

Nuvole

Nuvole per la ragionevolezza dell'utopia

Table Of Contents

Nuvole 47 – luglio 2013: Sulla città	3
Introduzione	4
Le città industriali nella crisi dello sviluppo	6
Rendita urbana e sviluppo territoriale	10
Qualità dell'architettura e della città. Proposte e strumenti per il progetto	13
L'urbanistica in discussione. I casi dei Piani regolatori generali di Roma, Milano e Torino ..	21
Memoria e genius loci. Il caso di Torino da città fabbrica a “città degli eventi”	29
Paesaggi urbani in cantiere	35
La città sostenibile. Oltre gli slogan	37
Un'ipotesi urbanistica per Torino: dalla Città della rendita alla Città dialogante e solidale ..	50

Nuvole 47 – luglio 2013: Sulla città

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/nuvole-47-luglio-2013-sulla-citta/>

Questo numero di “Nuvole” raccoglie articoli di architetti, urbanisti, sociologi, politologi, economisti e responsabili di Associazioni ambientaliste che, dal novembre del 2008, nell’ambito dell’Associazione Culturale Franco Antonicelli di Torino, hanno dato vita a un’ articolata attività di ricerca e di dibattito sui temi del governo della città e del territorio, con particolare riferimento alle trasformazioni urbane recenti. La loro attività si è sviluppata attraverso una discussione periodica sistematica, i cui esiti sono stati presentati nel corso di cinque cicli di conferenze e seminari, a scansione annuale.

Indice

Montanari, [*Introduzione*](#)

Belligni, [*Le città industriali nella crisi dello sviluppo*](#)

Ferlaino, [*Rendita urbana e sviluppo territoriale*](#)

M.T. Rolli, [*Qualità dell’architettura e della città. Proposte e strumenti per il progetto*](#)

Radicioni, [*L’urbanistica in discussione. I casi dei Piani regolatori generali di Roma, Milano e Torino*](#)

Montanari, [*Memoria e genius loci. Il caso di Torino da città fabbrica a “città degli eventi”*](#)

P.G. Lucco Borlera, [*Paesaggi urbani in cantiere*](#)

Forni, *La città sostenibile.* [*Oltre gli slogan*](#)

Malacrino, [*Un’ipotesi urbanistica per Torino: dalla Città della rendita alla Città dialogante e solidale*](#)

Introduzione

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/introduzione-4/>

di Guido Montanari[1]

Questo numero di “Nuvole” raccoglie articoli di architetti, urbanisti, sociologi, politologi, economisti e responsabili di Associazioni ambientaliste che, dal novembre del 2008, nell’ambito dell’Associazione Culturale Franco Antonicelli di Torino, hanno dato vita a un’ articolata attività di ricerca e di dibattito sui temi del governo della città e del territorio, con particolare riferimento alle trasformazioni urbane recenti. La loro attività si è sviluppata attraverso una discussione periodica sistematica, i cui esiti sono stati presentati nel corso di cinque cicli di conferenze e seminari, a scansione annuale, che hanno visto la partecipazione di un folto pubblico, presso la sede di via Cesare Battisti 4 B, a Torino.

La riflessione del gruppo è partita da un bilancio dell’urbanistica di Torino, dove le Amministrazioni Castellani e Chiamparino (1993-2011), e ora Fassino, hanno guidato il passaggio della città da “one company town” a “città degli eventi, della cultura e della ricerca”, con la modifica delle aree un tempo industriali in aree residenziali, terziarie e per servizi. L’approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) Gregotti-Cagnardi (1995) l’assegnazione delle Olimpiadi invernali (2006) e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (passante ferroviario, nuova linea metropolitana) hanno consentito un’ imponente trasformazione urbanistica (attuata per 6 milioni di metri quadri e prevista per altrettanti), condotta da una *élite* di governo – invariata da decenni – che non è stata in grado di avviare processi di partecipazione democratica e di integrazione sociale. Il risultato è stato la densificazione e la costruzione di nuove parti di città prevalentemente di bassa qualità architettonica e ambientale, carenti di servizi pubblici, indifferenti alle valenze storico-paesaggistiche e allo *skyline* consolidato, nonostante alcuni interventi di riqualificazione del centro e dei monumenti, con sviluppo di attività turistiche.

Nel complesso questa politica ha premiato i grandi proprietari delle aree e un ristretto numero di costruttori e progettisti, svendendo “diritti edificatori” e aree pubbliche al fine di incamerare risorse per il funzionamento della macchina comunale, strangolata da un pesante debito (attualmente stimato tra i 3,5 e i 5 miliardi di Euro, il più alto in Italia) alle cui origini ci sono senz’altro i tagli dei finanziamenti centrali e la difficile congiuntura economica, ma anche le spese olimpiche (per opere di scarsa ricaduta sociale e per ripianare i debiti del TOROC), la discutibile gestione della struttura comunale e investimenti arrischiati (per esempio, i cosiddetti titoli «derivati»).

La politica urbanistica di Torino non è peraltro isolata, è stata attuata sullo sfondo di radicali mutamenti economici, politici, culturali, che hanno caratterizzato, a livello nazionale e internazionale, i decenni tra vecchio e nuovo millennio. Elemento centrale è stato l'accettazione acritica della cultura neoliberista, acquisita anche dai partiti della sinistra europea e italiana, che si riverbera sulla città e sul territorio attraverso alcuni elementi di fondo:

1. L’appropriazione privata della rendita urbana, quale componente privilegiata per la trasformazione delle città e del territorio, anche in conseguenza della sentenza della Corte costituzionale n. 5 del 1980,

che ha sancito la mancata separazione della proprietà dei suoli dal diritto di edificare o di trasformare gli immobili, mettendo in discussione il primato dell'interesse pubblico rispetto ai diritti di proprietà.

2. La tendenziale concentrazione degli investimenti a vantaggio dei centri urbani, individuati come luoghi privilegiati (se non unici) per la localizzazione delle attività di comando e di scambio di rilievo nazionale e internazionale, con promozione del settore terziario (quale sostituto delle attività produttive, decentrate nei paesi con minor costo del lavoro e massimizzazione dei rendimenti da capitale).

3. L'insufficienza del governo del territorio a livello nazionale, regionale e provinciale, con conseguente impotenza nel pianificare lo sviluppo economico e la mobilità, mentre la contraddittoria rivalutazione delle risorse locali si trasforma in contrasto fra le varie comunità, accentuando l'opposizione a ogni tentativo generale di programmazione.

4. L'affermazione di una cultura del progetto urbano "per parti", senza riguardo alle valenze storiche e sociali del contesto, nella convinzione dell'efficacia degli interventi imprenditoriali ritagliati sul breve periodo, dotati di concretezza e operatività, ma per loro natura prevalentemente indifferenti alla ricerca di qualità e di innovazione.

5. La sostanziale assenza di una gestione del territorio in funzione delle esigenze sociali, dell'accesso alla casa e ai servizi per le fasce deboli, della conservazione dei suoli liberi e agricoli, della tutela dell'ambiente e della conservazione e valorizzazione dei beni culturali architettonici e paesaggistici.

A partire da queste considerazioni di fondo, i saggi che seguono sviluppano percorsi di ricerca e di analisi diramati, che in parte rispecchiano gli interventi e i dibattiti delle serate pubbliche, in parte costituiscono spunti di lavoro e di riflessione autonomi.

Auspicio di questa raccolta è quello di stimolare un dibattito aperto sui temi del territorio, in grado di smascherare il "pensiero unico" dello sviluppo senza fine e del liberismo senza limiti, per cercare di trovare soluzioni ai problemi sempre più pressanti di preservazione e di riqualificazione di città, territorio e paesaggio, secondo criteri di sostenibilità sociale e ambientale, di redistribuzione di ricchezza, di responsabilità nei confronti delle generazioni future.

[\[1\]](#) Coordinatore del gruppo "Città e Territorio" dell'Unione Culturale Franco Antonicelli di Torino.

Le città industriali nella crisi dello sviluppo

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/le-citta-industriali-nella-cri-si-dello-sviluppo-2/>

di *Silvano Belligni*

1. Secondo l'opinione prevalente, la crisi delle città industriali nasce dal declino della sovranità politica ad opera della globalizzazione: è un effetto dello svuotamento dello Stato nazionale e della tendenziale emancipazione delle città dalla dipendenza dal centro. Nel "nuovo intermezzo" che si apre le città vengono investite di nuove responsabilità, sia economiche che politiche: rischiano la deindustrializzazione e il declino, ma tendono anche ad assumere una centralità inedita nell'economia politica del capitalismo globalizzato. Si aprono nuove opportunità per l'iniziativa strategica delle élite locali su cui ricade la scelta del modello di sviluppo urbano da realizzare. Le città diventano artefici del proprio destino, responsabili della propria fortuna. L'*agency* non è ostaggio della struttura.

Secondo altre interpretazioni, la crisi muove invece dall'economia e dal modo di produzione: essa affonda le sue radici nella dissoluzione del modello di regolazione fordista-keynesiano (a sua volta da mettere in relazione con la crisi di profittabilità del capitalismo e la contrazione del surplus dei primi anni Settanta). A partire dagli anni 1973-75 il sistema di produzione fordista, e l'insieme connesso di pratiche, di norme, di istituzioni che ha dominato il mondo capitalistico nel lungo ciclo postbellico e che ha modellato la città industriale lascia progressivamente il campo a un regime di produzione flessibile. Le città manifatturiere vengono investite da processi di ristrutturazione produttiva che ne sconvolgono i precedenti equilibri spaziali e sociali, mettendone in forse lo sviluppo e esponendole ai rischi della decadenza e della desertificazione.

È in questo scenario critico (tante volte evocato) che, a partire dagli anni Ottanta, hanno corso i tentativi da parte delle élite urbane di mettere in campo strategie di sopravvivenza rivolte a non subire, ma a governare la ristrutturazione, ipoteticamente in grado di scongiurare i rischi del declino, e di traghettare proattivamente le città sotto stress verso nuovi equilibri sociali e produttivi, volta a volta denominati post-fordisti, post-industriali, post-moderni (dove il prefisso post denota soprattutto l'incertezza degli obiettivi e l'indeterminatezza degli esiti). Sui contenuti e sugli effetti di queste strategie, che abbiamo oggi di fronte, è opportuno (ma anche difficile) tentare un bilancio critico.

2. Le ricette con cui le città ex industriali hanno cercato di reagire alla crisi dello sviluppo e di contrastare i rischi di declino presentano inevitabilmente peculiarità contestuali e aspetti idiosincratici, ma mostrano a ben vedere una sostanziale uniformità, tanto in Europa quanto sull'altra sponda dell'Atlantico. Imprenditorialismo urbano e politiche di crescita competitiva sono il denominatore comune che caratterizza il ciclo politico urbano oggi arrivato a esaurimento: entrambi questi parametri sono un'applicazione ai contesti urbani del paradigma neoliberale divenuto egemone con gli anni Ottanta.

Imprenditorialismo urbano significa che le città tendono a comportarsi come imprenditori collettivi la cui

missione è di promuovere il benessere della città come un tutto. In questa prospettiva le città sono in competizione tra loro, dentro e fuori degli Stati nazionali; se vogliono sopravvivere alla concorrenza e migliorare la loro posizione relativa di mercato devono intercettare il capitale mobile assicurandogli condizioni di profittabilità superiori a quelle offerte dai concorrenti; devono trattenere e/o attrarre risorse economiche e finanziarie, lavoratori qualificati, popolazione giovane, centri di ricerca, attività direzionali, talenti, eventi, turisti, consumi. A questo scopo devono impegnarsi in politiche di sviluppo economico del territorio (*developmental policies*). La crescita economica – e non la qualità urbana – è il *bene comune* (“l’interesse generale”) della città come sistema che risponde ai cittadini non solo *stakeholders*, ma *shareholders*, azionisti della propria città.

In quanto finalizzate a incentivare l’afflusso di risorse, le politiche di crescita si declinano nella forma tipica di politiche dell’offerta. Si tratta sostanzialmente di assicurare infrastrutture per le imprese, agevolazione fiscali, credito, sicurezza, assenza di conflitto industriale, disponibilità di forza lavoro qualificata e anche dotazione di strutture per il tempo libero e il divertimento. “Creare un buon clima per gli affari” è lo slogan che riassume questa strategia di imprenditorialismo urbano.

Viste in questa chiave, le politiche di crescita competitiva sono, almeno in una certa misura, “indipendenti dal contesto”: il loro nucleo è lo stesso per tutte le città. Al loro interno si modulano o si combinano in *mix* diversi tre principali *cluster* di politiche pubbliche: le politiche tradizionalmente rivolte a favorire le rendite e i profitti legati all’uso del suolo e all’attività edilizia e immobiliare; le politiche rivolte a promuovere e a sostenere la diffusione di una economia urbana basata sulla conoscenza e sull’intermediazione; le politiche rivolte a creare occasioni di intrattenimento e di consumo culturale. *Growth machine*, *knowledge machine*, *entertainment machine* sono tre espressioni gergali per significare l’inclinazione che possono assumere le agende di sviluppo urbano a seconda che si rivolgano a promuovere gli interessi fondiari e immobiliari in un contesto prevalentemente localistico; che privilegino un orientamento rivolto a promuovere l’innovazione tecnologica legata all’economia digitale e della conoscenza; o che inclinino piuttosto a favorire l’intrattenimento dei cittadini e dei turisti e a diffondere un’atmosfera creativa. Di regola ciascuna città cerca di perseguire tutti e tre questi obiettivi, ma uno finisce per prevalere definendo il carattere dell’agenda e il modello di crescita urbana.

In questa prospettiva strategica, le questioni redistributive e i problemi di integrazione e di qualità sociale e ambientale, e la condizione urbana a essi connessa, hanno necessariamente un posto di secondo ordine; sono non obiettivi primari ma, nella migliore delle ipotesi, vincoli, sottoprodotti della mobilitazione individualistica per la crescita. La nuova politica urbana è soggetta a dei limiti invalicabili (Peterson parla di *city limits*). La città manageriale-keynesiana che ha dominato un’epoca storica, incentrata sulle politiche redistributive (che trasferiscono reddito dai segmenti più forti a quelli più deboli della popolazione), sulle *welfare policies* e le politiche della domanda finanziate col deficit pubblico, non è più (se mai lo è stata) economicamente sostenibile. La qualità sociale e urbana, la sostenibilità ambientale, il coinvolgimento e l’*empowerment* dei cittadini non sono elementi costitutivi dell’azione di governo, ma derivazioni dello sviluppo. Lo spazio urbano non può che essere modellato in modo indipendente da scopi sociali, anche quando si ammette che la città è il luogo in cui le disuguaglianze di reddito, di ricchezza e di opportunità divengono concrete, vengono fissate e riprodotte, generando dualismo, frammentazione, gentrificazione, alienazione, anomia.

3. Al passaggio dalle strategie manageriali keynesiane alle strategie imprenditoriali schumpeteriane rivolte a promuovere la crescita competitiva delle città corrisponde una profonda ristrutturazione degli assetti di potere e dei modi dell'azione pubblica. Al cuore della revisione della *urban politics* si pone l'idea (e con essa la pratica) della *governance*. La *governance* è il modo in cui si esercita il potere nel quadro della accresciuta complessità ambientale, della frammentarietà e della contingenza della società urbana seguite alla dissoluzione dell'ordine industriale-fordista. Nella città dopo Ford le agenzie di governo non sono in grado di determinare unilateralmente le decisioni e di controllare i risultati della loro azione. Se vuole produrre e implementare decisioni efficaci lo Stato locale deve ricercare la collaborazione di organizzazioni private che dispongono di dotazioni autonome e possono mettere in campo poteri di veto e imporre non-decisioni. Il potere pubblico non può più agire come *potere su*, ma solo come *potere di*: deve ricercare la cooperazione o la neutralità di attori non governativi dotati di risorse complementari, promuovendo con essi patti *ad hoc*, *partnership* o alleanze durature di governo (regimi urbani).

Queste coalizioni urbane tendono a essere descritte da chi ne fa parte come pluraliste e inclusive, e come tali vengono accreditate dai media e dalla scienza politica. In realtà si tratta quasi sempre di una inclusione parziale e di tipo orizzontale, che chiama a codecidere sulle politiche pubbliche i rappresentanti della *business community*, delle professioni, della sfera del pubblico e di alcune agenzie del *nonprofit*, ma che non contempla il coinvolgimento attivo delle classi popolari. Sempre più la politica urbana diventa affare di ristretti nuclei di *politicians* selezionati attraverso meccanismi di tipo neo-notabile; sempre meno i cittadini sono chiamati a discutere e a partecipare al *policy-making*. Anche perché, i partiti politici, già protagonisti effettivi della vita locale, si sono ormai ridotti a pallide larve, unicamente interessati al sistema delle spoglie (di quelle minori, per di più), e sono sempre meno capaci di collegare istituzioni e società e di mobilitarsi per fini collettivi. In questo scenario sconnesso, anche i movimenti urbani non possono che riflettere la disgregazione della città post-moderna, incapaci di trovare unità strategica, sintonie ideali o anche solo convergenze parziali. La conseguenza è che i cittadini sono ridotti al rango di consumatori passivi di occasioni ludiche e di assistenza, privi di voce se non per acclamare eventi e celebrità. Dietro le retoriche sull'inclusione, un potere elitario incombe sulle città in crisi. Modernizzazione anomica e rivoluzione passiva sono le categorie che meglio descrivono questi processi di cambiamento.

Entro le coalizioni di *governance* che sostengono le agende urbane, il potere pubblico gioca in ruolo variabile, talvolta anche prominente ma (quasi) mai preminente. Difficilmente ha una funzione di guida, egemonica. Quando non è "al guinzaglio" del mondo degli affari (come nei casi tipici delle *growth machine* americane), non esercita comunque un ruolo di *leadership*, ma si assegna compiti di intermediazione, di coordinamento, di facilitazione, soprattutto di assorbimento di quel rischio imprenditoriale che competerebbe agli imprenditori. Difficilmente, anche volendolo, riesce a sottrarsi alla struttura incombente delle opportunità economiche e alla dipendenza dal mercato (anche perché ha dismesso o tende a sottoutilizzare quel tanto di potere economico che gli deriva dal controllo dell'economia pubblica locale). In queste condizioni, l'autonomia pubblica che talvolta si sente stentoreamente proclamare, è un puro *flatus vocis*.

4. Il saldo netto generale di questa fase storica di trasformazione delle città ex industriali è controverso. Le analisi comparate non ci aiutano molto a capire se la transizione al post-fordismo abbia avuto

generalmente successo (anche per l'ambiguità della nozione di successo urbano), se nelle città in crisi si siano o meno instaurati nuovi equilibri evolutivi capaci di autosostenersi. Quello che è certo è che la logica della concorrenza è un gioco a somma zero che, pur entro un'ampia varianza di situazioni (da Detroit a Monaco di Baviera), seleziona inevitabilmente fra le città in competizione vincitori e vinti. E che genera comunque al loro interno instabilità, precarietà, fluidità, dualismo, con costi crescenti che si scaricano sulle classi deboli.

