



TORINO

Verso la strategia territoriale metropolitana



Il presente volume è frutto di una ricerca promossa dal progetto europeo CityRegions, condotto localmente dai partner Città di Torino e Associazione Torino Internazionale.

COORDINAMENTO SCIENTIFICO

Gabriele Pasqui, DAsTu - Politecnico di Milano
Claudio Calvaresi, Irs - Istituto per la ricerca sociale

RICERCATORI

Antonio Longo, Carolina Pacchi, Davide Ponzini, Andrea Rolando, DAsTu - Politecnico di Milano
Elena Donaggio, Irs - Istituto per la ricerca sociale

COORDINAMENTO E ORGANIZZAZIONE PROCESSO "TORINO METROPOLI 2025"

Anna Prat, Francesca Roagna, Riccardo Saraco, Daniela Silvi - Città di Torino
Roberta Balma Mion, Simone Mangili, Paolo Mascia, Serena Pecchio - Associazione Torino Internazionale

DESIGN E MAPPE

Daniela Gambino

FOTOGRAFIE

Michele D'Ottavio, Antonio La Grotta, Francesca Cirilli, Marco Saroldi e Mariano Dallago

STUDIO ELABORATO DA

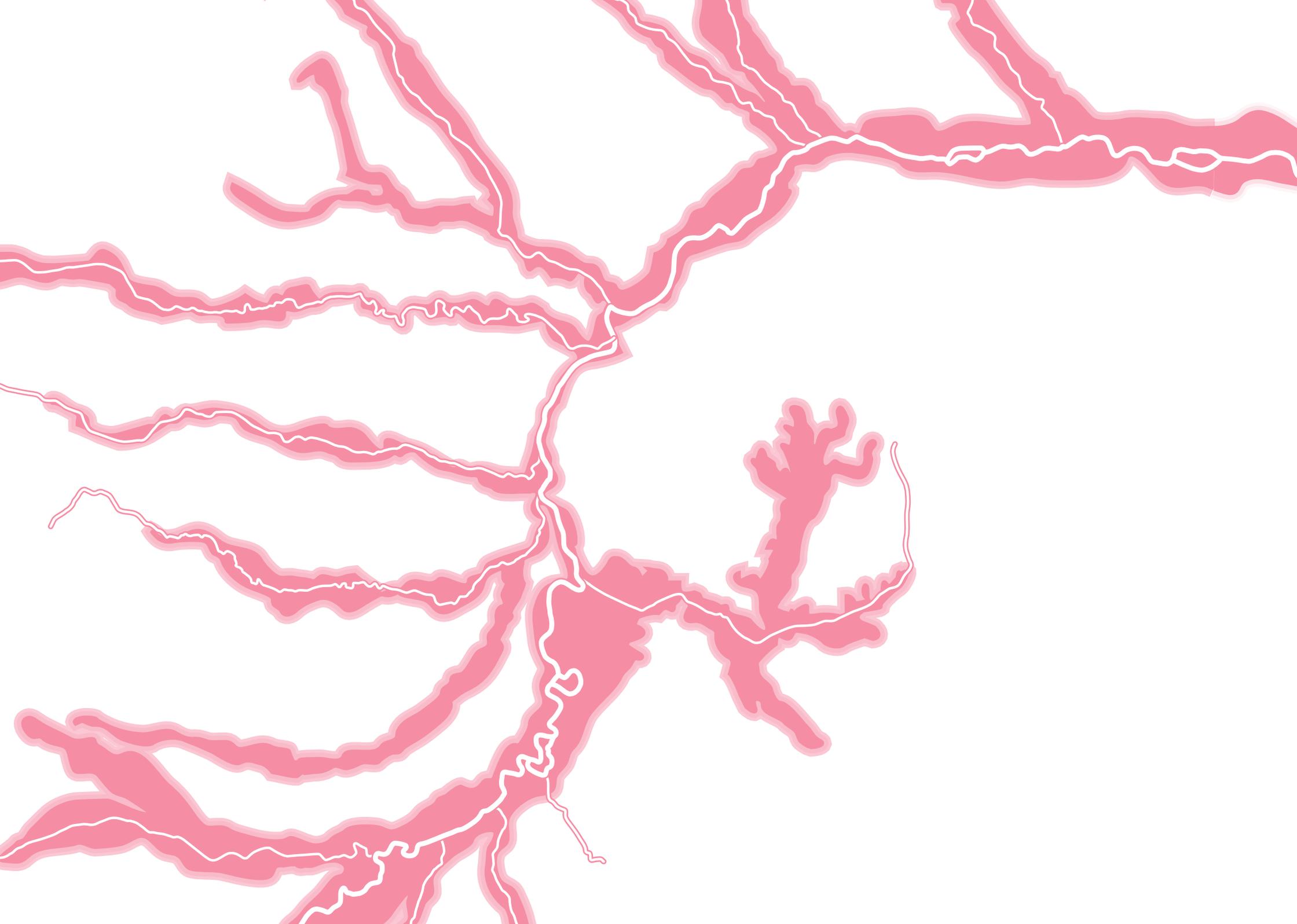


OUTPUT NUMERO 4.3.18 (Feasibility Study on Metropolitan City Concept)

CENTRAL EUROPE è un programma dell'Unione Europea che promuove la cooperazione tra i paesi dell'Europa Centrale a favore dell'innovazione, dell'accessibilità e dell'ambiente e per sostenere la competitività e l'attrattività delle città e delle regioni dell'area.

CENTRAL EUROPE investe 231 milioni di Euro per sostenere progetti di cooperazione transnazionale rivolti a organizzazioni pubbliche e private provenienti da Austria, Repubblica Ceca, Germania, Ungheria, Italia, Polonia, Slovacchia e Slovenia.

Il programma è finanziato dal FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) per il periodo 2007 to 2013. I partenariati che godono del sostegno del programma sono stati invitati a presentare proposte di progetto a fronte di inviti pubblici ampiamente diffusi.



INDICE

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUZIONE | 07 |
| Strategia territoriale metropolitana e processo di pianificazione strategica | 07 |
| La costruzione della Città metropolitana | 07 |
| Le operazioni di indagine e interazione | 08 |
| 2. TORINO VISTA DA VICINO: LA PROSPETTIVA DEI COMUNI E DELLE CIRCOSCRIZIONI | 09 |
| Premessa | 09 |
| Temi e questioni emersi nel corso degli incontri | 12 |
| Temi per la costruzione della strategia territoriale | 20 |
| ////////// BOLOGNA. Centralità dei progetti metropolitani ////////////////////////////////////// | 24 |
| 3. IL TERRITORIO TORINESE | 26 |
| Torino metropoli | 26 |
| Torino multiscalare | 38 |
| Torino plurale | 42 |
| ////////// ANVERSA. Visioni strutturanti e scenari operativi ////////////////////////////////////// | 52 |
| 4. SVILUPPO E TERRITORIO: MATERIALI PER UNA VISIONE | 55 |
| Sviluppo “oltre la crescita” | 55 |
| I nuovi territori della produzione | 56 |
| Le nuove infrastrutture per lo sviluppo territoriale | 59 |
| Benessere, abitabilità e competitività | 61 |
| ////////// LILLE. Nodo europeo metropolitano ////////////////////////////////////// | 62 |
| 5. STRATEGIA TERRITORIALE E NUOVA AGENDA URBANA: GOVERNANCE E ATTUAZIONE | 65 |
| Che cosa è una strategia territoriale metropolitana | 65 |
| Perché una strategia territoriale metropolitana per l’area torinese | 66 |
| Strategia territoriale e nuova agenda urbana | 67 |
| Come costruire la strategia territoriale | 68 |
| ////////// LIONE. Due modi di governare i processi strategici metropolitani ////////////////////////////////////// | 70 |
| 6. STRUMENTI E PROCESSI PER LA COSTRUZIONE DELLA STRATEGIA TERRITORIALE | 73 |
| Cosa? I contenuti della strategia | 73 |
| Come? Ipotesi sul processo | 74 |
| Dove e quando? Due dimensioni temporali, due dimensioni spaziali | 74 |
| Con chi? Gli attori coinvolti | 74 |
| A quali condizioni?...e con quali criticità? | 75 |
| Perché una strategia territoriale farebbe la differenza? | 75 |

1. INTRODUZIONE

Strategia territoriale metropolitana e processo di pianificazione strategica

Il documento “Verso la strategia territoriale metropolitana” rappresenta un **tassello del più generale processo di pianificazione strategica** in corso nel contesto torinese. Tale processo, che condurrà alla pubblicazione e validazione del terzo Piano strategico denominato “Torino Metropoli 2025”, si colloca inoltre nel contesto del complesso processo di istituzionalizzazione e avvio della Città metropolitana di Torino, che sarà formalmente istituita in conseguenza delle disposizioni della Legge 56 del 2014.

Il documento presentato in queste pagine si propone dunque di aprire una riflessione sulle **condizioni di possibilità, sui contenuti ineludibili e sul processo di costruzione e condivisione di una strategia territoriale** per l'area torinese. La strategia territoriale metropolitana, potrebbe dunque diventare in questa fase un elemento decisivo del più generale percorso di **pianificazione strategica** e insieme di **consolidamento istituzionale del nuovo governo metropolitano**.

Il documento, esito di una interazione strutturata con i Comuni che hanno partecipato attivamente alla definizione della prima bozza del Piano strategico attraverso il lavoro della Commissione “Territorio”, costituisce dunque una **mossa di apertura per sollecitare una discussione tra Amministrazioni locali, istituzioni, attori economici e sociali, mondo della cultura, della ricerca e delle professioni**. Proprio per queste ragioni il documento non può tuttavia essere considerato una bozza completa di strategia e alcuni temi centrali per la definizione di

una strategia spaziale, che debbono essere oggetto di una più ampia, articolata e opportunamente legittimata attività di ascolto e interazione, non sono esplicitamente e intenzionalmente presi in considerazione.

I **principali obiettivi** del documento sono i seguenti:

- > mostrare le ragioni per le quali una strategia territoriale metropolitana per l'area torinese è **necessaria, possibile e conveniente** per molti attori;
- > riflettere sui **contenuti possibili di una strategia territoriale** per l'area torinese a partire dal riconoscimento delle specificità di questa regione metropolitana;
- > proporre all'attenzione degli attori alcuni **elementi per la definizione di una visione possibile**, attorno alla quale definire contenuti e strumenti per la strategia territoriale;
- > restituire l'**attività di interazione con i Comuni** ed evidenziare immagini, temi e questioni emerse da tale interazione;
- > identificare un **possibile percorso** per la costruzione attiva e incrementale della strategia territoriale metropolitana.

In relazione a questi obiettivi il documento è strutturato in cinque capitoli.

Nel capitolo 2 “Torino vista da vicino: la prospettiva dei Comuni e delle circoscrizioni” viene restituito e reinterpretato il lavoro svolto negli **incontri con i Comuni e con i Consigli di circoscrizione** del Comune di Torino organizzati in terzanti, svoltosi nel marzo del 2014.

Nel capitolo 3 (“Il territorio torinese”) vengono proposte alcune **descrizioni e immagini interpretative** orientate a definire i caratteri metropolitani “in atto” del territorio, la sua natura multiscalare e alcuni suoi caratteri strutturanti.

Nel capitolo 4 “Sviluppo e territorio: materiali per una visione” vengono proposti all'attenzione alcuni possibili **tasselli per la definizione di una visione strategica** territoriale strettamente integrata alle ipotesi del Piano strategico sulla necessità di delineare un **nuovo sentiero di sviluppo** per la metropoli torinese.

Nel capitolo 5 “Strategia territoriale e nuova agenda urbana: governance e attuazione” si propone un **percorso per la costruzione della strategia territoriale**, anche in relazione ai processi di costruzione dell'agenda urbana e della nuova istituzione metropolitana.

Infine, il capitolo 6 “Strumenti e processi per la costruzione della strategia territoriale” **sintetizza** prospettive, dispositivi e meccanismi del processo di costruzione di una strategia territoriale metropolitana per l'area torinese.

La costruzione della Città metropolitana

Il processo di definizione dello Statuto della nuova Città metropolitana di Torino, in corso in questi mesi, rappresenta una condizione di contesto fondamentale per pensare la strategia territoriale metropolitana come **strumento selettivo per le politiche territoriali**, che mira a declinare nello spazio metropolitano visioni e politiche di sviluppo economico e coesione sociale, promuovendo il coordinamento tra attori, risorse e strumenti operativi.

In questo Rapporto abbiamo lavorato in prima istanza sul **contesto metropolitano ristretto** dei 38 Comuni che hanno condiviso il percorso di pianificazione promosso da Torino Strategica, e che rappresentano, per densità e complessità dei processi di trasformazione in atto, un ambito fondamentale per la definizione di una strategia territoriale metropolitana.

D'altra parte, le immagini e le visioni che abbiamo proposto in questo documento delineano anche una possibile **piattaforma territoriale per la Città metropolitana nel suo complesso**, offrendo ai Comuni e a tutti gli attori un insieme di rappresentazioni che permettono di connettere le dinamiche del cuore metropolitano con quelle delle altre aree omogenee che si definiranno nel processo di attivazione della nuova Città metropolitana.

8 Nell'ambito del complesso percorso politico e istituzionale di definizione delle aree omogenee della nuova Città metropolitana intendiamo dunque suggerire l'importanza di **trattare unitariamente** l'area metropolitana ristretta e al tempo stesso, nel quadro di un percorso di **re-scaling delle politiche territoriali**, di cogliere un insieme di temi e politiche alla scala dell'intero territorio della città metropolitana, opportunamente articolata nelle sue aree omogenee.

Nel capitolo 5 del Rapporto cercheremo di offrire alcuni argomenti a favore di questa ipotesi, anche in relazione alla necessaria revisione dell'apparato normativo urbanistico regionale.

Le operazioni di indagine e interazione

Le operazioni di indagine e interazione realizzate per costruire il documento sono state le seguenti:

- > raccolta e analisi sintetica delle principali indagini e dei dati di natura territoriale più rilevanti sul contesto metropolitano torinese;

- > analisi della letteratura e dei documenti di pianificazione, con particolare attenzione all'identificazione di immagini di carattere "metropolitano" emergenti nel contesto torinese negli ultimi anni;

- > incontri con esperti accademici e con l'Urban Center del Comune di Torino;

- > approfondimento delle progettualità individuali (dei singoli Comuni) ed integrate (dell'intero sistema metropolitano) a partire dal lavoro di mappatura realizzato da Ires e da Torino Internazionale nell'ambito del progetto City Regions, che ha rappresentato la base conoscitiva di partenza, arricchita grazie alle informazioni emerse nel corso degli incontri con i Comuni;

- > partecipazione attiva ai lavori dei Tavoli della Commissione "Territorio" e alle attività del Piano strategico, anche in relazione alle attività della Commissione "Economia";

- > partecipazione agli incontri di lavoro dei tavoli tematici inerenti gli aspetti più specificatamente territoriali, in particolare: infrastruttura verde, mobilità metropolitana, poli di sviluppo economico e qualità urbana;

- > organizzazione, gestione e restituzione critica degli incontri con i Comuni e con i Consigli di circoscrizione del Comune di Torino organizzati in terzanti (marzo 2014);

- > redazione di un position paper che ha restituito le prime ipotesi per la costruzione del documento di strategia territoriale (aprile 2014).

Questo documento è dunque rivolto **innanzitutto ai Comuni, alla Regione Piemonte e alla costituenda Città Metropolitana**, ma anche a **tutti gli attori** che nei prossimi mesi saranno chiamati a condividere una visione spaziale strategica per l'area torinese, che sarà

necessariamente l'esito di un processo ampio e partecipato di interazione e coprogettazione.

2. TORINO VISTA DA VICINO: LA PROSPETTIVA DEI COMUNI E DELLE CIRCOSCRIZIONI

Premessa

La sezione riprende e sintetizza il lavoro di **interazione strutturata** svolto con i Comuni dell'area metropolitana torinese e con i Consigli di Circoscrizione, nel mese di marzo 2014.

Gli incontri sono stati organizzati suddividendo l'insieme del territorio metropolitano in tre parti (definite **terzanti**) per permettere una maggiore aderenza delle questioni trattate ai contesti locali e consentire così una discussione più proficua:

- > il primo ha riguardato il territorio dell'area a **nord-est** e si è svolto nel comune di Settimo Torinese;
- > il secondo si è concentrato sull'area a **sud-est** ed è stato organizzato nel comune di Moncalieri;
- > il terzo, infine, è riferito alla parte **ovest** del territorio torinese ed ha avuto luogo nel comune di Grugliasco.

I tre incontri sono stati organizzati tutti secondo una medesima struttura ed hanno avuto come **obiettivo principale** quello di permettere di:

- > **condividere il percorso di pianificazione** con i comuni dell'area metropolitana;
- > identificare in modo più puntuale luoghi ed **ambiti identitari** di carattere metropolitano;
- > raccogliere **ipotesi progettuali** di natura metropolitana che potessero alimentare il **parco progetti** del piano strategico.

Le riunioni sono state precedute da **un'introduzione** a cura del gruppo di lavoro di Torino Strategica con lo scopo di evidenziare gli aspetti principali del lavoro svolto in questi mesi e le **specificità del terzo Piano strategico**

torinese che, a differenza dei due precedenti, amplia l'area di riferimento all'intero territorio metropolitano e si basa su una forte connessione tra dinamiche di sviluppo economico e processi di trasformazione del territorio.

Agli incontri sono sempre stati presenti anche i **referenti dei gruppi di lavoro** inerenti gli aspetti più specificatamente territoriali, in particolare: infrastruttura verde, mobilità metropolitana, poli di sviluppo economico e qualità urbana, mentre i gruppi di lavoro afferenti alla commissione economica sono stati informati successivamente degli esiti delle discussioni ed hanno integrato il proprio lavoro con quanto emerso dagli incontri.

Un elemento di grande novità ed interesse è stato rappresentato dalla **partecipazione agli incontri delle Circoscrizioni della città di Torino**. L'idea di costruire un **raccordo tra "terzanti" e parti della città di Torino**, lavorando sulle aree di confine e di sovrapposizione, è stata condivisa e voluta fortemente dalla Città di Torino. L'osservazione del territorio a **partire dalle sue porzioni**, permette uno sguardo **ravvicinato che aiuta a comprendere** le realtà e a capire quali possono essere le tappe di costruzione di un ragionamento e di progettualità comuni.

Uno **sguardo nuovo** che, a partire dalle circoscrizioni, capovolge la **condizione di perifericità** dei comuni di prima e seconda cintura a favore di quella di **nuove centralità**.

Oltre ad essere **occasione di aggiornamento** sul percorso di pianificazione strategica e sui materiali messi a punto nel corso delle analisi propedeutiche, gli incontri sono stati soprattutto un'utile e proficua **occasione di discussione pubblica aperta**, nonché di confronto diretto tra amministratori locali (principalmente sindaci

e assessori), gruppo di lavoro di Torino Strategica e responsabili dei gruppi di lavoro tematici.

Nel corso dei tre incontri sono state sollevate **istanze, progetti, possibili direzioni di sviluppo** legate ai diversi territori. Le informazioni e le indicazioni che la discussione ha permesso di raccogliere vengono di seguito restituite, selezionando e sintetizzando gli **elementi** e le **iniziative** che possono contribuire a delineare un quadro di riferimento ampio e definire una traiettoria di sviluppo di scala metropolitana.



Grugliasco. Fotografia di Antonio La Grotta



Trofarello. Fotografia di Francesca Cirilli



Castiglione Torinese. Fotografia di Mariano Dallago

10



Settimo Torinese. Fotografia di Marco Saroldi



San Mauro Torinese. Fotografia di Marco Saroldi



Volpiano. Fotografia di Marco Saroldi



Mirafiori, Torino. Fotografia di Francesca Cirilli

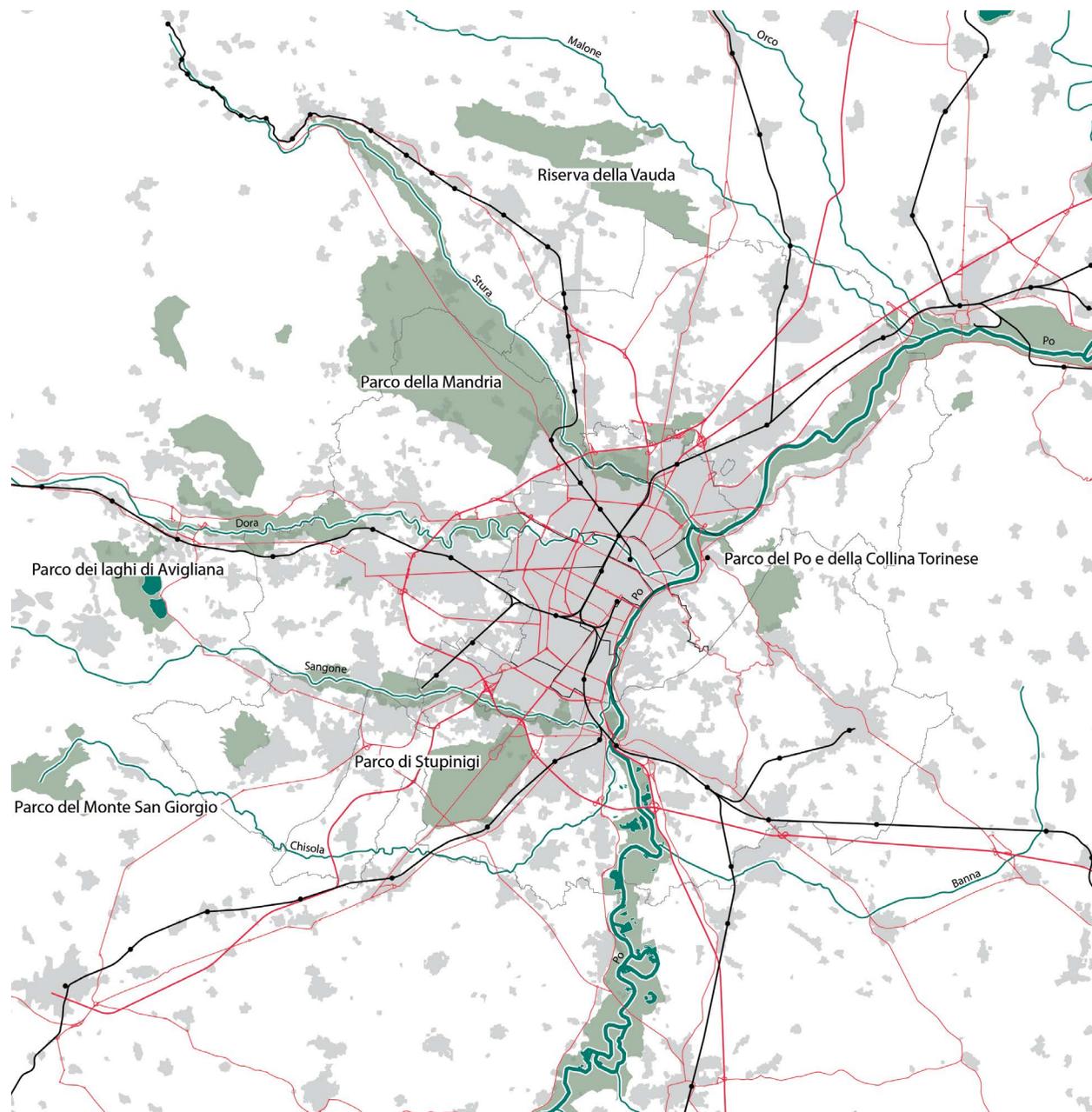


Venaria Reale. Fotografia di Marco Saroldi



San Mauro Torinese. Fotografia di Marco Saroldi

La struttura del territorio metropolitano torinese



La mappa a destra: il disegno mette in evidenza la struttura del territorio metropolitano torinese e integra le principali risorse del patrimonio naturale con il sistema insediativo e infrastrutturale. Tale rappresentazione introduce e supporta la lettura degli schemi di sintesi relativi agli incontri nei Terzanti.



18 marzo 2014 a Settimo Torinese



20 marzo 2014 a Moncalieri



25 marzo 2014 a Grugliasco

SETTIMO TORINESE

10 Comuni: BORGARO T.SE - BRANDIZZO - CASELLE T.SE - CASTIGLIONE T.SE - GASSINO T.SE - LEINÌ - SAN MAURO T.SE - SAN RAFFAELE C. - SETTIMO T.SE - VOLPIANO -
+ TORINO: Circoscrizioni 6 e 7

Nell'incontro con il **terzante nord-est**, svoltosi a Settimo Torinese, dell'area metropolitana torinese sono emerse con particolare rilievo questioni riguardanti il ruolo che questo settore ha giocato e ancor più potrebbe giocare all'interno del **sistema torinese**.

I diversi interventi, nel complesso, hanno evidenziato come questa porzione del territorio sia sempre stata caratterizzata da **due elementi specifici** che ne definiscono la sua vocazione fortemente industriale e produttiva insieme alla presenza di rilevanti **risorse di carattere ambientale**.

14 Il settore nord-est si caratterizza infatti per essere **snodo infrastrutturale e viabilistico da e verso Milano** lungo la direttrice est, ma anche verso il canavese e la Valle d'Aosta. La città di Torino ha però storicamente privilegiato, nei suoi processi di sviluppo, la **direttrice ovest** – in direzione della Francia - di fatto trascurando la parte est della città e le **possibili strategie di sviluppo verso la Lombardia e Milano**.

L'area è fortemente caratterizzata dalla presenza di **importanti aree e funzioni legate alla logistica e alla produzione** (in particolare si sono ricordate l'area industriale Pescarito con l'autoporto e le aree Eni-Bp). Gli amministratori presenti all'incontro hanno ricordato come ciò dipenda anche dal fatto che qui esiste una **grande esperienza** nel rapportarsi con imprese, anche internazionali: i comuni e le burocrazie hanno saputo gestire bene i **rapporti con le imprese** ed interpretarne le necessità. Insieme alla disponibilità delle aree questo si configura come una **risorsa rilevante**.

Questo territorio è in grado di offrire anche servizi **di grande qualità** (vi è la più alta concentrazione di autostrade informatiche) grazie ai quali sarebbe interessante costruire una strategia di offerta integrata per tutta l'area torinese.

In questa direzione, la porzione di territorio compresa tra l'aeroporto di Caselle e le aree di Volpiano-Settimo - fino alla collina - potrebbe essere sviluppata in modo integrato in relazione all'ipotesi di completamento della tangenziale est.

Il tema del completamento della tangenziale è emerso anche negli incontri con la Circoscrizione 7, a fronte dei notevoli impatti legati alla mobilità da e verso l'area metropolitana. L'area della circoscrizione 7 si presenta come una di quelle in **più forte trasformazione** (Urban Barriera di Milano, Spina 4, Variante 200, Porta Palazzo). E' qui dove sembrano concentrarsi anche i maggiori cambiamenti dal punto di vista del mercato immobiliare anche a seguito del completamento del Campus Einaudi che ha fortemente modificato le dinamiche dell'area. L'arrivo della seconda linea della metropolitana modificherebbe ulteriormente questo assetto.

I Comuni sono infine consapevoli di quanto l'**asse collinare**, le **eccellenze architettonico-ambientali** ed i **fiumi** (area della Confluenza tra Stura e Po) rappresentino una risorsa di grandissimo pregio. Essi ne hanno più volte sottolineato però, la **condizione di fragilità** dal punto di vista geologico ed idrogeologico e la necessità di poter immaginare **interventi infrastrutturali congiunti** e integrati.

