Supplemento di *Torino Notizie*
Rassegna del Comune
a. XXV, marzo 1992

Direttore
Giovanna Cattaneo Incisa
Sindaco

Direttore Responsabile
Gianni Ferrero

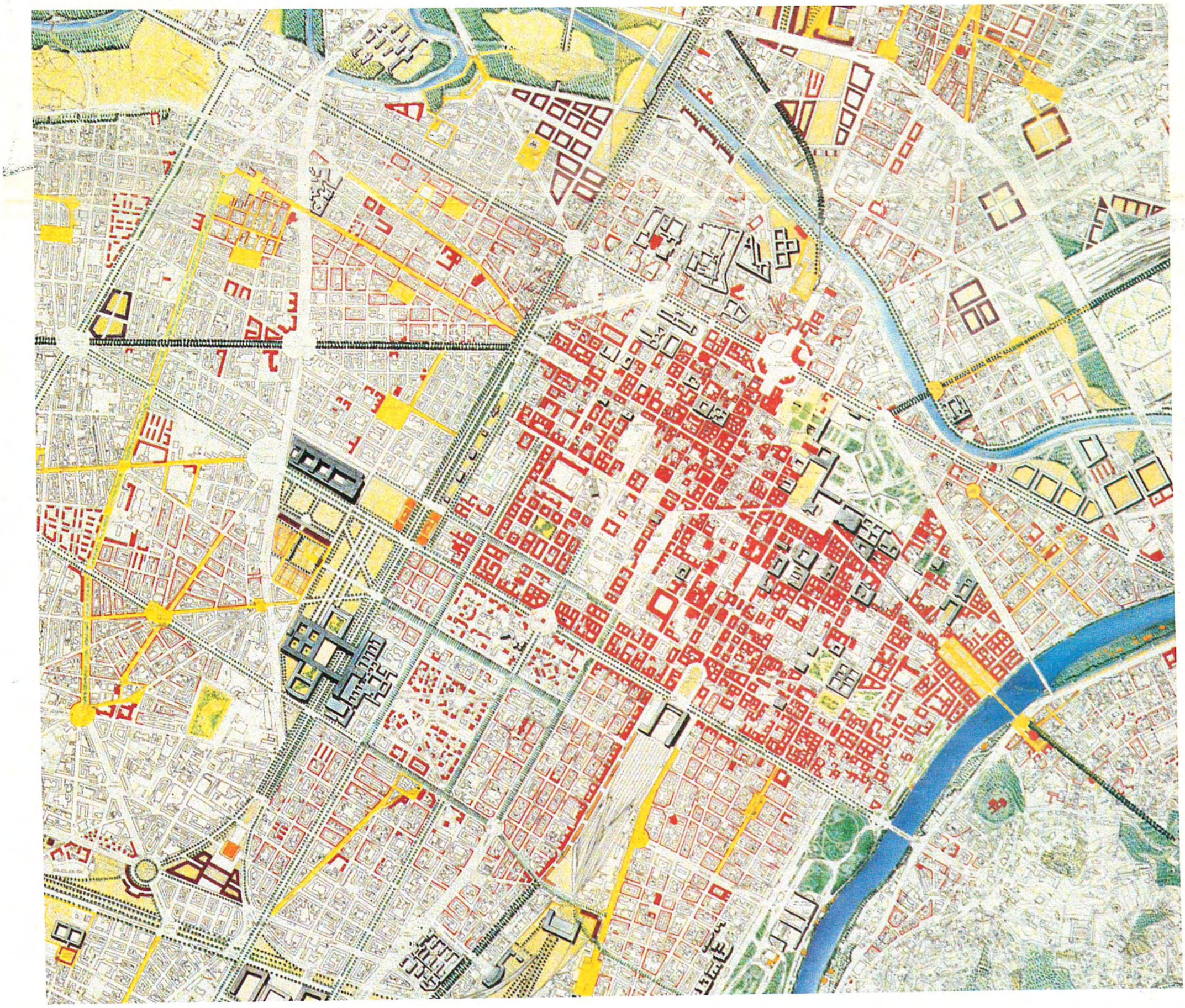
Città di Torino | **Assessorato all'Urbanistica** | **Piano Regolatore Generale di Torino**

5



Il Progetto Preliminare del Piano Regolatore di Torino è stato adottato dal Consiglio Comunale. È la prima decisione che consente di superare il piano del 1959. Ora si lavora per arrivare rapidamente al progetto definitivo. Con ciò tutti i contenuti e le innovazioni del nuovo piano saranno operativi. Il News 5 ne illustra in modo molto sintetico i principali orientamenti e le modalità di attuazione. Il Progetto Preliminare che definisce gli orientamenti futuri in tutti i loro aspetti e con grande dettaglio è il punto di arrivo di un percorso non breve che vale la pena di ricordare con una sintetica cronologia.

Gennaio 1987. Inizia la elaborazione del Piano Regolatore.
Aprile 1987. Consegna della bozza di Deliberazione Programmatica.
Luglio 1988. Approvazione dello Studio di Fattibilità della Spina Centrale che prevede l'interramento della ferrovia.
Dicembre 1989. Approvazione della Deliberazione Programmatica.
Marzo 1990. Approvazione incarichi di ricerca e di consulenza e avvio dell'elaborazione del Progetto Preliminare.
Maggio 1990. Avvio degli studi per le anticipazioni.
Dicembre 1990. Consegna studi per il Piano Particolareggiato Spina 2.
Aprile 1991. Consegna della bozza del Progetto Preliminare.
19 Luglio 1991. Prima discussione del Preliminare in Consiglio Comunale.
19 Dicembre 1991. Adozione del Progetto Preliminare.
Marzo 1992. Periodo di esposizione al pubblico.
Marzo-Aprile 1992. Periodo utile per avanzare osservazioni.



L'adozione del Progetto Preliminare costituisce uno dei momenti fondamentali del complesso iter di formazione del nuovo Piano Regolatore Generale.
Possiamo dunque guardare con soddisfazione a questo traguardo appena raggiunto.
La piena esecutività tuttavia dello strumento urbanistico generale richiede ancora molto impegno.
La pubblicazione, la presentazione delle osservazioni, la loro valutazione, la stesura del progetto definitivo, sono momenti ancora da percorrere prima che il Consiglio Comunale possa definire quello che sarà lo strumento in grado di governare le trasformazioni della nostra Torino nei prossimi anni.
Occorre dunque che ai cittadini si chieda ancora di attendere e di saper superare l'attuale momento reso oggettivamente e necessariamente difficile dall'obbligo di applicazione della salvaguardia.
Io credo pertanto che, in una condizione come l'attuale, la Città attenda dal suo Sindaco non solo parole di soddisfazione e di speranza.
Credo che debba pretendere un preciso impegno perché al più presto sia possibile operare sul territorio facendo riferimento a regole finalmente certe ed adatte ai tempi che viviamo.
A questa richiesta voglio qui rispondere che costituisce parte inderogabile del mio programma operare per consentire che nei tempi più stretti possibili il nuovo Piano Regolatore Generale possa spiegare piena efficacia e che i necessari tempi di attesa possano vedere la messa in opera di quelle importanti trasformazioni d'interesse pubblico che il Progetto Preliminare indica tra le anticipazioni di Piano.
Occorre tuttavia che a tutti noi sia ben chiaro che l'entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore non costituisce, di per se stessa, soluzione ai gravi problemi della Città.
Occorrerà che la Città intera risponda alle previsioni che lo strumento propone, con l'operatività che lo strumento consente.
L'impegno del Sindaco è quello di attivare, per parte pubblica, tutte quelle sinergie che potranno garantire processi di trasformazione. L'impegno che richiedo a tutti i cittadini è quello di operare in un'ottica nuova, come sino ad ora non era consentito a causa di riferimenti normativi ed amministrativi ormai non più attuali: l'ottica dello sviluppo della Città attraverso il coraggioso sviluppo di idee ed iniziative di cui da troppo tempo la nostra Torino non è più partecipe.
Solo così il nuovo Piano Regolatore potrà consentire di superare il grave momento economico ed occupazionale che stiamo attraversando; solo così sarà possibile ricostruire, nella nostra Città, così come il Piano indica, quei suoi intrinseci valori ambientali, spesso oggi trascurati.
Solo così potremo abitare, lavorare, spostarci, occupare il nostro tempo libero e compiere tutti gli atti del nostro vivere quotidiano in una Città moderna ed efficiente ma ancora, così come quella di un tempo, costruita a misura d'uomo.

Giovanna Cattaneo Incisa
Sindaco di Torino

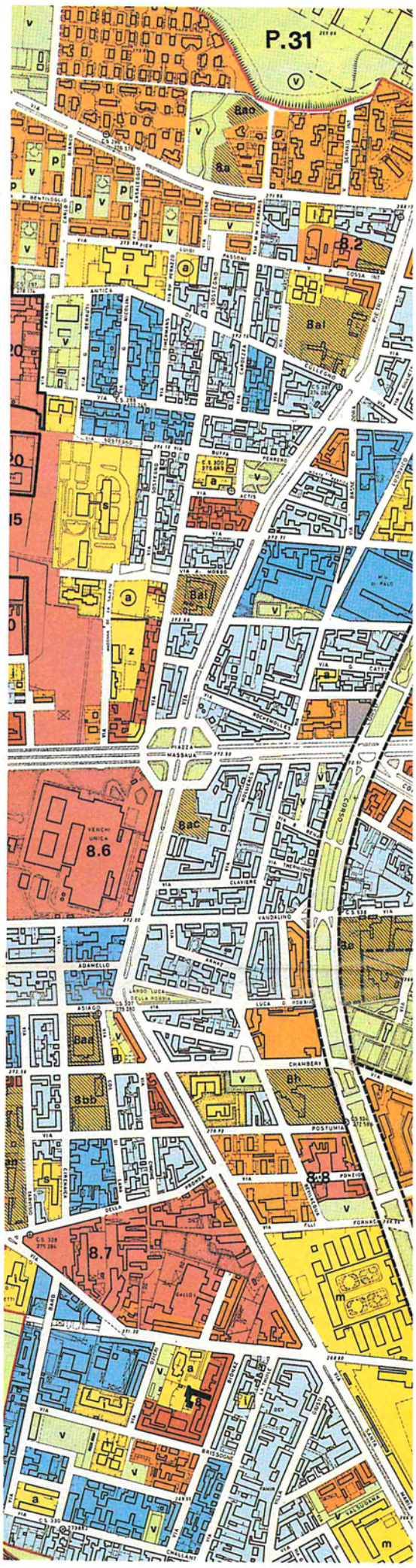
Il Preliminare di Piano del PRG della Città di Torino è realtà dall'alba del 19.12.91, che ha visto la sua adozione da parte del Consiglio Comunale.
La polemica rovente sulla scelta di Zanone di optare per la candidatura alla Camera dei Deputati ha finito per far prevalere l'aspetto "politico" della adozione del Progetto Preliminare, legato agli equilibri fra i partiti presenti nella Sala Rossa.
È così sfuggito il suo alto potenziale di innovazione per il futuro di Torino, innovazione che mi pare proprio andare nella direzione che ha colmato quei "ritardi" da più parti segnalati per indicare "il declino della città".
Il Progetto Preliminare recupera tempi e spazi: è il piano della "Spina Centrale" e dei grandi interventi di trasformazione urbana ad essa correlati, interventi che — per complessità e dimensioni — non possono che essere riservati ai soggetti economici maggiori; è il piano degli interventi diffusi, che consentono l'aggiornamento e la trasformazione di grandi porzioni della città, per troppi anni artificiosamente bloccati dall'immobilismo delle vecchie giunte.
Il nuovo piano apre, dunque, in termini concreti la strada al rinnovo urbano di Torino: guarda con la massima attenzione non solo al tema dei pubblici servizi — decisamente aumentati nel nuovo piano, rispetto ad oggi — ma evita anche il trucco di promettere "sulla carta" servizi irrealizzabili, in rapporto alle disastrate finanze comunali.
Devo anzi dire che il complesso sistema di soluzioni tecnico-economiche, messo a punto per favorire la creazione gratuita dei demani di aree comunali e dei relativi servizi, è uno degli elementi di maggior novità del piano: per la capacità dimostrata nell'unire fantasia e concretezza alla ricerca di soluzioni che — nel rigido alveo della legge — rispondano ai bisogni odierni della città.
Il Nuovo Piano Regolatore non è, tuttavia, un piano facile.
Sia sulla Spina Centrale, sia in molti interventi di trasformazione sparsi per tutta la città, abbiamo infatti evitato con cura di consentire quella soluzione *"tutta residenza — pochi (o niente) servizi pubblici e privati"*, che tenderebbe inevitabilmente ad allontanare Torino dalla strada maestra delle capitali regionali europee.
Al contrario, la proposta forte del piano passa attraverso i "progetti edilizi integrati", che non vogliono solo dire un razionale mixing tra edilizia pubblica e privata — per evitare nuovi quartieri ghetto nella Torino del XXI secolo — ma soprattutto postulano la diffusione del terziario, delle attività economiche "leggere", della ricerca, dei servizi pubblici e privati.
Non appena il piano verrà analizzato nei suoi dettagli, sono certo che sarà colta la novità di tale impostazione, il cui obiettivo è di non fare della Torino futura una "città di sole case", ma un organismo economico vivo e vitale, nel quale le attività economiche, terziarie e di ricerca penetrino profondamente in un tessuto urbano rinnovato, garantendo nuove e diversificate occasioni di lavoro.
È peraltro innegabile che l'apporto più significativo alla innovazione tecnologica ed al rinnovo dell'immagine urbana di Torino verrà dagli interventi lungo la Spina Centrale.
Interventi che immaginano un punto di privilegio assoluto nella zona "Dora", dove viene a formarsi un eccezionale nodo di comunicazioni multimodali: il collegamento con le autostrade, il passaggio della ferrovia — tradizionale e ad alta velocità —, il collegamento diretto con l'aeroporto, creano un'occasione localizzativa di assoluta rarità a scala europea, paragonabile solo con le più note operazioni di Lyon e Parigi.
Riflettendo sull'unicità di tali caratteristiche — che delineano il ritratto ideale per una grande sede europea di ricerca e di produzione ad alto livello — non posso che pensare con ottimismo alla nascita e alla localizzazione della futura sede di un grande parco tecnologico per Torino, che realizzi il progetto "EuroTorino" della Spina Centrale.
Organizzare la sfida di Torino, nel difficile contesto delle capitali regionali europee, non deve ridursi ad uno scontro partitico, avulso dai dati concreti ed attento, più che alle esigenze del futuro, ai piccoli accorgimenti dell'immediato.
La mia speranza, ma penso lo sia di tutti coloro che hanno veramente a cuore il futuro di Torino, è che il dibattito innescato dalla prossima pubblicazione del Progetto Preliminare salga di tono e di livello: l'occasione è, più che unica, irripetibile, per fare del nuovo piano lo strumento "di aggancio" di Torino all'Europa.

