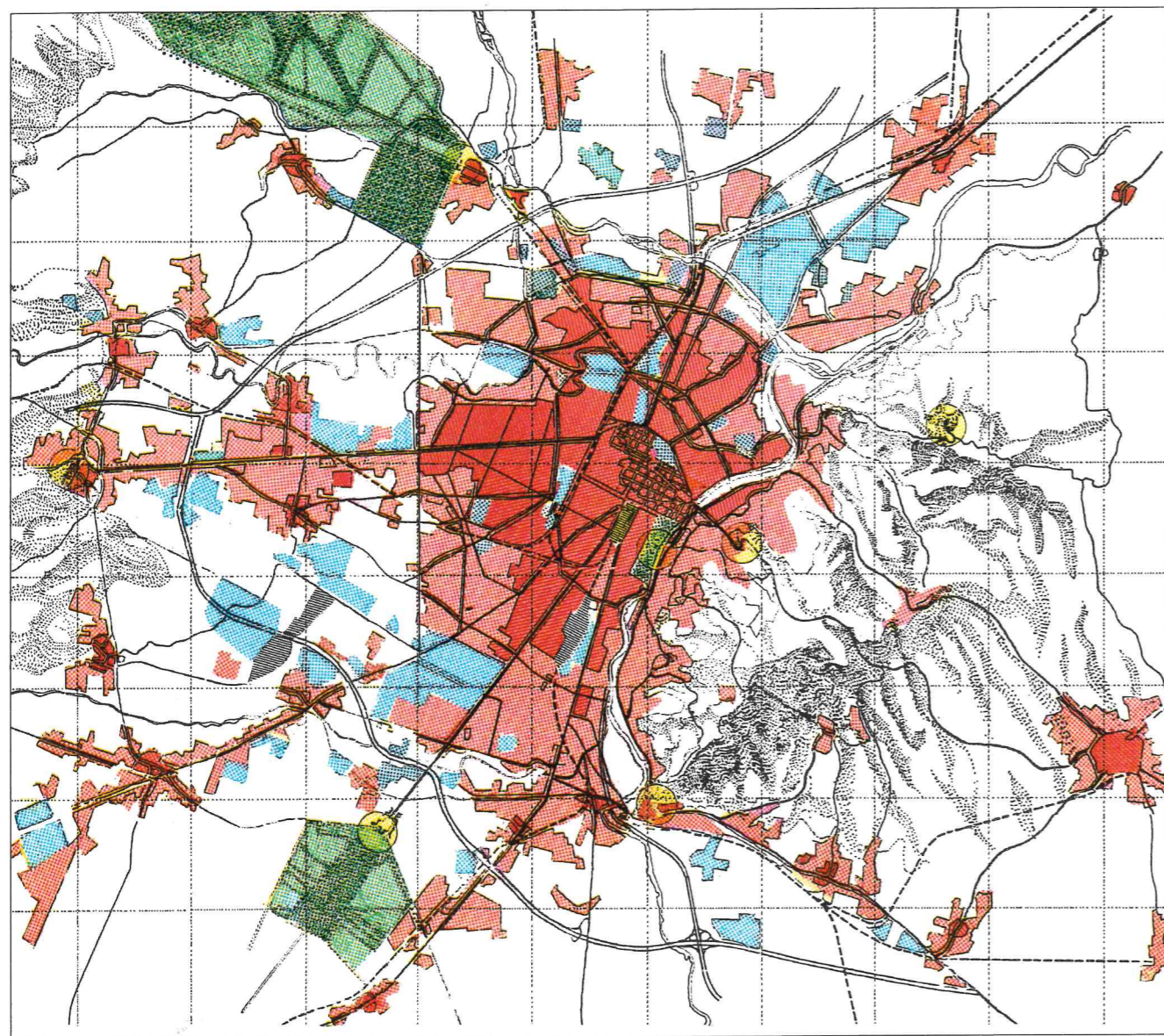
Il degrado delle condizioni fisiche della città, nel centro storico e nelle periferie, deve essere arrestato, ponendo nuova attenzione su questioni in passato considerate marginali, ma rivelatesi sempre più essenziali nel delineare le nuove funzioni della città.

Il processo di trasformazione interna della città ove sono cessate le attività produttive e le aree sono disponibili per la trasformazione, apre nuove opportunità strategicamente rilevanti.

Torino e la piana Epoca barocca







Linee programmatiche

Le linee programmatiche della Giunta Comunale hanno individuato i principali problemi strutturali che Torino dovrà affrontare negli anni novanta e in particolare i problemi della riconversione industriale e produttiva.

Le linee programmatiche per l'azione amministrativa hanno enucleato alcuni obiettivi, così sintetizzabili:

1. promuovere la qualità ambientale del sistema metropolitano e delle sue componenti mediante la valorizzazione della collina e la sua tutela da ulteriori compromissioni, limitando gli interventi allo stretto completamento; favorire il recupero sociale, formale e funzionale del centro storico; progettare il miglioramento delle aree destinate a servizi, puntando alla loro riqualificazione e integrazione;
2. rispondere alle carenze effettive di abitazioni e alla domanda addizionale, che risulta dalla moltiplicazione dei nuclei familiari anche in una fase di popolazione totale decrescente, e dalle trasformazioni delle destinazioni d'uso inevitabilmente connesse con la crescente richiesta di spazi per le attività terziarie mediante una offerta aggiuntiva di residenza capace di rispondere, per localizzazione e tipologie, alle seguenti esigenze: decongestionare il centro storico, soddisfare la domanda edilizia sociale (pubblica e privata convenzionata), elevare l'offerta di abitazioni in edilizia privata;
3. assicurare una offerta, certa nelle previsioni urbanistiche e organica nelle localizzazioni, per gli insediamenti di attività terziarie emergenti e dei centri a sostegno delle attività produttive;
4. regolare la permanenza nella città delle attività produttive compatibili, per tipo di lavorazione e organizzazione degli impianti;
5. assicurare aree per l'insediamento di nuove attività produttive di alto contenuto tecnologico, che è opportuno si concentrino in zone ben servite e ad alta intensità di servizi, sulla base di collaudate esperienze di altre realtà metropolitane;
6. favorire la riorganizzazione del sistema degli insediamenti delle attività minori (artigianali, commerciali), che oggi rendono congestionate vaste aree residenziali centrali e semi-centrali, mediante la individuazione di zone dove ricentrare e agevolare la rilocalizzazione delle iniziative, la loro eventuale riconversione e la riqualificazione delle strutture esistenti;
7. promuovere con la massima celerità alcune trasformazioni edilizie o di parti urbane che la Deliberazione stessa individua in quanto particolarmente significative del contenuto del Piano e attuabili anche singolarmente.

Le linee programmatiche individuano anche provvedimenti di settore ed un elenco di aree di trasformazione la cui operatività è da intendersi anticipata rispetto alla redazione del piano per fornire risposte tese a recuperare il ritardo accumulato nell'avvio delle operazioni di riconversione.

Riforme urbane

L'insieme degli obiettivi e degli interventi necessari per realizzare le finalità previste viene riproposto attraverso una nuova e più complessa formulazione, attraverso indicazioni di «riforme urbane».

La necessità di riqualificare l'intera conurbazione non ammette ulteriori cospicue addizioni urbane intorno alle aree edificate. In particolare per Torino non sono proponibili nuove urbanizzazioni delle aree libere. I nuovi incrementi devono essere usati strategicamente per riqualificare ciò che esiste sia a livello locale che a livello territoriale.

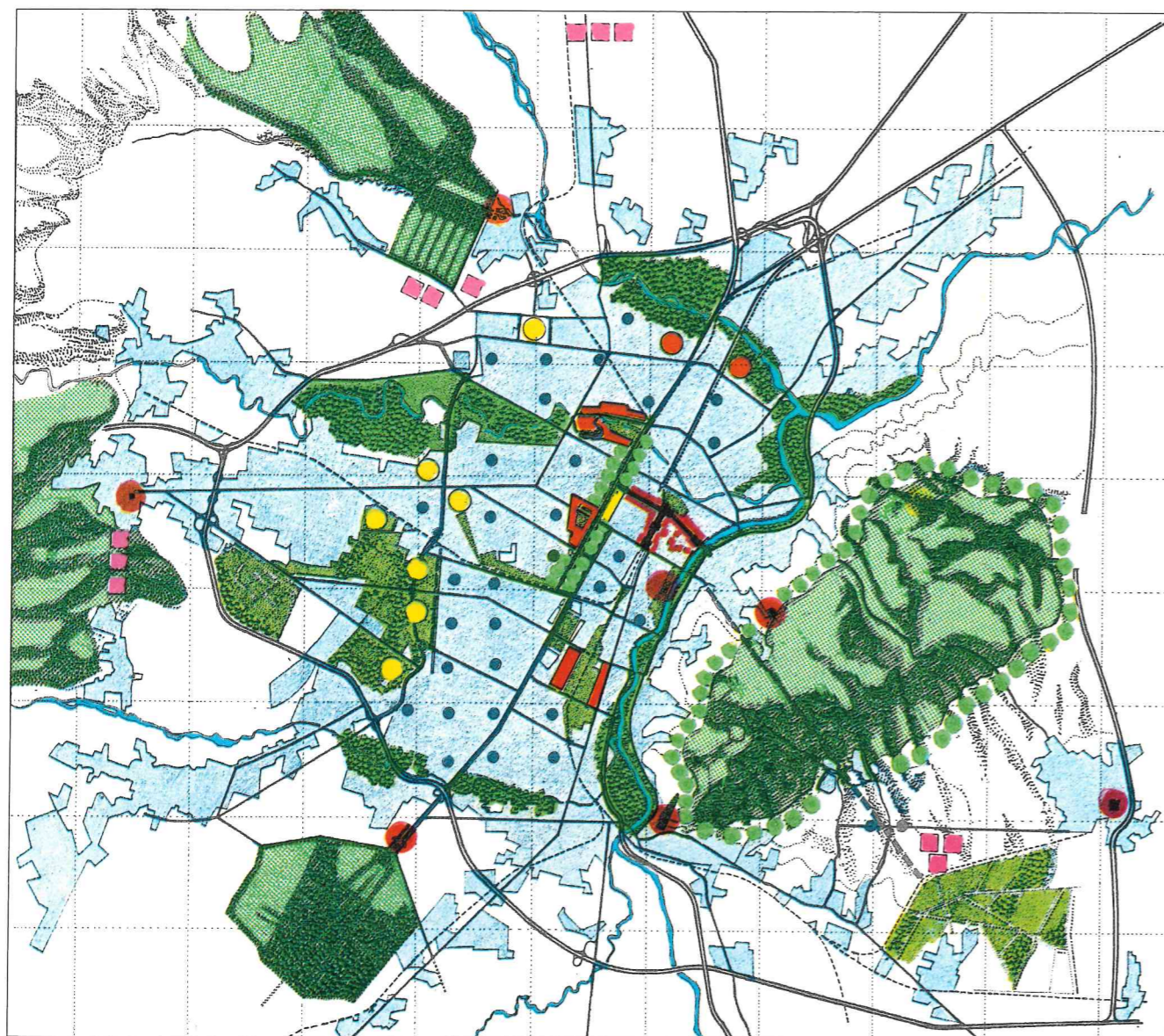
Prevale in gran misura, quindi, la sostituzione di parti grandi o piccole di città. Simili operazioni sono definibili come «riforme urbane» talvolta estese ad ampi campi territoriali, limitate tal'altra a puntuali e circoscritte località.

Il contenuto delle riforme delinea gli interventi, spesso articolati in diversi settori, necessari per raggiungere gli obiettivi.

Le riforme possono avere contenuto e qualità diverse. Si propongono «grandi riforme» quando si tratta di operazioni che possono incidere sulla struttura o sulla configurazione dell'intero apparato urbano e territoriale. Si propongono «piccole riforme» quando incidono sui luoghi circoscritti con effetti localizzati.

Le prime comportano modalità di elaborazione e di studio complesse, dalle quali si possono desumere anche elementi di operatività immediata, che è necessario allineare e porre entro un'unica prospettiva rispetto alla sequenza degli atti di programmazione e degli interventi. La comune prospettiva è tanto più necessaria, in quanto gli interventi si diversificano per la loro natura e si distribuiscono nel tempo. Le seconde hanno una riconoscibilità ed una efficacia più immediata; non impongono correlazioni rilevanti con i problemi generali della città e talvolta possono o devono essere realizzate in tempi brevi o brevissimi.

Grandi riforme



Come le altre città industriali, Torino sconta gli effetti della grande urbanizzazione che con misure diverse ma intense, ha alterato tutto il sistema naturale (acqua, aria, ecc.). Il rischio del continuo degrado è da tutti avvertito. Il giudizio, tanto diffuso nella fase di sviluppo, per cui inquinamento e degrado erano sempre conseguenza, o forse condizione ineluttabile, del processo economico va ribaltato. Il recupero della condizione ambientale passa attraverso il recupero della qualità urbana ed entrambi diventano elementi di sviluppo economico.

La prima linea di intervento consiste nel risanare le principali risorse degradate, suolo, acque e vegetazione innanzitutto, per migliorare le condizioni della pianura attraverso la utilizzazione strategica delle fasce fluviali e delle aree non urbanizzate. Ciò non significa escludere l'edificazione nelle aree urbane, anzi queste devono essere ampiamente ristrutturate per contribuire al miglioramento delle condizioni ambientali; significa piuttosto limitare fortemente l'urbanizzazione delle aree attualmente non edificate.

La seconda linea di intervento consiste nel recuperare nella misura maggiore possibile e con la migliore qualità, gli spazi residui entro gli organismi urbani.

Nelle aree limitrofe a Torino si propone di aggiungere due nuovi grandi parchi ai parchi di Stupinigi e di Venaria: l'uno a «Campo Volo» nel territorio di Torino e Collegno, qualora venissero eliminate le funzioni aviatorie, l'altro nell'area della Cascina Gerbido, nel territorio di Torino e Grugliasco. Questi due parchi si vanno ad aggiungere alle realizzazioni settecentesche confermando l'importanza essenziale delle aree libere per controbilanciare la grande urbanizzazione recente. Il primo si trova lungo il tracciato della Dora e potrà avere importanti continuità con le aree di trasformazione urbana di Torino e di Collegno anche in vista della parziale ricomposizione dei boschi di ripa del fiume: un disegno che anticipa il sistema dei parchi degli affluenti torinesi del Po, finalizzato sia al disinquinamento delle acque, sia alla riqualificazione del contesto ambientale di Torino e che nel Parco Stura può trovare la sua prima attuazione. Il secondo dovrebbe trovare significative integrazioni con il tessuto urbanistico entro cui si inserisce direttamente con la localizzazione di servizi esistenti o già decisi ai lati di corso Marche.

All'interno della città si propone di utilizzare e riqualificare le sponde dei fiumi, creando tra di loro la massima continuità attraverso il rimboschimento.

La ricomparsa di una massa consistente di alberi lungo i fiumi e nei grandi parchi è fattore non marginale di riqualificazione ambientale. Il miglioramento delle condizioni della città presuppone la conferma delle funzioni del parco della collina, da intendere nella sua totalità come una riserva di verde pubblico e privato vincolato, con il miglioramento della percorribilità attraverso itinerari su sentieri pubblici a par-

tire dai parchi pubblici.

La nuova organizzazione del parco collinare dovrà tenere in debito conto i problemi di accessibilità tendendo alla soluzione dei problemi legati alla mobilità (accessi, parcheggi) senza incidere negativamente sul riassetto idrogeologico del territorio.

Si propone inoltre la realizzazione di un complesso di parchi urbani da ricavare attraverso le operazioni di ristrutturazione delle aree industriali dismesse (zona Susa e zona acciaierie) e dello scalo ferroviario tra Lingotto e Porta Nuova. I nuovi parchi urbani, il parco Dora, il parco Susa, il parco Lingotto, sono i capisaldi di una riqualificazione urbana dei quartieri più densi e meno dotati di servizi, intesa a migliorare non solo le condizioni ambientali generali della città, ma in modo diretto anche le condizioni dell'abitare nei quartieri più interni, intorno alla città storica.

Circa il parco del Lingotto esiste un contrasto tra le esigenze di Piano e le destinazioni che il PRG ferroviario attribuisce a tale area.

A tale fine dovrà essere iniziato e portato avanti un confronto tra Comune e F.S. in cui vagliare le diverse esigenze alla luce di un disegno complessivo in cui sia prioritario il bene della città.

La riqualificazione ambientale non riguarda solo gli elementi naturali ma anche il rapporto costruito tra città e fiume. L'asse del Po integrando e riqualificando gli spazi liberi adiacenti al fiume, viene proposto come zona di svago, di riposo e di pratica sportiva tanto più significativo in quanto lambisce la città da periferia a periferia attraverso il centro storico. Si propone di studiare la regolazione del regime idraulico per ottenere ulteriori bacini, così da stabilizzare il rapporto tra l'acqua e le rive ampliandone l'uso per lo sport, lo svago ed il turismo a tutto il percorso urbano. L'affaccio della città storica sul Po e sulla Dora può essere ampiamente riqualificato, esaltando gli eccezionali connotati del paesaggio urbano, come ai Murazzi.

Alcune iniziative per il miglioramento delle condizioni fisiche dell'ambiente sono in corso (disinquinamento dell'acqua del Po), altre vanno studiate, in particolare per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria e la difesa contro i rumori. I corsi principali e le strade di maggior traffico, sono vettori di inquinamento di cui non si conosce la effettiva portata per mancanza di sistematici rilevamenti di tutti i fattori inquinanti. I dati conosciuti però, anche se parziali, destano molta preoccupazione per i riflessi sulla salute degli abitanti. Su questi argomenti le informazioni dei dati di analisi sono insufficienti per orientare linee di lavoro e provvedimenti.

Sulla condizione ambientale di Torino si rende quindi necessaria una ricerca molto ampia su tutto lo spettro delle condizioni fisiche e vegetali, da affidare a specialisti nei vari settori.

Il riconoscimento e la tutela delle strutture insediative, che documentano la storia della città, è uno degli obiettivi principali del piano, inseparabile dalla caratterizzazione complessiva della città futura.

I metodi della conservazione, messi a punto nelle esperienze italiane ed europee degli ultimi quindici anni, sono un necessario punto di partenza. Ma la loro applicazione all'organismo torinese deve tener conto di alcune spiccate peculiarità, che derivano da quattro avvenimenti singolari della sua storia urbana;

- a. la coincidenza della città «moderna» con la traccia della colonia romana a scacchiera fino a tutto il secolo XVI;
- b. gli ampliamenti per progetti pubblici, coordinati alle fortificazioni, nei secoli XVII e XVIII;
- c. la formazione (fra il tardo '600 ed il tardo '700) di un sistema territoriale in grande scala — il più cospicuo d'Italia — formato dagli insediamenti reali extraurbani e dai viali prospettici che li collegano al capoluogo;
- d. la rimozione (nel primo '800) del perimetro fortificato, che non è stato trasformato in una cerchia di viali, ma è stato pressoché cancellato, per consentire il prolungamento diretto della maglia stradale interna nella periferia circostante.

Questi avvenimenti individuano quattro sistemi fisici, differenti per scala, durata storica e consistenza materiale, che vanno trattati con diversi strumenti conoscitivi e normativi:

1. il quadrilatero romano — circa 50 ettari — funziona da elemento direttore in tutto l'arco della vicenda urbana (dalle origini all'inizio del nostro secolo); è il luogo dove si concentrano i principali valori, incidenti su tutta la città, ed è anche la zona più problematica, dove l'intreccio dei manufatti e degli usi esige più fortemente l'intervento programmatico dell'amministrazione pubblica. Questo intervento deve proporsi:

uno sforzo eccezionale di conoscenza analitica, per leggere nella scala architettonica (degli edifici conservati e di quelli distrutti ma documentabili) la lunga vicenda delle trasformazioni, dal disegno romano alla realtà odierna;

una normativa che definisca le procedure per la progettazione e per il controllo delle trasformazioni ammissibili, tendenti a salvaguardare l'insieme stratificato dei valori storici depositati nella città;

una indicazione puntuale delle trasformazioni la cui attuazione sia consentita per intervento diretto di progettazione architettonica, e di quelle rimandate invece a una successiva fase di progettazione urbanistica esecutiva;

un programma di interventi integrati in cui siano chiaramente indicati i campi di azione del settore pubblico e di quello privato nelle fasi di pianificazione, promozione, progettazione, finanziamento e gestione degli interventi.

2. I tre ampliamenti barocchi, che coprono un'area maggiore (circa 75 ettari), formano, insieme al quadrilatero romano, un sistema edilizio unitario a cui può applicarsi la nozione di «centro storico», in analogia con le altre città italiane ed europee.

Anche per queste occorre:

uno studio storico che in questo caso, oltre alla ricognizione degli edifici include la documentazione dei modelli progettuali originari e delle loro trasformazioni;

una normativa ricavata da questo studio, che per i tre ampliamenti appare più agevole, data la preponderanza degli edifici monumentali unitari per consistenza e per uso;

un programma di interventi pubblici calibrati sulla realtà di questi luoghi.

3. Il sistema territoriale barocco (sostanzialmente avulso dal sistema edilizio precedente, per l'interposizione della fascia fortificata) è uno dei sostegni più importanti dell'agglomerazione urbana attuale, ma i suoi punti di arrivo sono quasi tutti fuori dai confini comunali, e può essere studiato, rivitalizzato e tutelato solo alla scala intercomunale d'intesa con Regione e comuni interessati. Il programma di intervento dovrà essere studiato tenendo conto delle iniziative in atto selezionando i contenuti funzionali da assegnare a Stupinigi, Venaria e alla Vigna Reale tenendo conto dei vincoli e delle necessarie coerenze con le strutture edilizie preesistenti.

4. La scelta della cancellazione del sistema fortificato, fatta nei primi decenni dell'800 imprime allo sviluppo recente di Torino il più spiccato carattere di originalità. Non solo, infatti, le fortificazioni sono state distrutte come simbolo dell'antico regime e ostacolo fisico alla comunicazione fra città e territorio, ma i nuovi quartieri periferici sono stati deliberatamente omologati a quelli centrali, com'era già avvenuto fra quelli barocchi e quelli di impianto romano, con un arduo tentativo di minimizzare le differenze formali e funzionali tra gli uni e gli altri. Questo tentativo, continuato rigorosamente fino alla seconda metà dell'800 vien meno pressapoco a cavallo dei due secoli, quando la nuova periferia fuori della cinta daziaria si struttura secondo tracciati mistilinei più usuali.