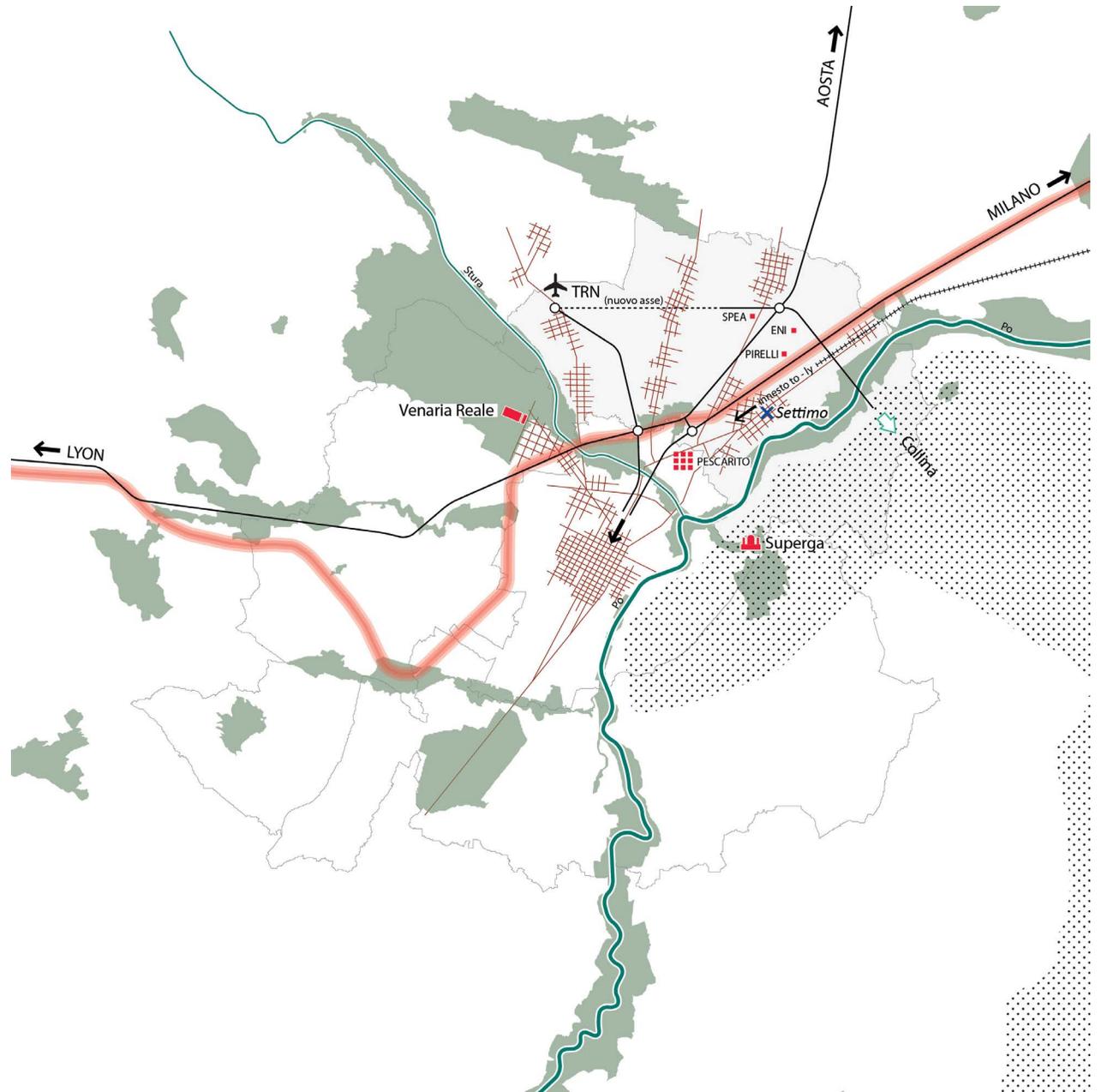
L'incontro di Settimo Torinese: una geografia di temi

E' evidenziato il ruolo di questo settore dell'area metropolitana come snodo infrastrutturale e viabilistico da e verso Milano lungo la direttrice est, ma anche verso il canavese e la Valle d'Aosta.

L'area è fortemente caratterizzata dalla presenza di importanti aree e funzioni legate alla logistica e alla produzione (in particolare si sono ricordate l'area del Pescarito e le aree Eni-Bp) in corrispondenza dell'area di pregio ambientale della confluenza tra il fiume Stura e il sistema Po -Collina.

Il settore si configura come una "spina" che raccoglie queste componenti e le rilancia in direzione del centro città, dell'asse per Lione e della Collina.

I territori tra l'aeroporto di Caselle e le aree di Volpiano-Settimo fino alla Collina potrebbero essere sviluppate in modo integrato in relazione all'ipotesi di completamento della tangenziale est.



La mappa a destra: sullo sfondo delle linee dei fiumi (in turchese) e dei principali assi viabilistici (in nero), emergono le principali aree protette (in verde), i telai insediativi (linee marroni), i toponimi che indicano i principali riferimenti geografici utilizzati e il sedime dell'Alta Velocità (linea rossa trasparente). Con il retino puntinato è indicato il sistema della collina.

MONCALIERI

14 Comuni: BALDISSERO - BEINASCO - CAMBIANO - CANDIOLO - CHIERI - LA LOGGIA - MONCALIERI - NICHELINO - ORBASSANO - PECETTO T.SE - PINO T.SE - TROFARELLO-VINOVO - VOLVERA + TORINO: Circostrizioni 8 - 9 e 10

Nell'incontro con il **terzante sud-est**, che si è tenuto a Moncalieri, sono emersi con particolare evidenza **due tematiche** che possono avere un ruolo rilevante nella costruzione e definizione di una strategia di livello metropolitano: la **centralità della dimensione ambientale** e paesaggistica da un lato, e, dall'altro, la presenza di risorse, aree e capacità legate al tema della **produzione** e della **logistica**.

Gli interventi si sono concentrati prioritariamente sul **ruolo del fiume Po** quale **spina dorsale** della forma urbana di questa porzione di territorio, che si innesta da un lato verso il centro della città lungo la base della collina (circostrizioni 8/9/10) e, dall'altro lato, verso il Monviso che diviene un elemento significativo anche dello skyline.

Nello specifico, lungo la direttrice del Po, vengono individuate **tre aree** che svolgono, o potrebbero svolgere, una rilevante **funzione di 'cerniera'**, tra la città ed il territorio della regione metropolitana:

> **alla confluenza tra Po e fiume Sangone**, si individua un'area su cui è utile ragionare per le sue potenzialità di area di interfaccia complessa tra il parco fluviale, l'area industriale di Mirafiori in corso di riorganizzazione e quelle tra Trofarello e Moncalieri, in grado di riconnettere questa porzione della città di Torino con Stupinigi, Orbassano, fino a Rivalta e alle Montagne tra le valli Chisone (Pinerolo) e Susa.

E' da sottolineare inoltre come sia emerso dall'incontro successivo con la Circostrizione 9 che è proprio in questa parte di città che si collocano molte delle nuove aree di trasformazione -soprattutto in progetto- e molti dei maggiori cantieri (in corso o potenziali) della città: città della salute, Lingotto/Avio, ex Moi, grattacielo della

Regione, Lingotto, palazzo del Lavoro, oltre all'arrivo del nuovo terminale della metropolitana previsto per la fine del 2015.

> **In corrispondenza del tratto del Po**, dalla confluenza con il Sangone fino a quelle della **Dora** (valle Susa) e della **Stura** (valli di Lanzo) e la **collina di Superga**, sarebbe utile accentuare la vocazione di quest'area quale sistema di interfaccia lineare tra la città e la Collina, da e per Pino Torinese e Chieri, fino al Monferrato Astigiano.

> **L'arco che si sviluppa lungo la dorsale delle colline** che limitano il corso del fiume Po da Moncalieri fino a Chivasso e alle prime propaggini del Monferrato, che si configura e caratterizza come **sistema di percorsi** basati sulla presenza di importanti beni culturali e ambientali (Basilica di Superga, Abbazia di Vezzolano, Santuario e Sacro Monte di Crea).

Per quanto concerne invece l'aspetto legato alla **dimensione produttiva**, la discussione ha permesso di mettere in luce quanto vi siano su questo territorio una serie di **eccellenze poco valorizzate**.

Esistono infatti importanti **aree della logistica e della produzione** (Design e vini) localizzate tra Moncalieri, Trofarello, Pessione e Cambiano (Giugiaro, Pininfarina, Züst Ambrosetti, Martini e Rossi, Cinzano) alla base della collina di Chieri, nonché aree industriali quali quella di Sanda **Vadò**, sviluppata negli anni '60 a cavallo dei comuni di Moncalieri e Trofarello, dove è prevista la creazione di un polo tecnologico integrato. Quest'area industriale è localizzata in stretta connessione con la viabilità tangenziale e autostradale, e con il sistema ferroviario (stazione Movicentro di Trofarello) il cui

ruolo potrebbe essere rilevante dentro ad una visione di scala metropolitana.

Uno dei temi emersi è il **bike sharing** metropolitano: i comuni di questo quadrante hanno espresso interesse per un sistema omogeneo e integrato rispetto a quello del Comune di Torino.

L'incontro di Moncalieri: una geografia di temi

Il fiume Po è la spina dorsale della forma urbana, che si innesta da un lato verso il centro della città lungo la base della collina e, dall'altro lato, verso il Monviso. Tre aree possono svolgere la funzione di 'cerniera' tra città ed territorio:

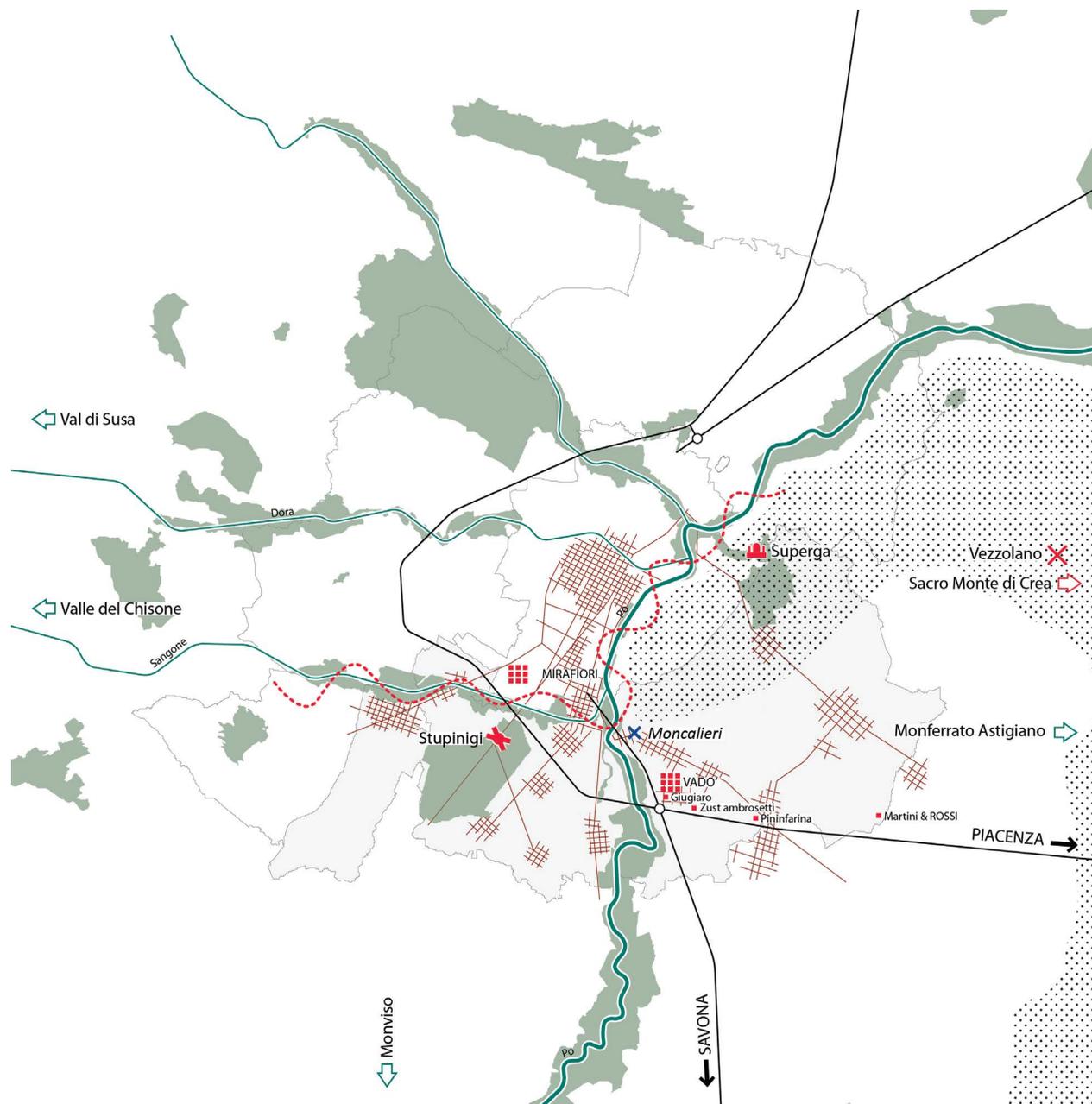
> alla confluenza tra Po e Sangone, si individua un'area su cui è utile ragionare come interfaccia tra parco fluviale, l'area industriale di Mirafiori in corso di riorganizzazione e quelle tra Trofarello e Moncalieri. L'ambito potrebbe riconnettere questa porzione della città di Torino con Stupinigi, Orbassano, fino a Rivalta e alle Montagne tra le valli Chisone (Pinerolo) e Susa;

> in corrispondenza del tratto del Po, dalla confluenza con il Sangone fino a quelle della Dora (valle Susa) e della Stura (valli di Lanzo) e la collina di Superga, sarebbe utile accentuare la vocazione di quest'area quale porta da e verso Pino, Chieri e il Monferrato Astigiano;

> il parco che si sviluppa lungo le colline che limitano il corso del fiume Po da Moncalieri fino a Chivasso e alle prime propaggini del Monferrato, che si configura e caratterizza come sistema di percorsi basati sulla presenza di importanti beni culturali e ambientali (Basilica di Superga, Abbazia di Vezzolano, Santuario e Sacro Monte di Crea).

Importanti sono anche le aree della logistica e della produzione (Design e vini) tra Moncalieri, Trofarello, Pessione e Cambiano (Giugiaro, Pininfarina, Züst Ambrosetti, Martini e Rossi, Cinzano) alla base della collina di Chieri.

La mappa a destra: sullo sfondo delle linee dei fiumi (in turchese) e dei principali assi viabilistici (in nero), emergono le principali aree protette (in verde), i telai insediativi (linee marroni), i toponimi che indicano i principali riferimenti geografici utilizzati e la linea tratteggiata che sottolinea la continuità tra il Parco del Po e il Parco del Sangone. Con il retino puntinato è indicato il sistema della collina.



GRUGLIASCO

13 Comuni: ALPIGNANO - BRUINO - COLLEGGNO - DRUENTO - GRUGLIASCO - PIANEZZA - PIOSSASCO - RIVALTA - RIVOLI - ROSTA - SAN GILLIO - VENARIA REALE - VILLARBASSE
+ TORINO: Circoscrizioni 2 - 3 - 4 e 5

L'incontro con il **terzante ovest** ha permesso di evidenziare con chiarezza la rilevanza, rispetto al processo di pianificazione strategica, di **tre questioni: l'eredità** di un'area caratterizzata da una **vocazione industriale e produttiva, la mobilità e l'agricoltura periurbana.**

Dal punto di vista territoriale l'area ad ovest di Torino si configura (innanzitutto come l'area della forte crescita edilizia metropolitana dagli anni '70 in avanti) come il **territorio di interfaccia con la montagna**, in particolare lungo l'arco della tangenziale che va da Venaria a Stupinigi, passando per Rivoli.

Lo sviluppo dell'area del nord-ovest è avvenuta principalmente grazie alla presenza di **impianti infrastrutturali e industriali** di grandi dimensioni, ora non più utilizzati, e la cui riqualificazione necessita ora di essere affrontata congiuntamente.

Una visione strategica sull'organizzazione del sistema industriale a scala metropolitana deve tener conto della fase difficile **evitando possibili competizioni** interne tra comuni della Provincia, ma attraendo **risorse dall'esterno e recuperando le aree disponibili** in modo coordinato a scala metropolitana.

Gli interventi hanno sottolineato quanto vi sia profonda consapevolezza che questo è un **tema politicamente rilevante** nel rapporto tra Città di Torino e Comuni circostanti.

Fino ad oggi, come evidenziato anche dagli incontri con le Circoscrizioni 3, 4 e 5, questa porzione di territorio, in particolare negli ambiti più settentrionale verso Madonna di Campagna e Vallette, è stata quasi dimenticata dalle grandi operazioni di **rigenerazione e riqualificazione** che hanno invece caratterizzato altre aree e di cui oggi si

sente grande necessità.

Esiste sul territorio una sensibilità ampia per **poli di sviluppo** caratterizzati da attività non soltanto industriali e produttive in senso tradizionale, ma che prevedano anche la **presenza di attività di servizio** (ad esempio al turismo, sanità, commerciale,...) da intrecciare con il tema della valorizzazione ambientale. Venuta meno l'attività industriale, ora si delinea una possibile **vocazione turistica** anche grazie alla presenza della **Reggia di Venaria**, che ha permesso di sviluppare un'intesa con la città di Torino, che sta dando risultati positivi. Questa porzione di territorio potrebbe **connettere Venaria a Stupinigi**, lungo il nuovo asse di corso Marche e potrebbe configurarsi come l'intersezione tra i due sistemi in corrispondenza dell'area ex Alenia e del campo volo, risorsa ambientale da sfruttare, integrata con il sistema fluviale della Dora.

Il mancato completamento dell'asse di corso Marche resta una delle questioni aperte più problematiche, anche nell'opinione delle circoscrizioni, proprio per la continuità e per le fitte relazioni di scambio tra città e aree contermini che caratterizzano questa porzione di territorio.

Per quanto riguarda invece il **tema della mobilità e del trasporto** su scala metropolitana e dell'integrazione delle infrastrutture con il contesto urbano, si è ricordato come **tangenziale, ferrovia e metropolitana** siano oggi questioni aperte che investono il territorio del nord-ovest. L'intero sistema territoriale lungo l'arco della tangenziale, tra Venaria, Rivoli e Stupinigi infrastrutturale è stato indicato come uno dei temi più interessanti su cui sviluppare **lavoro congiunto** tra i molti comuni della

cintura, in particolar modo tra comuni confinanti per ciò che concerne le aree industriali in una visione di riqualificazione paesaggistica e funzionale complessiva.

Un'ulteriore questione sollevata nel corso dell'incontro ha riguardato il destino del **settore primario nei comuni di prima e seconda cintura**, dove l'agricoltura è in difficoltà poiché sacrificata per sviluppi industriali e sopravvivono solo alcune **piccole nicchie di produzione**. Le poche imprese rimaste appaiono deboli e non in grado di competere sul mercato delle **produzioni di qualità**; si richiede di intervenire congiuntamente su questo aspetto, sia per quanto riguarda la specializzazione delle attività che rispetto alla qualificazione degli spazi. Tale intervento potrebbe giovare della presenza del **Parco agro naturale della Dora** quale risorsa per le attività produttive legate al settore agricolo.

L'incontro di Grugliasco: una geografia di temi

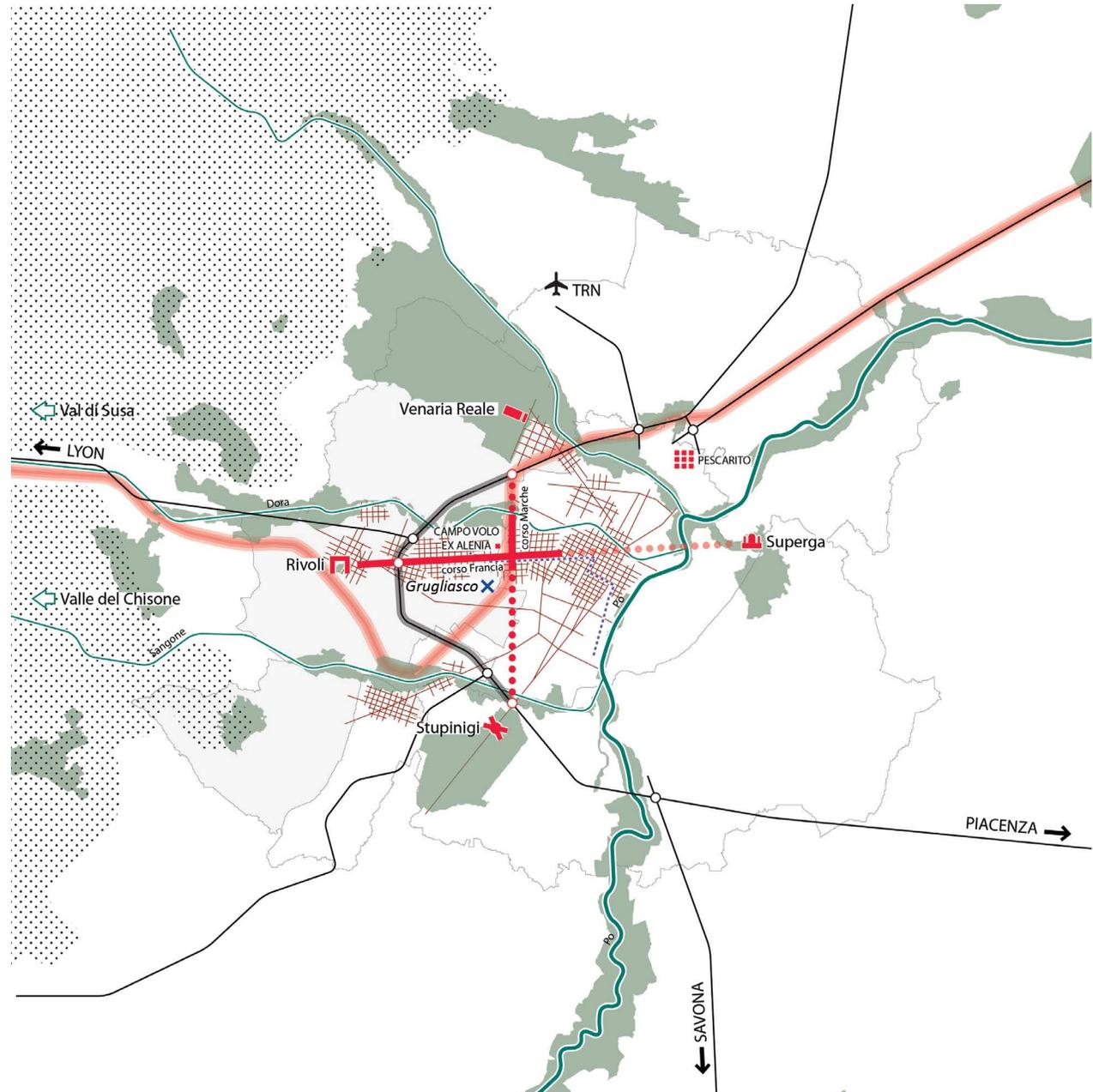
E' evidenziato come l'area ad ovest di Torino si configura come il territorio di interfaccia con la montagna, in particolare lungo l'arco della tangenziale che va da Venaria a Stupinigi, passando per Rivoli.

Emergono poi con chiarezza due sistemi che attraversano la città e la collegano al territorio circostante:

> il primo è storicamente consolidato e corrisponde all'asse di impianto barocco che va dalla Collina morenica di Rivoli con il Castello fino alla Collina di Torino con la basilica di Superga attraverso corso Francia (in parte coincidente con la metropolitana linea 1, da completare oltre Collegno);

> il secondo sistema connette Venaria a Stupinigi, lungo il nuovo asse di corso Marche. L'intersezione tra i due sistemi in corrispondenza dell'area ex Alenia e del campo volo, si configura come importante risorsa ambientale da sfruttare, integrata con il sistema fluviale della Dora.

La mappa a destra: sullo sfondo delle linee dei fiumi (in turchese) e dei principali assi viabilistici (in nero), emergono le principali aree protette (in verde), i telai insediativi (linee marroni), i toponimi che indicano i principali riferimenti geografici utilizzati, il sedime dell'Alta Velocità (linea rossa trasparente) e i sistemi di connessione tra Rivoli e Superga e tra Stupinigi e Venaria Reale (linee rosse continue e puntinate). In grigio è messo in evidenza il tracciato della tangenziale ovest e con il retino puntinato è indicato il sistema della montagna.



Temi per la costruzione della strategia territoriale

Gli incontri con i Comuni e le Circoscrizioni hanno permesso di far emergere nel complesso un insieme di questioni cruciali per la costruzione di una strategia territoriale, di cui qui diamo conto in forma esemplificativa.

Le vocazioni del territorio plurale.

L'area torinese è caratterizzata da una pluralità di vocazioni, in parte in trasformazione e da ridefinire.

Oltre ad un'area centrale, costituita dal tessuto della città storica e consolidata, estremamente ricca di funzioni e risorse di pregio vitali per l'intero sistema metropolitano (università, funzioni di natura pubblica, economica, commerciale, turistica e per il tempo libero), è possibile riconoscere caratteristiche proprie dei diversi territori che compongono l'area metropolitana.

metropolitana, ma anche tra il comune capoluogo e i comuni di prima cintura. Negli incontri sono emersi i problemi relativi ai grandi progetti di scala metropolitana collocati tra il Comune di Torino e i Comuni di prima cintura (Pescarito, Variante 200, insediamento universitario a Grugliasco, aree logistiche e produttive nei comuni a sud), ma anche il tema della reinvenzione delle aree a vocazione produttiva tra i comuni di prima cintura e Torino, che potrebbero reinventarsi come grandi aree ambientali (per esempio il territorio tra Nichelino e il comune capoluogo o le aree tra il fiume e la collina).

In questa direzione è interessante ripensare anche al tema delle periferie urbane, molte delle quali sono già state protagoniste di processi intensi di riqualificazione urbana, che in un'ottica metropolitana possono essere letti come territori di snodo tra la città consolidata e i comuni di prima e seconda cintura. Grazie a questo nuovo assetto esse possono venire a giocare un ruolo nuovo e strategico.

Grandi infrastrutture, servizi locali e paesaggi urbani.

Le grandi infrastrutture esistenti e in previsione, dal punto di vista dei comuni, rappresentano un tema di grande rilievo e delicatezza. Lo snodo infrastrutturale e viabilistico da e verso Milano lungo la direttrice est, ma anche verso il canavese e la Valle d'Aosta, il corridoio infrastrutturale verso la Francia, il destino del sistema aeroportuale non si connettono solo alle grandi scelte strategiche (spesso sono prese su tavoli diversi da quelli locali) di scala regionale, nazionale ed europea, ma mettono in gioco relazioni locali, richiedono meccanismi compensativi e perequativi, delineano nuove domande di servizi e di paesaggi.

Risorse culturali e ambientali e sviluppo locale.

Un ultimo tema trasversale emerso con forza e di grande rilevanza per la definizione di una strategia spaziale è quello del nesso tra le grandi "infrastrutture verdi e azzurre" (il sistema dei fiumi, quello della collina, quello della pianura irrigua), lo straordinario patrimonio

storico, architettonico e culturale (l'asse tra Stupinigi e Venaria, Superga,...) e l'attivazione di progetti e politiche di sviluppo locale, centrate su filiere produttive (quella del cibo, quella del turismo, quella della cultura) che sono in grado di territorializzarsi e di reinventare paesaggi.