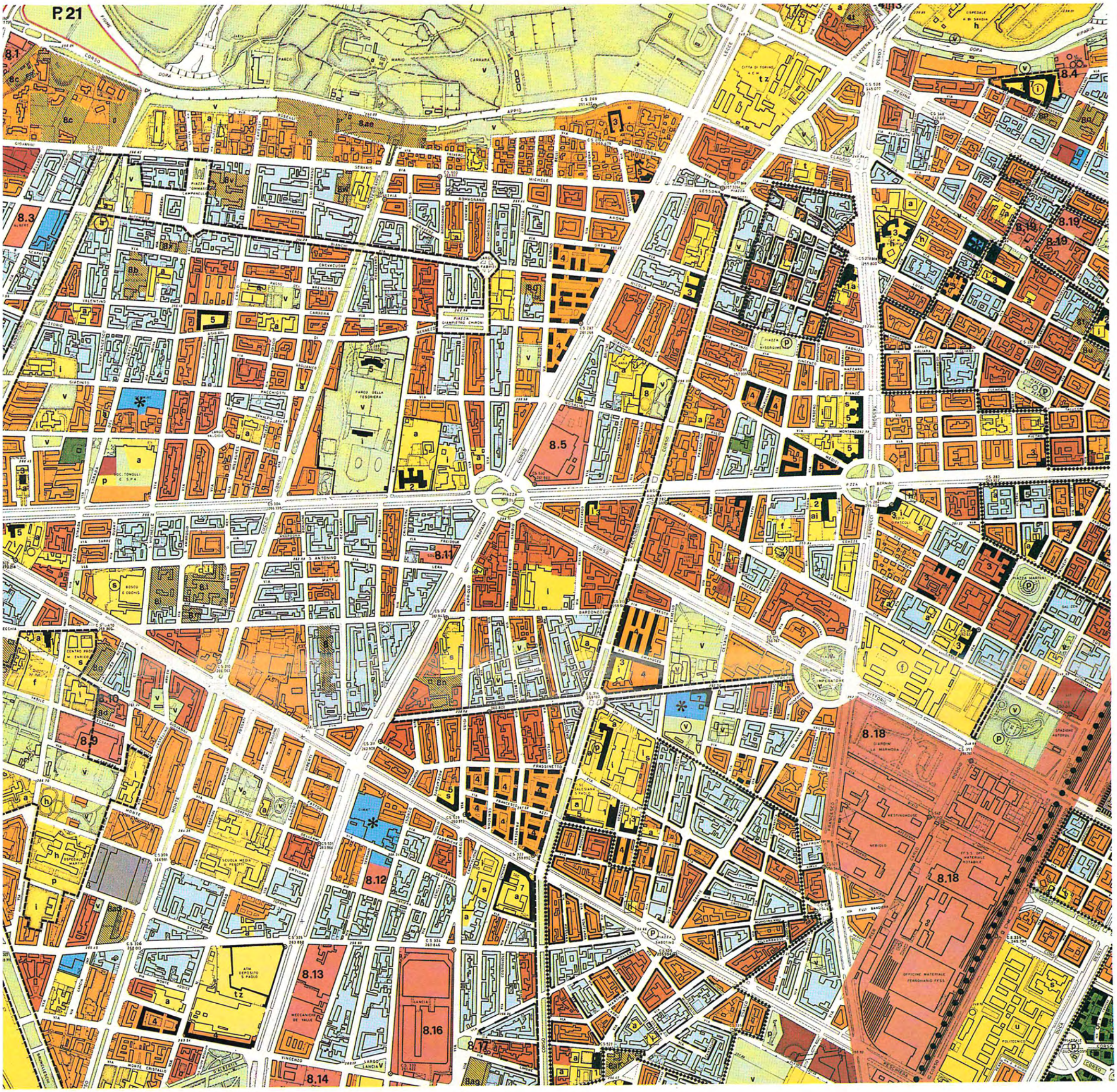
Andrea Galasso
Assessore all'Urbanistica

La più grande riforma urbana

In uno dei primi documenti sul piano della città, una lettera inviata all'Assessore Dondona prima dell'incarico, sostenevamo che vi erano almeno quattro ragioni per ritenere che Torino potesse conquistare una reale dimensione europea: la mutazione dell'economia, la qualità della struttura urbana, la presenza di grandi aree libere all'interno dell'edificato, la occasione di sperimentare nuove modalità di gestione urbanistica.
Quelle ragioni sono oggi validamente dimostrate. Non solo vi sono le condizioni ambientali, economiche, operative ma vi è anche una previsione concreta, il progetto preliminare, tutto orientato a riformare la città in quella direzione.
La più grande riforma urbana è prevista nel piano. Dopo quella indotta dall'arrivo della ferrovia e degli enormi sviluppi del secolo della industrializzazione si prepara una nuova epoca in cui la città si ricostituisce su se stessa. Gli spazi vuoti delle grandi fabbriche sono i terreni fertili per la nascita della nuova città nella città esistente. Una nuova geografia è disegnata nelle tavole. Concrete modalità per la sua realizzazione sono stabilite nelle norme, le più eque possibili nella legislazione attuale. Le periferie sono attraversate dai nuovi luoghi centrali. Le vecchie borgate cresciute tra gli spazi industriali si trovano a fianco delle nuove e meglio attrezzate parti della città. La ferrovia che ha isolato la periferia dal centro ed ha scandito le grandi partiture urbane viene meglio costruita sotto terra ed in superficie si rinsaldano spazi urbani da sempre isolati. Grandi viali e grandi parchi diventano il tessuto connettivo della nuova città.
Certo sostituire le fabbriche con abitazioni, uffici, nuovo Politecnico e nuova Università, con il centro di sviluppo della nuova tecnologia, ecc. può suscitare nostalgie. La chiusura del ciclo della grande fabbrica viene così sancita. La riforma urbana approvata si appropria di una pagina di storia compiuta per aprirne un'altra.
Ogni intervento nuovo non deve essere solo una novità, ma deve contribuire anche al miglioramento della qualità urbana. Il contributo in aree o in moneta è richiesto a tutti coloro che intervengono nelle trasformazioni, sia in quelle di grande portata sia in quelle di piccola misura.
Dalla diffusa domanda di miglioramento della qualità si passa alla diffusa richiesta di contributo per ottenerla. È indicata la strada per conseguirla, a cominciare dal sistema di grandi parchi lungo i fiumi, dal grande parco della collina, obiettivi di sempre, ma ora concretamente raggiungibili.
I 30 mq/abitante di verde rappresentano l'immagine più sensibile del miglioramento ambientale. La città continua così il suo cammino. Dopo il secolo industriale che ha occupato con case e fabbriche tutta la piana incomincia un nuovo secolo in cui la città può recuperare spazi e valori che sembravano irrimediabilmente perduti. Partecipa del clima di rinnovamento europeo. Peraltro, quanto nel piano è indicato è ancora tutto da realizzare. Ciò che il piano indica, permette o talvolta perentoriamente suggerisce, richiede grandi sforzi di innovazione nei comportamenti pubblici e privati. Richiede vengano abbattuti molti recinti, quelli della Regione per aprire rapporti europei, quelli comunali per partecipare alle trasformazioni dell'area metropolitana, quelli degli interventi privati per restituire alla città almeno il 50% degli spazi trasformati. Richiede altresì vengano superati i modi di fare conservativi, la pigrizia amministrativa, le piccole e grandi ignoranze sulla città e sul suo costruirsi. Il piano prepara azioni possibili. Conseguire la più grande riforma urbana è un progetto tecnico-politico che riporta Torino nel clima aperto della competizione civile e sociale e nelle più ampie dispute del mercato europeo.

Augusto Cagnardi





Terziario TE

Misto MP — Misto M1

Zone urbane consolidate residenziali e miste. Aree normative:

Residenze R1 — Residenze R2

Residenze R3 — Residenze R6

Residenze R7 — Residenze R8

Residenze R9 — Misto MP

Misto M1 — Misto M2

Terziario TE — Comm. CO

Attrezzature ricettive AT

Zone urbane consolidate per attività produttive

Zone urbane di trasformazione

Zone boscate

Zone/aree a verde privato con preesistenze edilizie

Aree per servizi S-SP

Aree per verde S-SP

Aree da trasformare per servizi

Art. 21 L.R. 56/77

- **i** istruzione
- **a** attrezzature interesse collettivo
- **p** parcheggi
- **v** parchi, gioco, sport

Art. 22 L.R. 56/77

- **s** istruzione superiore
- **h** attrezzature sanitarie
- **u** università
- **m** impianti militari
- **f** uffici pubblici
- **ac** campeggi
- **r** parco
- **g** parco agricolo
- **t** impianti tecnologici
- **c** cimiteri
- **z** altre attrezzature interesse generale
- **an** campo nomadi
- **a** Servizi pubblici esistenti confermati

[a] Servizi privati esistenti confermati

(a) Servizi in progetto

Dividente

Perimetro di ambiti a parco

+ + Limite di rispetto cimiteriale

Progetto unitario su suolo pubblico

Concentrazione edilizia

Piano esecutivo di iniziativa pubblica

Aree per impianti ferroviari FS

Aree per la viabilità VI

Percorsi pedonali

Edifici caratterizzanti il tessuto storico

Edifici di particolare valore storico con segnalazione del gruppo di appartenenza:

1. Edifici di gran prestigio
2. Edifici di rilevante interesse.
3. Edifici della costruzione ottocentesca della città
4. Complessi residenziali di edilizia pubbl.
5. Edifici del periodo tra le due guerre
6. Edifici recenti
7. Edifici per attività produttive
8. Edifici rurali

Il piano è una struttura di pensiero intrinsecamente contraddittoria: da un lato si presenta come controllo del futuro, riordino e riorganizzazione in funzione di uno sviluppo, sforzo di programmare la previsione, dall'altro come ipotesi, predizione, distacco dal presente, scelta ed interpretazione particolare dell'interesse collettivo.
In questi tempi attivi e disordinati, teoricamente aperti ad ogni iniziativa, modellati sui comportamenti del mercato e della comunicazione, al concetto di programmazione si oppone quello di flessibile opportunità; peraltro la scarsità di regole collettive e della loro morale, così come di grandi orizzonti ideali, rende precario anche l'aspetto predittivo del piano.
Ma questa condizione plurale noi crediamo non diminuisca ma piuttosto aumenti le responsabilità del piano, non solo come misura di ogni deriva futura, di ogni scostamento dalle prospettive previste, ma come costruzione di ipotesi che si deve misurare con il sito o gli scopi e con il durevole valore di testimonianza della costruzione del nostro ambiente.
Quando si parla con troppo facile disprezzo di rigidità del piano, di ragioneria urbanistica, di pesantezza delle regole, si dice solo una mezza verità, spesso con la cattiva coscienza di volere in realtà liberarsi da ogni impegno collettivo, e dalle chiarezze architettoniche durevoli che devono accompagnare le scelte di piano. Che gli obiettivi siano divenuti più complessi ed articolati non significa che non debbano essere individuati; che la situazione specifica debba venir ascoltata con maggiore attenzione, come materiale di partenza di ogni modificazione (che ci si debba cioè mettere in relazione con le specificità contestuali) non significa appiattire ogni intervento ad un'empiria senza principi e senza dover essere. Che le nozioni di standard e di norma siano divenute talvolta numeri il cui significato originario è andato perso, che esse vadano riesaminate a partire proprio dalla condizione specifica e non da astratti sistemi, non significa che tali nozioni non debbano ritrovare e potenziare, nell'elaborazione del piano, il loro originario ruolo civile e qualitativo.
Che i sistemi delle conoscenze analitiche abbiano spesso costituito un pesante ed astratto bagaglio separato dalle decisioni di piano significa solo che esse vanno condotte in modo più mirato ed approfondito, non che esse siano inutili. Che sia necessario utilizzare insieme in modo nuovo forze economiche pubbliche e private di fronte a specifiche iniziative e quindi essere flessibili al presentarsi delle occasioni e delle congiunture, non significa arrendersi puramente agli interessi particolari. Che sia necessario ascoltare la voce del progetto specifico come contributo attivo al piano non autorizza né l'impero della pura estetica né l'idea che l'iniziativa sia comunque un valore da accettare senza confronti complessivi.
È a partire da questi principi che abbiamo cercato di sviluppare il piano di Torino, certo il più impegnativo ed importante che si stia costruendo oggi in Italia. Impegnativo per le grandi qualità strumentali ed umane ma anche per la complessità dei problemi che esso presenta: importante perché riteniamo che principi e metodi del piano di Torino saranno nei prossimi anni un punto inevitabile di discussione per l'urbanistica italiana. Quando qui scriviamo noi, non si tratta di un plurale maiestatis ma dell'espressione di un autentico sforzo collettivo anche nei suoi contrasti e nelle discrepanze. Moltissimi sono i debiti che abbiamo contratto facendo questo piano: con i nostri collaboratori dello studio e dell'Ufficio del Piano, con i tecnici istituzionali e con i consulenti dell'amministrazione, con i nostri esperti che, provenendo spesso da discipline diverse, hanno enormemente arricchito la nostra interpretazione della città, con le forze produttive, sindacali, sociali e culturali della città con cui abbiamo costruttivamente dibattuto; infine con le amministrazioni che si sono susseguite durante lo sviluppo del nostro lavoro e con le quali abbiamo dialetticamente discusso, con quelle che ci hanno preceduto e che hanno raccolto un patrimonio di esperienze indispensabili alla costruzione di questo piano.

Traguardare e trasformare

Nella redazione del piano regolatore il tempo entra con diverse misure. Il tempo delle operazioni necessarie per il suo studio, per la sua elaborazione è molto lungo, immotivatamente lungo, spesso più lungo dei tempi dell'economia sulla quale dovrebbe incidere. Così anche in questo caso, per le lunghe pause di decisione politica. Altre misure. Il tempo della città ed il tempo degli uomini, delle persone che la vivono. Il primo lunghissimo, plurisecolare, destinato a durare ancora per un tempo imprevedibilmente lungo, il secondo misurato con la propria presenza da ogni individuo. Lavorare a quel particolare progetto di città che è il piano regolatore significa assumere le diverse scale di misura del tempo come una particolare condizione operativa.
Occorre affrontare i problemi degli abitanti, il loro tempo breve traguardando il tempo lungo della città. Allora le trasformazioni proposte assumono la natura di risoluzioni di problemi prossimi e di costruzione delle prospettive lontane, destinate anche agli uomini delle generazioni future. Il nuovo progetto della città, il piano regolatore, di proposito assume diversi ruoli alle diverse scale: contiene regole generali valide per tutti gli abitanti di oggi e progetti di grande scala rivolti a prospettive molto lunghe; propone la sua attendibilità attraverso le piccole trasformazioni alla portata di ogni cittadino e l'arricchimento della città pubblica, del patrimonio di servizi, spazi e luoghi che entrano nella storia secolare della città.

La grande occasione

Gli anni '80 e '90 si distinguono nel nostro paese e nei paesi europei più sviluppati per una fase molto intensa di ristrutturazione industriale, di rilocalizzazione di servizi di espansione delle infrastrutture. Gli effetti a livello urbano sono clamorosi. Grandi aree si liberano offrendo l'opportunità di una riqualificazione della città costruita senza precedenti.
A Torino dopo lo svuotamento del Lingotto si liberano interi comparti industriali, come l'area delle acciaierie intorno alla stazione Dora. Il fenomeno riguarda anche le aree dei grandi servizi urbani traslocati o in via di trasloco: Palazzo di Giustizia, Carceri, Dogane, Mercati, ecc.
Come conseguenza si sono liberati gli scali ferroviari al servizio dei grandi impianti industriali.
Le ferrovie stesse stanno vivendo una fase di grande trasformazione. La ferrovia To-Ceres è stata interrata, le Ferrovie dello Stato hanno avviato la realizzazione del passante, progettano le ferrovie ad alta velocità e soprattutto hanno trasformato la loro organizzazione aziendale. Il protocollo di intesa siglato tra Comune e Ferrovie dello Stato ha messo a fuoco una decisione poi divenuta contenuto del piano regolatore, sul modo di riutilizzare le aree liberabili e soprattutto sull'interramento della rete ferroviaria e sul recupero alla città delle coperture.
Tutto ciò accade in un quadro economico di rinnovamento, in una prospettiva industriale attenta all'innovazione tecnologica.
La grande occasione consiste nel fatto che la città si è accinta a ripensare globalmente il suo assetto futuro in un periodo in cui le trasformazioni economiche e fisiche sono di così grande portata: il piano regolatore ha saputo farle convergere su di sé e mettere a sistema le diverse risoluzioni. Così diventa altrettanto grande la prospettiva di trasformazione urbana.

La trasformazione metropolitana

Le previsioni demografiche più attendibili (Censis III) mostrano il decrescere della popolazione di Torino che nel 2007 conterebbe circa 900.000 abitanti.
Cosa significa allora, siamo di fronte al declino della città, che si paleserebbe ancor più drammaticamente proiettando le curve di previsione?
Le ricerche dei sociologi (Martinotti e altri, 1991) ci avvertono che lo sviluppo urbano degli ultimi anni non ha seguito le previsioni degli scienziati sociali sul declino urbano formulate agli inizi degli anni Ottanta. Stiamo attraversando un periodo di profonda trasformazione della forma urbana non diverso per intensità e diffusione da quello che ha portato all'affermazione della città industriale nei secoli scorsi.
Torino in effetti non si spopola. Si spostano gli abitanti dalla parte centrale a parti più esterne di una città molto più grande, una forma urbana nuova. La città che ci è stata tramandata da due secoli di urbanesimo industriale si sta trasfigurando radicalmente. Come avviene in tutti i momenti di sovrapposizione di cicli storici il nuovo vive in modo così inestricabile con il vecchio che è possibile avere nello stesso tempo congestione e liberazione di grandi spazi urbani, decentramento e concentrazione, bisogno e timore della metropoli.
Come si può parlare di declino urbano se tutti i giorni si deve fare i conti con la congestione del traffico, l'inquinamento, i crescenti costi delle cose e di tutti i servizi urbani? In situazioni come queste anche il linguaggio è carente e non abbiamo un nome formalmente condiviso per la nuova realtà: possiamo convenire di chiamare metropoli la nuova forma di città e fenomeni metropolitani quelli che non si riscontrano nelle città della civiltà industriale.