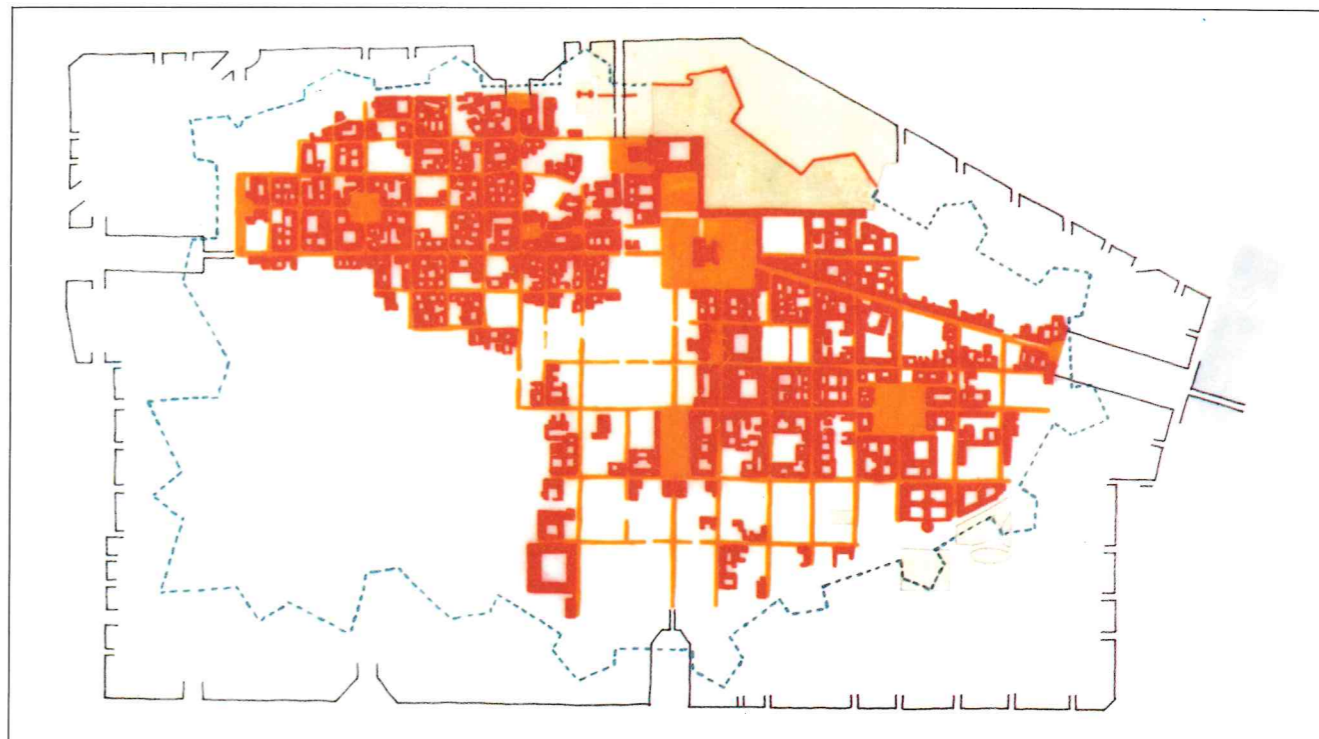
Questa espansione arriva a realizzare un imponente e coerente sistema ortogonale che prolunga la scacchiera romana in dimensioni paradossali (da alcune centinaia di metri a parecchi chilometri), include al suo interno anche gli spazi verdi «moderni», attraverso la super-griglia dei viali alberati e delle piazze, e orienta addirittura il disegno del sistema ferroviario, dando al blocco centrale della città e per estensione all'intera città moderna un'impronta decisa e indelebile.

Questo sistema è anch'esso un grande oggetto da studiare e tutelare, con strumenti svariati, ortodossi o no, che vanno dalla conservazione fisica di edifici o di facciate alla costanza delle norme dimensionali — altezze, distacchi — alla revisione delle sistemazioni a terra — pavimentazioni, alberature, arredi — e alle prescrizioni dei colori e dei materiali.

I riverberi del sistema compatto centrale nella periferia più lontana, per quanto discontinui e minoritari, devono anch'essi essere curati e sottolineati, per catturare il più possibile i sintomi della volontà di omologazione da cui procede il tentativo ottocentesco e che oggi diventa un antidoto agli squilibri dello sviluppo più recente.

Le operazioni di studio elencate, che danno origine ad un programma di ricerca specifico, sono condizione necessaria per operare il recupero della città storica non solo sotto il profilo abitativo ma per il valore di testimonianza storico-culturale. La ricerca può essere orientata per dare risposte rapide sulle parti di città che necessitano di interventi più urgenti di risanamento.

All'obiettivo della tutela storica si sovrappone l'obiettivo



della ricomposizione sociale dell'area centrale della città. Il mix tra funzioni terziarie, residenziali private e residenziali pubbliche dovrà derivare dalle concorrenti esigenze di rivitalizzazione, di non espulsione, di mantenimento del prevalente carattere residenziale.

All'obiettivo della tutela storica si affianca anche l'obiettivo della tutela e valorizzazione dei luoghi ed ambiti di identificazione collettiva della periferia. Negli spazi apparentemente monotoni della periferia torinese esistono antichi borghi, villaggi, località talvolta a cavallo dei confini comunali, cui vengono attribuiti dalla collettività particolari valori, in quanto riconoscibili dal punto di vista estetico, culturale, di identificazione.

Questi luoghi sono stati in parte studiati attraverso l'identificazione dei tracciati storici della costruzione della periferia industriale. Ancora devono essere studiati per la loro costituzione fisica e per il riconoscimento dei valori e dei significati che la collettività a questi attribuisce. Accanto al significato che essi hanno assunto nella storia occorre anche individuare il ruolo polarizzante che essi hanno assunto nel più recente passato, o che potrebbero assumere in futuro. Questa polarizzazione deve essere riconosciuta e sostenuta sia attraverso l'immagine urbana, sia attraverso interventi di ristrutturazione funzionale ed ambientale. Ciò significa che in tali luoghi saranno incentivate nuove e differenti condizioni di residenza, sarà ricercata una più complessa forma di integrazione tra le varie attività e la configurazione di località centrali. Per leggere la geografia della periferia torinese e quindi per formulare le modalità salvaguardia e valorizzazione vengono promosse ricerche specifiche.

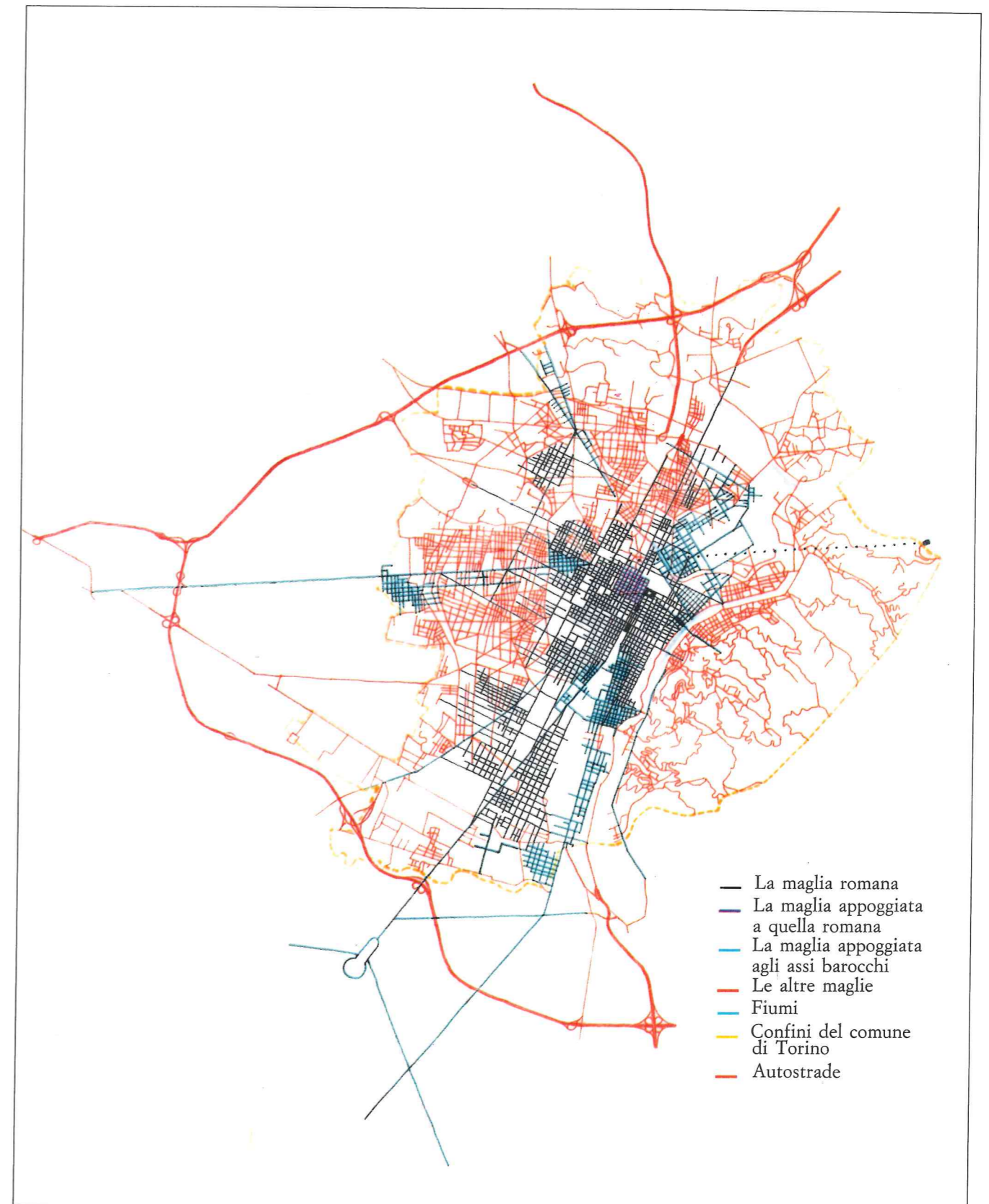
Un programma di interventi urgenti viene promosso con lo

scopo di sensibilizzare la città sulla necessità di valorizzare i monumenti e gli ambiti insediativi sia salienti sia di normale tessuto per riqualificare l'immagine urbana storica. Si propone di avviare subito la definizione di interventi specifici sulla zona di Borgo Dora con particolare riferimento all'area dell'ex Arsenale militare, a partire dagli studi già effettuati su Borgo Dora e Porta Palazzo. Si propone di dar luogo ad interventi di valorizzazione delle quattro piazze-porte (Porta Nuova, Statuto, Porta Palazzo e Vittorio-Veneto) e del sistema delle piazze attorno al centro storico (l'insieme Maria Teresa-Cavour-Balbo-Fusi e l'insieme Solferino-Bertolotti-Cittadella-Albarelo).

In particolare, si propone di promuovere subito un concorso per la definizione del sistema Piazza Castello-Porta Palatine che da un lato isola il sistema Palazzo Madama-Palazzo Reale dalle soggezioni del traffico e dei parcheggi, separando una piazza interna da una piazza esterna, dall'altro riqualifichi le presenze archeologiche dell'area palatina, oggi marginali nell'organizzazione di questo punto urbano.

Inoltre a partire dagli studi già promossi e reinquadrando rispetto alle indicazioni della deliberazione si propone di procedere subito alla definizione di interventi specifici e coordinati per via Po e il suo intorno.

Si propone infine di dare priorità alla ricostruzione o comunque ridefinizione dei vuoti nella parte più interna del centro storico, tramite la progettazione di alcuni isolati particolarmente interessanti sia per l'immediata riqualificazione ambientale, sia per il loro valore di luoghi testimoniali di una modalità specifica torinese di costruzione della città e della sua architettura. Fra i «vuoti» che potrebbero essere subito oggetto di qualificata progettazione si individuano gli isolati S. Eligio, S. Liborio e S. Stefano.



Il sistema di trasporti di Torino e dell'area metropolitana, dopo vent'anni di studi, proposte, discussioni, poggia in modo definitivo sul passante ferroviario, di cui si sono avviate le prime fasi operative. Su di esso e con un attraversamento sotterraneo della parte centrale della città correranno, insieme agli altri, i treni al servizio dell'area metropolitana. Questa prospettiva è in marcia. Le proposte di dilazione dei finanziamenti avanzate dalle F.S. non la modificano.

La realizzazione del passante, cioè del quadruplicamento dei binari, è una condizione irrinunciabile e priva di sostanziali alternative per Torino se si intende proseguire nella politica di miglioramento dell'accessibilità con il contributo del trasporto pubblico. La deliberazione programmatica riprende le decisioni operative già avviate e le assume come struttura portante dell'intero sistema insediativo torinese. Il passante ferroviario, con gli innesti delle ferrovie concesse trasformate in linee metropolitane regionali, lo schema delle due linee 1 e 4 di metropolitana, costituiscono pertanto il luogo principale delle grandi riforme urbane: con esse interagiranno le localizzazioni delle attività terziarie e di ricerca (spina centrale), i nuovi parchi urbani derivati dalle trasformazioni di Dora, Susa, Lingotto, e i principali poli industriali confermati a sud e a nord della città.

La deliberazione programmatica propone azioni contestuali ed integrate sul sistema dei trasporti, da una parte, e sul sistema insediativo, dall'altro, che consentiranno di raggiungere almeno i seguenti tre obiettivi:

- dare certezza alla funzionalità e alla qualità degli interventi;
- qualificare il sistema di trasporto pubblico ordinario di superficie;
- ottimizzare economicamente gli interventi strutturali e infrastrutturali.

L'indispensabile integrazione fra interventi sul sistema dei trasporti e su quello insediativo fa tuttavia ritenere necessaria qualche riflessione supplementare di dettaglio sugli orientamenti finora emersi.

Un'attenta analisi dei documenti che regolano la nuova opera ferroviaria ed il riferimento, per analogia, con altre situazioni in cui le F.S. stanno operando per realizzare sistemi di trasporto regionale, lascia il dubbio che il sistema previsto possa risultare insufficiente a sostenere tutte le frequenze necessarie al corretto funzionamento di tutti i servizi previsti, da quello merci a quello passeggeri ad alta velocità. Qualora infatti si verificasse tale eventualità è presumibile che il servizio che verrebbe maggiormente sacrificato risulterebbe quello riferito ai collegamenti regionali. Se queste argomentazioni risultassero comprovate, la spina dorsale del sistema dei trasporti dell'area subirebbe un indebolimento nelle connessioni lungo le singole aste ferroviarie regionali. Lungo il tracciato del passante vengono ubicati alcuni degli insediamenti di maggior significato per la trasformazione urbana, in particolare quelli terziari che più utilmente possono beneficiare del nuovo sistema di trasporto regionale. Un suo apporto limitato dal punto di vista del servizio, avrebbe effetti negativi sull'accessibilità agli insediamenti previsti. Prima della redazione del progetto preliminare il reale contributo del passante alla accessibilità urbana deve esse-

re chiarito dal punto di vista delle frequenze e dal punto di vista della utilizzazione delle stazioni.

Qualora il programma di esercizio sul passante si dimostrasse insufficiente, occorrerà studiare soluzioni integrative che consentano di trovare opportune alternative al traffico su di esso concentrato.

Queste alternative possono riguardare un tracciato per le merci all'esterno della città oppure una diversa integrazione tra linee del passante e linee di trasporto urbano.

In questa prospettiva è molto utile riconsiderare ed aggiornare il piano dei trasporti della città adeguandolo alla dimensione metropolitana, alla utilizzazione delle tecnologie avanzate, considerando le opportunità di contenere o escludere il traffico veicolare in alcune zone centrali e periferiche, di interconnettere il sistema dei trasporti con i parcheggi di interscambio.

La redazione del Piano Urbano del Traffico con l'aggiornamento del Programma Urbano dei Parcheggi sono le sedi naturali per tali revisioni.

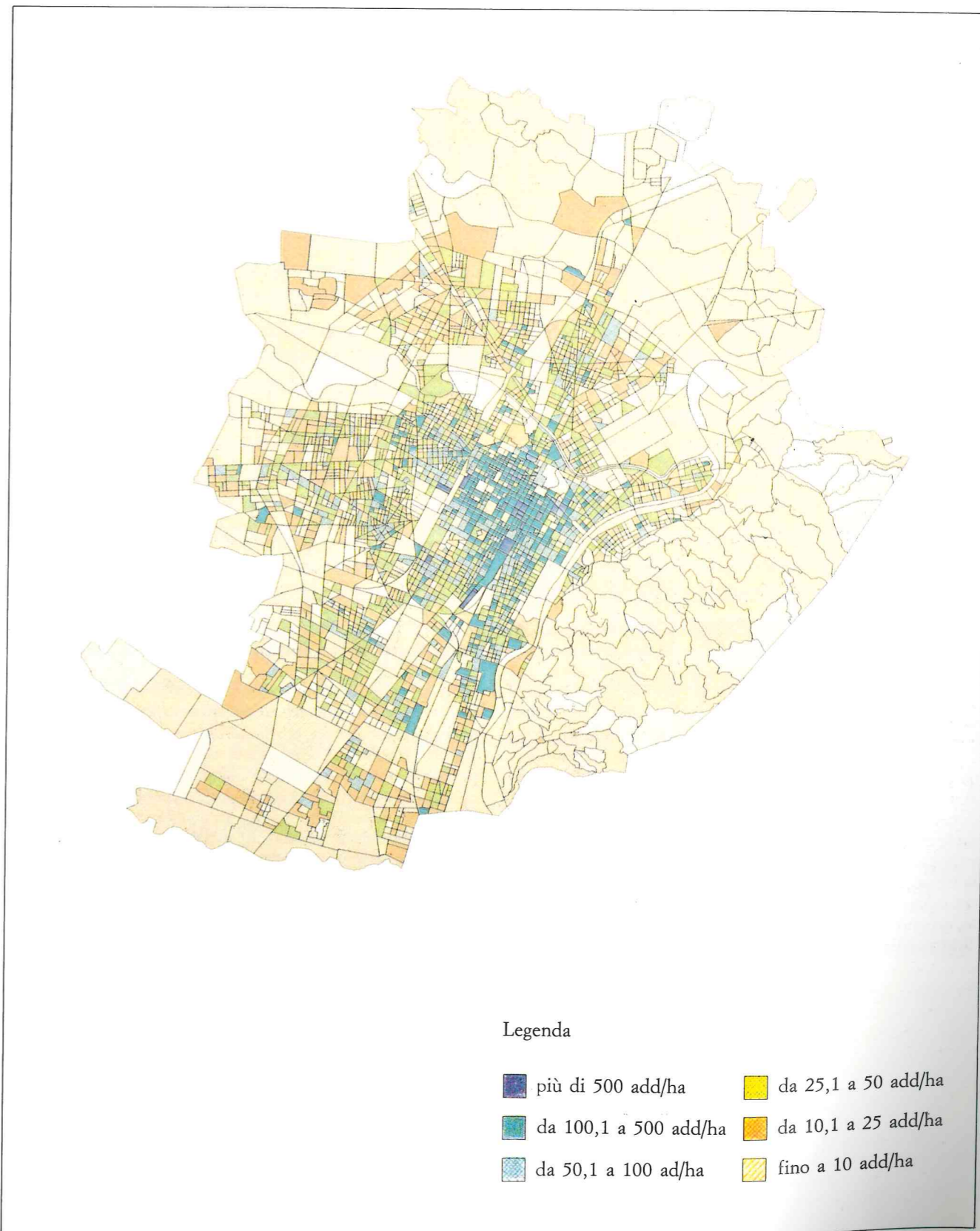
La riforma deve estendersi ad una profonda revisione della presenza della ferrovia nella città.

La realizzazione dei nuovi impianti di Orbassano rende plausibile una conversione delle aree degli scali ferroviari di Vanchiglia, di Dora, di Lingotto, di Valdocco e di S. Paolo.

Più in generale la revisione del piano regolatore si propone di riconsiderare tutta la situazione degli impianti ferroviari da Lingotto a Porta Nuova alla luce delle riforme previste e della introduzione delle linee ad alta velocità che tendono a spostare il terminale geografico della linee nazionali dal lato sud (Porta Nuova) al lato nord, verso Milano. In questo quadro si potrà riconsiderare il significato, nella prospettiva breve e lunga, degli impianti e della stazione di Porta Nuova. La frattura prodotta dalla ferrovia lungo tutto l'asse centrale della città è da rimarginare o con la copertura parziale dei binari attuali o con la copertura di tratti ribassati, se questa soluzione sarà praticabile con il recupero di aree alle funzioni urbane (edificazioni e standard) con risagomatura degli impianti essenziali, con riconversioni di aree per utilizzi economici. Simili riconversioni degli impianti ferroviari offrono occasioni importanti anche sul piano architettonico in quanto consentono di procedere a riforme urbane di ambienti tradizionalmente deprezzati e degradati. Pertanto, se gli studi che sulle prospettive della Stazione di Porta Nuova stanno procedendo si verificassero indirizzati in questo senso, si propone di avviare subito la definizione progettuale di questa vasta area di possibile trasformazione urbana.

L'incremento di binari e di servizio lungo il passante impegna a ricercare tutte le opportunità per contenere gli effetti del rumore ed a misurare l'impatto ambientale nei confronti di quella parte di città che sulla ferrovia si affaccia.

Naturalmente questi aspetti del programma dovranno essere affrontati con le Ferrovie dello Stato per arrivare ad una intesa su tutte le aree e le attrezzature della città a partire dal grande interesse alla loro riutilizzazione per il piano regolatore.



Le questioni legate alla struttura e alla localizzazione del terziario a Torino richiedono un accurato approfondimento per cogliere le tendenze evolutive del settore. Diversi modelli per i diversi componenti del settore terziario sono evidenziati dalle ricerche recenti. La deliberazione programmatica propone di allestire un piano che ne aiuti e faciliti lo sviluppo, annullando gli effetti negativi che la terziarizzazione indiscriminata potrebbe indurre sul tessuto urbano. Dal punto di vista del piano regolatore le funzioni terziarie di cui più occorre determinare la localizzazione sono quelle più mobili e più accorpabili, cioè quelle direzionali e di servizio. Attualmente il terziario direzionale è concentrato nella parte centrale della città storica o nelle stesse sedi di produzione (così è per la maggior parte delle attività produttive). La tendenza alla localizzazione centrale è ancora molto forte e l'effetto di espulsione delle altre funzioni può raggiungere limiti dannosi per un recupero equilibrato dell'area centrale urbana, dove alcune parti (il centro storico in primo luogo, ma anche alcuni quartieri, come ad esempio la Crocetta, considerati fino a qualche anno fa i quartieri residenziali per eccellenza) sono di fatto diventati nuclei terziari di grande peso e di grande scorporo nell'organizzazione generale della città.

Un primo fattore riequilibrante consiste nell'offrire opportunità alternative al di fuori dell'area centrale ed in stretta connessione operativa con essa. Il sistema passante dovrà offrire le migliori opportunità sia per le connessioni con l'area metropolitana, sia per i movimenti operativi interni alla città.

Lungo il tracciato si possono individuare due localizzazioni per il terziario direzionale privato, l'una nell'area prossima alla stazione di Lingotto, l'altra nell'area prossima alla stazione Rebaudengo e di corso G. Cesare. Le localizzazioni a nord e a sud dell'area centrale ed in condizioni di ottima e durevole accessibilità sembrano adeguate per contrastare l'attrazione dell'area centrale e per estenderne su di un campo più ampio gli effetti. Nella stessa ottica di una localizzazione per il terziario direzionale attrattiva ed alternativa rispetto al tessuto storico della città si può collocare la eventuale ristrutturazione dell'area della stazione di Porta Nuova, qualora ne emergesse la opportunità, in connessione con la riconversione degli impianti ferroviari, dove la saldatura tra i due fronti separati della ferrovia rivestirebbe un valore urbano eccezionale.

Il proseguimento del lavoro rivolto alla stesura del Proget-

to Preliminare consentirà di verificare e meglio precisare queste proposte ed eventualmente di ampliare la gamma delle localizzazioni ipotizzabili, in una prospettiva attenta anche alla scala territoriale, come richiesto dal ruolo strategico e trainante ricoperto da questo comparto.

La condizione per l'eventuale ampliarsi della rosa delle localizzazioni urbane rimane comunque quella della ricerca di un accettabile equilibrio tra le due esigenze tendenzialmente contrastanti già in precedenza delineate.

La prima è quella rappresentata dalle tendenze insediative proprie del settore, che puntano su luoghi in grado di garantire buona accessibilità, un elevato grado di qualità architettonica degli interventi, un alto valore di immagine, che in genere si traduce in una esasperata ricerca della centralità. La seconda è quella che propone l'alleggerimento funzionale del centro principale e delle altre zone di pregio già congestionate, con riequilibrio verso zone semi-periferiche o anche periferiche ritenute idonee.

Inoltre si profila un terziario di servizio generale alla città nel settore amministrativo, nel settore dei grandi servizi, quello universitario, quello della giustizia, della pubblica amministrazione, delle banche, che in questa fase della vita urbana torinese necessita di una forte modernizzazione; prevalentemente alle esigenze di questo terziario è rivolta la grande riforma della «Spina Centrale».

