



Il "News PRG" prosegue il dialogo con il pubblico torinese. I rappresentanti del mondo politico, economico e culturale esprimono le loro opinioni e aspettative nei confronti della città e del Piano. Valerio Castronovo individua in cinque secoli di storia le diverse vocazioni della città, fino al momento attuale in cui l'immagine di Torino sfugge ad una definizione precisa. E proprio sulla necessità di identificare il nuovo ruolo della città, partendo dalle attuali contraddizioni dominanti, vertono gli interventi di Enrico Filippi, Cesare Romiti, Fausto Bertinotti, Arnaldo Bagnasco, Nicola Tranfaglia, Enrico Castelnuovo. La connotazione industriale di Torino viene ribadita da Giuseppe Pichetto anche per gli anni futuri mentre Sergio Ricossa sottolinea il divario tra la "città della tecno-

logia" e l'immagine che Torino offre di sé. Diego Novelli ritiene che le grandi trasformazioni possano rappresentare un'occasione storica per il recupero di spazi ed anche di valori umani, Enrico Salza coglie in un più esteso senso di appartenenza dei cittadini una maggiore partecipazione ai destini della città. Mario De Giuli attende dal Piano indicazioni su elementi qualificanti da introdurre nel tessuto residenziale esistente, mentre Roberto Gabetti e Aimaro Isola ricordano come sia importante suscitare le vocazioni locali. Le Soprintendenti Sandra Pinto e Liliana Mercado auspicano una valorizzazione dei monumenti e dei musei all'interno del disegno del Piano, Umberto Dianzani augura infine che vengano colte le grandi opportunità che si offrono oggi a Torino.



Valerio Castronovo

La pubblicazione del NEWS PRG riprende in un momento particolarmente significativo del percorso del Piano Regolatore di Torino.

Con l'approvazione della Delibera Programmatica si è di recente conclusa un'importante fase dell'iter procedurale e formativo del Piano: la definizione degli obiettivi, delle linee e delle modalità d'intervento è stata oggetto di un ampio confronto tra le forze politiche e prima ancora tra le componenti economiche, sociali e culturali della città.

Il Piano Regolatore sta entrando nella sua fase più importante, in cui gli indirizzi programmatici e gli studi avviati si tradurranno in un nuovo disegno urbano. Vivere questo momento significa per l'Amministrazione e per l'intera città partecipare ad un evento di grande portata non solo sul piano delle scelte urbanistiche, ma anche di quelle culturali. Mi pare di grande importanza che il dibattito intorno ai temi del Piano divenga più ampio: la partecipazione estesa a tutti i livelli è una premessa fondamentale perché i cittadini possano riconoscersi nel progetto della città.

Proprio a questo obiettivo tende il notiziario PRG, che si propone da un lato di seguire passo passo l'evoluzione del Piano, dall'altro di far sentire le voci dei rappresentanti del mondo culturale e imprenditoriale torinese.

Dai vari interventi di questo numero emerge la consapevolezza che Torino sta vivendo una delicata fase di transizione, alle soglie di mutamenti radicali: se da una parte esistono le premesse per questi mutamenti, dall'altra c'è ancora molto lavoro da compiere perché la sua immagine e la qualità della vita corrispondano a tutti gli effetti al ruolo di capitale tecnologica che le è stato assegnato.

Occorre colmare il divario che sta tra le molte contraddizioni di questa città, nei suoi aspetti spesso opposti e contrari, nella separazione che si è creata tra il centro e la periferia, tra la città che produce e quella dell'organizzazione quotidiana, tra gli stessi abitanti torinesi e non. Puntare sulla qualità dell'ambiente urbano, dei nuovi insediamenti e delle infrastrutture può costituire la strada per ricomporre le fratture più evidenti e ricreare un senso di appartenenza comune.

Emerge dagli interventi anche un comune denominatore: la grande aspettativa nei confronti del Piano e la speranza che il disegno di Torino corrisponda, nell'immagine e nella sostanza, ad una moderna città del 2000, metropoli europea.

Maria Magnani Noya
Sindaco

Siamo al n. 2 di questo foglio notizie.

Non è un numero qualsiasi perché esse dopo che il Consiglio Comunale ha approvato tutto il quadro organico delle delibere relative alla struttura del nuovo Piano Regolatore Generale. Struttura programmatica e struttura operativa: entrambe essenziali perché si passi finalmente e veramente dal dire al fare.

L'approvazione della Delibera Programmatica consente di disegnare il futuro della Città con linee ed indirizzi noti e discussi nella città e dalla città. L'approvazione degli incarichi delle anticipazioni delle norme transitorie, persino dello stesso Terzo Piano Pluriennale di attuazione, consente di avere un quadro di riferimento con tutti i tasselli necessari a guidare il profondo processo di trasformazione del territorio che vogliamo imprimere alla città di Torino.

Sono risposte alle attese che da anni la società civile ed economica sentiva; le risposte dell'Amministrazione, giunte insieme e in così breve tempo, garantiscono che l'obiettivo dell'approvazione del Preliminare entro un anno venga conseguito.

Il completamento della struttura operativa dell'ufficio del Piano Regolatore con l'acquisizione del contributo di professionisti anche di fama internazionale, l'istituzione dell'osservatorio dell'ambiente come una delle articolazioni più importanti, completano il piano operativo che vede oltre 100 persone impegnate in questo sforzo unico fino ad ora.

Affrontiamo in questo momento una sfida meravigliosa, quella dedicata alla costruzione della nuova Città, di un nuovo progetto per i cittadini del 2000.

Marziano Marzano
Assessore per la Cultura e l'Urbanistica

Le fotografie di questo numero sono tratte dall'archivio Gabinio per gentile concessione della Civica Galleria di Arte Moderna di Torino.

Discorrendo di Torino e del suo futuro non si può certo prescindere da uno sguardo retrospettivo su alcuni suoi tratti distintivi, se non altro perché il capoluogo piemontese è forse, fra le città italiane, quella in cui è più fitto l'intreccio di permanenze e di continuità, di eredità del passato e di proiezioni avveniristiche. Così che Torino può apparire città arditamente innovativa e insieme profondamente conservatrice, più avanzata a confronto del corso complessivo della penisola e, al tempo stesso, tenacemente radicata nell'alveo di vecchie tradizioni. E ciò a cominciare dal suo contesto ambientale: uno scenario che, nei quartieri centrali, era stato disegnato da mani guidate da un'aspirazione profonda all'unità, come a voler imprimere alla città un marchio inconfondibile. Giacché il Piemonte sabauda, terreno di battaglia nelle lotte per l'egemonia europea per oltre tre secoli, diviso per lungo tempo in circoscrizioni politiche e amministrative diverse, popolato da un mondo minuto di soldati, artigiani e contadini, gentiluomini squattrinati e mercenari svizzeri e tedeschi, solo lentamente e con molte difficoltà aveva conosciuto un reale processo di unificazione interna. Queste circostanze spiegano come la capitale subalpina sia andata sviluppandosi, a partire dal XVII secolo, nel tracciato delle vie come nella distribuzione a scacchiera dei fabbricati, sulla base di un senso rigoroso di geometria uniformità tale da riflettere, anche nei suoi aspetti esteriori, le tendenze accentratrici del potere monarchico e, insieme, le esigenze funzionali della macchina burocratica. Di qui la severa fisionomia della città, fatta di compostezza e di austera dignità.

Questi stessi segni di vigoroso pragmatismo e l'impronta di una monarchia eminentemente amministrativa, che aveva eletto l'omogeneità, l'uniformità, l'ordine gerarchico, il culto religioso dello Stato come tratti distintivi della città-capitale sabauda, in quanto confacenti al senso di centralità e di equilibrio istituzionale che essa intendeva impersonare, si ritrovano anche nelle tipologie architettoniche del periodo risorgimentale. Se le forme espressive sono naturalmente diverse dalla singolare combinazione di linee fra il Barocco e il Neoclassico (frutto del dinamismo estroso di Guarini e della sapienza costruttiva di Juvarra) che aveva dato vita a un'architettura rigida e statica nella sostanza e vibrante e aggraziata nella forma, improntata al gusto aulico della corte e alle esigenze celebrative dell'assolutismo, più o meno identica è invece la logica che le ispira. È pur sempre la "ragion di Stato" a informare, infatti, i progetti di ristrutturazione e ampliamento della città subalpina nel suo nuovo ruolo di capitale del Regno d'Italia. Si badò pertanto a preservare la continuità urbanistica, quella planimetria e quella geometria interna che risalivano all'architettura sei-settecentesca, integrandola con una nuova cornice di insediamenti che fornissero l'armatura necessaria per funzioni non più soltanto politico-amministrative ma anche economiche e di collegamento esterno.

Tutt'intorno a questa struttura urbana, plasmata e organizzata un tassello dopo l'altro in ragione dei modelli normativi e delle esigenze istituzionali dell'autorità politica (ritoccata qua e là tra Ottocento e Novecento dalla sovrapposizione di elementi di stile Liberty e Déco-floreal e poi, nel periodo fra le due guerre, dalla comparsa del Razionalismo), si è venuta



il Monumento al cavaliere, via Po e via Verdi

formando tra gli anni Cinquanta e Settanta una vastissima area metropolitana, risultante dall'incorporazione di diversi comuni limitrofi, che ha mutato profondamente la fisionomia complessiva della città. Non più un centro di medie dimensioni con un unico asse portante, ma un'imponente conglomerazione estesa via via lungo tre successive "cinture". Così che il primo dato che salta oggi agli occhi è la profonda sfasatura esistente fra un centro storico che ha conservato pressoché inalterate le sue caratteristiche tradizionali, non senza gravi processi di degrado e deperimento, e un'enorme periferia anonima e informe, afflitta da non pochi fenomeni di disgregazione sociale. Quasi due entità separate ed estranee l'una dall'altra, senza effettivi rapporti di complementarietà. Ma questo divario non è l'unico segno tangibile della singolare ambivalenza, della duplicità di modi d'essere, a cui è approdata Torino nel corso della sua storia più recente. Il fatto è che la città subalpina ha dovuto reinventarsi più volte, durante gli ultimi cent'anni, un proprio ruolo e una propria identità. Perso nel 1864 il rango di capitale politica, Torino ha riposto per quasi trent'anni le sue speranze di riscatto nella vasta concentrazione di risparmi privati e di rendite pubbliche che ne faceva il principale santuario della finanza italiana, per poi cercare affannosamente (quando molte piccole e grandi fortune vennero travolte dal dissesto delle banche locali avventurate oltre misura nella speculazione edilizia capitolina) una nuova alternativa di sviluppo nei primi e ancora incerti progressi dell'industrializzazione, subendo peraltro anche in questo caso, quando le cose sembravano avviate per il meglio, una dura batosta e

cocenti delusioni all'indomani della "grande crisi" del 1929, che vide il nerbo dell'industria torinese più competitiva ridursi quasi esclusivamente alla sola Fiat e alle sue affiliate. E poco è mancato che negli anni Settanta, in seguito alla crisi energetica e all'inasprimento della conflittualità nelle fabbriche, Torino si trovasse ad accusare un ennesimo tracollo economico e sociale.

D'altra parte, in poco più di un decennio, nel corso degli anni Sessanta, una città di 600 mila abitanti si è trovata ad accogliere più che altrettanti, in gran parte originari del Sud. Se Torino non è stata travolta da un'immigrazione tanto imponente e convulsa, pigiata su un'area relativamente ristretta, è anche vero che non è mai riuscita ad acquisire condizioni di autentica integrazione. Quella che essa conosce tuttora è, piuttosto, una difficile convivenza, irta di tensioni e diffidenze reciproche, tra "piemontesi" e "meridionali", fra i vecchi e i nuovi cittadini. Anche a questo riguardo, come per altri aspetti dello scenario sociale torinese, si è venuta creando una situazione tale da generare una profonda sfasatura: come se esistessero due differenti e separati corpi della città, talora al di là di qualsiasi collegamento di classe o d'interessi.

Soltanto dall'inizio degli anni Ottanta, Torino è uscita dalla crisi che per lungo tempo l'ha afflitta e che aveva dato l'impressione che la città andasse ormai alla deriva e l'industria non costituisse più il motore dello sviluppo ma fosse invece, col passaggio dal taylorismo all'automazione, fonte di ristagno economico e di malessere sociale, di redditi decrescenti, e di tassi di disoccupazione sempre più elevati.

Enrico Filippi

Negli ultimi anni, come sappiamo, Torino ha conosciuto un rilancio della produttività e dell'accumulazione, tanto che conta attualmente industrie con indici di potenzialità fra i più alti d'Europa e uno dei più grandi parchi di tecnologie avanzate (due terzi dei robot operanti in Italia, metà dei laser installati nella Comunità europea, decine di centri di ricerca). Quasi inavvertitamente, un nuovo "triangolo" strettamente integrato si è così costituito nel nord-ovest dalla Padania, una sorta di "Tecnocity", con il cuore a Torino e le arterie a Ivrea e Novara, in seguito agli impetuosi sviluppi di un terziario avanzato che, uscito dai laboratori, s'è inserito nel tessuto industriale preesistente o ha creato nuovi scenari per le fabbriche e i servizi del futuro.

Ancora una volta, Torino sembra proiettata perciò verso funzioni d'avanguardia, verso mutazioni radicali. E, tuttavia, la sua immagine non è semplificabile, continua a sfuggire a una definizione precisa. Per tanti versi, Torino è ancora una città monoindustriale, per la prevalenza del settore dell'auto, ma ha visto crescere intanto il peso specifico di molte piccole aziende; è ancora la città dove la maggiore ricchezza consiste nella capacità imprenditoriale, ma che oggi disputa a Milano il primato della finanza, giacché controlla un terzo della Borsa e annovera istituti bancari di rilevanza internazionale; è una città che conta tuttora il più grande agglomerato italiano di maestranze operaie, ma ospita allo stesso tempo, la maggiore concentrazione di ricercatori e di tecnici esistente nel nostro paese; è ancora il polmone di una grande area metropolitana, ma ha perso in una decina d'anni più di 150 mila abitanti ed è oggi un comune con prevalenti attività terziarie pur nell'ambito di una conurbazione basata come in passato sulla produzione industriale.

D'altra parte, oggi convivono a Torino

due realtà antitetiche, due città coesistenti ma quanto mai distanti l'una dall'altra: la Torino che, con le sue fabbriche robotizzate, i suoi laboratori e i suoi centri di ricerca scientifici, non teme il confronto per efficienza e razionalità con le più moderne città europee nelle sfide sempre più ardue verso il Duemila; e la Torino che, con livelli di deterioramento dell'ambiente paragonabili a quelli di metropoli molte volte più grandi, con strutture di servizio inadeguate, con un patrimonio artistico per non poca parte inaccessibile o mal conservato, rischia di affondare in una decadenza irreversibile e in un grigio provincialismo.

Una città, quindi, che sembra imprigionata in un'immagine duplice e contraddittoria che si manifesta e si riflette, come altre volte in passato, in forme estreme e in modo accentuato, senza mediazioni e sfumature. Da un lato, una città dal profilo dinamico e con grandi capacità espansive verso l'esterno, dall'altro una città attardata e depressa. Sicché il problema fondamentale, come ha osservato Luciano Gallino, sta nel colmare questo divario. In realtà, Torino sta vivendo una delicata fase di transizione in cui non sono stati ancora risanati completamente i traumi di una lunga crisi economica (che ha prodotto oltre centomila fra disoccupati e cassintegrati, quasi il 10 per cento della popolazione) e di un profondo malessere sociale, mentre già si annunciano parecchi segni di crescita e avanzamento. È, in definitiva, una città alla vigilia di un'altra svolta decisiva. In futuro la grande industria ritornerà pur sempre il principale punto di forza della vita economica e sociale torinese. Tuttavia la scommessa non si giocherà più soltanto su questo versante, ma su un terreno più ampio in cui sarà importante anche lo sviluppo di un terziario avanzato e di sistemi di produzione più complessi.



porta monumentale dell'ospedale di san Giovanni

Dopo una fase di intenso sviluppo che si è conclusa negli anni Sessanta, Torino ha attraversato nel decennio successivo un periodo molto difficile che sembrava preludere sia alla crisi del vecchio modello di crescita industriale sia ad un marcato ridimensionamento del suo ruolo nell'ambito dell'economia e della società italiana. Torino e il Piemonte si trovavano davanti a un bivio: o perdere posizioni conquistate con fatica e tenacia lungo un arco di tempo molto ampio, che risale ai primi tentativi dell'industrializzazione subalpina, avviandosi verso un declino irreversibile, o impegnarsi per invertire la tendenza in atto e riconquistare pienamente il ruolo di metropoli "forte".

Verso la metà degli anni Settanta le imprese di ogni dimensione hanno saputo avviare un processo di riconversione e diversificazione "spontanea" che, sebbene in modo non indolore, ha consentito di superare la crisi e di riportare il Piemonte ai vertici dello sviluppo economico nazionale. Nel contempo si è avuta una consistente espansione del terziario avanzato, sia pure in modo non omogeneo nei diversi comparti.

Il mondo della cultura, anche oltre i confini accademici, a sua volta ha dato un significativo contributo sia all'innovazione scientifico-tecnologica sia al recupero ed alla diffusione di valori propri della tradizione torinese, a partire da quelli connessi all'efficienza ed alla competenza professionale. È stato così possibile mobilitare tutte le forze sociali intorno al comune obiettivo del rilancio, considerato sotto profili non esclusivamente produttivistici.

Oggi, di conseguenza, Torino, nonostante i complessi problemi ancora da risolvere, si trova in una situazione molto più favorevole e può guardare con fondato ottimismo alla sfida degli anni Novanta.

Il sistema Piemonte ha tuttora il suo "cuore pulsante" nell'industria manifatturiera, che sta offrendo un contributo determinante alla ripresa. Essa tuttavia necessita di un sostegno adeguato, della realizzazione di economie esterne tali da consentirle di mantenere e possibilmente incrementare la propria competitività nel mercato internazionale.

Il ristagno degli anni Settanta non ha incentivato lo sviluppo di un programma rilevante d'infrastrutture, anche e soprattutto per quanto riguarda i collegamenti con le principali aree europee. La stessa dotazione di servizi collettivi non sembra essere all'altezza di una moderna metropoli europea. Considerazioni non molto

dissimili vanno fatte con riferimento alla cosiddetta "macrostruttura finanziaria". Torino infatti, che pure costituisce la terza piazza finanziaria del Paese, ha un indice di bancarizzazione inferiore alla media delle regioni settentrionali, una Borsa valori con un'entità di contrattazioni molto limitata se posta a confronto con quella di Milano, uno spettro di intermediari finanziari non particolarmente esteso e differenziato.

I termini di una strategia per la Torino del Duemila prioritariamente dovrebbero riguardare una rapida modernizzazione delle reti infrastrutturali ed informative esistenti, potenziando sia il sistema dei collegamenti internazionali e interregionali sia i servizi ad esso collegati.