Geografia volontaria

L'assetto della città di Torino e, più in generale, del suo territorio è la risultante di successive storie: la città capitale e poi quella industriale.
La prima ha definito la geografia di base, ha misurato e ripartito il territorio, la seconda ha occupato quasi interamente gli spazi prima a nord e poi a sud. Il ciclo industriale, pur essendo in fase di vitale trasformazione dal punto di vista economico, ha molto rallentato la domanda di nuovi spazi, peraltro non più ritrovabili in Torino. La città costruita, con qualità ed effetti degradanti dal centro verso la periferia, trattenuta su di un lato dal Po, sembrava immodificabile.
Le grandi occasioni di trasformazione ammettono di immaginare una nuova geografia, una geografia volontaria, che recupera le trame della città capitale e trasforma quelle della città industriale.
Le decisioni progettuali in grado di promuovere un diverso assetto sono:
— arresto della crescita continua nella conurbazione centrale torinese;
— riconfigurazione delle frange urbane verso gli spazi vuoti da ritenere non più edificabili;
— localizzazione dei nuovi interventi residenziali ad una scala metropolitana ai piedi dei rilievi, oltre la città industriale, in condizioni ambientali favorevoli;

I progetti per il Piano Regolatore

Corso Marche

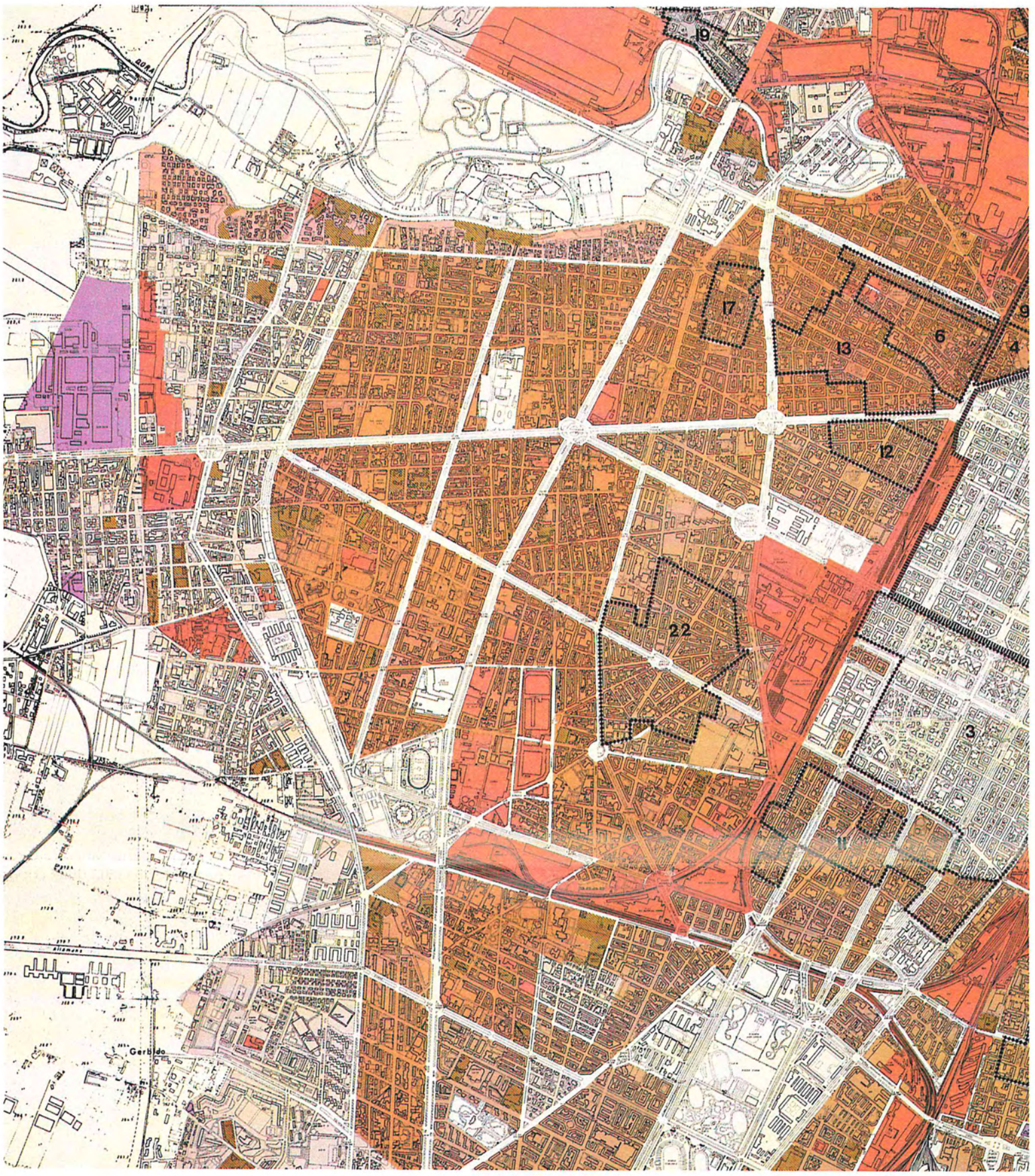
L'elaborazione del Piano è stata accompagnata da numerosi studi e progetti che hanno svolto un ruolo diverso nelle successive fasi.
Già nella Deliberazione Programmatica era stato messo in luce il ruolo delle tre centralità, rappresentate dall'asse della Spina Centrale (il centro delle funzioni di servizio pubblico), corso Marche (centro delle funzioni di servizio metropolitano), il Po (centro dell'attività di "loisir" e di riposo).
Nel corso dell'elaborazione del Progetto Preliminare questi temi sono stati sviluppati, e sono stati realizzati studi di fattibilità per le varie aree.
Il tema dei luoghi centrali minori, esistenti e da valorizzare, o indotti dalle trasformazioni urbane, è stato affrontato predisponendo nuovi studi di fattibilità: come quello sulla Spina Reale e sul coordinamento delle anticipazioni.
L'adozione del Progetto Preliminare potrà avviare altri studi sulla linea delle proposte contenute nelle relazioni, come gli studi per la riqualificazione degli assi storici, per la progettazione degli spazi urbani, per predisporre gli scavi dell'area archeologica, per la qualificazione delle piazze porte, per la ridefinizione in piazza Castello della piazza davanti al palazzo reale, per la rivalutazione delle centralità.
Gli studi elaborati durante la redazione del piano hanno mostrato la loro efficacia come momenti di ricerca, di esplorazione delle linee del piano e di qualificazione degli interventi. Altrettanto occorre fare per gli ulteriori spazi che il piano offre.

Corso Marche individua un asse di grande centralità, configurandosi quale luogo di attestamento di nuove funzioni di servizio metropolitano: lo stadio delle Alpi, le carceri nuove, la futura sede del Ministero delle Finanze, i nuovi servizi scolastici, commerciali ed espositivi.
L'occasione di meditare sulle possibili riforme urbane offerte da corso Marche risale ad un progetto comunale che proponeva una strada in trincea attraverso il tessuto costruito o libero.
Lo studio di intervento per corso Marche riconfigura la strada su un modello di park-

— aggiramento della collina con insediamenti residenziali ai margini del parco della collina che diventa centrale rispetto a nuove configurazioni di area metropolitana;
— realizzazione di tre corridoi nell'urbanizzazione al centro della pianura con caratteri distinti: la foresta del Po ai piedi della collina, insinuata nell'area urbana; la Spina centrale, la modernizzazione della città; corso Marche luogo delle attrezzature affollate.
Viene spostato il baricentro dei traffici verso il centro della pianura.
La distribuzione uniforme delle attività lungo gli assi nord-sud, scardina la gerarchia tra centro e periferia e riapre la città verso le due pianure che ha separato.

La storia come fondamento

La città come un insieme di luoghi che contengono avvenimenti e racconti. Accettarne la complessità, riconoscerne le differenze e la pluralità di letture, scoprire la storia delle pietre e dei luoghi, ricordare gli avvenimenti che hanno consolidato culture e memorie collettive che le pietre forse non registrano, riproporle all'attenzione nel momento della redazione del piano, è il portato delle ricerche storiche (Comoli, Viglino, Scarzella, Magnaghi, Tosoni e altri, 1991). Le pagine storiche di Torino illustrano le architetture monumentali delle regge e dei parchi, come le architetture nate per dare qualità urbana con progetti unitari, come gli spazi urbani, strade e piazze fatte di architetture e fondali; illustrano pure le architetture minori assieme ai grandi tracciati, agli ambienti urbani dei borghi, testi*monianze di storie civili e sociali*; ed ancora sono ricche di tracce persistenti di culture passate, della città romana, di canali e bealere, di molini e cascine, di fabbriche.
Il piano regolatore vuole trasmettere la varietà, la successione e gli intrecci della storia insieme ai suoi documenti architettonici significativi e all'immagine urbana che distingue Torino.
Il progetto di conservazione che il piano propone assume inoltre i caratteri, la tessitura, la qualità della città storica, più in generale la lezione sul rapporto tra architettura e città, sul modo di progettare la città mediante le architetture, come fondamento delle regole di modificazione dell'esistente.
Così nascono i progetti di riproposizione degli assi storici per Venaria (Spina Reale), per il Regio Parco, per Villa della Regina, per corso Francia, i progetti di riqualificazione delle piazze storiche a cominciare da piazza Castello, delle piazze-porte barocche e di quelle ottocentesche, di ampliamento dell'area archeologica. Così nascono le regole per modificazioni che non tradiscano i valori di testimonianze per tutti gli edifici storici della città. Così nasco-



Azzonamento. Zone normative
Zona urbana centrale storica
Zone urbane storico-ambientali
Zone urbane consolidate residenziali e miste:
2.00 mq SLP/mq SF
1.35 mq SLP/mq SF
1.00 mq SLP/mq SF
0,60 mq SLP/mq SF
0,40 mq SLP/mq SF
0,60 mq SLP/mq SF
0,20 mq SLP/mq SF
0,07 mq SLP/mq SF
Zone urbane consolidate per attività produttive 2.00 mq SLP/mq SF
Zone urbane di trasformazione
Aree da trasformare

Corso Marche. Planimetria
Studio di fattibilità. Aprile 1988

way: è questa una scelta tipologica che meglio consente di inserire il progetto viabilistico all'interno di un progetto più complessivo del territorio ad esso pertinente dove il piano prevede sia la realizzazione dei due parchi alla Dora e al Gerbido, sia la valorizzazione dell'ambiente nel quale si inseriranno i nuovi interventi previsti. Corso Marche si configura come un asse che vuole costituire un virtuale prolungamento dei parchi nelle porzioni di tessuto edificato e che vuole riprendere gli elementi connotativi del viale verde proprio della tradizione torinese.

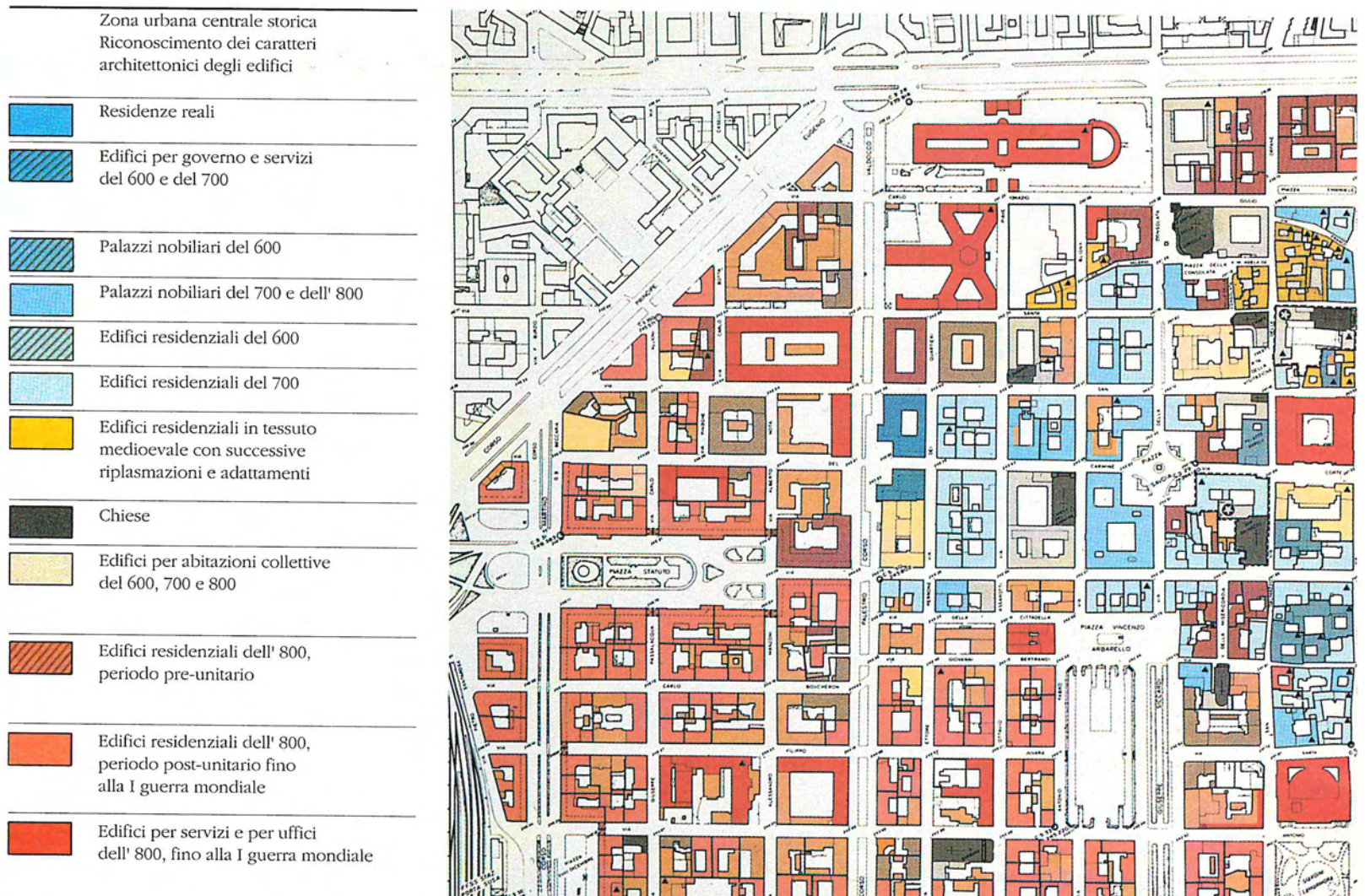
Proprio la nuova giacitura del Corso segna il momento di sutura e insieme differenziazione del Parco: verso campagna esso si configura come bosco che rispetta, circondandoli, gli insediamenti cascinali del "suburbio" rurale; verso città si caratterizza come "esplanade" di verde urbano, attrezzandosi di nuove strutture di servizio a integrazione di quelle già esistenti, cui è garantito l'accesso con la rotonda di Corso Allamano.
Con il nuovo progetto Corso Marche mantiene ancora i caratteri di scorrevolezza e autonomia che sono il presupposto della



no le regole per tutelare i luoghi di valore storico ambientale, le borgate, anche i luoghi della memoria e del culto. Così nascono infine le progettazioni nuove, impostate con le anticipazioni, che fanno propri e rielaborano i temi della prospettiva, degli assi, della edificazione per isolati, della creazione di nuovi luoghi urbani.

Proiezione verso il futuro

Il piano programma oggi una società in grande evoluzione.
Immersi nelle difficoltà del presente, nelle prospettive brevi dell'economia è bene aprire una finestra sulla composizione della popolazione negli anni futuri. Operazione necessaria se non solo i responsabili politici, ma anche il pensiero scientifico trova talvolta difficile vincere la pigrizia mentale che spinge e prefigura il puro e semplice riprodursi dell'esperienza storica. Fare previsioni demografiche diventa sempre più difficile perché esse dipendono ormai da squilibri demografici di ordine planetario. Cionondimeno si possono fare due ordini di previsioni. Quelle che dipendono dalla evoluzione della società italiana (Censis III ipotesi) rivelano per Torino alcuni dati emblematici:
— nel quadro delle previsioni al 2007, (qualora si verifichi un incremento di natalità e migliori la tendenza alla residenzialità urbana), che fissano la popolazione in 900.000 abitanti, si avrà un forte incremento della popolazione femminile, del 15% superiore a quella maschile;
— i giovani in età tra 20 e 24 anni decrescono da 80.000 nel 1989, a 60.000 nel 1997, a 35.000 nel 2007;
— nel 1999 le persone oltre 60 anni rappresentano il 30% della popolazione totale, mentre quelli compresi tra 0 e 14 anni saranno solo il 10%;
— il numero delle famiglie per 1.000 abitanti cresce da 445 nel 1989 a 482 nel 2007, ma complessivamente decresce a causa del calo di popolazione da 441.000 nel 1989 a 433.000 nel 2007.
Quindi una popolazione inferiore e sensibilmente diversa dall'attuale.
Un altro ordine di previsioni, più qualitativo che numerico, deriva dalle prevedibili immigrazioni. Le prospettive economiche pongono Torino nella condizione di città attrattiva per nuove ondate migratorie provenienti dal Terzo Mondo e dall'Est europeo, comunque da culture molto diverse. L'internazionalizzazione della città potrà porre nuovi problemi di ghettizzazione da preferenza o da discriminazione, come è avvenuto nei paesi meta di migrazioni multinazionali.