Torino è un buon esempio al riguardo. I cambiamenti di questi anni sono indiscutibili, ma essi non hanno prodotto la metamorfosi annunciata del modello di sviluppo urbano. Anche al netto della crisi di fine decennio è continuata e si è accentuata la svalutazione della capacità produttiva locale. La città è tuttora sospesa tra ansie di rigenerazione e rischi di declino, incerta se diventare una tecnopoli (ma tutte le città hanno ambizioni simili), un paese dei balocchi per giovani nullafacenti (non per colpa loro) e per turisti mordi e fuggi, oppure se ripiegare su un *boosterismo* fuori dal tempo, che alimenta e legittima la costruzione speculativa dei luoghi e lo scempio edilizio e paesaggistico. Manca un progetto di ricostruzione della città su cui mobilitare risorse e intelligenze che vada al di là del *marketing* urbano, che trascenda la gestione dell'emergenza e del declino, nella speranza che passi la nottata e la mano invisibile faccia il suo mestiere e non continui a mostrare solo il suo dito medio.

Il punto è: esistevano (ed esistono) alternative – teoriche e pratiche – allo sviluppo urbano fondato sull'imprenditorialismo e sulla crescita competitiva e, in caso affermativo, quali? Il bene pubblico della città può essere ricercato attraverso strategie, coalizioni urbane e agende pubbliche diversamente orientate? È possibile sottrarsi politicamente ai condizionamenti strutturali della globalizzazione e alla dittatura del valore di scambio, o davvero vi è un unico gioco possibile in città e l'attore pubblico può agire solamente all'interno di un *range* limitato e predefinito di possibilità? Insomma: qual è nello scenario odierno lo spazio di autonomia di una politica urbana non dettata dal mercato e dagli imperativi della ristrutturazione? Qual è lo spazio effettivo dell'*agency* in rapporto alla struttura? Qua e là coalizioni progressiste si sono insediate al governo delle città, ma raramente sono riuscite ad attuare i loro programmi e hanno quasi sempre avuto una vita breve e travagliata. Bisognerà far tesoro delle loro esperienze, ma un'analisi retrospettiva non è sufficiente per ripensare politicamente la città. Né si può pensare che un'alternativa allo stato di cose esistente emerga spontaneamente dagli episodi di resistenza che costellano la vita urbana. Perché un'altra città sia possibile, è indispensabile un grande lavoro politico e intellettuale.

Rendita urbana e sviluppo territoriale

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/rendita-urbana-e-sviluppo-territoriale-2/>

di Fiorenzo Ferlaino

1. Introduzione

Nella seconda metà degli anni settanta nelle grandi città europee e del nord America avvennero alcune dinamiche non previste dai modelli vigenti, che Brian Berry indicò come contro-urbanizzazione. Le forze centripete che avevano caratterizzato l'attrattività delle grandi aree urbane industriali invertirono il segno, divennero centrifughe, a seguito del rallentamento delle dinamiche di crescita del ciclo economico e della prima crisi energetica. In Italia (ma non solo), lo sviluppo delle forze produttive necessitò, da quegli anni in poi, di un costante e crescente intervento dello stato, prima come "regolatore" dei processi inflazionistici a sostegno dell'export manifatturiero e poi, con l'avvio della politica degli scambi fissi e dell'ECU (che avrebbe dato vita alla moneta unica europea, l'euro) come attivatore e detentore del debito pubblico.

Avvenne anche un mutamento delle politiche territoriali e dal periodo delle riforme orientate al "riequilibrio" (dei territori e del reddito) si passò alle riforme orientate alle "libertà economiche e territoriali", che divennero il centro della riflessione sulla città. In precedenza, negli anni cinquanta e sessanta, le metropoli avevano tassi crescenti e il dibattito non poté che registrare questo 'fatto' e collocarsi nella fase propulsiva del ciclo. L'interesse della comunità scientifica era allora rivolto alle grandi metropoli e ai 'poli di crescita'. Lo sviluppo estensivo dell'industria appariva il modello settoriale e territoriale da seguire in quanto portatore di un rapporto incrementale tra l'occupazione, il reddito percepito localmente, l'attrattività delle attività di base (fondamentalmente la grande industria manifatturiera), la creazione di quelle locali. Appariva particolarmente centrale, per lo sviluppo socioeconomico, il ruolo del settore di base, della grande industria manifatturiera, mentre sembrava poco rilevante quello delle "attività locali" o "conseguenti" (secondo la distinzione di W. Sombart). Pertanto, ridistribuire il reddito e l'occupazione sul territorio, ai fini di un suo maggiore equilibrio, divenne la parola d'ordine della programmazione economica mentre la pianificazione e l'urbanistica si preoccuparono di controllare la rendita e dare accesso al bene casa anche agli strati operai e a quelli più poveri della popolazione, che fino allora ne erano stati esclusi. Ciò avvenne sia attraverso una normativa 'ad hoc' sia attraverso politiche di regolazione che sfruttavano la naturale espansione delle città e il conseguente aumento della rendita urbana. Nel Nord Europa si anticipò e si permise l'acquisto pubblico delle aree da edificare a prezzi agricoli o poco superiori. I piani regolatori in molti paesi del nord Europa vennero concepiti proprio in questo senso, come strumento di valorizzazione delle aree agricole acquisite dai comuni. In Italia, invece, prevalse l'aspetto regolativo e vincolistico che si scontrò con un regime normativo fondato sulla difesa della proprietà privata (il diritto romano), che finì per deprimere ogni tentativo di riforma in favore dell'interesse comune e della sfera pubblica.

2. La rendita urbana e la pianificazione speculativa

Negli anni successivi alla crisi energetica lo sviluppo territoriale che avrebbe dovuto procedere intorno ai 'poli di crescita', attraverso dinamiche circolari e cumulative, si interruppe e nel giro di poco tempo la domanda di suolo e di nuove localizzazioni industriali si trasformò in deindustrializzazione delle aree centrali (spesso grazie alla delocalizzazione della grande impresa manifatturiera in aree e nazioni periferiche), che resero liberi milioni di metri quadrati di suolo all'interno della città creando i cosiddetti "vuoti urbani".

Parte dell'economia italiana guarderà altrove, alle medie città della "Terza Italia"^[1] e ai suoi distretti produttivi^[2], ai reticoli locali, mentre la grande industria e la finanza guarderà alle reti lunghe globali che in quel periodo accelerarono i processi di globalizzazione e trasferimento delle attività in nazioni periferiche. La città metropolitana si dilata verso le aree periferiche economicamente in crescita e si svuota nelle sue aree centrali: si parlerà di disurbanizzazione, ririurbanizzazione, periurbanizzazione o, più semplicemente di contro-urbanizzazione. Qualcuno arriverà perfino a profetizzare la morte della città^[3]. La contro-urbanizzazione si concretizzerà cioè nel dispiegamento del cosiddetto *sprawl* urbano, la città diffusa a alto consumo di suolo.

La crisi dell'urbanistica di matrice nord-europea nasce a questo punto. Nei paesi più avanzati europei, anglosassoni e scandinavi (soprattutto in Olanda e in Svezia), dove il processo di urbanizzazione e di crescita urbana era già in atto da tempo, era emersa un'azione riformatrice che poneva l'operatore pubblico come soggetto principale del governo delle città. L'urbanistica di quei paesi seguì una strategia amministrativa mossa dal controllo e dall'utilizzo della rendita a fini sociali. Come abbiamo detto, ciò avveniva fondamentalmente attraverso l'acquisizione delle aree agricole vicine alla città e il loro successivo "battesimo" e valorizzazione, a aree edificabili, per mezzo del piano regolatore. La creazione di servizi, di aree produttive e residenziali davano all'operatore pubblico un enorme vantaggio economico e gestionale, sia nel mercato delle abitazioni sia nel fornire risposte adeguate alla domanda crescente di servizi e di residenze per gli strati non abbienti della popolazione.

In Italia ciò non avvenne, o avvenne male, per diversi motivi:

- per il radicamento di una cultura privatistica del territorio e la conseguente mancanza di una cultura orientata all'implementazione dei beni comuni, ribadita e sancita con la sentenza della Corte Costituzionale n. 5 del 1980, che mise fine alla richiesta di separare lo *jus aedificandi* dal diritto di proprietà;
- per il rifiuto delle classi politiche di governo di condurre una politica fondiaria che si integrasse con la cultura tecnica urbanistica;
- per la presenza di una cultura tecnica fortemente orientata al progetto e alle norme (al disegno progettuale, ai vincoli, agli standard e allo *zoning*) e comunque minoritaria nell'orientare nuove prassi amministrative e indirizzi politici che anticipassero l'acquisizione delle aree agricole o ne facessero oggetto di contrattazione pubblica;
- per il forte legame tra interessi privati e pubblici, che è stato costitutivo di forme di connivenza strutturali della gestione politica e, nelle aree più "arretrate" del paese (quelle più lontane dal *take-off* economico continentale e con minori risorse di capitale sociale), con le organizzazioni malavitose presenti.

La sudditanza dell'amministrazione politica dell'urbanistica dei comuni all'interesse privato ha il più delle volte agito, attraverso gli strumenti di piano, valorizzando le aree agricole acquisite dagli operatori immobiliari "amici" e mortificando continuamente l'attore pubblico istituzionale. Nel contempo ha garantito, attraverso l'assunzione pubblica della gran parte degli oneri di infrastrutturazione primaria e secondaria (dalle fogne, alle strade, al cavo del telefono, alla chiesa, alla scuola, ecc.), bassi costi delle abitazioni in proprietà che hanno reso accessibile il 'bene-casa' anche agli strati poveri della società. Inoltre ha consentito attraverso l'incremento e l'appropriazione privata della rendita urbana la creazione di gran parte dell'"accumulazione originaria" (ben descritta nei testi marxiani) che ha contribuito a formare la borghesia industriale moderna e contemporanea (si pensi ancora ai Ligresti o ai Berlusconi, per citare gli ultimi arrivati). Infine, il settore edilizio ha agito da volano nei periodi di crisi del settore manifatturiero e, per quanto riguarda il capitale umano, da filtro occupazionale dalla campagna agricola alla città industriale, da "modernizzatore" degli stili di vita e dei consumi.

Tab. 1.1. Tipologie e caratteristiche amministrative degli Stati europei.

Qualità dell'architettura e della città. Proposte e strumenti per il progetto

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/qualita-dellarchitettura-e-della-citta-proposte-e-strumenti-per-il-progetto-2/>

di Maria Teresa Roli

Di Piano in Piano

La città, macchina complessa, è il terminale e il nodo di questioni in conflitto, che incidono spesso in maniera devastante sulla *forma urbis*, quindi sulla qualità della città stessa. Negli ultimi venti anni, sempre più, si è assistito al degrado della qualità di vita nei centri urbani, cresciuti secondo logiche di *messa a reddito* dei suoli, con compromissione del disegno urbano e deficit di servizi; suolo consumato in maniera incontrollata e senza pianificazione, centri urbani sfrangiati, che hanno invaso la campagna, sottraendo terreno all'agricoltura, compromettendo irrimediabilmente il paesaggio, patrimonio culturale e segno identitario della nazione.

Strumento principe, ormai disatteso è la pianificazione: in crisi, sia nei Piani sovraordinati, sempre più "blandi" e contrattabili, sia nei Piani regolatori comunali, caratterizzati dalla deroga, dalle varianti parziali *ad hoc*, spesso non coerenti con il disegno complessivo, dal ricorso a strumenti altri, dalla deregolazione, dal venir meno della certezza del diritto.

Dagli anni Ottanta, sono entrati in ombra e via via negletti i cardini dell'intervento civile nelle città e nel territorio: l'obbligo delle regole, la pianificazione, la programmazione, il controllo sul valore dei suoli, la partecipazione dei cittadini alle trasformazioni urbane. E ciò a fronte di un principio invasivo, anche se confliggente con i principi costituzionali: lo *jus aedificandi*, come facoltà essenziale del diritto di proprietà, confermato dalla cosiddetta perequazione.

L'incameramento della rendita, che premia il privato a fronte del pubblico non è l'unico, se pur il principale, fattore distorsivo, che inficia la forma della città e l'equilibrio tra bisogni espressi e servizi corrisposti; vi è altresì il ricorso ai grandi eventi, come risposta alla crisi, nella logica di competizione tra città. Competizione con evidenti contraddizioni; anche l'ambizione a essere *smart city*, città intelligente con la capacità di coniugare innovazione ambiente e qualità della vita, ha come contraltare sistemi di mobilità, incentrati tuttora sull'uso dell'auto, piuttosto che sul sistema di trasporto collettivo e modelli edilizi ben lontani dal principio di sostenibilità – vedasi i grattacieli.

La messa in crisi della pianificazione, prodotto da un nuovo liberismo, ha quindi portato a un deterioramento evidente della qualità della città, per quanto attiene ai valori di identità e di solidarietà.

La qualità dell'architettura

A fronte della debolezza della pianificazione e della forza dei meccanismi speculativi, avanza inderogabilmente una brutta architettura. Non tutta, non tutta nello stesso modo. Spesso per il prevalere della logica del costruttore su quella della libertà di progetto: per modelli edilizi importati e avulsi dal contesto; per tecniche costruttive arretrate e non coerenti con i parametri di un'edilizia sostenibile; per brani di architettura che, comunque, non si inseriscono nel contesto; per carenza culturale del progettista; per ambizioni della committenza e per le stesse modalità con cui avvengono i concorsi appalto da parte delle pubbliche amministrazioni. Ma certo *in primis* per la scelta urbanistica che determina e condiziona la qualità dell'abitare e della città pubblica.

Di deteriorata qualità dell'architettura urbana molto si è parlato negli ultimi anni, facendo analisi, proponendo correttivi, avanzando disegni di legge. La richiesta corrente da parte degli ordini professionali è il ricorso al concorso pubblico aperto. Giusta modalità se è corretto il bando. L'esito infatti è in buona parte determinato dalle richieste della committenza proponente, e quindi dai requisiti cui deve rispondere l'opera. Nelle nostre città abbiamo esempi di esiti più che discutibili, a fronte di bandi concorsuali: uno per tutti è quello relativo alla piazza Valdo Fusi a Torino. E che dire del grattacielo Intesa San Paolo che, in sfregio allo *skyline* della città, in contrasto con il bando, che ne contingentava l'altezza, ha prodotto una variante di Piano *ad hoc*?

Nel congresso mondiale degli Architetti, promosso dall'UIA, tenuto a Torino dal 29 giugno al 3 luglio 2008, è stata evidenziata con forza la necessità di una disciplina organica, sul tema della qualità dell'architettura e dell'urbanistica. Leopoldo Freyrie, relatore generale del Congresso dichiarò:

“Il tema del congresso segnala la volontà di fare uscire l'architettura da una sorta di isolamento, nel quale progettare edifici e soluzioni magari bellissimi ma senza un reale confronto con la realtà circostante. Trasmettere valori significa per gli architetti mettersi in gioco e interagire con tutti gli attori protagonisti del processo di trasformazione del territorio: amministratori, imprenditori, forze sociali, associazioni, singoli cittadini. Da queste premesse nasce il concetto di democrazia urbana, uno dei temi chiave del Congresso. Significa trasparenza nelle comunicazioni e nelle decisioni, apertura al confronto per accogliere le istanze della società con l'obiettivo di proporre le trasformazioni capaci di affrontare e risolvere i grandi e urgenti temi che si pongono oggi all'umanità”.

Dal dibattito e dalla mozione finale ne è sortito l'invito al Governo a promuovere una legge quadro sulla qualità architettonica. Nell'ambito delle finalità generali da perseguire, si sono posti alle amministrazioni pubbliche i seguenti obiettivi:

“a) promuovere la qualità del progetto e dell'opera architettonica; b) promuovere lo strumento del concorso di architettura, nelle forme del concorso di idee e del concorso di progettazione per la progettazione degli interventi; c) favorire la partecipazione dei giovani progettisti ai concorsi di architettura; d) sostenere l'ideazione e la progettazione di opere di rilevante interesse architettonico; e) riconoscere il particolare valore artistico delle opere di architettura contemporanea; f) promuovere la

continuità del processo progettuale; g) promuovere l'alta formazione e la ricerca; h) tutelare e valorizzare gli archivi di architettura contemporanea, costituendo appositi centri di documentazione”.

Sono compresi nell'ambito di applicazione della legge

“i progetti di trasformazione del territorio e, in particolare, opere nei diversi contesti di natura e urbani, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, la tutela e la valorizzazione del paesaggio e dei beni culturali, la realizzazione e l'ammodernamento delle infrastrutture”.

È da rilevarsi come l'esigenza di una buona architettura sia considerata come inderogabile bisogno, per la qualità stessa del vivere, e su questa si muove una recente proposta di legge, di iniziativa popolare, promossa dal settimanale “Progetti e concorsi” del Sole 24 ore. Anche qui l'attenzione è rivolta al ruolo dell'architetto progettista, nei confronti della pubblica amministrazione; si avanzano richieste di modifiche al Codice degli appalti, al fine di

“promuovere un mercato vero, fatto di concorrenza e attenzione alla qualità del progetto [...] innovare e innalzare la qualità delle realizzazioni, facendo largo ai giovani e piccoli studi”.

A nostro avviso, la centralità del dibattito sulla buona architettura deve vertere soprattutto sulla compatibilità dell'intervento con il contesto del costruito. Si ripropone quindi la centralità della pianificazione urbanistica e il rispetto dei principi di tutela, oggi troppo spesso considerati come laccioli di cui liberarsi anche nell'ambito dei centri storici, in cui ogni intrusione può essere elemento di frattura non più sanabile.

Oggi, a fronte dell'enorme dispendio di territorio agricolo, consumato in Italia per le nuove urbanizzazioni, in presenza del vasto fenomeno dello *sprawl* urbano, che ha devastato il paesaggio nella incontrollata crescita delle città, si impone la definizione di una “*linea rossa*”, oltre la quale non sia dato costruire. Pare avanzare una nuova sensibilità – fino a poco fa appannaggio solo delle associazioni ambientaliste – dovuta alla necessità di far salvo quello che resta di un patrimonio non più riproducibile. A ciò è improntato il nuovo Piano di Coordinamento Provinciale - il PTCP2 della provincia di Torino; strumento ancora debole per la prevalenza dei corridoi per le grandi infrastrutture e per il fatto che, nella proiezione decennale dei Piani Regolatori comunali e nelle larghe possibilità di operare varianti, rimane comunque un ampio margine di intervento, pesantemente invasivo. Resta la centralità del tema del *costruire nel costruito* e all'interno della auspicata *linea rossa* si gioca la problematica delle grandi trasformazioni e della ristrutturazione urbana. Questo campo di operatività richiede la mano pubblica, per un sicuro disegno urbano partecipato e, quindi, richiede programmazione e pianificazione. Altrimenti la città rischia di essere in vendita al miglior offerente e, in maniera surrettizia, comporta l'infiltrazione di modelli edilizi e di forma urbana, incompatibili con il *genius loci*.

Il progetto di rigenerazione di un quartiere non può prescindere – nella forma dell’abitare e nelle destinazioni d’uso da prevedere – dalla riscoperta del *genius loci*, inteso come lo studio dell’interazione tra l’ambiente, il luogo, le funzioni, l’identità del popolo, che storicamente vi ha abitato e dei cittadini, che vi abitano, tenendo presente l’insieme delle caratteristiche socio-culturali, architettoniche, di linguaggio, di abitudini che lo caratterizzano.

Torino esemplare

Esemplare è il caso Torino, che ha fatto scuola: un Piano Regolatore quasi ventennale, già a suo tempo in deroga alla Legge Urbanistica Regionale, è riuscito a modificare “*sensibilità*” istituzionali, esso stesso assolutamente flessibile alle opportunità del mercato (da cui le oltre 280 varianti). Sullo sfondo, una democrazia partecipativa sempre più obnubilata e cittadini che si risvegliano e si mobilitano troppo tardi, quando sul loro giardino arriva la ruspa.