I progetti da impostarsi con riferimento a queste problematiche richiamano l'esigenza di potenziare le istituzioni accademiche e scientifiche cittadine, dotandole dei mezzi finanziari e degli strumenti scientifici indispensabili per sviluppare le loro attività. Già oggi infatti le innovazioni di processo e di prodotto più rilevanti risultano possibili esclusivamente attraverso cospicui investimenti e nella collaborazione tra ricercatori e tecnici appartenenti ad istituzioni diverse.

In secondo luogo si dovrebbe inserire efficacemente l'area metropolitana su questo processo, in modo da contribuire al suo riequilibrio interno anche attraverso un utilizzo ottimale delle risorse rese disponibili dal recupero di importanti aree urbane.

Quanto ai servizi la dotazione di grandi strutture distributive, quella alberghiera e quella sanitaria appaiono tuttora sottodimensionate rispetto a quanto è dato riscontrare in altre metropoli europee. Pertanto anche in questo settore si impongono iniziative tali da allineare la situazione torinese con quella delle realtà più avanzate.

La liberalizzazione del mercato dei capitali richiede un impegno particolarmente severo alle istituzioni finanziarie presenti sul mercato regionale. Si tratta infatti di portare a compimento le iniziative già intraprese per offrire servizi di qualità almeno pari ed a costi competitivi rispetto a quelli forniti dalle concorrenti estere più efficienti. Di fronte al dinamismo che ha caratterizzato l'attività delle industrie e del terziario moderno si è registrata, negli anni Ottanta, una situazione di incertezza della pubblica amministrazione. Indipendentemente dalle ben note disfunzioni burocratiche, si è manifestata una scarsa capacità progettuale e decisionale da parte delle forze politiche, con conseguenti ritardi e rilevante accumulazione di problemi inevasi.

È probabile che l'urgenza dei problemi induca ad accelerare le convergenze operative indispensabili per dare inizio ai progetti più significativi. Le convergenze operative necessitano tuttavia di una ricognizione preliminare sulle ricerche e le analisi che si riferiscono agli aspetti fondamentali della base economica e sociale del sistema locale.

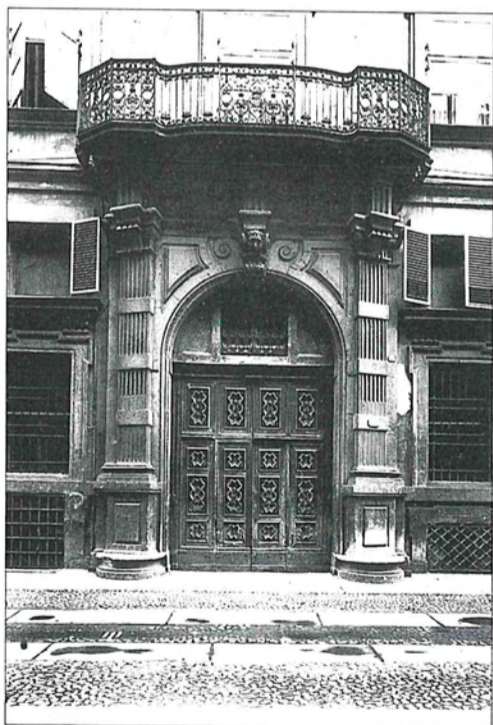
In questo senso mi pare apprezzabile l'iniziativa, promossa dalle principali banche e imprese torinesi, di costituire un punto d'incontro stabile ("Confronti su Torino") in cui vengono discussi e divulgati criticamente i risultati delle principali ricerche sulla nostra città. Solo con un sostrato comune di conoscenze e di cooperazione culturale tra le diverse forze della città può essere avviato un progetto non velleitario e non occasionale di ridefinizione del suo ruolo.

via Garibaldi





veduta panoramica dal monte dei Cappuccini, ponte Vittorio Emanuele I



porta carraia in via Bligny

Per Torino, come per molte città italiane, si è posta l'esigenza, talvolta drammatica, di dare una risposta efficace e tempestiva ai sempre più complessi bisogni della vita collettiva. C'è quindi la necessità di attivare, verso questo obiettivo, operatività e capacità progettuali, sia nelle istituzioni che nella società civile; ed è bene che, intorno all'argomento si sviluppi il confronto di idee e di opinioni più ampio e più articolato possibile.

Quelli che sono in gioco, infatti, non sono soltanto problemi tecnici e amministrativi, ma anche, e soprattutto, problemi di orientamento e di promozione della vita sociale ed economica della intera collettività urbana.

Verso questi problemi, certamente, tutti i cittadini hanno una loro sensibilità. Ma, questa sensibilità ha una rilevanza particolare in coloro che nella vita e nelle prospettive della città hanno ruoli e responsabilità più ampie, come, certamente, hanno gli imprenditori. I quali hanno quindi la piena disponibilità a contribuire alla formazione del quadro economico e ambientale in cui operano ed opereranno.

L'assunzione di questo impegno è, per Torino, particolarmente stimolante.

La nostra infatti è una città di forti tradizioni, con un tessuto urbano formato e consolidato attraverso le vicende della sua storia e con una forte volontà nei cittadini di conservare e di difendere i valori del passato. Ma, al tempo stesso, ci si presenta più forte l'esigenza del rinnovo,

in dipendenza dalle sollecitazioni dello sviluppo economico e del nostro ruolo di prima città industriale d'Italia, con una cultura produttiva di antiche radici. A questo occorre poi aggiungere l'emergere di una nuova forte domanda di qualità della vita e una generale riscoperta della città, nei suoi valori e nelle sue esigenze estetiche e funzionali. Questo del contrasto tra conservazione e rinnovamento mi pare sia uno dei punti centrali del dibattito.

L'obiettivo che tutti ci proponiamo è quello di disegnare una Torino migliore, sia dal punto di vista delle condizioni necessarie allo sviluppo economico che da quello dell'ambiente sociale e territoriale. È però importante che, nel perseguire questo obiettivo, si sappia conciliare la necessità di scelte di lungo termine e di modalità rigorose di attuazione con l'alta flessibilità richiesta dal continuo trasformarsi del mondo di oggi.

Mi sembra, d'altra parte, che Torino ormai da lungo tempo ha superato le tentazioni di chiudersi in una visione provinciale e abbia preso atto delle sue prospettive di metropoli. Anche se questa consapevolezza non si è sempre tradotta in scelte coraggiose e in una coerente organizzazione e funzionamento della struttura urbana. Questo è anzi uno dei motivi di fondo delle contraddizioni che molti hanno individuato in Torino.

Ora, però, queste contraddizioni, nelle quali abbiamo lungamente vissuto, rischiano di diventare un pesante ostacolo

di fronte alle sfide del futuro. Tra queste sfide, quella europea è la più imminente e anche, in un certo senso, la più esaltante. Il cammino verso l'Europa unita potrà procedere più o meno speditamente, ma è sicuramente irreversibile. Si tratta di un processo di integrazione culturale e sociale con le altre realtà del continente, che i fatti della economia contribuiranno certamente a rendere sempre più intenso. Certo, è difficile negare che Torino abbia una vocazione europea. Questa vocazione è scritta nella sua storia di città proiettata sempre verso le vicende che avvenivano al di là delle Alpi. È scritta nella sua posizione geografica di "porta dell'Italia" verso i paesi del centro del continente. È scritta nel flusso di culture che su questa città hanno avuto convergenza.

Ma questa vocazione, oggi, e per il futuro, va rafforzata e concretizzata, nella immagine e nella sostanza della città. Dobbiamo superare definitivamente gli atteggiamenti e i comportamenti che ci hanno impedito, fino ad oggi, di pensare in grande, e che hanno spesso limitato la nostra visione a orizzonti troppo stretti. Già da oggi, ci si presenta l'obbligo di cogliere e di combinare insieme tutte le risorse, le capacità, le intelligenze di cui disponiamo per rendere concreto ciò che è da tempo nei presupposti: e cioè fare di Torino una grande città europea.

Torino sarà quel che sarà, voglio dire che sarà come i suoi liberi abitanti di oggi e di domani sapranno farla. Ma vedo alcune forze potenti cui tutti, privati ed enti pubblici, saranno sottoposti. L'evoluzione economica impedisce di pensare che Torino resterà una città meramente operaia. Gli operai si stanno trasformando in tecnici, i colletti blu si stanno trasformando in colletti bianchi. Torino, città della tecnologia: ecco una specializzazione non in contrasto col passato e il presente. Tuttavia, i torinesi devono ammettere che sono lontani dall'obiettivo, se l'obiettivo è questo.

Al visitatore occasionale Torino non dà affatto, per il momento, l'impressione di città della tecnologia. Dà anzi l'impressione opposta di città di provincia con poco o nulla di avveniristico. La sua architettura "moderna" è in generale brutta, meschina e già invecchiata (si pensi per esempio al cosiddetto "Palazzo Nuovo" dell'Università, punito, come tutte le opere pubbliche, dalle lungaggini burocratiche). I suoi trasporti urbani sono lenti. Deboli sono i suoi collegamenti con gli altri centri italiani e stranieri.

Tornare a Torino dagli Stati Uniti è come fare un viaggio indietro nel tempo di almeno un secolo. Torino ha forse le "meraviglie della tecnica", ma le ha ben nascoste. Rischia di non essere più città di fabbriche e di non essere ancora città di laboratori scientifici, con tutti i servizi annessi. Ciò si connette anche a disastrose e vergognose vicende dell'edilizia universitaria, che si spera siano terminate, ma che lasciano un ritardo di almeno vent'anni da colmare. La qualità degli studi all'Università e al Politecnico resta pregevole, ma l'ambiente è insufficiente e, talvolta, indecente. Dire città all'avanguardia tecnologica è dire città che offre esempi al resto del mondo, ma Torino ha poco o nulla da offrire in campo urbanistico e architettonico, per il momento (quello che ha, inoltre, è quasi sempre una eredità dei secoli trascorsi). Dunque il programma da realizzare è enorme. Si



porta carraia
in via Maria Vittoria

tratta di un problema qualitativo, non quantitativo. La città tecnologica non è necessariamente una città grossa, ma è una città che dimostra come la tecnologia permetta di vivere bene (studi tecnologici, studi scientifici e studi umanistici devono andare di pari passo). È una città che sa trasformarsi rapidamente e precorrere i tempi, non una città con le razioni assonnate di Torino.

È una città che non si limita a produrre novità tecnologiche, ma che sa applicarle a se stessa senza indugi. È la città che, pur rinnovandosi con velocità, ha la migliore capacità di conservazione e valorizzazione delle bellezze antiche e naturali. Questi pochi cenni sono sufficienti per comprendere che Torino per ora, umilmente, deve copiare modelli altrui, anziché proporre di suoi, che non ha. Poi lo sviluppo imitativo diverrà, speriamo, sviluppo originale (come nel caso del Giappone), se ne avremo le forze, se la creatività non ci farà difetto.

veduta panoramica
dalla S.S. Trinità



Nelle sue ultime *Lezioni americane*, Italo Calvino osserva che nell'immaginario collettivo classico Mercurio e Vulcano rappresentavano le due funzioni vitali inseparabili e complementari: "Mercurio la *sintonia*, ossia la partecipazione al mondo intorno a noi; Vulcano la *focalità*, ossia la concentrazione costruttiva". Mercurio, abile e agile, stabilisce le relazioni degli dei fra loro e quelle tra gli dei e gli uomini, tra le leggi universali e i casi individuali, tra le forze della natura e le forme della cultura. Vulcano, chiuso nella sua fucina, fabbrica instancabilmente armi, scudi, reti, trappole; la sua abilità artigiana e la sua concentrazione sono indispensabili, non meno di quanto lo siano la mobilità e la sveltezza di Mercurio: queste ultime sono però condizioni perché le fatiche interminabili di Vulcano diventino portatrici di significato. Ci sono città di produzione e città di relazione: amministrative, finanziarie, commerciali, turistiche. A volte le qualità si mescolano, a volte il carattere è più marcato. Per quel che riguarda le città di produzione, si ha allora l'impressione, nella società moderna, che siano come espropriate: la focalità costruttiva diventa isolamento, il lavoro perde progressivamente di significato, ciò che regola e conta finisce altrove. In fabbrica si lavora, altrove si vive. La città-fabbrica finisce a poco a poco per essere una non città, un residuo minimo di città, luogo di relazioni semplici, povere, irrigidite.

Per ragionare oggi di Torino si deve partire proprio da qui: la città è davvero da costruire. Vittorio Gregotti parla della periferia di Torino come di un abbozzo di città. Ma una città dove in pochissimi anni sono entrate centinaia di migliaia di persone, che poco dopo hanno cominciato ad andarsene, dove gli stabilimenti dismessi hanno lasciato grandi vuoti e dove le zone centrali non sono mai state sufficienti al volume di interazione di una metropoli moderna, è un po' tutta un abbozzo di città. Analogamente, una società che fino a pochi anni fa sembrava verificare le tendenze di strutturazione previste dalla sociologia ottocentesca, e che oggi comincia a ritrovarsi improvvisamente più complessa e differenziata, non è forse un grande abbozzo di società?

Si costruisce sempre a partire da ciò che si è e si ha ereditato, ma liberandosi anche da ciò che impaccia e blocca. Nel nostro caso, possiamo dire che non abbiamo ereditato una città. L'esagerazione polemica vuole significare quanto ci sia da costruire, ma serve anche a dire che dobbiamo sentirci liberi. In sostanza, per cercare una via d'uscita, dobbiamo cominciare ponendoci una domanda semplice, che rimanda però a risposte difficili: una città (una metropoli: a questa mi riferisco) che, nonostante tutto, rimarrà nel prossimo futuro per una parte importante una città di produzione può essere anche una città vivibile, dove non si sia e non ci si senta alla periferia della società? Si può obiettare: la Torino della produzione e della tecnica non è per niente periferica. Certo, ma questa è l'eredità di Vulcano, sulla quale contare; il problema non è però la fabbrica, è la città; o meglio: la città con le sue nuove strutture e funzioni produttive.

Siamo entrati in un'età di ricostruzione sociale. A Torino, il piano regolatore è di ciò sintomo e occasione.

Bisogna allora ragionare sulle Torino possibili, capire le condizioni delle possibilità e trovare risorse per attuarle.

Qui vorrei provare a ragionare su una possibilità e su alcune condizioni e risorse. Con un assunto di partenza, implicito nella domanda fatta sopra: che la focalità produttiva sarà ancora un carattere della

società torinese, ma che si debbano aumentare le possibilità di sintonia. Fa dunque anche parte dell'assunto l'idea che una società è capace di autocontrollo e innovazione quanto più focalità e sintonia sono compresenti e fra loro in tensione. Quello che segue non è un ragionamento compiuto, ma solo una sequenza di punti per la discussione.

1. Scienza, tecnica e capacità organizzativa sono risorse della società locale che rimarranno in futuro. Nessuna di queste attività è di per sé in grado di orientare l'azione e di darle significato, nel senso detto sopra. La ricerca di significato avviene nell'interazione discorsiva, con la fissazione culturale e politica di valori e mete collettivi. Tuttavia, la crisi dei paradigmi più rigidi della modernità ha condotto la scienza fuori dalle secche del Positivismo, rendendola meno autosufficiente, più problematica, indeterminata, aperta alla riflessione filosofica e etica. Lo stesso cambiamento tende a riflettersi sulle applicazioni tecniche. Quanto all'organizzazione, gli schemi oggi chiamati reti di imprese e imprese-rete definiscono rapporti fra unità più differenziate e autonome del sistema economico, dove la circolazione delle informazioni e la formazione di obiettivi tendono ad assomigliare ad un'interazione discorsiva. In sostanza: anche scienza, tecnica e organizzazione si sono in parte fatte portatrici, al loro interno, per i loro bisogni, di relazioni più aperte e interattive. Questa circostanza rende più facile stanare Vulcano dalla sua fucina, ma di per sé non è in grado di definire alcunché circa le cose da fare per costruire la nuova città (la nuova società).

2. Un punto sembra non poter essere eluso. Se Torino rimarrà in buona misura una città di produzione, e se vorremo contrastare l'espropriazione di senso e di capacità di autodeterminazione che derivava, in passato, dall'essere tale, non dobbiamo accentuare la separazione fra produzione e città. Qualità e senso del lavoro non possono non essere caratteri fondanti della nuova città, per il semplice motivo che una società matura non accetta culturalmente uno sviluppo tecnico e organizzativo che non si ponga queste condizioni preliminari, e alla lunga lo blocca. L'innovazione tecnologica sembra favorire la diffusione di lavori più ricchi di significato e qualificati, in fabbrica e fuori; si tratta comunque di una possibilità aperta a esiti diversi, e non necessariamente generalizzata. Una città che produce deve essere una città dove si producono bene, in condizioni accettabili, cose sensate. Non è possibile accantonare questo problema, definendo progetti e disegni solo relativi a strutture non di produzione e al tempo di non lavoro.

3. Scienza, tecnica, organizzazione (che è una tecnica particolare) non solo sono risorse per la produzione, ma — giuste le cose appena dette — definiscono un asse di riferimento culturale e politico per il disegno della città (della società). Fin dove arrivano le possibilità di strutturazione lungo questo asse? Alcune sono più evidenti, perché riguardano ancora sviluppi della produzione. Per esempio: un luogo dove cresce la ricerca scientifica, dove si rendono disponibili trasferimenti di tecnologie e dove forme elastiche di organizzazione mettono a contatto unità maggiori e minori, possiamo considerarlo un ambiente favorevole allo sviluppo di molte nuove piccole imprese, una forma produttiva fino a ieri poco presente a Torino. Dovremo ricordarcene nel disegnare la città. Ma al di là della produzione: è possibile definire lungo l'asse indicato gli elementi essenziali di una identità culturale,

Giuseppe Pichetto



particolare della facciata di un palazzo in via Garibaldi

capace di definire a sua volta orizzonti di massima per la società locale, criteri condivisi su come procedere, linguaggi che facilitino l'interazione e la decisione? Si può rispondere sì, ma solo a patto che quelle abilità siano messe in tensione con problemi di significato, sentiti come veri e accettati come problemi sociali rilevanti. Sappiamo che lo sviluppo tecnico e scientifico porta con sé promesse e rischi; cresce la consapevolezza della necessità di controllo sulle condizioni e gli effetti della crescita, della necessità cioè di una crescita sensata. Questo è il problema vero da porre in tensione con le abilità scientifiche e tecniche per definire la possibilità di una identità. Si delinea così l'idea di Torino come città della scienza e della tecnica orientate al controllo dell'ambiente e alla qualità della vita, un'idea che incorpora continuità e segna rotture rispetto al passato.