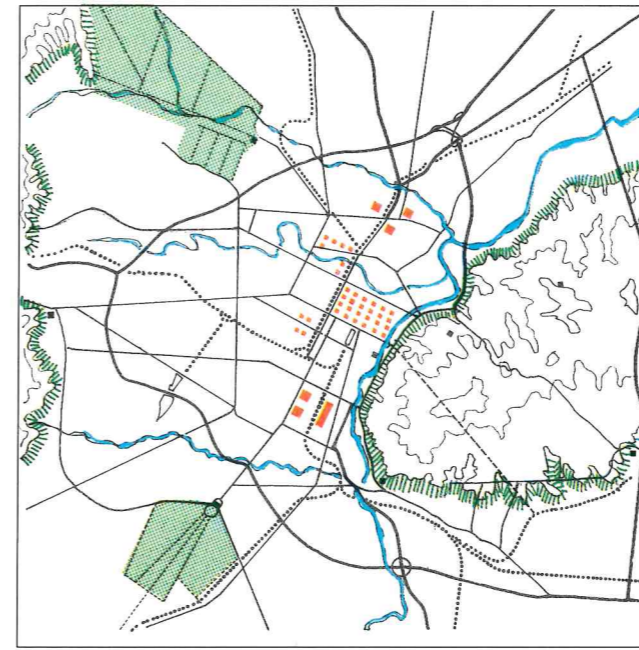
Altri modelli di terziario hanno minore influsso sull'assetto fisico della città, pur concorrendo in modo decisivo ad una sua diversa qualificazione.

Il terziario legato alla produzione ed ai nuovi modelli di produzione, dovrà seguire le localizzazioni produttive. Il terziario legato alla residenza dovrà vivere insieme alla residenza.

La crescita qualitativa e quantitativa di quest'ultimo dovrà risultare favorita in corrispondenza delle località centrali minori diffuse nell'area costruita, in coerenza con quel disegno di ripolarizzazione sulle corone semi-periferiche e periferiche intorno al quale molto lavoro è già stato fatto nelle precedenti fasi della vicenda urbanistica torinese.

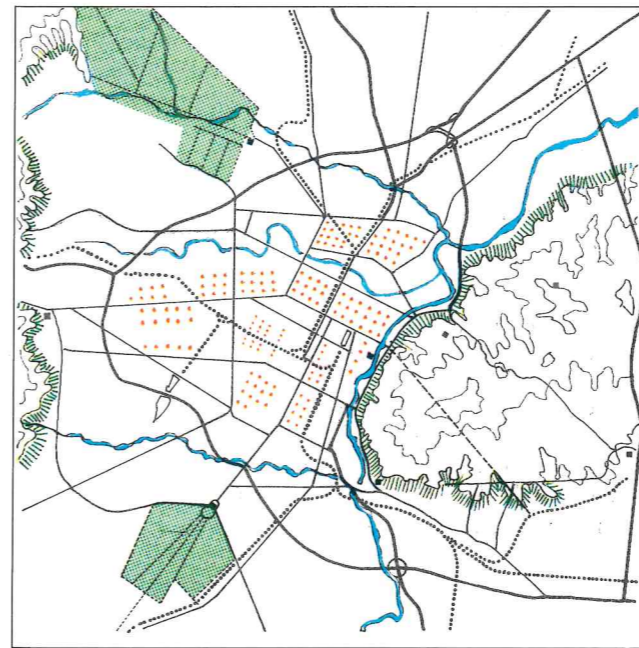
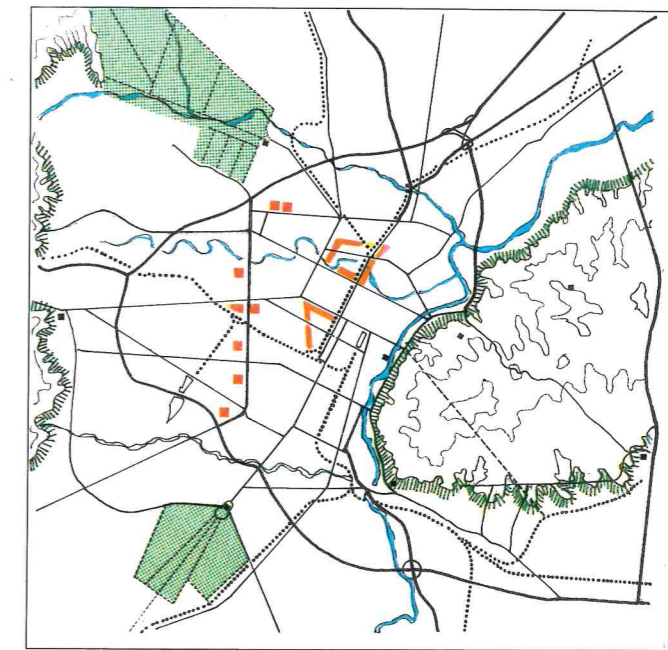
Per il settore terziario nel suo complesso si conferma la necessità di ampliare gli studi esistenti, per definire gli opportuni dimensionamenti e per regolare le dinamiche tra i diversi modelli di terziario; per quanto attiene infine ai problemi specifici di quello commerciale si rimanda a quanto contenuto nel paragrafo «Commercio» a pagina 64.

Terziario concentrato privato

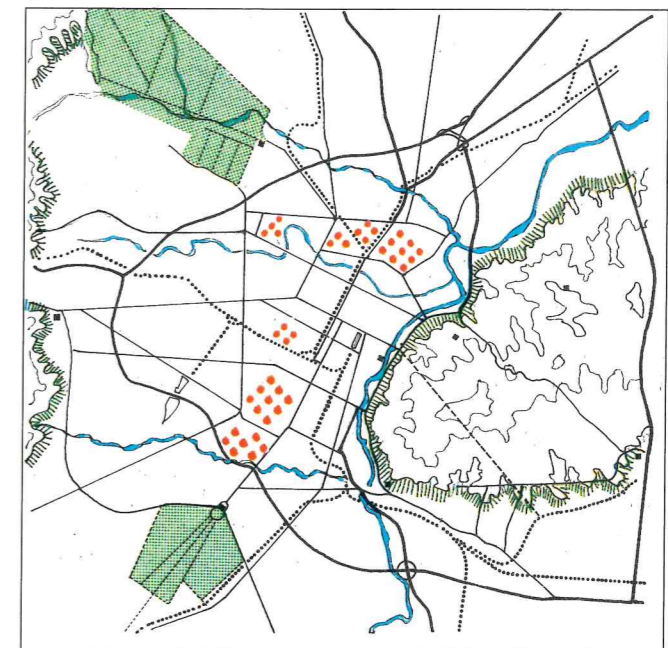


Terziario concentrato

- servizi pubblici
- servizi d'area



Terziario distribuito presso la residenza



Terziario distribuito presso l'industria

Spina centrale e modernizzazione dei servizi

Oltre ai vuoti lasciati dalla industria la città di oggi offre alle riutilizzazioni le aree degli impianti ferroviari non più essenziali, le aree delle caserme e le aree dei primi impianti di servizi generali (dogane, mercati, carceri, ecc.) i quali sono in fase di rilocalizzazione in aree più accessibili dal territorio metropolitano.

La sommatoria di queste opportunità ritaglia almeno in un caso uno spazio urbano in cui è possibile attuare una riforma non circoscritta al perimetro delle singole riutilizzazioni. La sequenza delle aree delle acciaierie (Teksid, ecc.), di Piazza Statuto, delle ferrovie a Porta Susa, delle carceri e delle officine delle F.S. fino al bivio ferroviario (alla Materferro), tutte ubicate lungo l'asta ferroviaria del passante, offre l'opportunità di costruire uno spazio urbano che si avvale delle aree da recuperare, ma anche della copertura della ferrovia e degli spazi pubblici esistenti. Questo spazio, una spina centrale del rinnovamento urbano, si colloca in una posizione di cerniera tra la città storica reticolare e l'espansione recente, proprio là dove fu tracciata la cintura ferroviaria, dove si esercitarono fin dall'inizio del secolo i progetti di copertura delle ferrovie, dove si concentrarono i contenuti e i miti della centralità urbana terziaria nel dopoguerra, dove si elaborarono i progetti per il centro direzionale.

La condizione urbana odierna non ripropone i temi della centralità attraverso la concentrazione terziario-direzionale. Le funzioni centrali si articolano su di uno spettro più ampio. Nel luogo della spina due condizioni di contorno definiscono le funzioni prevalenti. La densità dei quartieri esterni e la pratica impossibilità di ricavare in essi nuove aree libere per servizi, impongono di riutilizzare le aree con l'attenzione a mantenerne libere la massima parte. Nella spina centrale quindi si devono realizzare due parchi centrali urbani, il parco della Dora, ed il parco di Susa. L'altra condizione riguarda la necessità di modernizzare i servizi che la città offre ai cittadini. Una decisione è stata già assunta e concerne il trasferimento del palazzo di Giustizia.

Un'altra opzione già chiaramente espressa riguarda l'ampliamento del Politecnico.

Necessità addizionali sono espresse dall'amministrazione pubblica, mentre ulteriori esigenze sono espresse dagli uffici tecnici di aziende pubbliche, da enti di credito, ecc.

A queste utilizzazioni si possono affiancare nuove funzioni pubbliche o private che si indirizzano a una utenza ampia,

quindi ancora rivolte alla collettività, come le attrezzature espositive, le attrezzature per manifestazioni culturali di alta affluenza ricettiva e così via. Queste funzioni, che non vanno intese come esclusive giacché possono essere integrate con altre attività terziarie, seppur in minor misura, così come con quelle residenziali e commerciali, sono in grado di procurare una particolare connotazione alla spina centrale: il luogo dove si presenta il primo rinnovamento nella città moderna del rapporto tra istituzioni e cittadini, una sorta di «Nuovo Campidoglio» non solo della città ma di un territorio metropolitano ormai molto esteso. L'immagine complessiva della spina si desume dal connotato prevalente di città pubblica, con il quale si disegna una nuova centralità.

Comunque, in relazione alla considerevole estensione della porzione urbana che in essa può essere ricompresa, si considera opportuna l'ipotesi di orientarsi prioritariamente, per la quota di interventi terziari collocati nella sua parte centrale, verso quelli, per ragioni diverse, già radicati in tale parte della città come quelli connessi all'ampliamento del Politecnico, all'insediamento degli Uffici Giudiziari, alla realizzazione della nuova stazione di Porta Susa, orientando gli altri verso i suoi settori più esterni.

Le modalità operative per definire il luogo consistono nella redazione, in parallelo con il piano generale, di uno studio di intervento esteso a tutta l'area e a tutti i problemi localizzativi e infrastrutturali, che arrivi a configurare l'insieme e quindi i singoli comparti di realizzazione. Lo studio può partire verificando la densità edificatoria di 2mc/mq o meglio di 0,7 mq di superficie utile lorda per ogni metro quadrato di area, estesa a tutte le aree private e pubbliche con la possibilità di elevate densità fondiarie, quindi di concentrare ed elevare in altezza le edificazioni per consentire la realizzazione di ampi spazi liberi e di parchi.

Si propone di orientare lo studio verso la costruzione di una sequenza di spazi pubblici connotati da alti edifici e integrati da ampi parchi. Un asse stradale principale, la «prospettiva nuova», in grado di sopportare anche forti intensità di traffico urbano lento, realizzabile grazie alla copertura della sede ferroviaria, può costituire l'elemento di connessione tra i diversi interventi e connettersi con la penetrazione a nord e i grandi viali a sud. L'insieme della sequenza di spazi rappresentativi configura tutta la spina che viene a comprendere anche piazza Statuto.

Residenza in pianura, residenza in collina

Porre un sostanziale limite al processo di addizione di nuove aree edificabili rispetto alla città consolidata pone problemi qualitativi oltre che quantitativi nel definire la localizzazione della nuova offerta residenziale immediata e futura. L'andamento demografico, a meno di nuovi e diversi movimenti migratori (di cui peraltro con sempre maggior frequenza si segnala la possibile ripresa, sia pure con caratteri molto diversi), non dovrebbe procurare grandi modificazioni dal punto di vista quantitativo, sebbene siano da approfondire le ricerche al riguardo. La popolazione di Torino dovrebbe stabilizzarsi intorno a una cifra di poco inferiore al milione. Cionondimeno, come si verifica in ogni grande città, rimane insoddisfatta la domanda di nuove abitazioni, attribuita, secondo vari studi, a diverse cause come la rigidità del mercato che non consente la riutilizzazione dell'edilizia vuota, il crescente numero dei nuclei familiari, la domanda di edilizia pubblica delle classi meno agiate, la domanda di rinnovo delle classi più agiate, ecc. Non a caso la riforma proposta riguarda l'offerta qualitativa piuttosto che le quantità in valore assoluto.

L'offerta abitativa in Torino fa capo attualmente a tre modelli di fondo:

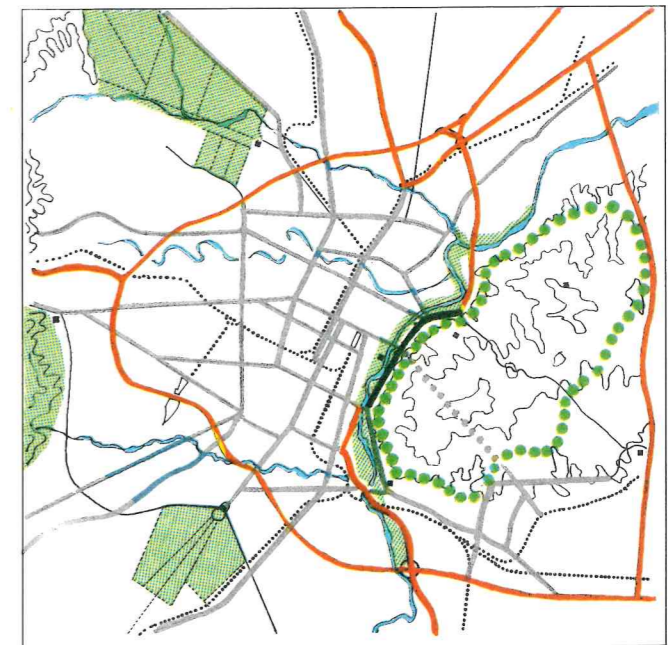
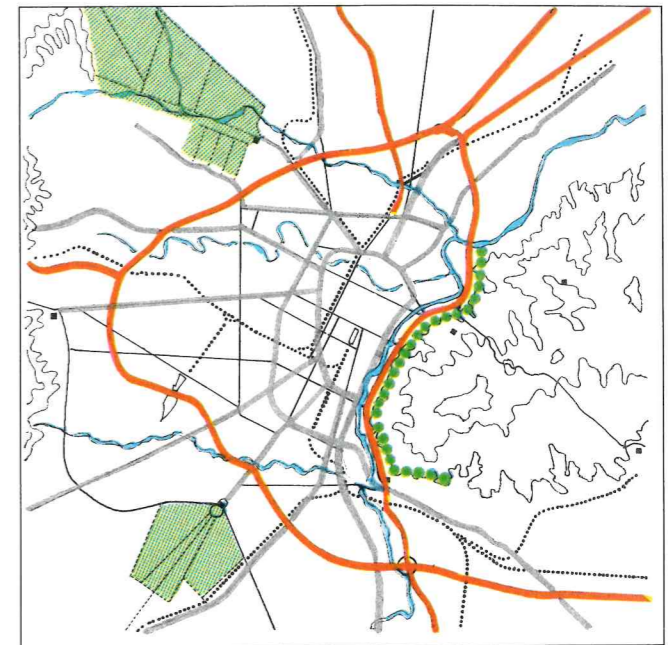
abitare in collina, dove le aree adatte alla edificazione sono state interamente utilizzate e dove nulla consiglia di occupare i versanti settentrionali delle convalli e così ridurre la presenza del verde. Un modello esaurito a meno di qualche piccolo completamento, più aperto invece nella fascia pedecollinare;

abitare nella città storica, dove le operazioni di recupero possono fare emergere apprezzabili opportunità insediative, ma dove il probabile diradamento indispensabile per migliorare le condizioni igieniche, imporrà una riduzione complessiva di vani;

abitare nelle aree esterne consolidate, dove i valori originali di impianto fanno ritenere possibile un significativo recupero abitativo legato essenzialmente a due fattori: il trasferimento di alcune quote di terziario che certamente troveranno migliore sistemazione nelle aree specializzate, e la riqualificazione soprattutto edilizia — o di sostituzione microubanistica — di un tessuto sostanzialmente già formato. In queste parti della città nuove e qualificanti opportunità possono anche derivare da trasformazioni operate su singoli isolati già industriali, oggi ridotti a vere intrusioni nel corpo urbano;

abitare nelle aree periferiche, dove le differenze di età e di luogo, tra le zone insediate prima e dopo la seconda guerra mondiale, di ubicazione più o meno marginale rispetto all'urbanizzato, di riparto proprietario tra pubblico e privato determinano differenze ambientali e funzionali notevoli, anche se generalmente uniformate dalla carenza d'immagine urbana. In queste aree è necessario il massimo sforzo di recupero ambientale, anche con consistenti operazioni di ristrutturazione urbanistica di media o grande dimensione. Le proposte per i quartieri IACP 16° e 37° promosse da CER/IACP/Politecnico di Torino possono in questo senso essere un primo esempio da avviare subito.

Nel territorio comunale il piano può offrire quindi due opportunità abitative: nella città storica e nella gamma di situazioni diverse che emergeranno dalla riqualificazione delle



La struttura radiocentrica dimezzata

La struttura di aggiramento della collina

periferie industriali. Nell'attuale fase di profondo mutamento dei caratteri sociali ed economici di Torino non è possibile prevedere con esattezza se la trasformazione delle aree interne al perimetro comunale sarà capace di soddisfare, sia dal punto di vista quantitativo che dal punto di vista qualitativo, il fabbisogno che verrà espresso dalla città del futuro; così come oggi non è prevedibile con certezza quale sarà, alla fine degli anni '90, la domanda di residenza nell'ambito dell'intera area metropolitana così come essa andrà configurandosi per effetto del nuovo sistema dei trasporti pubblici e di una più efficace accessibilità alle aree esterne. In questa situazione il piano non può limitarsi a guardare all'interno dei confini comunali, ma deve anche, in prospettiva a lungo termine, prendere in considerazione le nuove opportunità che eventualmente si creassero nell'intera area metropolitana.

Nel territorio esterno esiste qualche possibilità ulteriore di insediamento con caratteri nuovi, in particolare nelle maglie non ancora sature dei piani comunali o in prossimità dei luoghi eccezionali del territorio o ai piedi delle colline. Lo sfruttamento integrale delle «porosità» esistenti nei piani comporta peraltro i rischi più generali di densificazione dell'area e quindi di peggioramento della condizione urbana ed ambientale.

Inoltre si tratta di valutare se nel futuro degli abitanti dell'area torinese non debba esistere anche una opportunità residenziale più a contatto con le qualità fisico-geografiche del territorio, in qualche modo diversa, se non alternativa rispetto ai caratteri prevalenti dell'area industriale. La questione dovrebbe essere affrontata in sede sovracomunale e regionale. In mancanza di orientamenti al riguardo sembra opportuno in sede programmatica suscitare una riflessione sulle caratteristiche geografiche dell'area e sulle opportunità offerte in un ambito più ampio di quello comunale e più attinente alle questioni di scala metropolitana.

Anche se si tratta di una ipotesi interamente ubicata al di fuori del territorio comunale e quindi non direttamente pertinente al contenuto del piano regolatore di Torino, non sembra fuori luogo soffermare l'attenzione su di un più ampio orizzonte con lo spirito di aprire una discussione tra gli enti territoriali e raccogliere successivamente gli esiti per quanto riguarda il territorio torinese, nel progetto preliminare.

Potrebbe offrire interessanti condizioni localizzative per gli insediamenti residenziali nuovi il piede dei rilievi che delimitano la piana, come già indicato dalle proposte del comprensorio torinese, da un lato sui rilievi prealpini, dall'altro sulla collina torinese nel tratto più meridionale. Nel secondo caso si aprirebbe una prospettiva di urbanizzazione residenziale, dopo quella industriale della piana, volta ad aggirare la collina, che diverrebbe elemento centrale di una più ampia città e aprirebbe un versante nuovo nella struttura radiocentrica ma dimezzata della conurbazione.

Il supporto infrastrutturale di questa ipotesi si trova nel sistema dei trasporti regionali, nella linea di Chieri, inserita sul passante, nel miglioramento dell'attraversamento stradale della collina tra Chieri e Settimo e nei necessari interventi richiesti dalla saturazione della direttrice Torino-Chieri (SS. n. 10). Mentre nella configurazione attuale l'insediamento ipotizzato si verrebbe a trovare alla coda estrema della

periferia, sul piano strettamente geografico si troverebbe a distanza dal centro pari a quelle di Stupinigi, Venaria, Settimo. Nello studio di un simile insediamento si può verificare l'ipotesi di un collegamento diretto attraverso la collina, anche solo per il trasporto pubblico, che ridurrebbe la distanza in tempo dal sistema delle aree centrali a pochi minuti. Quindi si potrebbe completare la figura dimezzata della città con nuovi insediamenti in condizione ambientale molto amena, vicinissimi, in tempo, alle aree più vitali della città. L'insediamento potrebbe avvalersi di riferimenti geografici e storici alla scala territoriale, appoggiarsi ad una nuova stazione sulla linea di Chieri, accrescere il valore urbano di Trofarello, Chieri, Pecetto, Revigliasco e Cambiano, determinare una ulteriore area a parco agricolo, alla scala territoriale tra Trofarello e Chieri.

Una simile ipotesi nel momento in cui comporta anche nuovi interventi infrastrutturali, come il miglioramento delle connessioni con il settore nord orientale della città, potrebbe agevolare le soluzioni dell'attraversamento sul lato est della città. Ciò consentirebbe di pensare ad opere di razionalizzazione e di selezione del traffico lungo le sponde del Po senza consistenti infrastrutture e quindi di accostare l'area della collina alla città senza pesanti intrusioni di traffico, senza alterazioni del tessuto storico esistente, senza interferire con l'uso da tempo libero delle sponde del fiume. Le stesse premesse di grande opportunità offrono le altre aree proposte: la collina di Rivoli e il parco della Venaria oltre ad offrire condizioni ambientali uniche ed irripetibili nel panorama metropolitano torinese, sarebbero direttamente collegate dalla linea 1 di metropolitana e dalla linea Torino-Ceres trasformata in metropolitana regionale; quindi anch'esse a pochi minuti dall'area centrale torinese.

Tutte queste ipotesi, nel momento in cui si appoggiano ad interventi infrastrutturali di grande significato e già decisi, rendono pronto e credibile un diverso assetto territoriale delle aree esterne all'area urbana consolidata, nel momento in cui questa non potesse più far fronte alla domanda complessiva di residenza.

Naturalmente una proposta di così ampia portata deve accompagnarsi a una ipotesi attuativa che eviti i rischi di colossali speculazioni. Significa proporre agli altri Comuni di cambiare logica insediativa per le nuove espansioni:

1. contenere al minimo necessario l'espansione intorno agli aggregati esistenti, dove per minimo si può intendere quanto è necessario per riqualificare ciò che esiste;
2. concentrare le rimanenti quote di nuova edificazione in pochi punti dell'area seguendo alcuni indirizzi quali non ingigantire le aree urbanizzate, non occupare terreni agricoli di elevato valore pedologico e d'uso, rendere l'ambiente collinare protagonista di un nuovo modello dell'abitare;
3. avanzare una politica demaniale che consenta di fornire le aree dopo l'urbanizzazione (come nei casi di Brescia e Modena) agli operatori controllando gli effetti delle rendite;
4. gestire le operazioni attraverso forme di consorzio tra i comuni interessati sull'esempio del CIT;
5. predisporre di concerto con gli operatori una progettazione urbana unitaria di qualità elevata.