Di Torino molto si dice, perché è la città italiana che più si è trasformata, dopo il crollo della sua identità di città dell’auto, per l’entrata in crisi dell’industria trainante e dell’indotto. Città su cui sono piovute le maggiori risorse economiche, statali e comunitarie; la città della Sindone, premiata dagli interventi economici per il Giubileo, la città delle Olimpiadi Invernali 2006, per cui lo Stato ha stanziato 1.091 miliardi. Alla rincorsa di grandi eventi per supportare la sua nuova effimera identità, è ora, per le stesse logiche perseguite, una delle città più indebitate d’Italia.

La Città si è andata riconnotando sulla base del Piano Regolatore Gregotti/Cagnardi, adottato nel 1995, plasmato sul precedente accordo di programma Comune, Regione, Ferrovie dello Stato, relativo all’abbassamento del piano del ferro che l’attraversava e che costituiva una malformazione. Occasione importante per un ridisegno equilibrato e per la ricucitura dell’ambiente urbano. Questa scelta ha avuto come contropartita la definizione, a priori, degli indici di edificabilità, volta a premiare le aree di risulta delle Ferrovie, con un indice di edificabilità territoriale altissimo, fissato in 0,7 mq/mq, che è stato poi esteso a tutte le aree di trasformazione della città, con la possibilità di incrementi ulteriori sulle cosiddette *aree di atterraggio*, sulle quali sono state concentrate le quantità edificabili provenienti dalle aree a parco, per definizione inedificabili, ma produttrici di incentivi edilizi (e quindi di risorse) a favore dei privati, contro la cessione delle stesse aree alla collettività (meccanismo, che a oggi non ha restituito nulla alla collettività stessa).

Un Piano Regolatore, le cui potenzialità edificatorie sono state incentivate con varianti *ad hoc* e a *spot*, rincorrendo le attenzioni e le intenzioni delle imprese e delle finanziarie, senza riguardo ad alcun disegno unitario e a un modello condiviso. Una città comunque da proporre con una politica di *marketing* urbano per valorizzare non solo gli ambiti di valore storico o ambientale, ma anche i settori recenti, segnati dagli interventi di archistar con opere spesso avulse dal contesto. Torino *policentrica, politecnica, pirotecnica* sono i caratteri, con i quali il Piano Strategico definiva stato e prospettive. Città dei grandi eventi a contrastare il declino industriale, che ha risvegliato attese e orgoglio di appartenenza, che ha restituito un centro più lucido, luogo della *movida*, ma in cui le periferie, dopo l’avvio della riqualificazione urbana della fine degli anni ’90, non hanno ricevuto opportunità di riscatto, ma sottrazione di suolo nelle operazioni di valorizzazione immobiliare.

Nella logica di sfruttamento delle aree liberate dal tracciato ferroviario, il piano regolatore ha messo in gioco l'enorme patrimonio di aree dismesse o liberabili dalle industrie (oltre 3 milioni di metri quadri già giocati, altri 5 milioni in gioco), favorendo la deindustrializzazione o la delocalizzazione, a fronte di previsioni edificatorie pesantissime, da cui avrebbero dovuto "scaturire" i servizi sociali. Si è assistito – con i cittadini esclusi da forme reali di partecipazione, in una scissione tra cultura e politica amministrativa – alla densificazione e manomissione della maglia urbana, alla proliferazione di edifici (mediamente brutti!), a uso abitativo, destinati a congestionare la città e spesso a creare "non luoghi".

Grazie anche all'impulso dovuto alla vittoria nella candidatura olimpica del 2006, e all'attrazione di capitali finanziari, si è proceduto allo spianamento di enormi aree già industriali, con disattenzione alla forma originale di impianto urbanistico della città e con il sacrificio dell'edilizia storica che la connotava: la parte preponderante delle Officine Grandi Motori, la Fiat Ferriere, la Michelin, la Nebiolo, la Westinghouse ... I sedimi della moderna città sono destinati a ipermercati, a sedi di terziario, e a case, tante case, piuttosto che a soddisfare i bisogni pregressi di servizi e a realizzare parcheggi di superficie, poco onerosi e decongestionanti. Alcune aggregazioni si chiamano *Villaggio olimpico*, *Villaggio media*, secondo standard tipologici, voluti dal Comitato Olimpico Internazionale, con pesanti oneri aggiuntivi per riconvertire quei complessi in alloggi *normali*, da immettere sul libero mercato, salvo una quota residuale di edilizia sovvenzionata e edilizia universitaria.

Il futuro è nella variante 200, dichiaratamente prevista per finanziare la linea 2 della metro – previsione aleatoria, mentre è certa la speculazione sulle aree da risanare e trasformare nella zona Vanchiglia/Spina 4, gestite dalla Società di Trasformazione Urbana, con la messa a disposizione di circa 450 mila mq di diritti edificatori in capo alla Città. Ma le previsioni di rendimento, stimate nello studio di fattibilità, redatto nel 2008 dalla *Finpiemonte*, risultano, a oggi, del tutto inattendibili. Estimati troppo ottimistici sin dall'inizio, messi ancor più in discussione dalle condizioni del mercato immobiliare, ora in sofferenza, segnato da un'offerta maggiore della domanda, non corrispondente alle richieste di abitazioni in base alla composizione sociale e ai bisogni conseguenti.

Il modello Torino è stato presentato come scuola per gli urbanisti europei, portati in visita alla Spina 3 e al nascente Parco Dora. Qui, dove una volta sorgevano gli stabilimenti delle Ferriere, Torino ha messo in vetrina la *fitoremediation* come sperimentazione per corrispondere a un disinquinamento del sito mai attuato. Ancora sopralluoghi esperti di architetti e urbanisti per corrispondere al bando di concorso, indetto per il *masterplan* della Variante 200. Bando tradito, prospettive che segnano il passo per la crisi economica in atto, da cui emergono tuttavia i rischi di avvio degli interventi più premianti per gli operatori, comunque nella logica di una incontrollabile e non preordinata edificazione, con movimentazione e trasferimenti del potenziale volumetrico costruibile - le condizioni per fare di Torino una città "verticale" – con torri e grattacieli a caso, posizionati sul territorio urbano, contro lo *skyline* delle montagne, di cui è capostipite l'immanente grattacielo di Intesa San Paolo. A rischio l'identità e la qualità della città stessa, ricca di valori di paesaggio: i lungo fiume, la collina, la corona della Alpi, la regolarità della maglia urbana originaria, i viali alberati, i parchi urbani, le eccellenze del barocco, il *liberty*, la fisionomia di alcune barriere operaie, le poche sopravvivenze di archeologia industriale.

Proposte e strumenti

Per guarire i mali della città e valorizzarne le potenzialità, nulla togliendo né all'identità urbana né alla modernizzazione, mirata a corrispondere ai nuovi bisogni, si considerano alcuni passaggi obbligati.

Questi hanno la matrice in una logica redistributiva: del pubblico interesse, del pubblico servizio, a favore della tutela e valorizzazione dell'ambiente costruito e naturale e dell'economia, che da questo deriva.

Le associazioni ambientaliste, in occasione dell'ultimo ricambio amministrativo, hanno avanzato la richiesta di *correttivi* sostanziali, pur nella consapevolezza che – stante il quadro politico complessivo e le tendenze in atto – possa risultare velleitaria:

- invertire i processi in corso di acquisizione privata delle rendite urbane; controllare la formazione delle rendite stesse, attraverso la pianificazione del territorio;
- attivare una procedura innovativa, sull'esempio di altre città europee, per le trasformazioni urbane e le scelte infrastrutturali, avviando processi di consultazione, che offrano ai cittadini scelte alternative, sorrette dalla valutazione di costi e benefici, di effetti sociali e ricadute ambientali;
- aprire un processo partecipativo, quartiere per quartiere, costruendo una nuova *mappa dei bisogni* e raccogliendo proposte e critiche dai cittadini, con seria valutazione del fabbisogno di servizi, articolato per zone territoriali e su scala cittadina, che tenga conto dei mutamenti demografici e occupazionali, valutando le nuove domande di servizi, verificando l'incidenza di ogni nuovo insediamento sul paesaggio, sull'ambiente urbano, e sul tessuto sociale;
- sospendere le nuove Varianti urbanistiche, volte a far cassa, mercificando i *vuoti urbani* della città o le aree trasformabili; quindi attivare un'attenta valutazione dell'efficacia e validità delle Varianti finora adottate e *in itinere*, in un'analisi costi/benefici di carattere non contingente, nella logica della prevalenza dell'interesse pubblico e della città come bene comune;
- garantire la trasparenza degli atti, il libero e facile accesso ai procedimenti, un'adeguata istruttoria decisionale in materia urbanistica, il bilancio partecipato, strumenti atti a contrastare la sopraffazione dell'interesse privato e a garanzia dell'interesse pubblico;
- opporsi alla logica dei grandi eventi, come volano di crescita e di promozione della città;
- costruire, in modo partecipato, un vasto programma pluriennale di manutenzione ordinaria del territorio, sostenendo l'uso corretto dello spazio pubblico;
- costruire *nel costruito*, nel rispetto della forma urbana e dell'identità del luogo, opponendosi alla logica in base alla quale costruire in altezza (torri/grattacieli) restituisca alla città qualità e spazi liberi;
- elaborare in maniera partecipata il Piano del Verde, che definisca priorità e strategie nella realizzazione dei parchi urbani, fluviali e collinari e delle aree verdi periurbane. Il verde come grande risorsa ambientale, ai fini del contenimento delle superfici impermeabilizzate, fondamentale per la salute dei cittadini e delle loro relazioni sociali;
- ripensare le scelte per le infrastrutture della mobilità, configurate entro scenari strategici di grande incidenza;
- agire sulle scelte trasportistiche, tramite i sistemi tariffari e l'incremento dei percorsi protetti per i mezzi pubblici. Strutturare un piano dei trasporti pubblici di valenza metropolitana, che disincentivi l'accesso delle auto nel centro urbano. Sostenere tutte le forme di "*mobilità dolce*" come *car sharing*, *car pooling*, *bike sharing*, *pedibus*, l'uso della bici per la mobilità quotidiana casa-scuola-lavoro. Favorire i parcheggi di interscambio, escludere ulteriori parcheggi in aree centrali - attrattori di traffico – e negare interventi di strutture interrato pubbliche o private/pertinenziali sotto le piazze storiche, i viali alberati, i giardini;
- contingentare drasticamente i centri commerciali di grande distribuzione, che penalizzano gravemente il piccolo commercio, drammatizzano la mobilità, recano pregiudizio all'equilibrio nella distribuzione delle funzioni in ambito urbano e divorano il territorio;

- controllare la dispersione degli insediamenti a scala regionale, che, incrementando l'uso del mezzo individuale, accentuano la congestione e l'inquinamento atmosferico;
- sollecitare, guidare e coordinare interventi nel settore delle abitazioni a basso costo, coerenti con i fabbisogni emergenti, con interventi integrati per un *mix* sociale;
- riprendere il progetto periferie, con attenzione e promozione dei valori identitari e redistribuendo la quota servizi a questi spettante;
- programmare e realizzare interventi, volti a redistribuire le attività di livello elevato (il terziario più qualificato), fuori dalle tradizionali località del centro e dei suoi intorni immediati;
- favorire e progettare interventi comunali di risanamento in ampi settori della città, fino al rinnovo urbano, nei luoghi di degrado o di inadeguatezza sia degli edifici, che delle condizioni ambientali, controllando la rendita;
- garantire il contestuale potenziamento del corredo dei servizi collettivi, a partire dal sistema dei trasporti e delle comunicazioni, coinvolgendo soprattutto le periferie;
- valorizzare il patrimonio storico, evitando dismissioni, intromissioni disomogenee e incentivandone la manutenzione. Qualificare la rete museale, attrattiva turistica di qualità;
- sostenere il completamento della Raccolta Differenziata dei Rifiuti Urbani;
- difendere il mantenimento delle aziende partecipate sotto l'esclusivo controllo pubblico, per l'importanza che beni primari come acqua, suolo pubblico, energia, trasporti e rifiuti rivestono ai fini ambientali;
- inserire la città in una politica concertata di scala metropolitana, senza la schiacciante supremazia della metropoli con penalizzazione in termini di consumo di territorio dei comuni contermini; favorire accordi in ambito sovra comunale, volti alla difesa del suolo, in opposizione alla tendenza in atto di concorrenzialità tra municipalità.
- prevedere nuove forme di fiscalità contro la crisi della finanza locale, scelte strategiche nei trasferimenti pubblici, senza svendere territorio e patrimonio pubblico per interventi di dubbia utilità e senza effettivi ritorni occupazionali. Le opere pubbliche siano finanziate dalla fiscalità e non dalla speculazione sulle aree.

In conclusione: un decalogo

1. La città è un bene comune e come tale deve garantire gli interessi collettivi
2. Moratoria generalizzata sulle nuove urbanizzazioni per rigenerare città e campagna.
3. Ripristino della legalità: no ai condoni, no ai piani casa.
4. No agli strumenti che vanificano la pianificazione (a partire dagli accordi di programma in deroga) ed esclusione dell'iniziativa privata come impulso alla pianificazione.
5. Ripristino della destinazione originaria degli oneri di urbanizzazione.
6. Rilancio della pianificazione paesaggistica: Stato e Regioni devono provvedere in tempi brevi alla formazione e alla rigorosa gestione dei piani a norma del Codice.
7. Riaffermazione della tutela dell'identità culturale e dell'integrità fisica, quale cardine anche della pianificazione urbanistica ordinaria, secondo i migliori esempi del recente passato.
8. Recupero delle immense periferie degradate, cresciute negli ultimi decenni, senza regole, né qualità urbana, anche con radicali operazioni di ristrutturazione urbanistica dell'edilizia abusiva e speculativa e con uso vincolante di tecniche antisismiche e di risparmio energetico, adeguatamente certificate.

9. Mobilità sostenibile e integrata: incentivazione del trasporto pubblico e contenimento del trasporto privato.
 10. Ridefinizione delle regole per una effettiva trasparenza e partecipazione nel processo di formazione delle scelte.
-

L'urbanistica in discussione. I casi dei Piani regolatori generali di Roma, Milano e Torino

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/lurbanistica-in-discussione-i-casi-dei-piani-regolatori-general-di-roma-milano-e-torino-2/>

di Raffaele Radicioni

Le prospettive dell'urbanistica

Il numero di gennaio-giugno 2001 della rivista "Urbanistica" pubblicò il piano regolatore di Roma. Campos Venuti, coordinatore del piano, con lo scritto: "*Il piano per Roma e le prospettive dell'urbanistica italiana*" cercò di dimostrare che il vero piano, fattibile nelle condizioni storiche italiane, fosse quello di Roma. L'esposizione, nella prosa concisa e chiara di Campos, pareva incontrovertibile; sintetizzava in primo luogo cosa fosse avvenuto in Italia negli ultimi 50 anni:

1. la riforma generale, tentata da Sullo (inizio anni '60) fallì, seguita da una modesta riforma, affidata alle leggi degli anni '60 e '70 del secolo scorso;
2. era mancata parità di trattamento per tutte le aree e quindi per tutte le proprietà immobiliari: il nodo centrale della questione ruota tuttora attorno al tema della rendita fondiaria;
3. la legge del '42, in vigore, non risolveva la sperequazione fra destinazioni pubbliche e private, sancite dal piano;
4. a partire dagli anni '80 si afferma la *deregulation* urbanistica: contro il piano si afferma la falsa alternativa del progetto. Negli anni '80 l'urbanistica è emarginata, senza che si realizzi il rifiorire dell'architettura, seppure liberata, proprio in forza della *deregulation*, dai lacci e laccioli del piano;
5. la svolta si ha con la formazione delle leggi regionali di ultima *generazione* e con i *piani riformisti*, facilitati da quelle leggi, che intendono superare la sperequazione fra le proprietà, che il piano, per propria natura, produce;
6. questi importanti successi riformisti non hanno però ricevuto l'*imprimatur* di una legge quadro nazionale. Venne la proposta di legge Lupi, dico io, nello scorcio della legislatura di centro destra 2001-2006, che forse aveva quel compito e (per fortuna) non fu approvata.

Con quelle premesse, secondo Campos, l'urbanistica italiana avrebbe di fronte a sé tre strade.

La strada dei *custodi delle regole del passato*: piano rigido, che tutto prevede nei dettagli, che aspira all'esproprio generale delle aree di trasformazione, secondo quanto tentato senza successo nel 1962-63 da Sullo. Quella strada rifiuta la realtà di oggi, a cominciare dal radicale cambiamento del regime immobiliare.

La strada, eguale e contraria alla precedente, che si concreta nel rifiuto ideologico delle regole. Il piano è sostituito da un programma politico. Questa è la soluzione di Milano, capitale della *deregulation* urbanistica, anni '80.

La via d'uscita è quella proposta per Roma, e per le città, fra le quali Torino, che hanno applicato le stesse scelte politiche e culturali. La *terza* via è caratterizzata dalla coraggiosa serietà del riformismo, in quanto: anticipa la legge nazionale riformista, non ancora approvata; fa derivare il piano da un quadro di riferimento urbanistico generale, quello, che le leggi regionali definiscono "piano strutturale"; rispetta la legge del '42, ma supera anche le sue contraddizioni (la mancanza di equità fra le aree di trasformazione e l'incostituzionalità dei vincoli per servizi pubblici a tempo indeterminato); affronta la rendita urbana in concreto, utilizzando gli strumenti disponibili. In complesso si tratta del più avanzato compromesso fra la legge attuale e l'anticipazione dell'auspicabile legge futura.

Cenni sulle vicende urbanistiche di Roma a partire dal dopoguerra

A Roma, all'indomani della liberazione, vige il piano del 1931. Sono del 1946 le prime proposte dell'INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) e di una Commissione Comunale. Nel 1948 Roma ha 1.599.000 abitanti. Nel '54 è deliberato l'avvio del nuovo piano; l'elaborazione è diretta da un Comitato numeroso, favorevole al decentramento terziario (ministeri ecc.) verso il Sistema Direzionale Orientale (SDO). L'ipotesi presentata però è rifiutata (1958). L'elaborazione del piano è assunta dalla Giunta Ciocchetti, che nel 1959 porta in Consiglio Comunale il nuovo piano, privo delle grandi scelte.

Con l'Amministrazione di centro sinistra il piano, modificato (1962) con il recupero delle linee precedenti (decentramento del terziario), è riadottato e approvato nel 1965. Permangono incertezze nei confronti del decentramento a est, mentre si attuano le previsioni abitative, senza che sia data risposta alla domanda di abitazioni a basso costo.

A metà anni '70 le amministrazioni di sinistra (Sindaco Argan e poi Petroselli) instaurano una gestione operativa, per singole iniziative, fra cui: nuovamente l'ipotesi dell'asse attrezzato ad est, lo sviluppo dei quartieri organici, la sistemazione dei fori romani (Soprintendente La Regina), la reimpostazione normativa della pianificazione.

Dalla punta massima (1981, 2.831.000 ab.), la capitale registra un forte declino demografico (2001, 2.559.000 ab.) e in seguito un lieve incremento (2011, 2.614.000 ab.).