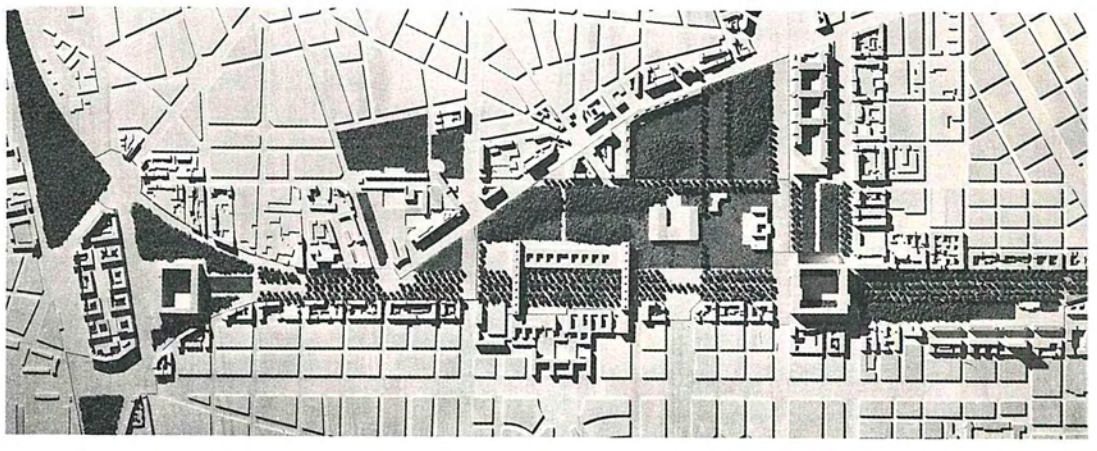


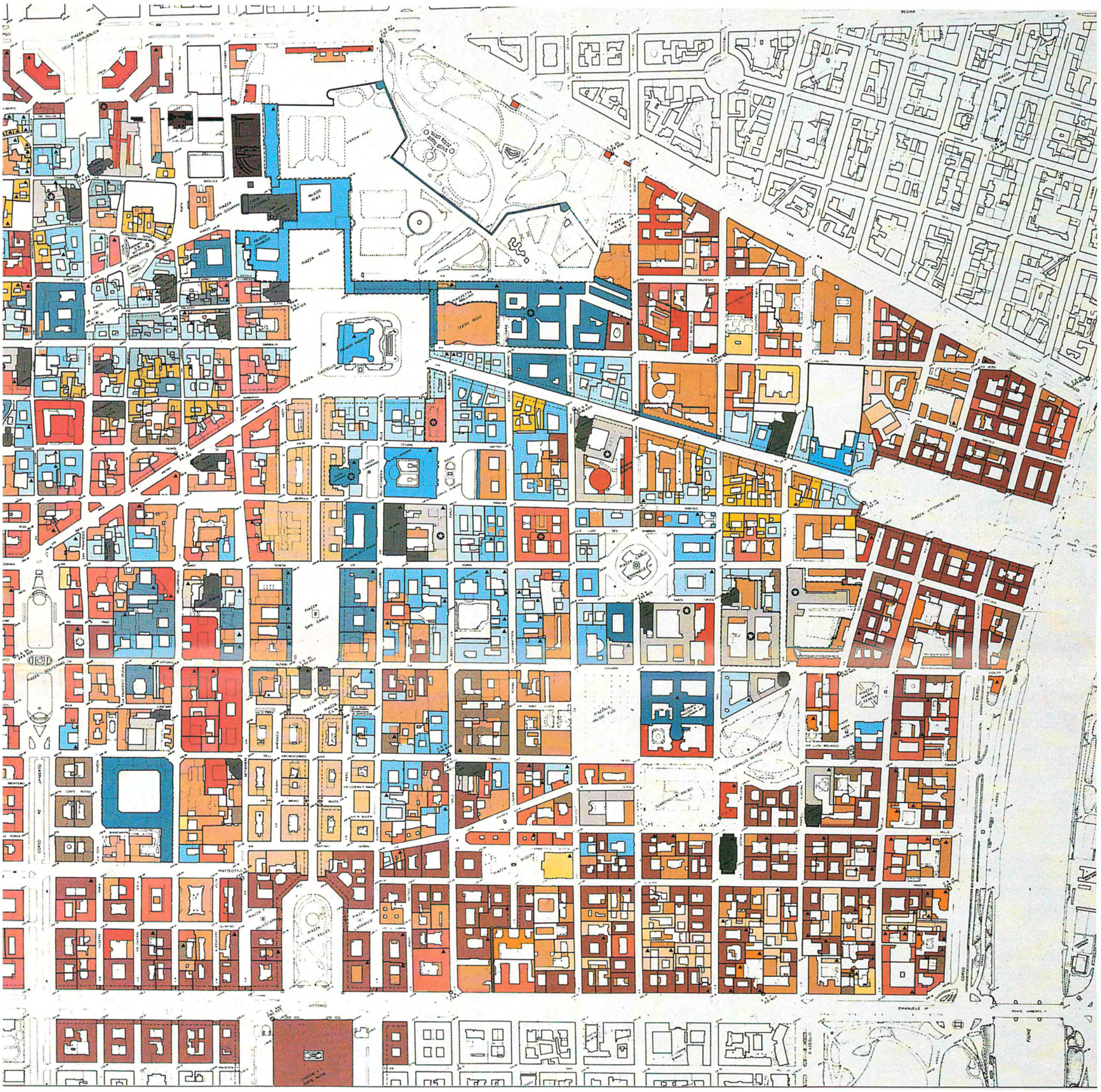
La Spina Centrale

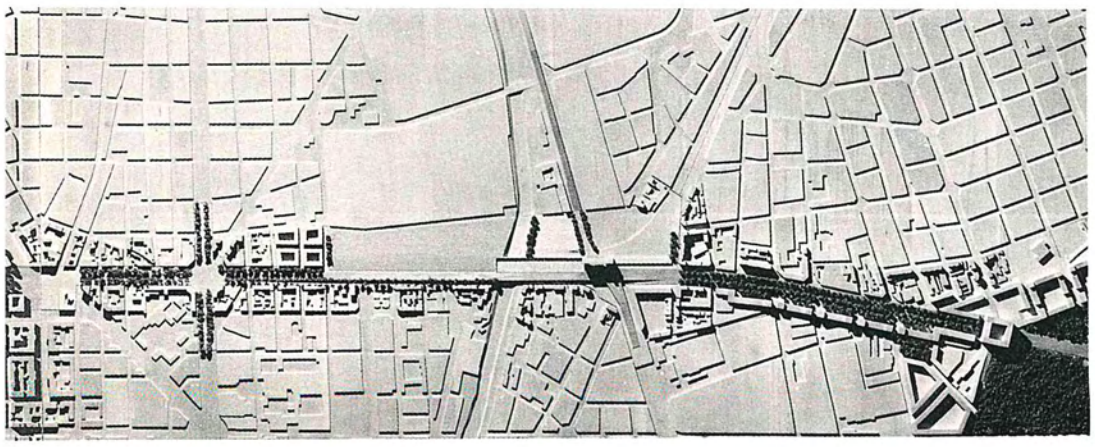
La Spina Centrale. Plastico
Studio di fattibilità. Luglio 1988

sua concezione funzionale, ma si ambienta diversamente nel territorio, sia per qualità di paesaggio sia per le valenze urbane nuove che contribuisce a consolidare: è infatti insieme asse di alimentazione di nuovi servizi metropolitani, è park-way, è luogo di ricostruzione di un riconciliato rapporto tra edificato e natura, fra città e campagna. Il progetto riguarda territori di più comuni. La sua attuazione passa attraverso accordi di livello metropolitano.

Lungo l'asta ferroviaria si sono localizzate dall'inizio del secolo vaste concentrazioni industriali che, a seguito delle modificazioni avvenute nel sistema produttivo, si trovano oggi in gran parte inutilizzate e che creano una città nella città.
Il progetto del passante ferroviario, in corso di realizzazione, prevedeva l'interramento e la copertura della ferrovia da largo Orbassano a piazza Statuto, rispondendo esclusivamente ad un obiettivo di tipo trasportistico.
Si è rivelato necessario ridefinire gli obiettivi e studiare la possibilità di utilizzare







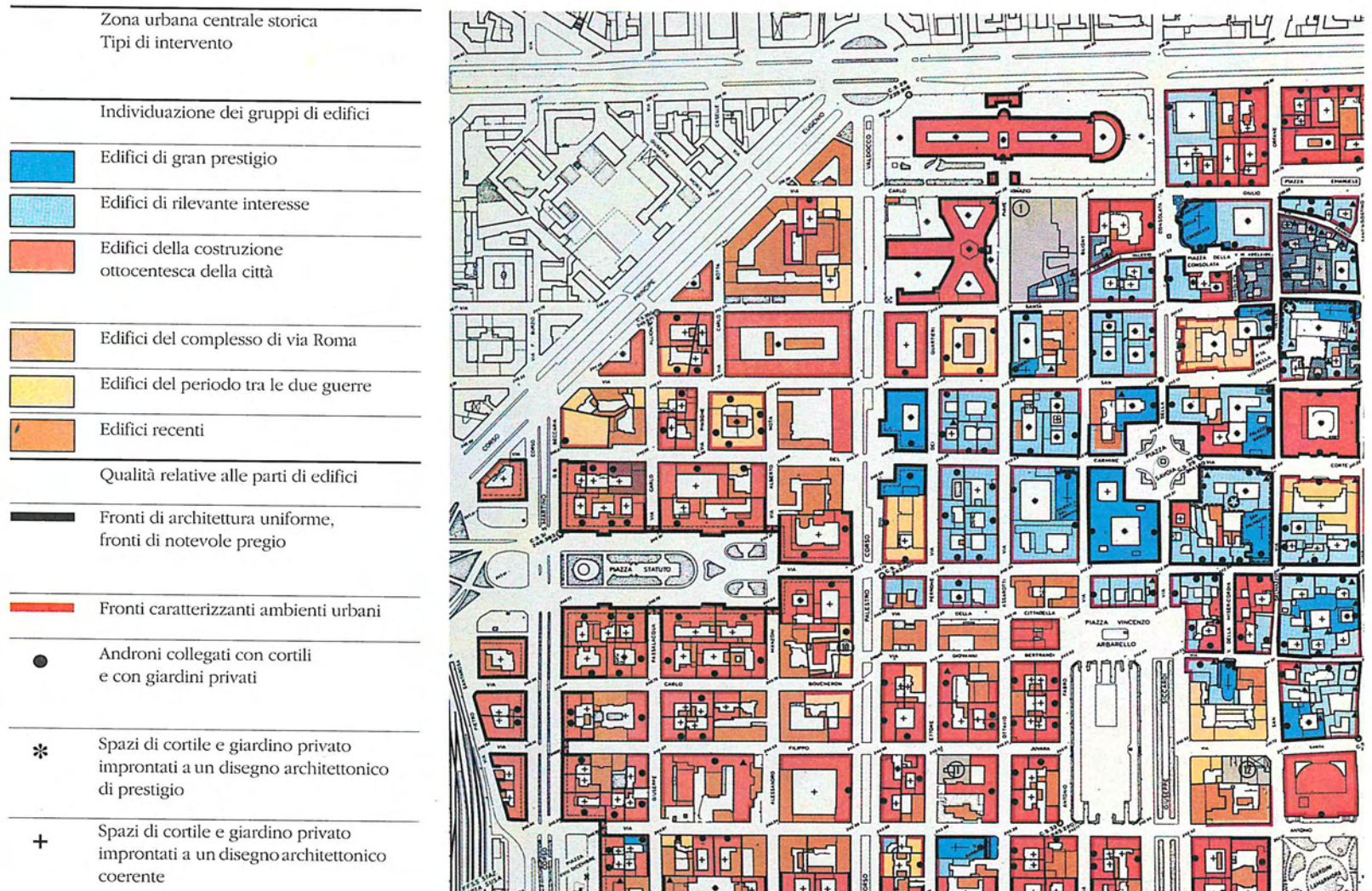
l'intervento sulla ferrovia come momento di avvio di una grande riforma urbana.
Lo studio di fattibilità prevede l'interramento completo della ferrovia e la riorganizzazione in superficie con viali urbani che aggregano vaste aree da trasformare.
La nuova entrata a Torino dalla direzione di Milano e dall'aeroporto avviene attraverso un parco che prosegue con un viale di grande larghezza. Il viale alberato attraverso un nuovo quartiere residenziale, poi lambisce l'area delle acciaierie dove è previsto l'insediamento di nuove funzioni di un polo tecnico e di ampie aree a parco. Le modalità di intervento consistono nel configurare diversi comparti di realizzazione. All'interno dei comparti è prevista la densità edificatoria di 0,7 mq/mq, estesa a tutte le aree private e pubbliche con la possibilità di elevate densità fondiarie, quindi di concentrare in altezza le edificazioni per consentire la realizzazione di ampi spazi liberi e di parchi. Sono previsti due parchi centrali urbani, il parco della Dora e il parco di Susa.
Tra piazza Statuto e largo Orbassano oltre al palazzo di Giustizia e al raddoppio del

La città nell'area metropolitana

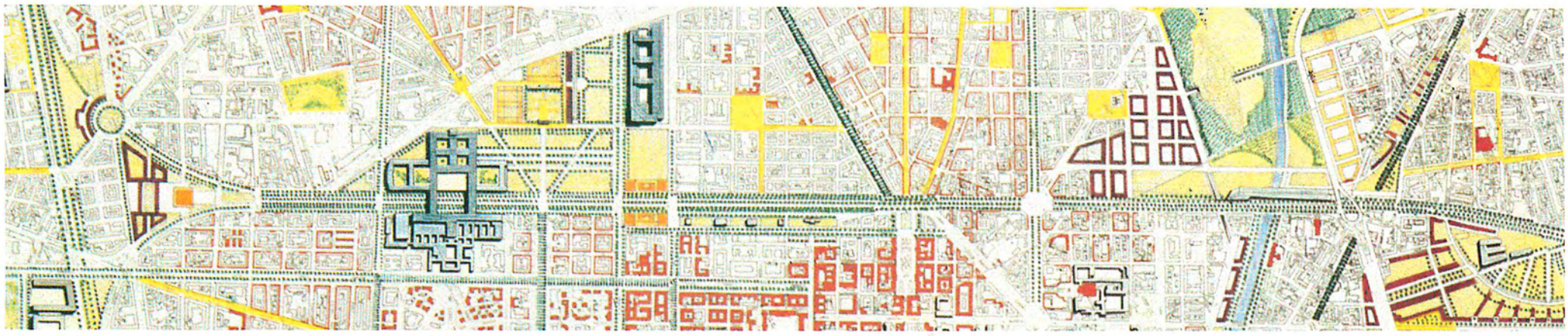
Il modo più diretto per affrontare l'indeterminatezza dei fenomeni metropolitani sta nell'enunciare quali temi Torino ritiene indispensabile discutere insieme ad altri comuni della futura area metropolitana, cioè della nuova città. Ecco l'elenco dei principali.
Anzitutto quelli più tradizionalmente sovracomunali, come infrastrutture e ambiente.
Per i trasporti, oltre al programma dei prolungamenti delle metropolitane occorre concordare le salvaguardie per ulteriori raccordi ferroviari realizzabili ormai solo lungo le tangenziali. Per l'ambiente, si tratta di promuovere l'ampliamento del parco della Collina e il coordinamento delle iniziative per il parco del Po ed il parco del Gerbido. Inoltre solo a livello di area si può affrontare lo spinoso problema delle discariche per risanare Basse di Stura e della qualità fisica degli agenti naturali.
Per le grandi localizzazioni si pongono questioni sia per l'industria che per la residenza. Torino non può offrire aree nuove per insediamenti industriali. Peraltro è noto che in tutte le aree metropolitane rimarrà costante il ritmo di occupazione di nuovo suolo anche in presenza di consistenti riduzioni del volume di addetti. Gli studi sull'area rivelano una buona disponibilità di aree già destinate ad industria.
Manca un'offerta di area di grandi dimensioni e di elevata qualità ambientale per l'insediamento di un "business park" ben collegato con la rete di grande comunicazione. Un'opportunità si può trovare tra Torino e Borgaro nell'area del Francese.
Per la residenza, l'elaborazione del piano ha confermato la necessità di affrontare a livello di area le strategie per la nuova edificazione residenziale. L'alternativa si pone tra continuare le espansioni dei singoli comuni occupando gli spazi liberi intermedi, oppure programmare insieme nuovi insediamenti in condizioni ambientali favorevoli, ai piedi delle colline. Torino dal canto suo rinuncia ad ogni espansione per non occupare gli spazi liberi rimasti.
Sul piano dei grandi servizi va affrontata la nuova proposta per l'asse di corso Marche, del parco e dei servizi intorno ad esso proponibili, del sistema espositivo di grande capacità.