In questo caso si può parlare di vere addizioni urbane, volte a risolvere i problemi di tutta l'area non solo di Torino.

L'individuazione delle aree e delle attrezzature da destinare a servizi pubblici è uno dei nodi più spinosi che il PRG deve affrontare, in quanto concorrono alla sua risoluzione problemi progettuali, problemi amministrativi e problemi giuridici. La mancata soluzione in sede nazionale dell'annoso problema del regime dei suoli e le recenti sentenze costituzionali in tema di vincoli urbanistici e di indennità di esproprio, rendono ancora più illusorio pensare che sia il PRG di Torino, da solo, a dare soluzione organica al problema.

Non v'è dubbio allora che l'Amministrazione comunale debba avviare, proprio in sede di Deliberazione Programmatica, un intenso rapporto istituzionale con la Regione Piemonte, per tentare di stabilire, almeno in prima istanza, una affinità interpretativa sugli attuali testi di legge, e per tentare, in un secondo tempo, di apportare le necessarie modifiche alla legge urbanistica regionale vigente oggi.

In ogni caso il PRG di Torino dovrà confrontarsi con le attuali norme di legge in relazione ai seguenti tre ordini di necessità:

approfondire il concetto di «servizio» sulla base di un più moderno e aggiornato rapporto tra pubblico e privato;

valutare le effettive esigenze di servizi pubblici oggi esistenti a Torino, in rapporto agli standards richiesti dalla legge;

dilatata il bacino di utenza di alcune grandi attrezzature all'area e prevederne quindi una localizzazione in ambito metropolitano.

Inoltre la definizione progettuale del sistema complesso dei servizi sociali urbani dovrà esprimere scelte rispetto:

alla necessità di garantire dotazioni adeguate per quantità e qualità di servizi effettivamente erogati o programmati;

alla congruenza tra le previsioni progettuali e le risorse disponibili ad attuarle, con particolare riferimento al costo di acquisizione delle aree;

alla opportunità di operare per «grandi insiemi» polifunzionali di servizi;

alla utilità di integrazioni sistematiche tra politiche dei servizi sociali e dei trasporti pubblici;

alla convenienza a favorire «concertazioni» tra governo pubblico urbano e promotori immobiliari privati verso la formazione e/o la gestione dei servizi sociali pubblici ovvero privati di interesse pubblico.

La realizzazione dei servizi urbani è uno dei nodi storici della questione urbana torinese, a causa delle ridotte dimensioni degli spazi liberi vincolabili a standards rispetto alle quantità previste dalla legge regionale piemontese: è molto difficile infatti dotare Torino dei 25 + 17,5 mq per abitante di servizi sociali, che sarebbero prescritti dalla legge regionale urbanistica.

Per poter sciogliere questa contraddizione non solo sul piano formale ma anche su quello dell'effettivo intervento, sembra necessario reimpostare la questione non solo attraverso le considerazioni e modalità precedentemente esposte, ma anche attraverso una puntuale ricognizione e analisi sulle effettive prestazioni dei servizi esistenti e quindi sulle carenze effettive. Per questo scopo vengono proposte ricer-

che apposite. A ciò può seguire una valutazione sui servizi aggiuntivi essenziali — quelli per i quali la localizzazione è condizione di efficienza —, e quindi, una valutazione su quelli meno condizionati dalla localizzazione. I primi dovranno essere indicati nel piano con una puntuale localizzazione, i secondi potrebbero anche essere derivati dalle operazioni di trasformazione urbana.

Il bilancio complessivo va esteso su zone di una certa ampiezza, tenendo conto delle diverse caratteristiche urbane, e deve essere definito nel piano, in modo da non condizionare le trasformazioni previste a valutazioni estranee a chi interviene o da definire di volta in volta.

Nella individuazione delle aree per servizi sembra opportuno seguire una strategia di accorpamento a partire dai nuclei esistenti. Qualora le aree per servizi fossero progettate come un insieme e ad esso fossero integrati gli spazi pubblici disponibili, si potrebbero definire nuclei di aree di proprietà pubblica disponibili per utilizzazione anche diversa nel tempo.

La cura e la riqualificazione degli spazi pubblici, la rivalutazione degli ambienti storici, sono interventi immediatamente realizzabili che portano un contributo non secondario al miglioramento della qualità urbana.

Il progetto Agorà ha individuato una serie di località adatte per interventi di trasformazione. È possibile, durante la discussione della Deliberazione Programmatica, scegliere tra di esse ed elencare alcune situazioni per le quali avviare immediatamente, tramite incarichi di progettazione e concorsi, una fase operativa e realizzativa.

La riqualificazione degli spazi pubblici non si limita alle occasioni già individuate. Si può intervenire anche nelle località di maggiore interesse storico: in primo luogo sulle quattro piazze-porta (Statuto, Repubblica, Vittorio Veneto, Porta Nuova), per migliorarne l'aspetto riordinando l'uso dei grandi spazi vuoti. Inoltre, in Piazza Castello si può studiare, con un concorso di largo richiamo, la separazione tra la piazza interna e quella esterna, riproponendo la chiusura del varco tra Palazzo Madama e Palazzo Reale e ridando un significato di piazza pedonale allo spazio interno e alla corte di Palazzo Reale, connesso con l'area archeologica delle Porte Palatine.

La riqualificazione degli spazi pubblici si può estendere a tutte le situazioni in cui sono previsti consistenti interventi infrastrutturali, alle occasioni di realizzazione di parcheggi su suolo pubblico, al miglioramento delle aree pubbliche di quartiere. Interventi di questo tipo non si limitano alle dimensioni degli arredi, ma incidono sugli aspetti costitutivi della città.

La riforma può ulteriormente estendersi alla migliore utilizzazione del sottosuolo pubblico. Le nuove occasioni di interventi sotterranei, per metropolitane, per parcheggi, ecc., offrono lo stimolo a una revisione programmata della sezione sotterranea dei viali e delle strade, per modernizzare e migliorare i servizi in vista di nuovi impianti (telematizzazione, teleriscaldamento, ecc.) e per una rinnovata cura della parte soprastante fino alle alberature (sostituzioni, rinnovi, potature, ecc.).

La costruzione storica della periferia ha lasciato tracce più che secolari. Ad esse è affidata la memoria della civiltà industriale torinese. Ai luoghi della periferia più antica e più recente sono legati valori sociali e per alcuni di questi luoghi si riconoscono valori di identità collettiva che il piano intende tutelare e rinforzare.

In particolare concorrono a strutturare la periferia le barriere operaie sorte intorno ai grandi insediamenti industriali. La ristrutturazione della periferia può partire dalla riqualificazione delle barriere per potenziare anche in esse quegli elementi di centralità che costituiranno la rete dei centri esterni. Gli studi per definire i ruoli e le trasformazioni nelle parti storiche della periferia urbana vanno estesi ad ambiti che coinvolgono i diversi tessuti urbani che le costituiscono come le parti abitate - barriere, borghi, assi stradali - le aree industriali recuperabili, le aree a servizi, il sistema di accessibilità.

Occorre però individuare la mappa dei villaggi esistenti nel vecchio come nel recente tessuto urbano. La loro esistenza dà corpo a una rete di luoghi molto variegata — dalle barriere ai villaggi operai, ai sagrati di alcune chiese —, che travalica i confini comunali.

Per redigere tale mappa è necessaria una conoscenza dettagliata degli attributi oggettivi, soggettivi e storico-culturali che hanno costruito i caratteri di identità dei luoghi. Per questo si sono avviati due programmi di ricerca, l'una di natura storica, l'altra è finalizzata a riconoscere i motivi dell'identità attribuita ai luoghi dagli abitanti. Il contributo degli abitanti in questi casi è essenziale per la comprensione dei luoghi stessi.

Sulla scorta dei risultati delle ricerche e con l'indicazione di contenuto da esse ricavabili sarà necessaria una progettazione urbana di dettaglio per contenere le trasformazioni entro un arco di modificazioni non distruttive dell'identità dei luoghi. Anche il potenziamento commerciale e terziario dei borghi deve essere incentivato e reso possibile. Attorno ai principali fulcri dei quartieri residenziali (come ad esempio le piazze Sabotino, Carducci, Crispi, Santa Rita, Galimberti, Pitagora, Chiesa della Salute, Borromini, Rivoli...) dovranno concentrarsi i servizi e le attività necessarie per potenziare la qualità urbana dei borghi e ridurre correlatamente la dipendenza dal centro urbano.

Gli isolati in cui sono presenti edifici residenziali, insieme a edifici occupati dall'industria e dall'artigianato, connotano ampie parti di aree periferiche. La convivenza di attività diverse spesso produce disagi per gli abitanti, ma la presenza di diffuse occasioni insediative è preziosa per il tessuto produttivo minore e per la nascita di nuovi settori di imprenditoria. Le attività insediate sono spesso consolidate e le trasformazioni sembrano non facili.

Una serie di casi campione studiata nell'Ufficio del piano rivela la complessità della situazione, e la complessità degli strumenti di intervento, sia normativi, sia per creare condizioni di incentivo economico alla trasformazione, sia, infine, per conseguire risultati di miglioramento delle condizioni urbane di disagio. Due obiettivi in qualche misura contraddittori si propongono. Da un lato, migliorare le condizioni abitative con ricostruzioni e costruzioni nuove che incrementino gli spazi liberi e di uso pubblico. Dall'altro, non incentivare meccanismi di tipo economico che producano effetti di espulsione drastica delle attività produttive, impoverendo il tessuto in cui si trova il vero «incubator» della tecnologia torinese. Un approfondimento degli studi al riguardo è necessario per superare l'apparente plausibilità delle sostituzioni di fabbriche con residenze. È necessaria, altresì, una conoscenza di dettaglio delle situazioni per verificare se l'effetto di miglioramento non distruttivo delle opportunità produttive possa essere diffuso su tutti gli isolati o invece limitato, con operazioni più radicali, ad alcuni di essi. Sul tema sono necessarie analisi di dettaglio e studi di intervento per realizzare strategie operative e spaziali. Le aree di ristrutturazione indicate nei documenti di giunta e definite tattiche o strategiche, sui cui si è accentrata l'attenzione quali sedi delle più immediate ristrutturazioni, sono ricomprese nelle scelte della Deliberazione. Alcune aree sono state segnalate come sedi per le grandi riforme già indicate. Le rimanenti (parte delle aree tattiche, San Paolo, Vanchiglia, ecc.) possono essere oggetto di ristrutturazioni con effetti indotti locali, comunque significativi per la riqualificazione dell'intorno.






Poiché si tratta quasi sempre di ristrutturazioni di isolati interi, la loro riutilizzazione può far capo a due strategie:

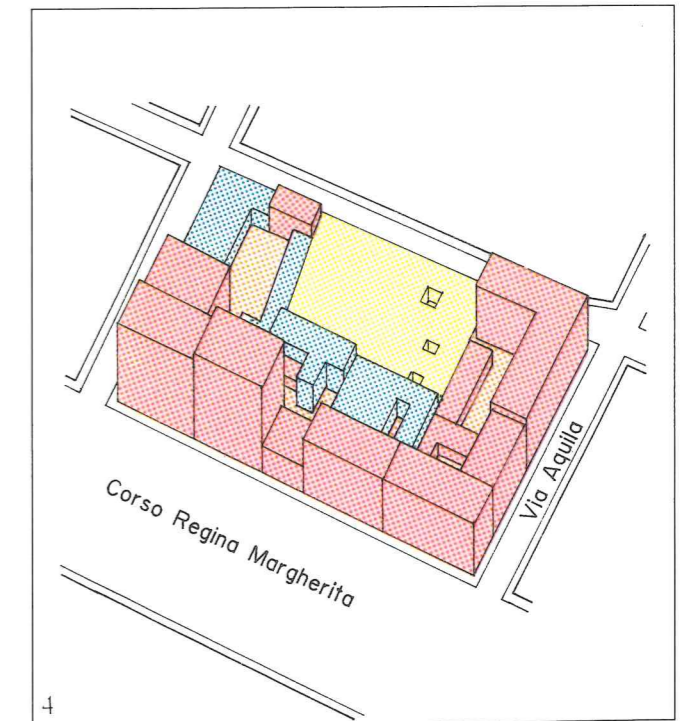
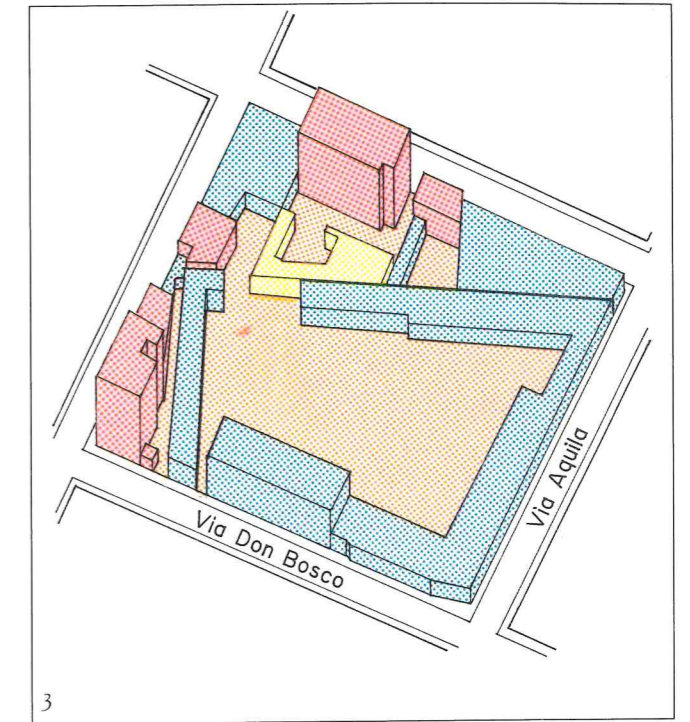
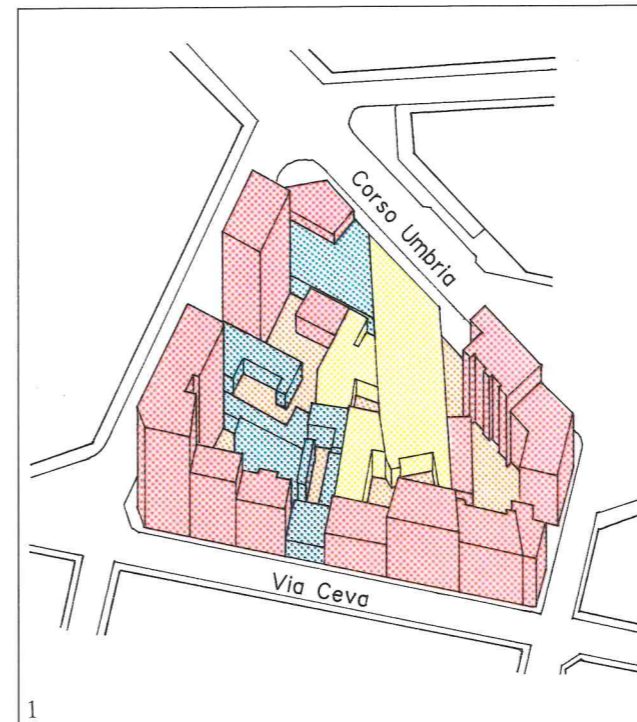
a. interventi di edilizia pubblica, ad esempio con finanziamenti già disponibili prima dell'adozione di PRG.

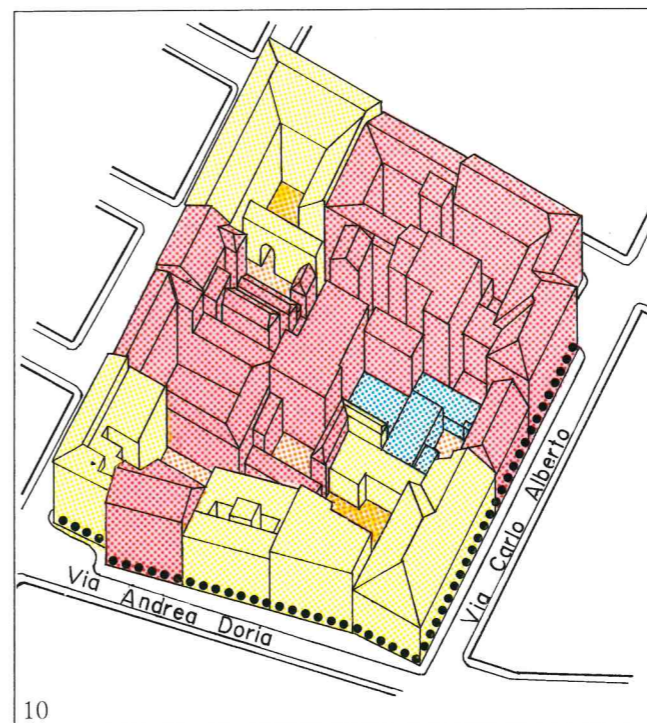
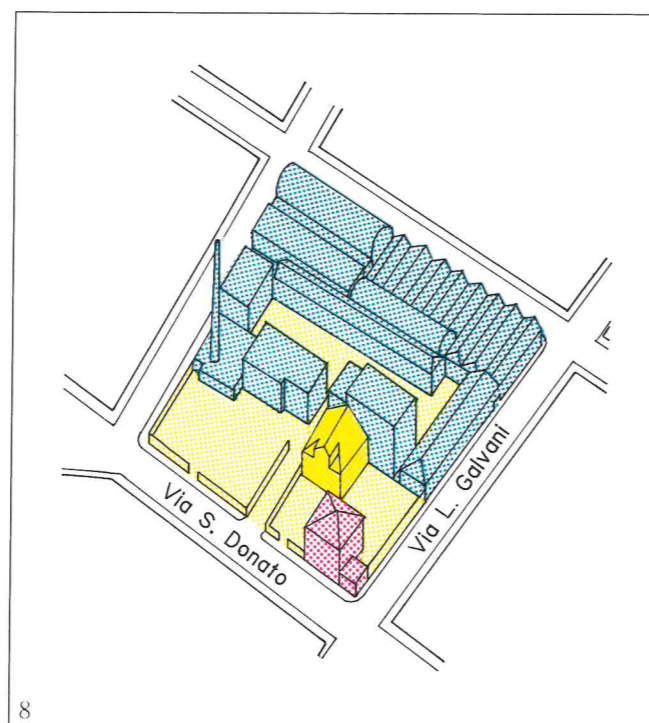
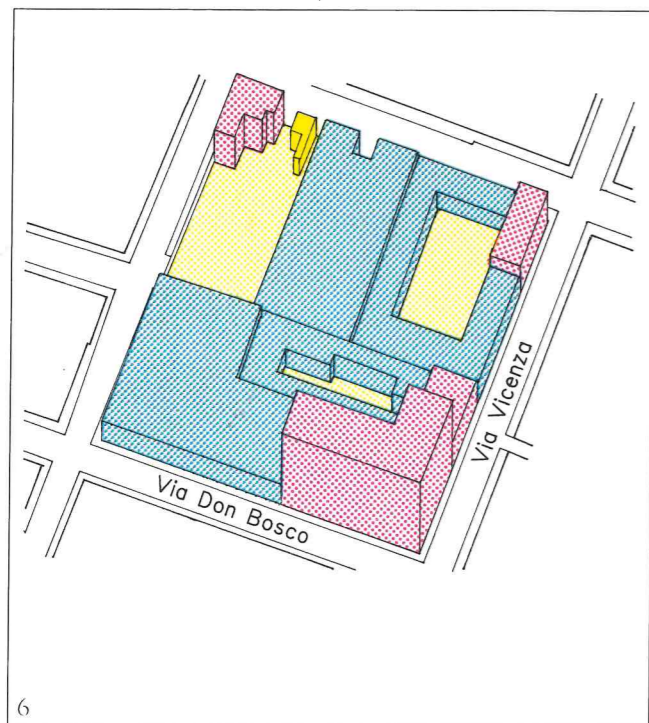
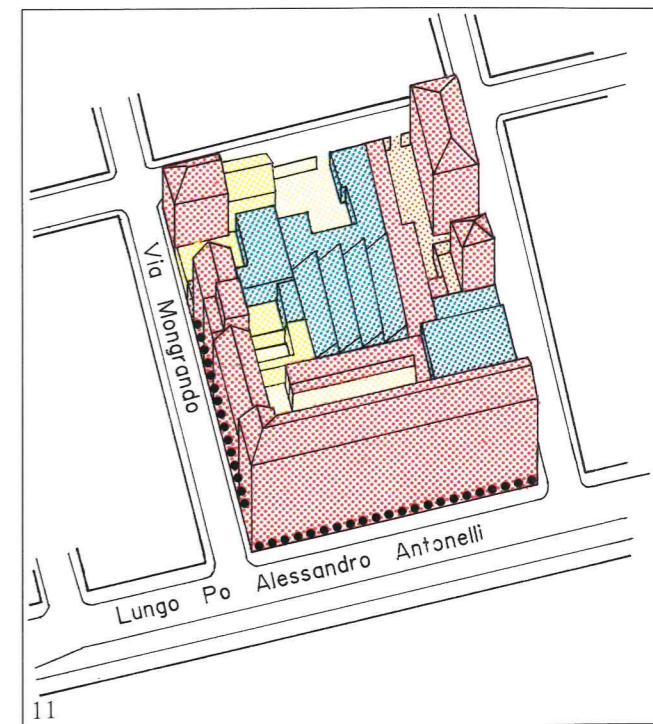
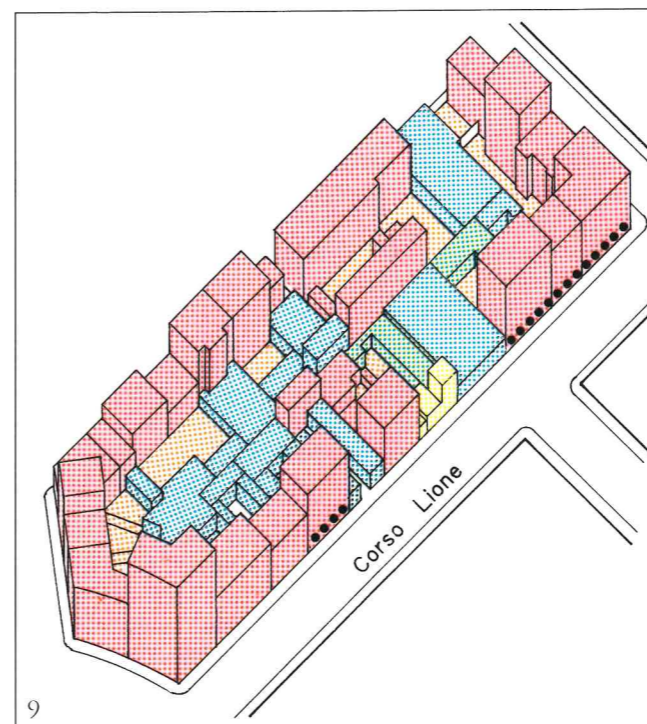
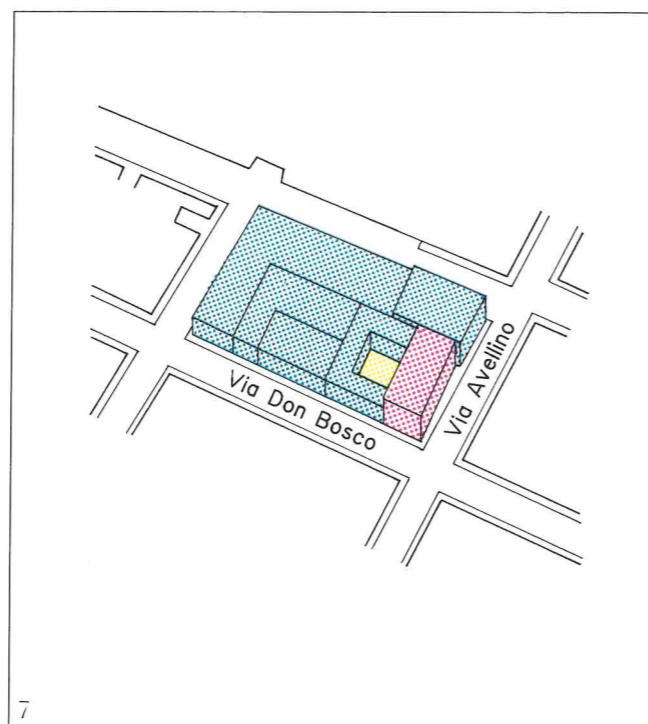
b. recupero di aree libere, specie se la compattezza della città intorno non ammette consistenti recuperi alternativi.