Con le amministrazioni di centro-sinistra (sindaci Rutelli e Veltroni), parallelamente a iniziative variamente mirate (parcheggi e immagine urbana per il Giubileo), riemerge l'esigenza di un nuovo piano regolatore (vigente il piano del 1965).

Si apre (1995) una fase lunga e tormentata di costruzione del piano, nel solco dell'*urbanistica riformista*. Si susseguono le tappe dell'iter ufficiale, a partire dall'adozione della Giunta comunale (2002), fino all'entrata in vigore nel 2008, nell'imminenza dell'amministrazione di destra, Sindaco Alemanno.

Qualche considerazione sul Prg di Roma, coordinato da Campos Venuti

Il piano riformista, proposto da Campos Venuti, modello per l'urbanistica italiana, risolve oggi i

problemi delle città e di Roma in primo luogo? Provo a rispondere, per sommi capi, avvalendomi anche di informazioni e considerazioni, svolte da altri (P. Berdini[1], V. De Lucia[2], E. d'Albergo, G. Morini[3]).

A Roma la situazione è analoga a quella delle altre grandi città. Il censimento della popolazione documenta una situazione fuori controllo, frutto inevitabile dell'assenza di un governo pubblico delle città e dei territori: l'intera provincia è stata coinvolta nella crescita urbana di Roma e ne paga prezzi elevati. È in atto il decentramento della popolazione, dovuto a vari fattori, fra i quali la selezione per reddito degli strati sociali: i valori immobiliari elevati sono insostenibili per una parte della popolazione romana[4], costretta quindi a trasferirsi nell'immensa periferia, nelle borgate, nell'agro circostante, nei centri periferici, sostituita da attività di servizio (il terziario). Ma quei centri, divenuti città di 40/50 mila abitanti, continuano ad essere privi di servizi sociali di qualità: scuole superiori, parchi urbani. Gli abitanti, espulsi da Roma, vivono in condizioni sociali peggiori di quelle della capitale, aggravate dalla crisi della mobilità. Roma è paralizzata dal traffico privato. Chi abita nell'area metropolitana percorre anche più di cinquanta chilometri per raggiungere la città ed è, salvo eccezioni, costretto a farlo con il proprio mezzo, per carenza di trasporti collettivi. Due ferrovie collegano i comprensori di Bracciano e Monterotondo; il resto della popolazione dell'area raggiunge Roma con il mezzo individuale, impiegando ore ogni giorno. Si aggravano dunque le condizioni in termini di qualità della vita: nei centri urbani per l'assenza di servizi pubblici; per i costi dovuti agli spostamenti. Il "piano del ferro", pilastro del piano regolatore, rimane negli auspici. La ragione è semplice: gli investimenti, necessari per migliorare il sistema dei trasporti non solo a Roma, non sono certo reperibili nelle singole città. Chi governa i processi di redistribuzione della popolazione e delle attività alla dimensione regionale?

Roma non è più un'isola, circondata da un'estesa campagna; è una vasta agglomerazione, che si va saldando ai comuni limitrofi e dilatando a macchia d'olio in più direzioni. All'inizio degli anni Sessanta lo spazio urbanizzato era meno di un decimo del territorio comunale, oggi è più di un terzo. Il Comune di Roma dispone di circa 129 mila ettari; lo spazio non urbanizzato è di circa 88 mila ettari; ma è ormai disarticolato, frantumato, attraversato da strade, ferrovie, elettrodotti, insediamenti di tutti i tipi, invaso da mille destinazioni, molte abusive.

Il piano prevede di realizzare 70,77 milioni di metri cubi (pag. 57 della Relazione di piano regolatore), pari al 10,1 % della cubatura complessiva della città attuale (poco più di 701,9 milioni di metri cubi); nelle previsioni sono comprese cubature per residenze, per attività varie (terziario privato e pubblico), per attività produttive. I fabbisogni di spazio, documentati nel piano da ricerche specifiche, nascono dalla realtà di Roma; ma la domanda è: devono tutti trovare posto in Roma? E qui si torna al problema del governo reale del territorio regionale.

L'incremento previsto (calcolato in abitanti equivalenti) è di circa 700.000 abitanti. Dividendo l'estensione complessiva delle aree a servizi (in metri quadri, comprensivi delle superfici "ad acquisizione compensativa con doppio regime"[5] pag. 74), per il numero degli abitanti esistenti, oltre all'incremento futuro di 700.000 abitanti (pagine 74 e 77), si ottiene un indice medio di 28,82 metri quadrati per abitante, ritenuto soddisfacente (?), da confrontare con quanto richiesto dai Decreti interministeriali del 1968 (in totale 35,5 metri quadrati per abitante).

All'attenzione della cultura e dei cittadini romani campeggiavano due grandi progetti: lo SDO (Sistema Direzionale Orientale) ereditato dal piano del 1965 e il progetto Fori, conseguente e alla denuncia del

Soprintendente ai Beni Archeologici Adriano La Regina, esposta nel 1978, e all'accoglimento dei Sindaci Argan ("o i monumenti o le automobili") e poi Petroselli, morto il quale, si estinse il progetto Fori. Anche lo Sdo è stato sepolto dal nuovo piano, approvato nel 2008. È vero che il piano del '65 prevedeva i collegamenti viari fra SDO e Roma, oggi criticati da Campos. Ma cosa è successo di diverso a Bologna (come in altre città), con la realizzazione del Centro Direzionale? Questo è collegato alla città, con impianti viari. La realizzazione di impianti di trasporto su ferro (auspicabile e indispensabile per il bene di Roma e delle altre città italiane) è credibile solo se consegue a una politica nazionale; altrimenti non avviene né a Bologna, né a Roma, né in altre città. La proposta dello SDO mirava ad una politica di *equilibrio* delle destinazioni, attive nel territorio regionale. Politica che a Roma, come in altre città, è stata smentita.^[6] Per la direzionalità il piano prevede una ventina di "centralità" (una per municipio), dove concentrare attività commerciali o poco più. La loro disposizione a corona rischia di rafforzare il carattere centripeto di Roma, centro delle funzioni insediate di livello regionale e nazionale.

Termino queste considerazioni, dedicate al governo di Roma (compreso il periodo delle amministrazioni Rutelli e Veltroni) con la citazione di un breve estratto^[7], che tuttavia aiuta a capire il comportamento, tenuto negli ultimi 25–30 anni, dal governo romano:

“Sfruttamento del suolo per nuove costruzioni, ulteriore privatizzazione dei servizi pubblici e iniziativa di candidatura olimpionica (sia pure fallita), che prevedeva costruzioni e infrastrutture, evidenziano un concreto repertorio di policy, tipico del neoliberismo radicale. L'insieme di queste politiche evidenzia inoltre che in questa fase le relazioni fra politica ed economia nel regime urbano di Roma, privilegiano il ruolo di una componente del capitale, fortemente legata al luogo”.

Cenni sulle vicende urbanistiche di Milano

Nel 1860 Milano contava 150.000 abitanti e all'indomani della Prima Guerra Mondiale 800.000. Nel 1945, con la legge del '42, attraverso un concorso di idee, è deliberato l'avvio del nuovo piano, approvato nel 1953. La prorompente attuazione del piano, mediante numerosi piani particolareggiati, contribuisce alla distruzione, pressoché totale, della città storica: apertura di larghi corsi per sostenere l'edificazione ad alte densità e sostituzione integrale degli edifici preesistenti. Nel 1948 La popolazione raggiunge 1.267.000 abitanti e nel 1961 1.582.000. Si impone la pianificazione territoriale: originariamente per 35 Comuni, nasce il Piano Intercomunale Milanese (Pim), la cui formazione si avvale dell'apporto di elevati livelli culturali. Il primo schema è del 1963, una seconda elaborazione del 1965. Il progetto di piano è adottato dall'assemblea dei sindaci nel 1967 e lì rimane. Nel 1976 si ha l'allestimento e nel 1980 l'approvazione della Variante Generale del piano regolatore (Sindaco Tognoli): ultimo tentativo di pianificazione urbana nelle forme tradizionali.

Di fronte alla crisi di sviluppo milanese, si manifesta un'ipotetica esigenza di "riurbanizzazione" con ruolo ridimensionato dell'Amministrazione pubblica. Milano, capitale d'Italia e del terziario avanzato, anticipa l'intera Nazione. Accantonata la ricerca di una Variante, la gestione avviene attraverso i "progetti di sistema", il "documento direttore progetto passante", il "piano case", con sbocco infine al "documento direttore" del 1988 per le aree dismesse, in connessione con i grandi interventi sulle aree

Bicocca-Pirelli, Portello-Alfa Romeo, Fiera-Pero Rho, oggetto di negoziazioni, coinvolgenti l'ente pubblico, principale investitore. L'Amministrazione, retta dalla Lega Nord, ripropone il piano regolatore, sostituito da una sorta di piano tecnico, *strategico e programmatico*; si ha di lì in poi l'avvio dei PRU (Programmi di Riqualificazione Urbana) e filiazioni successive, promossi dal Ministero dei Lavori Pubblici, su innesco dei "Programmi Integrati", previsti dalla legge Botta-Ferrarini del 1992. Parallelamente sono formati 10 Programmi di trasformazione urbana (PRU), prodotti dal "Laboratorio di progettazione urbana" del Comune, nell'ambito di un "Nuovo Quadro per Milano" (delibera comunale 1995). La nuova linea è composta nel *Documento d'inquadramento delle politiche urbanistiche comunali*, adottato dal Consiglio Comunale nel 2001, nuovo modello di gestione urbanistica, caratterizzato da estesa consensualità e flessibilità: all'Amministrazione pubblica il ruolo di arbitro nell'arena degli interessi reali.

Dai primi anni 2000 nascono i Programmi Integrati di Intervento, con ampia applicazione su aree piccole e medie, sempre su iniziativa del "mercato", i quali, dopo fasi di concertazione, partecipazione e valutazione, sono approvati dal Consiglio Comunale. Parallelamente si manifesta la radicale trasformazione della città da parte delle grandi operazioni, quali lo spostamento della Fiera (i grattacieli di *City life*: "il Dritto", "Lo Storto", "Il Gobbo") ed Expo 2015. Tutto avviene in assenza dell'orientamento, fornito dall'istituto del piano regolatore o da un suo surrogato.

Cenni sulle vicende urbanistiche di Torino a partire dal 1980

La nuova amministrazione di sinistra, eletta nel 1975, formula il progetto preliminare di piano regolatore, conforme alla legge regionale Astengo 56/1977; quel piano tenta di rispondere alle esigenze e ai fini, espressi dalle rivendicazioni politiche e civili degli anni precedenti. Il progetto, coerente con le politiche della Regione Piemonte, è adottato prima dello scadere dell'Amministrazione (1980). Sopraggiunti i "terribili anni '80", destrutturate le politiche della sinistra, si afferma la cultura neoliberista e quindi (fra altre sconfitte) il tramonto del piano, le incertezze delle amministrazioni, succedutesi dopo l'85, l'incarico alla Gregotti Associati (1986), l'adozione del nuovo piano (1992), la formazione dell'amministrazione Castellani (1993), l'approvazione del piano (1995), i cui contenuti erano e sono:

- la negazione di ogni interesse verso la dimensione regionale, in conformità alla linea vincente a livello nazionale, che persegue l'inserimento della città nella competizione nazionale e internazionale, alla ricerca di un nuovo *status*, non più fondato sulla produzione industriale, ma su l'incremento dei servizi terziari dentro la città, la loro qualificazione verso nuovi settori della scienza e dalla tecnologia, il potenziamento del turismo, della cultura, dell'intrattenimento[8];
- ai fini della trasformazione economica e sociale della città, l'utilizzo ingente di risorse pubbliche (dell'Europa, dello Stato, della Regione), nonché l'estrazione piena e incondizionata della rendita urbana, attraverso operazioni di valorizzazione delle aree centrali della città. In questa direzione si colloca l'operazione immobiliare più rilevante, anche a fini reclamistici (estesa complessivamente su tre milioni di metri quadrati), denominata, fin dalla sua nascita, *la Spina centrale*, coincidente con le aree affiancate al tracciato ferroviario, già impegnate da insediamenti industriali storici, oggetto di radicale demolizione, sostituiti, contro le trionfalistiche aspettative iniziali (il terziario), da insediamenti prevalentemente residenziali;
- malgrado la trasformazione pressoché totale delle aree già industriali (oltre 9 milioni di metri

quadrati), site in località centrali e semicentrali, la scelta di confinare improbabili servizi sociali nei luoghi marginali (sulle sponde della Stura, sulle pendici della collina), anche quelli che avrebbero dovuto e potuto finalmente coprire fabbisogni secolari, espressi dagli insediamenti a basso reddito, realizzati storicamente nel nocciolo centrale della città, in prossimità delle fabbriche, un tempo motore economico della città. A Torino, a differenza di Roma sarebbe stato possibile soddisfare il fabbisogno di servizi, utilizzando le aree di trasformazione. Certo con l'esborso di risorse pubbliche.

In conclusione

Dai casi trattati (Roma, Milano e Torino) emergono alcuni punti nodali, quali:

- per tutti i tre casi è palese la mancanza del governo pubblico dei processi territoriali-regionali;
- il caso di Milano rivela l'applicazione più coerente del principio dell'intervento del potere privato nel governo del territorio. Il primato dell'interesse collettivo direi sia tranquillamente ridimensionato. Non è un caso che il disegno di legge nazionale, che nel 2006 inseriva nel sistema delle decisioni, in materia di governo del territorio, il potere privato a pari dignità, a fronte del potere pubblico, portasse il nome di Lupi, già Assessore all'urbanistica di quella città;
- l'assenza di controllo dell'occupazione del suolo o comunque l'applicazione della *perequazione*, è fatto direi acquisito a Roma, a Milano e a Torino.
- Dalla lettura sinteticamente esposta, penso ci si trovi ad un bivio (imito Campos, anche se egli parla di un trivio):

1. Prima strada: continuare per quella imboccata da tempo, coerente con l'egemonia culturale della controrivoluzione neoliberista, fatta propria da anni da gran parte della cultura e dalla politica europee^[9]: vale a dire continuare con la linea, che persegue il primato dei grandi centri, in competizione fra loro a livello europeo, i cui governi locali privilegiano lo sviluppo (*pro-growth* anziché *pro-welfare*^[10]). In questa direzione non occorre modificare alcunché: già ora dominano i grandi centri urbani; l'eventuale governo metropolitano non farà che accentuare il potere delle attuali centralità, a scapito delle periferie non più comunali, ma provinciali e regionali. In quella direzione, più o meno a breve, si dovrà risolvere anche il problema degli *standard*, della dotazione del livello civile delle città. Le strade inventate, quella miserrima di Torino o quella più ambiziosa di Roma (Milano non si lascia attardare da simili ubbie), hanno il fiato corto; dalla loro hanno né logica né buon senso: Torino confina la aree a servizi nei luoghi dove la rendita è minima (per ora), dove l'uso del suolo non interessa ad alcuno, ad esempio sui bordi della Stura; Roma invade un ambiente esterno, la campagna romana, che ha valore storico, irripetibile: se ne erano accorti Montaigne, Goethe, Pasolini, Quaroni, Flaiano e mille altri, ma noi no. In questa direzione si troverà presto il modo di infrangere il vincolo, che oggi ancora vige, a garanzia dei cosiddetti *standard*, ambizione, che faceva parte della spinta, viva in Italia, e non solo, a favore dello stato sociale (il *welfare* appunto). Quel lusso l'abbiamo perso nella speranza, prima che nella realtà. Verrà quindi il momento e la forza culturale e politica, che si farà carico di adeguare la legge alle attese, soprattutto di chi governa e di chi ha interesse e potere di decidere. Siamo sulla buona strada, visto che ormai abbiamo elaborato il grimaldello della qualità *versus* quantità. Chi non apprezza la qualità? Tenendo conto però che non c'è qualità senza misura quantitativa. Qualità

vuol dire in primo luogo struttura della città, cioè progetto degli spazi per servizi, in rapporto a ben determinati ambiti urbani. Quale è il progetto del piano di Roma? Gran parte dei servizi, che occorrono alla città sono in qualche posto, nell'agro. E a Torino? In qualche parte: sulle sponde della Stura o in collina.

2. Seconda strada, contraria alla prima: governare i processi complessi e potenti di redistribuzione delle attività e della popolazione, di consumo del suolo ecc., quali sopra accennati per i comuni dei dintorni di Roma. Identiche situazioni e quindi identiche esigenze riguardano Venezia, Firenze, Napoli, Bologna, Torino ecc. Se si persegue la riorganizzazione degli assetti regionali, significa mettere in crisi il principio della competizione fra città. Come si può risolvere la questione della pianificazione regionale e quindi delle risorse, ad esempio, necessarie per costruire veramente il sistema dei trasporti collettivi, senza mobilitare le competenze e le risorse dello Stato^[11]? Com'è possibile intervenire sul sistema dei trasporti nelle grandi aree urbane, senza affrontare il sistema dei trasporti nella sua organizzazione complessiva, all'interno, o accanto alla quale, si colloca l'insieme delle reti di trasporto delle grandi città? La stessa logica vale per tutte le grandi questioni: la stabilità delle terre, le grandi dorsali dei trasporti nazionali-europei, l'ammodernamento dei porti, connesso al potenziamento del trasporto via terra, via acqua, ecc. Affrontare nell'insieme, questi temi, scegliendo priorità e obiettivi, non conduce forse alla già negletta disciplina della programmazione? Forse non negli stessi termini del passato. Che siano queste le riforme necessarie e non il presidenzialismo o simili? Gli *standard*: non si vede come si possa risolvere il fabbisogno di aree, senza mettere mano alla questione nodale della rendita fondiaria. Come si fa a garantire alle varie città estensioni consistenti di aree per le diverse esigenze, se gli spazi, soprattutto dove mancano, cioè nei luoghi centrali, richiedono risorse impossibili da reperire, ai valori imposti dalla rendita? Sembra chiaro che quell'obiettivo si possa perseguire solo se il valore del suolo (si badi il valore del suolo, non degli edifici) sia trasferito alla collettività. Senza risolvere quel nodo, la questione degli standard si traduce in trucchi: a Torino, a Roma, a Napoli, a Milano.

La seconda delle due strade sintetizzate, non è oggi all'ordine del giorno? Certo che non lo è. Ma non lo sarà mai se non si costruisce una linea culturale e politica, che possa diventare, come diceva Gramsci, "senso comune".

[1] Si veda: P. Berdini. "Esplosione metropolitana", testo pubblicato da www.eddiburg.it in data 22/05/2012.

[2] Si veda: V. De Lucia "Il nuovo piano regolatore di Roma e la dissipazione del paesaggio romano", pubblicato su "Meridiana", nn. 47-48/2003, riportato da www.Eddiburg.it

[3] Ernesto d'Albergo e Giulio Moini, docenti alla Sapienza – Università di Roma – Dipartimento di Scienze Sociali "Politica, economia e potere a Roma, fra neo-liberalizzazione e grandi eventi".

[4] Elemento significativo della dinamica demografica della popolazione è rappresentato dall'incremento costante della "popolazione straniera", rispetto alla "popolazione italiana", come documentato dal rapporto: "Piano Regolatore sociale" di Roma, a cura di D. Terrazza e B. Menghi "La popolazione di Roma" – gennaio 2010.