Fabbisogno edilizio. Offerta abitativa. Capacità del piano

Il fabbisogno edilizio ha almeno tre facce: quella constatabile attraverso le domande di alloggi pubblici e di sfratti, che esprime il maggiore disagio; quella valutata dal mercato immobiliare, che esprime la propensione ad investire nel settore; quella



La Spina Centrale
nello Schema di Struttura



Progetto Po

Progetto Po. Plastico

Politecnico, nuove attrezzature a servizi integrate con attività terziarie, commerciali e residenziali danno una particolare connotazione alla Spina Centrale: il luogo dove si rappresenta il primo rinnovamento del rapporto tra istituzione e cittadini nella città moderna, una sorta di "Nuovo Campidoglio" non solo della città, ma di un territorio metropolitano ormai molto esteso.

L'immagine complessiva indotta da questa trasformazione urbana si desume dal connotato prevalente di città pubblica e di nuova centralità. Si ipotizza la costruzione di una sequenza di spazi caratterizzati da edifici alti e integrati da ampi parchi. Un grande viale alberato, la "prospettiva nuova", in grado di sopportare anche forti intensità di traffico urbano lento, può costituire l'elemento di connessione tra i diversi interventi, tra la penetrazione a nord e i grandi viali a sud.

L'estensione dell'asse (circa 6 km.) è paragonabile ai grandi episodi della storia urbana europea, come l'allineamento parigino Tuileries-Défense o la parte urbana del Diagonal di Barcellona.

Il fiume Po viene concepito come l'asse che struttura i luoghi del tempo libero della città. Il progetto prevede la realizzazione di un parco lineare continuo con alcune polarità in luoghi strategici che connettono la struttura urbana con il parco fluviale e la collina.

A nord e a sud sono localizzati due grandi parchi di carattere naturale: il parco Meisino e il parco delle Vallere.

Lungo tutto il tracciato, l'alveo del Po diventa un sistema verde di connessione tra le diverse parti di città.

Gli interventi puntuali scandiscono la con-



programmabile nel piano, che tende a raccogliere tutte le ragioni per cui è opportuno produrre nuove abitazioni nel tempo di previsione.
Le voci che concorrono a formare il fabbisogno "sociale" sono: sovraffollamento, coabitazione, degrado, alloggi impropri, sfratti. Calcolato su dati statistici Istat 1981, senza tener conto di fenomeni di assestamento nel frattempo già avvenuti, risulta un fabbisogno di 220.000 stanze. Non esiste la possibilità di aggiornare i dati '81, ma si può affermare che il dato attuale è inferiore. Se l'amministrazione si propone nei prossimi 10-15 anni di ridurre il disagio del 50% si può ritenere che la capacità teorica del Piano dovrebbe ammettere l'edificazione di 100.000 vani circa.
A questa capacità va aggiunta quella che deriva dal miglioramento della situazione abitativa e da erosione per utilizzazione terziaria: se il fenomeno non viene modificato. Le stime di questi valori sono incerte e riguardano un segmento importante del mercato libero.
La città però è già costruita e spazi liberi per nuove edificazioni non esistono. Le opportunità edificatorie derivano dalle trasformazioni. L'offerta predisposta con il piano nasce da cinque situazioni diverse, che da calcoli aggiornati risulta:
Anticipazioni
vani previsti n. 5.300
Spina centrale
vani previsti n. 22.700
Grandi trasformazioni
vani previsti n. 44.000
Trasformazioni diffuse
vani previsti n. 35.000 (stima)
Trasformazioni da aree a servizi
vani previsti n. 47.700.
La differenza tra la capacità teorica e l'offerta determinata da tutte le trasformazioni possibili rappresenta un saldo che la città deve soddisfare fuori dai confini.

Le aree per la produzione

Negli ultimi anni la struttura economica torinese ha vissuto la trasformazione della grande impresa ed ha visto consolidarsi alcune specializzazioni produttive in "filiere" (attività complementari di progettazione, produzione, commercializzazione, quindi tra settori produttivi e terziario) indirizzate verso la componentistica auto, la "meccatronica" o automazione delle lavorazioni meccaniche, l'elettronica informatica, spesso organizzate in "distretti industriali". La loro capacità di competere a livello nazionale e internazionale dipende in buona misura dalle capacità del territorio di offrire risorse esterne simili a quelle delle aree metropolitane europee, come la qualità ambientale, i servizi formativi e culturali, i luoghi di comunicazione per esposizione e congressi, rapide connessioni locali e internazionali.
Tutto ciò il piano intende offrire.
Attualmente a Torino le aree ad uso industriale assommano a 16.6 milioni di mq, di cui 2.5 milioni sono "vuoti" e 4.2 milioni di mq sono destinati ad attività di immagazzinaggio, autotrasporto, servizi per l'auto. Inoltre vi sono 3.4 milioni di mq destinati ad attività a cielo aperto (deposito rottami, stoccaggio, ecc.). Solo il 60% di queste aree ricade in zone industriali, il 17% in aree per servizi, il rimanente nelle altre zone urbane residenziali e miste.
Il piano conferma le grandi aree industriali e le aree consolidate facilitandone la permanenza ed il radicamento nel territorio. Non può far fronte alla domanda di nuovi spazi insediativi demandando la questione all'area metropolitana. Affronta due altre questioni. Dedica spazi all'innovazione tecnologica, cui già si rivolge il Lingotto con superfici contenute, prevedendo l'insediamento lungo la Dora di Eurotorino, un polo tecnologico entro la città in cui fare convergere ricerca, formazione specializzata e sperimentazione, che può estendersi sull'area Ilva Pellerina per le produzioni industriali. Ad esso si propone di affiancare a livello metropolitano una riserva di maggiore estensione nell'area del Francese verso Caselle. Infine il piano affronta gli insediamenti minori, compresi negli isolati costruiti, una vera "fabbrica diffusa", pretendendo una nuova compatibilità con la città e ammettendone la libera riconversione negli isolati residenziali oppure proteggendoli da tensioni speculative negli isolati in cui essi prevalgono.

Vecchio e nuovo terziario

Gli uffici sono entrati in gran parte delle case di Torino. Non avevano altra opportunità. La quantità di uffici privati è misurata in 3 milioni di mq di pavimenti e l'incremento dal 1981 ad oggi in 500.000 mq. Si tratta di stime, in carenza di rilevazioni specifiche, dalle quali sono esclusi gli uffici pubblici. Più di metà degli uffici privati sono concentrati nell'area centrale (quartieri 1, 2, 3) secondo un modello di "concentrazione distribuita", in mancanza di centri esclusivamente terziari nella città. Questa distribuzione comporta come effetti negativi la congestione del traffico, e l'espulsione delle funzioni più deboli quali la residenza, l'artigianato di servizio, il commercio di prima necessità, quindi impoverisce il tessuto urbano.
I disagi della situazione sono avvertiti dagli stessi interessati.
Un'indagine dell'Unione Industriali sulle imprese del terziario avanzato rivela che il 45% ha bisogno di adeguamenti della sede, il 35% intende trasferirsi, segnalando come zone preferite quelle semicentrali meno congestionate.
Le esigenze di spazi aggiuntivi sono pari al 60% di quelli occupati. Se questa tendenza dovesse prevalere la terziarizzazione si diffonderebbe a "macchia d'olio" estendendo nella città elementi di conflittualità e inefficenza.
Il piano ammette nelle trasformazioni residenziali la presenza di una modesta quota di uffici per quelle attività che accompagnano la residenza.
Prevede due poli terziari uno a nord ed uno a sud lungo l'asse Spina-Lingotto per soddisfare la domanda crescente, per offrire una alternativa, per valorizzare le potenzialità della città e per attirare investitori ed operatori anche stranieri nella realtà torinese. Si tratta di nuove localizzazioni specializzate con i necessari servizi, ubicate nei punti più accessibili con il trasporto pubblico, lungo il passante, e quindi in connessione con il territorio regionale e l'aereoporto, dotate di parcheggi in misura adeguata. Sono qualificate anche da una nuova immagine, dai nuovi parchi urbani centrali intorno ai quali si realizzano le maggiori trasformazioni.
Lungo il passante ferroviario il piano colloca le maggiori concentrazioni di nuovi uffici: 650.000 mq di Slp (175.000 mq nell'area Mercati Generali-Dogana, 90.000 nella Spina 1, 140.000 nella Spina 2, 80.000 in Spina 3 e 165.000 in Spina 4).
Inoltre, sempre in ambiti di trasformazione, il piano offre ulteriori 150.000 mq di attività terziarie - uffici.
In questo modo si può equilibrare una risposta attrattiva ed efficiente invertendo la tendenza attuale che porterebbe a sottrarre alla residenza altri 20-30.000 vani con un processo di impoverimento urbano crescente.

Piccoli e grandi servizi

La dotazione di servizi di una città è diventata parametro di giudizio sulla sua qualità. Si dibatte su tre questioni: disponibilità delle aree, tipo di servizio, qualità e gestione del servizio offerto. Solo le prime due questioni sono affrontate nel piano regolatore.
La dotazione di servizi esistenti confermati (pubblici e privati) in termini di aree è la seguente:
— Istruzione fino alla scuola dell'obbligo, mq 2.115.000
— Istruzione superiore alla scuola dell'obbligo, mq 675.000
— Attrezzature civico amministrative, culturali, sociosanitarie, religiose, associative, ecc., mq 2.045.000
— Verde pubblico, parchi e impianti sportivi, mq 10.019.000
— Parcheggi in sede propria, mq 604.000
— Attrezzature sanitarie urbane, mq 852.000
— *Totale, mq 16.310.000.*

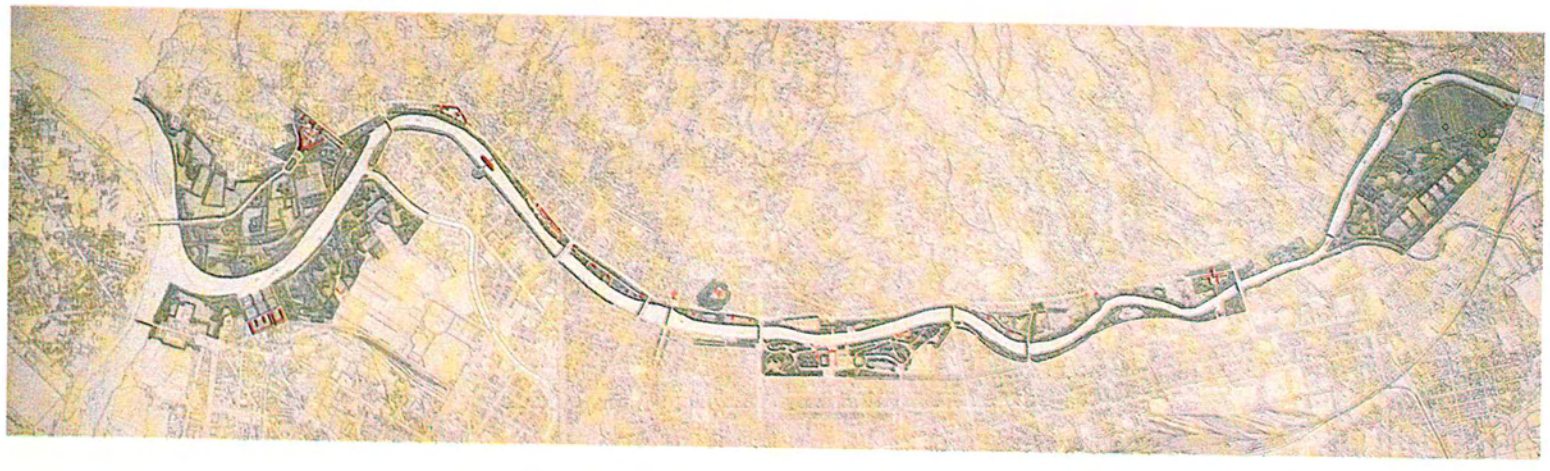
Esistono inoltre circa 7.600.000 di aree destinate ad attrezzature non computabili negli standard di legge.
Il piano tende ad incrementare particolarmente i servizi per le età estreme: i piccoli con scuole materne e asili nido, gli anziani con centri di attività, concentrando le attrezzature intorno a centri vecchi e nuovi della città. Intende inoltre dare la necessaria disponibilità di spazio alle università e favorire le strutture di comunicazione nazionale ed internazionale.
Servizi esistenti, mq 16.310.000
Servizi previsti, mq 32.700.000
Servizi totale, mq 49.010.000.

Il piano prevede un forte incremento delle aree per i servizi ed in particolare per il verde. Entro i 49 milioni di mq, vi sono più di 30 milioni per il verde, cioè si raddoppiano le aree per servizi e si triplica l'area a verde. Le aree sono destinate a servizi nel piano, quindi predisposte all'esproprio. Se l'Amministrazione svolge una opportuna e prevista politica di trasformazione della città può acquisire le aree senza oneri finanziari. Quasi 8 milioni possono arrivare dalle grandi e piccole trasformazioni, oltre 15 milioni da parchi urbani e fluviali e quasi 6 milioni da nuove aree per il parco collinare in cambio di una contenuta edificabilità.
Un particolare dispositivo normativo consente sia l'iniziativa diretta dell'Amministrazione attraverso l'esproprio, sia l'iniziativa dei proprietari delle aree che, in cambio di una modesta edificabilità cedono quote comprese tra 65 e 80% delle aree.

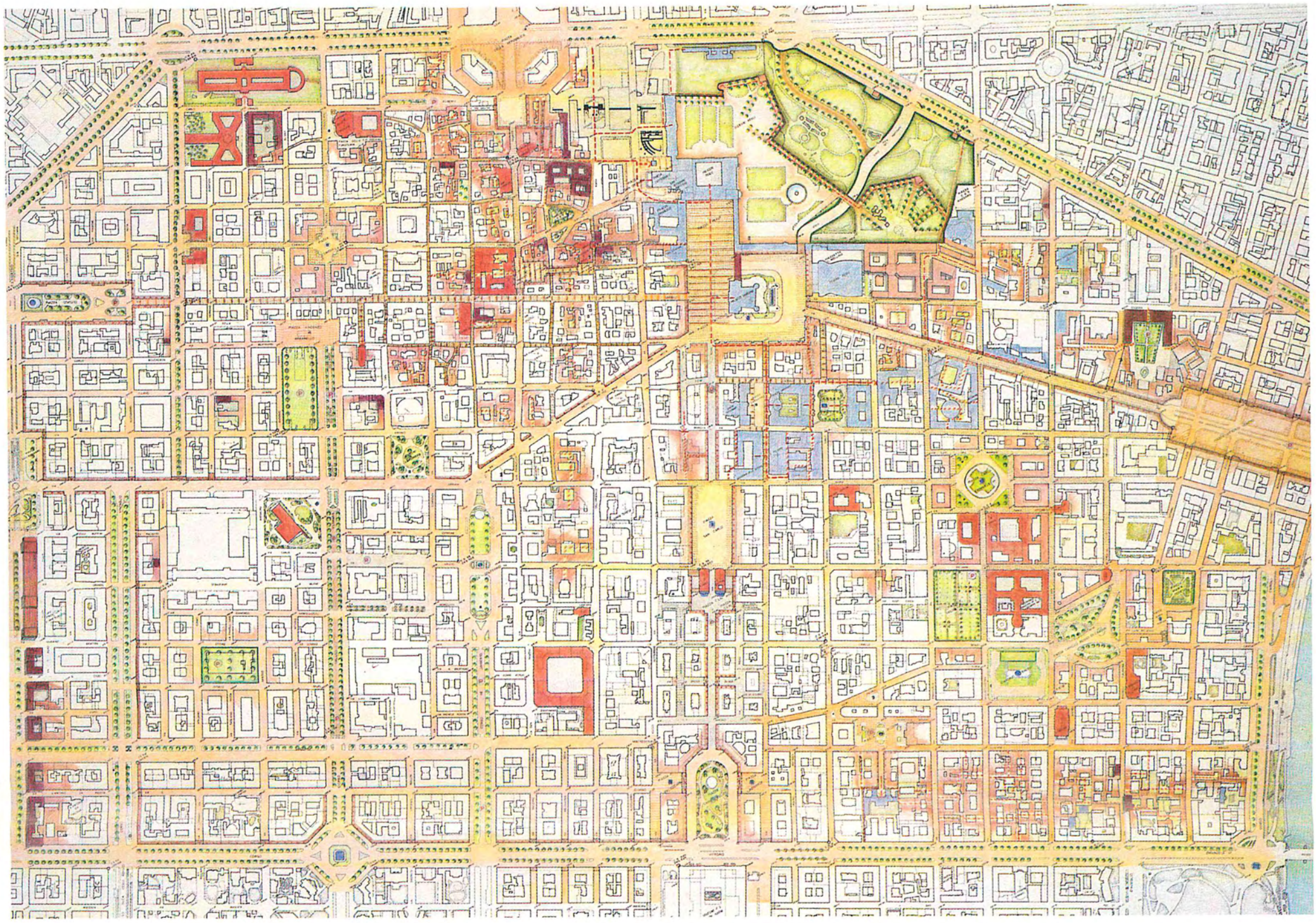
Infrastrutturazione necessaria. Movimenti sicuri e certi