Analogamente a quanto indicato per le aree della spina centrale, si può definire, nella Deliberazione, la volumetria di riutilizzo intorno a un indice territoriale di 2 mc/mq, con un indice fondiario molto alto per consentire la concentrazione dei volumi. Le funzioni potrebbero avere un breve arco di oscillazione intorno a un mix prestabilito e l'uso delle aree a servizi dovrebbe derivare dall'esame dell'area circostante. Così affermate le caratteristiche delle ristrutturazioni, le singole iniziative potrebbero trasformarsi in studi di intervento e quindi procedere con piani particolareggiati in variante singolarmente ed autonomamente, qualora venissero ritenuti interventi urgenti tali da richiedere le procedure di intervento immediato.

Entro questa linea si può dare attuazione ad alcune aree già oggetto di studi da parte dell'Amministrazione Comunale.

-  Residenza
-  Attività produttive
-  Terziario
-  Vuoto
-  Edifici dismessi





La struttura viaria e l'auto dentro la città

In una città costruita come Torino, difficilmente gli interventi sulla viabilità urbana possono andare oltre i provvedimenti per rendere più scorrevole qualche punto della rete stradale esistente. In una città come Torino in cui il patrimonio storico ha lasciato testimonianze così ricche anche nei tracciati stradali, nelle loro sezioni, nelle piazze, nei viali, ogni modificazione di queste deve essere operata con tutte le attenzioni e le cautele che la nostra cultura riserva al patrimonio storico.

Due progetti nuovi, in fase di studio, si staccano nettamente dalla logica citata: Corso Marche e la penetrazione N-S. Si tratta di due tracciati stradali protetti inseriti nel tessuto urbano.

Entrambi i progetti sono sostenuti da opportunità di natura funzionale, economica e gestionale. La deliberazione programmatica ne assume i tracciati che vengono a coincidere con assi della centralità urbana. A maggior ragione quindi la soluzione progettuale per entrambi deve misurarsi con la minimizzazione degli effetti negativi sugli ambienti urbani attraversati e soprattutto con la caratterizzazione necessaria rispetto alle nuove funzioni urbane, non previste nei progetti redatti. Ciò vale in modo particolare per la penetrazione da Nord, dove all'impatto del traffico stradale si somma quello ferroviario, per le condizioni di esercizio in cui si verranno a trovare i 4 binari (altissima frequenza di treni e treni ad alta velocità).

Vale altresì perché la penetrazione, quale che sia la soluzione progettuale definitiva, deve raccordarsi con il nuovo asse stradale urbano incluso nell'intervento della spina centrale. La misura dell'impatto ambientale dei nuovi tracciati nella città costruita dovrà essere affidata a specialisti e condotta con grande attenzione per non contraddire gli obiettivi ambientali e di qualità urbana alla base della revisione del PRG.

Oltre ai due progetti citati il PRG deve inoltre risolvere un altro problema, relativo all'attraversamento nord-sud lungo le sponde del Po.

Attualmente tale flusso di traffico comprende sia gli spostamenti a lunga e media distanza, sia gli spostamenti locali, con il risultato di una profonda frattura fra le sponde del Po e la parte di città che su di essa si affaccia.

Questa situazione va sicuramente modificata ricercando con forza la ricucitura, soprattutto sul versante collinare, del tessuto urbano con l'ambiente fluviale. Tale obiettivo si potrà ottenere agendo in due direzioni: da una parte, dirottando il traffico pesante e con origini e destinazione esterne alla città, dalla tangenziale attuale sul nuovo tratto di tangenziale ad est della collina, completando così il grande anello periferico dell'area metropolitana, e, dall'altra, migliorando, con opere e provvedimenti adeguati, il rapporto fra traffico urbano a media distanza, quello strettamente locale e l'ambiente del fiume. Queste valutazioni peraltro sollevano un argomento di fondo, sul quale occorrerà fare ricerche e riflessioni approfondite.

L'armatura stradale torinese ha sopportato in misura maggiore rispetto a quella di altre città, e quindi più a lungo, gli effetti dei continui incrementi di traffico. I sintomi della congestione sono apparsi tardi rispetto alle maggiori città italiane ed oggi sono ancora sostanzialmente contenuti. Peraltro, l'alta intensità di traffico è ampiamente ripartita su tutti i rami della rete, particolarmente nell'area dei tracciati reticolari.

È tuttavia certo che qualora non si assumano provvedimenti di razionalizzazione e non vengano assunte decisioni che consentano di attribuire funzioni differenziate agli assi principali e alla viabilità di servizio locale, dall'attuale condizione di congestione contenuta si rischierebbe di passare in tempi brevi a una situazione di congestione diffusa. In tale situazione gli studi in corso presso l'Amministrazione comunale, tendenti ad organizzare aree ambientali entro le quali contenere il traffico attraversante, prospettano soluzioni in cui, schematicamente, il miglioramento delle condizioni residenziali comporterà una più definita specializzazione di alcuni grandi corsi, che andranno riorganizzati con una più efficiente regolamentazione semaforica e forse con alcuni, non numerosi, interventi infrastrutturali in grado di risolvere la circolazione in incroci particolarmente congestionati. Certamente, nel prevedere tale strategia, occorrerà porsi la questione della individuazione di una soglia oltre la quale i provvedimenti per la scorrevolezza del traffico potrebbero diventare controproducenti.

Più in generale, si solleva l'interrogativo sulla opportunità di prendere, nelle città costruite di oggi, provvedimenti per aumentare la scorrevolezza dei flussi, al di là dei pur possibili miglioramenti di gestione della rete e degli interventi con opere in punti eccezionali.

Le città che si sono scontrate in precedenza con effetti negativi da traffico, hanno ben presto cessato di inseguire gli incrementi di traffico con i piccoli adeguamenti delle sezioni stradali esistenti. Spesso, prima ancora del completamento dei provvedimenti, i cittadini hanno cambiato consuetudini e modo di intendere l'uso dell'automobile dentro la città, chiedendo trasporto pubblico per un verso e protezione ambientale per l'altro. Torino è una città eccezionale sotto il profilo della rete stradale. Si propone di studiare con attenzione un punto di equilibrio, appropriato per la cultura della città, tra esigenze in qualche modo contrastanti come il miglioramento della circolazione, il non degrado delle condizioni fisiche ed ambientali della città, la prevedibile entrata in funzione di un sistema di trasporto di massa, la creazione di isole ambientali nelle zone residenziali e nel centro storico, la localizzazione strategica dei parcheggi, e infine l'evoluzione tecnologica dell'automobile rispetto alla condizione di esercizio nella città. Per questo si promuove una ricerca che tende ad analizzare i rapporti tra automobile e città in una proiezione avanzata negli anni futuri, dalla quale desumere indirizzi di fondo e criteri di orientamento per una città così particolare come Torino.

La modificazione dei luoghi della città

La modificazione dei luoghi della città

Le riforme proposte nel loro insieme delineano un assetto generale dell'area fortemente innovativo rispetto all'attuale uso, ai modi di utilizzazione che i cittadini di Torino oggi sperimentano nel vivere la propria città. Vale la pena di riassumere in modo sintetico gli elementi principali della proposta in grado di influire sul funzionamento della città e sulle vicende quotidiane dei cittadini.

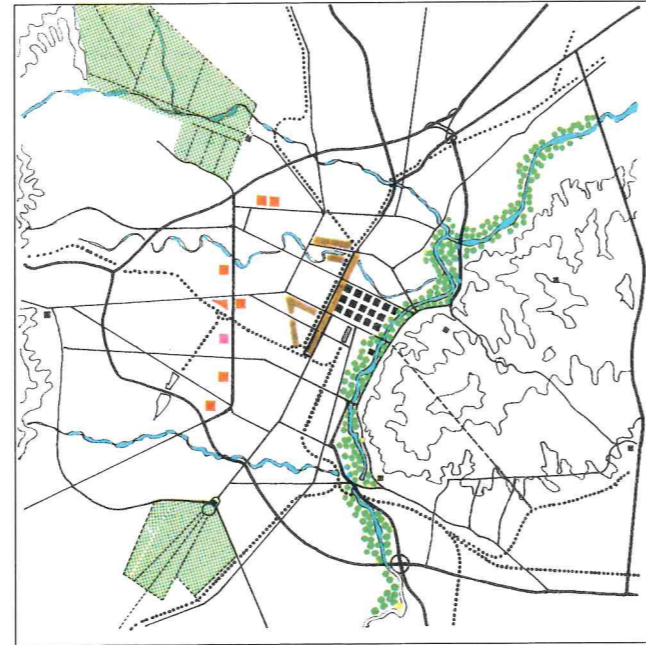
Tre centralità

L'insieme delle riforme individua tre luoghi centrali nuovi. Attualmente il centro coincide con la parte più antica della città nonostante tentativi di decentramento susseguitisi negli ultimi quarant'anni.

Pur essendo geograficamente eccentrico rispetto alla conurbazione, il centro storico è soggetto ad ogni pressione insediativa come luogo centrale e solo le difficoltà operative più recenti ne hanno impedito un profondo stravolgimento. Il risultato conseguito, di cui è immagine il degrado fisico, ovviamente non può soddisfare nessuno.

La questione non si pone soltanto nei termini di un decentramento, cioè di espropriare la parte storica della sua natura di luogo centrale, che ne è il patrimonio più prezioso per i valori storici e culturali in esso rappresentati, quanto piuttosto di realizzare diversi luoghi centrali, ciascuno con proprie specifiche caratteristiche che nell'insieme ed insieme al centro storico denotino il ruolo centrale che tutto il territorio di Torino svolge nei confronti della conurbazione e più in generale della regione. L'asse della spina diventa il centro delle funzioni di servizio pubblico. L'asse di corso Marche il centro delle funzioni di servizio metropolitano. L'asse del Po diventa il centro dell'attività di loisir e di riposo.

Si tratta di tre assi pressoché paralleli intessuti in senso ortogonale dai grandi viali storici.

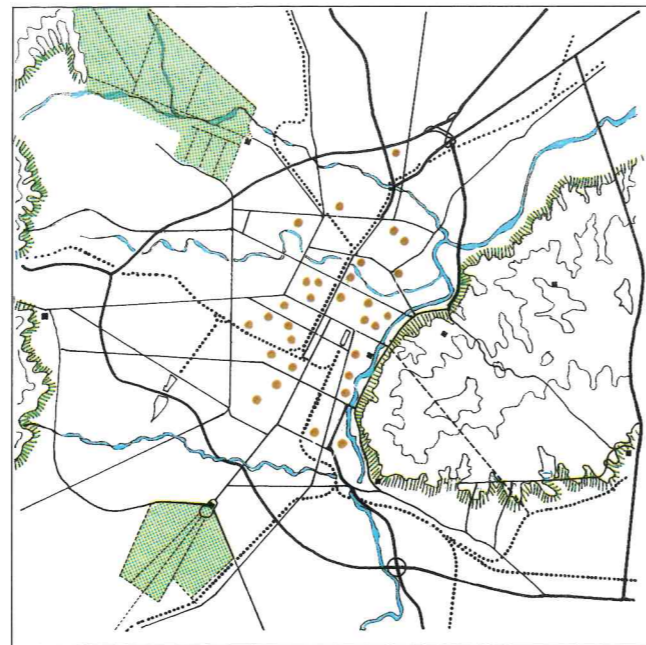


Trenta luoghi

Gli elementi di centralità a scala urbana e territoriale non assorbono, né escludono luoghi centrali minori e diffusi nell'area costruita che per il loro valore storico o per il contenuto sociale non sono meno significativi dei primi.

Il piano propone di identificarli per le loro caratteristiche fisiche e per il loro significato, e di valorizzarli così da farne un punto di riferimento per la identità collettiva, luoghi eccezionali dentro la periferia recente.

L'esaltazione di questi valori può contribuire a rigenerare il tessuto urbano e ad accreditare la mutazione di valori che le modificazioni sociologiche della città sicuramente portano con sé. Con queste caratteristiche si devono connotare anche le operazioni di riconversione delle aree industriali, che si devono proporre come nuovi luoghi di aggregazione sociale, di recupero di identità.



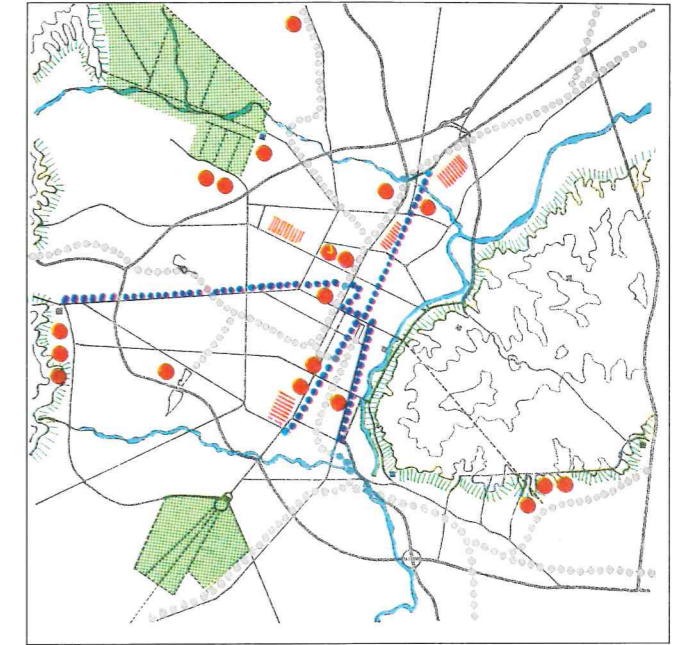
Il cuore verde

L'occupazione della pianura tra le Alpi e gli Appennini ha seguito l'insediamento radiocentrico degli assi barocchi. La struttura territoriale realizzata, enfatizzata infine dalla tangenziale, si configura come un sistema radiocentrico tagliato a metà, dove una metà è occupata dalla collina.

Il sistema dei luoghi centrali proposti lungo assi di attraversamento della conurbazione tende a contraddire il sistema radiocentrico, riproponendo un sistema con prevalenza degli assi ortogonali.

Ma un sistema così fatto, una volta proiettato oltre la collina, afferma due condizioni strutturali rivolte verso il futuro: il contenimento dell'urbanizzazione nella piana e il rilancio della zona oltre la collina come luogo di espansione futura oggi prevedibile in dimensioni contenute, ma forse variabile in un periodo lungo.

In questo caso viene rilanciato il ruolo della collina non più come limite della città, ma come possibile parco centrale della città di dimensioni più grandi. Si tratta di una prospettiva lanciata al di là degli orizzonti prevedibili.



Luoghi eccezionali

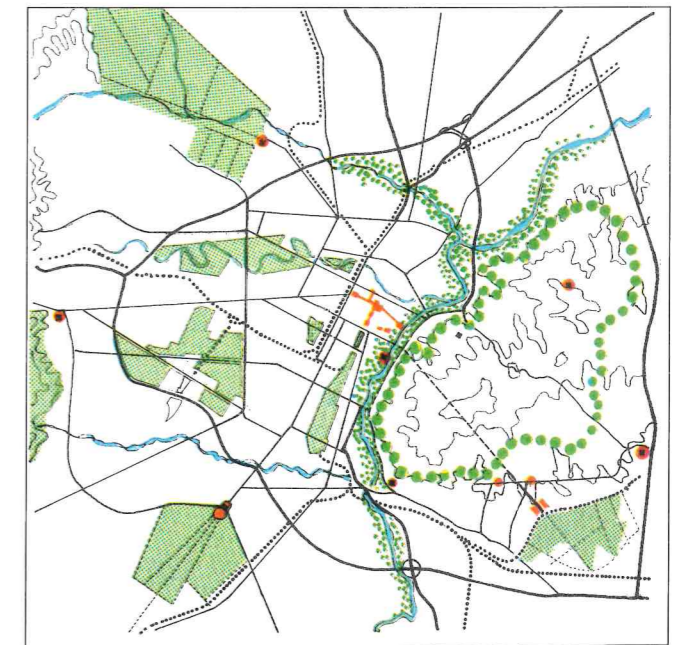
L'edificazione diffusa per continue addizioni senza storia è contraddetta nella conurbazione torinese da alcuni luoghi eccezionali.

Il sistema territoriale barocco, con gli assi, i parchi, le residenze, costituisce ancora oggi un valore ed un patrimonio che differenzia l'area torinese dalle altre aree metropolitane italiane. Si tratta di un sistema territoriale che con la sua definizione ha determinato il futuro assetto dell'area.

Nel momento in cui si lanciano proiezioni verso assetti diversi ed evolutivi del sistema attuale, è possibile aggiungere altri luoghi eccezionali sia all'interno che all'esterno della conurbazione. All'esterno il Parco di Gerbido, il Parco di Trofarello-Chieri, possono assumere lo stesso significato di punto fisso rispetto alle trasformazioni territoriali future di qualunque natura esse siano.

All'interno dell'area la riconversione delle zone industriali fa apparire nuovi sistemi urbani aperti clamorosamente dentro il tessuto compatto della città.

La definitiva affermazione e trasformazione del Po e delle sue sponde per il tempo libero sancisce l'eccezionalità geografica di Torino: una città che gode della presenza di un fiume attraverso tutta la città come luogo di riposo immerso nel verde.



Le linee di intervento
del piano

Il dibattito intorno alla definizione delle linee politiche del piano regolatore ha toccato sulla scena torinese gli stessi argomenti intorno ai quali si dibatte in campo nazionale. Per esprimere molto sinteticamente gli estremi della questione si è assistito ad una contrapposizione tra una politica «di piano» ed una politica «di concertazione». Intorno a questi due estremi si sono coagulati schieramenti politici e opinioni, alimentati dalla falsa contrapposizione disciplinare tra piano e progetto.

Si è più volte evidenziato nella Deliberazione Programmatica come la condizione di transitorietà dell'economia della società e della struttura urbana torinesi impongano di coltivare dentro il piano modelli diversi, coabitanti, ovviamente non antitetici, per consentire alle molteplici componenti della società e alla sempre più ampia gamma di iniziative, di qualificarsi e caratterizzarsi nel tempo fin a configurare i contenuti prevalenti della trasformazione.

Parallelamente si può dire che il dilemma tra le due politiche, quella di piano e quella di concertazione, si dovrebbe sciogliere nel senso di rendere compresenti in quanto indispensabili l'uno all'altro i due atteggiamenti politici. La politica di piano deve definire un sistema di indirizzi, prospettive, anche grandi disegni nonché iniziative e regole, in grado nello stesso tempo di proporsi come linee di marcia ed argini per le operazioni di trasformazione sulla città. La politica di concertazione deve attualizzare gli spazi operativi entro i limiti prefissati ma non sempre rigidi, per consentire un adeguamento delle realizzazioni alle mutevoli condizioni del mercato (mix di funzioni, ad esempio). La specificità del caso di Torino sconsiglia di attenersi ad una scelta di modello rigido e suggerisce invece di attuare una politica che possa adattare nel tempo le modalità di realizzazione delle scelte assunte.

Intenti a politiche del piano potranno, comunque, venir attuati soltanto a determinate condizioni, nelle quali si riconosce la fondamentale qualità sociale del governo pubblico della trasformazione urbana. Si tratta dunque di promuovere politiche pubbliche — politiche «urbanistiche» — atte a favorire il graduale fondarsi di una nuova cultura della città e di una crescente partecipazione della società urbana al governo della trasformazione. Ciò implica orientamenti attentamente mirati già nella progettazione del piano; orientamenti che la deliberazione programmatica individua come riferimento impegnativo, conformemente alle indicazioni seguenti.

Il consenso diffuso. Non è sufficiente che il nuovo piano raccolga consensi selettivi, politici, culturali, tecnici ed economici: occorre invece che alla società urbana sia dato di conoscerlo, valutarlo, verificarlo «nei fatti». Appare evidente che una tale «politica della partecipazione» dovrà avvalersi di canali plurimi d'informazione e riscontro, a partire dalle stesse strutture attuali di quartiere. A tal fine, si deve notare che il riordino della città per «borghi» potrebbe proporsi come utile occasione per riordinare l'area metropolitana torinese secondo moduli di governo attuativo locale tendenzialmente aperti ad intese intercomunali.

L'informazione collettiva. Una effettiva, concreta partecipa-

zione dei cittadini al governo della trasformazione urbana presuppone l'apertura di canali non selettivi d'informazione. Esistono oggi a Torino condizionamenti che essi continueranno a pesare su ogni iniziativa che si intendesse assumere per superarli; ma ciò induce a sostenere con tanta maggiore insistenza ogni eventualità alternativa, a partire da una «politica dell'informazione» che la stessa amministrazione pubblica dell'urbanistica torinese potrebbe gestire con proprie, dirette iniziative. Le principali modalità previste per strutturare l'informazione sono indicate nei Documenti.

La qualificazione progettuale della trasformazione urbana. Il profilo qualitativo dell'edilizia torinese di recente costruzione impone che il piano affermi nuovi, qualificanti orientamenti sia per i nuovi interventi che per il miglioramento dell'esistente. Ciò implica azioni complesse: occorre infatti agire sia alla ricerca di intese con le scuole torinesi di architettura e di ingegneria civile, sia alla definizione di programmi collaborativi con gli ordini professionali, sia verso l'adeguamento organizzativo e l'aggiornamento tecnico degli stessi uffici pubblici di settore, sia verso il riordino delle commissioni di controllo dei progetti di trasformazione, a partire dalla stessa commissione «igienico-edilizia» comunale. Oltre a ciò, apporti positivi verso la qualificazione progettuale delle trasformazioni urbane deriveranno indubbiamente da un recupero normativo della progettazione urbanistica esecutiva, da operare comunque per grandi insiemi.

Il raccordo tra amministrazione comunale ed operatori immobiliari privati. L'apertura di canali istituzionali di raffronto continuo tra gli intenti d'utilità economica dell'iniziativa privata e gli obiettivi di interesse pubblico dell'Amministrazione Comunale deve costituire materia normativa del piano regolatore, a premessa e condizione di fattibilità delle politiche della concertazione, che devono proporsi come fattore di connessione tra pubblico e privato. Specifica attenzione la normativa di piano dovrà porre nel configurare le procedure della politica di concertazione, per chiudere ogni spazio di discrezionalità comportamentale ed interpretativa.

La qualità sociale degli insediamenti. Il piano regolatore contribuirà direttamente, ed in misura decisiva, alla crescita del benessere sociale dei cittadini mediante l'adeguamento effettivo, per quantità e per qualità, delle dotazioni di servizi sia alle famiglie che alle attività economiche, ed inoltre garantendo la qualità ambientale delle trasformazioni.

Ma oltre a ciò occorre che il piano affronti altre questioni aperte: l'insufficienza degli spazi attrezzati per gli anziani, l'inesistenza di spazi per il lavoro libero degli attivi fuorimercato, la disarticolazione degli spazi per il tempo libero, il sottodimensionamento dei servizi sociali propriamente definibili «di vicinato» e specialmente le questioni poste allo stato di città ed al suo governo, dall'integrazione dei cittadini in stato di necessità — per cause sociali o fisiche, sensoriali, psichiche, funzionali. Il piano regolatore porrà, in ordine a ciò, le condizioni normative per una politica della accessibilità totale alla città, che tenga conto delle esigenze proprie di ogni persona in difficoltà.