[5] Estratto dalla Relazione del Prg, pag. 74: "...le Norme Tecniche di Attuazione (Art. 82) prevedono un "doppio regime" normativo per tutte le aree a destinazione pubblica, generale e locale, ancora da attuare, consistente, in sostanza, nella possibilità offerta al

proprietario privato della cessione del 80 % dell'area vincolata e della contemporanea utilizzazione del restante 20 % per destinazioni d'uso non residenziali, concentrando su questa parte minoritaria l'edificabilità prevista (0,05 mq/mq); garantendo però al Comune la possibilità espropriativa, qualora si verifichi l'impossibilità di attuazione con la modalità compensativa."

[6] *"La politica accentratrice del Comune di Roma, finalizzata a favorire le grandi attività terziarie, pubbliche e private con asse di sviluppo preferenziale verso il mare, è stata agevolata dalla rinuncia dello Stato, della Regione e della Provincia a promuovere iniziative di elevato livello nelle altre città del Lazio."* da Vezio De Lucia, documento citato.

[7] Ernesto d'Albergo e Giulio Moini, documento citato.

[8] Si veda il libro di S. Belligni e S. Ravazzi, *"La politica e la città. Regime urbano e classe dirigente a Torino"*, Il Mulino, 2012, con riferimento particolare al Capitolo 3, *"La nuova Torino"*, pagg. 43 e seguenti.

[9] Coerente cioè con la *"Lotta di classe dopo la lotta di classe"*, come illustrato da L. Gallino nell'omonimo libro, Edito da Laterza nel 2012.

[10] Distinzione, riportata da S. Belligni e S. Ravazzi nel libro citato.

[11] Questa è la conclusione cui giunge la Commissione di lavoro del Consiglio italiano per le Scienze Sociali (CSS), coordinata da Giuseppe De Matteis, che si è espressa nel 2011 con un rapporto dal titolo: *"Società e territori da ricomporre. Libro bianco sul governo delle città italiane"*

Memoria e genius loci. Il caso di Torino da città fabbrica a “città degli eventi”

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/memoria-e-genius-loci-il-caso-di-torino-da-citta-fabbrica-a-citta-degli-eventi-2/>

di Guido Montanari

La crisi della città fabbrica

Negli anni Settanta del secolo scorso le lotte operaie per migliori condizioni di vita e di lavoro hanno un fulcro importante a Torino e si riflettono nelle giunte di sinistra (1975-1985), guidate da Diego Novelli. È il periodo del tentativo di sostituire il Piano regolatore vigente (Annibale Rigotti, 1959) con un nuovo strumento urbanistico incentrato sul riequilibrio territoriale a scala regionale, sul raggiungimento degli *standard* urbanistici, sul rispetto della struttura storica urbana e sul controllo della rendita fondiaria[1]. L'esaurimento di questa fase si annuncia con gli “anni di piombo” e con la sconfitta sindacale dello sciopero dei 35 giorni alla Fiat (1980), che segnano l'inizio di una metamorfosi economica e sociale epocale: frammentazione dell'apparato produttivo, smantellamento delle grandi concentrazioni operaie, chiusura di fabbriche, riorganizzazione e delocalizzazione della produzione nella cintura urbana e all'estero.

La fine dell'attività produttiva del Lingotto (1982) e il famoso concorso a inviti della Fiat per il riutilizzo dei suoi 181.000 mq[2], sanciscono il tramonto della “città-fabbrica”, ma anche l'esaurimento dell'urbanistica dei piani e dei progetti pubblici e l'inizio dell'urbanistica “contrattata”[3], direttamente guidata dai capitali privati, al di fuori del controllo democratico della trasformazione urbana.

Con la chiusura di decine di fabbriche, l'attuazione da parte della Fiat di un massiccio piano di licenziamenti, di prepensionamenti e di cassa integrazione, Torino si presenta a fine anni Ottanta come una città in grave crisi, in bilico tra il rischio di una esplosione sociale dai risvolti imprevedibili e le opportunità del rinnovamento urbano di circa 10 milioni di metri quadri di aree industriali dismesse.

In una stagione politica improntata all'ideologia neoliberista che trova i suoi alfieri nel presidente americano Ronald Reagan e nel primo ministro inglese Margareth Thatcher, Torino adotta il nuovo Piano regolatore (Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, 1995) focalizzato su tre obiettivi principali: lo sviluppo del terziario, la valorizzazione della produzione edilizia, il *marketing* urbano internazionale. Il piano individua tra i principali settori della trasformazione urbana la “Spina centrale”, come collegamento delle aree industriali dismesse, l'asse di corso Marche come nuova possibilità infrastrutturale e di espansione urbana, e l'asta fluviale del Po, come luogo di *loisir* e di sport. Di queste tre aree soltanto la Spina centrale, ha avuto completa attuazione, incentrata sul nuovo *boulevard* realizzato sull'asse nord-sud, attraverso la copertura della trincea ferroviaria.

La vincente candidatura ai Giochi Olimpici Invernali del 2006 e i forti finanziamenti per opere infrastrutturali come il nuovo passante ferroviario e la metropolitana, sono tra i principali inneschi del nuovo Piano regolatore. Sull'onda della frenesia olimpica, nel decennio 2000-2010 le due

amministrazioni di Sergio Chiamparino portano a termine la ricostruzione di circa 6 milioni di metri quadri di aree un tempo industriali, attraverso più di 250 varianti urbanistiche basate su notevoli densità edilizie, sulle “nuove centralità” e sulla contestata decisione di realizzare “edifici alti”[4].

La trasformazione delle aree industriali abbandonate

Tra le principali aree in trasformazione, la ex Fiat Avio, nel quartiere del Lingotto, è destinata a residenze e uffici tra cui la nuova sede della Regione Piemonte, con la torre per uffici di Massimiliano Fuksas, di 200 metri. La sistemazione urbana non tiene conto della matrice viaria circostante e prevede zone verdi prevalentemente su soletta. Oltre la ferrovia il Mercato Ortofrutticolo Ingrosso (Umberto Cuzzi, 1932) dopo i costosi interventi di restauro per la breve destinazione olimpica, risulta abbandonato, mentre il nuovo quartiere di edilizia convenzionata è in stato di degrado e buona parte degli alloggi non assegnati.

Più a nord inizia la Spina centrale, elemento di collegamento delle maggiori aree industriali dismesse[5]. La Spina 1, tra corso Rosselli e corso Peschiera, dove un tempo sorgeva la ex Materferro, prevede il progetto di “Porta Europa”, due torri asimmetriche, assurdamente disassate rispetto all’asse del boulevard. Il nuovo quartiere comprende residenze e un centro commerciale, le cui scelte architettoniche banali e la conservazione della sola facciata dei capannoni storici, costituiscono occasioni perse del progetto di riqualificazione, ma soprattutto emerge l’inadeguatezza degli spazi pubblici, limitati a una deserta piazza anfiteatro e ad un breve viale pedonale, entrambi privi di verde e non riscattati dalle fontane con le sculture di Mario Merz.

Compresa tra corso Peschiera e corso Vittorio Emanuele II, Spina 2 doveva caratterizzarsi come un nuovo polo culturale della città, incentrato sul raddoppio del Politecnico, sulla nuova biblioteca di Mario Bellini e sul riuso a strutture espositive delle notevoli architetture ottocentesche delle carceri e delle Officine Grandi Riparazioni delle ferrovie. Sono state completate soltanto le nuove residenze sull’area ex Nebbiolo ed ex Westinghouse, fabbriche storiche completamente demolite, tranne la palazzina uffici, lasciata in stato di abbandono. L’espansione del Politecnico è stata condotta secondo un piano frammentario e poco aperto alla città, mentre la biblioteca e il riuso delle OGR sono sospesi per mancanza di risorse. Lascito positivo della stagione olimpica è l’ex villaggio media di via Boggio, destinato a residenze universitarie, estremamente necessarie in una città che ha individuato nella “conoscenza” uno dei principali settori di sviluppo.

Proseguendo verso nord un’altra importante area di trasformazione è quella della stazione di Porta Susa, riprogettata come nodo di interscambio modale su tre livelli e destinata a soppiantare la storica stazione di testa di Porta Nuova. Nelle vicinanze è in costruzione il grattacielo di Renzo Piano, che sverterà a ridosso dei quartieri ottocenteschi, mentre la gara per l’assegnazione del vicino grattacielo gemello per ora è andata deserta.

Più a nord, oltre la Dora, Spina 3 costituisce l’area più significativa di tutta la trasformazione postindustriale che comprende le aree delle ex Acciaierie Vitali, ex Michelin, ex Savigliano, per circa un milione di metri quadrati[6]. Vi sono state realizzate residenze per circa 15.000 abitanti, attività commerciali, direzionali e di ricerca, ma non sono stati previsti asili, scuole, ambulatori, luoghi di ritrovo. I nuovi complessi edilizi, completamente avulsi sia urbanisticamente sia topologicamente dal tessuto

storico, sfrangiato ma ancora riconoscibile, si impongono con le loro masse fuori scala tipiche della peggiore edilizia degli anni Settanta. Tre torrette di circa settanta metri costituiscono il nuovo *landmark* del quartiere, visibile dai belvedere storici di Torino (Monte dei Cappuccini e Superga) come nuovo sfondo incongruo delle architetture auliche del centro. Spazio pubblico significativo è il sagrato della chiesa del Santo Volto di Gesù di Mario Botta, confinato però in una zona a margine che non riesce a porsi come fulcro del quartiere. Questo ruolo è svolto dalla “piazza” del centro commerciale e della multisala cinematografica, spazio aperto al pubblico, ma non pubblico. Tassello interessante della trasformazione è invece il parco “postindustriale” di 450.000 mq, disegnato da Peter Latz, che rivela un’affascinante sedimentazione di ruderi industriali, contestata però dai cittadini per la scarsa presenza di verde[7].

Ancora a nord, lungo l’asse di via Cigna, è in costruzione la Spina 4, i cui primi esiti confermano la visione urbana fin qui descritta: nessuna attenzione a soluzioni di mobilità sostenibile, nuovi edifici dissonanti dal contesto, che non riescono a operare la ricucitura del tessuto urbano con spazi pubblici di qualità. Analogo approccio antiurbano emerge in quasi tutti i nuovi interventi recenti realizzati a scala di isolato, segnatamente quelli compresi sulle aree dismesse delle Ferrovie dello Stato, tra corso Dante e corso Bramante, ma anche il nuovo Polo universitario delle Facoltà umanistiche progettato da Norman Foster sull’area Italgas, la nuova sede della Lavazza (arch. Cino Zucchi) e numerose altre trasformazioni realizzate e previste[8].

Memoria e genius loci per un disegno urbano democratico

Il “modello Torino” è stato propagandato dai mezzi di informazione e da buona parte della pubblicitaria specializzata come un esempio di trasformazione positiva e di gestione oculata del territorio[9], ma non sono stati tenuti in conto aspetti quali paesaggio, beni comuni, partecipazione, sostenibilità sociale e ambientale. I Giochi Olimpici e una serie di altri eventi accortamente proposti in sequenza, dal Congresso mondiale degli architetti alla nomina a World Design Capital, dai Campionati mondiali di scherma, alle celebrazioni dei 150 anni dell’Unità, hanno avuto un’ampia eco mediatica che è riuscita a promuovere a scala internazionale e nazionale la nuova immagine di Torino come città dell’arte, della ricerca scientifica, del divertimento e dello sport[10]. In effetti la città si presenta al turista con un centro storico riqualificato, alcune aree pedonali, una buona presenza di verde, di musei e di monumenti, oggetto di significativi interventi di restauro e di ammodernamento[11].

Tuttavia questa visione consolatoria di una città che ha saputo far fronte alla più grave crisi della sua storia contemporanea, evitando drammatici conflitti sociali e reinventandosi come luogo degli “eventi” e del turismo, manifesta alcune crepe[12]. A una analisi rivolta alla città nel suo complesso, e non soltanto alla sua parte aulica, emerge che il disegno delle nuove edificazioni non tiene conto della memoria della città e del suo *genius loci*. Il progetto dei nuovi quartieri ha portato all’abbandono della tradizionale tipologia degli edifici a corte, alla deformazione degli assi viari della griglia urbana storica e alla perdita del legame visivo con le montagne e con le colline che costituisce una delle peculiarità paesaggistiche più interessanti della città.

Torino dai tempi della sua costruzione come città capitale nel XVII secolo e fino ad anni recenti ha sviluppato una lunga tradizione di progetto dello spazio pubblico di qualità, evidente nel disegno delle

piazze, delle strade, dei portici, nell'equilibrato rapporto tra architetture e spazi aperti. Lo straordinario ambiente naturale costituito dall'arco alpino, dalla collina e dal fiume ha per secoli suggerito relazioni visive tra monumenti a scala chilometrica, con prospettive aperte sul paesaggio[13]. Soltanto nell'ultimo quindicennio questi elementi di riferimento per il progetto urbano sono stati abbandonati.

Pur in presenza di qualche eccezione[14], l'indifferenza alle suggestioni che potevano venire dalla memoria del patrimonio industriale, dal dialogo con i contesti consolidati, ha disatteso una lunga tradizione di studi di storia urbana[15]. Si è affermata, invece, una visione dell'urbanistica, sottomessa alle proposte di investitori e di proprietari privati attratti da notevoli profitti, come risorsa per fronteggiare la crisi del bilancio comunale.

Il ricorso alle numerose varianti che progressivamente hanno ridotto le aree per verde e per servizi aumentando le cubature e le altezze, secondo la regola della "monetizzazione" del territorio e della posticipazione della realizzazione dei servizi pubblici, si è rivelato una continua, inutile rincorsa alle esigenze del bilancio[16] e non ha risolto problemi di fondo legati all'abitare che si fanno anzi sempre più pressanti.

Nonostante la presenza di un patrimonio di 35.000-50.000 alloggi sfitti[17], le circa 10.000 famiglie in cerca di casa[18] non riescono ad accedere ad affitti calmierati e si moltiplicano le situazioni di sfratto e di crisi abitativa. Ampie porzioni di territorio, come le sponde della Stura, oppure l'area a nord del parco della Pellerina, sono utilizzate per edificazioni abusive o di emergenza, realizzate da popolazioni nomadi e da irregolari, prive anche dei servizi urbani primari.

L'Amministrazione non è riuscita a controllare la trasformazione urbana in senso sociale, ad avviare processi di aggiornamento tecnologico, di innovazione produttiva, di attenzione agli aspetti ambientali ed energetici, in grado di incrementare la qualità dei nuovi quartieri[19]. La fragilità di un'edilizia basata prevalentemente sulle quantità realizzate evidenzia i suoi limiti, sia come volano dell'economia, sia come riqualificazione delle aree[20].

La capitolazione del progetto urbano nei confronti delle grandi banche e dei grandi operatori, si è nutrita della cancellazione della memoria storica della città, della qualità dei suoi spazi pubblici, dei servizi sociali, dei beni comuni, generando una crescente lontananza tra i cittadini e gli amministratori[21].

Torino, una città non più fordista nella sua organizzazione del lavoro ha continuato a imporre i processi decisionali tipici della città fabbrica, autoritari e burocratici, consolidando nei ruoli decisionali una ristretta *élite* dirigente, eterogenea per composizione, ma molto compatta per metodi e obiettivi[22]. Anche la nuova amministrazione, guidata da Piero Fassino, sta continuando con gli stessi metodi della precedente, l'attività di "valorizzazione" immobiliare attraverso la trasformazione di altri 4 milioni di mq di aree industriali. Nonostante il bilancio negativo della passata gestione, i progetti di trasformazione urbana continuano nella totale indifferenza dei saperi espressi dal basso.

È necessario e urgente interrompere questa prassi e aprire un confronto pubblico che coinvolga i cittadini, i comitati, le associazioni, le università, per ripensare la trasformazione urbana. Il riuso delle aree dismesse deve basarsi su concetti di sostenibilità, deve cioè tenere conto degli aspetti sociali, culturali e ambientali del territorio come strumenti per la costruzione della città dei cittadini[23].

[1] R. Radicioni, P. G. Lucco Borlera *Torino invisibile*, Alinea, Firenze 2009.

[2] *Venti progetti per il futuro del Lingotto*, Etas Libri, Milano 1984.

[3] E. Salzano, *Fondamenti di urbanistica. La storia e la norma*, Laterza, Roma-Bari 1999.

[4] Quello che non fu mai un vero dibattito democratico sulla scelta di costruire in altezza è rintracciabile in *Torino verticale* "Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino", n. 3, dicembre 2010. Cfr. anche il sito web: www.nongrattiamoilcielo.org.

[5] Gli indici di edificazione, tra 0,6 e 0,7 mq di superficie lorda di pavimento (SLP) per mq di superficie territoriale, hanno generato sulle Spine circa 600.000 mq di SLP, ovvero quasi 2 milioni di metri cubi.

[6] Fondazione Vera Nocentini, *Torino che cambia. Dalle Ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Angelo Manzoni, Torino 2009.

[7] E. Boero, *La spina 3 di Torino. Trasformazioni e partecipazione: il Comitato Dora Spina Tre*, Impremix Edizioni, Torino 2011.

[8] Tra le altre aree industriali i cui progetti sono allo studio o in corso: Lavazza, Alenia, Ghia, Gondrand, Lancia, Isvor Fiat e Officine Grandi Motori.

[9] Emblematico di questo approccio: G. Durbiano, A. Derossi, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino 2006.

[10] M. Bottero (a cura di), *L'eredità di un grande evento*, Celid, Torino 2007.

[11] Tra questi si segnalano il restauro della Venaria Reale e la riqualificazione di Villa della Regina, del Museo Egizio, del Museo dell'Automobile, del Museo di Arte e Ammobigliamento della Palazzina di caccia di Stupinigi.

[12] C. Bianchetti, *Urbanistica e sfera pubblica*, Donzelli, Roma 2008.

[13] G. Faraggiana, *In fondo alle vie di Torino, la città e le alpi*, Editris, Torino 2005.

[14] Per esempio il quartiere dell'ex Mercato Ortofrutticolo Ingrosso di Pietro Derossi e altri, che riesce a dialogare con il contesto e il Cineporto, ex Lanificio Colongo dello Studio Baietto Battiato Bianco, corretto recupero di un manufatto industriale. C. Ronchetta, M. Trisciuglio (a cura di), *Progettare per il patrimonio industriale*, Celid, Torino 2008; L. Gibello (a cura di), *Il cineporto della Film Commission Torino Piemonte*, Celid, Torino 2009.

[15] Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-città, *Beni culturali ambientali nella città di Torino*, Torino 1984.

[16] G. Montanari, *Il più grande sacco dai tempi di Mussolini*, in "Carta", n. 8, ottobre 2007, pp. 18-20.

[17] Il dato è di difficile reperimento qui si fa riferimento sia ai censimenti Istat (2001) sia a fonti di agenzia.

[18] Il dato viene dalla Direzione dell'Azienda Territoriale della Casa di Torino.

[19] S. Crivello, L. Davico (a cura di), *Qualità dell'architettura torinese. La parola ai protagonisti*, Celid Torino 2007.

[20] Preoccupazioni in tal senso sono state espresse in numerosi convegni e prese di posizione da parte sia di associazioni dei costruttori, sia di sindacati dei lavoratori del comparto edilizio.

[21] Questa difficoltà ha riscontro nei tanti Comitati di cittadini nati a difesa della qualità urbana e trova testimonianze nei convegni di Italia Nostra, di Pronatura, di "Cittàbella" e nei dibattiti organizzati dall'Unione Culturale Franco Antonicelli (2009-2013).