Le cose dette non prefigurano un'utopia dove regni una perfetta armonia in virtù della tecnica. Individuano invece un quadro generale di interazione sociale. Un'opinione pubblica informata, una politica che facesse propri i valori di equilibrio ambientale e qualità della vita, ma che fosse anche culturalmente e organizzativamente capace di misurarsi con le forze in campo, una ricerca autorevole e autonoma, potrebbero costituire le condizioni generali di giochi interattivi con l'economia stabilendo nuovi vincoli, ma anche nuove occasioni e modalità di investimento, sostenendo le sperimentazioni economiche con consenso sociale e risorse collettive. Esempi di attività economiche congruenti con il complesso culturale delineato sono: una produzione industriale che delle condizioni di lavoro e dell'attenzione agli esiti di impatto ambientale e sociale faccia un marchio culturale della propria offerta di mercato; lo sviluppo delle industrie e dei servizi orientati al ripristino, all'uso equilibrato e al controllo dell'ambiente; l'utilizzazione della tecnologia per affrontare grandi e piccoli problemi dell'organizzazione urbana e della vita quotidiana. Torino stessa, ovviamente, sarebbe il luogo di sperimentazione di questa utilizzazione.

4. Costruire lungo l'asse delineato richiede un grande lavoro culturale. Sarebbe forse impossibile cominciare con prospettive realistiche se non si potesse contare, anche a questo riguardo, su risorse depositate nella società locale. E orientare secondo l'asse una ridefinizione della cultura della modernità, così attiva qui in passato, non è anche uno dei modi per cercare vie d'uscita alla crisi di questa cultura, intorno ai problemi veri?

Per costruire lungo l'asse c'è poi bisogno di politica. Questa è una condizione molto

critica, perché politica è quasi sinonimo di città, ed è dunque una parte importante di ciò che non abbiamo ereditato. *Polis* è opposto a casa o a famiglia. Famiglia è metafora di ogni appartenenza, di rapporti organici necessari, e infine di dominio. *Polis* è la vita pubblica, è luogo e gioco della libertà, della possibilità, dell'autonomia. Mercurio è anche portatore del principio di individuazione. L'economia ha spinto verso l'individuazione, dopo che per anni era stata fattore decisivo di grandi appartenenze. L'individuazione ha il rischio dell'individualismo e della perdita della dimensione collettiva: senza crescita della politica, la spinta di individuazione tenderà a sbriciolare la società, dopo che le appartenenze tradizionali l'avevano bloccata. Migliorare la politica significa far crescere attori istituzionali forti e rappresentativi, sviluppare regole del gioco in grado di far emergere valori e interessi diversi, diventare capaci di riaggregarli in decisioni ragionevoli e operative. La condizione preliminare per tutto ciò è definire un campo che vincoli gli attori a problemi veri. Se l'asse indicato ha bisogno di politica per essere attrezzato, esso è però anche una condizione favorevole per la crescita della politica.

Abbiamo esplorato la possibilità di Torino "città politecnica". L'asse scienza-tecnica-organizzazione sembra capace di attirare e sintetizzare energie, che poi si attivano in direzioni diverse. Non è la sola prospettiva immaginabile. È necessario, anzi, trovare altri assi che intersechino quello indicato e rendano ancora più differenziata e capace di sintonia la società locale. Bisognerà però trovarli capaci di strutturazione, come questo che, tutto sommato, sembra definire le opportunità principali a portata di mano.

Aderisco con piacere all'invito di esprimere l'opinione degli imprenditori che rappresento sulla città di Torino. È un'ottima occasione per sviluppare alcune considerazioni sulla nostra città, che negli ultimi anni abbiamo più volte espresso in varie sedi.

La crescita urbana e lo sviluppo produttivo sono due fenomeni concomitanti e non si possono analizzare disgiuntamente. Gli aspetti positivi, e negativi, dell'uno sono legati all'altro da precise relazioni. Per questo l'Unione Industriale di Torino da molti anni si occupa dei problemi della città e del territorio. L'interesse degli industriali è stimolato da un duplice ordine di motivazioni. Come imprenditori, essi sono coinvolti nello sviluppo e nella crescente razionalizzazione delle reti infrastrutturali, grandi o piccole: dove per "sviluppo" si intende la capacità di adeguamento delle infrastrutture alle esigenze dell'apparato produttivo, e per "razionalizzazione" si intende non l'adesione a schemi teorici bensì la capacità empirica di cogliere tempestivamente le opportunità concrete di mutamento offerte dall'evoluzione della vita urbana, delle sue attività economiche, delle sue necessità sociali.

Ma gli industriali — ed è questa la seconda motivazione — sono anche cittadini; il loro interesse per la soluzione dei problemi territoriali, connessi con l'attività produttiva, si sposa quindi all'interesse perché la città — la "loro" città — sia sempre più vivibile, sempre più in grado di corrispondere ai bisogni e alle attese di tutti i cittadini.

Torino è stata ed è ancora oggi una città industriale; la sua storia e quella del suo *Hinterland*, come pure le tradizioni, i costumi, le componenti sociali ed eco-

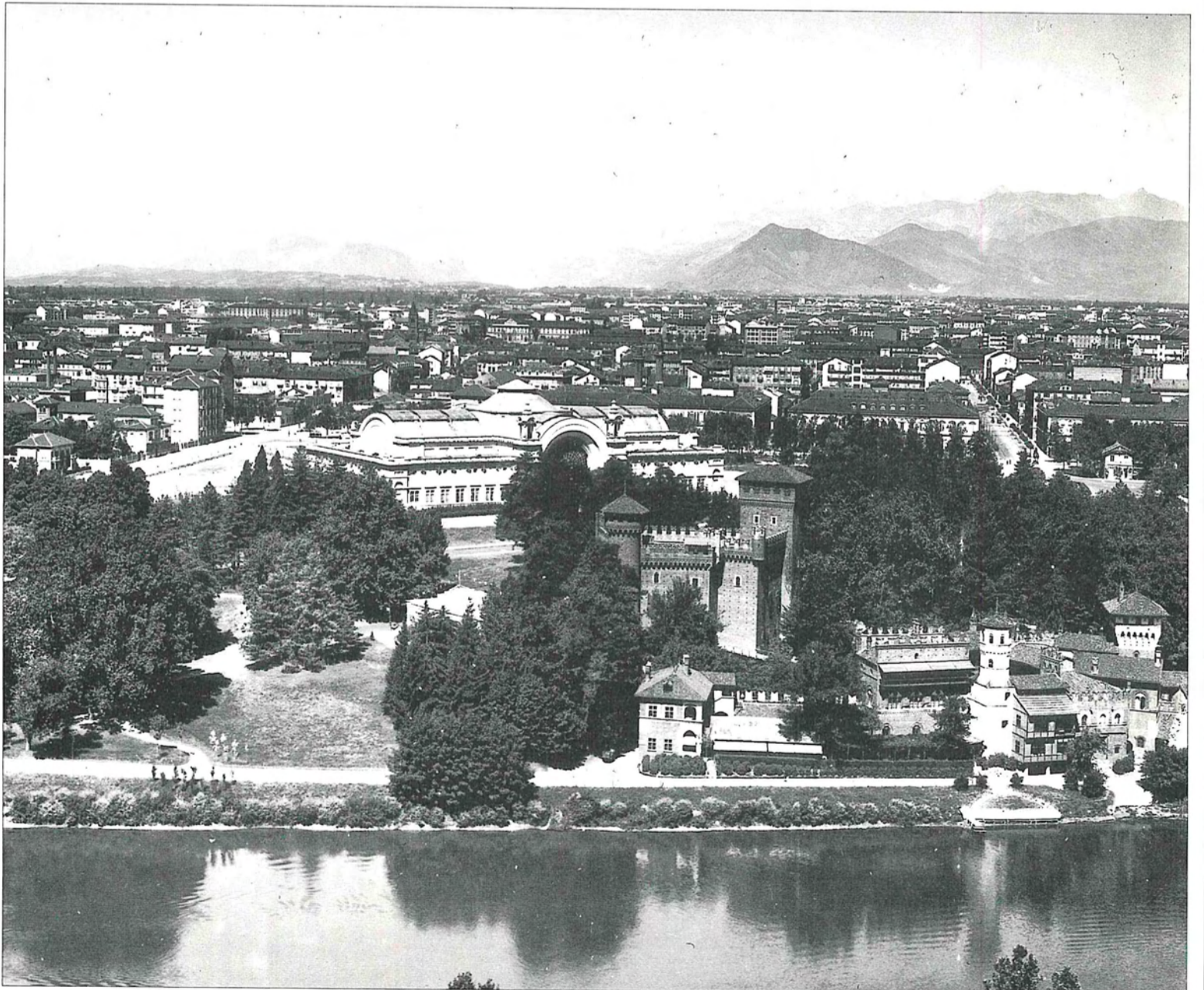
nomiche che la caratterizzano, testimoniano questa sua vocazione. Questa precisa caratteristica trova riscontro anche nella forte omogeneità dei valori culturali dei suoi abitanti, valori culturali che si evidenziano soprattutto nel lavoro, nell'identificazione municipale, nelle scelte in favore della città. Prova ne è stata la crisi economica della seconda metà degli anni Settanta e la stagnazione dei primi anni Ottanta che avevano posto l'apparato industriale di fronte ad una non facile alternativa: da un lato si profilava un ripiegamento senza sbocchi, mentre l'altra via, quella poi seguita, richiedeva un grande sforzo, un generale ripensamento nel modo di produrre. Entro le strutture produttive il processo di ristrutturazione è stato spinto in profondità e l'effetto innovativo non si è limitato alla fabbrica, ha varcato i cancelli ed ha contribuito ad accelerare il processo di transizione in atto nella società.

La capacità di reazione manifestata con fermezza dal mondo imprenditoriale, nei momenti difficili, trova oggi la sua giusta ricompensa: l'industria torinese si è profondamente ristrutturata, ha innovato i processi produttivi attraverso l'automazione, ha ampliato le possibilità di mercato con l'introduzione di nuovi prodotti, ha modificato i processi organizzativi e gestionali. Tutte le componenti sociali, e ciò è stato determinante per l'esito finale, hanno contribuito a questa svolta.

Per effetto di questi cambiamenti l'industria può contare oggi su una base produttiva più specializzata e più solida con settori che vantano primati tecnologici.

Quanto alle prospettive, esse sembrano caratterizzate da una sostanziale stabilità. Il processo di riorganizzazione dell'attività produttiva può considerarsi oggi quasi

veduta panoramica dalla collina, la riva sinistra del Po e il Borgo medioevale



ultimato; gli aggiustamenti ancora necessari interessano soprattutto le piccole e medie imprese.

Torino manterrà nel futuro la sua connotazione di città industriale, di società produttiva e difficilmente subirà radicali trasformazioni, come Milano che da metropoli industriale è diventata metropoli finanziaria e di scambio. Per la nostra città non di trasformazione si deve parlare, quanto di evoluzione continua: si delinea infatti un ruolo di città-guida nello sviluppo delle tecnologie e nel campo della ricerca e il consolidamento della propria vocazione internazionale.

I lusinghieri risultati industriali della nostra città, non coincidono però con le posizioni in classifica in altri campi; una recente indagine comparativa con altre realtà urbane, svolta dall'Unione Industriale, ha messo in rilievo elementi molto significativi.

Analizzando il campo delle grandi opere pubbliche di interesse urbano e metropolitano è emerso che per quanto riguarda le grandi infrastrutture di trasporto e le funzioni e servizi pubblici di rilievo, Torino si è mossa con una velocità nettamente inferiore a quella di altre città come Milano, Genova e Bologna.

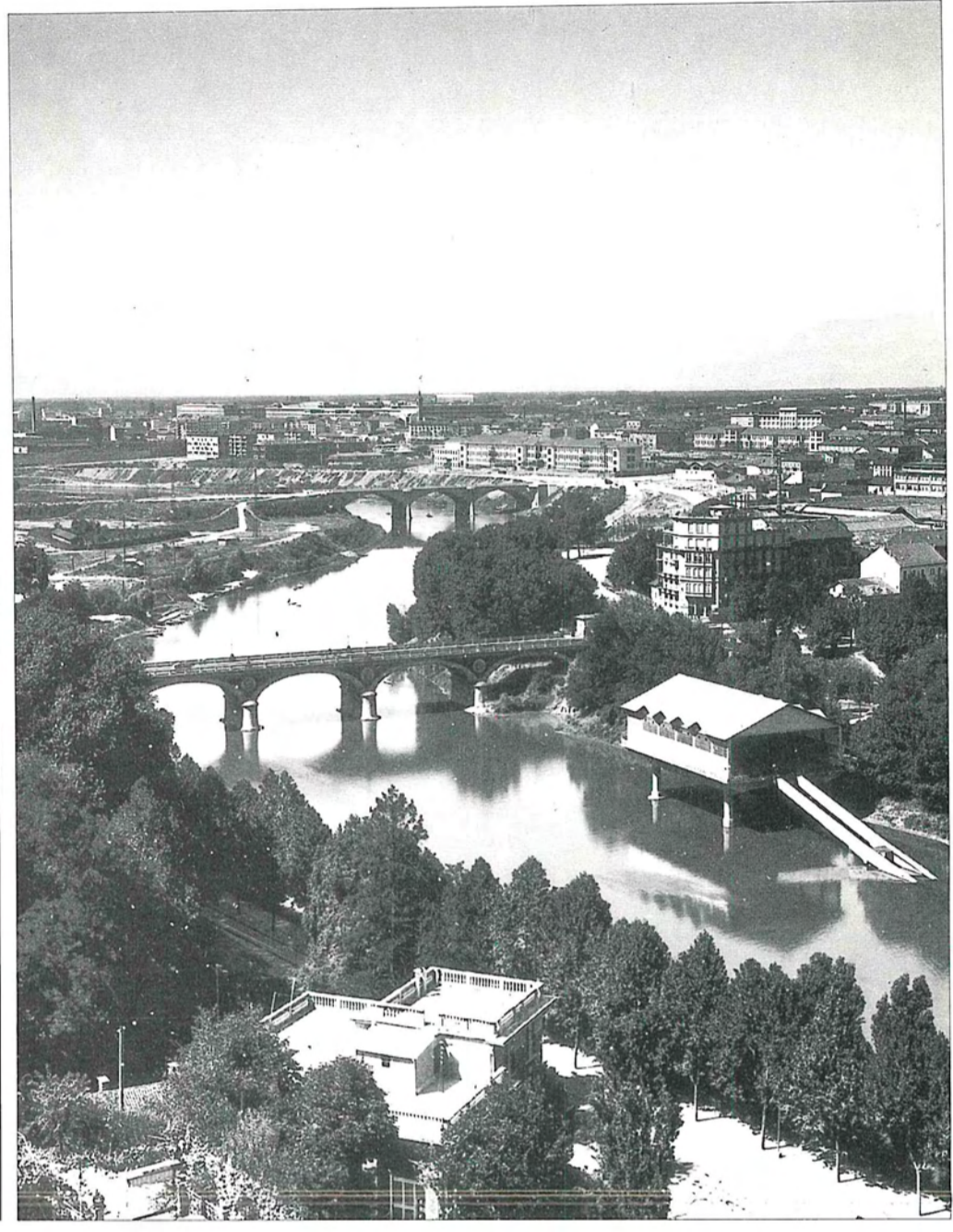
Non è certamente questa la sede per lanciare accuse o formulare giudizi, ma credo non si possa tacere che la crescita di Torino è spesso frenata dall'eccessiva lentezza realizzativa degli operatori pubblici. Se non ci si rende conto di questa realtà e non si interviene per modificarla, la città rischia di farsi attribuire primati negativi che non le competono.

Le pubbliche amministrazioni, preposte istituzionalmente all'organizzazione e alla promozione della crescita della città, e il mondo dell'industria, del privato, viag-

giano oggi a Torino, con due velocità troppo diverse. E c'è anche chi giustifica questo divario con la presenza troppo ingombrante dell'industria nella nostra città ma, obiettivamente, questo è un alibi consumato e smentito quotidianamente dai fatti. Mai come in questi anni, le forze industriali torinesi si sono proposte nei confronti dei governi locali in termini di collaborazione e non certo di condizionamento.

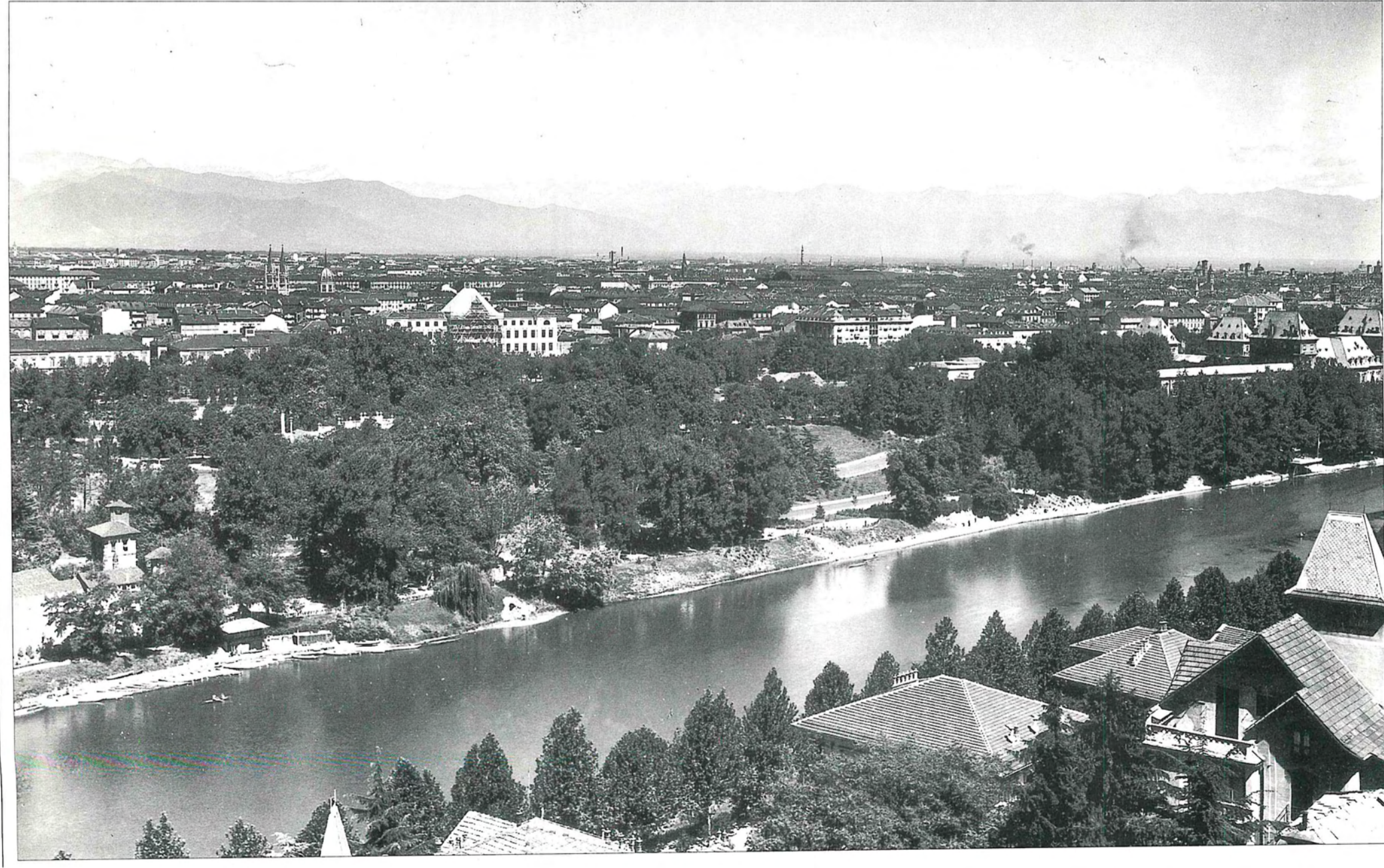
Diversi sono stati, infatti, i contributi operativi e di metodo offerti alla città dagli imprenditori, sollecitati dalla stessa amministrazione e da altre forze culturali e sociali. Quasi sempre però le proposte sono rimaste tali, perché è mancata la capacità di coagulare i diversi interessi e di tradurre le proposte in fatti operativi. Torino ha ormai avviato il processo di evoluzione che ne farà la città del Duemila, definendo in modo netto il suo ruolo di "metropoli industriale ed europea", ma ciò è avvenuto in modo quasi spontaneo, conseguente alla necessità di risolvere problemi e situazioni contingenti. È il momento ora di organizzare e razionalizzare il processo di sviluppo, attraverso fasi di programmazione più organiche ed operative di quanto sia avvenuto in passato.