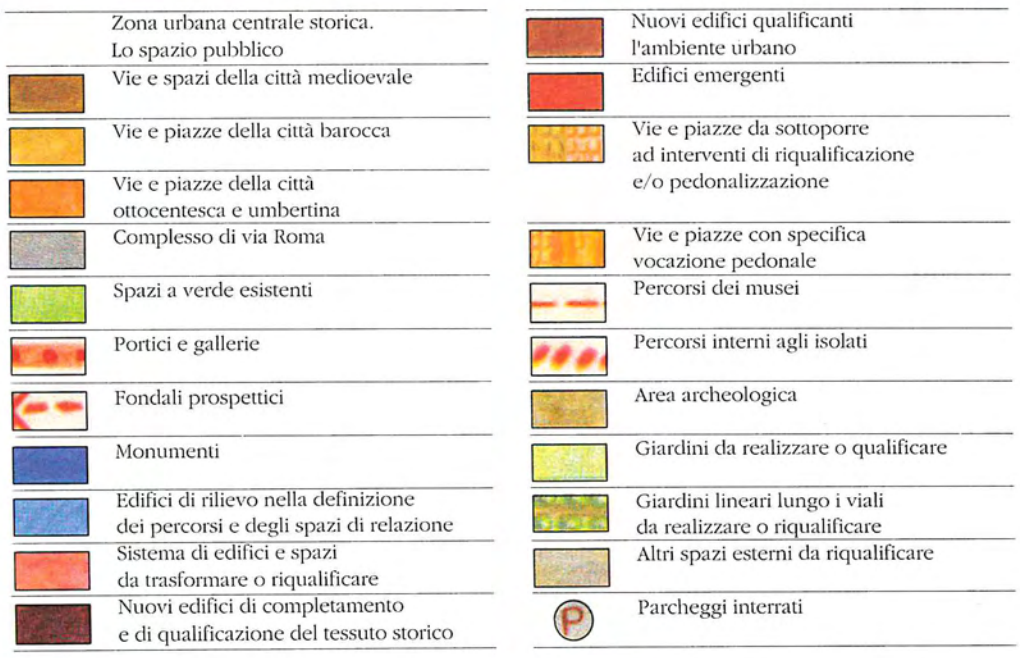
Le trasformazioni previste spostano i centri di attrazione di traffico. È intenzione del piano che si allarghi l'area centrale, di convergenza dei traffici urbani.
La modificazione della geografia urbana farà convergere il traffico dell'area metropolitana verso una serie di punti interni ed esterni a Torino allineati lungo gli assi Spina-Lingotto e corso Marche. Il sistema stradale urbano viene incrementato con l'asse della Spina e la nuova via Zino Zini, in senso N-S, e con la nuova via Tirreno, in senso E-W, asse di connessione tra corso Marche, Spina, centro città. Queste proposte si configurano come integrazioni del sistema stradale, non ne cambiano fisionomia né capacità complessiva. Il sistema dei viali storici va protetto, così come l'asse lungo il Po, pur realizzando sistemi di sveltimento del traffico in alcuni punti cri-

Progetto Po. Planimetria



tinuità dei luoghi urbani. Si prevede la realizzazione di una linea di trasporto fluviale che percorra tutto il tratto urbano del Po superando, con due chiuse presso la Borgata Sassi e l'Isola del giardino zoologico, i dislivelli generati da un nuovo sbarramento.
Sull'area del castello del Regio Parco viene proposto un centro di quartiere e un albergo, mentre lungo il fiume sono collocate attrezzature sportive e un attracco per natanti.
In Borgata Sassi la connessione con la stazione della Cremagliera per Superga e il



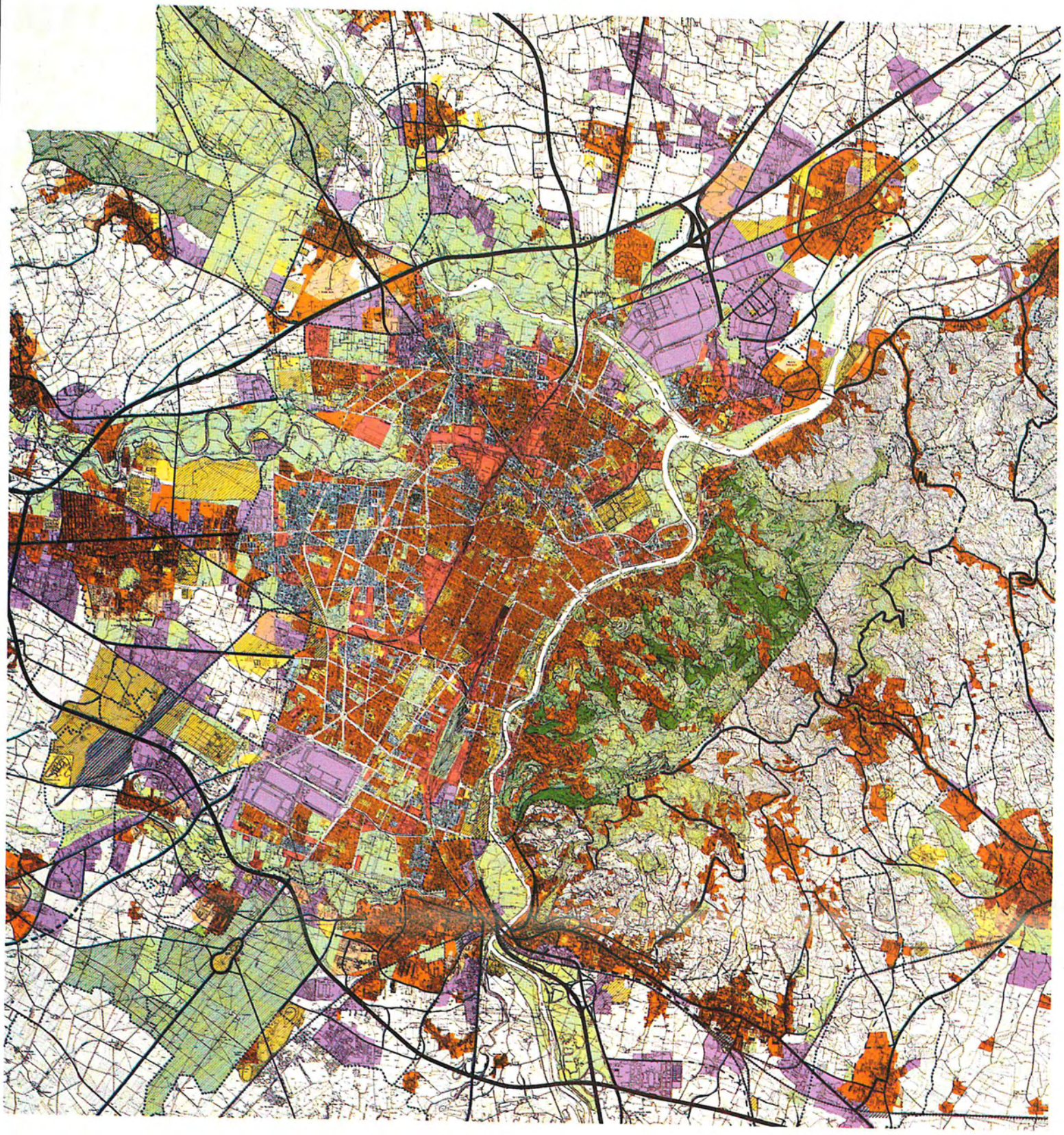


tici. Due nuovi ponti sul Po sono previsti, l'uno in corrispondenza del sottopasso del Lingotto, l'altro in prosecuzione di corso S. Maurizio, per escludere dal traffico veicolare il ponte della Gran Madre.
Tutto ciò non basta per supportare la nuova organizzazione urbana. Per garantire nel futuro, anche lungo, un sistema di accessibilità alle principali funzioni urbane sicuro e certo nei tempi è necessario un sistema di trasporto svincolato dai condizionamenti che il traffico veicolare induce sulle sedi stradali. L'asse portante è il passante, incrementato con le stazioni di Zappata e Rebaudengo.
Il sistema di metropolitana è stato rivisto alla luce dei nuovi insediamenti. Si sono costruite diverse ipotesi di reti verificate con i modelli del Consorzio Trasporti Torinesi. Ne risultano sostanzialmente confermate le linee 1 e 4, con poche possibilità di variazione. Emerge la necessità di una nuova linea circolare o semicircolare interessante soprattutto i nuovi insediamenti e di altre linee minori a lato della Spina, sull'asse del Po, lungo direttrici storiche.
Il piano propone le linee lungo le quali ritiene necessario consolidare il sistema di accessibilità, prima ancora di entrare in dialogo con le proposte operative per il sistema dei trasporti sulle conseguenze della loro realizzazione.

La Spina Reale

fiume avviene attraverso una piazza pedonale sopraelevata sopra un parcheggio di interscambio.
Le borgate Madonna del Pilone e Barriera di Casale vengono trasformate ribaltando il loro orientamento, attualmente sul trafficatissimo corso Casale, verso il fiume: i retri degli edifici diventano così fronti che si affacciano sul parco fluviale. Tra le due borgate viene proposto un ponte-isola pedonale e collocate altre attrezzature ricettive. Con la realizzazione di un canale si forma l'isola del giardino zoologico.
L'area viene mantenuta per disporvi attività espositive e ricreative nel verde. Una sottovia che oltrepassa piazza Gran Madre di Dio ne consente la pedonalizzazione, mentre il traffico di attraversamento viene sostenuto da un nuovo ponte sulla testata di corso San Maurizio. A Millefonti sono previsti un nuovo ponte stradale, attrezzature sportive e una funivia che connette il nuovo porto fluviale con il parco Europa. Il sistema si chiude a sud con la riproposizione del parco naturalistico delle Vallere, arricchito di nuove funzioni quali attività sportive e ricreative di svago, così come nell'opposto parco del Meisino.

L'asse della ferrovia Torino-Ceres si scosta di poco dallo storico tracciato di collegamento tra Torino e il castello e il parco della Venaria Reale, e lo interseca presso largo Giachino. Diversamente dalla strada di Venaria, che ha agito da supporto per l'edificazione di borghi consolidati (via Giachino, Madonna di Campagna), la ferrovia ha sortito effetti ben diversi: se noi oggi ne percorriamo il tracciato, attraversiamo un paesaggio popolato da retri di edifici, baracche e autorimesse.
La copertura della ferrovia Torino-Ceres rende disponibili per la città di Torino nuovi spazi aperti per uso pubblico. Attrezzare questa spina — Reale in quanto percorso pedonale e ciclabile che conduce a Venaria Reale — significa cogliere l'opportunità di riqualificare un'intera porzione di città, realizzando un giardino lineare.
Uno zoccolo in mattoni e pietra di luserna, alto 1 metro e largo 10, è il supporto di attrezzature come chioschi, edicole, panchine e altro.
Ma il carattere principale di questa passeggiata soprelevata consiste nel ritmo continuo che un doppio filare alberato scandisce lungo tutto il percorso, che in circa 4 chi-



Planimetria sintetica del PRG con le previsioni dei comuni contermini

Confini comunali

Rete ferroviaria, scali e smistamenti

Autostrade e tangenziali

Viabilità principale esistente

Viabilità principale prevista

Viabilità secondaria esistente

Viabilità secondaria prevista

Aree destinate a residenza

Aree destinate ad edilizia economica e popolare

Aree di trasformazione

Aree miste

Aree destinate ad attività industriali ed insediamenti produttivi

P.I.P.

Aree destinate ad attività terziarie

Aree destinate ad attrezzature sociali, sanitarie ed ospedaliere e per l'istruzione superiore all'obbligo, escluse sedi universitarie. Compresi servizi zonali per Torino

Aree destinate ad impianti di interesse collettivo (pubbliche e private)

Aree destinate a verde privato

Aree destinate a parchi pubblici urbani e comprensoriali

Aree destinate a pre-parchi pubblici urbani e comprensoriali

Aree destinate a boschi

L'ambiente della città

L'autolimitazione della crescita, cioè la rinuncia ad urbanizzare aree non ancora urbanizzate, è un obiettivo assunto per responsabilità nei confronti dell'equilibrio ambientale. Comporta che le nuove iniziative troveranno spazio entro le riforme della città esistente oppure al di fuori dei confini attuali entro la nuova dimensione della città metropolitana. Consente peraltro di valorizzare le aree non edificate con le proposte dei parchi fluviali Stura, Dora, Sangone e Po per circa 20 milioni di mq e del più ampio parco della collina per altri 10 milioni di mq, mentre le trasformazioni interne consentono di realizzare i parchi di Rebaudengo, Dora, Susa, San Paolo e sulla copertura dello scalo Lingotto.
L'ambiente urbano viene tutelato, quasi come condizione per le grandi trasformazioni previste, attraverso la proiezione verso il futuro dell'immagine storica di monumenti, di parti di città, di assi e viali, borghi, spazi urbani. Con la valorizzazione dei luoghi di aggregazione urbana e con la progettazione dei nuovi ne vengono esaltate le diversità.
Più in generale viene promosso o coordinato il miglioramento delle condizioni fisico naturali. Gli studi sulla struttura geologica (Villa e Franceri 1991) segnalano interventi di recupero per la collina e rigorose regole per l'edificazione. Gli studi su Basse di Stura in preparazione della variante anticipata (Malara e altri 1990) propongono un percorso per il recupero della zona a rischio più pericolosa della città, aprendo temi di non facile soluzione come la ricerca di una nuova discarica. Gli studi in corso su teleriscaldamento e sulle nuove centrali urbane trovano accoglimento nel piano. Le normative nazionali contro l'inquinamento da rumore sono entrate subito nelle norme urbanistiche come uno dei fattori attraverso i quali tutelare la residenza e la qualità del vivere. Il Libro bianco sull'ambiente segnala il disagio oggi noto della città in particolare quello prodotto dall'automobile. Lancia un segnale duplice alla città: da un lato verso la necessità di meglio conoscere la condizione ambientale, dall'altro per sollecitare iniziative di tutela ed iniziative su questioni molto più ampie di quelle contenute nel piano regolatore.

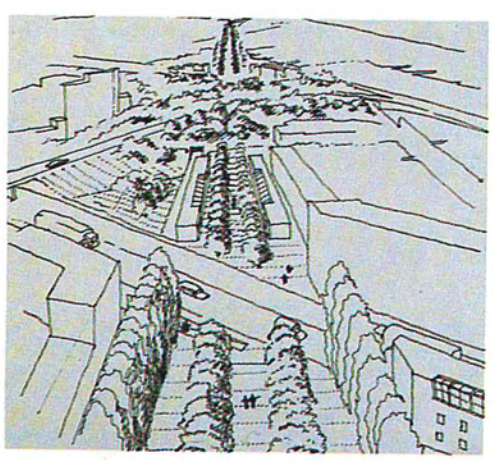
Grandi trasformazioni

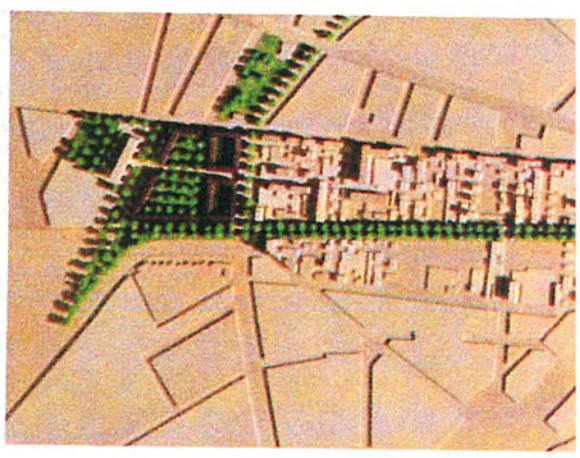
Tra le "Grandi riforme" indicate nella Deliberazione Programmatica quelle che più hanno attinenza con la totale sostituzione di parti di città sono diventate grandi trasformazioni. La più estesa è la Spina centrale (3 milioni di mq di superficie territoriale) e molto correlata con essa è la trasformazione relativa alle ulteriori aree ferroviarie. Così si può dire che tutto il

La Spina Reale. Schizzo

La Spina Reale. Plastico

lometri attraversa la città dal centro alla periferia.
Quelli che fino ad oggi sono stati retri urbani separati da un fossato, cambiano profondamente natura.
Le baracche che popolano i retri di via Giachino vengono demolite e sostituite con edifici residenziali separati da ampi giardini che si affacciano sulla Spina con una cancellata continua. A largo Giachino si prevede la realizzazione di una stazione ferroviaria, in posizione baricentrica rispetto all'abitato attuale, ma che assumerà importanza strategica con la prevista ristrutturazione dell'area delle acciaierie, uno dei luoghi di maggiore rilevanza urbana nella Spina centrale. L'asse di Madonna di Campagna diventa il supporto per la realizzazione di aree a verde e servizi che costituiranno il centro di quartiere.
In Largo Grosseto, attualmente uno svincolo soprelevato a doppia altezza, verrà realizzata una collina artificiale, la "collina dei tigli", vero e proprio parco urbano che permette di dare continuità alla Spina Reale, trasformando l'attuale incrocio viabilistico in un sistema di strade in galleria e di grandi viali alberati.





territorio comunale lungo l'asse nord sud mediano è oggetto di profonda ristrutturazione.
Nel piano sono indicate altre grandi trasformazioni in grado di incidere sulla struttura della città, su aree attualmente utilizzate, con il valore di segnalare altre grandi prospettive urbane, come la connessione tra la stazione Torino Ceres di Porta Palazzo e la Spina 4 di via Cigna, oppure la connessione tra l'area Gardino ed il centro del Borgo San Paolo attraverso l'area Lancia, ed altre ancora.
Il contenuto delle trasformazioni ha un carattere misto, residenziale, terziario ed eccezionalmente di polo tecnologico, come per Eurotorino nella Spina 3, ed è sempre accompagnato da un'area a parco pari a circa la metà dell'area in trasformazione e dalla previsione di grandi servizi urbani, comprese le università, come il Politecnico nella Spina 2 e l'Università nell'area Italgas.
Attraverso gli studi per le anticipazioni è stata confermata l'adeguatezza dell'indice edificatorio di 0,7 mq s.l.p. per mq di superficie territoriale, come è stata verificata l'assoluta necessità di operare per comparti e separando il disegno urbano dal disegno delle proprietà. In questo modo diventa possibile perseguire disegni di grande scala, consentiti dalla estensione delle trasformazioni. È stata anche verificata l'opportunità di includere nel comparto quote di aree comunali per ritrarne risorse utili per la realizzazione dei servizi previsti.
Queste modalità vengono estese a tutte le grandi trasformazioni.
Le grandi trasformazioni realizzano la città nuova entro la città esistente, sono quelle che alimentano la più forte carica innovativa e propongono un ambiente urbano ove la qualità risiede nell'apertura di grandi parchi, nell'alleggerimento della densità urbana, nella costruzione di nuovi luoghi e spazi urbani.
Il Piano Particolareggiato della Spina 2 dimostra i margini esistenti per migliorare la città.