[22] S. Belligni, S. Ravazzi, R. Salerno, *L'élite che governa Torino*, in "Teoria Politica", n. 1, Torino 2008. M. Pagliassotti, *Chi comanda Torino*, Castelvechi, Roma 2012.

[23] Le riflessioni di questo articolo derivano anche dal confronto con molti colleghi ed amici. Per la loro competenza e disponibilità ringrazio, tra altri: Silvano Belligni, Paolo Berdini, Franco Berlanda, Enrico Bettini, Fiorenzo Ferlaino, Elisabetta Forni, Roberto Gambino, Roberto Gnavi, Pier Giorgio Lucco Borlera, Claudio Malacrino, Fabio Minucci, Manfredo Montagnana, Raffaele Radicioni, Matteo Robiglio, Maria Teresa Roli, Emilio Soave, Maria Teresa Silvestrini, Antonella Visentin.

Paesaggi urbani in cantiere

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/paesaggi-urbani-in-cantiere-2/>

di Pier Giorgio Lucco Borlera

Dopo le opere olimpiche e l'edificazione delle Spine, il futuro urbanistico della città di Torino si giocherà soprattutto sulla trasformazione dei quadranti nord (Variante 200, linea 2, Basse di Stura ecc.) e sud (area ex Fiat Avio, torre della Regione, Palazzo del Lavoro, Italia '61, ecc.).

Quartiere Barriera di Milano

L'obiettivo delle seguenti note è la sommaria determinazione ed analisi del contesto urbanistico-ambientale, in cui si colloca la Variante 200 del Comune di Torino (cioè l'ipotesi progettuale della parte settentrionale della linea metropolitana n° 2, dalla costruenda stazione ferroviaria Rebaudengo all'ex Scalo Vanchiglia, attraverso il trincerone in disuso Gottardo-Sempione) integrata dalle consistenti trasformazioni immobiliari delle aree adiacenti ai fini della redditività funzionale ed economica della suddetta infrastruttura per la mobilità urbana.

L'ambito scelto per l'esame del contesto urbanistico è quello dell'ex Quartiere 18 (Barriera di Milano), come delimitato dalla delibera di istituzione dei Quartieri da parte del Comune di Torino nell'aprile 1976, ai sensi e per i fini della legge 278/1976. Tale Quartiere era delimitato a sud da corso Novara, ad ovest ed est rispettivamente dal tracciato ferroviario Torino-Milano e dal Cimitero Generale, a nord dal complesso delle aree della citata Variante 200.

Alle delimitazioni menzionate occorre aggiungere le consistenti barriere, costituite, a sud da corso Novara fino alla Dora, dagli insediamenti produttivi otto-novecenteschi e a nord da corso Botticelli, fino alle sponde della Stura dalla più recente cintura di insediamenti misti, prevalentemente non residenziali, che occludono l'accesso alle sponde verdi del torrente.

In presenza delle forti barriere di delimitazione sopra indicate, lo sviluppo del Quartiere è avvenuto riduttivamente per diramazione dell'espansione edilizia lungo le direttrici di fuoriuscita dalla città; in primo tempo lungo corso Vercelli e dopo gli anni Trenta lungo corso Giulio Cesare, come assi rettori della struttura urbanistica e di sintesi dell'immagine terziaria e sociale del Quartiere.

Anche gli sforzi, operati con la pianificazione ottocentesca "per parti" e col piano del 1908 di amalgamare, riannodando i monconi più spezzati e mediando con il frequente ricorso a disegni "stellari" gli ordini strutturali contrastanti (come nel caso della periferia nord orientale del Quartiere, con gli annucleamenti delle piazze Respighi e Bottesini), non riuscirono a configurare polarità infrastrutturali e ambientali significative per lo meno a scala locale. In sintesi il Quartiere 18 appare caratterizzato da una situazione di isolamento fisico-urbanistico e di percepibile marginalizzazione e segregazione sociale, che

si può in prima istanza, documentare con l'esame della dotazione di servizi, misurata sulla base degli *standard* urbanistici della l.r. 56/1977 (si veda il prospetto che segue) i cui dati sono limitati a quanto attiene ai servizi di zona, (art. 21 della citata legge).

CIRCOSCRIZIONE 9. PARTE RELATIVA ALL'EX QUARTIERE 18

ABITANTI AL 31/12/2008 50.561

VAR. 200 (SPINA 4 + SCALO VANCHIGLIA) ABITANTI da 13.000 a 30.360

TOTALE ABITANTI da 63.561 a 80.921

destinazioni

La città sostenibile. Oltre gli slogan

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/la-citta-sostenibile-oltre-gli-slogan-2/>

di Elisabetta Forni^[1]

1. Introduzione

A partire dai concetti di *crescita*, *sviluppo*, *sostenibilità*, *sviluppo sostenibile*, *decrescita*, ci proponiamo di mettere in luce da un lato quanto è ormai riconosciuto caratterizzare i limiti di questo modello di sviluppo a livello globale, incentrato sull'uso dei combustibili fossili non rinnovabili e devastanti per l'ambiente e misurato in termini di PIL; e dall'altro la necessità di assumersi la responsabilità individuale e collettiva di praticare una inversione radicale di stili di vita, nella consapevolezza che gli aspetti ambientale, economico e sociale sono interconnessi e che non si può privilegiarne uno a scapito degli altri. Il capitale sociale e culturale e il principio dell'equità sono infatti aspetti altrettanto cruciali del paradigma della sostenibilità.

Sulla base di tali premesse tenteremo poi di analizzare e di mettere a confronto alcune delle linee politiche e delle prassi messe in atto a livello governativo nazionale o locale, oppure da movimenti quali quello del *Transition network*.

La nostra analisi si è in particolare focalizzata su: 1. la strategia per lo sviluppo sostenibile della Confederazione Svizzera, 2. le *smart cities*, 3. le *slow cities*, 4. i Comuni Virtuosi, 5. le *transition towns*.

Come vedremo, mentre le prime due si ispirano al paradigma dello sviluppo sostenibile, le altre tre esperienze sono più orientate all'idea della decrescita.

2. Sviluppo sostenibile e impronta ecologica

Consapevoli del fatto che collegare il concetto di sostenibilità alla realtà urbana rappresenta: da un lato una complicazione ulteriore rispetto alla già complessa analisi degli effetti ambientali di un certo modello di sviluppo, ma dall'altro lato sia una necessità legata alla crescente urbanizzazione del pianeta e al dato della responsabilità preminente delle città nel produrre insostenibilità, riteniamo utile riprendere in sintesi ciò che gli studi finora condotti hanno messo in luce.

E lo faremo ripartendo dai concetti di *crescita*, *sviluppo* e *decrescita*.

Crescita e sviluppo non sono la stessa cosa. La prima è comunemente intesa esserci quando, grazie alla disponibilità di risorse energetiche e alla pianificazione economica, si aumenta la produzione interna lorda (il PIL). Con il secondo, ad aumentare sono in primo luogo la coesione sociale e territoriale prodotta dall'avanzamento dei saperi tecnico-scientifici e dalle risorse organizzative che essi generano. In questo

senso, dunque, si può dare uno sviluppo senza crescita e viceversa. Tuttavia, si continua a commettere l'errore di considerare i due termini come intercambiabili o a misurare lo sviluppo nei termini di crescita del PIL, nonostante siano stati elaborati altri Indici più complessi e completi, quali lo HDI (Human Development Index), il BES (indice di Benessere equo e sostenibile) elaborato in Italia da ISTAT e CNEL, e lo HPI (Happy Planet Index) che si ottiene dalla formula: *attesa di vita moltiplicato per benessere percepito diviso per impronta ecologica*.

Con il termine *Impronta ecologica* Wackernagel, già nel 1996, aveva indicato il prodotto della misurazione della superficie (reale o equivalente) necessaria per produrre le risorse consumate da una popolazione e assorbire i rifiuti prodotti al netto di *import/export*. Con l'utilizzo del metodo dell'impronta ecologica è possibile stimare quanti 'pianeta Terra' servirebbero per sostenere l'umanità. In base a questo calcolo risulta che, data la Superficie procapite espressa in ettari globali (gha), i seguenti Paesi si trovano su posizioni molto diverse: USA 7,19 gha (biocapacità 3,86 gha), Italia 4,52 (1,15), Brasile 2,93 (9,63), India 0,87 (0,48). La media mondiale è di 2,70 (1,78), il che significa che il 22 agosto abbiamo già finito le risorse mondiali dell'anno (www.footprintnetwork.org).

Ma significa anche che mano a mano che i Paesi più arretrati si avvicineranno ai nostri stili di vita, il pianeta collasserà.

Il dato sull'impronta ecologica incrociato con quello del citato HDI produce un interessante quadro, dove a Paesi con una impronta ecologica buona corrisponde un basso indice di Sviluppo umano e viceversa, con la sola Cuba a rientrare nel quadratino virtuoso in alto a sinistra:

Figura 1 (Fonte: www.commonswikimedia.org)

Il calcolo dell'impronta ecologica e le strategie per riportarla al livello di *carrying capacity* della Terra non fanno parte, come vedremo, di tutte le politiche che prenderemo in considerazione, e men che meno di quella delle *Smart cities*, almeno nella versione adottata dalla città di Torino. Al contrario, esso è il punto di riferimento della strategia adottata dalla Confederazione Elvetica dal 2002.

Sono passati quarant'anni dal primo rapporto Meadows su "I limiti dello sviluppo" che aveva messo in luce l'*insostenibilità* del modello di sviluppo produttivo e consumistico occidentale, causata dall'impiego di risorse energetiche non rinnovabili (e in via di rapido esaurimento), dal degrado ambientale che l'uso di tali energie comporta e dall'aumento demografico incontrollato a livello planetario. Successivi aggiornamenti del Rapporto non hanno fatto altro che confermare quella prima analisi, semmai enfatizzando il baratro verso il quale stiamo andando a causa della crescente urbanizzazione del mondo e dell'entrata in scena di Paesi come Sudest Asiatico, Cina, India e America Latina che premono per raggiungere il modello di consumo occidentale. E sono passati venticinque anni da quando l'allora presidente del WCED, la norvegese Gro Brundtland, ha sollevato la questione della necessità di lavorare a

uno sviluppo (crescita, per essere esatti) che fosse invece sostenibile.

Tale meta potrebbe essere raggiunta, secondo Brundtland, se si concordasse sul principio che la sostenibilità è prodotta da “*uno sviluppo che garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri*” (Rapporto Brundtland, WCED -Commissione Mondiale sull’Ambiente e lo Sviluppo, 1987).

Avere recuperato dalla cultura filosofica nord europea il principio di responsabilità verso le generazioni future (ossia quelle che noi non riusciremo a vedere neppure alla fine della nostra vita, perché verranno parecchio dopo) è stato senz'altro un grande merito delle nuove politiche ambientaliste. E si tratta di una prospettiva diacronica cruciale per provare a calcolare gli effetti delle nostre scelte attuali.

Più articolata e chiarificatrice appare però la definizione di Herman Daly, che si basa sui seguenti principi della sostenibilità: 1) l'uso di risorse rinnovabili non deve essere superiore alla loro capacità di rigenerazione; 2) l'uso di risorse non rinnovabili non deve ridurre il loro stock; 3) l'immissione di inquinanti nell'ambiente non deve oltrepassare la capacità di carico dell'ambiente stesso.

Un contributo di riconosciuta qualità e rigore che riteniamo utile segnalare nel campo delle energie rinnovabili applicate alla città è quello di Peter Droege, autore del volume “La città rinnovabile”, tradotto in italiano nel 2008 dalle Edizioni Ambiente.

Le tre sfere, ambientale economica e sociale, necessarie a fare dell’analisi sulla sostenibilità un sistema completo ed equilibrato sono ben evidenziate nella Figura 2.

SOSTENIBILITA’

Figura 2 - Spazio della sostenibilità (Crediti: Johann Dréo)

Avere trascurato gli aspetti sociali e ambientali a solo vantaggio di quelli economici si è rivelato miope e fallimentare. Direi di più: catastrofico.

La *sostenibilità*, che a questo punto non può che mettere in discussione radicalmente il modello capitalistico di crescita economica finora praticato in occidente e ora allargato a quasi tutto il pianeta, è l’esito della interazione delle tre macro-variabili e delle tre specifiche dimensioni che da esse sono prodotte: la vivibilità, la realizzabilità e l’equità.

Una *città sostenibile* sarebbe in questa prospettiva quella capace di contribuire alla sostenibilità regionale,

nazionale, globale (e a trarre a sua volta giovamento dalle politiche *up-down*) praticando scelte che ne fermino l'attuale crescita. Tale crescita, peraltro, ha quasi ovunque subito un arresto per via della crisi strutturale, determinando il paradosso di una società della crescita senza che la sua caratteristica saliente sia perseguibile se non aumentando a dismisura le disuguaglianze. Le scelte necessarie e non rinviabili riguardano il risanamento dei danni e l'attuazione di pratiche virtuose, intelligenti, responsabili verso le generazioni future, pena il collasso del pianeta e la scomparsa dalla Terra delle condizioni necessarie alla vita umana. Come vedremo nel prossimo paragrafo, c'è chi a tali pratiche ha dato il nome di *decrescita* (Latouche).

3. *Decrescita: le 8R e le 3C*

L'economista e antropologo francese Serge Latouche è in effetti considerato l'ispiratore del concetto di Decrescita, intesa come corrente di pensiero politico, ecologico e sociale favorevole alla riduzione controllata, selettiva e volontaria della produzione economica e dei consumi, con l'obiettivo di stabilire relazioni di equilibrio fra l'uomo e la natura, nonché di equità fra gli esseri umani stessi.

Da tale ispirazione ha preso vita un movimento che sta raccogliendo consensi e adesioni ovunque. Secondo Latouche, i cui numerosi saggi sono reperibili anche in italiano, la società della crescita, basata su un modello consumistico teso a creare continui e insoddisfatti desideri anziché a soddisfare bisogni reali, ha finito di crescere. Ha cioè perso il suo senso, la sua ragion d'essere.

Il suo mito ha raggiunto l'apice con tre ingredienti: la pubblicità, l'indebitamento e l'obsolescenza programmata. Da questa crisi non si uscirà più e si andrà verso il baratro se si continua a perseverare sul modello nato con i pozzi di petrolio e occorre un insieme rapido e coerente di azioni di segno opposto.

La sintesi delle azioni individuate dal movimento è rappresentata dalle seguenti '8R':

- Rivalutare
- Riconcettualizzare
- Ristrutturare
- Ridistribuire
- Rilocalizzare
- Ridurre
- Riutilizzare
- Riciclare

Per realizzare queste 8 azioni occorrono però le "3C":

- Convinzione
- Coraggio
-

Esempi positivi in questa direzione ci vengono, secondo lo studioso francese, da alcuni Paesi dell'America Latina. Non tanto dal Brasile quanto da Ecuador, Bolivia e in qualche misura Uruguay.

Merita aggiungere un esempio. All'ultima Biennale Architettura di Venezia (2012) il padiglione tedesco brillava per chiarezza concettuale ed espositiva rispetto agli obiettivi del futuro modello di città, basati sull'applicazione di 3 delle 8 R della Decrescita.

Ne riportiamo pertanto di seguito in sintesi il contenuto, ricavabile per intero dal sito www.reduce-reuse-recycle.de:

“L'architettura come risorsa

La popolazione in Germania sta diminuendo e invecchiando dando vita ad un processo di redistribuzione e rivalutazione.

Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente fanno parte ormai da molto tempo dei compiti più importanti in campo architettonico, sia in termini di riduzione e rimpicciolimento ma anche di rivitalizzazione, cambiamento di destinazione d'uso, integrazione nel costruito o riempimento di vuoti nel tessuto urbano.

Il patrimonio edilizio – compresi gli stabili e gli insediamenti poco apprezzati della modernità postbellica – deve essere riconosciuto come importante risorsa energetica, culturale, sociale e architettonica per la realizzazione del nostro futuro ed è essenziale sviluppare nei confronti dei manufatti esistenti un atteggiamento positivo e propositivo.

Reduce / Reuse / Recycle è lo slogan di successo che sintetizza la trasformazione dei rifiuti in materiale riciclabile: le tre R formano la “gerarchia che permette di evitare gli scarti”.

Al primo posto troviamo il termine Reduce ovvero la riduzione del volume di rifiuti, la promozione della cultura della riduzione. Segue il concetto di Reuse, il riutilizzo possibilmente diretto.

Soltanto al terzo posto incontriamo il Recycling, cioè la ri-formazione materiale. Quanto minore è la trasformazione del prodotto iniziale tanto migliore è il processo di riciclaggio.

Applicando questa logica all'architettura si ottiene un sistema di valori applicabili alla gestione del costruito: quanto minori sono le modifiche apportate e l'energia impiegata tanto più efficace risulta la strategia ricostruttiva.

L'apprezzamento del patrimonio edilizio è la premessa migliore per un rapporto più disinvolto con questo.

Il prendere sul serio l'esistente, il povero, l'insolito e l'usuale in quanto risorsa architettonica schiude nuove possibilità in termini di agire architettonico.

La qualità dei progetti non va ricercata in interventi formali spettacolari ma piuttosto in strategie intelligenti”.

4. Alcune strategie a confronto

A partire dal nuovo millennio, accanto a questo approccio che Latouche è andato progressivamente ridefinendo di recente come della *frugalità felice*, o dell'*abbondanza frugale* o della *società conviviale* (ispirandosi al 'maestro' Ivan Illich) altre correnti di pensiero o di azione politico-sociale hanno tentato di applicare alla città i dettami della sostenibilità o della decrescita.

Quelle che qui abbiamo preso in esame sono: la *Strategia per uno sviluppo sostenibile della Confederazione Svizzera*, le *smart cities*, le *slow cities*, i *comuni virtuosi*, le *transition towns*. In modo necessariamente succinto tenteremo di presentarne qui di seguito i tratti distintivi e ne proporremo infine una comparazione secondo alcuni parametri.

Scopo di queste pagine sarà dunque una prima analisi dei vari approcci, come premessa per verificarne coerenza ed efficacia rispetto all'obiettivo asserito della sostenibilità.

4.1 Strategia per uno sviluppo sostenibile 2002, Confederazione Svizzera

Figura 3 – Programma '2000 watt' della Confederazione Elvetica

La riproduzione dell'Indice del Documento, che è reperibile per intero sul web in italiano, tedesco, francese e inglese agli indirizzi www.are.admin.ch e www.johannesburg2002.ch, ci consente una visione d'insieme del progetto, del quale ci limitiamo in questa sede a sottolineare alcuni aspetti.

In primo luogo, il richiamo alla situazione di partenza, intesa sia nelle sue componenti politiche – il richiamo al dovere della sostenibilità contenuto nella nuova Costituzione Confederale del 1999, intesa sia come responsabilità verso le generazioni future, sia come impegno interno e internazionale - sia nella messa a punto della strategia e dei criteri per la scelta delle misure. Non si tratta di una questione banale e scontata: come si potrebbero altrimenti valutare i risultati delle azioni intraprese sul breve, medio o lungo termine? La scelta degli indicatori è dunque un aspetto cruciale.

In secondo luogo, l'enfasi sulla necessità di considerare in modo equivalente i tre aspetti ambientali, economici e sociali (cfr. la Figura 2), con attenzione a tutte le politiche settoriali e alla coerenza degli interventi.