Il futuro della nostra città sarà condizionato non tanto dalla mancanza di analisi, studi e meditazioni sul suo ruolo o dalla carenza di fantasia per la ricerca di soluzioni geniali, bensì dalla capacità di avviare a tempi brevi un impegno congiunto, sia delle componenti pubbliche che di quelle private con ruoli e competenze ben definiti, per dare attuazione alle trasformazioni ed alle infrastrutture di cui la città necessita per affermarsi come città industriale moderna.



ponte Isabella, ponte Vittorio Emanuele III, il Pilonetto

veduta panoramica dalla collina, il Borgo medioevale e il Castello del Valentino



Fausto Bertinotti

Torino è una delle poche città industriali italiane che non si ricordano per i suoi quartieri e per le sue politiche urbanistiche. La fabbrica, l'edificio industriale, lì si fa cattedrale. La definizione che ne dà Carlo Olmo, "luogo che caratterizza e forma la città industriale, che ne definisce le direttrici di crescita", prende lì il rilievo di una marca. Per il passato. L'incertezza del suo profilo futuro è allora l'incertezza stessa dell'esito della rivoluzione industriale in corso. L'inquietudine è più che comprensibile. Dei santi sociali dell'Ottocento sono rimaste solo le opere. Satana è potuto scendere sulla città anche attratto dal crocicchio dei suoi tre fiumi da cui salgono le tenebrose immagini di quando si crepano l'idea del progresso e la speranza. Il suo grande contraddittore contemporaneo, la classe operaia, è stato sconfitto e piegato. Sul campo sembra essere rimasto il romitismo in una città senza qualità. Sembra, perché questa rara città-fabbrica, rara per l'Italia della complessità agognata dal trasformismo, quando declina il conflitto, si desertifica. I giornali si riducono a *La Stampa*, le istituzioni culturali vivono crisi acute, sulle strade si depositano le subculture dei 40 mila marciatori della restaurazione. E allora sembra spenta. Ma come in ogni deserto, se la sai vedere, la vita c'è. E se la sai vedere, e se ci sai lavorare, puoi ricavarne un giardino. La città futura può ancora nascere a Torino.

Il dominio della Fiat è il laccio che imprigiona il futuro della nuova città e che condanna quella di oggi all'afasia. La vecchia città-fabbrica è mutilata. La popolazione lavorativa nella fabbrica è schiacciata dalla fatica, ritornata greve e

privata del protagonismo che aveva pervaso la città di una speranza e dell'immaginazione di un futuro di qualità (della vita e del lavoro). La vita della città si è ingrigita e sporcata. La mortificante parabola del suo fiume ne è diventata la metafora. L'elegante compostezza di certi suoi tratti si è ridotta a tic perbenista di una nuova piccola borghesia incapace di grandi interrogazioni. Nuove imprenditorialità e competenze che non accettano il regime Fiat sono costantemente tentate di emigrare. La politica e l'amministrazione della città si sono fatte povere e stanche. Eppure. Eppure, se è vero che "hanno fatto un deserto e l'hanno chiamato pace", è sotto la sabbia che va cercata la rinascita della vita, perché lì continua ad esistere. La città futura nascerà da lì; o meglio, può nascere solo dall'incontro critico di tutto ciò che si è proposto di andare oltre la città fordista (che è quel che resta sotto la sabbia), con gli orizzonti della rivoluzione industriale. Non c'è nulla di ossessivo e di antico nel proporsi di spezzare il laccio del dominio della Fiat, ma solo la lucidità di chi vede l'ostacolo all'incontro necessario a realizzare il progetto del futuro. Ormai è evidente che i destini della Fiat e di Torino si vanno separando, sospinti dalla mondializzazione dell'economia e dei mercati, dalla fine del ciclo fordista e dalla nuova rivoluzione industriale. Ciò che è bene per la Fiat può non esserlo per Torino: infatti oggi la Fiat è sana e la città è malata.

Bisogna allora evitare che la Fiat cresca schiacciando sotto di sé Torino; che s'innalzi nel mercato unico mondiale scaricando le sue diseconomie materiali ed immateriali su una città da queste diseco-

nomie frenata e mortificata. Bisogna rompere il laccio e far emergere presenze, culture, saperi, soggettività, bisogni, fantasie, forze represses. Progettare Torino futura credo voglia dire proporsi in primo luogo questo: ritrovare la traccia di un cammino interrotto; riscoprire le ragioni di fondo, le radici, della nuova città; rintracciare la memoria del futuro. La fabbrica non è solo comando, è anche resistenza al comando; non è solo organizzazione formale, è anche organizzazione informale e partecipazione; non è solo direzione, è anche esperienza lavorativa; non è solo collaborazione, è anche conflitto; non è solo modernità, è anche istanza di cambiamento.

Disvelare l'altro polo della contraddizione, vederlo, anche quando è sotto traccia, dialogare attivamente con i suoi testimoni attivi sono compiti forti per progettare il futuro. Se il rapporto tra organizzazione del lavoro, edificio industriale, città è stato, quand'anche misconosciuto, assai significativo del profilo della città della seconda rivoluzione industriale, lo sarà ancor più nella terza, quando flessibilità, adattabilità e versatilità diventano i tratti caratteristici delle nuove universali tecnologie. Cresce la reciproca pervasività delle organizzazioni del lavoro con l'organizzazione della vita della città; si moltiplicano le cerniere, si rompono le separatezze (fabbrica-territorio, quartieri operai-centro). Crescono le interdipendenze. Già le interdipendenze; ovvero della sciocchezza di pensare esauriti il conflitto di classe e il significato di società (di città) dell'opposizione alienazione-liberazione nel lavoro. Ma, anche, dell'insufficienza dell'idea, pur grande, di fondare solo su

questa opposizione la città futura. In ciò che attraversa le nuove generazioni (storie di emarginazione e/o di liberazione, opportunismo razionale e/o profonde idealità, culture in formazione e/o tragiche subculture) ci sono alcuni dei percorsi che in essa possono condurre e confluire. Le culture femministe, ecologiste, pacifiste ne dovranno, in ogni caso, costituire tanta parte. Le città sono cresciute come formazioni di guerra, prima contro il nemico esterno, poi contro quello interno: la classe operaia, gli improduttivi, quelli di volta in volta fuori della norma. Hanno eretto barriere, ghetti, rigide separazioni di spazio per funzioni separate. Hanno accumulato ricchezze. Così sono sembrate eterne. Ognuna in sé e tra di loro. Invece tra 10 anni Londra non starà più tra le prime dieci. Manchester è già soltanto una media città dell'Inghilterra. E Torino è in crisi di identità. Si può dire che dopo la città di Dio, dopo la città del Principe, dopo la città della Merce, la città della Pace si propone come la moderna utopia. Ma, intanto, Torino futura? Intanto, cominci da una rottura. Se Torino vuole avere un futuro davvero post-taylorista, post-fordista, non può pensare che le venga elargito dalle classi dirigenti e che nasca dall'interno delle culture già egemoni nella sua precedente formazione. Non si aspettò, del resto, dai Savoia, né dalla loro corte, la nascita della Torino industriale. Perciò riprogettare Torino credo voglia dire correre all'emergere delle culture del loro antagonista storico e dei nuovi protagonisti per metterli in rapporto con le conoscenze più avanzate della ricerca e della progettazione che circolano nel mondo.

la riva destra del Po, il monte dei Cappuccini, la chiesa di san Vito



Diego Novelli



veduta panoramica dalla collina, il Po e la Mole Antonelliana

Che cosa è una città? Grande, media o piccola che sia, è soltanto una somma di anonimi individui, di uomini, donne, giovani o anziani, di creature costrette a esistere, ed a vivere in un determinato spazio? È soltanto un ammasso di costruzioni, un agglomerato di edifici, di abitazioni, di fabbriche, di uffici, di servizi? È tutte e due queste cose messe assieme o qualcos'altro?

Una città è prima di tutto un "contenitore" entro il quale vive un certo numero di persone la cui presenza fa di quello spazio la città. Se non ci fosse vita il contenitore sarebbe vuoto, spento, morto come nelle antiche necropoli.

Una delle più belle ed efficaci risposte alla domanda: "che cosa è una città?" rimane quella pronunciata duemilacinquecento anni fa da Sofocle: "la città è gente", la città sono gli uomini, la città è vita.

Agostino di Ippona scrive che "la città non consiste di pietre e di torri, ma di cittadini".

Robert E. Park, uno dei fondatori della Scuola di Sociologia urbana di Chicago, in uno dei suoi saggi fondamentali sulla città così scriveva nel 1925: "La città è qualcosa di più di una congerie di singoli uomini e di servizi sociali, come strade, edifici, lampioni, linee tranviarie, telefoni e via dicendo; essa è anche qualcosa di più di una semplice costellazione di istituzioni e di strumenti amministrativi, come tribunali, ospedali, scuole, polizia e funzionari pubblici di vario tipo.

La città è piuttosto uno stato d'animo, un corpo di costumi e di tradizioni, di atteggiamenti e di sentimenti organizzati entro questi costumi e trasmessi mediante questa tradizione.

In altre parole, la città non è semplicemente un meccanismo fisico e una costruzione artificiale: essa è coinvolta nei processi vitali della gente che la compone: essa è un prodotto della natura, e in particolare della natura umana".

Oswald Spengler, filosofo tedesco del nostro secolo, ne *Il tramonto dell'Occidente* ribadisce che la città possiede una propria cultura: "ciò che la casa è per il contadino, la città è per l'uomo civile. Come la casa ha i suoi numi tutelari, così la città ha la sua divinità protettrice, il suo patrono locale; anche la città, come la capanna del contadino, ha le sue radici nel terreno". La città, intesa come spazio organizzato per la vita, risulta essere una complessa struttura storica, fatta di tante parti che nel loro insieme formano un meccanismo che può essere stupendo oppure infernale.

Come il corpo umano è formato da tanti organi (un cuore, un cervello, un sistema nervoso, degli arti, dei muscoli, ecc.), così la città è dotata di una molteplicità di meccanismi dal cui funzionamento e stato di efficienza dipende il grado di rendimento della macchina-città e quindi del livello della qualità nella vita.

Così come accade per l'organismo umano quando si introducono quantità eccessive di tossine, che la "macchina-corpo" accusi malattie, la stessa cosa accade per la "macchina-città" quando l'organizzazione dei suoi servizi si inceppa o è carente; si determinano disfunzioni, e quando si determinano tensioni cresce il malessere. In una città dove c'è disagio, povertà, miseria, degrado, emarginazione, disoccupazione, dove ci sono zone malsane, case fatiscenti, delinquenza, violenza, droga, ci sono tutti i requisiti sufficienti per avvelenare l'organismo, per bloccarlo. Anche perché nella città — non dobbiamo mai dimenticarlo — si concentra la maggior parte delle contraddizioni della società contemporanea.

Durante l'amministrazione Kennedy, nel 1963, una Commissione del Congresso americano per ottenere maggiori stanziamenti del bilancio dell'Unione a favore di interventi mirati nel campo sociale, sosteneva sulla base di una accurata ricerca che se si fossero risolti i problemi di quindici grandi città metropolitane degli Stati Uniti, si sarebbero risolti i problemi degli States. È soprattutto nelle grandi città, nelle aree metropolitane, che si addensano infatti i fenomeni più macroscopici, si accentuano gli squilibri e le più profonde ingiustizie. E nelle grandi città vive oggi poco meno della maggioranza degli abitanti del nostro pianeta.

La crescita delle città trasformate in megalopoli non si è tradotta in sviluppo, in miglioramento delle condizioni di vita dei fruitori della città; anzi, se andiamo a rapportare la realtà di oggi con quella dell'inizio del secolo, scopriamo che malgrado le grandi possibilità offerte dalle nuove tecnologie il quadro globale è decisamente peggiorato.

Basti pensare al degrado ecologico, al problema del traffico, all'alienazione sociale, all'alto tasso dei rischi a cui è sottoposto quotidianamente chi vive nelle città rispetto a chi abitualmente risiede in campagna per rendersi conto di come l'uso della città abbia subito una involuzione negativa, uno stravolgimento che ha in gran parte annullato tutti i benefici derivanti dalla "organizzazione" dei servi-

zi collettivi, sino a ripercuotersi contro colui verso il quale si sarebbe dovuto invece convogliare tutta l'attenzione per meglio farlo vivere, cioè il cittadino, l'uomo.

È difficile, se non impossibile, fissare la soglia critica nella crescita di una città: non è misurabile il tasso di lacerazione che, per esempio, un piccolo centro abitato di 3-4 mila anime ha subito nell'arco di pochi anni vedendo crescere di 10-20 volte il numero dei suoi abitanti.

In una società strutturalmente regolata da una economia di mercato (come quella in cui viviamo ed intendiamo continuare a vivere) la molla, lo stimolo del profitto è più che importante; ma non può assurgere a valore assoluto sull'altare del quale, quasi si trattasse di un nuovo dio pagano, tutto deve essere sacrificato.

Il principio astratto della libertà assoluta in termini di uso del territorio e quindi di uso della città, conduce direttamente al caos, alla crescita selvaggia, alla catastrofe ecologica. Occupazione, abitazioni, servizi assistenziali e sanitari, istruzione, sistemi di trasporto, organizzazione del tempo libero e delle attività culturali sono, ad esempio, settori della vita di una città che richiedono un intervento specifico della pubblica amministrazione in un equilibrio armonizzato tra struttura e sovrastruttura, tra risorse energetiche, materie prime, mezzi finanziari e modelli di vita, di consumo, comportamento, istruzione, educazione, cultura. O si riesce con un grande sforzo, prima di tutto di carattere culturale, a riequilibrare la distribuzione delle risorse disponibili attraverso un più intelligente modo di consumare, oppure per dirla con lo scrittore-saggista francese Jean Jacques Servan-Schreiber, il "nuovo medio evo" è veramente già iniziato.

Anche a Torino si sono scontrate a partire dagli anni Cinquanta (con una accentuazione vistosissima dal 1980) due linee culturali, due modi di concepire la città e il suo uso, due modi di vivere la città: c'è chi pone al centro dello sviluppo e della crescita determinati valori e chi ne pone altri.

Il discrimine è tutto qui. Si tratta di stabilire quali sono i valori *assoluti* e quali sono quelli *relativi*.

Nel dibattito culturale e politico si deve avere il coraggio di riproporre con forza, senza complessi di inferiorità nei confronti dei nuovi stregoni della falsa modernità, il tipo di concezione che si ha della città. A scanso di equivoci preciso subito che non ho nessuna nostalgia del villaggio: amo la città, la città moderna, funzionale; ma deve essere una città umana.

Secondo i succitati stregoni, propagandisti di un malinteso senso del progresso, la disumanizzazione delle nostre città sarebbe un costo inevitabile da doversi pagare sulla strada dello sviluppo: crescita — questa è la aberrante tesi — vuol dire comunque anche un po' di degrado, soprattutto nelle città del mondo in sviluppo.

Gli errori, i guasti, le sofferenze, i disagi, che i cittadini delle aree più sviluppate del nostro pianeta hanno già pagato in termini umani (non risarcibili economicamente) non sono serviti a nulla: la vera storia della società industriale non è stata evidentemente ancora sufficientemente studiata.

È possibile conciliare queste due esigenze, della crescita e del rispetto dei valori dell'uomo? È difficile — ad esempio — individuare parametri comuni per delimitare territorialmente e demograficamente le aree metropolitane. Non esistono modelli da esportare, poiché ogni

realtà ha un suo specifico, una sua storia, delle tradizioni, dei costumi, dei condizionamenti, anche geografici, che non possono essere ignorati. Ci sono però delle esperienze che vanno conosciute, se non altro per evitare il ripetersi di errori che molto spesso possono segnare per decenni la vita di una città e il futuro di intere generazioni.

È certo che le più gravi questioni riguardanti la vita delle nostre città negli anni Novanta si concentrano nelle aree metropolitane. In Italia si parla di questo problema da moltissimi anni, almeno dal 1956, quando l'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU, fondato nel 1930) decise, su proposta di Adriano Olivetti che ne era il presidente, di mettere all'ordine del giorno del suo VI Congresso il tema dei piani regolatori intercomunali.

Sono passati più di trent'anni da quel Congresso e nel 1988 è arrivata in Parlamento, nell'ambito della riforma dell'Ordinamento delle Autonomie locali, una proposta riguardante le Aree metropolitane.

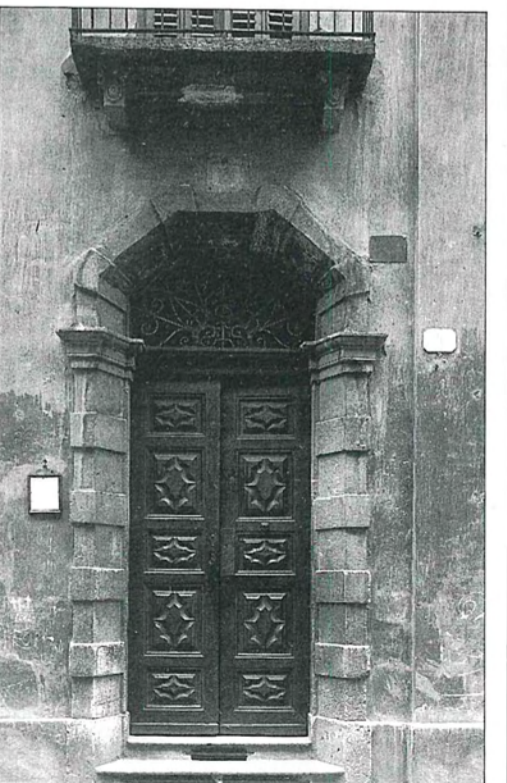
Non è questa la sede per un esame critico della proposta avanzata dal Governo (subito peraltro stralciata dal disegno di legge licenziato dalla I Commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati perché ritenuta unanimemente insoddisfacente). Mi preme invece sottolineare il tempo trascorso inutilmente, che evidenzia la mancanza di una reale volontà riformatrice in questo fondamentale settore della vita del nostro paese. È pura miopia politica continuare a non vedere il tasso di malessere che va accumulandosi in queste aree del paese con possibilità di diffusione all'esterno di esse. Mutuando da un celebre titolo degli anni Sessanta del settimanale *l'Espresso*, si può sostenere che "Città degradate-Paese infetto".