Piccole trasformazioni

Gli interventi di riqualificazione degli edifici e le trasformazioni che non superano la misura dell'isolato sono indicate come piccole trasformazioni.
Nell'area centrale storica vengono forniti indirizzi sui tipi di intervento per le parti fondamentali (facciate, androni e sistema distributivo, corti, interni) di ogni edificio e viene confermata la prevalente destinazione residenziale. Ciò consente l'eliminazione dei piani attuativi ed una grande accelerazione delle procedure per le concessioni.
Tutta la città esterna è classificata dal punto di vista normativo a partire dalla condizione esistente. Gli isolati in cui compaiono solo residenze nella cortina esterna sono suddivisi in tre categorie (R1, R2, R3) e vengono regolate sia le trasformazioni delle residenze, sia i miglioramenti delle corti interne con l'obiettivo di realizzare parcheggi sotterranei, allontanare le attività improprie e trasformare le corti in giardini. Gli isolati in cui compaiono su strada attività non residenziali sono classificati come misti (M1 e M2). Nei primi, dove prevale la residenza, si incentiva la trasformazione delle altre attività per renderle compatibili con l'abitare e se ne ammette la sostituzione; nei secondi dove prevalgono le attività produttive, queste, pur sempre dentro un campo di compatibilità con la condizione urbana, sono tutelate da tensioni speculative. Le modalità di trasformazione sono conformi alle regole istitutive delle diverse zone pianificate della città. Nelle aree storico-ambientali esterne ci si riferisce in buona misura alle regole storiche e vengono tutelati gli edifici di valore e gli edifici caratterizzanti l'ambiente. Nelle altre zone vengono riconfermate le densità dei piani precedenti. Attraverso queste regole viene consentita una rapida iniziativa per la trasformazione degli edifici esistenti ed incentivato il miglioramento degli spazi privati entro gli isolati, tutelando, nel contempo, i valori storico-ambientali di ogni zona. Nelle aree industriali sono molto libere le trasformazioni per adeguare gli immobili alle mutate esigenze dei cicli produttivi, naturalmente entro limiti massimi di edificazione.
Nelle piccole trasformazioni trova spazio l'operatività diffusa e soddisfazione l'esigenza di adeguamento o riqualificazione dell'immobile da parte di ogni cittadino.

Centralità esistenti e nuove

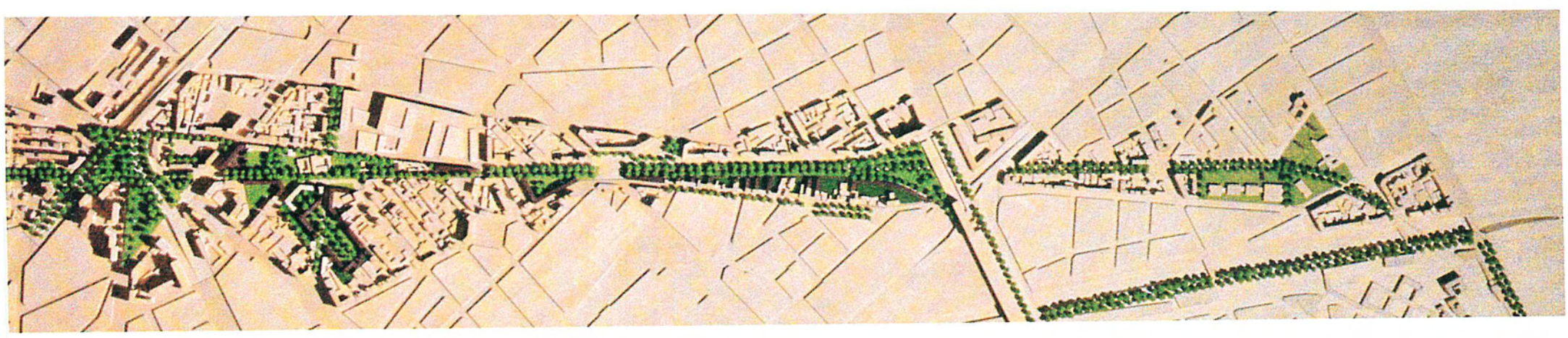
Nel tessuto degli isolati sono riconosciuti e da tempo studiati i luoghi centrali e sono ricercati i luoghi "latenti" (Spaziante e altri 1991), là dove l'edificazione più recente non ha saputo qualificare nuove centralità. Grande valore il piano attribuisce a questi luoghi. Borgo San Paolo, Campidoglio, Madonna di Campagna e tanti altri sono precisi riferimenti per la memoria collettiva della città, ricorrenti nelle ricerche di sociologia urbana (Mela 1991). Ad essi si affiancano i luoghi centrali individuati nelle grandi trasformazioni. Una particolare funzione strategica di queste ultime consiste nel creare le condizioni di novità, di attrazione e di individualità urbana che stimolino la collettività ad eleggerle come luoghi centrali.
I luoghi centrali esistenti sono stati oggetto di studi approfonditi per valutare quali trasformazioni possano affermare la peculiarità del sito (Job e Ronchetta 1991). Il piano propone di rafforzare il significato urbano raccogliendo intorno ad essi, nella misura compatibile con la condizione costruita, i nuovi servizi ed in particolare quelli rivolti alla crescente quota di persone in età post-lavorativa. È proposta per questi servizi con finalità di socializzazione a livello culturale, sportivo, ricreativo l'ubicazione in località centrali. Spesso il piano individua in queste località la necessità di uno studio sulla riqualificazione dello spazio pubblico, con l'obiettivo di intervenire in modo adeguato sul suolo urbano e sullo spazio pubblico della città indirizzando così anche la ristrutturazione dell'edilizia privata. Centralità nuove di particolare interesse sono proposte lungo il Po a Regio Parco e verso Moncalieri, intrecciate ad iniziative per il godimento del parco del fiume, così come intorno alla Gran Madre insieme ad una promozione del tessuto commerciale, oppure in connessione con le trasformazioni ferroviarie tra San Salvario e San Secondo.

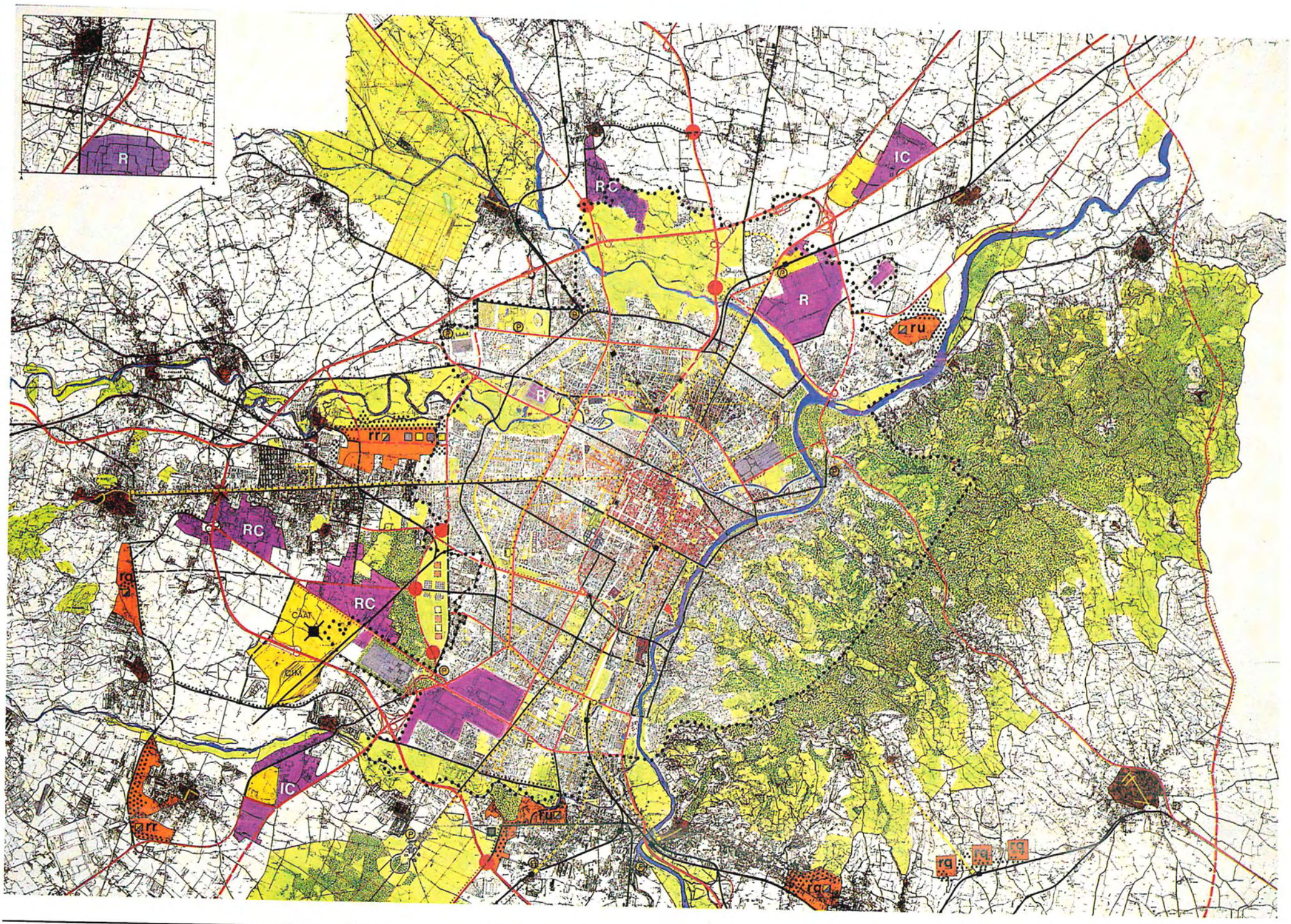
I servizi rari

L'eccellenza dei servizi rari distingue la città. Ancor più deve essere per il centro dell'area metropolitana e di un'area in competizione con ben attrezzate rivali europee.
Il piano prevede un forte incremento di aree per servizi, verde escluso, da 6 a 15 milioni di mq complessivamente.
Vengono incrementati i servizi per le persone.
— Università: ampliamento dell'area Italgas, campus urbano intorno a piazza d'armi e servizi per studenti nel centro storico.
— Raddoppio del Politecnico.
— Recupero dello stadio comunale.
— Nuovo ospedale nell'area nord nei pressi della Continassa.
— Centro scolastico superiore nella Spina 4.
Viene ampliato il sistema di comunicazione con un polo espositivo e congressuale entro l'iniziativa Eurotorino e viene proposto di riservare uno spazio lungo corso Marche, in territorio di Grugliasco, per un ampio centro espositivo.
Nuove attrezzature sportive vengono concentrate agli estremi del parco del Po a Regio Parco e alle Vallere, riducendo l'occupazione delle sponde del fiume. Il parco del Po diventa una grande area per il loisir con attrezzature ricettive agli estremi, attrezzature sportive e nautiche diffuse, così come luoghi di sosta e ristoro. Il fiume diventa navigabile grazie a due chiuse in tutta la sua estensione.
Nella Spina sono previste la biblioteca tecnologica, la casa della musica, un insieme di sale di ascolto e di registrazione e di servizi specializzati, un centro spettacoli.
Nell'area centrale storica due edifici di prossima liberazione possono incrementare la più eccellente offerta. Il palazzo del Tribunale può ospitare un museo e la ex cavallerizza settecentesca può tornare ad ospitare un centro ippico riportando nel centro storico ed in una sede di eccezionale qualità architettonica una funzione rara e ritrovabile solo nelle capitali storiche.

L'attuazione del piano

Il nuovo piano disegna una città che si trasforma: grandi trasformazioni urbane cancellano il tessuto edilizio e le attività passate; trasformazioni diffuse modificano parzialmente e rinnovano, senza cambiare la morfologia urbana, interi isolati cittadini.
Le grandi trasformazioni perimetrano le parti della città che cambiano radicalmente.
Le trasformazioni diffuse sono localizzate nelle parti di città che non mutano impianto, ovvero nelle zone consolidate storiche e recenti.
Trasformazione urbana, che cancella i luoghi della città e trasformazione diffusa, che tramanda i luoghi e gli edifici del passato: questi sono temi fondamentali del piano.
Alle trasformazioni, sia grandi che diffuse, sono direttamente legati i servizi.
Il piano sancisce il principio che qualunque intervento di ristrutturazione urbanistica, nuovo impianto, sostituzione, sia in zona di trasformazione che in zona consolidata, sia all'interno di uno strumento urbanistico esecutivo che con concessione singola, paga alla città le aree per l'urbanizzazione generate dall'intervento.
Nelle zone di trasformazione ogni intervento paga anche una quota per il fabbisogno pregresso di servizi.
I grandi servizi che qualificano il piano nascono dalle grandi trasformazioni, ove è possibile demolire e ricostruire con l'indice 0,7 mq/mq.
La Spina centrale con i suoi quattro ambiti è, in assoluto, la più preziosa fornitrice di servizi: soprattutto nuovi parchi urbani in zona centrale, ma anche servizi qualificati e rari.
Il parco urbano a copertura dello scalo ferroviario del Lingotto nasce dalla trasformazione della vasta area attualmente occupata situata intorno ad essa da grandi servizi pubblici e da depositi ed è il frutto di un'operazione che vede per la prima volta attori enti pubblici diversi.
Il piano dimensiona i servizi: alcuni sono indicati in cartografia, altri sono generati dalle grandi e diffuse trasformazioni previste.
Il piano individua i grandi parchi urbani, fluviali, collinari e le aree urbane da trasformare per la realizzazione dei nuovi servizi.
Tutte le aree di proprietà privata destinate a servizi possono essere o espropriate dall'Amministrazione o, in alternativa, cedute gratuitamente dai proprietari in cambio del diritto a costruire in misura proporzionale all'indice previsto dal piano portando la volumetria sulle aree appositamente individuate.