Nel **terzante nord-est** emerge una vocazione fortemente industriale e produttiva insieme alla presenza di rilevanti risorse di carattere ambientale; nel **terzante sud-est** spicca la centralità della dimensione ambientale e paesaggistica da un lato e presenza di risorse, aree e capacità legate al tema della produzione e della logistica. Nel **terzante ovest** è emerso il tema della specializzazione delle attività agricole rimaste, insieme a quello della qualificazione degli spazi e delle produzioni. Una strategia territoriale è chiamata a riflettere sul modo in cui le diverse vocazioni produttive possono rafforzarsi e consolidarsi in relazione alla specificità dei territori connettendo tra loro nuova logistica e nuovi luoghi della produzione; agricoltura e paesaggio; turismo e sistemi ambientali.

Frange e cerniere.

Uno dei temi prioritari per la costruzione di una strategia territoriale è quello del riconoscimento di aree che svolgono, o potrebbero svolgere, una rilevante funzione di 'cerniera', tra la città ed il territorio della regione

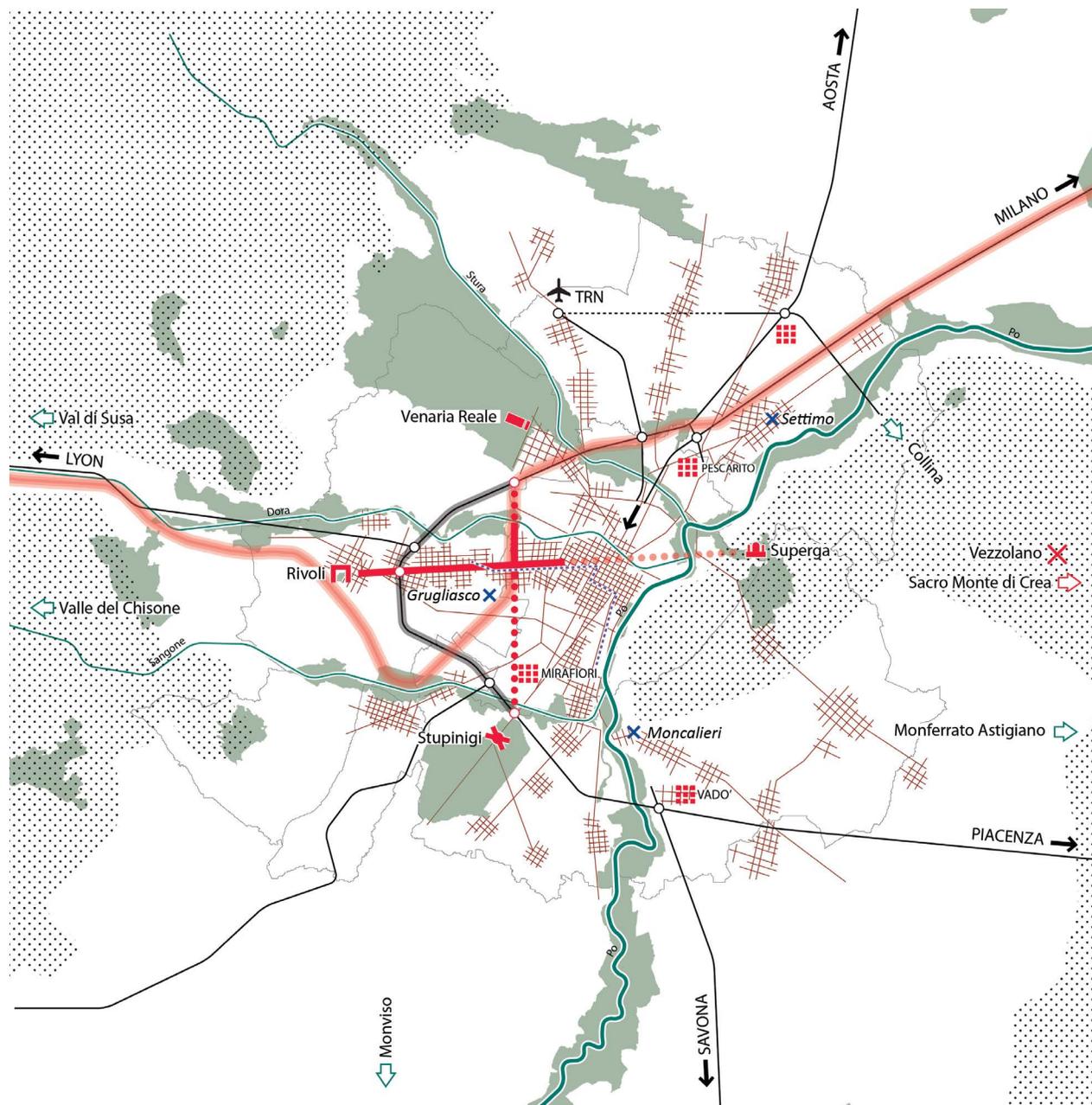
Gli incontri con i Terzanti: quadro di unione dei temi emersi

La carta è il frutto della sintesi di tre incontri ed esprime gli esiti del percorso di interazione con i Comuni e con le Circoscrizioni torinesi. Esso corrisponde ad una visione su Torino e sul suo territorio osservato prevalentemente dai centri che circondano il nucleo urbano principale: centralità torinesi, nuove o storicamente consolidate, che si trovano in posizione di interfaccia tra la città compresa nei suoi confini amministrativi e l'area metropolitana più estesa, che guarda entro e oltre l'attuale Provincia e le Regioni limitrofe, anche al di là delle Alpi.

La carta dunque mette in evidenza soprattutto i temi emersi esplicitamente in occasione delle discussioni pubbliche e privilegia intenzionalmente un punto di vista selettivo, che non riporta tutte le strutture urbanistiche e le immagini tradizionalmente riconosciute della città e dei centri dell'area metropolitana, ma solo quelle che sono state portate con maggiore evidenza all'attenzione, da parte degli Amministratori e di altri portatori di interessi che hanno partecipato agli incontri. I luoghi, visti in sintesi, sono organizzati spazialmente in sistemi e lungo direttrici che sono significative delle relazioni e delle azioni di sviluppo in corso nell'ambito metropolitano.

In modo analogo, sono anche indicate direttrici di riferimento territoriale più ampio verso Milano e la Francia lungo l'asse infrastrutturale in via di completamento e verso le montagne delle valli Chisone e Susa, il Monviso, le direttrici oltre la collina da Superga a Vezzolano e Crea e verso il Monferrato astigiano.

La mappa a destra: sullo sfondo delle linee dei fiumi (in turchese) e dei principali assi viabilistici (in nero), emergono le principali aree protette (in verde), i telai insediativi (linee marroni), i toponimi che indicano i principali riferimenti geografici utilizzati, il sedime dell'Alta Velocità (linea rossa trasparente) e i sistemi di connessione tra Rivoli e Superga e tra Stupinigi e Venaria Reale (linee rosse continue e puntinate). In grigio è messo in evidenza il tracciato della tangenziale ovest e con il retino puntinato sono indicati i sistemi della montagna e della collina.



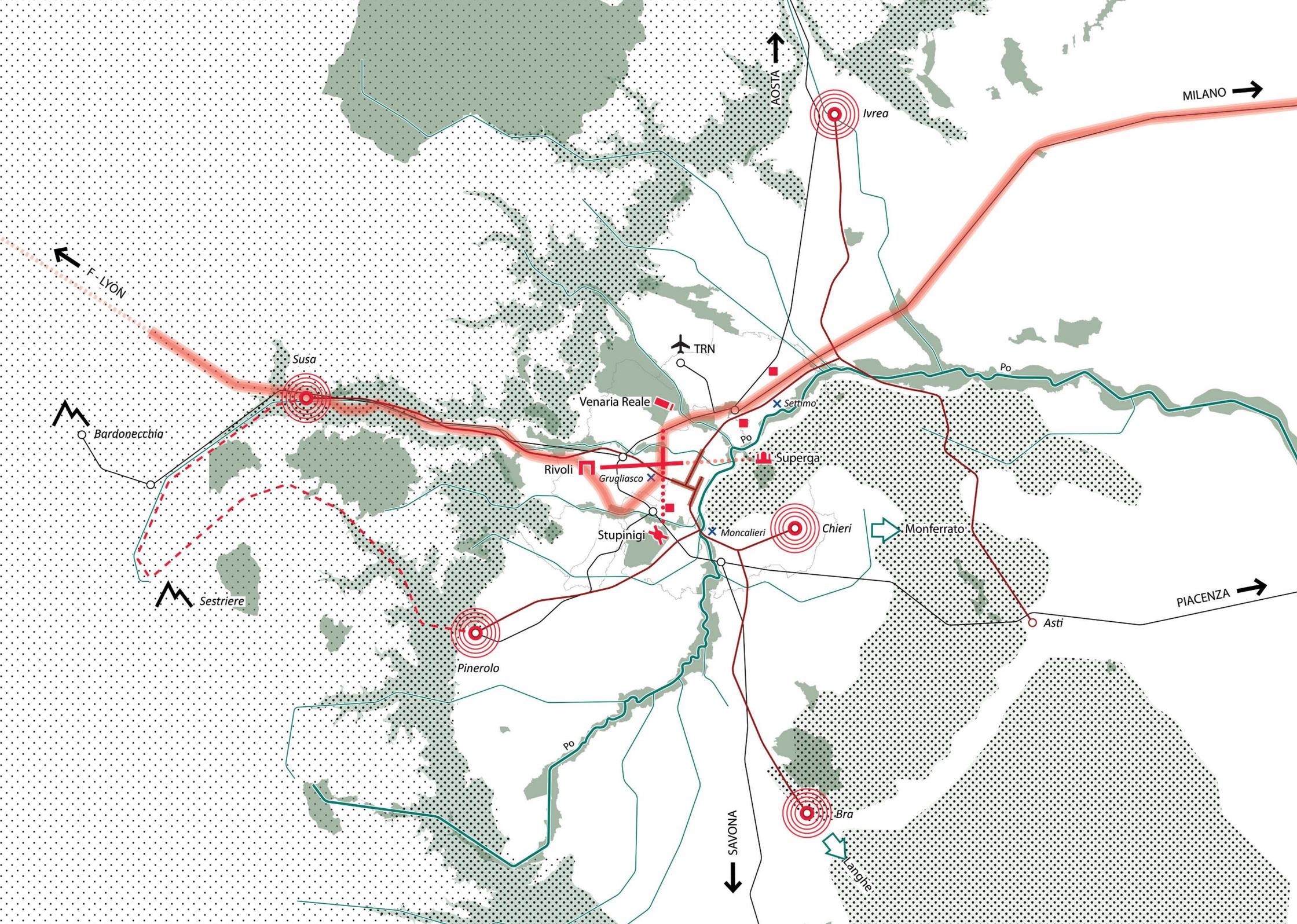
Forma metropolitana: sintesi delle strutture portanti

La carta restituisce in forma sintetica e selettiva strategie e alcuni progetti principali mettendo in evidenza le loro riverberazioni sulla scala metropolitana, in particolare innestandosi sulla struttura naturale del territorio, considerata come l'elemento di maggior pregio e come componente di riferimento fondamentale di ogni strategia.

Sono perciò evidenti i principali elementi naturali (fiumi, collina, montagne) che si integrano, supportandole, alle principali aree e iniziative di sviluppo territoriale, anche individuando ipotesi e prospettive di coordinamento e cooperazione. In particolare, sono riportati:

- > lungo la direttrice Nord Ovest: la valle della Dora e della città di Susa come porta e snodo del territorio;
- > a Nord Est: il Po e l'asse Settimo – Chivasso – aperto da e per Milano e lungo la direttrice incardinata su Ivrea, verso la Valle d'Aosta;
- > ad Est: il sistema ambientale e insediativo della Collina, con Chieri che apre le relazioni con il Monferrato e l'Astigiano;
- > a Sud e Sud-Est: ancora il Po e l'asse Moncalieri – Bra;
- > a Sud-Ovest: il sistema di Sangone e Chisone e il contesto territoriale tra Grugliasco, Orbassano e centrato su Pinerolo.

In modo analogo, sono messe in rilievo le potenzialità delle relazioni tra città e montagna lungo un anello che percorre le valli di Susa e del Chisone e che culmina al Sestriere, oltre al sistema che integra città e colline attraverso Chieri e il Monferrato.



BOLOGNA

Centralità dei progetti metropolitani

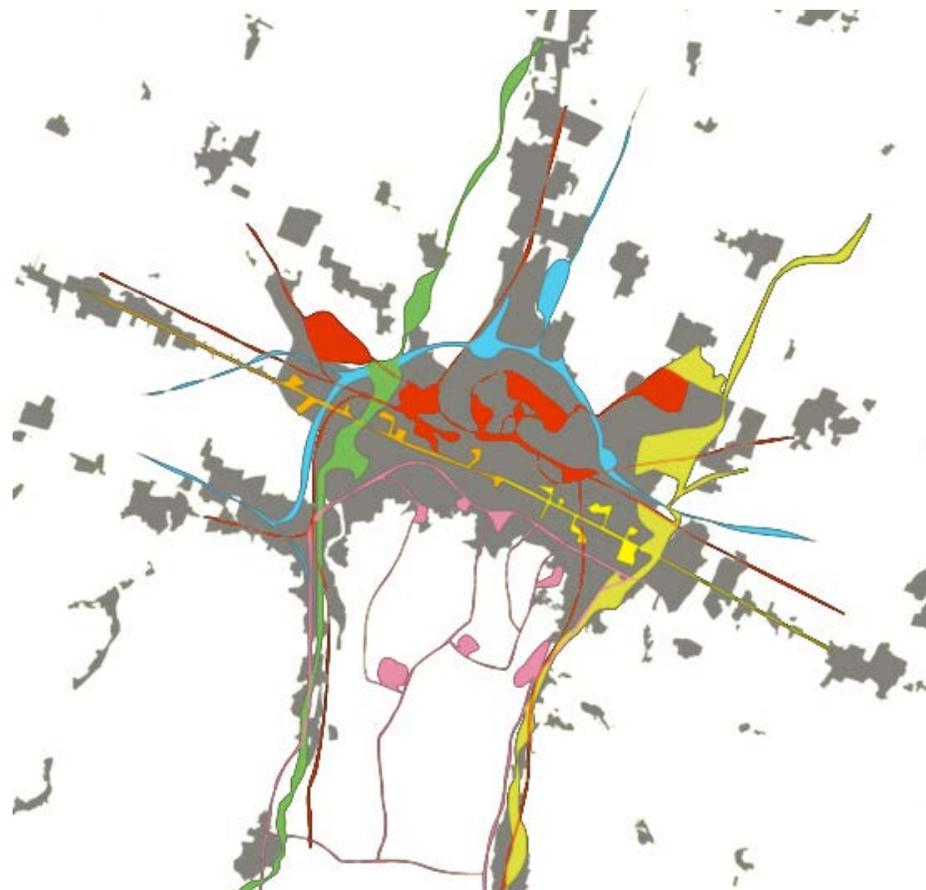
Bologna, pur in una fase di rallentamento e di progressivo invecchiamento del piano strutturale, ha saputo guidare un processo inclusivo di pianificazione strategica su scala metropolitana mantenendo alta l'attenzione su progetti e azioni.

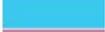
L'esperienza urbanistica della città di Bologna è riconosciuta da decenni a livello italiano e internazionale. A metà degli Anni 2000 la città ha promosso un Piano Strutturale innovativo, che ha riconosciuto sistemi urbani e nodi strategici per un territorio più ampio di quello direttamente amministrato dall'ente. Un'articolazione in sistemi strutturanti per il cambiamento (le cosiddette "sette città": città della ferrovia, della collina, del Reno, ...) e una vocazione ad essere una "città europea" sono al centro della visione di questo Piano per Bologna. Il processo di Piano ha coinvolto attori e istituzioni anche alla scala provinciale e promosso progetti e piani operativi di rilievo, ma che hanno avuto un impatto limitato per via del rallentamento registrato negli ultimi anni.

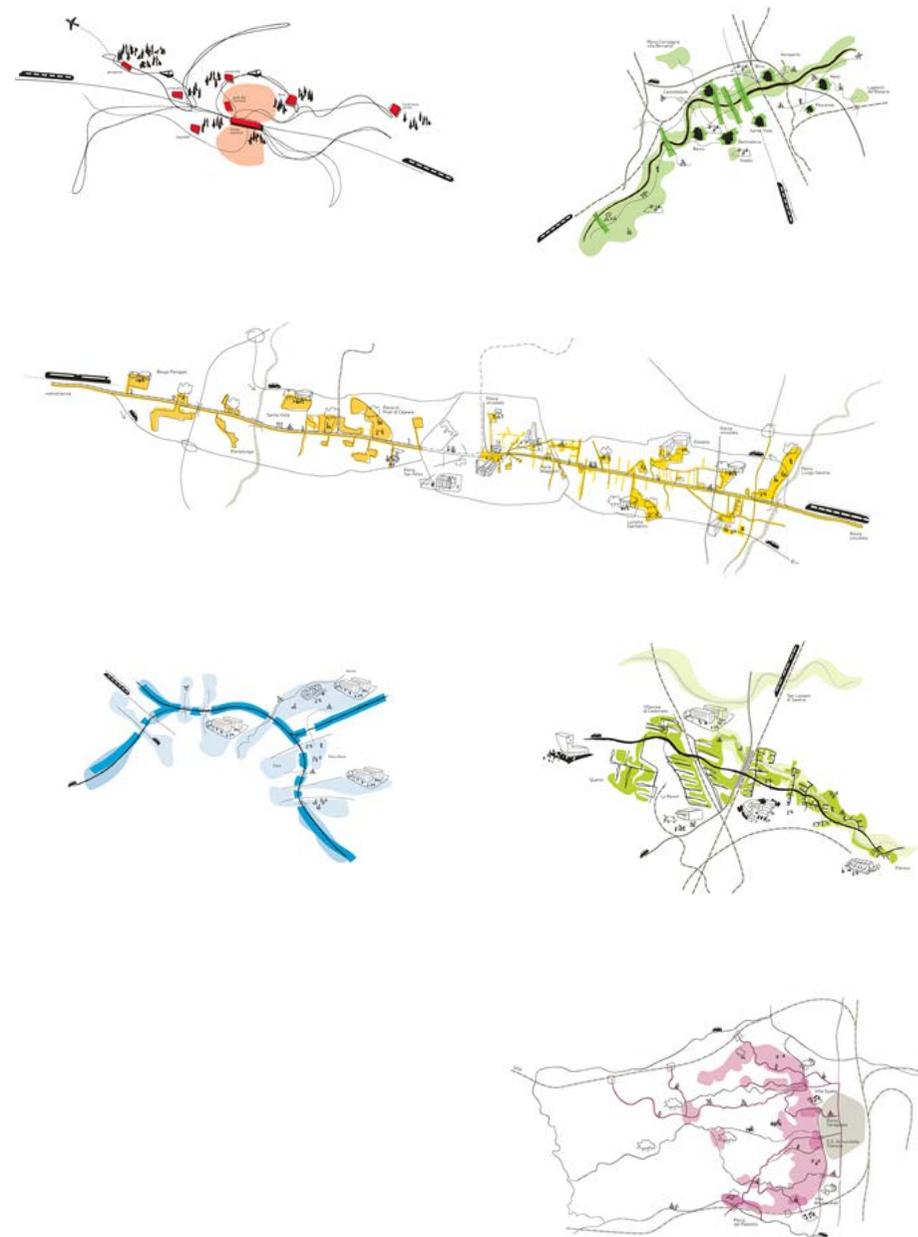
A partire dalla fine del 2011 una coalizione particolarmente ampia (guidata dal Comune e dalla Provincia) ha promosso il primo piano strategico a scala metropolitana che sviluppa una nuova visione in prospettiva dell'istituzione della Città Metropolitana, mantenendo un orizzonte decennale. Questo non è solo il tentativo di anticipare alcuni tratti del nuovo assetto amministrativo, ma di sostanziarlo in termini di progetti concreti e servizi adeguati a rilanciare lo sviluppo economico e sociale. In virtù di questa fase di incertezza e delle limitate risorse immediatamente disponibili, questo piano ha ricercato un consenso ampio e coordinato idee e iniziative per avviare l'implementazione di progetti in stato avanzato di maturazione.

Il piano strategico interpreta vari temi critici sul piano economico e sociale e prova a sviluppare un nuovo posizionamento dell'area metropolitana di Bologna nel contesto italiano ed europeo. Oltre al riconoscimento della città come nodo infrastrutturale e logistico, sono individuati temi prioritari (ad esempio università e ricerca, manifattura, servizi sanitari e culturali,) e le leve utili al processo di cambiamento (come mobilità, qualità urbana, coinvolgimento e partecipazione). Al di là della definizione e descrizione di un quadro di diagnosi di problemi ed opportunità metropolitane, il cuore del processo e del documento di piano sono i progetti strategici. Anche se l'elenco finale contiene numero elevato di proposte di diversa natura (67 organizzate in 15 aree programmatiche strategiche), alcuni di questi sono evidentemente progetti portanti, che hanno una forma concreta e operativa (con l'intento essere finanziati, ad esempio, attraverso fondi europei del ciclo di programmazione 2014-2020).

Nonostante la scala e le dimensioni di alcuni progetti, il documento sottolinea come sarà tenuta alta l'attenzione alla strutturazione dei processi di partecipazione e di integrazione con progetti di scala e portata minore. Quest'approccio e un set di progetti sono stati condivisi tra gli attori coinvolti con un Patto per il Piano Strategico Metropolitan di Bologna nel 2013.



| | | | |
|-------------------------|---|--------------------------------|---|
| Città della Ferrovia |  | Città del Savena |  |
| Città della Tangenziale |  | Città della via Emilia Ponente |  |
| Città della Collina |  | Città della via Emilia Levante |  |
| Città del Reno |  | | |



In alto. Figure della ristrutturazione. Città e Paesaggi - Le sette città di Bologna.
A destra. Schemi strategici delle Sette Città di Bologna.

3. IL TERRITORIO TORINESE

Torino metropoli

Torino è già una **complessa regione metropolitana**, fortemente integrata e connessa a reti corte e a reti lunghe di natura materiale e immateriale.

Lo è per più ragioni, che attengono alle dinamiche demografiche, al movimento delle persone e delle merci, all'organizzazione plurale dal punto di vista territoriale dei servizi e delle funzioni.

Lo è per le molteplici popolazioni che la attraversano e le pratiche d'uso che vi depositano.

Lo è per gli assetti ambientali, del paesaggio e degli insediamenti, che hanno caratteri, organizzazione e livelli di integrazione che mettono Torino al centro di articolate geografie e reti territoriali

Lo è per le economie che vi sono dispiegate, che manifestano processi di transizione, ma anche dinamiche di sviluppo e performance di innovazione che sono propri di una grande regione urbana.



TORINO METROPOLITANA

38 comuni

1.548.012 abitanti

670,13 km² di superficie

CORONA VERDE

250km²

AREE PROTETTE

6

Parco di Stupinigi, Parco della Mandria, Parco del Po e della Collinare Torinese, Parco del Sangone, Parco del Monte San Giorgio.

IMPRESE

124.659

Attive al 2011.
Di cui 71,56% di quelle provinciali e 65,84% a Torino.

CENTRI COMMERCIALI

66

PICCOLE E MEDIE STRUTTURE COMMERCIALI

1.175

PENDOLARI

328mila

Al giorno nel solo centro di Torino.



Cambiano. Fotografia di Francesca Cirilli



Leini. Fotografia di Marco Saroldi



La Loggia. Fotografia di Francesca Cirilli



San Raffaele Cimena. Fotografia di Mariano Dallago



Baldissero. Fotografia di Mariano Dallago



Pino Torinese. Fotografia di Mariano Dallago

La natura metropolitana dell'area torinese non costituisce certo una novità: essa è stata oggetto di ricerche e studi di diversa matrice disciplinare, ma anche di azioni di pianificazione e di politiche pubbliche. Da una parte, l'azione della Provincia di Torino, ed in particolare la variante al **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2** approvata dalla Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011, ha offerto una **piattaforma** importante di conoscenze e di strumenti di governo alla scala metropolitana. Dall'altra parte, la **cooperazione** tra Comuni su diverse politiche (trasporti e mobilità, ambiente, sviluppo locale, tra le altre) hanno consolidato nel tempo la cooperazione metropolitana.

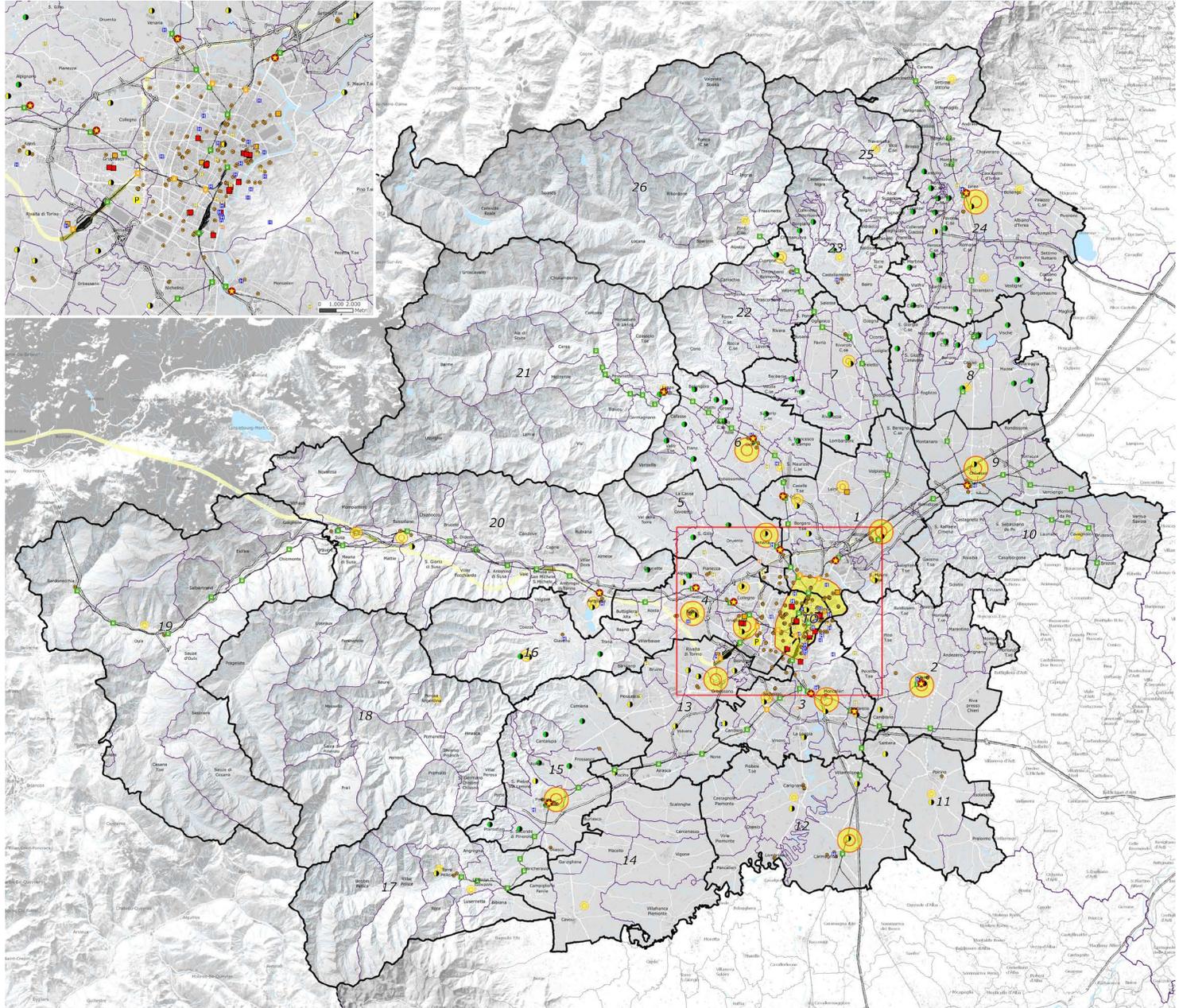
Una compiuta strategia territoriale metropolitana può contribuire a consolidare e irrobustire le condizioni per la cooperazione e la stessa **cittadinanza metropolitana** (in termini di miglioramento dei servizi metropolitani, di accessibilità generalizzata, di distribuzione razionale di progetti e funzioni, di coesione sociale e territoriale, di estensione di condizioni di qualità ambientale e insediativa) sostenendo e accompagnando i processi di metropolizzazione da tempo in atto.