In terzo luogo fare della partecipazione il mezzo per realizzare lo sviluppo sostenibile.

In quarto luogo, l'individuazione di specifici campi di attività, coerenti con i principi etico-civili e con la scelta dei tre aspetti ambientali, economici e sociali.

Infine, l'accurata definizione di metodi e strumenti, nonché i criteri per l'attuazione della strategia e le misure di accompagnamento.

Insomma, è evidente che si tratta di un piano strategico caratterizzato da completezza e coerenza esemplari, dei cui esiti *in progress* (comprese le difficoltà) è possibile avere riscontro attraverso i documenti che vengono mano a mano prodotti e che sono reperibili sul web.

4.2 *Smart cities*

William J. Mitchell, architetto dell'MIT, nel 2000 coniò il termine "e-topia", che noi oggi chiameremmo Smart City, per trattare il tema della riformulazione della città, e dell'urbanistica in generale, sulla base della creazione di ambienti virtuali di interazione e di connessioni elettroniche tra edifici e spazi urbani.

La rete e le *Information and Communication Technology* (ITC), sono viste come elemento fondamentale per la trasformazione urbana, e questo aspetto è rimasto costante per tutte le definizioni successive.

In Europa sono stati i ricercatori del Politecnico di Vienna (TU Wien), in collaborazione con l'Università di Lubiana e il Politecnico di Delft (Paesi Bassi) a dare nel 2007 i primi significativi contributi alla definizione di *Smart* svolgendo una ricerca sulle European Smart Cities e sviluppando un nuovo strumento di *ranking* specifico per le città di media grandezza, con una popolazione inferiore ai 500.000 abitanti.

La graduatoria prodotta dai ricercatori è interessante: le città italiane sono poche e certamente non ai primi posti. Ma ciò che risulta chiaro è che non sono entrate in classifica in virtù di politiche consapevolmente mirate a una logica *smart*, quanto piuttosto per radicate, storiche ragioni culturali.

Figura 4 (fonte: <http://www.smart-cities.eu/benchmarking.html>)

Ruota della Smart city

Figura 5 - (Boyd Cohen, CoEXIST: <http://www.fastcoexist.com/1680538/what-exactly-is-a-smart-city>)

Essa risulta dunque composta da 6 caratteristiche (? *Smart Economy* ? *Smart Mobility* ? *Smart Environment* ? *Smart People* ? *Smart Living* ? *Smart Governance* ?) che a loro volta contengono 31 fattori misurabili attraverso 74 indicatori. Si tratta di un insieme complesso e completo di fattori anche di carattere socio-culturale che difficilmente sono rintracciabili nei progetti Smart Cities finanziati dall'UE e tantomeno da quelli nazionali.

Una breve sintesi delle tappe dell'impegno Europeo nel programma *Smart cities* ci aiuterà a capirne i caratteri e i limiti.

Nel gennaio 2008 la Commissione Europea ha lanciato, nell'ambito del proseguimento degli obiettivi della Strategia 20-20-20, il "Patto dei sindaci" (*Covenant of Mayors*) con l'intento di ridurre del 20% le emissioni di anidride carbonica entro il 2020 attraverso l'efficienza energetica e azioni di promozione dell'energia rinnovabile.

I Comuni firmatari (8 e Torino è fra questi) devono così impegnarsi, entro l'anno successivo alla firma, a presentare un Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) che raccoglie le politiche e le misure da attuare per il raggiungimento degli obiettivi prefissati nell'ambito di:

- infrastrutture urbane;
- pianificazione urbana e territoriale;
- mobilità urbana;
- coinvolgimento della cittadinanza a una *governance* partecipata;

Accanto al Patto dei Sindaci un altro atto dell'Unione Europea che ha dato avvio alla politica delle Smart Cities è lo Strategic Energy Technology Plan (SET Plan, 2008), che rappresenta l'impegno da parte dell'Europa a superare le sfide del clima e dell'energia, proseguendo una politica di sviluppo delle tecnologie energetiche nell'ottica di un mondo *carbon free*, in linea con gli obiettivi prefissati dalla strategia di sviluppo Europa 2020, che consiste nel raggiungere 3 obiettivi contemporaneamente: portare al 20% la quota di energia prodotta con fonti rinnovabili, ridurre del 20% le emissioni di CO2 (rispetto ai livelli 1990) e ridurre i consumi energetici del 20% grazie al miglioramento dell'efficienza energetica all'orizzonte 2020 (http://ec.europa.eu/clima/policies/package/index_en.htm).

Per stimolare la crescita e l'occupazione l'Europa ha individuato 7 iniziative prioritarie. Nell'ambito di ciascuna iniziativa, le amministrazioni europee e nazionali sono state chiamate a coordinare gli sforzi affinché risultino più efficaci. La maggior parte delle iniziative sono state presentate dalla Commissione nel corso del 2010, e identificano le *Smart Cities* come una tra le misure prioritarie da affrontare.

Il programma europeo può essere riassunto in 5 obiettivi che i Paesi membri sono chiamati a raggiungere:

1. Occupazione: innalzamento al 75% del tasso di occupazione (per la fascia di età compresa tra i 20 e i 64 anni)
2. R&S: aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo al 3% del PIL dell'UE

3. Cambiamenti climatici e sostenibilità energetica:

- riduzione delle emissioni di gas serra del 20% (o persino del 30%, se le condizioni lo permettono) rispetto al 1990;

- 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili;

- aumento del 20% dell'efficienza energetica;

4. Istruzione: riduzione dei tassi di abbandono scolastico precoce al di sotto del 10%, aumento al

40% dei 30-34enni con un'istruzione universitaria

5. Lotta alla povertà e all'emarginazione: almeno 20 milioni di persone a rischio o in situazione di povertà ed emarginazione in meno.

Nel 2011 la Commissione europea ha lanciato il bando *Smart Cities and Communities European Innovation Partnership*. La *partnership* si propone di riunire le risorse per sostenere la divulgazione di energia, dei trasporti e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) nelle aree urbane. Le industrie dell'energia, dei trasporti e delle ICT sono invitate a collaborare con le città per unire le loro tecnologie per rispondere ai bisogni delle città. Ciò dovrebbe consentire alle tecnologie innovative, integrate ed efficienti di accedere al mercato più facilmente, pur ponendo le città al centro dell'innovazione.

Genova è stata la prima città italiana a ottenere finanziamenti da parte dell'UE in merito al bando *Smart Cities and Communities* con tre progetti:

- **TRANSFORM**: prevede, di individuare una metodologia di trasformazione delle città in Smart City per arrivare alla redazione di un manuale con indicazioni su strategie e riferimenti a casi specifici da assumere come modello di confronto;
- **CELSIUS**: prevede la progettazione e la realizzazione da parte del Comune di una rete energetica locale, con un impianto di turboespansione e una centrale di cogenerazione dalla quale si otterrà la rete di teleriscaldamento che servirà le utenze nell'area;
- **R2CITIES**: il cui obiettivo è di sviluppare una serie di strategie e soluzioni innovative per l'edilizia residenziale nell'ottica di arrivare alla progettazione di edifici a energia zero. A tale fine le soluzioni e le strategie adottate per l'edilizia residenziale dovranno essere facilmente replicabili da un contesto all'altro.

Torino, che ha partecipato al bando europeo, non ha ottenuto finanziamenti, ma le cose sono andate ben diversamente con il Ministero italiano dell'Università e Ricerca Scientifica. Nel luglio 2012 il MIUR (all'epoca diretto da Francesco Profumo, ex rettore del Politecnico di Torino) pubblica il secondo bando di idee progettuali per le *Smart Cities and Communities and Social Innovation* esteso alle aree del Centro-Nord. Il bando prevedeva lo stanziamento di 655,5 milioni di euro, di cui 170 MLN di contributo diretto ai progetti vincitori e 485,5 MLN destinati al credito agevolato. Inoltre una quota del contributo finanziario, pari a 25 milioni di euro, è stata stanziata per i Progetti di Innovazione Sociale presentati da giovani di età non superiore ai 30 anni. Al Comune di Torino, a seguito del bando MIUR, sono stati riservati 170 MLN per la realizzazione dei seguenti 11 progetti *smart*:

1. EDIFICI PUBBLICI (12 MLN): gestire con un clic sicurezza e manutenzione;
2. MOBILITA' (13,2 MLN): incrociare i dati per snellire il traffico;
3. ACQUEDOTTI (14,8 MLN): trovare le perdite e ridurre gli sprechi sulla rete idrica;
4. TRASPORTI (15,5 MLN): viaggiare con un solo biglietto da una città all'altra;
5. INFRASTRUTTURE (12,2 MLN): misurare la stabilità degli edifici con i sensori;
6. CITTA' (19,9 MLN): tutelare la sicurezza e valorizzare il patrimonio storico;
7. TERRITORIO (19,8 MLN): gestire i rischi in caso di calamità naturali;
8. QUALITA' DELLA VITA (12,2 MLN): sviluppare l'architettura sostenibile;
9. INVECCHIAMENTO (16 MLN): assistenza domiciliare agli anziani con monitoraggio del paziente attraverso appositi sensori e dati trasmessi telematicamente;

10. PIANIFICAZIONE (14 MLN): simulare gli scenari più complessi prima di decidere;

11. NUVOLA VIRTUALE (20,2 MLN): sviluppare l'*e-government* per gli enti pubblici.

Una *partnership* significativa nei progetti, accanto a Università e Politecnico, e dunque beneficiaria dei fondi pubblici stanziati dal MIUR, è rappresentata da grosse e potenti Compagnie, quali Siemens, Telecom, Grande Selex, Sas, Reply, Trenitalia, General Motors, SMAT, Vitrociset e anche l'Università privata Bocconi (A. Rossi, *La città intelligente in dodici progetti*, in La Stampa, 2 marzo 2013, pp. 44 - 45)

5. *Slow cities*

L'associazione Città Slow è nata per promuovere e diffondere la "cultura del buon vivere" attraverso la ricerca, la sperimentazione e la proposta di soluzioni per organizzare la città. Cittaslow è impegnata a:

- promuovere e valorizzare la cultura locale;
- applicare i principi di risparmio, riciclo, riuso;
- promuovere il paesaggio rurale come espressione avanzata di modernità;
- realizzare forme di abitare sostenibile (bioarchitettura) per vivere il territorio e non distruggerlo e/o alienarlo per le future generazioni;
- promuovere la salute per tutti, attraverso i contenuti valoriali del cibo prodotto localmente;
- supportare nuove forme di microeconomia locale basate sullo sviluppo delle espressioni esistenti in loco (resilienza).

Grazie a questo progetto culturale l'Associazione si prefigge di contribuire e generare più giustizia e responsabilità culturale. (www.cittaslow.org)

6. *Comuni Virtuosi*

L'Associazione nazionale dei Comuni Virtuosi (www.comunivirtuosi.org) è una rete di enti locali, che opera a favore di una armoniosa e sostenibile gestione dei propri territori, diffondendo verso i cittadini nuove consapevolezze e stili di vita all'insegna della sostenibilità, sperimentando buone pratiche attraverso l'attuazione di progetti concreti, ed economicamente vantaggiosi.

L'Associazione ritiene che sia necessario diminuire l'impronta ecologica di un Ente locale, attraverso una proposta culturale, un modello di de-crescita attento alla conservazione delle risorse, alla compatibilità ambientale e alla valorizzazione delle differenze locali. Al fine di permettere all'Associazione di valutare e verificare le effettive condizioni di continuità e coerenza nell'azione amministrativa e nelle politiche messe in atto nel campo delle "buone pratiche", ispirate ai Valori del Manifesto, ogni Comune socio si impegna a relazionare in Consiglio Comunale, almeno tre volte nell'arco di un mandato (entro 2,5 anni dall'insediamento entro i 5 anni) le attività intraprese a favore dell'ambiente, rientranti nelle cinque linee guida individuate dall'Associazione e coerenti con i principi ispiratori del Manifesto e dello Statuto dell'Associazione. Le deliberazioni consiliari dovranno essere

fatte pervenire tempestivamente all'Associazione, corredate da tutta la documentazione necessaria per poter mettere l'Associazione stessa nelle condizioni di poter effettuare le proprie valutazioni in merito al complesso delle attività intraprese.

Nell'ambito delle iniziative promosse dall'Associazione segnaliamo il Premio Comuni virtuosi a 5 stelle, che nasce con lo scopo di riconoscere, premiare e diffondere le buone pratiche sperimentate in campo ambientale dagli enti locali italiani. Dai rifiuti alla mobilità, dall'energia ai beni comuni, dalle politiche partecipative alla gestione del territorio, passando attraverso la concretezza e il buon senso.

Al Premio possono concorrere tutti gli Enti locali che abbiano avviato politiche (azioni, iniziative, progetti caratterizzati da concretezza ed una verificabile diminuzione dell'impronta ecologica) di sensibilizzazione e di sostegno alle "buone pratiche locali" con particolare riferimento alle seguenti categorie:

1. Gestione del territorio;
2. Impronta ecologica della macchina comunale;
3. Rifiuti;
4. Mobilità sostenibile;
5. Nuovi stili di vita.

7. *Transition towns*

Con *Transition network* (www.transitionnetwork.org) o "rete di Transizione" si fa riferimento alla vasta comunità internazionale di individui e di gruppi che basano il loro lavoro sul modello di Transizione (talvolta anche detto "il movimento di Transizione").

Un concetto cruciale sul quale si fonda la *transition* è quello di "resilienza", definita come "la capacità di un sistema di assorbire i disturbi e di riorganizzarsi durante un cambiamento, in maniera tale da mantenere essenzialmente la stessa funzione, struttura, identità e lo stesso sistema di comunicazione interna". Nella Transizione il concetto viene applicato agli insediamenti e alla loro necessità di essere in grado di superare momenti traumatici.

Il "Piano di Decrescita Energetica" si riferisce a uno dei progetti principali che un'iniziativa di Transizione si prefigge di realizzare, ovvero la creazione per la propria comunità di un "Piano B", di durata ventennale, comprendente le modalità per realizzare la transizione dall'attuale dipendenza dal petrolio verso uno stile di vita resiliente e a bassa emissione di CO₂.

La transizione si basa sui seguenti 7 PRINCIPI:

- avere una visione positiva;
- aiutare le persone ad accedere a buone fonti di informazione, e supportarle affinché possano prendere buone decisioni;
- coinvolgimento e apertura;
- permettere la condivisione e il networking;

- creare Resilienza;
- la Transizione è dentro e fuori di noi;
- decentralizzazione: auto-organizzarsi su diversi livelli.

8. Conclusioni

Abbiamo provato a far emergere da questa succinta analisi che la differenza tra 'sviluppo sostenibile' e 'decrescita' non è una mera questione terminologica, poiché sta piuttosto su un piano logico, scientifico e storico che si misura oggi l'incoerenza del termine 'sviluppo sostenibile'.

Ma, al di là della opposizione terminologica tra 'sviluppo sostenibile' contro 'decrescita', ciò che va sottolineato con forza è che nella prassi ciò che conta e che rende più efficaci le strategie è l'insieme di coerenza, completezza e metodo di attuazione.

Ad esempio, l'approccio Smart city a nostro avviso soffre spesso, e soprattutto in Italia (Torino compresa) di una visione parziale ed estremamente riduttiva del concetto di *smartness*, identificato sostanzialmente con quello di 'città digitale', come se il problema del continuare a crescere si risolvesse semplicemente attraverso una razionalizzazione informatica delle funzioni urbane.

Viceversa, la strategia dello Sviluppo sostenibile della Confederazione Svizzera brilla per coerenza e completezza e ha il grande pregio di porre la questione della sostenibilità sulla scala nazionale (Federale) pur nella consapevolezza del ruolo importante giocato dalle città, dai cittadini e dalle amministrazioni locali. Avere introdotto il criterio della misurazione dell'impronta ecologica e l'intenzione di ridurla comporterebbe necessariamente una politica di decrescita, al di là dello slogan dello sviluppo sostenibile.

Il limite delle esperienze di 'slow cities' o dei 'comuni virtuosi' sta invece nei limiti geografici di progetti attuati in cittadine 'assediata' da un ambiente circostante non sostenibile.

La necessaria, sostanziale e urgente modifica del metabolismo urbano necessita di una vera e propria 'rivoluzione' nella quale anche capitale sociale e capitale culturale devono giocare un ruolo cruciale.

L'obiettivo, sostenuto anche dal network della Transition, è la 'città rinnovabile', ossia basata sul distacco dalle energie fossili e dall'impiego di energie rinnovabili coniugata con la città del 'buen vivir'.

[1] Con il contributo per la raccolta dati di Alessandro Gamba e Veronica Pitton, studenti del Politecnico di Torino.

Un'ipotesi urbanistica per Torino: dalla Città della rendita alla Città dialogante e solidale

by admin - martedì, marzo 31, 2015

<http://www.nuvole.it/wp/unipotesi-urbanistica-per-torino-dalla-citta-della-rendita-alla-citta-dialogante-e-solidale-2/>

di Claudio Malacrino[1]

1. Vulnerabilità e povertà

Attenti analisti e recenti studi invitano a riflettere sul fatto che viviamo in un contesto sempre più contraddistinto da un diffuso senso di vulnerabilità in relazione alla incombente povertà.

Un'esperienza – quella della povertà – percorsa già da generazioni recenti di cinquantenni e che, oggi, investe i 40/45enni e i giovani.

Una vulnerabilità vissuta su più versanti: *personale* (entro la famiglia – con effetti devastanti nei rapporti con il coniuge o verso i figli – o in solitudine), *sociale* (con l'accrescersi del divario tra “garantiti” e non garantiti), *politico*, *internazionale*.

La Caritas Diocesana di Torino, ad esempio, riferisce fin dal 2010 che[2]:

- a. circa 8.000.000 di italiani sono invischiati in varie forme di povertà (circa il 14% della popolazione)
- b. in Piemonte tale tasso sarebbe compreso intorno all'8%, grazie all'apporto positivo della provincia di Cuneo e di altre aree ad alta densità produttiva del sud ed est regione, in cui l'effetto della crisi è ancora attutito
- c. Torino è attestata intorno all'11% con la tendenza a un leggero incremento; in ascesa negativa sarebbero il Canavese, il Biellese, l'Alessandrino e parte del Pinerolese; sacche di povertà si stanno aprendo a Cuneo città, in Val Susa e nelle valli tra il Vercellese e il Verbano.

Se, poi, analizziamo i dati riferiti agli immigrati (4 milioni in Italia, il 7% della popolazione, ma il 12% a Torino e 350.000/400.000 in Piemonte con una crescita di circa 60.000 unità all'anno) scopriamo che, da un lato, quasi tutti vivono una condizione di esclusione sociale e politica e, dall'altro, il 10% di essi, oltre 40.000, fa molta fatica.

Il restante 90% conduce una vita *sobria* per necessità, con il rischio di scivolamento nella fascia della cosiddetta *povertà nera*. La povertà degli stranieri è molto più pesante di quella degli italiani.

2. La Città dolente

L'osservazione di questi dati ci fa, intanto, rilevare che il Piemonte e Torino, dunque, stanno seduti su una polveriera sociale: 200/300mila *poveri* in Piemonte, circa 100 mila a Torino, cui si aggiungono: 400.000 immigrati in condizione di esclusione sociale e politica, di cui 40 mila immigrati poveri, e un coacervo di categorie esposte alla tendenza all'impoverimento: giovani, anziani soli e non autosufficienti, famiglie monoparentali con genitore donna, precari, lavoratori a termine, lavoratori ultra 40enni, portatori di disabilità di grado medio, persone dipendenti da sostanze (droghe, alcol, gioco)[\[3\]](#). A questa Città dolente si dovrebbe riferire una politica attiva locale.