Schema di struttura della conurbazione torinese: contributo al dibattito per l'area metropolitana

Confine comunale di Torino

Corsi d'acqua — Area boscata

Delimitazione centri storici

Beni monumentali emergenti

Centralità ed assi rettori della forma urbana

Insediamenti storici

Complessi urbanistici ed architettonici qualificanti

Viali e rotte di caccia caratterizzanti il sistema di interdipendenza tra le "ville di delizie" e pertinenze ambientali

Aree a parco di livello comunale e di livello territoriale-metropolitano

Servizi tecnologici per i quali si propone l'eliminazione. Servizi industriali

Opportunità insediative residenziali

Interventi residenziali urbani. Spina centrale-anticipazioni

Aree residenziali integrate. Servizi-terziario-verde

rr Interventi residenziali in aree di ripolarizzazione urbana. Collegno-Orbassano

rq Interventi residenziali in ambiti di particolare qualità ambientale. Rivoli-Chieri-Moncalieri

ru Interventi residenziali in aree di riqualificazione urbanistica. Nichelino-San Mauro

Servizi-terziario — Verde

Aree a servizi pubblici e privati alle persone

Centri universitari, scuole medie sup., centri sanitari, centri culturali, centri commerciali al dettaglio

Terziario pubblico o privato di servizi alle persone

Centro o impianto sportivo

Aeroporti

Opportunità insediative per attività produttive

RC Aree industriali di riordino e completamento

R Aree industriali di riuso e ristrutturazione urbanistica

IC Aree industriali di nuovo impianto e completamento

Aree a servizi pubblici e privati alle attività economiche

Aree a terziario in Torino

Aree a terziario pubbl. e privato al servizio di attività economiche nella conurbazione

CIM Centro internodale merci

CAAT Centro agroalimentare torinese

Aeroporti

Mobilità

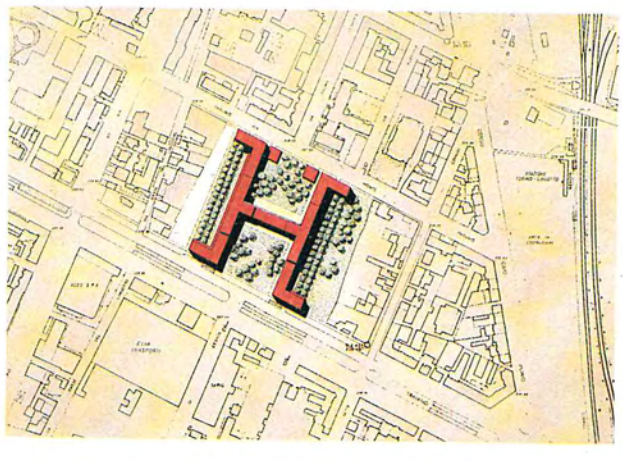
Esistente — Progetto — Potenziamento — Soppressione

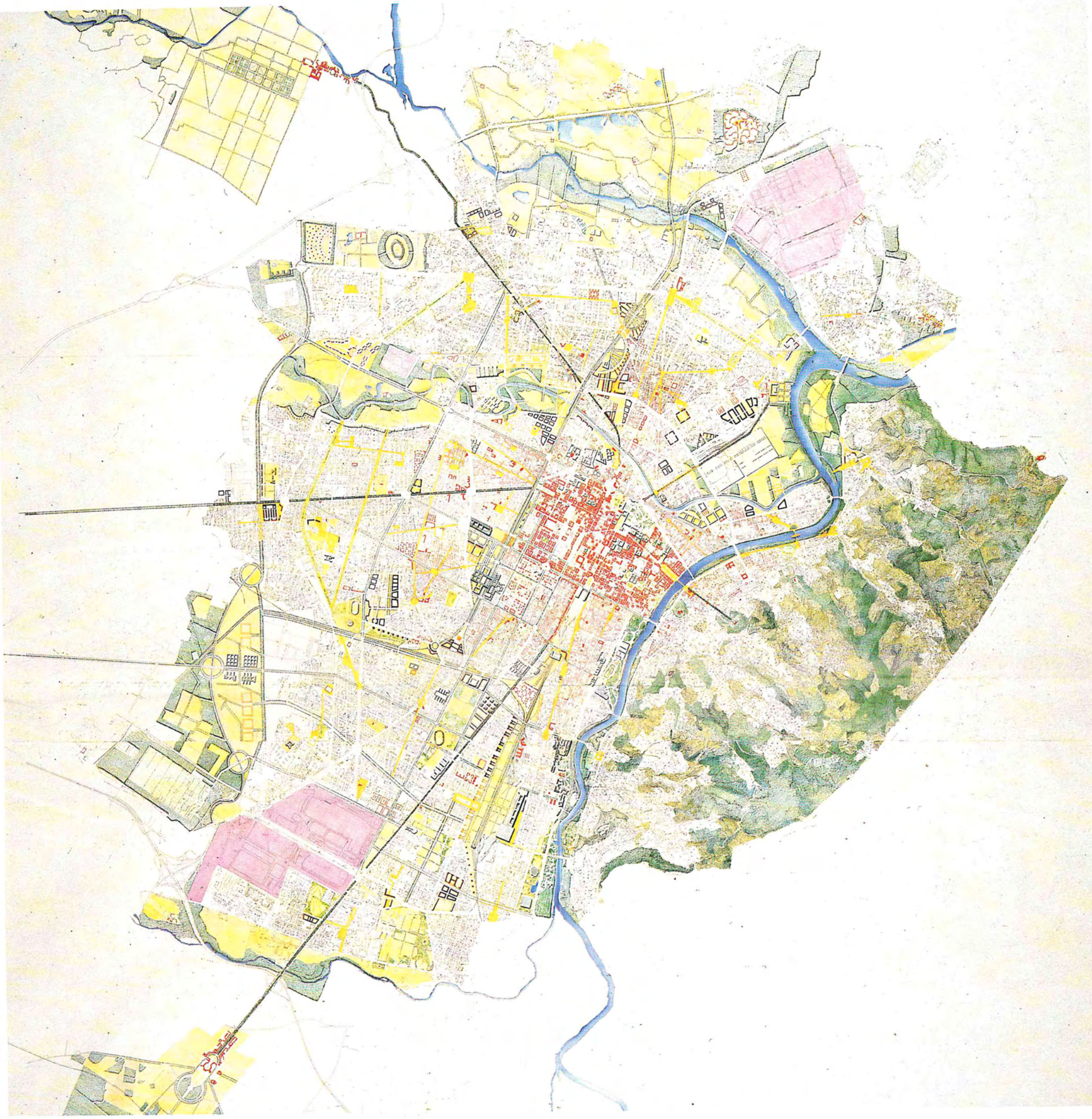
Viabilità autostradale
Viabilità di I livello
Viabilità di II livello
Linee metropolitane
Altra viabilità
Ferrovie
Svincoli
Capolinea linee metropolitane
Stazioni ferroviarie
Parcheggi di interscambio

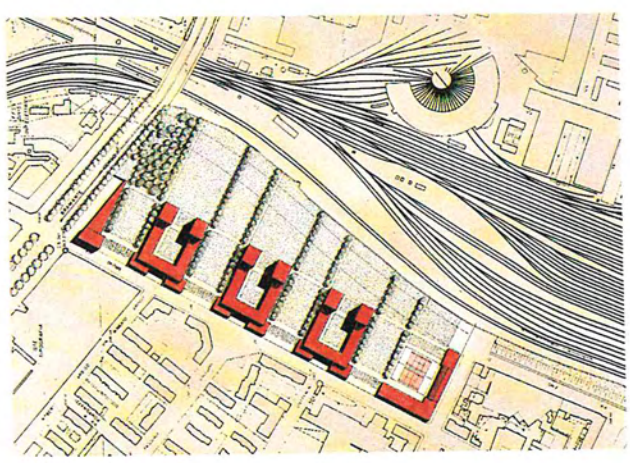
Studi per il coordinamento delle anticipazioni

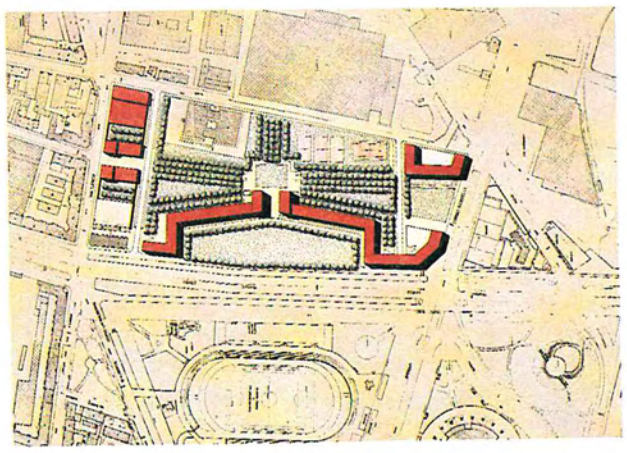
Da sinistra a destra:
Comau, Framtek, Gardino,
Ex E12: planivolumetrici

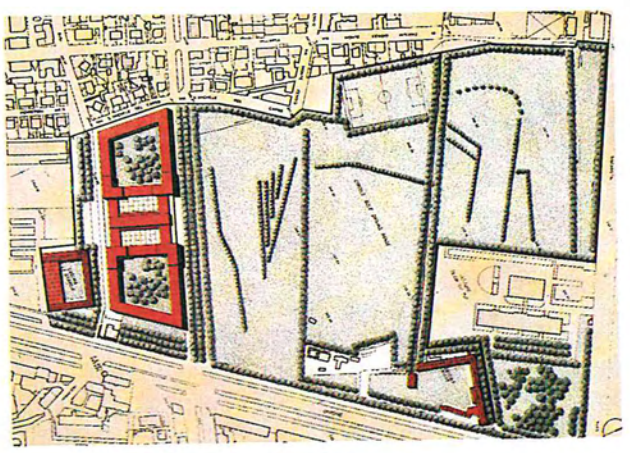
Comau, Framtek e Gardino sono i nomi di fabbriche che, trasferite, hanno lasciato aree dismesse nel tessuto urbano.
La riqualificazione di queste aree viene promossa attraverso la costruzione di residenze con un indice di edificabilità comune di 0.7 mq/mq.
Per la Comau si propone di realizzare una piazza interna affacciata su corso Traiano; per la Framtek di costruire lungo il bordo della strada lasciando tutto lo spazio disponibile aperto dietro, nella previsione di trasformare in un parco sopra i binari l'area dello scalo Lingotto. Per la Gardino si propone un edificio disposto a chiusura dello spazio a verde antistante e proiettato anche verso più ampie trasformazioni.
La E12 è un caso diverso: non è una fabbrica, è un'area già vincolata a servizi sulla quale si propone una volumetria di edificazione molto inferiore, ridotta ad 1/3 rispetto alle altre aree di anticipazioni. Gli spazi a verde restano quindi molto più ampi e l'edificazione viene concentrata lungo la strada.







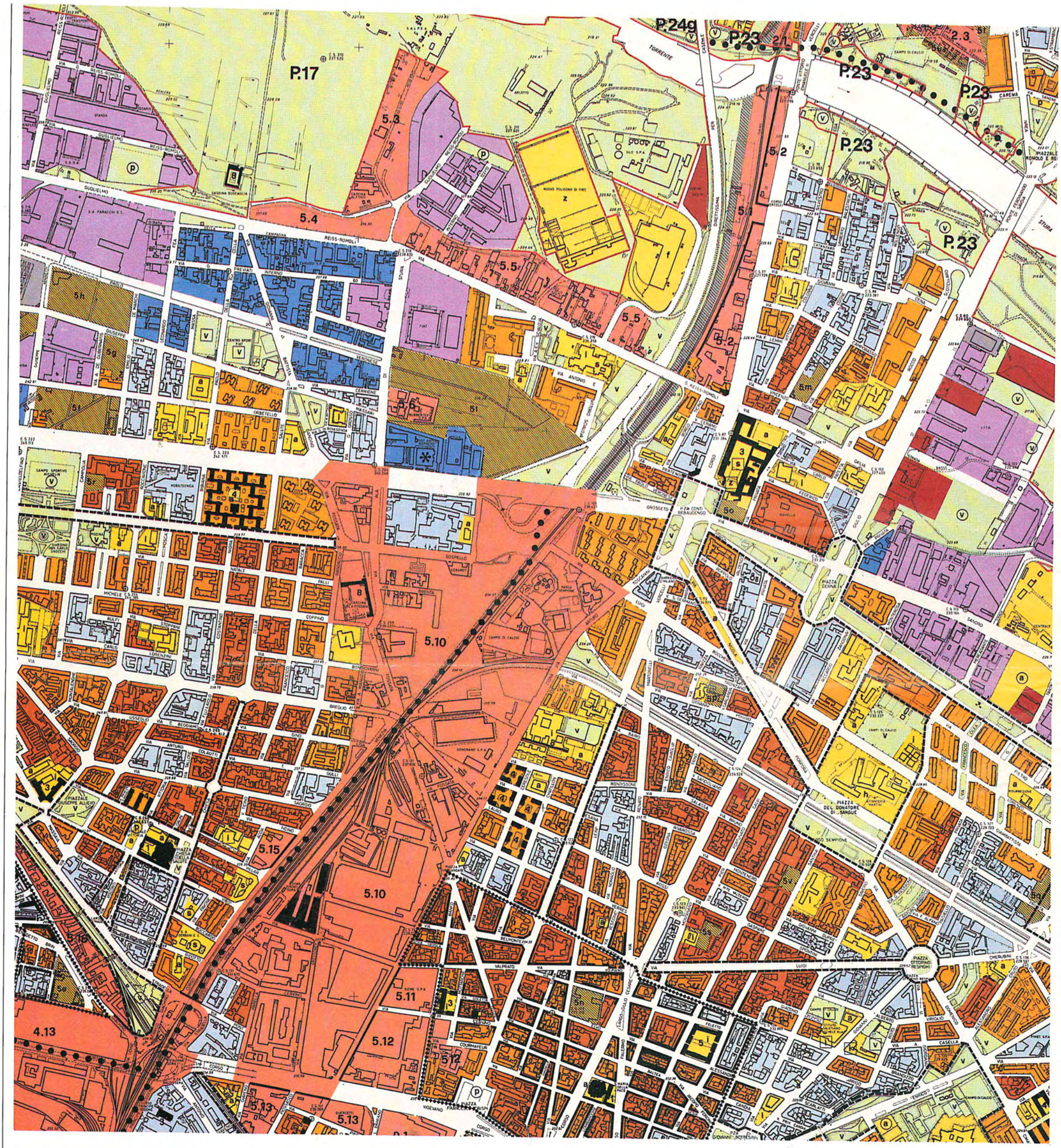




progetto grafico:
Gregotti Associati Studio
Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri
Vittorio Gregotti

redazione: Susanna Slossel
impaginazione: Carla Parodi
fotocomposizione: Valetto

fotolito: Satiz spa
stampa: Officina Grafica
Pasquale Scarrone


P.17
P.24g
P.23
P.23
P.23
P.23
P.23
5.3
5.4
5.5
5.5
5.2
5.2
5.10
5.10
5.11
5.12
5.12
5.13
5.13
5.15
4.13
REISS-ROMOLI
GUGLIELMO
CASCINA BOSCAGLIA
NUOVO POLIGONO DI TIRO
TORRENTE
STURA
CAREMA
PIAZZALE ROMOLO E REMO
PONTE FERROVIARIO DI SPEZIA
PIAZZA DEL DONATORE DI SANGUE
PIAZZALE GIUSEPPE ALLEVO
PIAZZA CONTI REBAUDENGO
PIAZZA VITTORINO RESPIGHI
CAMPO SPORTIVO MOLINO
CAMPO DI CALCIO
SOSPELLO
VIA ANTONIO E.
VIA VALPRATO
VIA BELMONTE
VIA RONDISSONE
VIA MONTENERO
VIA CASELLA
VIA CANOVA
VIA LUIGI
VIA GROSSETO
VIA VIGEVANO
VIA COURMAYEUR
VIA CERRIONE
VIA CRIBETTELLO
VIA TICINO
VIA USSEGLIO
VIA BREGLIO
VIA COPPINO
VIA NATALE
VIA MICHELE
VIA CARLO
VIA LORENZINI
VIA STOPPIANI
VIA RULFI
VIA FALLI
VIA BARCACA
VIA BORGARELLO
VIA SANSOVINO
VIA SANDRO
VIA CENTRALE
VIA CHERUBINI
VIA VIRIGLIO
VIA ALBERIO
VIA GIORDANI
VIA BRANCHETTO
VIA ALESSANDRO
VIA SCARLATTI
VIA FELETTO
VIA BALTEA
VIA PALLADIO
VIA MARTIGNELLI
VIA RAVIZZA
VIA SAVIGLIANO
VIA SALASSA
VIA RIVAROSSA
VIA BRUNO
VIA GIOVANNI
VIA GIUSEPPE
VIA LEONARDO
VIA EMILIO
VIA DE MARCHI
VIA ANTONIO
VIA BATTISTA
VIA VERONESE
VIA PAOLO
VIA MASSARI
VIA SALUTE
VIA CARMAGNOLA
VIA BIRAGA
VIA MOBILTECNICA
VIA FOSSATA
VIA SOSPELLO
VIA CERAMET
VIA BARENTA
VIA CAMPANA
VIA REISS-ROMOLI
VIA FEA
VIA CILLA
VIA FRATELLI
VIA INTERNO
VIA GIORGIS
VIA PAOLO
VIA ANCONA
VIA PADOVA
VIA CAMPIONE
VIA CASALE
VIA CASALE
VIA CASAL