A destra. Sistema insediativo residenziale e servizi di carattere sovracomunale: polarità, gerarchie territoriali e ambiti di approfondimento sovracomunale. Progetto definitivo. Fonte: Tavola 2.1, agosto 2011 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Torino (PTCP2)

tematismi di base

- Limiti amministrativi**
- Limite di Stato
 - - - Limite provinciale
 - Limite comunale
- Viabilità esistente per livelli**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - Ferrovie
- Viabilità in progetto**
- Viabilità
 - Nuova linea Torino-Lione (tratte in superficie)
 - Nuova linea Torino-Lione (tratte in galleria)
- Idrografia**
- Aree urbanizzate

Base raster utilizzata:
 modello morfologico da DTM della provincia di Torino a maglia 5 metri; modello morfologico da DEM (Digital Elevation Model) con maglia a 30 metri della Carta Tecnica Regionale; Immagine esterna ai confini regionali deriva da elaborazione di 4 riprese dei satelliti Landsat STM. (copyright ESA 1997/1998, Distributore EuroImage, Telecom per l'Italia)



tematismi specifici

- Ambiti di approfondimento sovracomunale (Art. 9 Nda)
- Polarità e gerarchie territoriali (Art. 19 Nda)**
- Capitale regionale
 - Polo medio
 - Polo intermedio
 - Polo locale
- Sistema residenziale (Artt. 21-22-23 Nda)**
- Comuni in fabbisogno abitativo consistente
 Famiglie in fabbisogno/totali famiglie > 4%
 e Totale famiglie in fabbisogno => 100
 - Sistema di diffusione urbana
 Comuni caratterizzati da:
 - inclusione nel sistema di diffusione urbana da PTC 2003
 - distanza max 10 Km da SFM
 - assenza di pressioni ambientali significative
- Servizi e funzioni di carattere sovracomunale**
- Strutture ospedaliere**
- ASL, ASO, Presidio
 - Private, accreditate
 - In progetto
 - Distretto per la ricerca scientifica e farmaceutica
- Istruzione**
- Sedi facoltà universitarie
 - Progetti di sviluppo delle strutture universitarie
 - Scuole secondarie
- Stazioni**
- Esistenti
 - In progetto
 - Movicentri (esistenti e in progetto)

Le cooperazioni tra Comuni in area metropolitana

La cooperazione tra Comuni nell'area metropolitana torinese è già stata ampiamente sperimentata a partire dagli anni '90.

Tale operazione ha riguardato sia la condivisione di strategie di sviluppo territoriale, sia la costruzione di piani e politiche settoriali (per esempio sul tema della Corona Verde e su quello del sistema dei trasporti).

Di seguito vengono rappresentate le geografie amministrative di alcune tra le esperienze più significative (nello sfondo le linee dei confini comunali e provinciali).

Fonte: "La cooperazione tra Comuni in area metropolitana torinese". Rapporto di ricerca realizzato da Torino Strategica nell'ambito del progetto City Regions, settembre 2013.

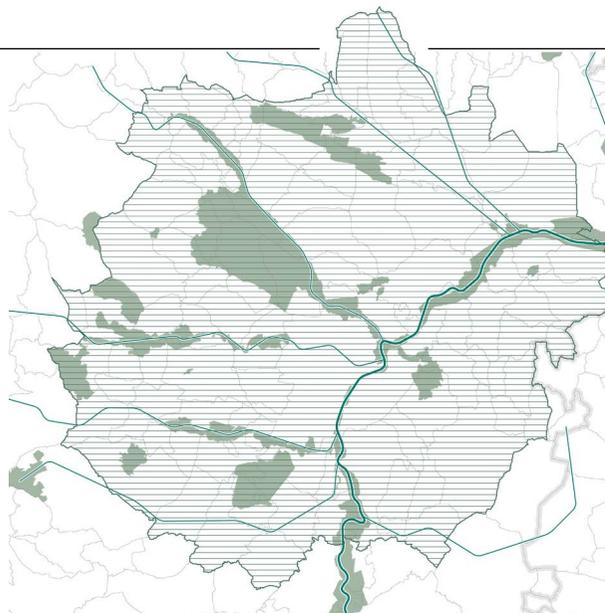
30

CORONA VERDE

93 comuni

Dal 1997. Il territorio interessato da "Corona Verde" comprende tutta l'area metropolitana torinese.

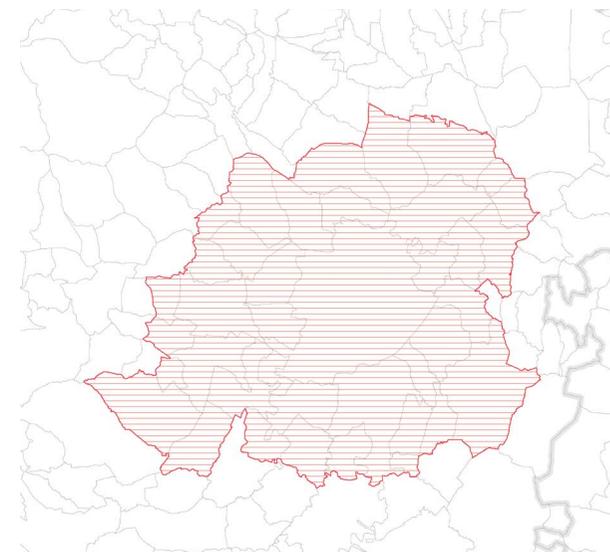
Sullo sfondo sono rappresentati i fiumi (linee in turchese) e le principali aree protette (in verde).



CONFERENZA METROPOLITANA TORINESE

38 comuni

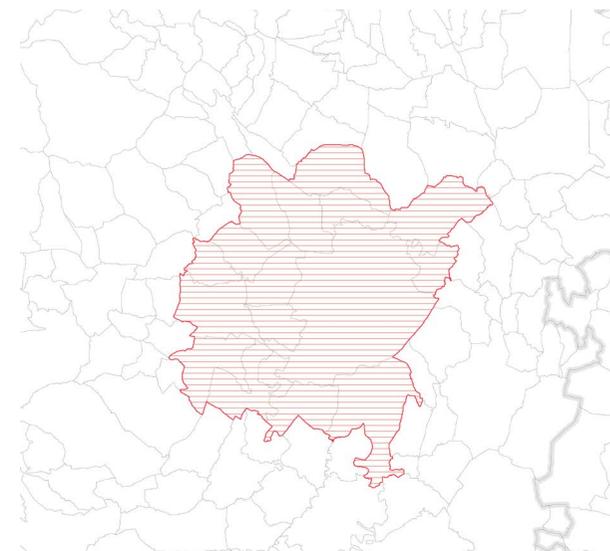
Dal 2000. Comuni di Alpignano, Baldissero T.se, Beinasco, Borgaro T.se, Brandizzo, Bruino, Cambiano, Candiolo, Caselle T.se, Castiglione T.se, Chieri, Collegno, Druento, Gassino T.se, Grugliasco, La Loggia, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto T.se, Pianezza, Pino T.se, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, Rosta, San Gillio, San Mauro T.se, San Raffaele Cimena, Settimo T.se, Torino, Trofarello, Venaria Reale, Villarbasse, Vinovo, Volpiano e Volvera.



TAVOLO METROPOLITANO

17 comuni

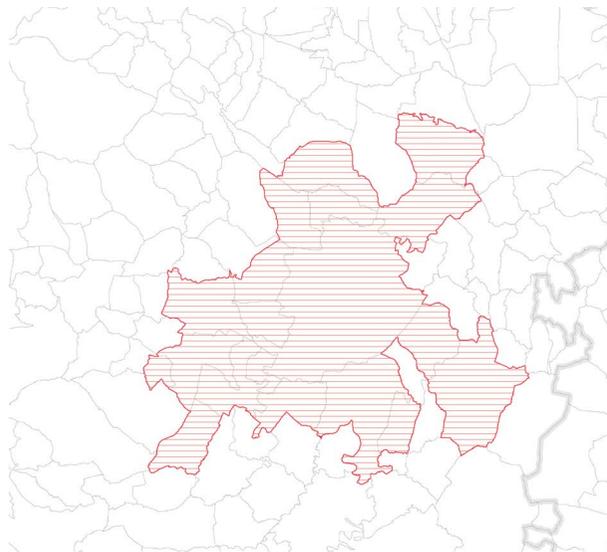
Dal 2008. Comuni di Alpignano, Beinasco, Borgaro T.se, Caselle T.se, Collegno, Druento, Grugliasco, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pianezza, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro T.se, Settimo T.se, Torino e Venaria Reale.



ASSOCIAZIONE TORINO INTERNAZIONALE

17 comuni

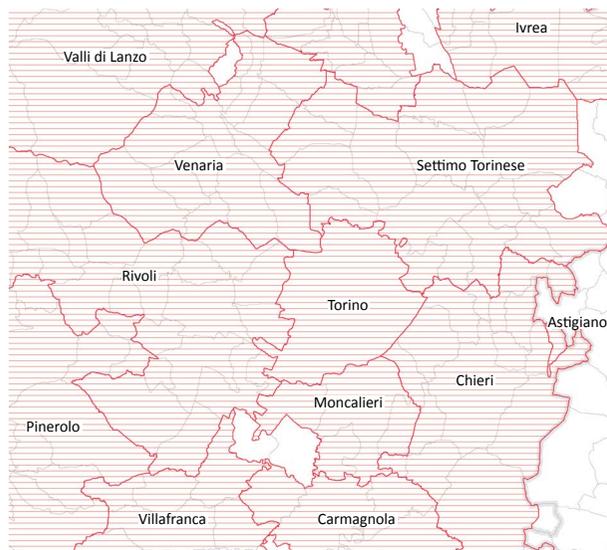
Dal 2000. Dal 2013 i soci sono 85, tra cui figurano i Comuni di, Beinasco, Borgaro T.se, Caselle T.se, Collegno, Grugliasco, Ivrea, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro T.se, Settimo T.se, Torino, Trofarello, Venaria Reale, Volpiano e altri Enti e Istituzioni.



PROGRAMMI TERRITORIALI INTEGRATI - PTI

12

Dal 2006. Piani Territoriali Integrati avviati nella provincia di Torino: Astigiano, Carmagnola, Chieri, Ivrea, Moncalieri, Pinerolo, Rivoli, Settimo T.se, Torino, Valli di Lanzo, Venaria, Vercelli e Villafranca.



UNIONI dei COMUNI

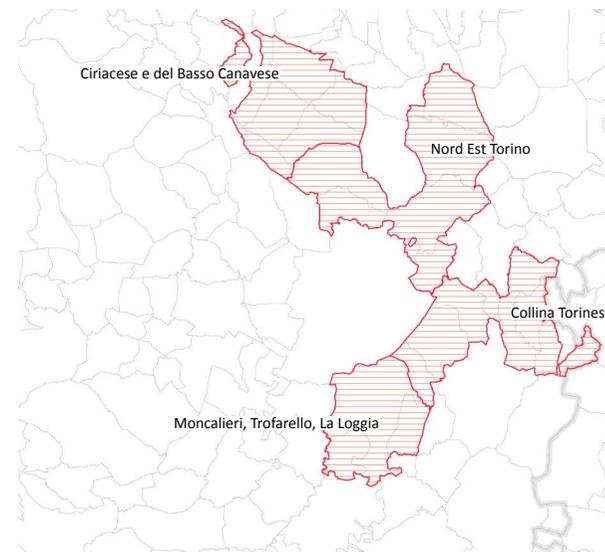
4

Nord Est Torino - NET, dal 2011, Comuni di Borgaro T.se, Caselle T.se, San Benigno Canavese, S. Mauro T.se, Settimo T.se e Volpiano.

Ciriace e del Basso Canavese, dal 2011, Comuni di Ciriè, Mathi, Nole, Robassomero, San Carlo Canavese, San Francesco al Campo e S. Maurizio canavese.

Moncalieri, Trofarello e la Loggia dal 2012, Comuni di Ciriè, Mathi, Nole, Robassomero, S. Carlo Canavese, S. Francesco al Campo e S. Maurizio Canavese.

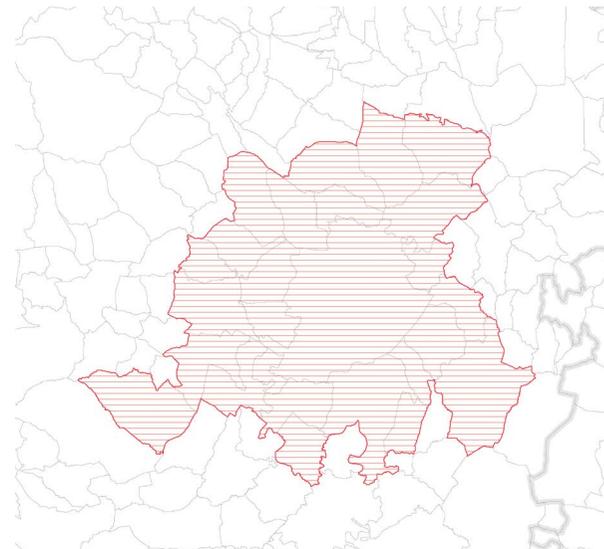
Collina Torinese, dal 2001, Comuni di Andezeno, Arignano, Baldissero T.se, Marentino, Montaldo T.se, Moriondo T.se, Pavarolo, Pecetto, Pino T.se, e Sciolze.



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO dell'AREA METROPOLITANA TORINESE - PGTU

26 comuni

Dal 2000. Comuni di Alpignano, Baldissero T.se, Beinasco, Borgaro T.se, Caselle T.se, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto T.se, Pianezza, Pino T.se, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro T.se, Settimo T.se, Torino, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo e Volpiano.



1. Torino è una città plurale, abitata, frequentata, usata da molteplici popolazioni e cospicue minoranze.

Risente dei processi di invecchiamento del nostro paese: il tasso di anzianità del Comune capoluogo è quasi quadruplicato tra il 1971 e il 2011 ed oggi la quota di popolazione sopra i 60 anni di età rappresenta il 30% del totale.

L'**indice di vecchiaia**, più alto nella città centrale che nel resto dei centri dell'area metropolitana, è tra i più elevati delle città metropolitane italiane: **171,2 rispetto alla media di 155,7**.

Presenta un numero di stranieri significativo. Sono 222.000 gli stranieri residenti in provincia di Torino al 31 dicembre 2013, ma erano 62.000 nel 2003 (fonte Istat Demo). L'incremento è stato significativo nel capoluogo, ma anche nei centri di prima e seconda corona, tra i quali Settimo Torinese, Moncalieri, Chieri, Pinerolo.

32

La rilevante crescita demografica degli stranieri determina anche una **crescita** altrettanto importante dell'**imprenditorialità straniera**. Secondo il Rapporto Unioncamere Piemonte del 2013, nella regione gli imprenditori nati fuori dall'Italia sono passati **da 20mila nel 2000 a 54mila nel 2012**.

La Provincia di Torino ospita il 59% dell'imprenditoria straniera della regione. La produzione di ricchezza dovuta agli immigrati si riflette anche sul **volume delle rimesse**,

che nel 2013 è stato pari a **169 milioni di euro** (era 122 nel 2005, secondo le statistiche di Banca d'Italia).

Altro dato interessante è quello relativo agli **studenti universitari stranieri** a Torino. Secondo il Miur, nell'anno accademico 2012-13 nei due atenei torinesi (Università degli Studi e Politecnico), essi rappresentano rispettivamente il **5,8% e il 15% sul totale degli studenti**, ben al di sopra della media nazionale che è del 4%; mentre gli Erasmus (anno accademico 2011-12) sono l'1,3% e l'1,7% (quest'ultimo dato è superiore anche alla media degli atenei del Nord-Ovest che è dell'1,4%).

Ancor più significativi sono i dati (anno 2010) relativi all'istruzione post-graduate: gli stranieri diplomati nei master di secondo livello degli atenei regionali (compresi dunque Piemonte orientale e Scienze gastronomiche) sono il 17% del totale; i dottori di ricerca sono il 13% (oltre il doppio della media nazionale).

Il complesso degli **studenti universitari** rappresenta comunque una importante popolazione metropolitana: gli iscritti nei due atenei torinesi per l'a.a. 2012-2013 sono oltre **92mila**, di cui quasi 15.000 immatricolati.

Indicatore rilevante è anche quello relativo ad un'altra popolazione metropolitana, quella dei **turisti**. Secondo un recente rapporto Ambrosetti, Torino risulta essere la città metropolitana italiana con la migliore performance in termini di crescita dell'attrattività turistica, riuscendo

a **raddoppiare, tra il 1999 e il 2012, sia il numero delle presenze sia quello degli arrivi**, passando rispettivamente da 2,7 a 5,5 milioni e da 860mila a oltre 2 milioni.

Infine, il livello di metropolizzazione si può anche leggere con riferimento al settore della **sanità**.

In mancanza di dati attendibili sul numero di pazienti ospitati nelle strutture di ricovero torinesi provenienti da fuori regione, è comunque significativo ricordare che nell'area metropolitana di Torino "sono presenti **22 strutture di ricovero**, di cui 14 nel comune centrale, e altre, una per comune, si trovano nelle città di Chieri, Chivasso, Ciriè, Ivrea, Orbassano, Pinerolo, Rivoli, San Maurizio Canavese" (Cittalia, 2013).

Si tratta per altro di una delle distribuzioni tra capoluogo e centri esterni più equilibrate tra le città metropolitane italiane.

INDICE DI VECCHIAIA

171,2

Oggi a Torino. E' tra i più elevati rispetto alla media delle città italiane.

IMPRENDITORIALITÀ STRANIERA

54mila

Nel 2012 nella regione. La Provincia di Torino ospita il 59% dell'imprenditoria straniera della regione.

STUDENTI UNIVERSITARI

92mila

A.A. 2012-13 a Torino. Iscritti all'Università degli Studi e al Politecnico, di cui quasi 15.000 immatricolati.

STUDENTI UNIVERSITARI STRANIERI

20,8%

A.A. 2012-13 a Torino. Nell'Università degli Studi e nel Politecnico, essi rappresentano rispettivamente il 5,8% e il 15% sul totale degli studenti.

TURISTI

860mila

Nel 2012. Partenze da Torino.

2milioni

Nel 2012. Arrivi a Torino.

Torino è la città metropolitana italiana con la migliore performance in termini di crescita dell'attrattività turistica.

Struttura delle principali funzioni metropolitane

-  Principali poli direzionali
-  Principali poli turistici:
centri storici, beni storico-artistici, musei
-  Principali poli industriali
-  Poli universitari
-  Poli universitari - sedi distaccate
-  Servizi sanitari
-  Principali assi ferroviari e stazioni
-  Principali assi autostradali
-  Linea metropolitana



A destra. Immagini/dati estratti e rielaborati dalla tesi di laurea magistrale di Ludovica Lella, "La pianificazione strategica della Città Metropolitana e dell' Area Torinese. Dal riordino istituzionale ad una strategia e una nuova pianificazione del territorio per la Città Metropolitana di Torino", relatore Prof. Carlo Alberto Barbieri.
Fonte: Elaborazione su dati "Rapporto Rota 2014"

2. Torino è una città plurale anche dal punto di vista della **diversificazione morfologica e insediativa degli ambienti e dei paesaggi** di cui è composta.

Ciò significa varietà ecosistemica, generatrice di valore, potenzialmente attrattiva, con capacità di produrre resilienza perché appunto non uniforme.

Tuttavia, implica anche **fragilità**, spazi che richiedono **cura e protezione**. Secondo una ricerca universitaria in corso, ben oltre la metà del territorio della provincia è composto da suoli nei quali si verificano almeno una delle seguente condizioni: pendenza superiore a 10°, presenza di aree umide, presenza di corpi d'acqua, appartenenza ad aree protette.

Tale carattere di fragilità si accompagna a dinamiche insediative potenti, che – come in molte aree metropolitane italiane – hanno eroso la quantità di suolo non edificato in modo consistente.

34 Tra il 2000 e il 2006, la stessa ricerca segnala che le **aree antropizzate sono aumentate in modo considerevole** in molte parti della città metropolitana, in alcuni casi anche con percentuali tra l'**80 e il 100%**.

D'altro canto, nelle valli alpine le stesse dinamiche hanno condotto ad una ampia riduzione delle aree antropizzate, con drastici fenomeni di spopolamento.

Uno degli effetti di queste dinamiche espansive, è stata l'affermarsi di un **uso allargato del territorio**

metropolitano, con un numero consistente di spostamenti motorizzati giornalieri.

Dei quasi **1,3 milioni di spostamenti motorizzati quotidiani** nell'area torinese, poco meno di 1 milione riguarda Torino. Di questi, oltre **400mila sono in ingresso o in uscita dalla città centrale**, svolti per il 77% con l'auto privata.

Anche a causa degli elevati tassi di motorizzazione, la **qualità dell'aria** a Torino (ma il dato non è molto diverso in molti altri centri della città metropolitana) rimane tra le peggiori d'Europa, pur essendo la metropoli italiana nella quale la riduzione di molti inquinanti è stata più consistente.

Nel 2008, nella classifica relativa alle città europee con più di 400mila abitanti, Torino occupa il **secondo posto con riferimento alle concentrazioni di PM10, biossido di azoto e ozono**.

In basso e a destra. Immagini/dati estratti e rielaborati dalla tesi di laurea magistrale di Ludovica Lella, "La pianificazione strategica della Città Metropolitana e dell' Area Torinese. Dal riordino istituzionale ad una strategia e una nuova pianificazione del territorio per la Città Metropolitana di Torino", relatore Prof. Carlo Alberto Barbieri. Fonte: Elaborazione su dati AMM - 2010.

AREE ANTROPIZZATE

80-100%

Aumento tra il 2000 e il 2006 in molte aree della città metropolitana.

SPOSTAMENTI MOTORIZZATI

1,3 milioni **400mila**

Oggi, ogni giorno nell'area torinese. Poco meno di 1 milione riguarda Torino.

Mezzi in entrata o in uscita dalla città di Torino. Il 77% con auto privata.

FLUSSI DI MOBILITÀ

2,871 milioni

Nel 2010, ogni giorno. Totale flussi di mezzi privati, interni ed esterni, tra la città di Torino, la cintura, il resto della provincia e il territorio extraprovinciale. Gli schemi e le percentuali nella pagina seguente argomentano e sono relativi a questo dato complessivo.

TORINO

71%

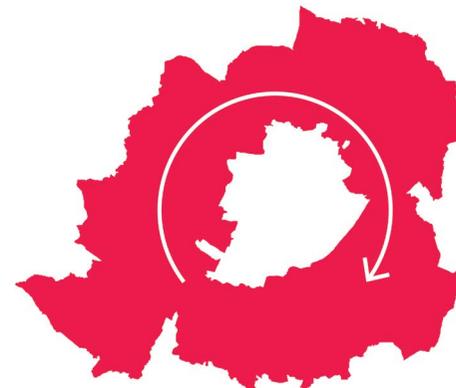
Flussi interni alla città di Torino.



CINTURA

63%

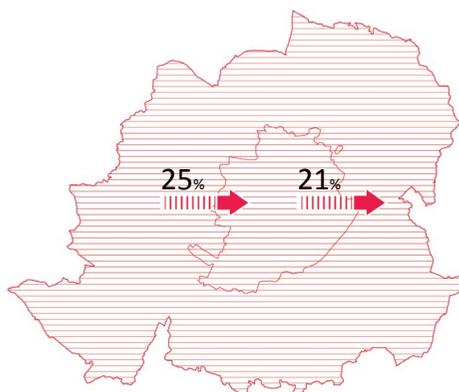
Flussi interni alla cintura.



TORINO <----> CINTURA

25%

Flussi dalla cintura verso Torino.



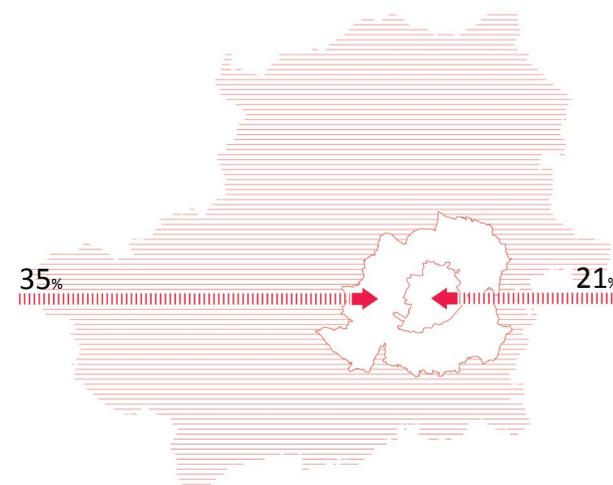
21%

Flussi da Torino verso la cintura.

ESTERNO - RESTO della PROVINCIA ----> AREA METROPOLITANA

56%

Flussi totali dall'esterno (resto del territorio provinciale ed extraprovinciale) verso l'Area Metropolitana (Torino e cintura).



35

INDAGINE SULLA MOBILITÀ DELLE PERSONE CON MEZZO PRIVATO - 2010

| Origine/destinazione | TORINO | CINTURA | RESTO della PROVINCIA | ESTERNO | TOTALE |
|-----------------------|------------------|----------------|-----------------------|---------------|------------------|
| TORINO | 724.000 | 213.000 | 77.000 | 6.000 | 1.021.000 |
| CINTURA | 213.000 | 533.000 | 91.000 | 10.000 | 847.000 |
| RESTO della PROVINCIA | 77.000 | 92.000 | 772.000 | 23.000 | 963.000 |
| ESTERNO | 5.000 | 10.000 | 23.000 | 2.000 | 40.000 |
| TOTALE | 1.020.000 | 848.000 | 963.000 | 40.000 | 2.871.000 |

3. Torino è una metropoli che sembra affrontare nella crisi mantenendo alcuni profili classici del suo sistema produttivo ma nello stesso tempo spingendo sulla leva dell'innovazione.

Complessivamente la struttura delle società di capitali riflette ancora la tipicità del modello torinese: **8 imprese rappresentano poco meno del 57% del fatturato generale** e impiegano il 40% della forza lavoro dell'intera provincia.

Tuttavia, pur in presenza di una progressiva riduzione del numero delle imprese attive, con una **perdita di circa 8.000 imprese tra il 2008 e il 2014**, occorre segnalare anche dinamiche incoraggianti:

> in primo luogo, la **produzione industriale** a partire dal primo trimestre del 2013 **torna a crescere** con un andamento leggermente superiore sia alla media italiana che a quella dell'area Euro.

> in secondo luogo, Torino si conferma una delle città italiane più ospitali per lo **start-up di imprese innovative**: con un dato pari a **6,6 imprese ogni 10mila giovani** nel 2013, si colloca poco sotto Milano e prima di Roma.