La città — scrive Robert E. Park — difonde le sue radici nelle abitudini e nei costumi dei suoi abitanti. Di conseguenza essa possiede una organizzazione morale, oltre che fisica.

Che cosa è la cultura della prossimità, su cui ha recentemente richiamato la nostra attenzione Giuseppe De Rita, direttore del CENSIS? La prossimità e la relazione di vicinato costituiscono la base della forma di associazione più semplice ed elementare che incontriamo nell'organizzazione cittadina.

Il vicinato (come sostengono gli studiosi della Scuola di Chicago Robert E. Park,

piccola porta esterna in via Bliigny



Enrico Salza

Ernest W. Burgess e Roderick D. McKenzie) è una unità sociale la quale, per la chiara definizione del suo contorno, della sua completezza organica interna e delle sue relazioni immediate, si può considerare funzionante come *spirito sociale*.

Le città USA nel loro sviluppo degli anni Venti hanno rispecchiato i tratti di vitalità, di energia e di ricchezza del capitalismo americano in una fase di grande fioritura e insieme di sregolatezza e squilibrio. Tutto ciò ha provocato nelle città disordine, contrasti, disuguaglianze, competizione individualistica sfrenata. Gli stessi fenomeni si sono manifestati in Europa e in Italia dopo la II guerra mondiale creando situazioni paradossali.

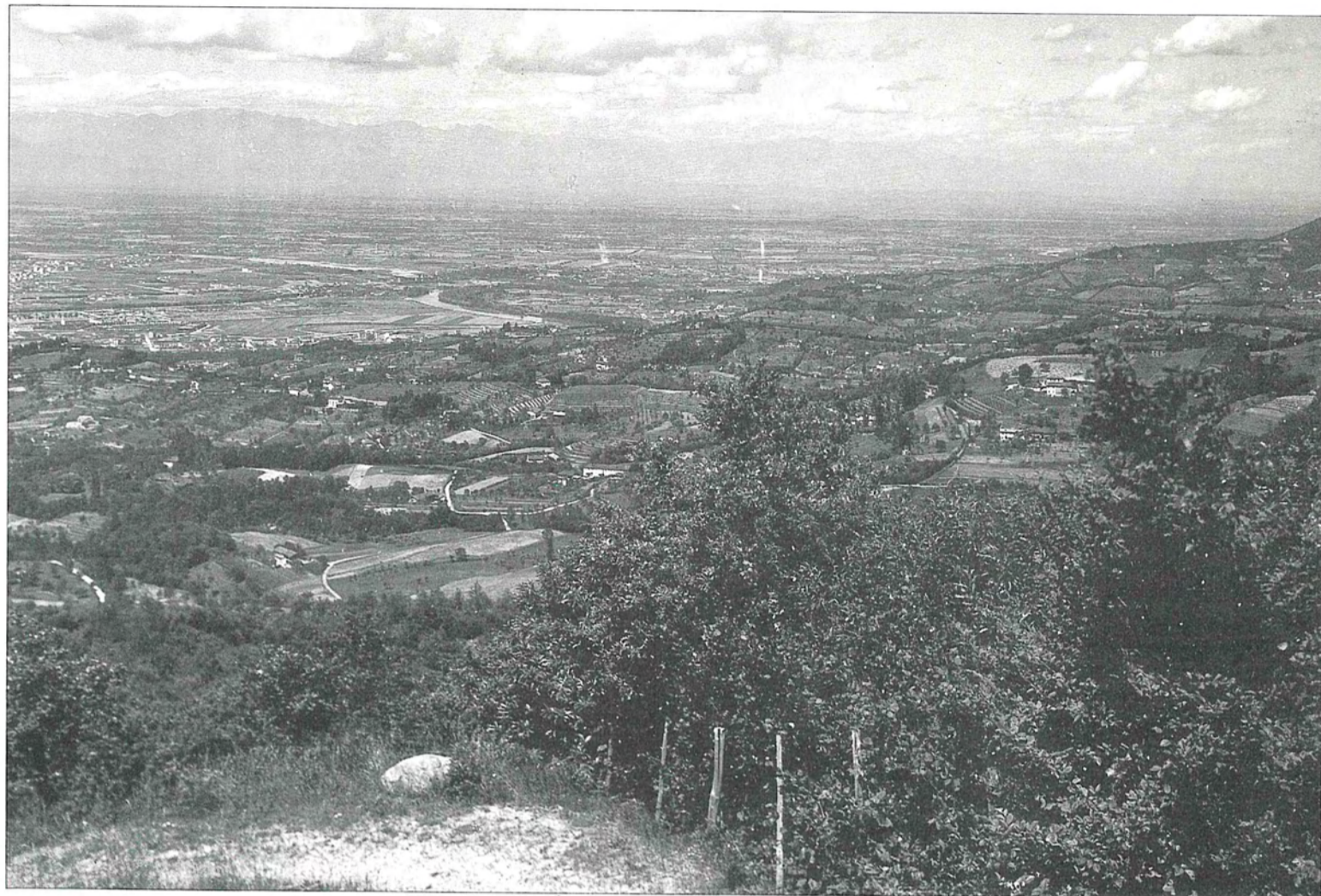
Il lavoro che abbiamo svolto nei dieci anni della amministrazione di sinistra a Torino (1975-1985) ha teso soprattutto a ricucire il tessuto della città per ristabilire un rapporto tra la gente.

Le grandi trasformazioni in atto possono, anzi, devono rappresentare una occasione storica per gran parte delle nostre città al fine di recuperare gli *spazi* e i *valori*. È più che mai attuale il grande scontro tra due concezioni della città, tra due schieramenti che passano in modo trasversale alle forze politiche, culturali, ideologiche. Il vero schieramento progressista e riformatore, che ha come spinta propulsiva la volontà di cambiamento, non può non avere come comun denominatore il valore dell'uomo.

Porre al centro i valori dell'uomo significa regolare la logica di tutti gli altri valori: dell'economia, della finanza, della politica.

Le due culture si contrappongono non solo in Italia, ma nel mondo.

La sfida è tra la cultura della *prossimità* e la cultura del *rambismo*. È necessario riproporre questo confronto senza imbarazzi, senza temere l'accusa di essere dei "vetero": ci si deve misurare sui reali valori della modernità perché soltanto in questo modo si possono affrontare politicamente le grandi contraddizioni presenti nella società contemporanea, per aprire prospettive diverse a questa macchina meravigliosa che è la città dell'uomo. Torino può rappresentare ancora una volta un laboratorio importante a questo fine.



veduta panoramica dalla Maddalena

Scrivere su cosa, come, quanto conterà Torino nel futuro di lungo periodo è impresa rischiosa, ma eccitante, soprattutto se non ci si vuole abbandonare totalmente ad ipotizzare realtà sulla base di sogni o aspettative di natura affettiva.

Torino cambierà inevitabilmente come ogni più piccolo villaggio della terra e il primo mutamento, profondo, avverrà a livello sociale, proprio perché la maggior parte della nuova popolazione, nata all'interno dei suoi confini, sentirà la città come propria, a differenza dei genitori o dei nonni, scontatamente e comprensibilmente portati ad amare i lontani luoghi di origine e a ritenere Torino luogo di sosta più provvisorio che stabile. Credo che questo rinnovamento socio-psicologico sarà per molti aspetti l'evento fondamentale per la rivitalizzazione della stessa struttura urbana: gli abitanti saranno orgogliosi di essere cittadini di Torino e, di conseguenza, non potranno non volerla più bella, più pulita, risanata, in sintesi più vivibile. Ci sarà cioè più diffusamente voglia, camminando per le strade, di interessarsi dell'ambiente circostante, tanto da cogliere e rammaricarsi che, accanto a degli splendidi esempi architettonici, la città abbia nel tempo più recente prodotto quasi esclusivamente case brutte, incapace inoltre di sistemare o progettare adeguatamente gli spazi del vivere comunitario, come le piazze, le aree attorno alle chiese o gli altri luoghi di pubblico richiamo come i parchi ed i giardini.

E allora è piacevole pensare ad una diffusa frenesia per salvaguardare con avvedutezza i beni storici e per intervenire a migliorare o modellare *ex novo* parti di città anonime, ma potenzialmente capaci di svolgere importanti funzioni di poli alternativi al plurisecolare quadrilatero centrale. Molto probabilmente si scoprirà l'utilità di promuovere concorsi pubblici per la realizzazione di questo o quel progetto, sia esso riguardante un aspetto dell'arredo urbano piuttosto che la stesura di un nuovo piano di comunicazioni stradali, ferroviarie o di metropolitane. Gioisco nell'immaginare (ma è una fantasia del tutto realizzabile) che di fronte

ad un eventuale nuovo caso di riuso come il Lingotto le forze sociali organizzate riescano a prendere una decisione operativa entro pochi mesi e per le strade l'associazionismo degli operatori locali sappia dare dei fattivi contributi per rendere i quartieri anche periferici non agglomerati di dormitori, ma luoghi dove il passeggio è allietato da vetrine attraenti e dove la sosta è incentivata da adeguate zone di *relax*, opportunamente attrezzate.

Sono cioè convinto che i nuovi torinesi recupereranno molto dei tratti originali dei vecchi torinesi, "quelli che — come ha felicemente messo in evidenza Arpino — erano cittadini quando altrove si era soltanto sudditi; quelli cioè per cui lo Stato, la città, la cosa pubblica non sono quasi mai stati gli 'altri', ma ciascun membro della comunità". Questa diversa maggior partecipazione ai destini della città, questo desiderio di essere gestori del relativo divenire, consentirà di superare bene anche i nuovi fenomeni immigratori, sia dall'interno che dall'estero. Sì, ritengo che Torino, per la sua forza economica e per il suo peso culturale, diventerà centro di attrazione per molte migliaia di persone provenienti da ogni parte del mondo. E la pluralità di razze renderà la conurbazione più cosmopolita, più vivace, sempre più protesa a nuovi traguardi, nel solco della tradizione più autentica, fatta in concreto (basta leggere la storia), molto più di quanto gli studiosi abbiano saputo far emergere, di notevole disponibilità al cambiamento ed al perseguimento di nuovi obiettivi di sostanziale sviluppo economico e civile.

Per quanto riguarda l'impianto produttivo, credo che la città manterrà in linea di massima le posizioni di preminenza già adesso acquisite nel campo industriale non solo a livello nazionale. In virtù di questa forza del secondario tecnologicamente avanzato (meccatronica, informatica-telematica, spazio e avionica, biotecnologie, ecc.) prevedo un buon sviluppo del cosiddetto "terziario di servizio" e un ulteriore rafforzamento dell'immagine e della realtà di centro di

ricerca scientifica, pura e applicata, di alta e riconosciuta caratura internazionale. Le nuove generazioni, anche in virtù della citata cosmopolitizzazione della popolazione non mancheranno di puntare alla costante valorizzazione delle già rinomate funzioni dell'Università, del Politecnico e di tutti gli altri possibili organismi di formazione, chiamando all'insegnamento docenti di scuole diverse provenienti dai più diversi paesi.

Torino consoliderà senza dubbio il suo eccellente ruolo di piazza finanziaria e poi la vedo crescere di peso anche come meta turistica e non certo per campanilismo, ma per diretta considerazione delle enormi ricchezze storiche, culturali, ambientali in senso lato, ch'essa racchiude, non di molto inferiori alle più rinomate località italiane.

Torino sarà un'ottima sede per congressi legati allo sviluppo delle scienze e della tecnologia.

Torino avrà uno spazio importante altrettanto caratteristico nel campo delle manifestazioni fieristiche più strettamente connesse ai tipici settori produttivi. Torino sarà sempre più città europea ed inevitabilmente sarà meglio collegata con le altre aree forti del vecchio continente con tutti i mezzi di comunicazione. Torino vivrà intense stagioni culturali e i suoi numerosi musei pulseranno di visitatori, attratti dalle collezioni di appartenenza e dagli scambi di opere che si vorranno più intensamente di adesso programmare in collaborazione con i più qualificati centri museali in ogni parte del mondo.

Torino, in conclusione, continuerà a produrre molto e non soltanto in termini di beni materiali, ma anche di teorie, di ricerche, di progetti. E finalmente saprà dare la giusta pubblicità a queste elaborazioni, che più del passato ho la certezza troveranno in loco sia la realizzazione sia il successivo mantenimento. Ho, per finire, la sensazione che Torino si libererà un po' dell'antica formale austerità e, senza mai essere effimera, saprà darsi i necessari tocchi di mondana effervescenza che la renderanno luogo interessante e ricercato per lavorare e vivere con soddisfazione.

porta esterna in via Saccardi



Nicola Tranfaglia

Gianni Vattimo, nel primo numero di *PRG*, ha parlato della necessità di creare una "retorica" del piano perché l'operazione riesca dal punto di vista politico-culturale. Si tratta di una giusta preoccupazione soprattutto perché, fino a questo momento, non si intravede nessuna retorica. La comunicazione tra l'amministrazione cittadina e Torino è tutt'altro che facile perché gli unici intermediari (*La Stampa* e la Rai) seguono logiche che non hanno molto a che fare con le esigenze informative della maggioranza della popolazione torinese. L'unico quotidiano cittadino fa una cronaca assai più attenta ai fatti che ai problemi o ai progetti, secondo un modello che ha fatto la fortuna del giornale nel ventennio successivo al fascismo ma che non è detto tenga conto a sufficienza dei nuovi bisogni maturati negli ultimi vent'anni. Quanto al TG-3 regionale, l'ufficialità del cosiddetto servizio pubblico frena, da un po' di tempo a questa parte, iniziative autonome e inedite. Così l'informazione filtra mutila, ritardataria, super-ufficiale, i torinesi sanno poco di quel che l'amministrazione discute e progetta, e l'amministrazione — immagino — si sente piuttosto sola a ridisegnare la Torino del Duemila.

Del resto un piano regolatore generale di Torino si trova comunque a dover fare i conti una tale serie di condizionamenti psicologici e storici piuttosto che economici, da render assai difficile il compito ad amministratori e ad architetti. Tentiamone in questa sede una prima elencazione, pur con la schematicità connessa a un breve intervento, e vediamo fino a che punto si tratta di fantasmi o di problemi reali con cui bisogna fare i conti.

Il primo condizionamento è la cosiddetta "teoria dei cicli" che vaga nell'aria dell'ex capitale subalpina. Si dice, nella sostanza, che nell'ambito piemontese vige una regola ferrea: Torino capitale ha per molti versi ucciso le altre città piemontesi, se si esclude Novara che si è raccordata sempre di più a Milano. Ma, a sua volta,

Torino è oppressa dalla monoindustria, la Fiat, che ne regola la vita economica. All'interno di questo equilibrio, capita che nei periodi in cui la Fiat è in crisi, la città riesce a progettare e a svilupparsi; quando, invece, come in questi ultimi anni, la Fiat va a gonfie vele, Torino ristagna.

Al di là della presunta esattezza scientifica, una simile "teoria" ha il pregio di richiamare una difficoltà reale incontrata già dalle giunte di sinistra e verificata nell'ultimo triennio da quella pentapartita: la presenza della Fiat, con il suo enorme potenziale di mezzi e di uomini, con il controllo se non totale assai largo della vita economica e sociale, con il suo monopolio dell'informazione scritta, pone all'amministrazione, comunque sia costituita, il problema di un rapporto non facile da costruire e da gestire. Escludendo a priori il pregiudizio negativo e quello positivo, la tentazione dello scontro e quella del servilismo (in cui peraltro si corre sempre il rischio di cadere, come le vicende del dopoguerra mostrano), è necessario utilizzare la particolare situazione piuttosto che farsene condizionare, ma questo implica qualità speciali di mediazione e di chiarezza di idee che non è sempre facile avere.

Il secondo condizionamento importante riguarda, a mio avviso, la peculiare struttura urbana di Torino che già Guido Martinotti ha richiamato nel precedente numero di *PRG*. E che non può non essere, mi pare, il punto di partenza di una progettualità complessiva. Torino, a differenza di molte città grandi o medie del nostro paese, ha conservato una rigida separazione tra la città centrale e le fasce metropolitane. Una rigidità che non si trova a Milano, a Roma, a Firenze o a Bologna e neppure a Napoli o a Palermo. Una rigidità che riflette la velocità del processo di trasformazione intervenuto nel secondo dopoguerra ma che, nello stesso tempo, disegna con estrema chiarezza la struttura sociale ed economica della città, la struttura di potere potremmo anche dire in senso lato.

Ebbene, una prima scelta deve farsi su questo punto. Accettare la rigida separazione o darla definitivamente per scontata. La scelta ha comunque implicazioni di non scarso rilievo. Ma, anche se si sceglie di superare il condizionamento e di innovare, è assai più facile proclamarlo che realizzarlo. Il senso di onnipotenza che affligge a volte gli architetti e gli urbanisti deve fare comunque i conti con una realtà che non è puramente materiale ma che porta con sé una lunga sedimentazione, più volte riaffermata e rinnovata. Sarà interessante vedere come ne usciranno gli autori del piano e che cosa ne penseranno i torinesi.

Il terzo condizionamento riguarda le caratteristiche particolari della popolazione torinese vista nel suo complesso e nei suoi atteggiamenti fondamentali.

Gli americani, come è noto, usano l'espressione *melting pot* per designare il fenomeno che si verifica da almeno due secoli negli Stati Uniti: l'affluire di popoli che hanno tradizioni, storie, peculiarità diverse e che fondono tutto questo nella nuova patria, dando origine a una nazione nuova, dotata di un'identità fortemente rivendicata e difesa all'esterno.

Possiamo applicare lo stesso termine e lo stesso senso al processo avvenuto nell'ultimo trentennio a Torino?

Ne dubito fortemente. Assai diverse erano le condizioni di partenza, la cultura torinese (intesa in senso antropologico, ovviamente) aveva per i nuovi arrivati una minor presa di quanto accadeva negli Stati Uniti e, nello stesso tempo, mostrava una minore apertura al nuovo. Nello stesso tempo chi si insediava a Torino lo faceva in una condizione culturale complessiva che non favoriva, a sua volta, apertura verso l'esterno. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: la città è cambiata in molte delle due abitudini quotidiane, i fermenti razzisti presenti negli anni Cinquanta si sono spostati verso i nordafricani (a volte attori o complici i meridionali una volta discriminati), ma la separatezza ha vinto sul *melting pot*.

Tante culture separate convivono nell'ex capitale più o meno bene, la fusione è lontana e neppure in programma, almeno per questa generazione.