3. Il lavoro (precario), la questione delle abitazioni ed il cambio generazionale

La presenza sempre più accentuata, in ogni famiglia, del lavoro precario per larghe fasce della popolazione (anche quelle protette e/o quelle dei ceti medio-alti), sia ad inizio carriera che durante il suo decorso, costituisce un ulteriore elemento di allarme sociale: è esso stesso cartina di tornasole, boa segnalatrice di quel diffuso senso di vulnerabilità di cui si è già detto.

Il lavoro precario, secondo quanto rivelano i formatori, genera sia problemi a livello del cammino di formazione e di inserimento, che a livello di insufficienza di reddito disponibile (la famosa crisi della quarta settimana viene dagli studiosi ritenuta attribuibile a questo scarto tra reddito disponibile e necessità di consumi).

Questo precariato che interessa sia la fascia giovanile della popolazione sia gli *over 40*, usciti dal circuito lavorativo o espulsi da esso, si accompagna sempre più con la *questione della abitazione* in tutti suoi risvolti *sociali ed economici*, in primo luogo, ma, da non trascurare anche *psicologici*: uomini senza domicilio sulla carta di identità quasi non hanno cittadinanza.

Si osserva in Torino, ad esempio, l'emergere di un cambio generazionale (ed etnico) che sta investendo diversi comparti del territorio della città (con preminenza per Barriera di Milano, Mirafiori Sud e l'asse della metropolitana a ovest).

Questo fatto porterebbe a rivedere, a ripensare le relazioni territoriali, a ridisegnare quelle che gli esperti chiamano *le mappe umane* presenti in città con un approccio multiculturale.

4. La Città della rendita

La Provincia di Torino affidò ad Augusto Cagnardi il compito di studiare una ipotesi di disegno a scala urbana relativa all'ambito del cosiddetto "*Corso Marche*" di Torino.

Si tratta di un ambito urbanistico che connette il quadrante settentrionale – intorno alla prima cintura e al complesso della Reggia di Venaria Reale – ed il quadrante meridionale – intorno alle aree FIAT ed alla Reggia di Stupinigi – dell'area metropolitana torinese, arroccata a cavallo del cosiddetto *sistema autostradale tangenziale torinese* (SATT).

Questo progetto/studio di Cagnardi[4], in realtà, ipotizza la realizzazione dell'autostrada urbana nord/sud ed, ad un livello inferiore all'autostrada medesima (a sua volta collocata al di sotto di un viale urbano), del tratto della linea ad alta capacità (o alta velocità che dir si voglia) in attraversamento di Torino; sfruttando questo telaio infrastrutturale il progetto propone, come meglio si dirà più oltre, una elevata densificazione delle aree circostanti il viale urbano con architetture avulse dallo *sky line* torinese.

5. Il rito ambrosiano dell'urbanistica

Nell'ottobre del 2007, nell'ambito di un'inchiesta sull'urbanistica di rito ambrosiano[5], Oreste Pivetta puntualizzava, con riferimento a Milano, che “la città cambia senza una regia, un disegno organico e coerente: prevale la necessità di avere la bella firma, l'architetto famoso, il progetto ambizioso per attirare investimenti, clienti e banche”.

Intervistata, a tal proposito, la Consigliera Comunale Milly Moratti affermava: “manca il rispetto per la storia e manca la strategia per il presente”.

Le trasformazione che subirà Torino (e i Comuni contermini di Grugliasco e Collegno) per effetto del progetto di Corso Marche – così come prefigurato nelle ipotesi di Cagnardi – si inscrivono entro questa cornice.

6. Corso Marche a Torino

In origine, quando fu ipotizzato, e fino al 2008 con gli approfondimenti del Piano Territoriale e di altri Piani Strategici della Provincia di Torino datati, corso Marche avrebbe dovuto assolvere sia alla funzione di corda autostradale nord/sud, sottesa alla tangenziale autostradale di Torino ed affiancata da un itinerario ciclopedonale di taglia europea, sia all'altra funzione essenziale di connettere un contesto metropolitano di alto valore architettonico, paesistico ed ambientale.

Un contesto pianificato da oltre 300 anni, dalla reggia e parco di Stupinigi alla reggia di Venaria Reale e Parco della Mandria, al parco collinare.

Entro tale cornice Corso Marche era a servizio del recupero della “*natura dentro la città*” (connettendo 3 corridoi fluviali intercomunali est/ovest al Po), della connessione di grandi dorsali verdi ciclopedonali, dell'integrazione del sistema del grande verde torinese con le aree ad ovest del corso Marche medesimo, a sud di Grugliasco (il Parco del Gerbido), fino alla collina di Rivoli/ Rivalta (parco della collina morenica e parco agrario).

Il progetto Cagnardi, viceversa, ha annichilito questa progettualità urbanistica a scala metropolitana, per ricondurre il progetto alla mera veste edilizia.

7. Il rito savoiano dell'urbanistica

Il 6 aprile 2009 Cagnardi, in occasione della presentazione del suo progetto, rilasciava una significativa intervista[6] dal titolo “Milano studi il modello Torino” e dal sottotitolo ancor più eloquente: “Cagnardi: Sotto la Mole non si sono mai sprecate le occasioni urbanistiche”. In quell'intervista Cagnardi affermava che “quell'ambito[7] diventerà il nuovo baricentro dell'area metropolitana”.

Come ampiamente hanno dimostrato con le loro relazioni Raffaele Radicioni[8], Piergiorgio Lucco Borlera[9] e Angelo Tartaglia[10], le ipotesi su Corso Marche di Cagnardi, in verità, sono ancora tutte rivolte all'interno del nucleo cittadino.

In realtà questa ipotesi era già stata anticipata nel giugno 2008 dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Torino: “Corso Marche si pone come nuovo baricentro dell'area metropolitana assunta pienamente come ambito territoriale di riferimento per ogni attività pianificatoria”[11].

Questo si affermava, salvo, poi, riproporre ancora una visione del PRG ristretta al limite dei confini amministrativi della Città con un modello di crescita urbanistica ancora una volta – e sempre – appiattito sul prototipo delle *spine urbane*: aree di trasformazione per la totale appropriazione privata delle valorizzazioni pubbliche, aree dense connotate da un modello formale estraneo alla storia della Città e al contesto urbano torinese.

Modello di crescita urbanistica (il *rito savoiano*) imperniato su due ingredienti:

1. sul versante delle politiche urbane: il “fuori scala” appiattito sul prototipo delle *spine urbane*: aree di trasformazione per la totale appropriazione privata delle valorizzazioni pubbliche, aree dense connotate da un modello formale estraneo alla storia della Città e al contesto urbano torinese
2. sul versante del blocco sociale di riferimento: un'alleanza con una parte di quel ceto autoreferenziale ben individuato dalla ricerca “Classe dirigente ed élites di governo a Torino. Origini, risorse, reti di radicamento” della Fondazione CRT e del dipartimento di Studi politici dell'Università di Torino[12].

8. Ancora sul rito savoiano dell'urbanistica: la Spina 3 e la Variante 200

Quanto, poi, fosse vera la natura eminentemente *edilizia* del documento dell'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Torino del 2008, in perfetta continuità con la politica urbanistica torinese dell'ultimo quindicennio, viene disvelato anche con la Variante n. 200 al PRG di Torino.

Nelle pagine di “Piemonte Economia” de *La Repubblica*[13], infatti, a proposito di quanto auspicato da questo infausto documento e da quanto previsto dalla variante n. 200, si afferma entusiasticamente: “*I progetti legati alla variante 200 presentati a Cannes al più importante salone internazionale dell'immobiliare. Oggi la città è cresciuta molto nella percezione degli operatori: la si vede come un'opportunità di investimento*”.

Certamente è un fatto che la *percezione* da parte degli investitori immobiliari, in questi ultimi 20 anni, è

stata alta. La percezione, viceversa, dei cittadini (che con l'investimento dei loro tributi creano, non del tutto consapevoli, il presupposto economico per la valorizzazione immobiliare) è stata assai limitata in termini di quantità e qualità di servizi offerti e di qualità urbana: significativo è il caso della cosiddetta "Spina 3": 12.000 abitanti insediati (una città come Avigliana) e nemmeno una nuova scuola prevista.

9. Torino invisibile

Nel loro illuminante libro "*Torino Invisibile*"[\[14\]](#) Lucco e Radicioni spiegano come il Piano Regolatore Generale (PRG) di Torino elaborato da Gregotti e Cagnardi sia il punto di approdo e il prodotto di una cultura divenuta egemone nel campo economico, culturale e sociale, in grado, quindi, di governare i processi di trasformazione urbana per un certo tempo.

Tutto ciò, però, regge fin tanto che sommovimenti culturali profondi non concorrano a formulare orientamenti in grado di soppiantare quelli precedenti, per produrre *altri* programmi di governo urbano, caratterizzati in primo luogo "*da una stabilità culturale di medio/lungo periodo*".

10. Torino visibile

Il gruppo torinese di lavoro dell'*Unione Culturale Franco Antonicelli*"[\[15\]](#) ha individuato proprio nel PRG di Torino ed in corso Marche due dei temi prioritari per apportare un contributo critico al dibattito in corso sul futuro di Torino, a partire dalla constatazione che la grande trasformazione urbana ed architettonica di Torino, sullo sfondo della crisi della città-fabbrica, è stata impostata principalmente sulla valorizzazione delle rendite urbane, con "*aree industriali trasformate in quartieri privi di qualità*".

Il disvelamento dei reali caratteri dell'operazione "corso Marche" consiste, da parte dell'urbanistica dialogante, in[\[16\]](#):

1. rivelare il reale impatto di questo progetto sul territorio, anche con riferimento al tema delle infrastrutture di trasporto; si tratta della proposta del cosiddetto "wafer": al livello suolo un corso automobilistico con striminzite aiuole rettilinee con alberi e arbusti, più sotto il tracciato autostradale nord/sud quale corda sottesa alla tangenziale di Torino, più sotto ancora, a 20 metri sotto terra, l'alta velocità ferroviaria;
2. denunciarne il pervicace ruolo centripeto su *Torino Centro* a dispetto dei proclami metropolitani
3. esplicitare la sua continuità con il programma urbanistico (meglio sarebbe dire "edilizio") del PRG degli anni '90: il PRG delle cosiddette *Spine*.

11. Una lettura alternativa

Radicioni e Lucco, nel ricostruire la genesi di Corso Marche nato quale asse di riequilibrio dell'area metropolitana torinese incardinato entro il sistema del "grande verde" da nord a sud (Parco della Mandria

e Venaria Reale, Parco Agrario Rivoli/Rivalta, Parco del Gerbido di Grugliasco, Parco e Reggia di Stupinigi) e da est a ovest (Parco della Collina e del Po e Parchi della Dora e del Sangone), disvelandone poi, come detto, il ruolo – assegnatogli dal progetto Cagnardi – di luogo dell'appropriazione delle valorizzazioni pubbliche, tuttavia, non si sottraggono al tentativo (titanico) di produrre anche un'ipotesi diversa e di sottoporla a soggetti culturali, associazioni e politici.

Tartaglia, dal suo punto di osservazione, rivela la “illogicità” alla base delle previsioni infrastrutturali (si parla, oggi, di una ferrovia ad Alta Capacità a 80 metri sottoterra: cioè un'infrastruttura che non sarà mai realizzata, ma che servirà, proprio perché irrealizzabile, a “velocizzare” la fattibilità dell'autostrada sotto il viale *edilizio* di corso Marche) insieme con il perenne carattere *gigantesco* e *fuori scala* delle opere pubbliche connesse.

Questa attività improba di disvelamento va nella direzione di costruire un pensiero divergente, per il perseguimento di un nuovo equilibrio culturale stabile, generatore di una nuova stagione urbanistica ed amministrativa.

12. Città delle relazioni, della conoscenza e della laboriosa produzione

In questa direzione, per Torino, non si è ancora compiuta la sfida che, nel 1991, nel pieno dipanarsi del dibattito culturale e politico sul nuovo PRG, allora in corso di approvazione, e affidato allo studio Gregotti/Cagnardi, il sociologo Arnaldo Bagnasco lanciava agli architetti e urbanisti della città^[17].

Bagnasco, parafrasando una delle più interessanti “*Lezioni Americane*” di Italo Calvino^[18], aveva individuato che per andare oltre la città dell'industria – in crisi – gli architetti e gli urbanisti, innanzitutto, avrebbero dovuto provvedere, mettendo in tensione le ragioni di Mercurio (la città delle relazioni e della conoscenza) e quelle di Vulcano (la città della laboriosa produzione), a creare le condizioni per “... *fare crescere una cultura dell'interazione e della comunicazione in una nuova città industriale* ...”.

Occorre, in tale direzione, cominciare subito a orientare per progetti e per programmi (auspicabilmente e prioritariamente *tanti e diffusi*) il futuro della Città (intesa come luogo della società). Per riorientare positivamente tale politica occorre lavorare per produrre *altri* programmi di governo urbano ad una scala democraticamente più controllabile: dal punto di vista delle quantità fisiche e dal punto di vista delle quantità economiche.

Programmi di governo urbano caratterizzati, in primo luogo, da una stabilità culturale di medio/lungo periodo: l'occasione di ripensare su un arco decennale le proprie politiche, comprese le alleanze ed il nuovo patto sociale e generazionale, è unica.

Il futuro prefigurato dal modello dell'urbanistica di rito savoiano per Torino è costituito esclusivamente da spazi da riempire, da intasare con sistematica pervicacia.

Un modello che si è nutrito del mito della crescita inarrestabile, in cui ogni progetto, connotato spesso da un modello formale estraneo alla storia della Città e del contesto urbano torinese, è “fuori scala” ai limiti dell'incommensurabile: sottratto, cioè, al controllo democratico della quantità e affidato all'alea della

“scommessa” e dell’azzardo, i cui immensi, incommensurabili appunto, costi sono sostenuti sulle spalle inconsapevoli dei posteri.

Uscire dal modello imperante, potrebbe voler dire, invece, lavorare per:

- progetti contro la vulnerabilità sociale presente e potenziale (diritto alla sicurezza, alla casa ed al lavoro);
- programmi di inclusione sociale e politica dei cittadini immigrati (diritto alla casa e diritto al lavoro), per governare il cambio generazionale ed etnico in atto;
- l’ascolto della Città dolente;
- la rivisitazione delle politiche urbane almeno alla scala metropolitana (la Città di Torino dove finisce?), dando priorità tra tutte a quelle della casa sociale (a basso costo, a basso impatto, integrata nei servizi), promuovendo piani e programmi costruttivi che diano “fiato” e orizzonte pluriennale alle imprese.

Vuol dire, dal punto di vista delle politiche urbane, affrontare i temi fisici dell’ambiente costruito ad una scala governabile:

- scala fisica integrata con quella storica della nostra città: questo bene collettivo prezioso che, insieme ad altri, sta alla base del nuovo interesse turistico per Torino
- programmi sociali e progetti di opere materiali non “pochi e grandi”, ma “tanti e medi o medio piccoli” diffusi sul territorio ed aperti alla partecipazione attiva.

Occorre che la politica e l’urbanistica ritornino ad occuparsi di sobria e buona amministrazione.

Amministrazione del bene comune, intesa non come sommatoria del “*peso*” sociale di ciascuno ($1+1+1$ fa 3, ma anche $2+1+0$ fa 3) ma come moltiplicazione (per cui $1 \times 1 \times 1$ fa 1, ma $2 \times 1 \times 0$ fa 0), onde non permettere di lasciare indietro nessuna componente, ma promuovendo a nuova dignità tutti gli “zero”, consapevoli che, altrimenti, è il bene comune ad annichilirsi.

Il Capitol: uno dei “fuori scala” del progetto edilizio di Corso Marche di Cagnardi: un’astronave erettile volgarmente irridente il paesaggio torinese^[19]

[1] Urbanista membro effettivo dell’Istituto Nazionale di Urbanistica

[2] Direttore Caritas Diocesana Pierluigi Dovis “*Non c’è futuro senza solidarietà*” Torino, maggio 2010.

[3] La stessa motivazione relativa al calo dei consumi è certamente di natura economica, ma ormai, per il 50%, tale calo è riferibile alla sensazione diffusa di *vulnerabilità* (o *insicurezza* che dir si voglia)

[4] Lo studio di Cagnardi, effettuato per conto della Provincia di Torino, è stato pubblicato in estratto in Monografia de *"Il Giornale dell'Architettura n. 72, Aprile 2009"* dei suoi contenuti si è discusso presso l'Unione Culturale Franco Antonicelli di Torino, nell'ambito di un ciclo di 4 conferenze conclusosi il 27/4/2010.

[5] Oreste Pivetta *"Gli immobiliari di rito ambrosiano"* L'Unità 28/10/2007 pag. 16

[6] Emanuela Minucci *"Milano studi il modello Torino"* LA STAMPA 6/4/2007 Cronaca di Torino pag. 61.

[7] L'asse autostradale/ferroviario/viabilistico nord/sud del Corso Marche, cioè, e le aree a cavallo dello stesso.

[8] Urbanista torinese. E' stato, tra l'altro, Assessore all'Urbanistica del Comune di Torino dal 1975 al 1985.

[9] Architetto ed Urbanista del Collettivo di Architettura di Torino.

[10] Docente presso la Facoltà di Ingegneria del Politecnico di Torino. Fisico ed Ingegnere.

[11] Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino *"Indirizzi di politica urbanistica"* Giugno 2008 pag. 13.

[12] Sugli esiti della ricerca si veda S. Belligni e S. Ravazzi *"La politica e la città."* Il Mulino, 2012.

[13] La Repubblica del 23/3/2010 vedere in *"Piemonte Economia"* l'articolo di Pier Paolo Luciano *"La Torino che cambia volto in mostra al Mipim"*.

[14] P. Lucco Borlera e R. Radicioni *"Torino Invisibile"* Alinea Editore, 2009.

[15] Il gruppo di lavoro che ha preparato il ciclo di 4 incontri *"Città, Territorio e Cittadini"* ha visto la presenza di urbanisti, docenti del Politecnico di Torino, ricercatori dell'IRES Piemonte, sociologi, politologi, rappresentanti di Associazioni Ambientaliste, con il coordinamento di Manfredo Montagnana, matematico, Presidente dell'Unione Culturale.

[16] Si veda C. Malacrino *"Il progetto di Corso Marche. Dalla Città al marketing urbano"* in <http://www.eddyburg.it/article/articleview/15073/0/127/>.

[17] Arnaldo Bagnasco *"Serendipity a Torino"* in *"Architettura e Urbanistica a Torino 1945/1990"* a cura di Luigi MAZZA e Carlo OLMO, U. Allemandi, Torino, 1991

[18] Si tratta di *"Rapidità"*. In questa "lezione" Calvino individua in Vulcano la divinità del lavoro che, al chiuso del suo antro forgia utensili ed armi, ed in Mercurio la divinità della comunicazione, in perenne movimento tra gli dei e gli uomini.

[19] L'immagine è di Augusto Cagnardi pubblicata in Monografia de *"Il Giornale dell'Architettura"*, n. 72, Aprile 2009.

Nuvole

Nuvole per la ragionevolezza dell'utopia