> infine, il dato sulle esportazioni sembra incoraggiante: la **quota dell'export** della provincia di Torino sul totale nazionale è passata dal **4,7% del 2012 al 5,1% dell'anno**

successivo: si tratta della migliore variazione 2012-2013 tra tutte le province metropolitane.

Un ultimo elemento, che segnala il carattere plurale dell'economia locale, riguarda il peso del settore culturale. Nel 2012, il **valore aggiunto delle imprese culturali** nell'area torinese ha raggiunto i **3,5 miliardi di euro**, pari al 6,1% del valore aggiunto complessivo, collocando Torino al quarto posto tra le città metropolitane.

36

A destra. Individuazione comparti e poli strategici. Analisi degli insediamenti produttivi di rilevanza sovracomunale in provincia di Torino - Provincia industriale 2020. Fonte: Tavola 10, luglio 2010 - Revisione generale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Torino. (PTCP2)

STRUTTURA SOCIETÀ DI CAPITALI

57%

Oggi, nella provincia di Torino. 8 imprese rappresentano poco meno del 57% del fatturato.

IMPRESE ATTIVE

- 8mila

Tra il 2008 e il 2014 a Torino.

START-UP IMPRESE INNOVATIVE

6,6 ogni 10mila giovani

2013 a Torino. Torino si conferma una delle città italiane più ospitali per lo start-up di imprese innovative e si colloca poco sotto Milano e prima di Roma.

ESPORTAZIONI

5,1%

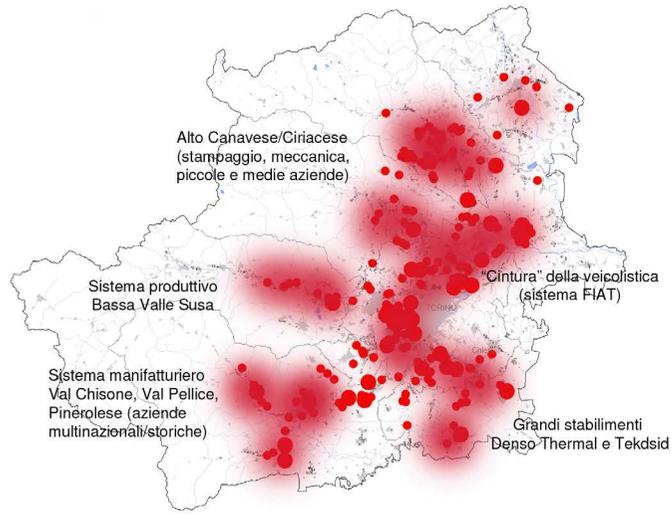
Nel 2013. Provincia di Torino. Migliore variazione 2012-2013 tra tutte le province metropolitane sul totale nazionale.

IMPRESE CULTURALI

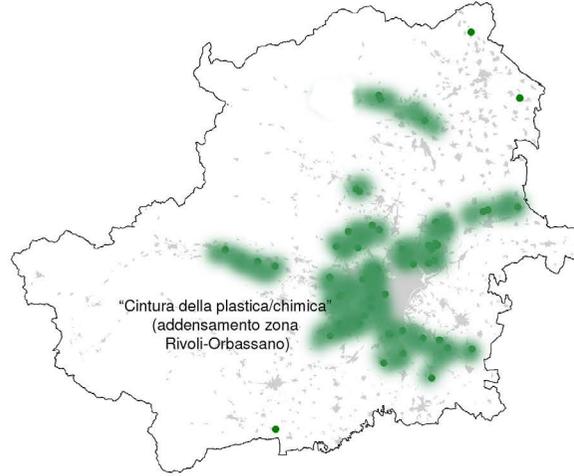
3,5miliardi

Nel 2012 a Torino. Valore aggiunto espresso in euro. Torino al quarto posto tra le città metropolitane.

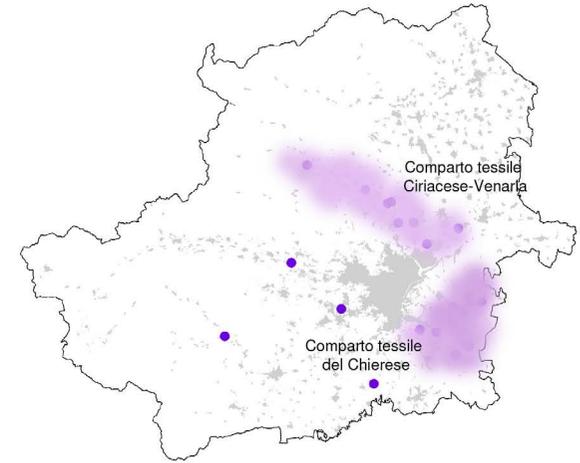
ACCIAIO - VEICOLISTICA



PLASTICA-CHIMICA

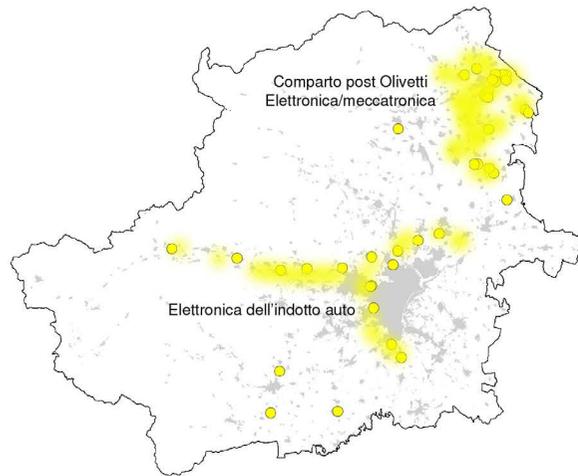


TESSILE

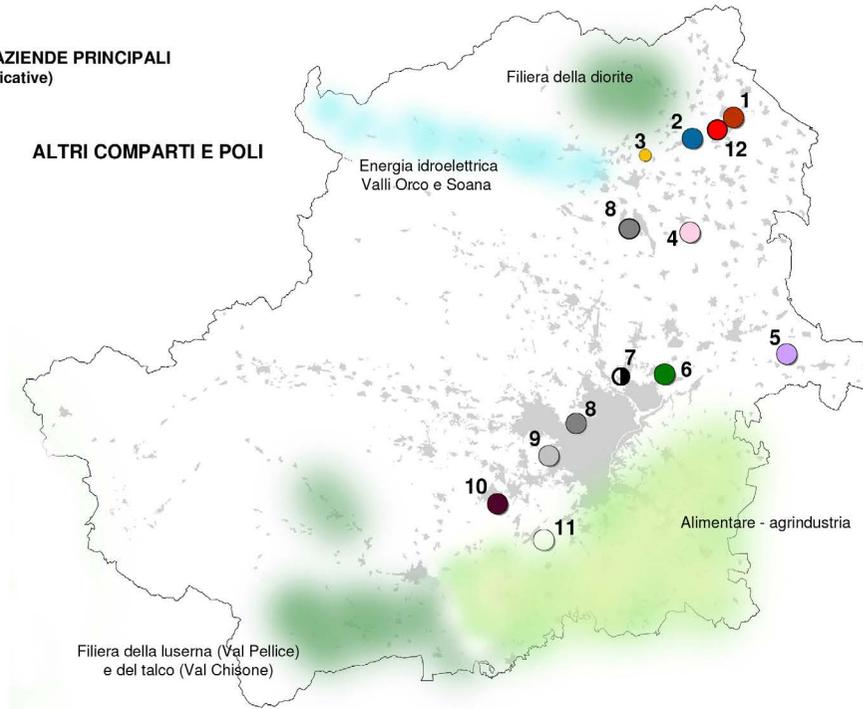


● LOCALIZZAZIONE AZIENDE PRINCIPALI
 ● (motore, leader, significative)

ELETTRONICA - MECCATRONICA



ALTRI COMPARTI E POLI



- COMPARTI STRATEGICI
 - ACCIAIO - VEICOLISTICA
 - PLASTICA - CHIMICA
 - TESSILE
 - ELETTRONICA - MECCATRONICA
 - FILIERA DELL'ENERGIA IDROELETTRICA
 - FILIERA DELLA DIORITE, DELLA LUSERNA E DEL TALCO
- POLI STRATEGICI
 - 1 - POLO TELEFONIA
 - 2 - POLO BIOTECNOLOGIE
 - 4 - POLO FICTION
 - 5 - POLO OTTICA
 - 6 - POLO DELLA PENNA
 - 7 - POLO GOMMA
 - 8 - POLO AEROSPAZIALE
 - 9 - POLO LOGISTICO
 - 10 - POLO FERROVIARIO
 - 11 - POLO INDESIT
 - 12 - POLO DAYCO
- POLI SIGNIFICATIVI
 - 3 - POLO ARTIGIANALE DELLA CERAMICA

Torino multiscale

“Torino” è molte cose insieme:

1. Città centrale, nella quale convivono il centro storico del Comune di Torino con il suo processo straordinario di riqualificazione e rigenerazione ma anche di un sistema di aree e quartieri periferici, tra il Comune di Torino e i Comuni di prima cintura, che sono state oggetto negli ultimi venti anni di importanti politiche di riqualificazione e coesione anche attraverso l’attuazione incrementale e flessibile del Piano regolatore generale del 1995 e l’azione dei primi due Piani strategici. Questa città centrale, che ospita alcune delle principali funzioni metropolitane, è oggi interessata da processi profondi di ristrutturazione del proprio modello di sviluppo economico-sociale e spaziale;

2. Cuore di una regione metropolitana complessa, composta dai comuni di prima e seconda cintura e investita da fenomeni rilevanti di riorganizzazione dell’assetto e degli equilibri spaziali, tra individuazione di nuovi luoghi della produzione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali;

3. Hub di riferimento di un territorio più ampio, in parte coincidente con quello provinciale, lungo un anello che va almeno da Bra a Biella, passando per Pinerolo, Susa e Ivrea (che a loro volta costituiscono importanti poli urbani di riferimento), interessato da inedite relazioni (di rilevanza non solo turistica) tra la **città**, le **colline** e la **montagna**, ma anche verso il **mare**:

- > attraverso il corridoio infrastrutturale est-ovest, seguendo i territori ai piedi delle Alpi fino al confine con la Francia;
- > lungo l’asta naturale del **fiume Po** tra il Monviso e la pianura padana fino a Venezia;
- > verso le colline e i **paesaggi UNESCO** di Langhe

Roero Monferrato;

> verso la **riviera ligure**, a Genova e Savona attraverso i valichi appenninici fino a Nizza, lungo la ferrovia del Tenda.

4. Parte integrante di una macroregione metropolitana che va (almeno) da Torino a Milano, che vede le alpi come luogo di centrale e non di confine, mettendo in gioco relazioni infrastrutturali, ma anche cognitive e simboliche

5. Snodo di relazioni territoriali transnazionali che riposizionano la Città guardando al di là delle Alpi (Grenoble, Chambéry, Lione, Ginevra) e più in generale all’interno della macroregione padana nel contesto europeo.

Torino è dunque al centro di una **nuova configurazione spaziale multiscale** e maggiormente aperta verso ovest, supportata dalle reti della mobilità su ferro, da quelle “lunghe” in via di consolidamento a quelle “corte” che già innervano in modo diffuso il territorio all’interno di un grande disegno di trasporto pubblico interregionale;

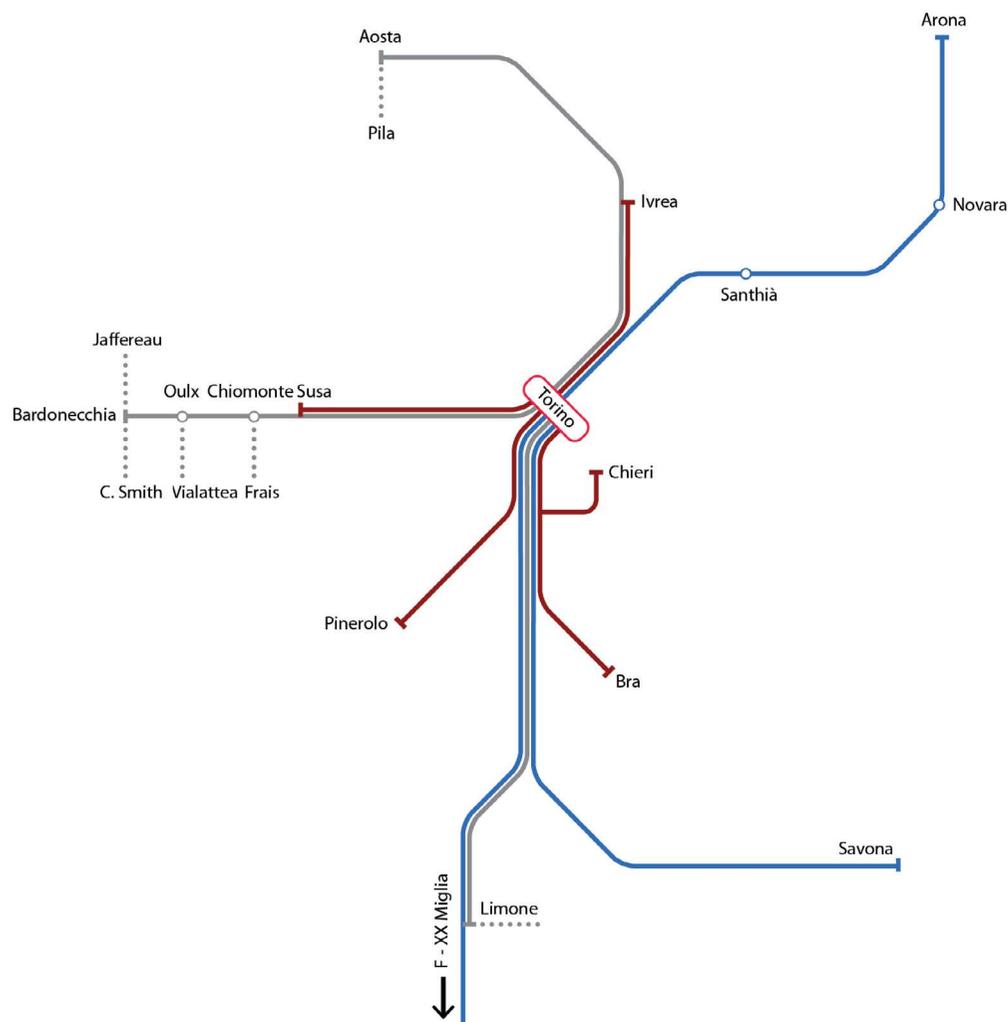
Per queste ragioni, una strategia territoriale per l’area torinese assume necessariamente più ambiti di riferimento:

- > le reti corte e le reti lunghe delle infrastrutture di mobilità;
- > i grandi sistemi ambientali e paesaggistici;
- > i processi insediativi e di uso del suolo;
- > le pratiche d’uso del territorio da parte delle molte popolazioni metropolitane.



Torino Hub di una rete ferroviaria per la mobilità di turisti e abitanti

- Itinerari delle montagne e della neve
- Itinerari del mare e dei laghi
- Itinerari delle colline e delle pianure



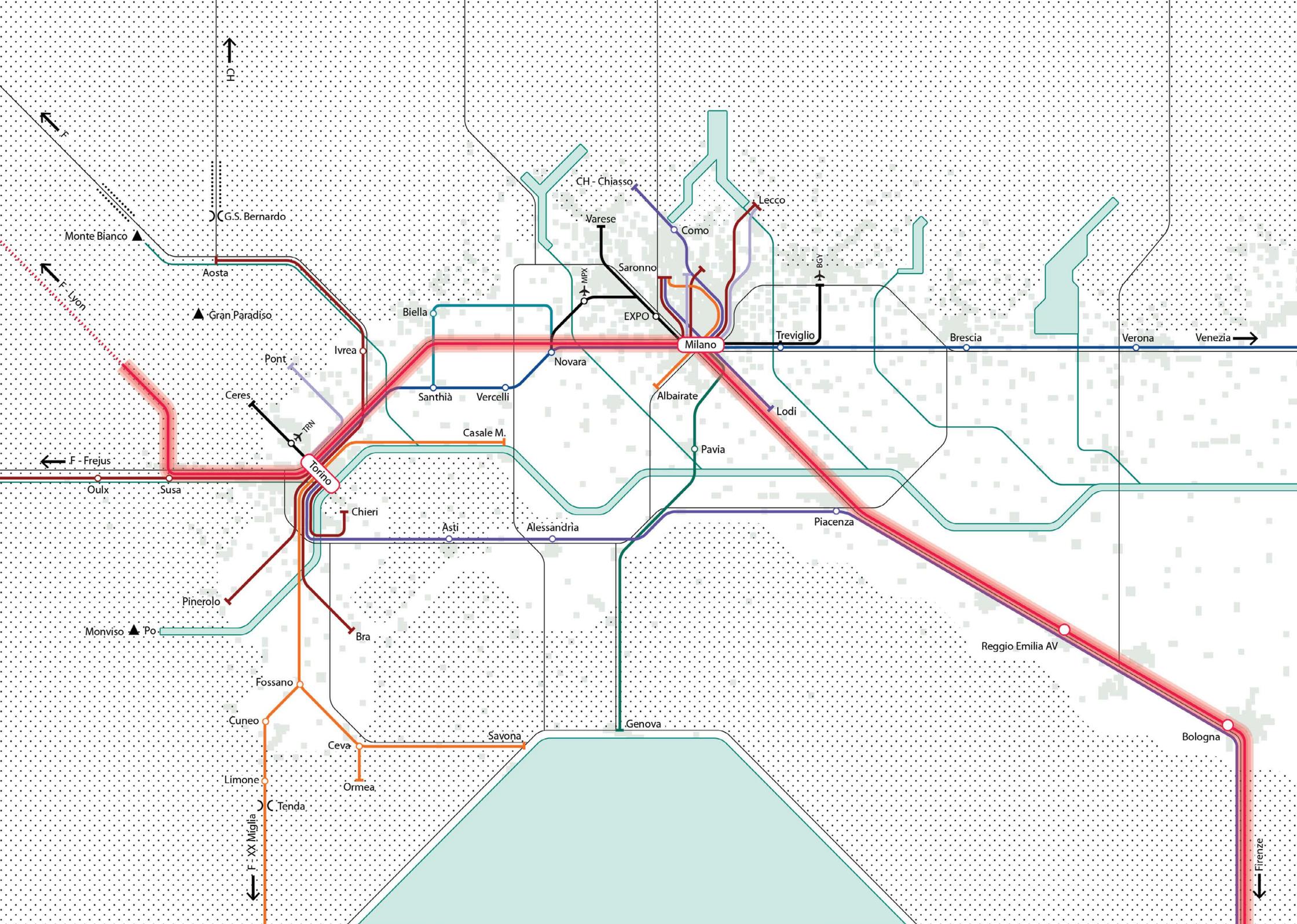
Relazioni interregionali multiscalarì: integrazione tra componenti del paesaggio e reti infrastrutturali

La carta restituisce una lettura del territorio mettendo l'area del nord ovest italiano in rapporto alle reti corte, medie e lunghe della mobilità pubblica alle diverse scale: metropolitana, ferroviaria regionale, interregionale, nazionale, internazionale.

E' evidente la polarizzazione del sistema su Torino e Milano, con la spina dorsale della rete lunga dell'Alta Velocità (Lione) Susa-Torino-Milano-Bologna, le ramificazioni a partire dai nodi di Torino (Pinerolo, Susa, Bra, Ivrea, Chieri) e di Milano (Como, Pavia, Novara, Brescia, Lodi) e quelle agganciate all'asse principale dei territori intermedi Casale (Monferrato), Biella, Vercelli, Verbano-Cusio-Ossola.

Si nota anche come la città di Torino si configuri come una cerniera tra il sistema delle valli olimpiche (tra valli del Chisone a monte di Pinerolo e valle della Dora a monte di Susa) e quello, più ampio, che comprende l'area tra Torino, Milano e Genova tra il Monte Rosa, la Pianura, le Langhe Monferrato e il mare.

A sinistra. Il grafico mostra la rete dei trasporti su ferro che parte da Torino, già esistente e che potrebbe essere ulteriormente valorizzata, promuovendo l'accessibilità di importanti risorse turistiche per l'escursionismo a piedi e in bicicletta (Chieri, Bra, Pinerolo, Susa, Ivrea), lo sci e la mountain bike (Limone, Oulx, Bardonecchia, Aosta-Pila), i laghi e il mare (Arona, Savona e Ventimiglia), ottenendo al tempo stesso un miglior servizio per la mobilità quotidiana degli abitanti.



Torino plurale

Torino, come molte metropoli europee, non è interessata da fenomeni di crescita ma da cambiamenti, interni alla città consolidata ed esterni ad essa, in grado di ridefinire il rapporto tra città e territorio: cambia il ruolo delle parti consolidate, emergono e si consolidano nuove configurazioni territoriali alla scala vasta, e ciò si manifesta sia in modo esplicito attraverso l'emergere di nuove forme di collaborazione e di riorganizzazione amministrativa, sia attraverso meno eclatanti cambiamenti nei modi d'uso del territorio che rispondono a modalità di vita, lavoro accessibilità ai servizi da parte dei cittadini.

Alle centralità storiche e consolidate si accostano nuove centralità legate al commercio, al tempo libero, ai servizi, e, fatto specifico nell'area Torinese, al nuovo ruolo attribuito all'eredità paesaggistica e monumentale.

Gli assetti che queste dinamiche produrranno non sono prevedibili in forma univoca, sfuggendo alla rappresentazione semplificata della crescita geometrica e dello sviluppo qualitativo.

42

Nell'immaginare Torino futura sembra quindi utile assumere un atteggiamento prudente che consideri la pluralità come una condizione propria di una città integrata e che segua alcuni indizi e segnali di possibili immagini emergenti enfatizzandoli e facendo emergere nuove geografie articolate e caratterizzate da specificità locali.

Le possibili configurazioni plurali di Torino futura che pur non escludendosi a vicenda non sono semplicemente complementari. Mentre la maglia originaria della città e gli assi storici di sviluppo oggi guidano la realizzazione di progetti ereditati da un'importante stagione di investimenti, le strategie territoriali rivolte all'area vasta, orientate soprattutto dai temi ambientali e dalla struttura degli spazi aperti, definiscono nuove figure circolari intorno al corpo centrale della città, guidate dai segni naturali di fiume e collina ma anche da un'idea moderna di città conclusa nel rapporto tra corona di spazi aperti e

corpo edificato. I temi trattati nei tavoli e nelle occasioni di interazione del piano oltre ad una rilettura dei principali progetti in atto, in particolare alla scala regionale e provinciale hanno permesso di individuare almeno tre possibili rappresentazioni emergenti del territorio torinese che articolano le immagini più consolidate della città, le includono ampliandole e ridefinendole in un nuovo rapporto tra città e territorio.

Si tratta di **figure territoriali che corrispondono a temi rilevanti e multiscalari**, che integrano le forme territoriali e geologiche dei rilievi alpini e collinari e delle valli fluviali, i principi insediativi e le principali centralità urbane costruendo piuttosto spazi di necessaria integrazione. Ciascuna immagine ha affinità con schemi e disegni prodotti in diverse sedi sia accademiche che istituzionali anche nel recente passato, in alcuni casi ne riprendono esplicitamente il tracciato e il senso collocandosi nella continuità di un discorso sulla città di Torino e sul suo territorio senza cercare alternative radicali: sono immagini per riflettere sulle geografie multiple con cui Torino futura e le sue politiche territoriali dovranno confrontarsi.

Le immagini proposte nelle prossime pagine non sono dunque autonome ma richiedono una **lettura in sequenza**, che non intende essere esaustiva. La loro precisione non sta nella identificazione di parti specifiche ma del senso dell'insieme dei fenomeni che descrivono.

La prima e più semplice immagine disegna **la città di città torinese**: oltre i limiti del comune centrale, pur suddiviso in quartieri con specifiche identità, si costruiscono geografie di scala vasta: mettendo in evidenza il rapporto dimensionale tra le parti definite dai confini, interni ed esterni alla città centrale, le continuità e discontinuità dell'edificato. Le politiche e progetti si collocano spesso a cavallo di tali confini mentre le centralità storiche e nuove identificano specificità anche inattese.

La seconda immagine descrive **Torino come luogo di contatto e interazione di grandi figure territoriali, con un salto di scala**, oltre la maglia di fondazione, l'apertura a Ovest le direttrici di sviluppo barocco: si tratta di due figure lineari, **il fiume PO e la ferrovia** ad alta velocità sono letti come infrastrutture principali che definiscono limiti e direttrici; **la collina** forma il limite netto a Nord dove il versante è più scosceso verso la valle del Po mentre costituisce l'elemento naturalmente favorevole alle relazioni tra la Città e il territorio Astigiano, attraverso l'ambito Chierese; **il sistema degli insediamenti vallivi** a Ovest è caratterizzato dalle valli di Susa e Chisone che formano una figura molto evidente che rappresenta la relazione più consolidata e sviluppata in forma di anello, culminante sul colle del Sestriere, evidenziando le relazioni tra città e Montagna, mentre le valli di Lanzo meno sviluppate dal punto di vista delle infrastrutture turistiche e meno segnate da direttrici di sviluppo evidenziano il rapporto di straordinaria prossimità con le montagne e il Parco del Gran Paradiso. La città centrale è racchiusa dalle figure **formate dalla piccola e dalla grande Corona Verde**. Le cinque figure, inserite nel contesto, sono rappresentate sia alla scala d'insieme che alla scala ravvicinata evidenziando i punti di contatto con il corpo centrale della città e le sue maglie principali.

La terza immagine descrive **il territorio Torinese nella sua evidenza naturale e geologica come città del fiume, territorio del Po e delle acque** intese non solo come infrastruttura e sistema di parchi, aspetto che prevale nelle altre immagini proposte, ma soprattutto come estensione di ambiti in cui natura e caratteristiche geologiche del suolo e delle acque rappresentano non solo fattori di rischio ma necessario elemento guida, nell'attribuzione di priorità e valori, in un contesto urbano condizionato dai cambiamenti del clima e dalla necessità di restituire spazio e territorio ai fiumi.

A lato. Immagine satellitare.
Fonte: Google Earth. 2014



La Città di Città torinese: specificità territoriali e figure che mediano il rapporto tra città e regione

Oltre i limiti del comune centrale, pur suddiviso in quartieri con specifiche identità, si costruiscono geografie di scala vasta.