E con questo esempio arriviamo a quello che, a mio avviso, è il condizionamento fondamentale e che tutti li compendia, quello con cui amministrazione e urbanisti-architetti devono fare il conto per precisare il loro progetto e riuscire a realizzarlo.

A Torino, in questi anni particolarmente ma anche in passato, magari con significative attenuazioni, continua a vigere l'ideologia della separatezza, della difficile circolazione delle idee da un ambiente all'altro ed è un'ideologia che non è propria di qualcuno, di una parte politica, di un'impresa, di uno strato sociale ma si insinua in ciascuno di essi e ne regola i comportamenti.

Abbiamo visto che la separatezza è presente fortemente nella struttura della città, nella sua storia recente, ebbene essa è presente anche nei modi di agire e di comunicare. Ma non è insuperabile, solo che se ne sia consapevoli e si voglia fare un passo avanti.

Che la città stia attraversando un periodo assai delicato per il suo futuro, è convinzione diffusa e ritrovabile anche nel primo numero di *PRG*.

Ebbene, un nodo come questo non può essere affrontato solo nelle stanze dell'amministrazione o degli studi professionali. È necessario trovare i modi perché una parte larga dei torinesi ne sia complice.

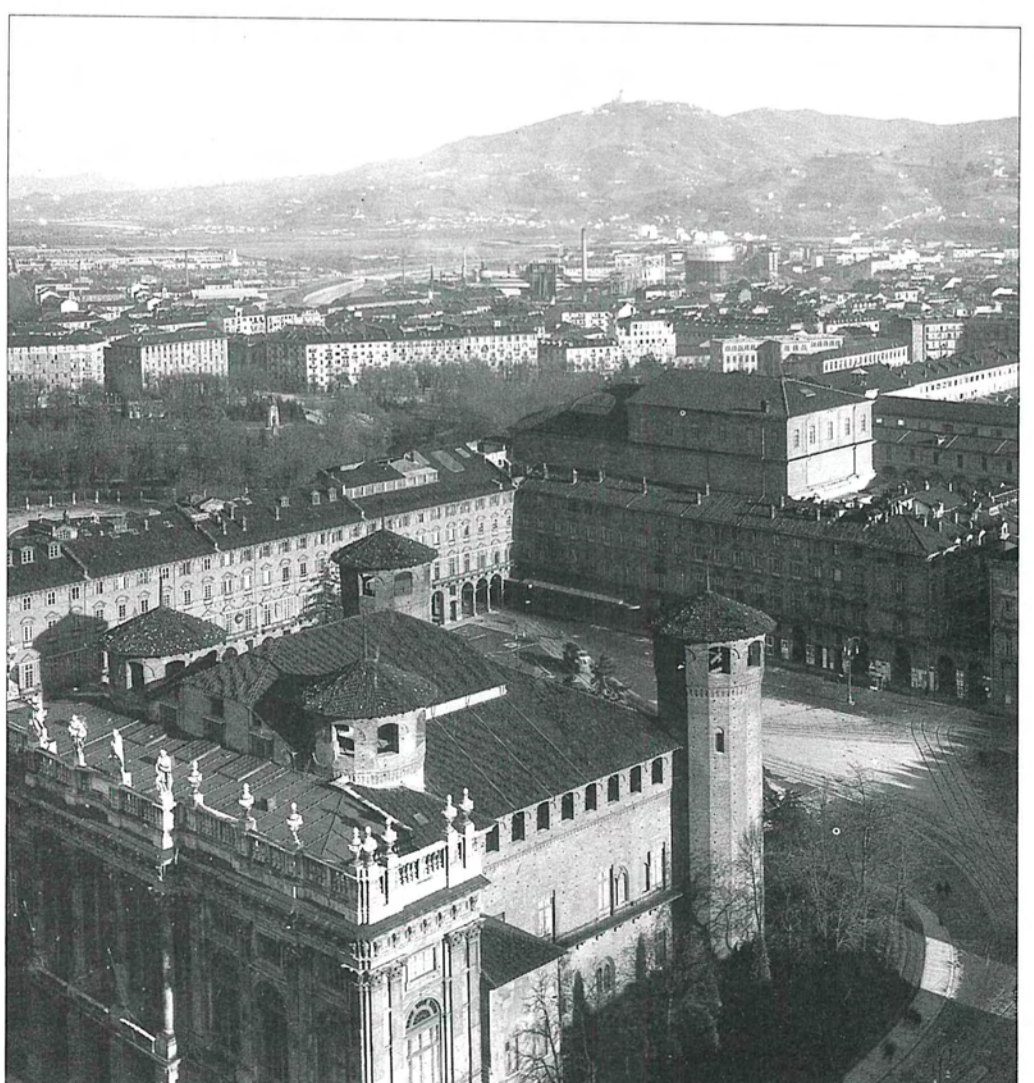
Ma come? L'amministrazione cittadina ha il compito di inventare le modalità per un processo di informazione e di dibattito che fondi un primo attacco all'ideologia della separatezza e sancisca la volontà netta degli amministratori di incominciare a liquidarla.

Gli strumenti attuali di informazione non bastano a quest'opera né può sostituirli un'iniziativa pur meritevole come *PRG*. Si tratta di inventarne di nuovi. Li aspettiamo.

piazza Castello, palazzo Madama, la Mole Antonelliana



piazza Castello



Enrico Castelnuovo



il Borgo medioevale

Per lunghi periodi della mia vita ho abitato a Torino, per altri ne sono stato lontano, ora vado e vengo, vivo in questa città, lavoro in un'altra, dovrei quindi trovarmi in una situazione ideale per prendere le distanze e guardare con chiarezza, ma non è quello che mi capita.

Mi rendo conto, certo, che molti luoghi sono cambiati, hanno mutato segno, immagine, densità. Prendiamo la collina, per esempio. Un tempo era uno spazio pressoché senza confini tanto che scesi da un tram al capolinea, si poteva immaginare di imboccare un viottolo e di camminare e camminare fino a trovarsi nel Monferato, nelle Langhe, traversando sottoboschi selvatici, aie di cascine, costeggiando qua e là le cinte di antiche ville isolate. Ora è largamente intaccata dagli insediamenti delle classi superiori e dal conseguente moltiplicarsi di mura, palizzate, fili spinati, barriere e animali da guardia chiassosi e feroci. Rimane il parco della Maddalena, opportunamente ampliato, ma questa zona di rifugio, quest'area protetta non permette di recuperare l'antico spazio e le sue frontiere, tanto indefinite un tempo quanto oggi precisamente e pesantemente marcate.

O prendiamo il centro che dopo rapidi avvicendamenti di abitanti e un precipitoso degrado è in via di parziale e frammentario recupero, ma ha perso molti dei suoi caratteri e della sua antica popolazione ed è oggi altamente inquinato, ostruito dalle auto in sosta e dal traffico caotico. Oppure, infine, i quartieri della periferia, le antiche barriere che trovavano un tempo un punto di aggregazione attorno ai grandi stabilimenti industriali e che hanno perso una parte importante della loro identità e della loro memoria storica quando le attività di questi sono state spostate altrove.

So bene che a monte di questi cambiamenti ci sono tante cause: l'aumento della popolazione (anche se oggi è, piuttosto, in calo), il mutarsi della sua composizione, le variazioni nei modi del produrre, la rivoluzione dei trasporti con l'esplosione del mezzo individuale, ma tutto questo non sembra sufficientemente spiegare quello che è avvenuto.

Osservare Torino infatti non è facile. A fissarla a lungo i contorni si confondono, la sua immagine si scompone in frammenti che non trovano agevolmente assetto in una configurazione definitiva. Molti dati, molti elementi appaiono contraddittori, molte sicurezze si rivelano mitiche, si scopre che tradizioni consolidate non sono che recenti invenzioni. Un'indagine storica (W. Barberis, *Le armi del principe*, Torino 1988) aveva appena rivelato la scarsa attendibilità della leggendaria cultura militare sabauda (una di quelle certezze di cui nessuno dubitava) quando analisi scientifiche sono venute a dimostrare la non sufficiente antichità di una venerata reliquia. Forse cadranno altri miti. Sbiadisce l'etichetta della città-laboratorio sociale, resiste quella della città politecnica, si impone quella della città difficile. Una città alle prese con le sfide della modernizzazione che in certi casi si manifesta in modo rapido, incisivo, graffiante; in altri sonnecchia, indugia, ritarda.

A ben guardarla Torino sembra un arcipelago fatto di tante isole che vivono in tempi diversi; isole sociali, culturali, tecniche a scarso interscambio, a debole interattività, con aggregazioni non facili e solide esclusioni. E credo che questa impressione di frammentazione, di isolamento sia una causa importante di quel rapporto critico, sovente polemico, con la città che caratterizza, secondo i sociologi,

un alto numero dei suoi abitanti pronti a lamentarne la scarsa sociabilità, la scarsa mobilità sociale, la scarsa qualità della vita. (A. Bagnasco, *La Cultura come risorsa. Ipotesi da recenti ricerche su valori, comportamenti e consumi culturali*, Torino 1988).

Eppure, non a torto, molti sono convinti che Torino abbia dimostrato grandi capacità, virtù e tradizioni non sempre inventate. Che rimanga una città dove sono state fatte, e si fanno ancora cose che altrove non sarebbero possibili, o che risulterebbero del tutto diverse, una città dove sono state raccolte sfide tecnologiche, produttive, culturali che altrove non si immaginerebbero o che avrebbero sortito tutt'altro esito.

Una città dove è largamente diffusa una cultura tecnica, quella che Primo Levi attribuiva al protagonista de *La chiave a stella*, che si quantifica e si manifesta nell'altissimo numero di brevetti che qui vengono registrati, ma dove, al tempo stesso, il numero dei diplomati e dei laureati è più basso che altrove. Anche se appannato dagli scandali, un certo comportamento torinese, rigoroso, poco incline alle mode e ai salotti, portato all'*understatement* alieno dalla facilità esiste ancora, quanto meno allo stato di immagine. E nasce di qui quel mantenersi attraverso le generazioni di una tradizione moralista che si manifestò un tempo come antifascismo e che ebbe forte presa tra gli operai e in una parte della borghesia intellettuale.

Ma il punto non è tanto di giungere a un impossibile bilancio dei pregi e dei difetti, dei vizi e delle virtù torinesi; le domande sono più precise: come ha risposto la città alla gigantesca ondata migratoria della fine degli anni Cinquanta e dall'inizio degli anni Sessanta? Come ai problemi

della crisi e della ristrutturazione? Come alla caduta di tante speranze, di tante certezze, di tanti progetti politici e culturali? Come ha risposto, in una parola, alle sfide del cambiamento?

Se per un verso certe risposte sono positive, altre sono pesantemente negative. La risposta all'immigrazione, per esempio, è stata inadeguata ove si volessero raggiungere forme di integrazione sociale e culturale. Malgrado il diffondersi di nuove abitudini alimentari non si può seriamente pretendere che l'ondata migratoria abbia fatto di Torino un *melting pot*.

Nell'insieme le varie comunità sono rimaste culturalmente e socialmente divise, con *chances* professionali diverse, anche in prospettiva. Si è arrivati così ad una situazione che vede una classe operaia prevalentemente meridionale e una classe media prevalentemente piemontese con i contrasti e le opposizioni che ciò comporta.

Studiando la "marcia dei quarantamila" che anni fa ha marcato alla Fiat la fine di un lungo conflitto, una sconfitta dei sindacati e delle sinistre e che è stata avvertita come uno spartiacque nelle vicende della città, i sociologi hanno messo in luce come essa avesse rivelato "la sovrapposizione di un conflitto comunitario (relativo alla identità) su un conflitto di classe" e come la sua aggregazione fosse stata "tipicamente una aggregazione di torinesi e l'esclusione un'esclusione di meridionali" (A. Bagnasco, *Torino*, Torino 1986).

Un'altra risposta insoddisfacente è stata data ai problemi delle comunicazioni e dei trasporti. Per molti torinesi l'automobile è un animale sacro, come la vacca per gli indù.

Questa figlia della città ha tutti i diritti, niente deve contrastarla o coercirla, niente deve limitarla, deve avere accesso dap-

Mario De Giuli

per tutto, dovunque deve essere la benvenuta. Come corollario e/o come conseguenza le comunicazioni ferroviarie sono mediocri (quasi due ore per Milano, quasi otto per Roma), mancano comunicazioni dirette aeree o ferroviarie con Ginevra e altri vicini centri europei, manca la metropolitana, ma in compenso l'enorme crescita del traffico automobilistico all'interno della città sta portando a guasti gravissimi.

Torino, dove nel secolo scorso si era saputo progettare un ammirabile sistema di ampie strade e di viali alberati sul modello francese, sembra oggi incapace — o non seriamente intenzionata — a regolamentare il traffico all'interno del centro, le cui vie sono permanentemente paralizzate, rimbombanti e soffocate a causa dei troppi veicoli. Rispetto ad altre città italiane il ritardo è sensibile, si direbbe che un'apatica immobilità faccia oggi riscontro alle capacità progettuali avveniristiche espresse nel passato. Si discute affannosamente della metropolitana a ridosso dei campionati mondiali di calcio e dei finanziamenti di cui potranno beneficiare le sedi ospitanti, mentre decenni fa, nel 1961, quando in altre città europee si progettava il futuro, venne costruita, nel quadro delle celebrazioni per l'Unità d'Italia, un breve e dispendioso tratto di monorotaia, vantata per le sue valenze avveniristiche e hi-tech, i cui ruderi possono offrire oggi un utile oggetto di studi per un archeologo dell'effimero.

Un terzo punto mi sembra dolente, ed è quello culturale. È questo un terreno sul quale Torino ha grandi meriti e capacità. Basti pensare alle sue case editrici, all'attività di tante delle sue istituzioni culturali, dalle soprintendenze agli archivi, ai lodevoli interventi promossi da istituti di credito e da aziende torinesi in favore del restauro dei monumenti, della valorizzazione di istituzioni e manifestazioni cittadine, alla creazione di un grande centro per l'arte contemporanea al Castello di Rivoli, ai progetti per il Lingotto, a iniziative che hanno fatto storia come "Settembre Musica".

Ebbene, malgrado tutto questo direi che a Torino si avverte la mancanza di un vasto coerente e, soprattutto, coordinato progetto culturale. Certe situazioni sembrano rivelatrici di antiche abitudini, di annose diffidenze, certi ritardi sembrano illuminare il peso insufficiente che la cultura occupa ancora nel sistema di valori dei torinesi.

Esiste in pieno centro una strada, l'antica via della Zecca, attuale via Verdi, che unisce piazza Castello e il Teatro Regio alla sede delle facoltà universitarie, il cosiddetto "Palazzo Nuovo".

Una tale ubicazione avrebbe potuto fare di questa via l'asse principale del polo culturale cittadino, una specie di "miglio d'oro" della cultura torinese.

La realtà ha tutt'altro aspetto. Sarà colpa del demanio (del demone verrebbe fatto di dire visto l'interesse che per esso i torinesi hanno manifestato), delle amministrazioni pubbliche che possiedono o utilizzano gran parte degli immobili della via, sta di fatto che da questo luogo solitario, triste e degradato si sprigiona uno squallore che ad eguali condizioni di assoluta centralità e di alto prestigio culturale sarebbe impensabile a Milano. A oltre quarant'anni dalla fine della guerra — e in un luogo assai lontano dal muro di Berlino — un edificio in rovina con le finestre murate è quanto rimane del celebre Teatro di Torino, una prestigiosa iniziativa di Riccardo Gualino che ha fatto storia nelle vicende culturali della città. Evidentemente l'ente che occupa questo rudere ad alto profilo culturale (la Rai) ha

la memoria corta. La via sbocca infine su una specie di *terrain vague*, da sempre utilizzato come area di parcheggio selvaggio, e sul palazzo delle facoltà umanistiche, inaugurato vent'anni fa ed oggi in condizioni assai tristi.

L'edificio, del tutto inadeguato alle sue funzioni, offre un ottimo esempio di precoce degrado del contemporaneo. Non credo che ciò avvenga perché nella capitale del sapere scientifico e tecnico questa si trovi ad essere la sede delle facoltà umanistiche, sta di fatto che il palazzo, assai mal realizzato, è stato teatro di episodi che curiosamente contrastano con i miti tecnologici di cui si ammanta la città. Ricordo come anni fa in una delle aule maggiori piovesse a dirotto sì che un'estesa pozza separava, come il fossato di un castello, la cattedra dai banchi degli uditori. E ricordo soprattutto come gli uffici competenti sostenessero con la massima serietà che enormi difficoltà, per non dire impossibilità, rendevano troppo arduo il far fronte a questa situazione da terzo mondo.

Un altro edificio contemporaneo (avrà sì e no trent'anni) dalle rilevantissime funzioni culturali in quanto sede della civica Galleria d'Arte Moderna, è chiuso da molto tempo per le sue miserande condizioni e solo da poco se ne è avviato il restauro e la ricostruzione. Intanto il Castello di Rivoli è divenuto un centro di importanza internazionale per l'arte moderna, una grandiosa e assai reclamizzata sede espositiva. Da una parte decadenza e ritardi, dall'altra un avvio scintillante largamente celebrato.

Una situazione questa che rivela un comportamento dissociato non raro a Torino, di cui si contano moltissimi esempi. Pochi anni fa, per non citare che un caso, un'imponente mostra, "Il Genio e la Colpa", celebrava nel grandioso spazio della Mole Antonelliana, Cesare Lombroso, una delle glorie della città che, dalla cattedra torinese, seppe farsi ascoltare in tutta Europa, in tutto il mondo.

Fu una breve stagione, una volta finita la mostra tutto rientrò nell'ombra: per mancanza di fondi il Museo e la Biblioteca Lombroso sono infatti in inimmaginabili condizioni di abbandono, di collasso, di rovina.

Si dirà che questi problemi nascono da un quadro istituzionale frammentato, dalle diverse capacità e dalle diverse disponibilità delle varie istituzioni, che la responsabilità delle scelte sbagliate, delle carenze di manutenzione (e la "cultura della manutenzione" a Torino necessiterebbe di un più lungo discorso), del degrado, dei ritardi nelle decisioni spettano, volta a volta a diversi uffici e a diverse burocrazie, pubbliche più che private; ma i problemi sono quelli di un impegno, di una responsabilità di una memoria di cui tutti dovrebbero sentirsi partecipi, di una ponderazione e di una coordinazione delle urgenze.

Torino sta partecipando a una nuova mutazione. La dislocazione degli impianti industriali, il trasformarsi e il differenziarsi del sistema produttivo finora ruotante attorno a una grande azienda e ai suoi fornitori, la crescente terziarizzazione pongono compiti, sfide e problemi nuovi. Il rispondervi adeguatamente dipenderà dalla rottura di quel sistema insulare, gravido di isolamenti, di esclusioni e di comportamenti dissociati di cui si è detto. Dipenderà da una partecipazione comune alla memoria e alla responsabilità; dipenderà dall'esistenza di un progetto in cui i torinesi possano riconoscersi.