Nell'insieme le politiche dei servizi sociali appaiono non ri-

conducibili al formalistico ossequio di quantità minime di suolo, come quelle rese obbligatorie dalla lr. 56/77/smi. Occorre però anche affermare che il piano non dovrà sottrarsi alle verifiche quantitative di legge: la opportunità di esse è riaffermata a tutela e garanzia dei diritti sociali dei cittadini, oltre che della stessa legittimità delle previsioni del piano. Ciò detto, tuttavia, l'intento qualitativo che ispira il piano esige più articolati criteri di progettazione, e dunque il sostegno di una iniziativa torinese verso la reinterpretazione, o la modificazione delle norme vigenti in material.

La condizione femminile in città. Le scelte di vita urbana, che anche a Torino in questi e tanto più per i prossimi anni il mondo femminile va affrontando, si scontrano con difficoltà operative derivanti dalla struttura urbana a ciò particolarmente riguarda le donne sole, le madri lavoratrici, le portatrici di disagi. Sono in gioco, da questo punto di vista, i tempi della mobilità infraurbana, la integrazione dei servizi sociali e delle attrezzature commerciali «alla porta di casa», le stesse dotazioni di servizi ed attrezzature più propriamente risponenti alle necessità femminili (dall'ambulatorio/preventorio all'asilo nido/scuola materna al mercatino e così via). Il piano dovrà assumere pertanto simili requisiti d'ordinamento funzionale della città come vere e proprie condizioni alla progettazione, ad ogni livello e ad ogni ambito urbano.

La qualificazione ambientale della città. Il piano afferma la necessità di superare la concezione della tutela passiva dei valori preminenti attraverso vincoli; che dovrà sostituire con una politica di riprogettazione ambientale totale, da porre come condizione d'ammissibilità per le trasformazioni. Una simile politica dovrà richiamarsi a criteri come i seguenti:

negazione, di norma, del principio della tutela passiva dei beni ambientali;

affermazione, di norma, del principio della tutela ambientale estesa ad ogni ambito significativo d'intervento, ed ottenuta per il tramite di tutele e di trasformazioni «compatibili» capaci di remunerazione, dunque a carattere di norma non espropriativo;

estensione del principio della tutela ambientale, così ottenuta, all'intero ambito insediativo comunale, indipendentemente dalle qualità ambientali «eccezionali» riconosciute a qualche singolo bene;

coordinamento organico delle componenti della tutela ambientale, ottenuto per il tramite di progetti ambientali delle trasformazioni ammissibili secondo il piano, attenti sia ai caratteri materiali (naturalistici e geotecnici), sia ai caratteri formali (paesaggistici e documentari), sia ai caratteri funzionali (igienici e tecnici) degli ambienti investiti.

L'articolazione attuativa delle trasformazioni. Il piano dovrà impegnarsi verso una razionale ed efficiente regolamentazione procedurale, non meno attenta di ogni altra preesistente verso finalità, obiettivi ed intenti delle trasformazioni ammissibili, ma molto più concretamente mirata alla sollecitazione operativa. In questa prospettiva non vi è dubbio che competa al piano una esplicita distinzione tra gli interventi di implicazione urbanistica, e gli interventi la cui at-

tuazione non produce effetti significativi sull'assetto della città.

Quanto ai primi, è evidente che il piano dovrà disporre l'obbligo di preventive analisi, programmi, progetti e verifiche — tuttavia senza appesantimenti formalistici —; per le trasformazioni meno significative, invece, sostanziali alleggerimenti procedurali si rendono indispensabili.

Occorre in sintesi una politica di piano:

che si poggi su un consenso diffuso e non solo sulla concertazione operativa,

che consenta di operare nel tempo più rapido possibile che distingua tra le operazioni che implicano decisioni a livello di piano quelle che con la dimensione pianificatoria non hanno attinenza,

che confronti continuamente le decisioni sui contenuti del piano e sulle iniziative proposte con l'interesse collettivo insito nella loro realizzazione,

che controlli la qualità delle realizzazioni.

Per far fronte a simili indirizzi politici vengono individuate opportune politiche per tre diversi tipi di intervento:

A. interventi diretti, quelli promossi dall'Amministrazione Comunale

B. interventi indiretti, quelli proposti dall'iniziativa privata e dagli operatori istituzionali e qualitativamente controllati dal piano

C. interventi immediati, quelli che si ritiene necessario promuovere ancora prima che il progetto preliminare venga adottato e il piano definitivo venga approvato.

In questo capitolo si delineano gli interventi di politica diretta per la realizzazione del piano.

Tali interventi dovranno essere definiti principalmente dagli amministratori. Tuttavia la specificità del piano di Torino e la articolazione dei contenuti proposti nella Deliberazione, consentono di varare una nuova modalità di aggregazione delle politiche sino ad ora praticate, così da rendere più omogeneo il corpo delle indicazioni.

La riaggregazione propone politiche coerenti con il contenuto del piano. In questa formulazione si è dato più peso al contenuto delle operazioni proposte che non alle suddivisioni in campi definiti dai compiti d'assessorato. Ciò può suggerire lo studio di procedure per la definizione di interventi integrati, gestiti in modo unitario dai singoli responsabili politici. Intorno a questi argomenti la verifica con gli amministratori e con i vari livelli di governo deve essere ovviamente ancora più pregnante in quanto si tratta di questioni di stretta pertinenza politica-amministrativa.

Le linee di intervento del piano sono determinate in modo diretto dalle decisioni, dalle procedure e dagli investimenti stabiliti dagli amministratori comunali di Torino.

Le decisioni si possono suddividere in due grandi categorie: quelle autonome, che possono essere definite nella loro totalità attraverso l'autonoma decisione comunale; quelle non autonome, che devono essere discusse, decise ed infine attuate d'intesa tra i comuni dell'area.

La differenza tra i due tipi di intervento è in questo momento particolarmente sensibile perché sono poco praticate, eccezion fatta per i consorzi, tutte le forme di organizzazione delle decisioni di governo a livello sovacomunale; quindi, mentre le decisioni autonome sono immediatamente realizzabili, quelle non autonome devono trovare forme istituzionali attraverso cui esprimersi e realizzarsi. Nel caso di Torino ciò assume un rilievo particolare per la completa integrazione del tessuto costruito oltre i confini dell'Amministrazione comunale.

Per le questioni quindi di rilievo sovacomunale le proposte contenute nella deliberazione vanno intese come argomenti per aprire un confronto con i comuni interessati. Pur conoscendo gli ostacoli politico-amministrativi contro ogni forma di pianificazione urbanistica sovacomunale, una valutazione obiettiva della situazione obbliga ad impostare il progetto di piano nella scala appropriata, che è quella occupata dalla conurbazione torinese. La delibera programmatica appartiene alla fase di impostazione e perciò prende in considerazione l'intera conurbazione.

Infatti, e non solo per la nota angustia dei confini amministrativi, si ribadisce la improponibilità di un disegno pianificatorio limitato al solo territorio comunale.

L'area metropolitana ed in modo particolare la conurbazione intorno a Torino sono gli ambiti di riferimento naturali per alcuni tra i principali temi urbanistici della città.

Da questa impostazione — che l'amministrazione di Torino offre come base di discussione agli altri comuni interessati e agli enti di scala superiore (provincia e regione) — verranno estratti a suo tempo, dopo una comune verifica, gli elementi da attribuire alla formulazione del PRG del comune di Torino e di quelli degli altri comuni.

La concatenazione delle decisioni localizzate nei vari territori comunali esige che si trovi un modo per mantenere collegate queste decisioni, nei tempi e nel merito.

Va riconosciuta l'inadeguatezza del tentativo passato, di attribuire le funzioni di coordinamento ad un ente locale di secondo grado — il comprensorio — senza la fisionomia politico-amministrativa adeguata a questo compito.

L'amministrazione del comune di Torino si propone di perseguire altre due strade che si offrono, al di là degli strumenti di pianificazione territoriale sovacomunale, e cioè:

lo sviluppo degli accordi consensuali, anche limitati a una parte degli enti locali e a una parte degli argomenti, sfruttando tutte le procedure e gli spunti offerti dalla legislazione locale;

la richiesta, rivolta al livello statale, di istituire nuove forme di governo dell'area urbana vasta, di scala corrispondente a quella dei problemi reali.

la richiesta alla Regione Piemonte, affinché, avvalendosi degli strumenti che riterrà più opportuni, si attivi per consentire la messa a punto, in tempi compatibili, di un ade-

guato quadro di riferimento al livello dell'intera area metropolitana, nella quale si individua la vera dimensione di quella Torino che è chiamata a confrontarsi con le altre metropoli europee.

In precedenza questa richiesta è stata fatta confluire in una riforma complessiva degli enti locali, secondo criteri unificati (vedi il DDL 311 della legislatura chiusa nel 1987, ereditato da quella precedente). Oggi viene generalmente riconosciuta l'inopportunità di assoggettare tutte le aree metropolitane a un unico modello, e quel che va richiesto è un ordinamento specifico, su misura, per l'area torinese, dedotto dalla natura delle sue esigenze.

Il progetto di piano regolatore può contribuire esso stesso ad una definizione di questo ordinamento.

Gli interventi che il comune di Torino si propone di dibattere a livello sovacomunale riguardano diversi settori, tutti concorrenti verso un riequilibrio dell'area torinese. Definire gli interventi è l'obiettivo politico prioritario; in particolare con riferimento all'azione sovacomunale si possono indicare, ad esempio, i seguenti:

1. Trasporti, per la definizione del livello di servizio del sistema ferroviario regionale e delle connessioni esterne della metropolitana urbana.

2. Casa, per reimpostare nell'ambito del CIT i programmi delle nuove edificazioni, in seguito alle riflessioni sulle condizioni complessive della conurbazione e per scegliere le nuove localizzazioni.

3. Infrastrutture, per le scelte localizzative da esse indotte, che devono essere decise in modo coordinato soprattutto per i tracciati che lambiscono i confini comunali: es. corso Marche e localizzazioni nei comuni contermini.

4. Centri commerciali, per determinare una strategia di realizzazione coordinata ai diversi livelli.

5. Aree industriali, per coordinare le localizzazioni ed i processi di rilocalizzazione nelle molte aree in via di completamento.

6. Parchi e paesaggio, per realizzare quella continuità insita nell'ambiente naturale e che i confini comunali non possono frazionare. Ciò vale in particolare per i parchi fluviali e per l'assetto paesaggistico della collina e per le aree verdi di grande misura che interessano più comuni.

7. I servizi, per rendere equilibrato, nelle quantità e nelle

prestazioni effettive il sistema delle attrezzature previste (art. 21 e 22 della LR 56/77).

8. Revisione della Legge Regionale n. 56/77. Dal punto di vista procedurale non vi è dubbio che il processo di formazione di un PRG orientato secondo i precedenti disposti programmatici incontrerebbe difficoltà nella configurazione che la LR 56/77smi conferisce prescrittivamente ai piani regolatori dei comuni piemontesi.

Per il vero, tali difficoltà non appaiono totalmente insuperabili ad una interpretazione più avanzata, ma non per ciò illegittima dei disposti di legge; tanto che potrebbe essere considerata non dirimente, per la progettazione di un PRG coerente con gli intenti programmatici dell'amministrazione comunale, l'ipotesi di un progetto ancora conforme ad una LR 56 immutata.

L'ipotesi dovrebbe tuttavia venir accettata soltanto in assenza di ogni alternativa: è certo infatti che un PRG torinese progettato in stretta conformità con gli attuali disposti della LR 56, se pur non improponibile, perderebbe almeno una parte della sua potenziale capacità innovante, riconducendo in ambiti «scontati» i modi della trasformazione insediativa. Sarebbe una occasione perduta, per una sperimentazione cui Torino appare singolarmente adatta e predisposta.

Altre ipotesi debbono dunque venir considerate, ma è certo, di fatto, che tra di esse non può assumersi quella di una tempestiva riforma della LR 56: di una modificazione strutturale della legge, che la conduca in tempo utile (e cioè prima dell'adozione del progetto preliminare torinese) a disporsi come scenario adatto ad un piano come quello che a Torino si intende formare.

Tra gli estremi opposti della 56 immutata, e della 56 riformata — ambedue impraticabili — ipotesi intermedie possono però più realisticamente, venir considerate. Tra di esse una appare più significativa e meglio praticabile: l'ipotesi di una legge speciale per Torino.

Così, in premessa ad una riforma della 56 che comunque «prima o dopo» dovrà venir affrontata, a Torino si svolgerebbero funzioni di «laboratorio urbanistico/legislativo» che non appaiono affatto fuor di luogo per essi.

1. Politiche per le trasformazioni urbane

Gli interventi di trasformazione urbana hanno assunto un ruolo così centrale nella città di oggi e quindi nella delibera programmatica, da richiedere che si esprima una precisa linea di intervento politico.

Questa consiste nel favorire la realizzazione delle trasformazioni urbane attraverso la promozione di studi, di interventi e di norme che ne qualificano le modalità e ne prevedano gli effetti.

L'amministrazione comunale assume un ruolo attivo rispetto a queste politiche, promuovendo le realizzazioni anche con una diretta partecipazione, in particolare quando è proprietaria di suoli pubblici oggetto di trasformazione.

L'obiettivo di questa politica consiste nel riqualificare la città esistente attraverso gli interventi diretti sulle aree da riconvertire e gli interventi indotti da questi causati.

L'interesse pubblico delle trasformazioni si misura nella possibilità di realizzare insieme all'intervento anche le attrezzature collettive (edilizia pubblica, attrezzature e servizi, verde pubblico, infrastrutture).

L'amministrazione ritiene di dover accelerare al massimo la realizzazione delle prime trasformazioni, dando seguito anche con provvedimenti urbanistici ad alcune decisioni già assunte:

ristrutturazione del Lingotto
nuovo Palazzo di Giustizia
Venchi Unica
area di Porta Susa
area di Porta Palazzo
area della Stazione Dora.

2. Politiche di valorizzazione del contenuto storico della città

1. La valorizzazione del contenuto storico di una città come Torino viene perseguita attraverso la riqualificazione degli ambienti storici e dell'immagine delle sue parti, così come attraverso la riattribuzione di identità ai luoghi tanto nel centro storico o lungo i principali tracciati esterni, quanto nella periferia storica e recente.

2. L'interesse collettivo consiste nel migliorare la conoscenza, l'interpretazione e il diretto godimento di un patrimonio di storia urbana di altissimo valore, per trasmetterlo in buone condizioni alle generazioni future.

3. In questo campo l'amministrazione promuove: studi e ricerche per migliorare il livello di conoscenza esistente, già molto alto, ma meritevole di ulteriore approfondimento

interventi diretti di riqualificazione di immobili o di isolati, o di contenitori monumentali, ove l'intervento privato si rivela particolarmente difficile per ragioni di complessità fisica o fondiaria, oppure su aree di proprietà pubblica

istituzione di strumenti di intervento in accordo con gli operatori privati per facilitare gli interventi di recupero attraverso la risoluzione dei problemi fondiari, o con interventi finanziari mirati secondo la strategia dei programmi integrati previsti dall'assessorato all'edilizia privata, adeguati al contenuto della deliberazione programmatica.

L'amministrazione promuove la riqualificazione dell'ordito

insediativo di matrice storica nelle aree centrali e in quelle significativamente caratterizzate, da realizzarsi mediante interventi di recupero e riabilitazione con indirizzo conservativo, finalizzati alla conferma delle presenze abitative storicamente consolidate e alla verifica delle ammissibilità di adeguati mix di funzioni abitative, attività economiche e dotazioni sociali.

Sotto questo profilo un'importante occasione è rappresentata dal trasferimento degli uffici giudiziari nella nuova sede prevista, che consentirà di riutilizzare alcuni edifici, storici e non, presenti nel centro storico, a funzioni che costituiscano una inversione di tendenza rispetto alla attuale situazione di elevata congestione.

Si ipotizzano, ad esempio, in relazione alle caratteristiche tipologiche dei vari contenitori, l'insediamento di abitazioni, residenze collettive (universitarie ecc.), spazi per attrezzature culturali ed eventualmente interventi che tendano al riordino funzionale di sedi terziarie pubbliche già esistenti.

4. Interventi prioritari in questo settore sono:

interventi in isolati del centro storico degradati o non ricostruiti dopo gli eventi bellici, facendo anche ricorso per aree pubbliche a concorsi di progettazione

riprogettazione e riqualificazione delle sezioni dei tracciati storici in occasione dei progetti di intervento di metropolitana

riqualificazione dei Murazzi lungo le sponde del Po
restauro e recupero di alcuni grandi contenitori storici, come il Palazzo degli Stemma, l'ex Ospedale San Giovanni Vecchio, l'Archivio di Stato, la Curia Maxima, la Villa della Regina, la Cavallerizza di Via Verdi.

3. Politiche per l'ambiente e la qualità urbana

1. L'Amministrazione promuove gli interventi di valorizzazione delle risorse naturali nella pianura e sulla collina compresi nel proprio territorio di concerto con gli enti interessati. Inoltre promuove gli interventi di incremento delle aree a parco, gioco e sport, giardini e orti urbani nell'area comunale per una maggiore dotazione di spazi per abitante e un miglioramento delle condizioni ambientali.

Le politiche di intervento in questo settore riguardano i grandi progetti dei parchi regionali che interessano direttamente o indirettamente l'area urbana.

Le politiche di intervento in questo settore si ramificano inoltre in tanti rivoli che nell'insieme concorrono all'obiettivo di migliorare le condizioni di vivibilità della città.

In questo senso potrà delinearsi una politica per le centralità urbane, che andrà correlata agli interventi infrastrutturali, alle dotazioni sociali, agli indirizzi per le attività economiche, secondo un disegno organico che è condizione necessaria alla riqualificazione ambientale. In particolare le politiche per l'ambiente supereranno il concetto di tutela ottenuta tramite vincolo, la conservazione passiva, verso una reinterpretazione che dalla protezione porti alla valorizzazione, dalla vigilanza all'intervento. Si deve inoltre prendere atto che la recente introduzione di nuove normative relative all'ambiente ed in particolare quelle dedicate alla Valutazione dell'Impatto Ambientale (V.I.A. Direttiva CEE 27/6/85 recepita dal Governo Italiano attraverso 10.08.1988)

potranno incidere in modo rilevante sui processi di pianificazione, sulle normative, sui meccanismi di autorizzazione di progetti pubblici e privati. Lo studio nell'area dell'ambiente deve essere mirato a due principali obiettivi programmatici: inserire nei piani di crescita e di gestione dell'area urbana l'ambiente come uno dei fattori prioritari in termini di recupero, tutela e valorizzazione; individuare una scelta oculata e mirata di progetti, da inserire nei piani urbanistici corredati da procedure V.I.A.. L'Amministrazione dovrà formulare una proposta per l'introduzione progressiva degli studi sulla Valutazione dell'Impatto Ambientale nella prospettiva della strumentazione urbanistica nel comune di Torino, nonché realizzare un insieme di proposte tendenti ad esaltare la tutela, il recupero e la valorizzazione dell'ambiente quale fattore di crescita civile, economica e sociale dell'intera Città.

Sinteticamente gli interventi si possono suddividere in due grandi categorie: quelli che riguardano l'ambiente costruito e quelli che riguardano le condizioni fisico-ambientali che dovranno essere sistematicamente rilevate.

Per quanto concerne gli interventi nell'ambiente costruito l'amministrazione si propone di contribuire al miglioramento complessivo dell'ambiente urbano attraverso interventi di riqualificazione di quelle parti di città che hanno una diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente e sull'immagine urbana, curando in particolare la riqualificazione delle aree degradate e residuali, la qualità della progettazione e l'igiene delle costruzioni e degli spazi non edificati, orientando con precisi indirizzi ambientali anche gli interventi privati. L'insieme degli interventi fa capo ad un «progetto immagine» che dovrà sovrintendere sia l'immagine complessiva della città con riferimento al sistema infrastrutturale, alle alternative ricettive per fiere e congressi, sia la qualità fisica dei luoghi di maggior valore urbano.

Vengono promossi nuovi studi e regolamenti sulla manutenzione degli edifici, sui colori, sulla tutela dell'immagine caratterizzante i diversi ambienti storici, sulla illuminazione pubblica, sulla piantumazione, ecc., consolidando esperienze che l'amministrazione ha già realizzato in tempi recenti, e trasformando le iniziative episodiche in vere regole di comportamento.

Inoltre fra le politiche per la qualità urbana va inserito il problema dell'abitazione, della qualità del risiedere. In questo senso l'intervento pubblico nel campo abitativo sarà orientato al sostegno dell'iniziativa imprenditoriale concertata e della domanda sociale riconosciuta come non solvibile, assumendo un ruolo di volano nel governo del settore. In questo senso l'amministrazione promuove:

interventi sugli spazi pubblici, per la valorizzazione di piazze, di strade, di ambienti urbani

studi e regolamenti per la sistemazione dell'interno degli isolati a cortina (ad esempio con sistemazioni a parcheggio in interrato, a verde in superficie...)

studi e regolamenti per la riconoscibilità e la valorizzazione (diurna e notturna) del patrimonio storico-monumentale (monumenti, edifici storici, percorsi e tracciati storici, reperti, ecc.)

studi sistematici e progetti integrati per riportare il principio dell'arredo urbano all'interno di ogni progettazione che

interessi spazi pubblici.

Gli interventi prioritari in questo settore sono:

la sistemazione e la riqualificazione delle quattro piazze porta (piazza Carlo Felice con le attigue piazze Paelocapa e Lagrange, piazza Vittorio, piazza Statuto e piazza della Repubblica) affinché riconquistino il ruolo di nodi prestigiosi di aggregazione fra la città storica e la città moderna
concorso per la sistemazione di Piazza Castello
concorso e incarichi per 10 piazze scelte nel progetto Agorà parcheggi per i residenti.

Per quanto riguarda le condizioni fisico-ambientali, le politiche di intervento riguardano la prosecuzione e il completamento delle iniziative già avviate in merito alla depurazione delle acque, il disinquinamento dell'aria e da rumore e la promozione di interventi negli altri settori, ponendo come priorità:

il risolutivo miglioramento delle acque di falda del Po, di intesa con gli organismi sovracomunali

l'integrazione degli spazi pubblici della collina, la loro praticabilità e il loro uso per gli abitanti della città

interventi lungo le sponde dei fiumi utilizzando progetti già studiati nel passato, da integrare e allineare agli obiettivi del piano. Tra questi l'intervento sul Po assume caratteristiche di grande rilievo

nuova regimazione idraulica del Po in accordo con il Magistrato del Po e la Regione nel quadro del PTO del Po attualmente allo studio da parte dell'IRES.

2. L'accresciuta sensibilità collettiva che si riscontra a tutti i livelli nei confronti dei temi ambientalistici, porta a sottolineare l'esigenza del recupero delle parti degradate del territorio, al loro risanamento ed al loro riutilizzo. In questa ottica, si rende indispensabile una più attenta individuazione territoriale dei siti all'interno dei quali collocare i processi diversificati di smaltimento dei rifiuti urbani, soprattutto in relazione al complesso problema della collocazione futura delle discariche ed in particolare di quelle per il trattamento dei rifiuti «tossici» sia industriali che ospedalieri.

Questo particolare aspetto, all'interno della molteplicità dei temi ambientali, dovrà essere affrontato con particolare attenzione negli studi futuri impegnandosi sin da ora l'Amministrazione ad avviare contatti con tutti i soggetti competenti: istituzionali, territoriali, sociali pubblici e privati per predisporre adeguate soluzioni localizzative che tengano contemporaneamente in considerazione le due esigenze di smaltimento e di rispetto delle risorse ambientali.