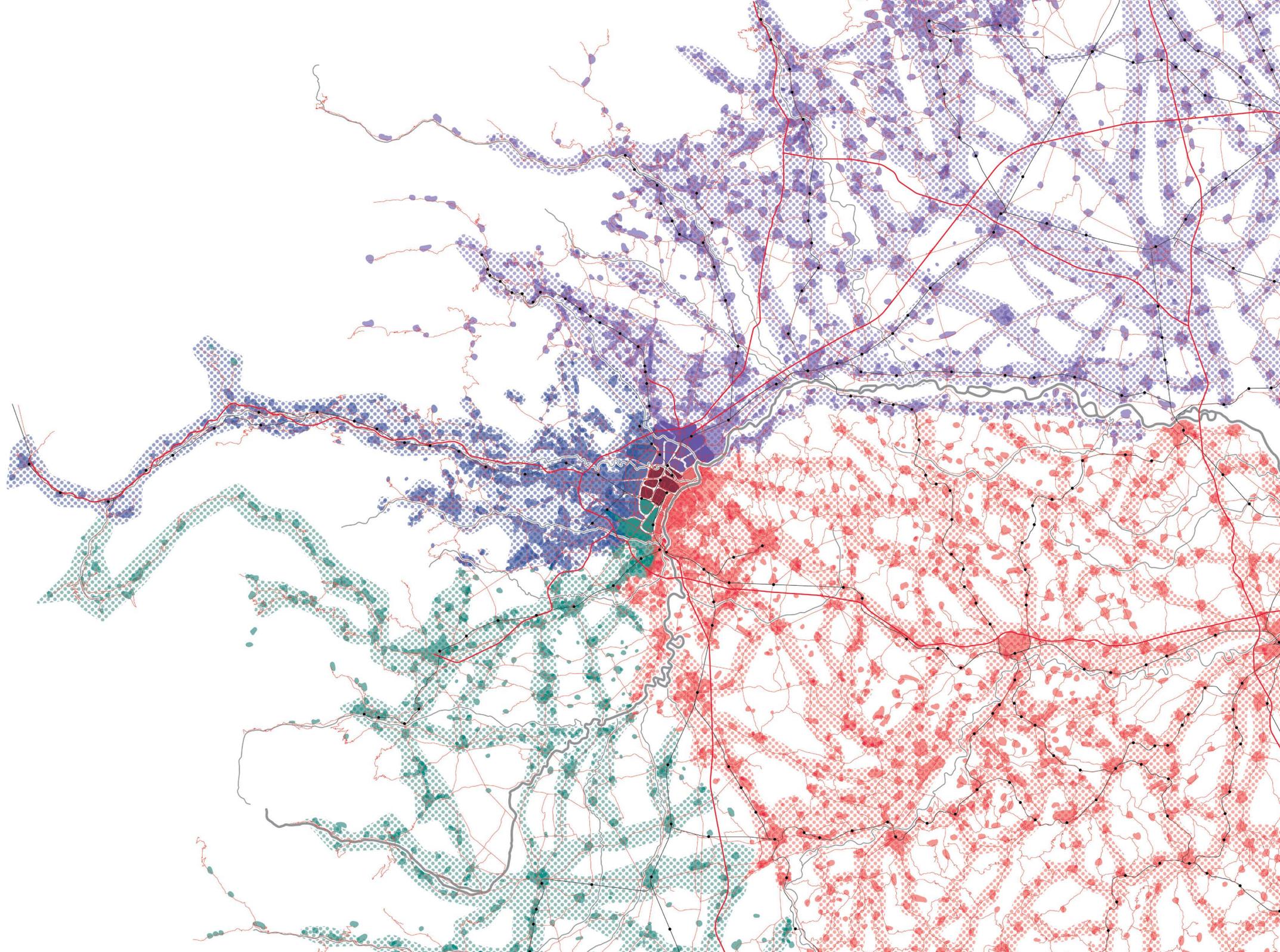
A Nord Est. In continuità con la pianura e le direttrici verso Milano, formano un territorio snodo che si estende dalle colline moreniche di Ivrea fino al fronte della collina torinese.

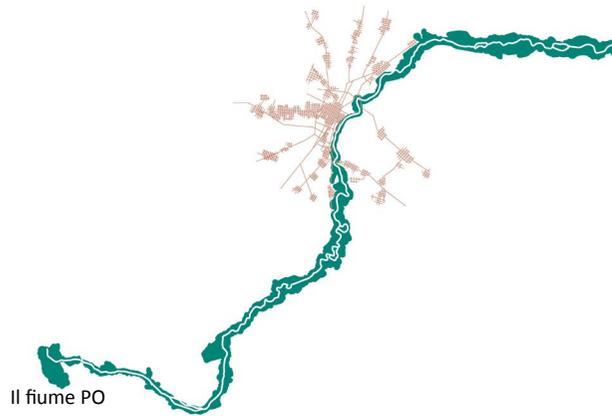
A Ovest prevale la sovrapposizione di geografie differenti in una condizione di forte giustapposizione, a volte di attrito, tra l'urbanizzazione sviluppatasi lungo le direttrici vallive, i nuclei storici e i residui della maglia rurale e di grandi dotazioni urbane storiche, l'estensione del centro di Torino verso Ovest nelle forme più classiche del rapporto centro periferia.

A Sud e Sud Est la città centrale si interseca con tre figure territoriali: l'insediamento pedemontano tra Orbassano, Pinerolo e Saluzzo, in relazione con territori alpini e valli profonde dalla forte caratterizzazione identitaria, la piana del sistema idrografico del PO confluyente verso Carignano e Moncalieri, la piana di Chieri in relazione con le colline dell'astigiano.

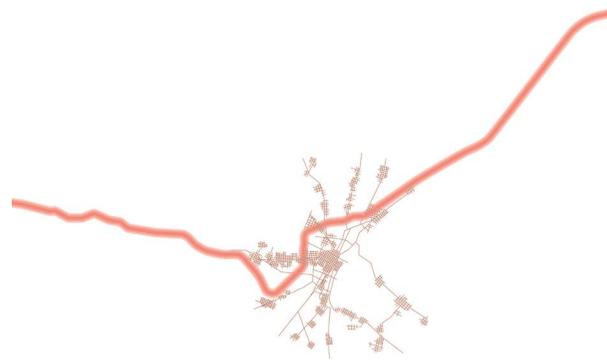
Al centro della figura si riconosce il **nucleo storico centrale di Torino**, articolato nei suoi quartieri e rappresentato con i colori saturi che caratterizzano le diverse città. Ciò ad indicare che l'antica struttura a maglie regolari non va intesa come un elemento di differenziazione, ma piuttosto come uno spazio di connessione.

Differenti territori si relazionano con la città centrale non solo determinando spazi di confine, ma identificando aspetti in grado di modificare ed eventualmente riorientare lo sviluppo del corpo più consolidato della città. Politiche e progetti di confine permettono di leggere possibili forme di assetto eccentriche rispetto alla visione più consolidata della città centrale.



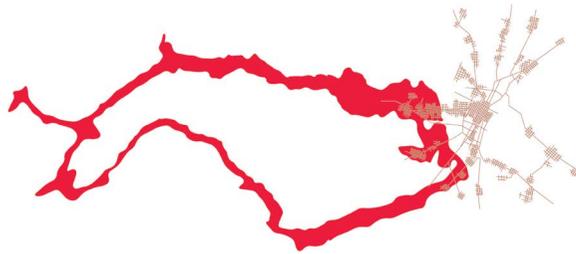


Il fiume PO

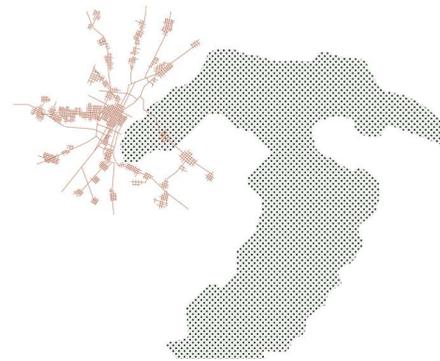


La ferrovia ad alta velocità

46



L'anello allungato delle valli



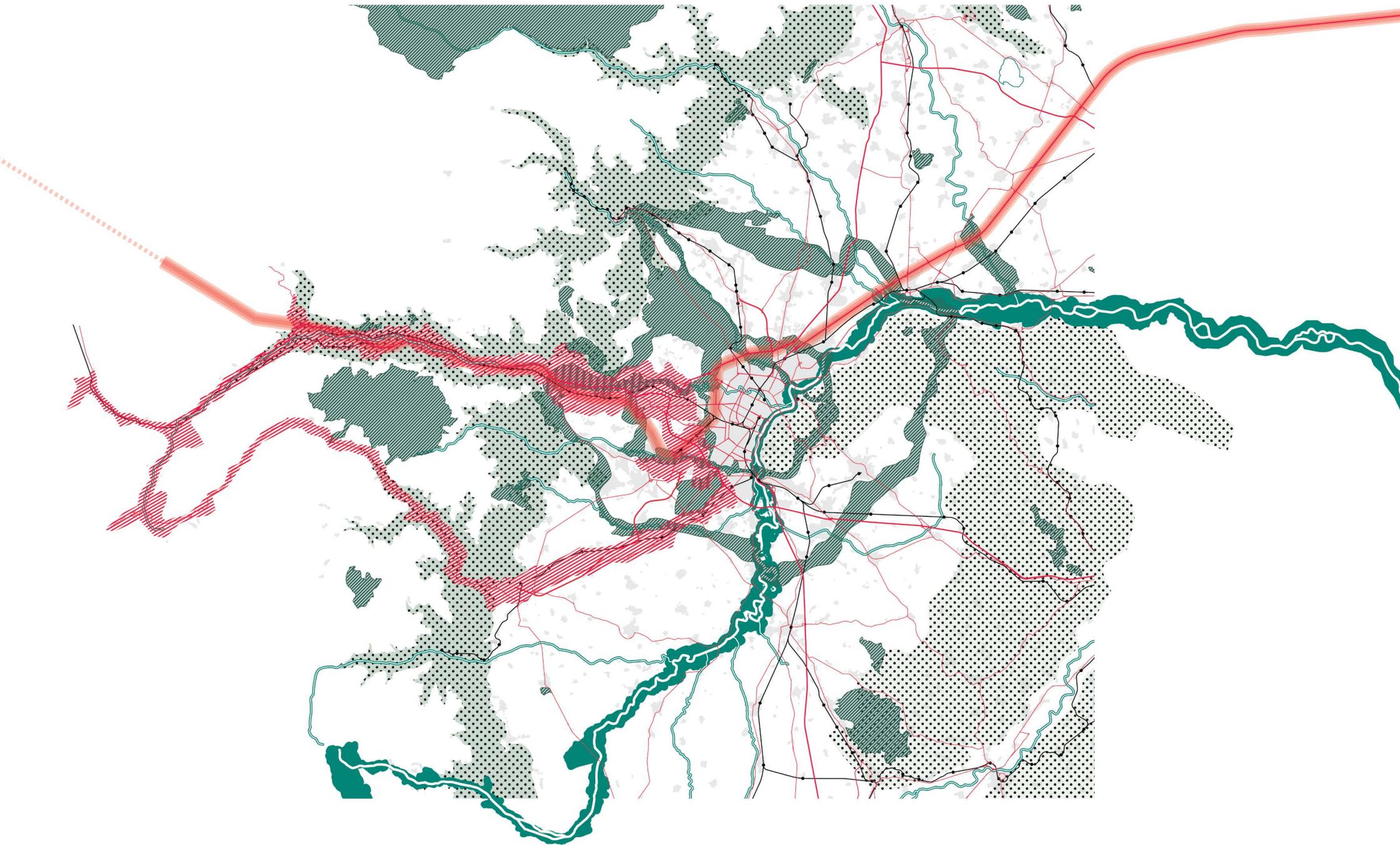
La collina



La figura articolata della Corona Verde

Cinque figure territoriali: ferrovia , Po, circuito vallivo e montagna, collina e corona verde

La seconda immagine descrive i grandi elementi che formano Torino alla scala metropolitana: il **fiume Po** da sistema idrografico articolato nella città di Torino assume il ruolo di infrastruttura urbana, unica eccezione lungo tutto il corso del fiume. La **ferrovia ad alta velocità** costituisce la direttrice di riferimento dei collegamenti sovranazionali Est Ovest ma entra all'interno della città come elemento di riorganizzazione del sistema di accessi e, contemporaneamente, di riqualificazione urbana. Le due infrastrutture si accostano nel quadrante Nord della città. La terza figura è formata dall'**anello allungato definito dagli insediamenti della Valle di Susa e della Valle Chisone** che unendosi nel cuore dello sviluppo turistico alpino identificano la parte di montagna più solida dal punto di vista delle relazioni con la città e, al contempo, la più sviluppata. Diversamente l'ambito alpino delle valli di Lanzo e del Gran Paradiso a Nord Ovest della città, che nella rappresentazione resta sullo sfondo identifica la parte maggiormente naturalistica del territorio alpino torinese, quella del gruppo e del Parco delle valli che ne danno l'accesso. La quarta figura è formata dalla **collina**: limite impervio a Nord, territorio in relazione con la città centrale a Sud e a Sud Est e luogo di qualità ambientale e agronaturalistica in grado rappresentare anche un insieme di temi economici di grande visibilità e potenziale rilevanza. La figura articolata della **Corona Verde** è il deposito nell'immaginario prodotto da piani e progetti per lo sviluppo verde di Torino negli ultimi due decenni, integra in un unico sistema che si appoggia a fiumi, torrenti, versanti e crinali il paesaggio di Torino e lo spazio di costruzione di un vasto sistema di parchi accessibili e fruibili di scala metropolitana. E' una figura riconosciuta e rilevante non solo nei contesti di discussione di politiche ambientali e del paesaggio ma, più in generale, un riferimento per lo sviluppo della città nel rapporto riconfigurato tra centro e comuni di cintura.

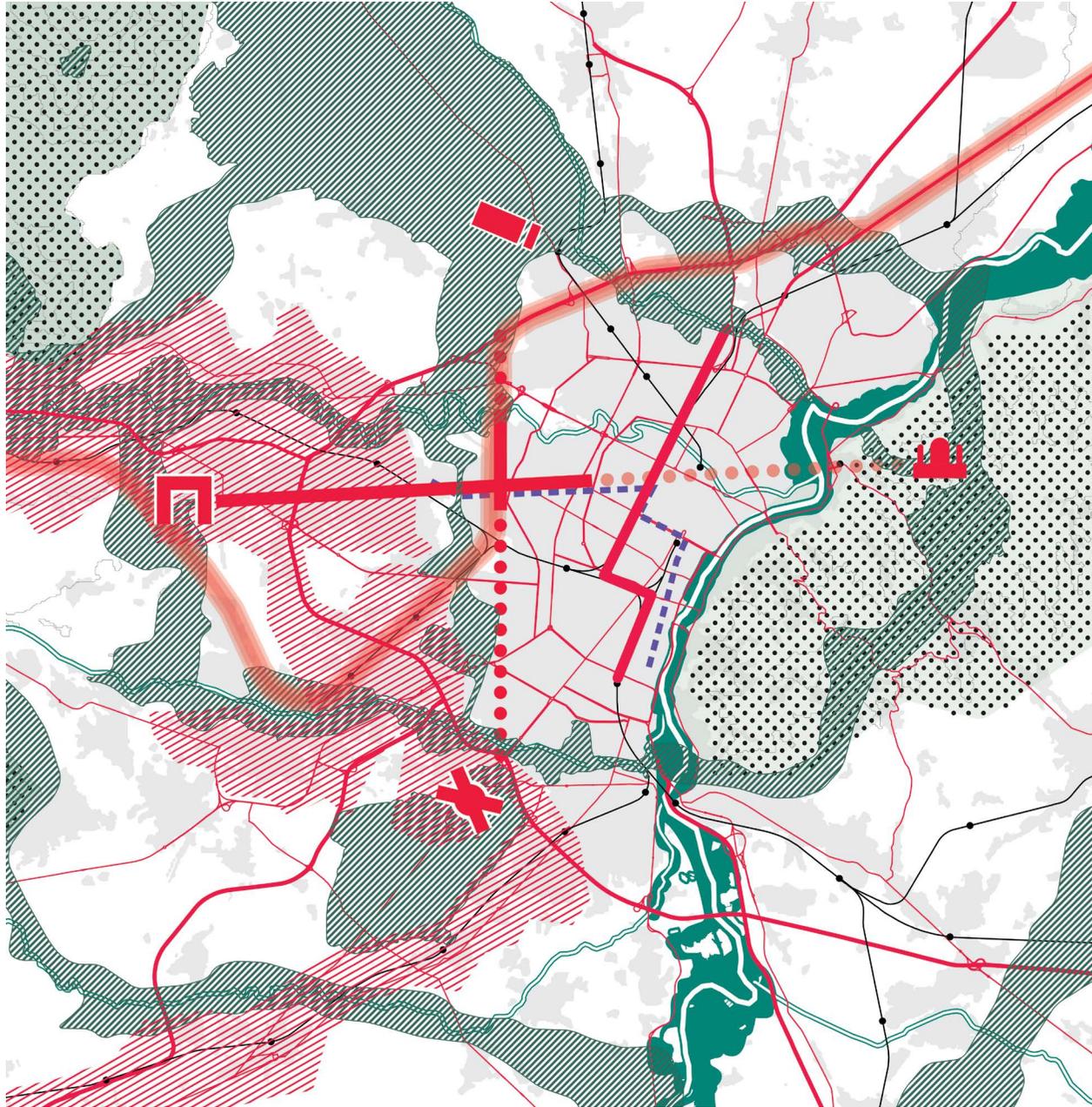


Cinque figure territoriali: il cuore della metropoli torinese

La mappa che descrive le cinque figure territoriali ad una scala più ravvicinata permette di leggere il rapporto con il centro della città identificato, in particolare, attraverso i due assi già utilizzati nella rappresentazione di sintesi delle mappe dei Terzanti. L'asse di impianto barocco che va dalla Collina morenica di Rivoli con il Castello fino alla Collina di Torino con la basilica di Superga attraverso corso Francia (in parte coincidente con la metropolitana linea 1, da completare oltre Collegno) interseca l'anello delle valli in un ambito in cui l'impianto regolare del centro torinese sfuma verso le colline moreniche alternando parti edificate a spazi aperti agricoli inclusi. Non a caso si tratta della parte più instabile della fascia periurbana torinese, alla ricerca di una maggiore qualità e riconoscibilità delle specificità e del ruolo.

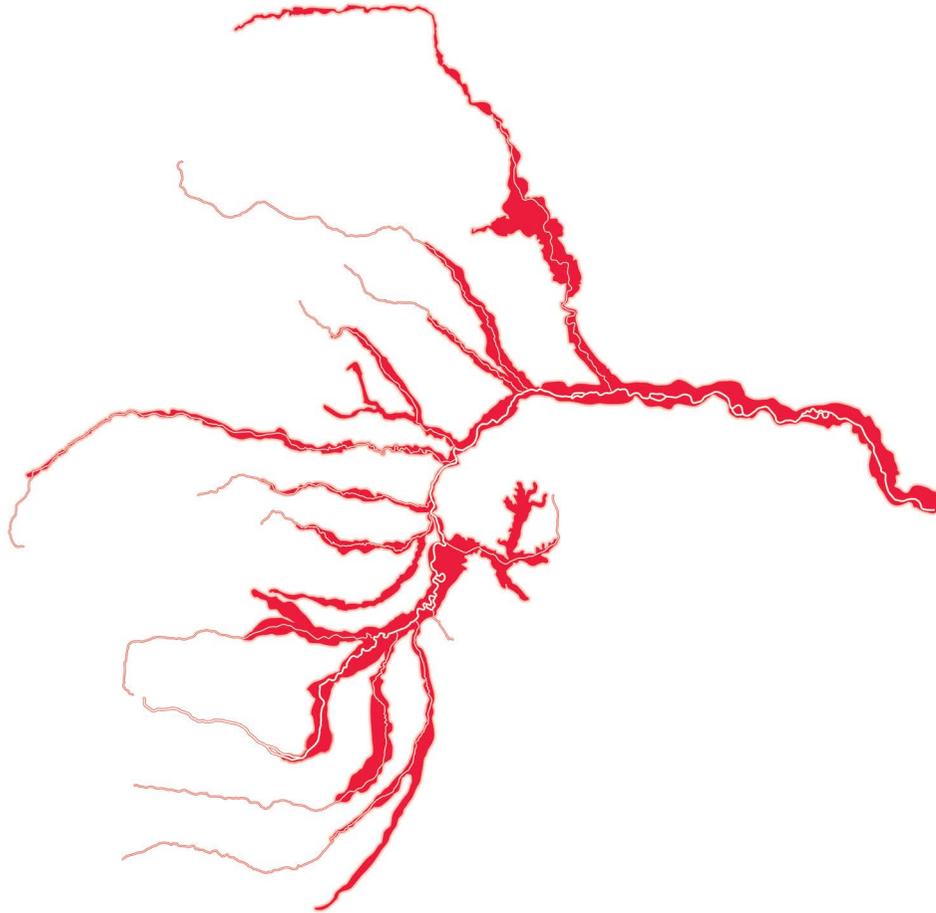
Il secondo sistema, seguendo la direzione della valle del Po connette Venaria a Stupinigi, lungo il nuovo asse di corso Marche sottolinea una figura controintuitiva rispetto alla direttrice consolidata di Mirafiori e Stupinigi.

L'intersezione tra i due sistemi in corrispondenza dell'area ex Alenia e del campo volo, si configura come un nuovo baricentro urbano integrata con il sistema fluviale della Dora.



Torino, geologia e natura della città

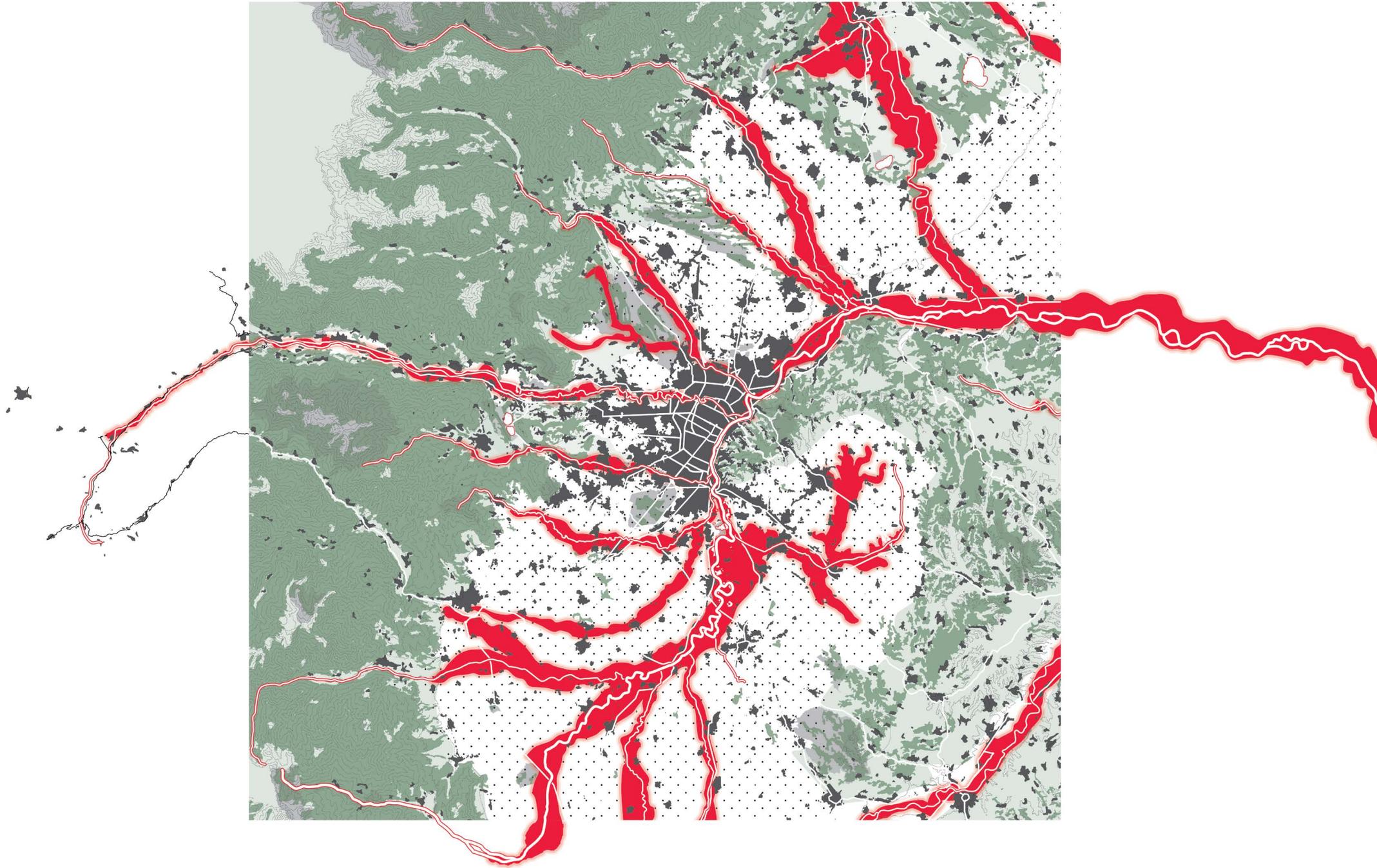
50



L'impronta idrogeologica

L'immagine è costruita ponendo in primo piano il corso dei **fiumi torinesi** (Po, Dora Riparia, Stura, Sangone) e **l'impronta delle aree interessate dai piani di assetto idrogeologico**: mostra l'evidenza della presenza della geologia nel corpo della città di Torino. Torino è rappresentata storicamente come una maglia ortogonale che comprime lo spazio del fiume. Alla scala vasta si coglie come la condizione del centro cittadino sia un'eccezione in un territorio dove il fiume è il principale segno in grado di definirne la forma. Ma oltre l'aspetto figurativo e la geografia minacciosa della possibile presenza delle acque in condizioni estreme, il disegno intende rappresentare la possibile **restituzione al fiume degli spazi necessari** al ridisegno e alla rigenerazione della città esistente.

La scelta del colore, controintuitiva rispetto alla natura "verde" delle aree coinvolte dal disegno, intende evidenziare la **natura infrastrutturale** del disegno. Ciò che ha condizionato in passato la crescita e la disposizione degli elementi della città può essere posto al centro di politiche territoriali che integrino sicurezza, qualità ambientale e qualità della vita dei cittadini orientando le scelte eventualmente selettive di riqualificazione, sviluppo e di sottrazione mirata degli insediamenti ove non siano compatibili con la sicurezza e la qualità ambientale. Il tema della **sicurezza idraulica**, della percorribilità e continuità del sistema dei parchi fluviali assume il significato di una politica urbana integrata in grado di orientare progetti complessi, non strettamente ambientali. La scelta di sviluppare in forma integrata politiche e progetti per la corona dei parchi e per le acque (scelta che risale a oltre 20 anni fa) e che ha condotto alla creazione di un importante patrimonio di parchi intesi sia come dotazioni territoriali che come istituzioni, può quindi essere sviluppata in ulteriori forme integrate di progettazione che coinvolgono molteplici aspetti dello sviluppo urbano estendendo sia la gamma dei temi che la scala degli stessi.



ANVERSA

Visioni strutturanti e scenari operativi

Il caso di Anversa mostra come, dopo la fusione delle municipalità metropolitane e un periodo di stallo, la città ha saputo sviluppare la propria strategia sulla base di una visione spaziale articolata, di progetti e interventi urbani prioritari.

Alla metà degli Anni '80 l'amministrazione della Città di Anversa è stata fusa con quelle delle città circostanti, raddoppiandone il territorio e acuendone il disagio in un periodo di particolare crisi delle finanze pubbliche. Inizialmente la pianificazione urbanistica non ha saputo dare nuovo impulso alla città al centro di un sistema metropolitano di oltre un milione di abitanti e di una regione urbana complessa come le Fiandre. Alcune aree-opportunità hanno visto interventi e un progressivo miglioramento grazie a investimenti puntuali (ad esempio il contesto della Stazione Centrale, Het Elandje, Schipperskwartier) e fondi nazionali e europei (ad esempio Urban e fondi strutturali).

Solo nella prima metà degli Anni 2000 è stato avviato un processo di pianificazione strutturale e strategica per lo sviluppo urbano e metropolitano. Il Piano ha saputo individuare una serie di scenari e visioni in modo connesso a progetti in corso o in via di definizione. I sistemi dell'acqua, del porto, delle ferrovie e altri sono stati interpretati e sviluppati per rafforzare la struttura e dare nuove opportunità di sviluppo a varie scale e su vari fronti economici, sociali e culturali.