La prima riflessione sul piano regolatore in formazione a Torino è che si presenta con carattere di novità rispetto ai precedenti: esso non dovrà regolare la crescita quantitativa delle strutture urbane in termini di espansione territoriale ma dovrà promuovere le grandi operazioni di riassetto di una città consolidata e dettare le norme per la gestione della riqualificazione e trasformazione dell'esistente. Di conseguenza la "forma" del piano dovrà passare attraverso procedure ed elaborazione di strumenti urbanistici contenuti in leggi che si proponevano obiettivi almeno in parte diversi.

La seconda riflessione è che la realizzazione di un piano moderno, conforme alle esigenze di oggi, necessita di un governo cittadino politicamente forte, amministrativamente efficiente, in grado di determinare priorità e guidare trasformazioni sotto la spinta di una Giunta con reale potere esecutivo e sotto un ampio controllo del Consiglio Comunale senza dimenticare le strutture tecniche amministrative che devono essere adeguate in dimensioni e qualità.

Queste premesse, come un atto di fede, sono indispensabili per definire le prerogative fondamentali del nuovo piano regolatore che ci attendiamo.

Il Piano Regolatore Generale resta lo strumento essenziale ed insostituibile per definire l'organizzazione generale dei grandi elementi di ristrutturazione della forma cittadina, e le regole principali dei processi di trasformazione collegati nelle finalità da perseguire. Detto questo, riteniamo che il piano regolatore abbia necessità di affidare la definizione degli interventi diretti a successivi strumenti esecutivi, anche innovativi. I progetti di area e la formazione dei comparti dovrebbero trovare, non nelle forme della emergenza e della straordinarietà, ma nella norma del piano la sorgente continua per il loro sviluppo. Il nuovo piano regolatore dovrà avere nella forza dei propri contenuti il compito di dilatare al massimo possibile i limiti che le procedure, in particolare quelle regionali in vigore, gli concedono, al fine di salvaguardare la libertà di progetto del piano. Tale forza deve nascere dalla trasparenza, nella formazione e nella realizzazione, che non deve limitarsi a dichiarazioni di principio, ma deve costruirsi su una corretta informazione sulle scelte e sulle loro motivazioni.

Il cittadino trova oggi un disagio profondo a vivere in una città in cui vi sono grandi esigenze di trasformazione, mezzi economici e risorse umane per realizzarle e contemporaneamente si sente avvolto da una incredibile asfissiante rete di normative, di vincoli, di divieti, di oscurità che la città stessa si è creata in circostanze diverse dalle attuali o per inconsapevoli spinte a conservare nel timore di scegliere soluzioni nuove.

Occorre costruire un piano che abbia chiarezza di obiettivi e che poggi sulla fiducia nella gestione delle istituzioni comunali, ma è anche indispensabile che le amministrazioni pubbliche possano contare sulle risorse private per l'attuazione del piano, e di conseguenza debbono essere dotate di strumenti che le mettano al riparo dai condizionamenti degli interessi privati contrastanti con le finalità pubbliche e da ostruzionismi preconfezionati. Quali trasformazioni e quali i contenuti del piano?

È un elenco conosciuto e ovvio, riordinare i trasporti e la viabilità con nuove infrastrutture, costruire parcheggi e introdurre nuove norme per il traffico e la definizione di importanti aree pedonali. Definire aree per la crescente localizzazione di terziario pubblico e privato e per le grandi funzioni metropolitane. Alcune indicazioni potranno essere puntuali, altre dovranno restare non definite per due ordini di fattori: il primo legato alla evoluzione rapida e continua dei processi produttivi; il secondo — che si intreccia con il primo — è che la maggior parte delle decisioni nella società contemporanea sono prese dalle forze economiche nella logica dello sviluppo della produzione: la stessa ricerca scientifica per motivi contingenti segue un analogo meccanismo di sviluppo. Le scelte determinate da fattori esterni alla produzione stessa, che potremmo dire di ordine politico sono, nel bene e nel male, di scarso peso e comunque non valutabili a priori. Pertanto, ogni tipo di proiezione futura delle tendenze di oggi ha poche possibilità di successo. Questo non esonera gli estensori del piano dal compito difficile ed affascinante di interpretare le attese anche non espresse, ma diffuse sui grandi investimenti infrastrutturali e produttivi. Vi è però una parte di città che ha caratteristiche diverse, mi riferisco alla residenza. Essa muta in modo difforme alla produzione, segue altri ritmi, anche se influenzata indirettamente dal mutare del processo produttivo, come se fosse zavorrata — e credo sia un bene — da valori che durano nel tempo. La casa, tanto più in questi tempi di possibilità di spostamenti rapidi tra nazioni e continenti rappresenta l'unico luogo in cui possiamo scegliere più liberamente come vivere e con chi, in cui è dato pensare a tempi diversi del quotidiano, sulle cui pareti si riflette la nostra esistenza.

Per questo se da una parte vi è la strada che ci lega alla comunità, dall'altra è bene che vi sia il cortile ed il verde che ci consente un po' di privato e ci ricorda le stagioni.

Non è certo l'unico modello ma a me piace pensare che il piano riservi un poco di attenzione nell'indicare gli elementi qualificanti da introdurre nel tessuto residenziale esistente.

veduta panoramica
dal monte dei Cappuccini



Nuove colonne per la periferia

Roberto Gabetti
Aimaro Isola



porta esterna
in via Garibaldi

Scrivere per PRG non è facile. Noi non siamo i consiglieri di nessuno, non siamo collaboratori di nessun ufficio del piano, non abbiamo cariche pubbliche. Facciamo gli architetti e insegniamo all'università, abbiamo un nostro carattere che deriva da esperienze diverse e che viene forse anche dal fatto di essere torinesi, nati e vissuti a Torino. Questa nostra diversità non vogliamo spingerla troppo oltre: Torino ha saputo ospitare per qualche occasione, o per l'intera vita, qualche celebre architetto del passato: e lo ha fatto bene, senza traumi. Torino è una città a vocazione europea, anche nel Novecento, e lo è proprio per questo suo essere sostanzialmente isolata e monoculturale, simile quindi a tante altre città d'Europa. Torino non è Milano; ma non è che in Francia vi sia solo Parigi, in Inghilterra solo Londra, in Germania solo Berlino Monaco Francoforte. Il fatto importante è che le differenze che si riscontrano a Torino, riguardano soprattutto il campo di intervento specifico del piano per la città. E la nostra è una città difficile da capire (e, credeteci, anche da vivere).

Voi, progettisti del piano, venite da fuori, ma non da lontano, e vivete qui dei pezzi della vostra vita lavorativa o quotidiana. Avete subito capito — del resto lo sapevate già da sempre — che la nostra città non è una città da colonizzare, e che non ama essere colonizzata; del resto, usando questo termine, diciamo una cosa scontata: nessuna città ha da essere colonizzata. Ma anche questo non è facile, perché convincere un torinese, molti torinesi, quasi tutti i torinesi, è proprio cosa ardua: questo dobbiamo riconoscerlo. C'è un filo molto forte però, che lega il vostro gruppo milanese ai torinesi: è il filo — il filo di acciaio — della necessità.

Il Piano Regolatore del 1958 era un piano di razionalizzazione, non di innovazione: da allora Torino è andata avanti così, con alcune evasioni, con alcune restrizioni, con alcuni ampliamenti delle norme di trent'anni fa. Torino ha bisogno, proprio per sopravvivere come città di livello europeo, di un piano regolatore di facile approvazione, di facile attuazione, che contenga indicazioni chiare, norme precise e semplici. Qualsiasi perdita di tempo da parte della Amministrazione o da parte vostra, dovuta a scarsa chiarezza politica, culturale, normativa, qualsiasi proroga dovuta a ripensamenti, a onesti scrupoli, a fughe indietro o in avanti, può allentare questo legame d'acciaio: fino a romperlo. E questa sarebbe per la città di Torino una enorme sciagura, e per voi uno smacco che certo siete i primi a voler evitare. Abbiamo ascoltato e letto, con attenta compunzione, il numero uno (o zero che sia) di PRG: certo, la città di Torino non ha mai avuto premesse ad un proprio piano così colte, così aggiornate, così eleganti: e non dobbiamo che lodare ed ammirare questo nuovo tono — alto e pensoso —

che avete voluto dare al vostro incarico professionale. Certo un piano non è fatto di intenzioni, ma di programmi succinti, semplici, chiari. Ma per aprire un discorso che porti al piano, l'aver allargato lo spettro (il fantasma?) culturale ci pare un'idea giusta; se fosse necessaria lo si potrà giudicare solo attraverso i risultati. Il vostro è uno di quei classici lavori in cui l'effetto prevale sulla metodologia: certo, potete arrivare a formulazioni chiare, partendo dalle ipotesi più distanti, seguendo i percorsi più strani. Quello che per noi conta è dove arriverete.

Stando ai contenuti dei vostri documenti, ci pare rimanga da definire prima di tutto la forma architettonica della grande e media viabilità, del traffico dei veicoli pubblici su rotaie (sopra e sotto terra) e su gomma, dei veicoli privati, dei pedoni, e quello delle percorrenze quotidiane "da e per": discorso certamente difficile, ma altrettanto necessario. Si tratta di saper quale sarà il carattere degli spazi aperti dei sopra e sottopassaggi, dei posti pubblici, di dove vivremo assieme agli altri. Ancora stando alle intenzioni da voi espresse, ci pare che la *banlieue proche* alla quale fate riferimento in alcuni vostri documenti, sia già da oggi la più viva: ha forse bisogno soprattutto di verde; ha forse bisogno di vedere innalzata qualche colonna (la nostra citazione è verso Parigi) per riconoscersi, per vedersi autorevolmente riconosciuta: e poiché non di colonne e non di angeli alati la nostra città ha bisogno, si tratterà di uffici decentrati, di luoghi di cultura decentrati, ecc. Un altro discorso, che vorremmo vedere ampiamente svolto, è quello delle periferie: discorso a nostro avviso primario. Già Carlo Gianmarco ne ha trattato, facendo venire giù a Torino disegni e documenti dalla Francia: se l'esempio francese può essere migliorato o modificato, l'idea in sé è centrale.

Solo nella realtà delle periferie si può ricucire l'*Hinterland* del contorno comunale torinese, rispetto alla corona metropolitana. Occorre che Torino parta in questa direzione e subito. Parlare di piani intercomunali, di frustrazioni passate, vuole anche dire richiamare errori compiuti. Ma il maggior errore sarebbe quello di non fare frutto delle esperienze, per trovare urgenti soluzioni per l'area metropolitana torinese. "I problemi del centro si risolvono in gran parte lungo la corona delle periferie" dicevano — vanamente — venticinque anni fa: e lo ripetiamo noi ora.

il palazzo reale
e il parco



Ci sono altri nodi che vorremmo vedere sciolti: la distribuzione delle sedi universitarie, la pianificazione dei musei, la formazione di centri culturali (con biblioteche, sale di esposizioni, sale di riunioni) nei quartieri. Ma, lo ripetiamo, il nodo sta nelle periferie medie ed esterne: un caso esemplare, che ci pare importante e maturo, è legato alla sorte urbanistica ed architettonica dell'area Teksid-Savigliano, al di qua e al di là della Dora, nella zona nord di Torino.

Pensiamo costituisca di per sé un luogo di sperimentazione del piano. Voi sapete che la nostra città ha più di un ottimo professionista, architetto e ingegnere, ciascuno con chiare competenze, ciascuno con un suo curriculum arricchito dalle poche circostanze favorevoli (quasi mai torinesi), impoverito dalle avare possibilità fornite dalla città ai suoi migliori progettisti. Noi vorremmo che queste vocazioni locali fossero suscitate, e non mortificate dal piano: la città sarà bella, chiara, forte per il vostro lavoro, ma necessariamente anche per il lavoro di molti altri — prevalentemente torinesi, prevalentemente giovani —, che alla realizzazione concreta del piano devono poter partecipare in prima persona. Ai tempi di via Roma Piacentini tracciò, con deboli tratti di penna, il disegno delle facciate, e corresse e ricorresse il disegno dei volumi: i singoli edifici ebbero però le firme di Chevalley, di Passanti, di Aloisio, tutti architetti torinesi.

Parve, quella di allora, una costrizione duramente fascista, centralizzata ed autoritaria. Starà a voi escogitare forme migliori, che però devono essere concrete: incarichi diretti, concorsi a inviti, concorsi aperti ai soli iscritti degli albi piemontesi, concorsi nazionali, concorsi internazionali.

Tutte queste formule, e altre ancora, potrete e dovrete escogitare, tenendo conto anche delle competenze presenti nei dipartimenti progettuali del Politecnico. Pur che tutto non si risolva in un gran polverone.

Facciamo appello alla vostra competenza e al vostro realismo, affinché ciò non avvenga.

Se le cose andranno bene, il merito sarà in gran parte riconosciuto a voi (e sarà grande gloria); se le cose dovessero mai andare male, sarà colpa di tutti i partecipanti al piano, e quindi anche vostra. Per l'avvenire di Torino, speriamo che questa ultima ipotesi non abbia mai a realizzarsi.

Augusta Taurinorum

Liliana Mercado

Riferendomi all'aspetto storico-culturale della città, mi pare superfluo sottolineare l'importanza della sua origine romana, che ne ha determinato la caratteristica struttura a maglie regolari, tuttora riscontrabile quale elemento condizionante, in ogni periodo, le varie trasformazioni del tessuto urbano.

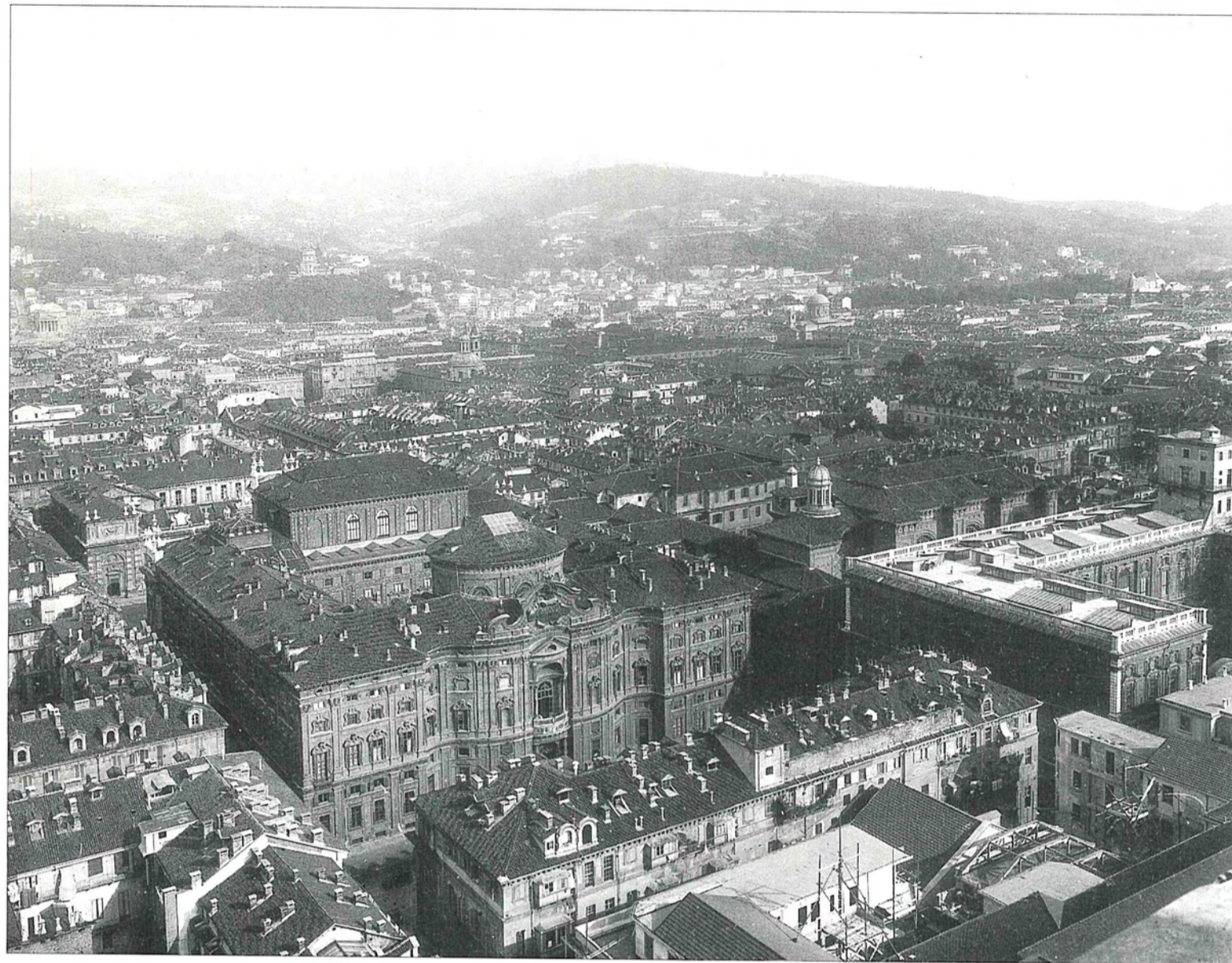
Della colonia augustea, fondata in un punto strategico alla confluenza del Po e della Dora a garantire la sicurezza della conquistata viabilità verso gli accessi transalpini, attualmente si conservano pochi monumenti, che si inseriscono nella persistente scansione della rete stradale. Si tratta di notevoli resti della cinta muraria, della Porta Praetoria (conservata sotto Palazzo Madama), della Porta Palatina (a tutti nota) e del vicino teatro. Questo, scoperto agli inizi del secolo in occasione della costruzione della Manica Lunga di Palazzo Reale, fu salvato dal battagliero intervento di Alfredo D'Andrade, che riuscì a farne riparare una parte nei locali seminterrati della manica stessa, dove è tuttora conservata; un settore, visibile a fianco del Duomo (lungo la via XX Settembre) e sistemato in un'area verde, avrebbe dovuto essere l'anello di unione all'area della Porta Palatina, sempre restaurata dal D'Andrade, alla quale era connesso un notevole tratto delle antiche mura urbane. Nel corso degli anni la creazione di questa ampia area archeologica, che situata in una zona di alto interesse culturale, come conferma la presenza del Duomo rinascimentale costruito sull'area di tre chiese paleocristiane, non solo non è stata perseguita, ma l'area stessa ha subito notevole degrado, fino alla recente sistemazione a parcheggio per autocarri nel tratto all'esterno della Porta. L'interesse culturale del monumento classico contrasta infatti con il contiguo mercato di Porta Palazzo, che tende brutalmente ad espandersi a tutto svantaggio del citato monumento. A chi, provenendo da est entri in Torino, come prima immagine della città si presenta un eccezionale ricordo della città romana, nascosto da un enorme parcheggio e, al pomeriggio, da cumuli di immondizia e di residui del mercato.