3. Lo sviluppo delle tematiche ambientali dovrà infine farsi carico di un ulteriore aspetto da diverse parti richiamato: ci si riferisce alla necessità di prevedere un'organica rete di piste ciclabili, integrando quelle esistenti, con nuovi interventi resi possibili anche dalle opportunità connesse alle forme urbane (vedasi ad esempio la copertura della Torino-Ceres).

È da notarsi che tale obiettivo non appare solo motivato dall'esigenza di una fruizione rivolta allo svago, allo sport o comunque al «tempo libero» (che rimane tuttavia prioritaria), ma anche da quella di offrire un'alternativa alle forme usuali di mobilità urbana che, se si rende disponibile una infrastrutturazione di base, può risultare interessante a quote

della popolazione.

4. Un'attenzione specifica meritano infine le connessioni che potranno verificarsi tra le scelte di piano e i progetti allo studio per il risparmio energetico e per il teleriscaldamento che rivestono un ruolo strategico nelle politiche di riqualificazione ambientale.

Quest'ultimo programma, in particolare, potrà comportare anche scelte puntuali su singole aree ed immobili, che andranno inquadrare nelle linee generali del nuovo piano.

4. Politiche per i grandi servizi

Per molte attrezzature di interesse urbano e regionale è necessario un ammodernamento o un adeguamento a un nuovo livello di servizio, la cui domanda è enormemente cresciuta negli ultimi anni.

La qualità e l'efficienza di questi servizi contribuisce in modo diretto al consolidamento dell'immagine e delle funzioni urbane. Anche quando si tratta di servizi che dipendono da enti o organismi non pubblici, l'interesse collettivo al loro adeguamento è molto alto e l'amministrazione comunale intende favorirne in ogni modo la riqualificazione non solo attraverso l'individuazione delle necessarie localizzazioni nel progetto preliminare del PRG, ma anche proponendone la realizzazione nelle aree dove le trasformazioni aprono spazi di ampia riutilizzazione. La spina centrale è indicata appunto come la sede principale per queste localizzazioni. Inoltre, l'amministrazione favorisce la acquisizione di sedi o spazi per il miglioramento dei servizi — ad esempio parte del Lingotto per l'Università —, e promuove iniziative e convenzioni con gruppi di intervento privati, per la realizzazione di attrezzature e impianti sportivi ed altre funzioni che ammettono anche una gestione di tipo privato.

In questo campo l'Amministrazione promuove iniziative in diversi settori. Per ciascuno vengono indicate le linee di indirizzo.

Università

Per le facoltà universitarie viene confermata una struttura articolata e integrata al tessuto urbano, escludendo cioè il ricorso a modelli tipo «città universitaria», che si ritengono inapplicabili e non funzionali al caso torinese.

Ciononostante si ritiene opportuna una più riconoscibile concentrazione di funzioni per poli specializzati e in aree urbane dove già esistono nuclei di catalizzazione non rinunciabili. In questo senso il sistema che viene proposto per l'area torinese si basa sui seguenti poli specialistici:

nucleo del centro storico: in quest'area verrà avviato un graduale disincentivo delle funzioni didattiche al di fuori dei grandi contenitori a questo uso espressamente progettati (Palazzo Nuovo, Palazzo Campana, ecc.), favorendo invece una parziale concentrazione delle sedi rappresentative e direttive dell'università e la realizzazione di servizi per gli studenti nell'area del piazzale A. Moro (biblioteche, mensa, sale di riunione e di lettura, ecc., con esclusione della didattica);

mantenimento dei due poli esistenti (lungo corso M. D'Azeglio, ai Poveri Vecchi), ove esistono condizioni di razi-

ionalità interna, di buona accessibilità, di corretti rapporti con la struttura urbana circostante;

localizzazione di attrezzature e di laboratori di ricerca per le facoltà scientifiche al Lingotto;

ampliamento e riaccorpamento delle facoltà del Politecnico nelle aree adiacenti all'attuale facoltà di Ingegneria secondo i criteri che saranno individuati nello studio di intervento dell'intera «spina centrale»;

nuovo nucleo di aggregazione per la necessaria espansione delle strutture intorno a Piazza d'Armi, riutilizzando aree disponibili ed aree occupate da caserme con recupero alla condizione di impianti universitari delle attrezzature sportive esistenti. Questa ubicazione consente la realizzazione di un campus urbano aperto, di razionalizzare l'uso degli edifici esistenti, di abbandonare le sedi improprie;

conferma delle sedi eccentriche (facoltà di Agraria a Grugliasco).

Commercio

La struttura commerciale (ai vari livelli e secondo le diverse caratteristiche) viene considerata quale principale elemento propulsivo per la ripolarizzazione di alcune aree periferiche e quale fattore determinante per la riqualificazione dell'area centrale urbana, in coerenza con la salvaguardia della sua fondamentale vocazione residenziale.

In tal senso le azioni che l'amministrazione si impegna ad avviare, mediante il PRG ed in correlazione con il Piano commerciale, riguardano:

la valorizzazione del commercio tradizionale (negozi e ambulanti);

la salvaguardia dei negozi e delle botteghe di carattere storico;

l'individuazione di centri commerciali composti da negozi e da altre funzioni a forte grado di attrazione da localizzare nei principali nodi di interscambio urbano (ad esempio in connessione con le principali stazioni della metropolitana). In tali poli, la localizzazione dei centri commerciali integrati non dovrà essere una azione isolata, ma dovrà far parte di un più generale progetto di riqualificazione urbana, comprendente, ove possibile, la pedonalizzazione di vie e piazze, la creazione di parcheggi sotterranei, la creazione di moderni centri di vita urbana;

l'individuazione, di concerto anche, se nel caso, con i comuni periferici, dei centri della grande distribuzione, anch'essi sorretti da interventi di riqualificazione urbana e ambientale e collegati con le linee portanti del sistema dei trasporti, in conformità con le previsioni regionali;

l'organizzazione dello spostamento dei mercati all'ingresso nell'area del CIM.

Ricettività turistico alberghiera

L'intento di accentuare il ruolo di Torino come città protagonista dello scenario europeo come polo produttivo, economico e finanziario nonché quello, complementare, di valorizzarne le risorse storico-culturali per poterla anche meglio inserire nei circuiti turistici, impone, coerentemente al Piano, di affrontare il tema delle sue capacità ricettive; es-

so è comunque ben presente, in conseguenza delle carenze che oggi manifestamente si presentano in tale settore.

Ciò comporterà l'agire su vari fronti: da un lato in direzione delle attività esistenti, alla luce del vigente quadro legislativo, dall'altro si impone l'esigenza di colmare la lacuna esistente nel comparto delle strutture «moderne», di grandi dimensioni. Per queste dovranno essere individuate adeguate opportunità localizzative.

Non si può poi dimenticare la segmentazione del tipo di domanda. Quella più spiccatamente turistica manifesta esigenze specifiche quali campeggi di tipo tradizionale o per roulotte e campers, cui si dovrà dedicare la dovuta attenzione; quella collegata a soggiorni di lavoro o studio richiede a fianco della tradizionale offerta alberghiera, anche le disponibilità di altri tipi di residenza collettiva, per i quali la risposta potrà essere anche affidata allo strumento normativo.

Caserme

Il piano regolatore non può ignorare la grande opportunità che viene offerta alla città dalle disposizioni di legge allo studio. Del resto da tempo la città pensa ad un diverso utilizzo dei complessi delle caserme, mentre da anni ormai è stata modificata la funzione di Piazza d'Armi.

Se potranno prendere corpo le ipotesi di un trasferimento parziale o totale delle attrezzature militari, la riutilizzazione di quest'area, inserita in uno dei quartieri più densamente abitati della città, non potrà certo essere ridotta ad una banale quanto dannosa «avanzata» del tessuto residenziale circostante. La riutilizzazione di tutto il complesso di aree e attrezzature, che vanno da largo Orbassano fino ai Poveri Vecchi, dovrà invece essere riconsiderata alla luce del grande asse di trasformazione urbana che attraversa la città in senso nord-sud: cioè come continuazione della «spina centrale» e anello di congiunzione con il polo Lingotto. Quindi una funzione strategica sottolineata dalla presenza, lungo l'asse maggiore, della linea metropolitana numero 4.

Sport

Con la costruzione del nuovo Stadio nell'area della Continnassa è stata decisa di fatto l'apertura di un nuovo complesso sportivo nel settore nord della città. Il piano dovrà verificare quali sono le necessità complessive della città e le condizioni generali di organizzazione territoriale, anche alla scala metropolitana, per favorire in tale area la formazione di un plesso sportivo di grande significato.

Per questo la Deliberazione propone che alla Continnassa venga verificata la possibilità di realizzare non solo lo Stadio, ma una articolata serie di attrezzature sportive. Ovviamente, alla luce di questo nuovo polo, dovranno essere riconsiderati i ruoli dei grandi impianti già esistenti nel territorio urbano, per i quali si possono individuare in linea di massima le seguenti vocazioni:

aree dello Stadio Comunale: pur venendo meno la funzione di centro sportivo di 1° livello, quest'area mantiene, per la ricchezza e la integrazione degli impianti esistenti, un ruolo di assoluto rilievo nella città. Esso dovrà tuttavia essere riconsiderato alla luce della possibilità di trasformare l'area

delle caserme e dei Poveri Vecchi in un grande polo universitario, di cui appunto lo Stadio, la Piscina, il Campo di atletica e la stessa Piazza d'Armi, dovrebbero diventare il cuore per la pratica sportiva non solo agonistica;

area del Parco Ruffini: anche questo complesso, per dimensioni e caratteristiche dovrà mantenere il suo ruolo di centro sportivo composito, in cui cioè può essere praticato lo sport sia a livello agonistico (per manifestazioni minori) sia a livello dilettantistico. Analogamente a quanto illustrato per l'area dello Stadio, anche queste attrezzature (e soprattutto il Palazzetto dello sport) dovrebbero essere opportunamente attrezzate per poter ospitare anche manifestazioni non sportive;

area Gino Lisa: quest'area, opportunamente adeguata di attrezzature fisse di buon livello, viene destinata alla pratica sportiva di settore urbano;

sponde del Po e versanti collinari: si ritiene che queste aree non debbano essere, in linea di massima, ulteriormente appesantite da rilevanti attrezzature sportive, ma piuttosto tendere all'arricchimento ed alla migliore utilizzazione di quelle esistenti; evitando comunque ogni processo di separazione fra il tessuto urbano e le sponde del fiume.

5. Politiche per le attività economiche

Per le attività produttive, l'obiettivo del mantenimento delle attività in esercizio e dell'agevolazione della nascita di nuove iniziative, coerentemente con il riconoscimento del destino industriale della città, comporta linee di intervento promozionale, ma nello stesso tempo anche cautelative, al di là delle indicazioni localizzative del piano.

L'attività promozionale riguarda il favorire la nascita di un centro tecnologico per lo sviluppo delle nuove iniziative industriali (vedi Lingotto).

Le misure di cautela riguardano invece la necessità di non depauperare oltre una soglia critica il fitto tessuto di spazi produttivi, spesso precari, ma per altro utilissimi, che connota le parti miste della città.

Circa il carattere ed il ruolo del sistema artigianale di Torino si individuano due problematiche, come filoni di approfondimento, a valle di una lettura complessiva del fenomeno che ancora deve essere messa a punto.

L'una è relativa all'artigianato di produzione, l'altra a quella di servizio.

Nel primo caso, va considerato che l'attuale dispersione casuale degli insediamenti presenta aspetti critici sia per gli operatori che per la città stessa (problemi ambientali, ecc.); inoltre la loro stessa natura e dimensione li rende dipendenti dalla rete di servizi offerti dalla città: per questo tipo di attività sono dunque poco praticabili ipotesi di decentramento extraurbano. Si tratterà allora di mettere a punto politiche localizzative adeguate, legate all'individuazione di idonei ambienti urbani ed all'utilizzo di contenitori industriali dismessi. Anche nel secondo caso si arriva ad analoghe conclusioni. Ciò partendo dalla considerazione di nodi critici, come la scarsa presenza di tali aziende nella nuova periferia (a causa anche del disinteresse per il fenomeno nella realizzazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica) o come l'ostacolo alla fluidità del traffico creato talvolta dalle atti-

vità operanti al servizio dell'auto.

In questo secondo caso si riconosce che un apporto significativo alla configurazione di un aspetto più soddisfacente può venire da un approfondimento sull'uso dello strumento normativo.

Per quanto riguarda le attività economiche del settore primario, l'amministrazione promuove interventi diretti o stimola e incentiva interventi di altri soggetti nelle aree collinari con priorità a programmi di riforestazione, intendendo l'impianto forestale come attività capace di reddito d'impresa. Per quanto riguarda il terziario, che richiede nuove sedi autonome, l'amministrazione intende agire direttamente nel promuovere alternative rispetto al centro storico, avviando iniziative negli ambiti di interscambio, con priorità nella spina centrale, utilizzando anche le aree di cui è proprietaria, come ad esempio quelle dei Mercati Generali. Tra gli interscambi prioritari si segnalano inoltre il Lingotto e i grandi servizi urbani (Palazzo di Giustizia, Università) in ragione dell'indotto urbano che essi promuovono.

6. Politiche per l'accessibilità

L'accentuazione del termine accessibilità tende a esprimere l'intenzione di integrare più di quanto si sia fatto nel passato, studi e realizzazioni del sistema dei trasporti insieme a quello della rete stradale per la circolazione privata, ponendo come obiettivo di migliorare l'accessibilità in ogni parte della città, soprattutto per le funzioni che con il PRG vengono redistribuite nell'area urbana.

Se l'obiettivo è migliorare l'accessibilità ciò significa ricommisurare in un'unica prospettiva le funzioni di servizio e l'utilizzazione del trasporto pubblico, le sedi stradali per la circolazione privata, la strategia dei parcheggi, delle aree pedonali già avviate dall'Amministrazione, alla luce delle ulteriori proposte contenute nella Deliberazione Programmatica.

Per realizzare una simile politica rimangono quali punti fermi gli interventi decisi sul sistema dei trasporti tra i quali emerge il problema del passante ferroviario; tale infrastruttura si considera determinante sia ai fini dei collegamenti a grande scala, che ai fini del trasporto pubblico all'interno dell'area metropolitana ed urbana.

Le preoccupazioni espresse riguardo al suo dimensionamento ed alla sua capacità di garantire in futuro, una frequenza di convogli tale da soddisfare la richiesta di trasporto, discendono proprio dal fatto che si intende privilegiare nel nuovo Piano Regolatore il ruolo del trasporto per ferrovia. Questa infrastruttura, adeguatamente integrata dalle linee metropolitane in progetto, permetterà a Torino non solo di collegarsi in tempi competitivi con le altre grandi aree urbane di livello europeo, ma permetterà anche l'integrazione di questo tipo di trasporto con quello aereo ed automobilistico.

Sono da sottolineare a questo riguardo i legami che intercorrono tra il livello di accessibilità e mobilità urbana ed il livello di qualità della struttura urbana considerata nel suo complesso.

La qualità della città non può infatti essere valutata prendendo in considerazione unicamente i tradizionali parame-

tri concernenti le condizioni ambientali o la dotazione di servizi, ma tenendo anche adeguatamente conto di altri fattori, quali appunto l'accessibilità e la mobilità urbana.

Per la qualificazione dei modi di accedere alle singole aree si ritiene opportuno affiancare agli studi sulle aree ambientali già redatti, una ricerca che illumini più chiaramente sulle prospettive future dell'uso dell'automobile nella città.

Per l'attuazione degli interventi e la gestione dei servizi, in particolare per i parcheggi, l'Amministrazione intende promuovere modalità di intervento che coinvolgano i settori operativi privati così come le risorse pubbliche destinate al settore (vedi Ministero aree urbane), infatti le tematiche connesse ai parcheggi sono state oggetto di uno specifico programma e di un conseguente atto deliberativo della Giunta, secondo quanto prescritto dalla Legge Tognoli 122/1989. L'Amministrazione si pone l'obiettivo della riforma dell'accessibilità regionale, metropolitana, urbana, attraverso lo studio di sistemi infrastrutturali integrati (ferro-gomma, pubblico-privato, statale-locale).

La progettazione dei sistemi infrastrutturali sarà tesa a perseguire livelli di specializzazione funzionale compatibili con la sicurezza sociale, la fluidità e la diffusione dei flussi, la continuità dell'accesso collettivo anche pedonale nelle aree pubbliche, evitando dunque una gerarchizzazione accentuata e un degrado tipologico delle strade.

I principali interventi che il Piano intende promuovere in questo settore, tenuto conto anche di quelli già avviati, che vengono riconfermati, sono:

- il passante ferroviario e i relativi nodi di interscambio;
- la ristrutturazione della ferrovia Torino-Ceres, con attenzione alla riqualificazione ambientale del tratto urbano;
- il recupero e la ristrutturazione delle ferrovie Canavesana, Torino-Pinerolo e Torino-Chieri, nell'ottica di fornire un servizio moderno metropolitano e subregionale;
- la ristrutturazione e il potenziamento dell'Aeroporto di Caselle e il suo collegamento con la rete ferroviaria

le linee di metropolitana 1 e 4
il corso Marche
la penetrazione da nord sino a Grosseto-Dora, al fine di decongestionare la zona nord della città e restituire agli assi Cigna, Vercelli e Giulio Cesare una prevalente funzione di servizio locale con l'eventuale proseguimento verso sud in accordo con l'insediamento nella «spina centrale»;

la penetrazione da nord-est, attraverso il ponte diga, un nuovo ponte sul Po e corso Regio Parco;

la riorganizzazione del tracciato e delle funzioni dei corsi Moncalieri e Casale, anche in previsione di una ricucitura tra il tessuto urbanizzato pedecollinare e i parchi collinari con il fiume Po;

la razionalizzazione e la riqualificazione dei principali assi viari cittadini, da conseguirsi anche attraverso la attrezzatura di alcuni dei nodi più congestionati;

il potenziamento dell'accessibilità da sud attraverso la strada Debouché, il ponte del Sangone, via Pio VII sino a via Zino Zini;

la creazione di infrastrutture di trasporto pubblico e privato al servizio dell'area del nuovo stadio;

la creazione di nuove strutture e la riorganizzazione delle esistenti, funzionali all'accessibilità della zona del Lingotto

la predisposizione di parcheggi di interscambio con le ferrovie, con le linee di metropolitana e con le stazioni delle linee di superficie urbane ed extraurbane;

la predisposizione e la riorganizzazione di parcheggi per la sosta operativa a servizio del centro storico;

la creazione di parcheggi d'area, distribuiti in tutto il contesto urbano, a prevalente utilizzo dei residenti e degli addetti alle attività economiche, con particolare attenzione alla necessità di una contemporanea riqualificazione ambientale;

la progettazione di interventi, in particolare in zone prevalentemente residenziali, che consentano una razionalizzazione e una limitazione del traffico, nell'ottica di un generalizzato miglioramento delle condizioni ambientali. Risultano prioritari, tra tutti gli interventi previsti, quelli comunque collegati con lo sviluppo dei lavori relativi al passante ferroviario che, in un'ottica di temporalizzazione del Piano, dovranno procedere senza alcun rallentamento.

7. Politiche per la residenza

A fronte di una domanda ancora sostenuta e molto articolata, le strategie di intervento individuate dal piano dovranno essere flessibili ed operare in varie direzioni.

Il primo indirizzo da sviluppare e rilanciare su grande scala è il recupero edilizio a livello di singolo immobile o per interi isolati, operando in modo coordinato con vari strumenti: lo stesso nuovo piano, attraverso l'impianto normativo o specifiche proposte progettuali; l'iniziativa diretta della Città, in alcune situazioni particolari; la promozione di iniziative private o miste; specifiche politiche finanziarie (peraltro più di competenza di altri livelli istituzionali) rivolte agli operatori economici e in parte direttamente agli stessi proprietari.

Il recupero e la riqualificazione del patrimonio esistente costituisce la via maestra nell'intervento sulla città consolidata. Esistono tuttavia come è oramai noto, numerosi immobili, in genere industriali, suscettibili di trasformazioni anche totali, che costituiscono importanti occasioni di rinnovo e riqualificazione di parti significative della Città.

La loro trasformazione può essere ammessa alla condizione di incrementare la dotazione di spazi pubblici nelle parti più sature della città. Diversa la situazione per quanto riguarda i nuovi interventi su aree libere in Torino.

L'orientamento già espresso che esclude la nuova urbanizzazione di aree inedificate comporta conseguenze di grande portata per il piano: una parte rilevante della nuova domanda abitativa dovrà trovare collocazione fuori dai confini amministrativi di Torino.

Questo è un orientamento di politica residenziale che la Città pone alla riflessione di tutti, anche quindi degli altri comuni che fanno parte della «grande Torino».

Le previsioni relative ai nuovi insediamenti residenziali per l'area metropolitana torinese, dovranno misurarsi con esigenze impegnative e ben delineate, quali la consistente entità del fabbisogno (ordine di grandezza orientativo stimato in circa 200.000 vani), la crescente domanda di qualità complessiva nella condizione abitativa, la necessità di individuare localizzazioni con elevata accessibilità rispetto al centro principale.

L'orientamento espresso ruota intorno a tre punti fermi: 1)

evitare la dispersione degli interventi puntando su pochi progetti «forti» che, pur accettando le corrette esigenze di integrazione con i centri preesistenti sul territorio, si caratterizzano come creazione di nuovi organismi urbani; 2) individuare, a tal fine, quei siti presenti nell'area metropolitana più idonei a rispondere alle esigenze di base, specie rispetto alla qualità ambientale; 3) assegnare un ruolo decisivo e strutturante in questa scelta al sistema del trasporto pubblico su ferro: ciò vuol dire indirizzare la ricerca del sito su ambiti già serviti da linee esistenti (da potenziarsi adeguatamente).

In relazione alla «emergenza casa», ossia alla necessità di assumere decisioni congiunturali conseguenti a provvedimenti straordinari di finanziamenti abitativi dovuti allo Stato ed alla Regione, si conferma l'inopportunità di prevedere nuovi consistenti insediamenti residenziali su aree non urbanizzate all'interno del territorio comunale.

Pertanto le quote, per necessità limitate di nuove abitazioni da collocarsi in città dovranno prevalentemente essere ubicate sulle aree di trasformazione giudicate più idonee allo scopo.

Circa infine il tema generale del rapporto tra la consistenza degli interventi pubblici e quelli privati nelle previsioni del Piano, non sembra necessario discostarsi dalle previsioni di legge, con riferimento ai disposti dell'art. 1 legge 10/77. L'Amministrazione Comunale si propone di svolgere un ruolo attivo nell'attuazione delle politiche del piano per la residenza che devono prevedere un forte intervento pubblico per il risanamento del centro storico e delle barriere operaie, lo studio di formule a società miste per la gestione degli interventi, nuove modalità di gestione del patrimonio immobiliare pubblico in sintonia con le politiche della casa enunciate.



B. Interventi indiretti

L'Amministrazione Comunale non solo vuole recepire, ma intende stimolare l'intervento dei privati per realizzare gli obiettivi e le riforme proposte. Si tratta di predisporre uno strumento di governo che sappia stimolare, con modalità diverse rispetto ai singoli problemi, la capacità operativa dei cittadini, degli operatori economici ed istituzionali, delle imprese nel settore edilizio, dei commercianti, ecc. Per questo vengono individuati diversi campi di azione per i quali varranno regole di intervento differenziate.

Attività di trasformazione degli edifici esistenti.
Si tratta di attività dove raramente si riscontrano problemi che attengono alla dimensione del piano e peraltro dove la trasformazione dell'immobile spesso è necessaria per seguire i rapidi adeguamenti di coloro che vivono e lavorano. La Delibera Programmatica decide i seguenti orientamenti per una variante normativa che anticipi gli ordinamenti della variante generale: la massima liberalizzazione delle trasformazioni dell'alloggio e dell'edificio a meno che non siano espressi vincoli in considerazione di un interesse collettivo per il mantenimento del patrimonio storico e ambientale e le previste ristrutturazioni urbanistiche.