52

In questo quadro strutturale e strategico, ad esempio, la considerazione dell'ampia regione urbana delle Fiandre in relazione a città come Lille, Buxelles, Rotterdam e Amsterdam, ha permesso di evidenziare i problemi della sua infrastrutturazione a servizio di reti internazionali (reti ferroviarie europee, aeroporti, logistica marittima, ...), della dispersione insediativa suburbana e di ricercare risposte che rafforzassero il ruolo di Anversa. Lo sviluppo di una spina "dura" e di una "morbida" ha permesso rispettivamente di valorizzare la trasformazione di specifiche aree con progetti di respiro internazionale (come Het Elandje) oppure di generare opportunità e servizi per popolazioni sia locali che metropolitane (come il parco attrezzato di Spoor Noord).



The following list is updated to the 2003

completed= **C**; under construction= **UC**;
in design= **D**; no status= **NS**

European programs

- 1 Federal City Programm (2000-2003) **UC**
- 2 Objective 2 (2000-2006) **UC**
- 3 Urban I (1994-1999) **C**
- 4 Urban II (2000-2006) **UC**
- 5 Social Incentive Fund (1997-1999) Antwerpen-Nor
Deurne-North, Borgerhout, Berchem, Hoboken **C**

Antwerpen North

- 6 Spoor-Noord **UC**
- 7 City beacon Labroekdok **D**
- 8 Slaughterhouse site **D**
- 9 Winkelstrattinger Noord **UC**
- 10 Handelsstraat; Diepestraat; St. Gummarusstraat
St-Jansplein **C**
- 11 De Caninckplein **C**
- 12 Permeke building **UC**
- 13 Eco house **UC**
- 14 Vedlike (Atlas building) **UC**
- 15 Roma-cinema **C**
- 16 Panamarenko's Aerostat building **C**

Eilandje

- 17 Masterplan **C**
- 18 Museum Aan de Stroom (MAS) **UC**
- 19 Offices old docks **UC**
- 20 St. Felixpakhuis **UC**
- 21 Congressentrum **D**
- 22 Planet Ocean **D**

Schipperskwartier

- 23 Structure sketch Schipperskwartier **C**
- 24 BPA 3 building blocks **D**
- 25 Redesign 13 streets **UC**
- 26 Redesign Falconplein **UC**
- 27 Redesign St. Paulusplein **UC**
- 28 Infrastructural intervention Paardenmarkt **C**
- 29 The City Warehouse **C**
- 30 the Health center **UC**
- 31 Eroscenter **UC**

Heart of Antwerp (projects north-south connection)

- 32 IC-Station Luchtbal along Groenendaellaan **C**
- 33 Redesign station Antwerpen-Dam + Damplein **UI**
- 34 Reconstruction Central Station and improvement
the Station neighbourhood **UC**
- 35 Redesign Astridplein **UC**
- 36 Kieftplein **UC**
- 37 Alcatelbuilding (Suitel) **UC**
- 38 Berchem-station + construction Stationsplein **UC**

Antwerpen South

- 39 Nieuw-Zuid **D**
- 40 Imageplan R. Rogers **C**
- 39 Structure sketch J. Crepain **NS**
- 39 Plan Toyo Ito **NS**
- 40 Palace of justice **UC**



4. SVILUPPO E TERRITORIO: MATERIALI PER UNA VISIONE

Una strategia territoriale si nutre insieme di una descrizione interpretativa, di un'agenda di questioni, di un insieme di progetti e azioni, di una visione.

La **visione**, esattamente come le altre componenti della strategia territoriale, non può essere l'esito di un esercizio tecnico. La sua condivisione è il risultato di un **processo di interazione**, che si costruisce nel tempo.

Il percorso di pianificazione strategica in corso, di cui la strategia territoriale sarà un tassello essenziale, rappresenta tuttavia un punto di riferimento per quanto attiene all'**interpretazione del modello di sviluppo** per l'area torinese.

Nelle pagine di questo capitolo proponiamo materiali che potranno essere utilizzati per dare corpo ad alcuni elementi della visione del futuro della regione metropolitana torinese, in relazione in particolare ai **nessi tra territorio e sviluppo**.

I quattro assi di ragionamento che proponiamo alla riflessione degli attori coinvolti nel processo di pianificazione strategica sono l'esito di una **riflessione collettiva**, costruita nell'interazione con i Comuni, con i lavori delle due Commissioni, dei Tavoli, del Comitato Scientifico e più in generale con la molteplicità di attori coinvolti nella redazione del Piano.

Essi prendono forza a partire da tre dimensioni cardine di una nuova strategia territoriale per l'area metropolitana torinese:

- > il forte orientamento a interpretare il ruolo e il coordinamento strategico dei territori come occasioni

per **contrastare gli effetti strutturali (economici, sociali e ambientali) della crisi** in atto;

- > la capacità di offrire alle istituzioni e a tutti gli attori strumenti per **selezionare le priorità dell'agenda metropolitana**, e per **identificare politiche e progetti fattibili ed efficaci**;

- > la costruzione di **immagini territoriali a diverse scale**, capaci di mettere in gioco la pluralità di relazioni territoriali (reti lunghe e reti corte, materiali e immateriali) che definiscono i processi di ristrutturazione post-metropolitana.

Ciascuno dei quattro assi guarda in modo peculiare e da un angolo mirato alle **nuove relazioni che dovranno stabilirsi tra assetti del territorio** (infrastrutture, scelte urbanistiche, dotazioni di servizi, ...), **occasioni di sviluppo economico e caratteri delle società locali**, nella prospettiva di una **forte integrazione di livello metropolitano**.

I quattro assi sono:

- > l'assunzione di una prospettiva di sviluppo oltre la crescita quantitativa;

- > la costruzione di una strategia e di progetti sui nuovi territori della produzione;

- > la messa a fuoco delle nuove infrastrutture per lo sviluppo;

- > l'articolazione della necessaria complementarità tra abitabilità e competitività.

Sviluppo "oltre la crescita"

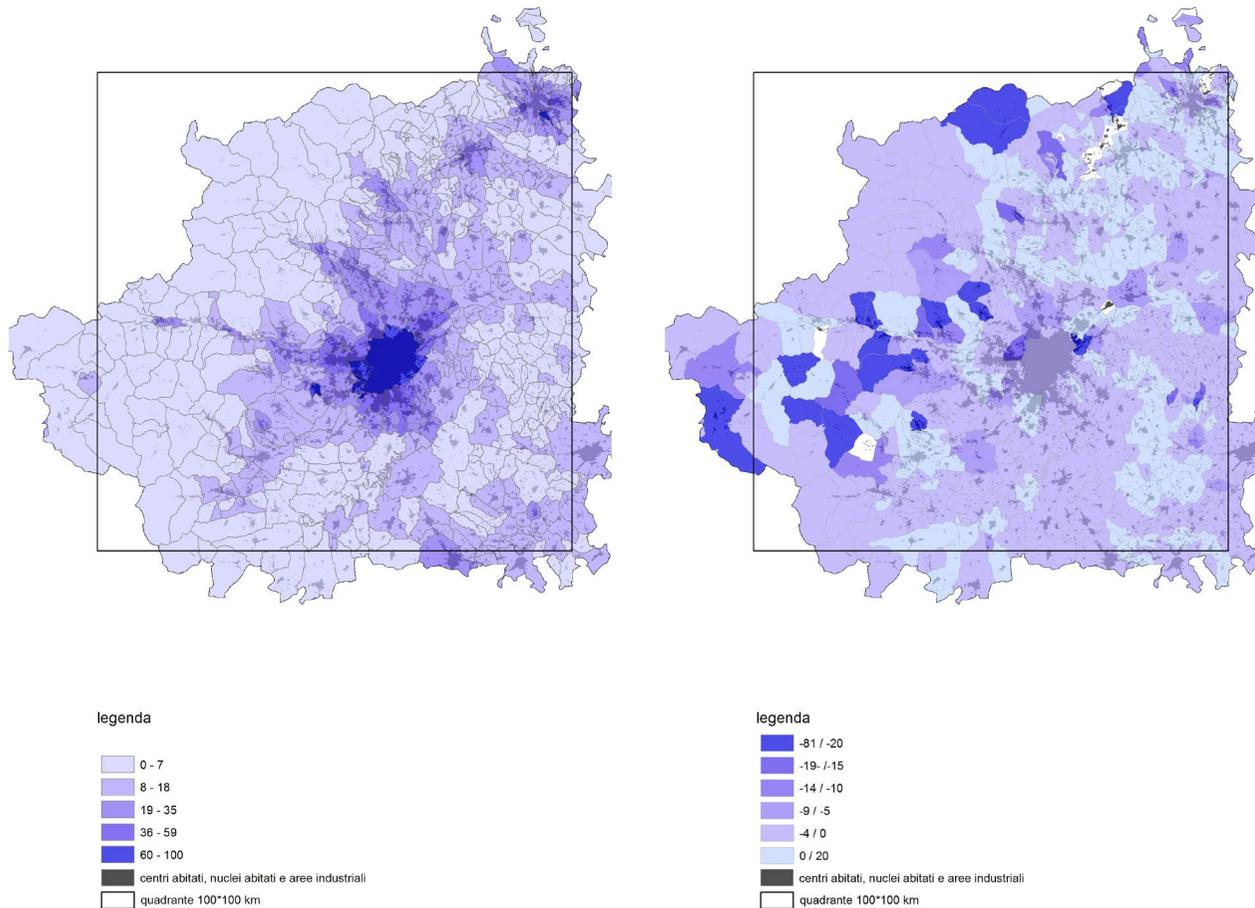
Anche nell'area torinese, come in tutte le grandi aree urbane italiane, si è compiuto il lungo ciclo edilizio degli anni 2000, conclusosi con la crisi economica e urbana avviata nel 2008. Questo ciclo edilizio ha comportato un importante processo di **consumo di suolo non urbanizzato**.

Nell'ambito di una ricerca recente sulle regioni metropolitane italiane, è possibile vedere ad esempio come nell'area urbana torinese, tra il 1999 e il 2009, il consumo di suolo si sia attestato, in valore assoluto, su circa 941 ha/anno, minore che a Milano e Roma (1.444 e 1.772), ma maggiore che a Napoli (834).

Se rapportati alla popolazione, i dati di Torino (252,8 mq/ab) sono addirittura i più elevati tra le grandi città italiane (Milano 197,6 mq/ab, Roma 240,6 mq/ab, Napoli 176,2 mq/ab). Questo ultimo dato segnala peraltro lo **sfasamento tra dinamiche di crescita immobiliare e dinamiche della popolazione**. Infine, un dato su cui riflettere è costituito dall'intensificarsi della crescita edilizia nei comuni della prima e seconda cintura, a scapito della città centrale (Ricerca Prin 2010 Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità, Dastu Politecnico di Milano, 2013).

Si tratta di un processo che oggi va radicalmente ripensato, in ragione di una crisi urbana che non ha solo una valenza congiunturale.

In questa direzione si sono mosse le strategie di contenimento del consumo di suolo contenute nel PTCP2



In alto a sinistra. Indice di copertura. I valori in legenda esprimono percentualmente quanto suolo è urbanizzato per ogni comune. Le classi di legenda raggruppano indici omogenei di copertura del suolo.
Fonte: Località 1,2,3 ISTAT (dati 2011), valori percentuali.

In alto a destra. Tassi di variazione, aree agricole. I valori in legenda esprimono la variazione percentuale delle superfici agricole tra due soglie temporali (2000 e 2006). Le classi di legenda raggruppano variazioni omogenee di copertura del suolo.
Fonte: dati Corine land Cover 2000-2006, valori percentuali.

Immagine estratta dalla Ricerca Prin 2010 *Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità*, Dastu Politecnico di Milano, 2013.

della Provincia di Torino.

Il tema dello sviluppo assume centralità nel percorso del terzo Piano torinese, non solo in una dimensione strutturale e di lungo periodo, ma anche in relazione alla dimensione contingente della crisi. Rispetto a entrambi gli orizzonti temporali, il Piano sottolinea in più punti l'importanza di **costruire condizioni favorevoli allo sviluppo** (delle imprese, del valore aggiunto, della produttività, delle competenze, dell'attrattività, ...).

Rispetto agli obiettivi di sviluppo condivisi, tuttavia, la strategia territoriale dovrà essere in grado di **disaccoppiare lo sviluppo economico e sociale dalla crescita edilizia e immobiliare** che, sia pur in presenza di significativi processi di riuso, ha continuato a contraddistinguere l'area torinese fino a tempi recenti. In particolare, le dinamiche di riutilizzo dei territori già urbanizzati possono dare un importante impulso, se integrate a quanto sta emergendo rispetto all'asse strategico della produzione.

Come menziona il Piano strategico, le direzioni di lavoro per promuovere lo sviluppo hanno a che vedere con alcune dimensioni immateriali, come la qualificazione del capitale umano, l'attrazione di investimenti e persone, l'innovazione della pubblica amministrazione. Un efficace ed efficiente processo di integrazione metropolitana dovrà quindi poggiare su **strategie spaziali che sappiano guardare oltre la crescita immobiliare**, puntando al contrario da un lato sul **rilevante patrimonio edilizio dismesso** e dall'altro su strategie di **promozione dell'innovazione**, così come meglio dettagliato nei paragrafi che seguono.

I nuovi territori della produzione

Dai lavori di costruzione della bozza del Piano strategico è emersa una forte attenzione per le nuove forme di **territorializzazione di filiere e cluster produttivi** e per

le possibili modalità di reinterpretazione del passato manifatturiero torinese. L'ipotesi su cui dovrebbe lavorare una visione territoriale condivisa è che Torino possa diventare una sorta di **laboratorio**, a livello nazionale, per la **sperimentazione dei luoghi di una nuova manifattura**, grazie alla rilevanza e all'intensità del passato industriale e alla qualità del tessuto produttivo ancora presente, contraddistinto dalla presenza di eccellenze in numerosi settori economici di punta, quali l'automotive, il design, l'ICT, l'industria alimentare, senza dimenticare la capacità di innovazione, marcatamente superiore al resto del Paese (i brevetti in Provincia di Torino, benché in calo negli ultimi anni, erano di 172 per milione di abitanti prima della crisi, a fronte di una media italiana di 70) (ISTAT, Rapporto UrbES 2013).

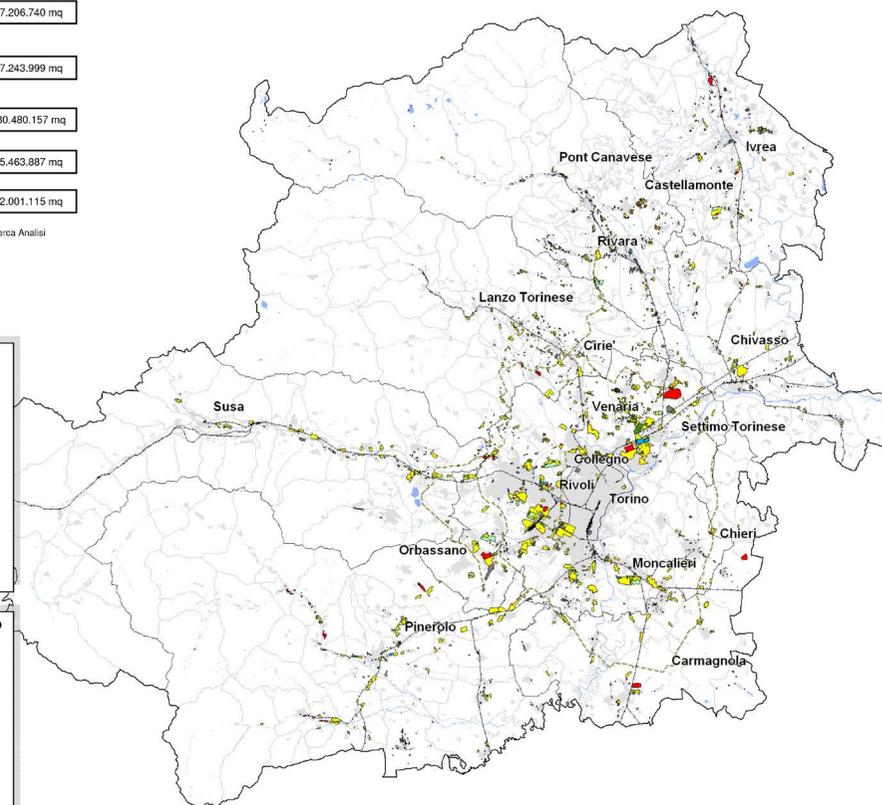
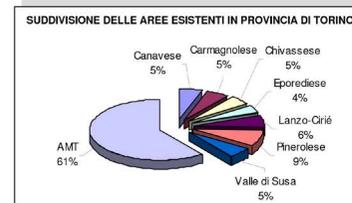
La conformazione territoriale della struttura produttiva del territorio metropolitano torinese è troppo complessa per essere trattata sistematicamente in questo documento; ci si limiterà qui a tratteggiare delle situazioni-tipo che combinano le dinamiche di trasformazione delle principali linee di produzione industriale e degli scenari potenziali di trasformazione urbana.

Il **corpo principale di sviluppo** che va da Torino Sud-Orbassano verso Nord Est e la valle padana (Settimo Torinese, Collegno, ...) continua a ospitare grandi industrie e concentra superfici ex-industriali notevolmente più estese rispetto alle altre e che hanno un interesse strategico di scala metropolitana. Tuttavia le aree oggi disponibili sono più **complesse** da trattare per via della fattibilità tecnica e politica dei progetti e della risposta del mercato immobiliare. Si tratta talvolta di aree di grandi dimensioni (si concentra qui la maggior parte delle aree industriali di estensione superiore a 2,5 milioni mq, dati PTCP 2011), oppure fortemente inquinate o che ancora richiedono la convergenza di risorse, interessi e amministrazioni diverse nonostante l'impegno profuso. In altri casi sono disponibili aree che possono essere più

STATO EVOLUTIVO AREE INDUSTRIALI (*)

| | | |
|---|--|---------------|
|  | Aree industriali recenti o in corso di realizzazione 1.1 Aree di recente insediamento (post 2006) 1.2 Aree in corso di realizzazione | 4.009.606 mq |
|  | Previsione di sviluppo di aree ad uso industriale 2.1 Nuova area 2.2 Ampliamento di area esistente e/o area soggetta a PIP 2.3 Aree di riqualificazione o nuove aree APEA 2.4 Aree con lotti disponibili e/o urbanizzati | 7.206.740 mq |
|  | Aree industriali con criticità riferite agli immobili 3.1 Aree da ricollocare 3.2 Aree con previsione di dismissione 3.3 Aree sottoutilizzate con previsione di sviluppo 3.4 Aree con superfici produttive inutilizzate | 7.243.999 mq |
|  | Aree industriali consolidate al 2006 4.1 Aree con ricerca (R) o innovazione 4.2 Aree con incrementi produttivi 4.3 Aree consolidate al 2006 | 80.480.157 mq |
|  | Aree industriali dismesse 5.1 Aree dismesse senza progettualità 5.2 Aree dismesse con progettualità | 5.463.887 mq |
|  | Cambio di destinazione d'uso dell'area industriale 6.1 Aree con cambio di destinazione d'uso conclusa o in corso 6.2 Aree con previsione di cambio di destinazione d'uso | 2.001.115 mq |

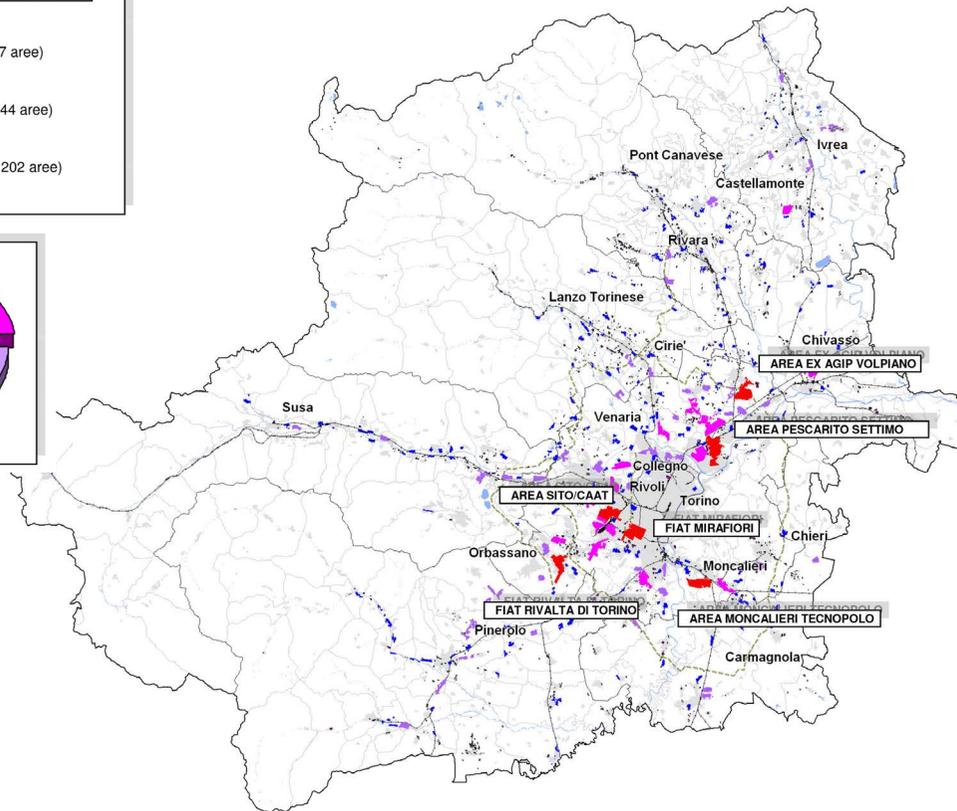
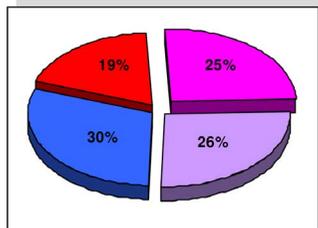
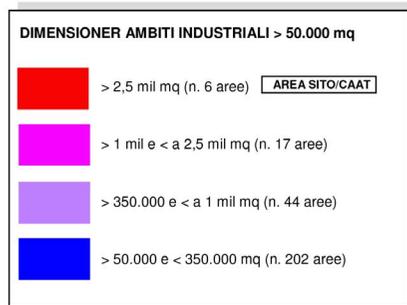
(*) Tutte le voci in legenda sono contenute nel database cartografico (GIS) della ricerca Analisi delle aree industriali 2009-2009)



In alto. Stato evolutivo aree industriali provincia di Torino.

Progetto definitivo. Allegato 2. Quaderno analisi degli insediamenti produttivi di rilevanza sovracomunale in provincia di Torino - Provincia industriale 2020.

Fonte: Tavola 3a, luglio 2010 - Revisione generale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Torino (PTCP2)



RIPARTIZIONE SUPERFICI INDUSTRIALI

| Superficie | Canavese | | Carmagnolese | | Chivassese | | Epediese | | Lanzo-Cirié | | Pinerolese | | Valle di Susa | | AMT | | TOTALE PROVINCIA | |
|-----------------------------|-----------|--------------------------------------|--------------|--------------------------------------|------------|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-------------|--------------------------------------|------------|--------------------------------------|---------------|--------------------------------------|------------|--------------------------------------|------------------|--------------------------------------|
| | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale | N. aree | Mq totali per categoria dimensionale |
| > 2,5 mil mq | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 16.101.231 | 6 | 16.101.231 |
| > 1 mil e < 2,5 mil mq | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1.313.809 | 1 | 997.198 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 22.225.620 | 17 | 24.536.627 |
| > 350.000 e < 1 mil mq | 3 | 1.861.709 | 3 | 1.759.111 | 1 | 668.202 | 4 | 1.845.302 | 3 | 1.524.502 | 7 | 4.616.148 | 4 | 2.201.532 | 19 | 11.127.188 | 44 | 25.604.701 |
| > 50.000 e < 350.000 mq | 22 | 2.617.965 | 14 | 3.010.833 | 16 | 2.279.350 | 10 | 1.187.544 | 27 | 3.616.004 | 22 | 3.446.374 | 21 | 3.112.556 | 70 | 9.742.633 | 202 | 29.013.258 |
| TOTALE MQ PER AMBITO | 25 | 4.479.664 | 17 | 4.769.944 | 18 | 4.262.361 | 15 | 4.030.044 | 30 | 5.140.506 | 29 | 8.062.522 | 25 | 5.314.088 | 110 | 61.186.680 | 269 | 97.255.620 |

In alto. Localizzazione, dimensione e ripartizione ambiti industriali.

Progetto definitivo. Allegato 2. Quaderno analisi degli insediamenti produttivi di rilevanza sovracomunale in provincia di Torino - Provincia industriale 2020.

Fonte: Tavola 11, luglio 2010 - Revisione generale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Torino. (PTCP2)

semplicemente ri-attezzate o rimodulate per continuare a sostenere la produzione secondo forme e modi di organizzazione del lavoro industriale e artigianale contemporaneo.

Altri contesti dispongono di **sistemi produttivi relativamente autonomi da quello torinese** (si pensi al caso delle filiere produttive nell'area di Ivrea) organizzati in **cluster specializzati**, che devono affrontare la competizione internazionale e che possono contare su singoli impianti di grande e di media dimensione. Lo scenario di una ristrutturazione progressiva e capace di supportare le attività di differenti Comuni raggruppati attorno ad uno stesso cluster potrebbe indicare la via per un rilancio del tessuto produttivo e dell'occupazione anche in questi contesti.

Infine, i **sistemi più dispersi** oppure organizzati lungo il fondovalle (come da esempio la Val di Susa, Pinerolo e alcune aree del Canavese) stanno affrontando una crisi produttiva più marcata e uno scenario di **riuso/conversione immobiliare** più lento, dovuto alla maggior perifericità rispetto all'area metropolitana e alla difficile ricerca di un consolidamento produttivo. In questi ambiti lo scenario di un nuovo rapporto con le infrastrutture e il sistema ambientale, di riattivazione di filiere legate al settore agricolo e alimentare potrebbe essere cruciale e sembra poter acquistare senso all'interno di un piano strategico a scala metropolitana.

Sulla base di una approfondita analisi delle forme territoriali ed economiche della produzione una visione del futuro neo-industriale per l'area torinese si propone perciò di **immaginare nuove declinazioni del saper fare** che contraddistingue questi territori, mettendo più direttamente in connessione produzioni tradizionali e innovative, passato e presente, produzione e ricerca, ma anche immaginando nuove politiche di supporto ad una progressiva modificazione sostenibile sia dal punto di vista economico che sociale e ambientale.

Gli spazi per una nuova produzione manifatturiera tendono a essere oggi **densi, ibridi, contraddistinti da una potente interazione tra domanda e offerta**. Essi sono capaci di riutilizzare in modo sapiente anche spazi e luoghi interstiziali (non soltanto le occasioni offerte dalla grande dismissione industriale, ma anche i molti piccoli spazi dismessi nel tessuto compatto della città centrale e degli altri cluster e sistemi dell'area metropolitana). Attraverso progetti per aree strategiche e una molteplicità di processi molecolari di riuso può prendere forma una forte e innovativa risignificazione del mondo della produzione e una connessione forte con le dinamiche di sviluppo economico e sociale di qualità.

In questa direzione già la bozza di Piano strategico propone di lanciare un **grande progetto metropolitano per i luoghi della nuova manifattura**, in cui il ruolo della strategia territoriale può essere quello di aiutare a identificare le **condizioni di fattibilità e potenzialità localizzative** dell'innovazione, lavorando, ad esempio, su:

- > modalità innovative di **strutturare la relazione tra luoghi e imprese** (si pensi alle differenti forme di condivisione non solo di spazi e fattori produttivi, ma anche di conoscenze, competenze ed esperienze quali i co-working o i fab-lab);
- > **reinfrustrutturazione leggera** e di qualità (si pensi alle dotazioni di connettività, su cui Torino sta lavorando, attraverso diversi canali progettuali);
- > **servizi di supporto** (ad esempio, gli incubatori per start-up, sia pubblici, in connessione con il forte ruolo propulsivo dell'Università e del Politecnico, che privati).