Pare quindi evidente l'assoluta incompatibilità dell'attuale destinazione d'uso e la necessità, non oltre procrastinabile di una idonea sistemazione dell'area archeologica. In tale ottica, quali elementi "promotori" si sono concordati due interventi iniziali, che, però non dovranno rimanere soltanto a livello di buone intenzioni, ma essere inseriti in una radicale scelta culturale da parte della città. Tali interventi, che dovrebbero appunto essere l'inizio di un necessario, adeguato recupero sono da un lato il restauro della Porta ed il ripristino, anche se parziale, dell'area verde circostante, di cui si è fatta carico l'Amministrazione cittadina; dall'altro, il collegamento della zona archeologica al nuovo Museo di Antichità. I lavori di restauro saranno seguiti dall'Istituto Centrale del Restauro e dalla Soprintendenza Archeologica, dopo che siano state svolte le operazioni preliminari di documentazione grafica, fotografica e le necessarie analisi di laboratorio; il ripristino dell'area verde, purtroppo ancora di proporzioni esigue, è affidato alla consolidata efficienza degli uffici tecnici del Comune.

Per collegare l'area archeologica al museo, il nuovo ingresso è previsto da via XX Settembre, nell'area del teatro romano, che, in tal modo, potrà essere meglio visitato dal pubblico.

Com'è noto, il Museo di Antichità, già sito nel Palazzo dell'Accademia delle Scienze, è stato trasferito nei locali delle ex serre di Palazzo Reale. Mentre in un primo tempo

Sandra Pinto



palazzo Carignano,
piazza Carlo Alberto

pareva che tali locali potessero ospitare tutto il materiale archeologico, a seguito di nuove acquisizioni, frutto soprattutto di scavi nel territorio piemontese, è stato necessario ampliare il complesso museale. Nel progetto affidato dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali a Roberto Gabetti e Aimaro Isola, si è ritenuto fondamentale il collegamento del museo all'area archeologica, tanto da creare il citato nuovo ingresso; l'esposizione delle raccolte archeologiche è prevista in tre sezioni.

Nella prima sezione, situata nei locali delle ex serre, verranno presentate al pubblico le collezioni storiche, dopo un accurato riesame dei materiali e un'approfondita opera di restauro. Vi si comprendono, in particolare, la scultura greco-romana, le raccolte di vasi greci e italo-etruschi, le collezioni pre-protostoriche, le antichità provenienti dalla Sardegna, quelle cipriote della collezione Palma di Cesnola, ecc. La seconda sezione, per la quale si sta costruendo un nuovo padiglione, è destinata all'esposizione dei reperti di provenienza piemontese, che dovranno illustrare i ritrovamenti in Piemonte, dall'età pre-protostorica a quella romana fino all'alto medioevo. L'allestimento seguirà un ordinamento stratigrafico, organizzando topograficamente i materiali secondo aree significativamente omogenee: si potranno quindi leggere sia le successioni cronologiche dei ritrovamenti sia le connessioni topografiche degli stessi in rapporto alla natura geomorfologica del territorio e agli accadimenti prodotti dall'intervento dell'uomo. La terza sezione, collocata nei locali seminterrati della già citata Manica Lunga, adiacenti al teatro romano, dovrebbe riguardare la storia della città di Torino, dalle sue origini romane alle successive vicende; naturalmente dovrebbe essere sostenuta dal contemporaneo recupero

dell'area delle Porte Palatine e delle mura, in un corretto discorso urbanistico, veramente indilazionabile.

Il nuovo museo potrà, così, inserirsi in un'area riqualificata con il recupero della sua indubbia funzione culturale; dovrà essere profondamente connesso alla vita della città, divenendo un polo di ricerca, di conservazione e di sperimentazione didattica.

Per finire, un breve richiamo alla Porta Praetoria. Si è appena accennato alla presenza dei resti di questa porta, visibili nei sotterranei di Palazzo Madama, oltre che nelle torri, e connessi con altre notevoli strutture medievali, relative alla complessa stratificazione sedimentatasi in piazza Castello. Tale situazione di notevole interesse archeologico è riemersa anche recentemente, in occasione di un saggio di scavo allo sbocco di via Garibaldi, corrispondente all'antico decumano sulla piazza stessa. La Porta Praetoria, in corrispondenza appunto del decumano, metteva in comunicazione la città con il Po, la via d'acqua che da sempre ha avuto un rapporto fondamentale già con i primi nuclei abitati, la cui origine non ci è molto chiara, ma che si ritiene fossero dislocati sulla vicina collina. Anche la sistemazione dei resti della porta (le cui torri, com'è noto, sono inglobate in quelle del Castello degli Acaja) nonché delle successive strutture, è prevista nel progetto di restauro di Palazzo Madama redatto da Andrea Bruno il quale, per questo specifico settore, ha accolto con ampia disponibilità le richieste della Soprintendenza Archeologica per un'adeguata tutela dei ruderi.

Sia in questo caso, sia nel recupero del tratto di mura della Consolata, sia, soprattutto, per la sistemazione della Porta Palatina, un idoneo inserimento del monumento romano nella pianificazione della città potrà essere un doveroso e significativo elemento qualificante, a memoria della lunga storia della comunità.

In stretto rapporto con le linee di elaborazione del piano ci sembra debba essere ovviamente considerato il tema dei percorsi museali torinesi e delle residenze sabaude sia in città che nei dintorni.

L'obiettivo della Soprintendenza per i Beni Artistici e Storici del Piemonte circa la tutela e la valorizzazione dei musei dipendenti e delle residenze (per la parte di competenza) è andato mettendosi a fuoco da qualche anno — se c'è stata una accelerazione da ultimo ciò è avvenuto perché, grazie alla inaspettata ondata di finanziamenti straordinari sia pubblici che privati, si sono potuti pubblicare e realizzare, per lo meno a livello di proposte di studio e di metodo, i primi spezzoni dei relativi progetti. L'intendimento è dunque di riconnettere i musei dipendenti, attraverso ordinamenti che si prestino ad una lettura chiara e a quantificazioni attendibili per le necessità di spazio attuali e in proiezione, ad un sistema che comprende storicamente tutte le collezioni torinesi formate nell'antico regime direttamente dalla casa regnante o da istituzioni da essa create o riconosciute come l'Università, l'Accademia delle Scienze, l'Accademia Albertina.

Il sistema dovrebbe far centro sul castello (Palazzo Madama) demaniale, in consegna al Comune di Torino per il Museo Civico di Arte Antica, la cui vocazione museale inizia in restaurazione con la prima sistemazione pubblica delle raccolte reali. Il "Museums' Mile" della capitale del Piemonte (usando con una buona dose di eufemismo — che in genere funziona — il termine che definisce il sistema museale di Manhattan) potrebbe raccogliere in modo assai più sistematico e comunitario di quanto ora non avvenga un polo sud-est comprendente il Palazzo Carignano (sede dell'ufficio e del Museo Nazionale del Risorgimento); e in piccola parte conservato nel suo aspetto di residenza nel cosiddetto appartamento dei

Principi), il Palazzo dell'Accademia delle Scienze (sede storica di questa, come del Museo Egizio e della Galleria Sabauda), l'adiacente complesso conventuale di San Filippo, demaniale (che potrebbe assumere funzioni di dipendenza delle istituzioni storiche dirimpetto), l'Accademia Albertina (sede dell'istituto scolastico e della Galleria omonima) e un polo nord-est che riaccorpò l'isolato di comando sabauda intorno al Palazzo Reale, da Palazzo Chiabrese, sede delle consorelle, alla manica nuova del Palazzo Reale ora in consegna alla Regione, alle serre, ora sede di Antichità, fino alla manica già dei Regi Archivi in consegna alla Prefettura e alla Provincia, all'Archivio di Stato, al Teatro Regio, alla Cavallerizza (ora officina della P.S.).

Si recupererebbe in tal modo la parte più valida di quella filosofia dei "riusi" a pubblico beneficio di grandi complessi secenteschi (come ad esempio l'ex-Collegio dei Nobili divenuto a fine settecento sede dell'Accademia delle Scienze o il Convento di San Francesco da Paola ristrutturato per la didattica accademica di pittura, e cultura e architettura) sulla traccia della progettualità illuministica che tali riusi aveva per prima realizzato o concepito. Quando anche le raccolte comunali di arte moderna si fossero scisse tra una parte contemporanea in sviluppo nella sede di via Magenta e una parte ottocentesca, trasferita nel palazzo ora del Tribunale, entro il raggio del cosiddetto "Miglio", il grosso delle collezioni storiche torinesi non solo riqualificherebbe se stesso ma riqualificherebbe l'intero uso del centro storico.

Meno recuperabile, anzi da correggere radicalmente rovesciandone la prospettiva, il quadro dei "riusi" postunitari delle residenze sabaude in città e nel territorio (attuali province torinese e cuneese). Riusi sempre di tipo svalutativo perfino per le residenze rimaste più a lungo alla corona, ma ormai private di quei connotati simbolici, migrati con la dinastia delle nuove capitali, e abitate (da rami secondari della famiglia o saltuariamente dai sovrani) senza preoccupazioni relativamente alla tutela della fisionomia storica degli arredi secolari.

Ma il peggio certamente toccava alle regie demanializzate, dal Valentino a Rivoli, dalla Venaria Reale a Moncalieri, da Villa della Regina al Castello di Govone, destinati ad usi, al caso scolastici, militari, di uffici. Anche perché quando, come è avvenuto nel caso di Rivoli, si profila la possibilità di un recupero funzionale, rispetto al degrado in atto, qualsiasi altro uso sembra, ed è, migliore, ma può sembrare, e non essere, una vocazione autentica in rapporto con l'intero sistema.

Si vorrebbe immaginare ogni residenza richiamata ad evocare in forma museale — non si vede perché sottrarla a quella che per essa è la dimensione più propria — la sua storia passata, e ciò nelle parti salienti di ciascun complesso; nello stesso tempo individuare, nei grandi spazi accessori di ciascuna residenza, funzioni aggiuntive compatibili e remunerative in termini di investimento produttivo: funzioni ad ogni modo rappresentative di realtà culturali e non di terziario qualsiasi, seguendo insomma il modello settecentesco, e non quello ottocentesco, di "utilitas" del monumento.

Umberto Dianzani

Non sono nato a Torino. Infatti sono nato a Grosseto 65 anni fa, ed abito a Torino da 25 anni soltanto. Il mio trasferimento avvenne a domanda, e fui mosso dal grande prestigio della città e della sua Università, ma soprattutto dal fascino che aveva per me la cattedra di Giulio Bizzozero, il fondatore della Scuola di Patologia Generale cui appartengo, ed uno dei massimi luminari storici della disciplina. Prima che a Torino, avevo abitato in tante altre città. Dopo i primi 10 anni passati a Grosseto, venne Siena, ove maturò la mia formazione culturale; e poi Genova, ove si formò la mia famiglia; ed inoltre, per un tempo abbastanza lungo, due città straniere, Stoccolma e Utrecht; indi Cagliari, che fu la mia prima cattedra, per 6 anni, poi di nuovo Siena.

Torino la conoscevo poco, prima, se non per la sua storia ed il suo fascino culturale. La trovai diversa rispetto a qualunque altra città prima da me abitata, ma anche diversa rispetto a come me l'ero immaginata. Avevo in mente, infatti la Torino del Risorgimento e dell'Unità d'Italia, coi suoi fermenti e la sua coraggiosa determinazione; Torino salotto d'Italia, come avevo sentito dire da molti torinesi di vecchio stampo. Mi trovai invece di fronte due città distinte, conviventi senza osmosi: la Torino tradizionale dei torinesi, quasi nascosta, ma attiva ed operante soprattutto a livello dei quadri dirigenti; accanto a questa la Torino degli immigrati, una Torino in genere umile, operaia, difforme nelle origini, unita però dalle tradizioni e dalla posizione sociale.

È chiaro che la Torino che incontrai non era quella che avevo sognato, e debbo dire che ho faticato molto per riconoscere la vecchia Torino, quella dei tempi andati, nella realtà presente. Amo molto, per mia formazione culturale, la storia e la storia dell'arte. Nelle città cerco prima di tutto questi valori. Per trovarli a Torino, doveti munirmi di libri e battere sistematicamente, nelle ore libere del fine settimana, i monumenti, quasi sempre nascosti, spesso deteriorati. Nato in Toscana, non avevo grande sensibilità per il Barocco. A Torino, cominciai ad amarlo, specialmente quello severo in mattoni di impostazione guariniana, ove il cotto tempera le esuberanze dello stile; ma anche quello di certi

angoli deliziosi, anche se quasi interamente decaduti, della città vecchia. Munito di libri di storia dell'arte (più recentemente quello bellissimo del Tamburini sulle chiese di Torino), scoprii poi che anche il Barocco ricco raggiunge momenti di fascino e di poesia. Proprio lo studio dei libri, combinato con le visite sistematiche, mi fece rendere conto, però, di un'altra verità nascosta: il continuo costruire, demolire e ricostruire, anche nell'ambito dei monumenti più belli. Mancanza di sentimento artistico, o di gusto per la storia, dei torinesi? Mi venne di pensarlo, ma poi conclusi che non poteva essere così. Lo scarso rispetto per il vecchio e per l'antico dipendeva dall'ansia di fare e di migliorare, dal gusto dell'efficienza e del lavoro prima di tutto, che è sempre stata la nota saliente del carattere piemontese, e dei torinesi in particolare. Ansia del lavoro e gusto dell'operare che vengono ai torinesi forse da virtù ataviche, ma soprattutto dal tipo di cultura che si è formato nella regione attraverso i secoli. Regione compressa fra stati più potenti, donde la necessità di difendersi e l'ostinazione della resistenza a ciò che è estraneo e nuovo; regione, anche, in cui i movimenti religiosi rigoristi, dai Catari ai Valdesi, fino al Calvinismo ed al Giansenismo, hanno trovato sempre ottimo pascolo; ed ecco l'uomo giudicato non per quello che dice, ma per quello che fa.

Il valore principale è l'onestà, ma l'onestà si esprime attraverso le opere. Credo che questo sia stato uno dei motivi per cui l'industria ha trovato a Torino un terreno così fertile. L'industria dell'automobile, poi, ha recuperato a Torino quella posizione di preminenza, anche se soltanto morale, ma comunque posizione di guida, che il trasferimento della capitale a Firenze prima, e poi a Roma, gli aveva fatto perdere.

Questa funzione di capitale morale, però, Torino l'ha esercitata e la esercita anche in tanti altri settori, in quello culturale prima di tutto, anche se non sempre la città, sempre indaffarata, se ne accorge. Basta pensare alle tre anime di Torino, quella laica, quella marxista e quella cattolica, ed a ciò che hanno espresso nell'ultimo secolo. Il pensiero laico, specialmente in economia ed in politica, ha espresso

uomini che hanno influito in modo determinante sulla storia e l'economia del nostro paese. Non voglio ricordare soltanto i grandi uomini del secolo scorso, che sono sulla bocca di tutti, ed abbiamo tutti incontrato sui libri di scuola. Voglio invece ricordare la funzione determinante che ha avuto Luigi Einaudi per la ricostruzione del nostro paese dopo la guerra, e le funzioni-guida sul pensiero politico di uomini come Piero Gobetti e, più recentemente, Norberto Bobbio.

A Torino, poi, sono nati i movimenti operai del nostro paese, e sono maturati uomini come Gramsci, Terracini e Togliatti. Non oso, poi, immaginare che cosa sarebbe il cattolicesimo oggi senza i santi sociali piemontesi, da Don Bosco al Murialdo, dal Cottolengo al Cafasso, da Francesco Faà di Bruno allo Allamano, per ricordarne soltanto alcuni. Anche per questi santi, ciò che contava erano soprattutto le opere, più che le idee, ed anche questo è molto piemontese.

Vedo la Torino di oggi ad un bivio. Saprà la vecchia Torino, quasi nascosta, ma in possesso delle leve di comando, assorbire completamente la Torino degli immigrati, più evidente della prima nelle strade, negli uffici, nei negozi? Non c'è dubbio che la risposta dovrà essere positiva, se Torino vorrà non solo mantenere la posizione attuale, ma progredire ancora. Ma occorre che ciò avvenga nell'ambito della mentalità delle opere tipica della vecchia Torino. Bisogna poi, pensare subito al futuro, e preparare l'intelaiatura della nuova città, che dovrà renderla competitiva, non solo, ma anche vincente.

Per me, e non credo che si tratti soltanto di una deformazione professionale, la prima condizione è che Torino pensi prima di tutto alla sua cultura. Deve trattarsi non di una rinascita, perché a Torino la cultura non ha mai avuto soste: basta pensare alla miriade di circoli culturali che pullula in questa città, che testimoniano, più di qualche grande scrittore o di qualche grande artista, l'afflato culturale della città. Occorre che l'Università venga mantenuta all'altezza delle sue grandi tradizioni, e venga messa in condizione di far fronte alla richiesta di idee nuove e di valide professionalità.

L'opera è cominciata, mi pare di poter

dire che i torinesi (autorità, mondo dell'industria, giornali, ma soprattutto l'uomo della strada) stanno vivendo consapevolmente questo momento determinante per la crescita culturale.

Occorre poi che una nuova sistemazione urbanistica aiuti le comunicazioni, consentendo il progresso. Da questo punto di vista, Torino ha avuto nel secolo scorso grandi intuizioni. I grandi viali che furono costruiti dopo il trasferimento della capitale, quasi come una protesta di chi preferiva guardare a Parigi, anziché a Roma usurpatrice, hanno reso il traffico sovrassaturato di oggi molto più scorrevole di quello che non sia in qualunque altra città d'Italia.

Occorre ora pensare, però, al problema dei parcheggi ed a quello della metropolitana, il cui rinvio non appare più oltre accettabile. E ad una maggiore razionalizzazione dei servizi essenziali. Sono convinto che il futuro passi anche attraverso la riorganizzazione degli uffici relativi agli enti locali, ove è necessaria una sempre maggiore efficienza e speditezza burocratica.

Credo che l'iniziativa già presa di una razionalizzazione delle fonti mediante collegamenti informativi delle più grandi biblioteche fra loro, e con quelle di altre città, passando al di sopra dell'ente di appartenenza, abbia imboccato la direzione giusta. Ma occorre soprattutto che, a livello politico, si segua da parte di tutti i gruppi una mentalità realizzatrice, al di sopra delle parti.

Che cosa c'è di più sterile di un'opposizione fine a se stessa, delle posizioni modificate a seconda del gioco delle parti? Occorre, oltre che ammirazione per il lavoro, elogio alla concretezza.

Le opere contano, ma solo quando vengono realizzate: e devono essere realizzate nei tempi giusti, per non farle nascere vecchie. Il gusto per la giustizia e per l'ideologia non può essere autopunitivo. Credo che tutto questo a Torino si verificherà, nonostante tutto.

Sia pure nell'ambito di pochi settori industriali, Torino ha già le basi per arrivare. Ma il momento è particolarmente delicato, ed occorre non perdere l'autobus. La fortuna va presa al volo, ed è difficile che bussi due volte.

veduta panoramica dalla S.S. Trinità