Lo stesso vale per le fabbriche e gli edifici destinati all'attività produttiva, dove l'adattabilità dell'immobile corrisponde a primarie esigenze di adeguamento della produzione.

Attività di cambiamento di destinazione d'uso
La scelta di ammettere più destinazioni d'uso nello stesso edificio viene generalizzata. Non si ravvisa interesse della collettività a che le destinazioni di un edificio siano monofunzionali, tranne che per alcune funzioni (es. pubbliche, di servizio, militare, ecc.), per alcuni edifici storici, o per difesa di strati sociali.

Il cambiamento di destinazione d'uso, anche senza modifiche dell'immobile, può però essere fonte di cambiamento sostanziale nel rapporto tra l'edificato e la compagine sociale che lo abita.

Per queste ragioni il piano porrà soglie percentuali circa il mix di funzioni, con indicazioni diversificate per settori o zone urbane, indicando anche zone nelle quali alcuni cambiamenti di destinazione d'uso sono vietati.

Attività di miglioramento della qualità urbana
A fianco delle iniziative dirette, il piano e fin da subito la

Delibera Programmatica propongono formule di stimolo e anche strumenti di incentivo per il miglioramento della qualità urbana, per indurre il mondo privato al miglior mantenimento dell'immobile, degli spazi aperti verso gli spazi pubblici, dei segnali e delle comunicazioni rivolte alla collettività.

Ciò significa approvare regolamenti urbani coordinati tra loro sulle tinteggiature, sul rifacimento delle facciate, sulla pubblicità, sulla segnaletica, ecc.

Attività di sostituzione degli edifici
Si tratta in questo caso delle operazioni di ristrutturazione urbana, di riconversione di aree industriali, di sostituzione di edifici ammalorati, ormai decaduti dal punto di vista della consistenza materiale e dell'appetibilità nei confronti del mercato edilizio.

Questi interventi possono essere di piccola entità e quindi definiti con regole urbanistiche ed edilizie generali. Possono essere di grande entità o portata più rilevante e quindi devono essere definiti in modo specifico e puntuale con lo strumento degli studi di intervento.

Lo studio di intervento redatto dall'amministrazione tende a definire le modalità di realizzazione a partire dai parametri definiti nelle normative e su aree e perimetri in massima parte delimitati nella cartografia di piano.

L'interesse della collettività si riscontra in questi casi nella migliore definizione qualitativa dell'intervento, nella più rapida definizione degli atti amministrativi e nel più rapido inquadramento operativo.

Gli studi di intervento tendono a chiarire in anticipo gli aspetti del problema.

La stimolazione verso i privati va nella direzione di rendere espliciti i campi di operatività e di interesse all'intervento valutando, insieme con l'amministrazione, gli interventi per migliorare la qualità dei risultati, per accelerare le procedure di approvazione e successiva definizione degli interventi. Con la Deliberazione Programmatica si decide la predisposizione degli studi di intervento sulle seguenti aree:

- spina centrale e parchi annessi
- area Lingotto-Porta Nuova
- asse di Corso Marche
- settori del centro storico.

C. Anticipazioni del Piano

A. Considerazioni generali

1. Le motivazioni addotte per sostenere la necessità di assumere una iniziativa urbanistica in attesa dell'approvazione del P.R.G. sono molteplici: l'urgenza per non tenere immobile il settore edilizio; i lunghi tempi per l'operatività del piano regolatore; l'opportunità di riqualificazione insediativa ed ambientale nelle sue più ampie accezioni; la necessità di avviare alcune rilevanti trasformazioni, praticamente determinate.

Per alcune di queste motivazioni è opportuna una riflessione.

2. Un'urgenza di modificare l'attuale quadro di riferimento urbanistico certamente esiste per le nuove operazioni in contrasto con il piano vigente. Quelle coerenti con il piano attuale sono comunque possibili, sebbene talune siano in netto contrasto con la Deliberazione Programmatica e quindi da impedire. La quantità di domande presentate per l'inserimento nel 3° P.P.A., dimostra che il piano vigente non impedisce affatto le iniziative nel settore edilizio.

Quindi il settore non è certamente statico. L'urgenza dunque è limitata ai casi in cui le iniziative, richieste da privati o promosse dall'Amministrazione, sono in contrasto con il piano vigente. Classica situazione da variante di Piano.

3. I tempi sono stati lunghi, intollerabilmente lunghi. Purtroppo saranno certamente lunghi anche per le varianti. Dal momento che la definizione dei contenuti che ad esse si riferiscono viene formulata con la presente delibera programmatica, sarà necessario avviare contestualmente l'elaborazione delle varianti e del progetto preliminare del P.R.G. che, essendo da redigere entro un anno dall'adozione della Deliberazione Programmatica costituirà il necessario quadro di riferimento e di congruenza delle varianti stesse.

Occorre quindi fare un grande sforzo operativo per studiare, adottare, rispondere alle osservazioni ed adottare in via definitiva le varianti entro un anno di tempo. Nel passato le varianti hanno richiesto tempi di studio e amministrativi più lunghi.

Peraltro vi sono tutte le ragioni per accelerare i tempi. La soluzione migliore sembra essere quella di svolgere contestualmente sia l'elaborazione del progetto preliminare che l'elaborazione delle varianti d'anticipazione, entro un termine non superiore ad un anno della Delibera Programmatica.

B. Proposte

1. Anticipazioni del Piano

Riconoscendo prioritariamente l'interesse collettivo di alcuni interventi sia pubblici che privati, l'Amministrazione intende muoversi con efficacia e trasparenza attraverso regole note a priori e volte a produrre una serie di varianti urbanistiche che modifichino il P.R.G. del 1959 e allo stesso tempo anticipino limitatamente a quanto indispensabile, il nuovo Piano in corso di elaborazione.

2. A tal fine, si propone di:

- redigere varianti parziali al P.R.G. vigente per avviare trasformazioni in determinate aree urbane di significativo rilievo urbanistico, che ciascuna variante individua

singolarmente e per ognuna delle quali definisce normativamente obiettivi, contenuti e procedure, delle trasformazioni ammissibili;

- redigere una variante parziale che consenta di realizzare interventi di riqualificazione in ambiti urbani degradati o più carenti di servizio e che comunque presentino stati di più intenso disagio sociale;

- definire interventi di immediata realizzazione su ambiti ed aree particolari a seguito di studi di fattibilità già compiuti dalla Città e avviare studi attuativi su parti emblematiche del tessuto urbano.

Come si vede quindi non si tratta di aprire un «periodo transitorio» che contempra un inizio e una scadenza predeterminata, bensì di individuare quelle parti del Piano che possono essere anticipate con azioni più rapide e che certamente entreranno a far parte del nuovo P.R.G. fin dalla sua formazione in sede preliminare. Viene così garantita una perfetta continuità fra questa fase anticipata e il periodo a regime.

Ovviamente per rendere congruenti le due azioni occorre elaborare in tempi rapidi il nuovo P.R.G. ed elaborare in tempi ancor più rapidi le varianti all'assetto attuale.

Per fare ciò, però, occorre procedere in parallelo, quindi con un sapiente ed oneroso sforzo di coordinamento, tra il progetto preliminare e le varianti citate.

Operativamente occorrerà procedere contestualmente all'avvio degli studi e alla redazione del progetto tecnico delle varianti parziali che dovrà svilupparsi parallelamente al progetto preliminare del P.R.G. in modo che l'adozione del progetto preliminare delle stesse varianti parziali (quando necessario) avvenga in coerenza con l'elaborazione in corso del progetto preliminare del P.R.G.

L'obiettivo è di arrivare almeno contestualmente all'adozione del progetto definitivo delle varianti parziali e del progetto preliminare del P.R.G., consentendo così alla Regione una valutazione in un quadro di riferimento credibile, anticipando ovviamente gli interventi di carattere pubblico che potranno avvalersi delle leggi speciali e delle procedure accelerate previste in tali casi.

3. La successione di adempimenti, se rispettata integralmente, consente alla Città di:

- adottare, pubblicare e trasmettere alla Regione per l'approvazione le varianti parziali atte a consentire, dopo l'approvazione regionale e fino all'entrata in vigore del nuovo P.R.G., la redazione, l'approvazione e l'avvio attuativo di talune trasformazioni puntuali di significativo rilievo urbanistico, in quanto individuate e disciplinate dalle varianti parziali e compatibili con il progetto del P.R.G. in itinere;

- stabilire nuove norme di comportamento per gli operatori del settore urbanistico ed edilizio;

- connettere coerentemente tutte le iniziative urbanistiche proposte al processo di formazione del nuovo P.R.G.;

- su tali premesse e a tali condizioni attuare le previsioni di trasformazione immobiliare delle varianti parziali dopo la loro approvazione regionale.

4. La stessa successione di adempimenti, se rispettata integralmente, consente alla Regione di valutare per l'approvazione le varianti parziali nel contesto sia della deliberazione programmatica che del progetto preliminare del P.R.G..

5. Un caso a sé, infine, è costituito dalla problematica connessa alla operatività nel territorio collinare e nelle fasce spondali del Po durante la fase che precede l'adozione del progetto preliminare del P.R.G., al fine di non favorire ulteriori compromissioni ambientali e fare salvi gli spazi di progettualità del piano allo studio.

C. Varianti parziali

Vengono compresi in tali varianti gli interventi volti contemporaneamente a trasformare le linee direttrici del P.R.G. '59 ed attuare alcune decisioni significative del nuovo P.R.G. in formazione.

In questi ambiti la volumetria di riutilizzo, secondo l'indirizzo generale della Deliberazione Programmatica, si può definire intorno a un indice territoriale di 2 mc/mq., con un indice fondiario molto alto per consentire la concentrazione dei volumi (come già richiamato nel cap. «Piccole riforme - Isolati misti e aree di ristrutturazione») e recuperare la maggior quantità possibile di spazi liberi.

Si propongono i seguenti casi:

- la Spina centrale nella sua globalità dalla ferrovia Torino-Modane a corso Grosseto, eventualmente anche per parti ma con la garanzia di un coordinamento nella progettazione dell'intero sistema;

- le tre Aree Tattiche COMAU, Framtek e Gardino, per le quali sono stati già da tempo prodotti gli studi dettagliati di fattibilità;

- l'area Italgas da trasformare per l'insediamento di una parte dell'Università torinese;

- il Parco Stura, per il quale si tratta, con una nuova progettazione, di coordinare ed approfondire studi ed iniziative concrete, con particolare riferimento al recupero della vasta area delle «Basse di Stura», per il quale si rende necessario il ricorso ad una variante urbanistica;

- l'area sita lungo la strada di Settimo, tra p.zza Sofia e il ponte Amedeo VIII (E28), per accelerare le procedure del piano di edilizia residenziale pubblica e renderlo compatibile con l'elaborazione del nuovo piano regolatore, integrando la progettazione del nuovo insediamento con quella del parco urbano lungo la sponda destra del torrente Stura;

- le aree ex CEAT ed ex INCET di proprietà pubblica da destinare prevalentemente ad edilizia residenziale pubblica, con recupero di quote di servizi per i fabbisogni pregressi;

- l'area di corso Unione Sovietica (ex E12) per un recupero di aree a verde pubblico ed a servizi e in parte per un intervento di edilizia residenziale, in accoglimento di una proposta della circoscrizione da allineare agli indirizzi del nuovo piano.

Motivazioni e obiettivi generali delle varianti

Spina Centrale

L'insieme degli obiettivi e degli interventi necessari per realizzare l'asse della «Spina» sono ampiamente descritti nella Deliberazione Programmatica ai capitoli «Spina centrale e modernizzazione dei servizi» e «tre centralità». Nel corso dei dibattiti pubblici e delle consultazioni promosse dall'Amministrazione è emerso come non più procrastinabile il problema relativo al raddoppio del Politecnico sull'area delle attuali officine ferroviarie; questo in relazione sia alla attuale carenza di spazi in funzione del numero degli studenti presenti sia in previsione dell'istituzione di un titolo di studio intermedio, prima della laurea.

Contemporaneamente il Palazzo di Giustizia, già in fase di realizzazione, esige la contestuale predisposizione di strutture terziarie e di servizio.

Si rende quindi indispensabile anticipare la realizzazione della parte centrale della Spina interessata dal raddoppio del Politecnico, dalla realizzazione di nuovi spazi per ospitare le funzioni indotte dai nuovi Uffici Giudiziari così come emerso dall'Ordine del Giorno 14/4/87 del C.C., nonché dai volumi edilizi connessi con il fabbricato viaggiatori della stazione di Porta Susa, nell'ambito della più generale sistemazione legata all'interramento del piano del ferro e al passante ferroviario.

Inoltre l'opportunità di allestire aree per il terziario privato pubblico e l'urgenza di realizzare i parchi pubblici in concomitanza con la realizzazione del passante e della copertura della ferrovia, rendono necessario inserire tra le anticipazioni l'intera estensione della Spina comprese quindi le aree delle acciaierie e quelle individuate nello studio di fattibilità del passante già approvato.

Lo studio può partire verificando la capacità edificatoria di 2 mc/mq. o meglio di 0,7 mq. di superficie utile lorda per ogni mq. di area, estesa a tutte le aree private e pubbliche, nonché la possibilità di concentrare ed elevare in altezza le edificazioni per consentire la realizzazione di ampi spazi liberi e di parchi.

Gardino - Comau - Framtek

Le aree Gardino, Comau, Framtek sono state oggetto di uno studio, promosso nel 1985 dall'Amministrazione Comunale, relativo al riutilizzo di cinque aree (Comau, Framtek, Gardino, Materferro, Paracchi) rese libere dalla cessazione di attività produttive e destinate ad industria dal Piano Regolatore vigente.

Tale studio era finalizzato alla predisposizione di analisi, ricerche e indagini sino alla formazione di ipotesi progettuali, al fine di verificare il loro grado di trasformabilità.

Mentre la Materferro e la Paracchi ricadono nell'ambito territoriale della Spina centrale, si ravvisa la necessità di operatività immediata per le rimanenti aree: Gardino, Comau, Framtek, da attivarsi attraverso varianti allo strumento urbanistico generale, con l'obiettivo principale di dare una risposta in tempi brevi ai problemi della residenza privata e pubblica e di sperimentare meccanismi nuovi per la contestuale realizzazione di servizi e di insediamenti edilizi.

Italgas

Nel corso di dibattiti pubblici e dalle consultazioni promosse dall'Amministrazione, è emersa la necessità di fare rientrare, tra le anticipazioni del nuovo PRG, l'ampliamento del polo umanistico dell'Università, localizzandolo sull'area lungo il corso Regina Margherita occupata dagli impianti della società ITALGAS, destinata in PRG vigente a servizi, viabilità, residenza, impianti di cui è prevista la rilocalizzazione. La scelta è motivata dalla necessità di decongestionare in tempi brevi il polo di via Sant'Ottavio, secondo l'impegno già assunto dalla Giunta Municipale in data 20/4/89.

Tale scelta, motivata dalla vicinanza con le altre sedi esistenti nel centro (Palazzo Nuovo, sede storica dell'Università) riconferma peraltro il criterio più generale già assunto nella Deliberazione Programmatica per questo tipo di insediamenti, circa l'opportunità di concentrare funzioni per poli specializzati, in aree urbane dove già esistono nuclei consolidati con cui integrarsi (vedi capitolo «Politiche per i grandi servizi - Università»).

Parco Stura

Vi sono fondati motivi per ritenere che una estesa parte del territorio in sponda destra del torrente Stura e precisamente quella compresa tra la strada dell'Aeroporto, via Reiss Romoli e la ferrovia TO-MI, debba essere considerata «a rischio» dal punto di vista sia igienico ed ecologico (per la presenza di discariche) che idraulico (per esondazione del torrente Stura dovuto alla modificazione morfologica per estrazioni e per accumulo di materiali inerti).

Tutte queste circostanze inducono a ritenere non più procrastinabile uno studio che da una parte individui metodi e tecniche per neutralizzare i fattori inquinanti o di degrado e dall'altra possa modificare le attuali destinazioni produttive previste dal vigente PRG su parte di tale area.

Un progetto, in sintesi, finalizzato al risanamento e alla sistemazione del suolo e alla riqualificazione del contesto ambientale, necessario per rendere il sito idoneo alla realizzazione di un parco.

Aree per edilizia residenziale pubblica (E28, ex CEAT, ex INCET)

Al fine di soddisfare più immediati fabbisogni di edilizia residenziale pubblica mediante la realizzazione di nuove costruzioni da attuare dalla Città, dal C.I.T., da Cooperative e da Consorzi di imprese beneficiari dei finanziamenti di cui alle leggi 457/78, 94/82 e di ulteriori prossimi stanziamenti, sono stati individuati, sul territorio Comunale, come stralcio di immediata operatività, ambiti da assoggettare a piani particolareggiati in variante ovvero a varianti al Piano Regolatore Generale vigente.

Trattasi dei seguenti compendi urbani:

1) aree site lungo la strada di Settimo, tra la piazza Sofia ed il Ponte Amedeo VIII, oggi prevalentemente destinate a verde agricolo e alla grande industria, di cui occorre prevedere la destinazione ad edilizia residenziale pubblica, con relativi servizi di zona, integrandone la progettazione con

quella del parco urbano lungo la sponda destra del torrente Stura;

2) aree site in corso Vigevano, tra la via Cigna ed il corso Vercelli, oggi prevalentemente destinate alla grande industria, di cui si prevede la destinazione ad edilizia residenziale, integrata con insediamenti terziari ed artigianali, oltre ovviamente ai necessari servizi;

3) aree site in via Leoncavallo, tra le vie Ternengo, Bioglio e Pacini, oggi destinate ad impianti produttivi, di cui si prevede la destinazione ad edilizia residenziale pubblica - e relativi servizi afferenti -, integrando i contermini piani di cui alla legge 167/62.

La progettazione urbanistica dei suddetti ambiti urbani sarà guidata da criteri informativi basati sulla riqualificazione ambientale, nel rispetto dei disposti della legge urbanistica regionale per quanto attiene a densità fabbricativa e dimensionamento dei pubblici servizi afferenti.

Area compresa tra corso Unione Sovietica, via Biscaretti, via Plava, ecc. (ex E12).

In accoglimento alle richieste fatte dalla Circoscrizione al fine di accelerare la realizzazione di servizi pubblici e soddisfare una quota di edilizia residenziale (sia pubblica che privata), essendo stata richiamata in ogni caso la necessità di reperire aree per nuove costruzioni da attuare con i finanziamenti di cui alle L. 457/78 e 94/82, si propone, come ambito da assoggettare a variante al Piano Regolatore vigente, l'area compresa tra c.so Unione Sovietica e via Biscaretti.

Trattasi di area in passato già destinata ad edilizia economico-popolare, successivamente vincolata a servizi pubblici (variante 17).

Il progetto dovrà destinare, come massimo, un terzo della superficie territoriale totale ad edilizia prevalentemente residenziale (pubblica e privata), con i relativi servizi, prevedendo la contestuale realizzazione, sulla restante porzione dell'area, dei servizi pubblici necessari per i fabbisogni pregressi, in particolare spazi verdi.

D. Trasformazioni diffuse

Studio e redazione degli strumenti opportuni, anche in variante, per consentire la trasformazione o ristrutturazione di edifici esistenti a prevalente destinazione residenziale caratterizzati da stato complessivo di degrado e da carenza di servizi, specialmente nelle aree urbane periferiche, alla condizione di utilità generale espressa in studi di aree o di isolato, elaborati dall'Ufficio del Piano e caratterizzati dai seguenti obiettivi.

- adeguamento delle dotazioni di servizi sociali;
- riqualificazione ambientale;
- rinnovo dell'immagine urbana;
- tutela dei caratteri culturali ambientali;
- sperimentazione dei modi possibili per la concertazione delle iniziative di trasformazione, d'intesa tra Pubblica Amministrazione ed imprenditori e promotori mobiliari privati.

E. Variante per il territorio collinare e le fasce spondali del Po

In coerenza con la necessità di impedire ulteriori compromissioni del territorio collinare e delle fasce spondali del Po la variante individuerà un ambito nel quale occorrerà garantire la tutela attiva delle caratteristiche ambientali, definendo norme relative ai tipi di intervento ammissibili in questa parte del territorio comunale, in rapporto alle diverse condizioni in esso presenti ed alla elaborazione del Progetto preliminare.

L'individuazione di questo ambito terrà conto delle perimetrazioni delle aree edificate consolidate, definite anche per confronto con le aree boscate esistenti; delle aree a cui sono attribuibili valenze storico-artistiche, ambientali e naturalistiche; delle aree che presentano caratteristiche critiche dei terreni sotto l'aspetto idrogeomorfologico e sotto quello della insufficiente dotazione di urbanizzazioni; dei valori paesaggistici e della necessità di connettere le parti destinate a parco pubblico, garantendo una adeguata accessibilità.

F. Altri interventi

1. Interventi di immediata realizzazione per i quali l'Amministrazione ha promosso studi che ne dimostrano la fattibilità anche se dovranno essere più precisamente allineati ai contenuti del nuovo piano.

- alcuni interventi circostanti l'asse di via Po, ove gli studi e le proposte recentemente prodotte possano trovare puntuale conferma dalle scelte del progetto preliminare;
- alcuni interventi compresi nell'area borgo Dora-Porta Palazzo, ove gli studi su di essa prodotti ne giustificano l'immediata attuazione in anticipo rispetto alle scelte più complessive del nuovo P.R.G..

In particolare si propone lo studio di un progetto per l'immediato recupero fisico e funzionale dell'ex Arsenale Militare ed inoltre lo studio del recupero del lungo Dora tra l'Arsenale e via Cigna con interventi sulle aree pubbliche

e con varianti su quelle private.

2. Avvio degli studi e della progettazione attuativa per la trasformazione di parti ridotte della città ma emblematiche del nuovo spirito che informerà il P.R.G., da definire attraverso concorsi di progettazione e realizzazione.

Si tratta in prima approssimazione delle seguenti aree:

- uno o due «vuoti» del Centro Storico;
- alcune piazze, già comprese nell'iniziativa Agorà e, per un concorso di idee, piazza Castello ed altre piazze.

3. Trasformazione di parti urbane strettamente connesse con la realizzazione di tratte funzionali della rete metropolitana e con la penetrazione in città di alcuni rami delle ferrovie in concessione delle F.S..

Lo studio in corso sulla trasformazione ad area pedonale ed a percorso ciclabile alternativo alle automobili della copertura della Ferrovia Torino-Ceres suggerisce una serie di modificazioni urbane di margine tese a rivalutare i luoghi delle stazioni ed a riqualificare il lato sulla ferrovia della città che potranno attuarsi con interventi diretti o tramite varianti parziali.

Gli studi promossi dalle Ferrovie dello Stato sulle trasformazioni di aree ferroviarie collegate alla stazione di Porta Nuova potranno rendersi attuabili, verificandone la coerenza con gli obiettivi del piano Regolatore, ove i tempi di realizzazione risultino compatibili.

4. Trasformazione delle aree inedificate nei quartieri di edilizia residenziale pubblica o convenzionata sulla scorta di studi mirati alla riqualificazione ambientale e fisica della residenza, delle attività di servizio.

Tutto il lavoro di anticipazione del P.R.G. è di ampiezza tale da richiedere il concorso di molte forze progettuali e competenze che solo in parte già stanno dentro l'Ufficio del Piano, quindi deve contare sull'aiuto di forze professionali locali e non.

Si può prevedere che gli studi condotti sotto la responsabilità ed il coordinamento degli incaricati del Piano, possano essere elaborati da gruppi che vedano partecipare professionisti incaricati appositamente, con il coordinamento e la partecipazione del Gruppo Tecnico e di funzionari comunali competenti.