Perché questo innovativo progetto metropolitano possa essere efficace, esso dovrà avere allo stesso tempo la capacità di **captare le innovazioni**, spesso invisibili e sottotraccia, e una notevole capacità di **penetrazione e contaminazione di ambienti differenti** (si pensi al ruolo importante che potrebbero potenzialmente giocare gli

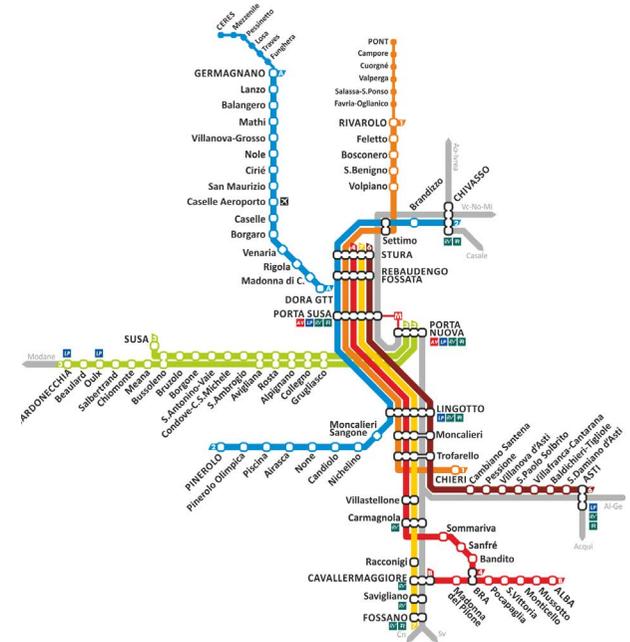
attori della manifattura tradizionale), rendendo quindi necessaria una forte cooperazione tra attori pubblici, semi-pubblici, e privati, quali le piccole e medie imprese.

Le nuove infrastrutture per lo sviluppo territoriale

Torino ha una eredità industriale produttiva che lascia tracce sia sul piano dell'organizzazione sociale che spaziale. Dopo un periodo di crisi e oltre un decennio di transizione verso economie post-fordiste, stanno emergendo **nuove forme di organizzazione e nuovi intrecci con spazi e reti di servizi locali e globali**. Questi processi di innovazione dell'economia e della società locale, per poter avvenire in modo sistematico e per dispiegare i propri effetti, richiedono **nuove forme spaziali e articolazioni delle infrastrutture su un territorio almeno metropolitano**.

L'area metropolitana di Torino è parte della grande regione padana e pedemontana e può rilanciare il proprio sviluppo come **piattaforma per nuove forme di produzione di beni e di servizi**, senza perder le opportunità date da un più consapevole e proficuo rapporto con **l'ambiente**. Questo implica la maturazione di capacità di riutilizzare aree dismesse e l'avvio di progetti di **adeguamento infrastrutturale, tecno-ristrutturazione e riuso** degli impianti inutilizzati e sottoutilizzati, in una logica che non può più essere quella di singoli Comuni che permettono puntualmente di consumare altro suolo agricolo, ma di una visione condivisa di infrastrutturazione per uno sviluppo metropolitano sostenibile.

Oltre a confrontarsi con le sfide di una più forte connessione con l'Europa (anche attraverso le strategie e gli investimenti per i TEN Corridoio 5 e Corridoio 24), con il sistema italiano (in particolare l'alta velocità verso Milano, la soluzione dei dilemmi sui collegamenti e il potenziamento degli aeroporti di Caselle e Malpensa) e



In alto. Schema delle linee del Servizio Ferroviario Metropolitano. Fonte: Regione Piemonte.

con l'evoluzione del sistema della logistica, i trasporti e la mobilità torinesi hanno già affrontato su vari fronti il tema di un **sistema metropolitano e regionale integrato**. I risultati in quest'ultimo ambito iniziano a vedersi, l'impegno nella pianificazione specializzata prosegue nella propria missione di accessibilità metropolitana più estesa ed equa. In alcuni casi si attendono sviluppi di infrastrutture urbane e metropolitane complesse (come ad esempio l'asse integrato di Corso Marche oppure il completamento del sistema tangenziale anulare esterno), ma in altri si tratta di semplificare e coordinare meglio i sistemi esistenti, ad esempio attorno a nodi multimodali. Tuttavia l'interpretazione del sistema infrastrutturale può essere arricchito considerando **i luoghi della mobilità in modo non solamente funzionale allo spostamento di persone e merci**. Ad esempio, il Sistema Ferroviario Metropolitano costituisce una nuova geografia non solo nelle stazioni di scambio all'interno della prima cintura urbanizzata attorno a Torino, ma anche in altre stazioni che finora sembravano più periferiche. Allo stesso tempo la considerazione delle stazioni come nodi multimodali e integrati alla mobilità dolce (pedonale, bicicletta, ...) permette di prefigurare interventi per innalzare contestualmente la qualità urbana. In questo senso Torino dispone di conoscenze e un sistema produttivo avanzato per poter sperimentare forme di mobilità più sostenibili (trazione elettrica, car sharing, ...) in collaborazione con il settore privato.

Le **nuove porte di ingresso al sistema metropolitano** tramite mobilità su ferro o su gomma sono opportunità non solo per rendere la mobilità e l'accesso al lavoro e ai servizi più efficiente, ma anche **per sviluppare nuove attività** di commercio e servizi alla persona, di qualificazione degli spazi pubblici, etc. Il Piano Strategico potrà accompagnare l'intervento in modo congiunto su questo tipo di luoghi, permettendo di affrontare meglio i problemi derivati da un loro uso più intenso. Ciò potrà avvenire seguendo una visione territoriale forte e coerente,

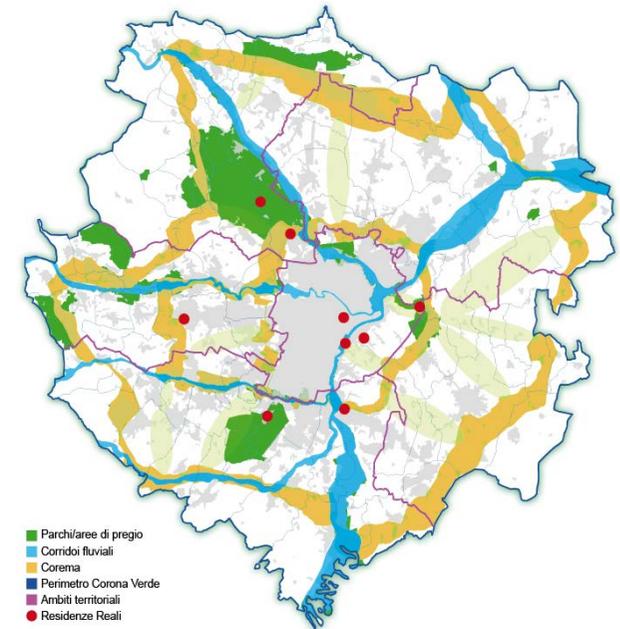
condivisa sia con i player del settore dei trasporti che tra le municipalità coinvolte. Un simile approccio potrà rafforzare anche gli interventi di medio raggio, come il potenziamento delle linee della metropolitana torinese (estensione della Linea 1 e realizzazione della 2).

Un ripensamento del modello di sviluppo territoriale per la metropoli torinese passa anche attraverso il riconoscimento del valore di **leva per lo sviluppo delle infrastrutture ambientali**, a partire dalle infrastrutture verdi (sistemi dei parchi e dei grandi ambiti naturalistici) e blu (sistemi delle acque).

Le infrastrutture ambientali sono leve potenziali di sviluppo: le politiche di **messa in sicurezza del territorio dal punto di vista idrogeologico**, ma anche di **valorizzazione delle grandi aree ambientali**, sono in grado di mobilitare investimenti ingenti e di attivare nuova occupazione. Inoltre, una attenta politica per il suolo e per le grandi infrastrutture verdi e blu permette di **prevenire** gli eventi catastrofici che hanno segnato drammaticamente i nostri territori e che hanno comportato costi enormi di ripristino per le finanze pubbliche.

Nella regione torinese stanno emergendo progetti e forme territoriali che confermano nuove opportunità di **intreccio tra infrastrutturazione e cura del paesaggio antropizzato**. In almeno tre ambiti questo processo è molto chiaro:

> la riqualificazione e il rafforzamento della **vocazione ecologica, per il tempo libero e il loisir** delle sponde del Po non sono stati avviati senza problemi, ma hanno generato risultati visibili a scala metropolitana. In questo senso **la rete dei fiumi torinesi** può essere inteso **come un sistema infrastrutturale e paesaggistico** da potenziare e curare. Il progetto, avanzato nel Piano strategico, di **potenziamento dell'Agenzia per la mobilità metropolitana**, che in futuro potrebbe occuparsi di tutte le modalità di trasporto e delle loro



In alto. Il progetto di Corona Verde.
Fonte: Regione Piemonte

forme di integrazione, va senz'altro in questa direzione, così come l'idea di una **piattaforma integrata per la mobilità intelligente**;

> il **rinnovato rapporto con la montagna** e le sue attività costituisce nuove opportunità di integrazione infrastrutturale con la città e le aree pedemontane e di consolidamento economico (non solo agricolo), sociale ed ecologico;

> il **progetto di Corona Verde** dimostra come una visione dei sistemi ecologici e infrastrutturali leggeri a scala metropolitana costituiscono **opportunità di sviluppo** della produzione verde, del turismo e dell'ospitalità e un rafforzamento per la dotazione di servizi. Le nuove razionalità di governo metropolitano promosse attraverso il Piano Strategico faciliteranno la sua implementazione e il dispiegamento dei effetti territoriali.

Le innovazioni delle infrastrutture che interessano l'area metropolitana non sono solamente quelle che riguardano flussi materiali, ma anche quelli immateriali e di informazioni. Torino ha avviato un intenso dibattito e sperimentazioni nell'ambito della "smart city". In molti casi si tratta di trovare ambiti e forme di **cooperazione tra amministrazione e produttori di tecnologie e servizi urbani "intelligenti"**, garantendo che questo porti vantaggi condivisi a tutta la popolazione e non alimenti solamente filiere corte o nicchie economiche. Certamente è una sfida infrastrutturale complessa che può essere meglio affrontata coordinando gli sforzi e le competenze di varie municipalità, piuttosto che procedere in modo puntuale nel rapporto con gli operatori del settore privato. In questo senso anche i risultati dovranno avere la massima accessibilità possibile e stimolare il più vasto utilizzo dei dati prodotti (ad esempio tramite piattaforma di infomobilità). La città di Torino ha già avviato una riflessione in questo campo con "Torino Smart City".

Benessere, abitabilità e competitività

Un'area metropolitana efficiente per le imprese e attraente per i cittadini è innanzitutto un'**area urbana abitabile**, nella quale si promuove attivamente il **benessere** materiale e immateriale dei cittadini metropolitani.

Con abitabilità si intende un complesso integrato di fattori che riguardano, tra l'altro: la facilità nello svolgere i compiti della vita quotidiana, la piacevolezza e l'articolazione degli spazi in cui questo avviene (in risposta alla crescente semplificazione e banalizzazione di questi spazi, non solo a Torino), la qualità dello spazio pubblico e la funzionalità delle attrezzature collettive.

La città di Torino, in particolare nel corso degli ultimi vent'anni, ha curato con attenzione la rigenerazione e il ridisegno dell'edificato storico e degli spazi collettivi, e perseguito (utilizzando al meglio occasioni e risorse sia locali che esogene), il riuso di aree abbandonate o sottoutilizzate anche di una certa ampiezza, per farne nuove occasioni di strutturazione urbana: nella città di Torino si riscontra un tasso elevato di edifici storici ancora utilizzati, mantenuti e fruibili (circa il 70%, mentre il dato nazionale supera di poco il 60%); valori più bassi contraddistinguono invece la provincia (ISTAT, Rapporto UrBES 2013). Non altrettanto è avvenuto per l'area metropolitana nel suo complesso, in cui luoghi di grande qualità storica, ambientale e paesistica, nuclei contraddistinti da una forte qualità e densità di relazioni sociali si alternano a spazi anonimi, aree delle grandi infrastrutture, contesti poco curati o di cui non si è ancora riconosciuto il **potenziale di centralità**, in particolare negli spazi di bordo e di frangia tra città centrale e centri della prima corona.

Anche in questo ambito la strategia territoriale deve essere in grado di accompagnare un **importante salto di scala, in grado di innalzare le condizioni di abitabilità, la qualità degli spazi pubblici e il livello dei servizi** in modo mirato, favorendo in modo particolare quei territori che fino ad ora hanno avuto minori opportunità.

Per dare corpo a questi obiettivi di carattere generale, una strategia spaziale mirata dovrà poggiare sui seguenti assi:

> forte **selettività** e capacità di agire a partire dai **contesti meno favoriti**, costruendo progetti che coinvolgano un gran numero di comuni della nuova città metropolitana;

> capacità di **identificare le condizioni territoriali favorevoli** al lancio di progettualità specifiche (ad esempio, riguardo ai progetti pilota per la qualità urbana cui fa riferimento il Piano);

> **riconoscimento e potenziamento di nuove centralità metropolitane**, curando in modo particolare l'interfaccia tra città centrale e comuni di prima cintura e riconoscendone il valore di centralità capaci di guardare oltre i confini amministrativi;

> coinvolgimento dal basso dei cittadini e degli altri attori in **percorsi di conoscenza e di cura dei luoghi**.

Va in questa direzione la proposta del Piano strategico di lanciare **15 progetti pilota per la qualità urbana** dell'area torinese, attraverso bandi aperti, volto a migliorare le dotazioni fisiche, che rappresentano una dimensione importante del welfare locale.

Si tratta di progetti che potrebbero riguardare la riqualificazione di centri storici di valore storico e paesistico, la rigenerazione urbana di quartieri di edilizia pubblica in condizioni difficili, la progettazione di reti ambientali e del verde, la promozione di infrastrutture per la mobilità dolce. Questi progetti dovrebbero dunque offrire un riferimento possibile per una **nuova stagione di politiche della qualità urbana**, attraverso la convergenza di risorse pubbliche (a partire da quelle europee) e private.

LILLE

Nodo europeo metropolitano

LILLE: nodo europeo metropolitano

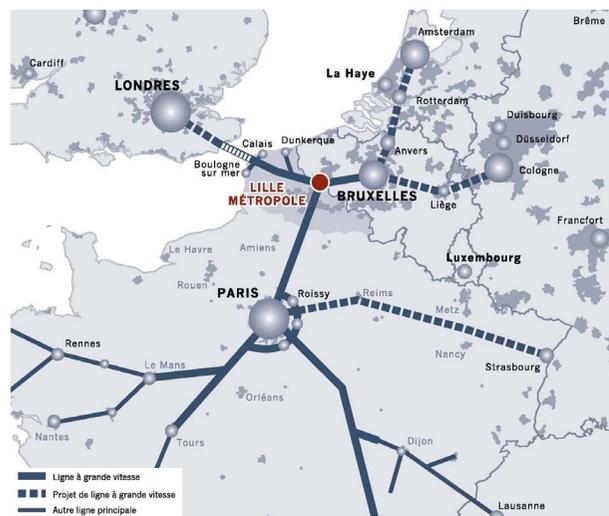
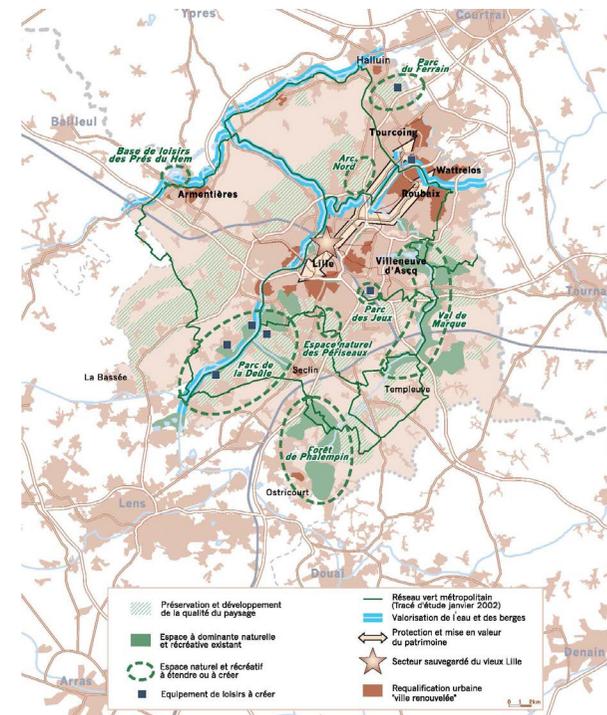
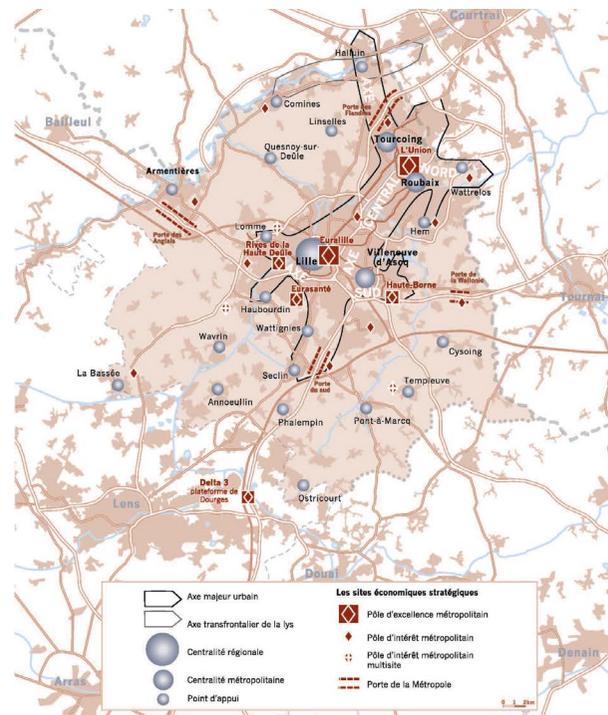
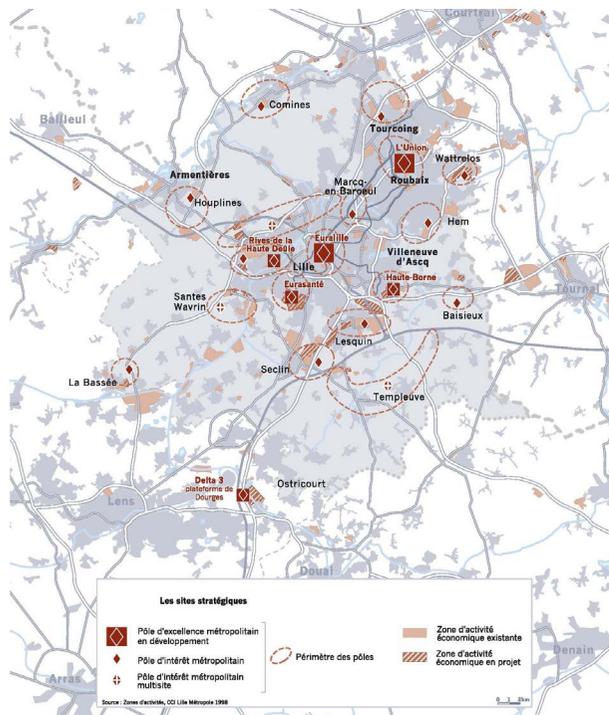
Lille ha saputo sviluppare e alimentare una visione di lungo periodo facendo leva su processi di scala sovra-regionale, grandi progetti urbani e grandi eventi, anche grazie alla sua posizione centrale al sistema del Nord-ovest europeo.

Il rilancio di Lille è noto nel dibattito internazionale. Con lo sviluppo della rete ferroviaria europea ad alta velocità, Lille è infatti diventata lo snodo tra Parigi, Londra, Bruxelles e Amsterdam. Il progetto di rigenerazione urbana di Euralille ha visto la creazione di un grande business district su un ex-area militare adiacente alla nuova stazione dell'alta velocità. Il programma di eventi culturali di Lille Capitale Europea della Cultura 2004 è stato per molti aspetti preso come riferimento da ricercatori e policy makers. Forse è meno noto che Lille ha saputo diventare un territorio centrale all'Europa non solo grazie a questi importanti episodi, ma anche grazie a una regia strategica e politica di lungo termine a scala metropolitana. Il territorio attorno a Lille continua ad avere oggi una struttura policentrica data dalla sedimentazione e sviluppo dei sistemi insediativi di varie fasi di industrializzazione.

62 I cambiamenti strutturali della fine del secolo scorso hanno investito duramente la regione del Nord-Pas de Calais, regione allora considerata periferica al sistema nazionale francese. I principali settori industriali (tessile, minerario, ...) non erano più in grado di sostenerne l'economia. Le forme istituzionalizzate di cooperazione a livello metropolitano (Lille Métropole Communauté Urbaine), presenti fin dalla metà degli anni 60, hanno intensificato il loro ruolo di produzione di piani e soprattutto di strategie metropolitane a partire dagli Anni 90, proprio per affrontare la fase critica e cogliere le nuove opportunità. Questa regia strategica ha saputo progressivamente sviluppare una visione: non essere più una regione industriale alla periferia della Francia, ma un nodo transfrontaliero nel cuore dell'Europa.

Lo Schema Directeur dell'area metropolitana di Lille del 2002 è, tutto sommato, un documento tradizionale che indica assi di sviluppo infrastrutturale e individua alcuni nodi e settori per il rilancio dell'economia. Tuttavia, la presenza di un'agenzia di pianificazione metropolitana competente, di un dibattito pubblico molto vivo e ben supportato scientificamente e il felice intreccio di questo piano con altri strumenti innovativi di pianificazione urbanistica e di programmazione territoriale hanno contribuito in modo determinante. La visione di lungo termine condivisa con un'ottantina di municipalità metropolitane è stata intesa come impulso per il potenziamento dell'impianto infrastrutturale a livello regionale, sfruttando il nuovo flusso di mobilità europeo e canalizzando nuovi investimenti pubblici e privati. La politica culturale ha seguito spesso la stessa direzione, come ad esempio la Capitale Europea della Cultura del 2004, che ha visto programmi e benefici diffusi alla scala metropolitana, ben oltre la città di Lille. Dalla metà degli Anni 2000 lo Stato francese ha promosso iniziative ad ampio raggio per la cooperazione intermunicipale alla scala metropolitana a Lille.

Oggi sappiamo che l'attenzione alla pianificazione e programmazione a scala metropolitana ha senza dubbio portato notevoli vantaggi non solo nell'attrazione e utilizzo di risorse disponibili, ma anche nel posizionamento della regione di Lille al livello europeo dal punto di vista politico e simbolico.



In alto a sinistra: Le développement des activités économiques.
In alto in centro: Le développement urbaine et économique.
In alto a destra: La valorisation du cadre de vie.
A sinistra: Lille Métropole au coeur du resau TGV Nord-Européen.
Fonte: Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole. Approuvé le 6 décembre 2002.

5. STRATEGIA TERRITORIALE E NUOVA AGENDA URBANA: GOVERNANCE E ATTUAZIONE

Che cosa è una strategia territoriale metropolitana

Una strategia territoriale è il prodotto di un **processo riflessivo, svolto da più attori in interazione, attorno alla visione di futuro di un territorio e alla selezione e costruzione di progetti e politiche di scala sovralocale**. La sua elaborazione comporta il ricorso a diversi strumenti (tavoli di lavoro, centri di competenza, agenzie tecniche), dà luogo a diversi output (piani con diversi livelli di coerenza, progetti) e si alimenta di diversi dispositivi di *governance* (patti, policy community, coalizioni locali a sostegno).

In virtù della natura **aperta e inclusiva del processo di costruzione**, la strategia territoriale definisce un quadro di riferimento per le *policy* di livello metropolitano. La strategia funziona come **documento di indirizzo strategico e di orientamento per le azioni**, cui gli attori possono riferirsi per definire una cornice di senso per le politiche. La strategia riguarda l'area metropolitana torinese. Essa tratta il territorio in modo discreto: politiche e progetti, tralasciati sulla strategia, disegnano proprie territorialità, disponendosi a differenti scale e dando luogo a differenti campi di intervento,

Il riconoscimento dell'ambito territoriale dipende dagli spazi d'azione (definiti da attori, risorse, opportunità, ...) che la strategia mette in gioco per trattare i problemi di *policy*. Come la più influente letteratura sullo *spatial strategy making* in Europa dimostra, **le strategie spaziali assumono una nozione di territorio di natura relazionale**, come esito di molteplici flussi e reti sovrapposti, di network interconnessi che definiscono

confini mutevoli e oggetto di contesa politica. In questo quadro, le strategie territoriali provano a costruire ordini nella dinamica di molteplici reti relazionali, incoraggiando le relazioni positive e contrastando quelle negative.

Gli esperimenti di produzione di strategie territoriali sono in corso da oltre due decenni nelle città europee. Dopo numerosi tentativi di trasferimento di strumentazioni tecniche e politiche, ci si è resi conto che **i processi strategici non hanno ricette pronte**, anche se vi sono caratteristiche comuni. In una prima fase, caratterizzata da particolare incertezza o cambiamento, grandi opportunità di sviluppo o rischi incombenti di declino, sono stati avviati piani strategici che hanno richiesto una lettura critica del contesto locale e internazionale, l'individuazione di attori e stakeholder centrali al sistema di governance e di nuovi potenziali attori pubblici e privati da mobilitare o semplicemente da coordinare.

Pur avendo caratteristiche comuni, questi processi si sviluppano in modo assai differenziato a seconda dei contesti urbani e regionali e delle fasi economiche e politiche in cui si inseriscono, contribuendo in minore o maggiore misura all'individuazione e alla soluzione di problemi, alla definizione di nuove traiettorie di sviluppo.

Torino ha un'esperienza lunga e riconosciuta in termini di pianificazione strategica, essendo stata la prima città italiana a sviluppare un piano strategico e a portare avanti i suoi contenuti operativi in una fase di cambiamento economico e urbano molto intenso. La fase attuale è diversa dal passato recente, in quanto il terzo Piano Strategico si propone di mobilitare reti e scale differenziate, generando

una nuova visione. Per questo, con le dovute cautele e distinzioni, **è utile osservare le innovazioni e le criticità emerse** da processi simili in contesti comparabili sia dal punto di vista urbano e territoriale, che da quello di fase di sviluppo. I casi di Anversa, Bologna e Lille sembrano per queste ragioni significativi.

Dopo una difficile fase di ampliamento dei confini amministrativi e il parziale fallimento di un piano urbanistico tradizionale, ad **Anversa** è stata costruita una strategia spaziale metropolitana sulla base di elementi strutturali del territorio urbano e regionale. Questo ha permesso, dalla seconda metà degli Anni 2000, di riorganizzare e dare impulso ad una serie di progetti urbani al servizio dei quartieri e della regione metropolitana.

Il recente Piano Strategico Metropolitano di **Bologna** ha saputo sviluppare nuove linee di progettazione in una fase di notevole scarsità di risorse, divenendo un momento sia di riflessione che di selezione di azioni prioritarie in vista dell'istituzione di una nuova entità metropolitana.

In una fase di notevole crisi industriale e di marginalità nel sistema francese, **Lille** ha saputo cogliere nuove opportunità, diventato snodo centrale alla rete europea. La regia di un processo strategico di lungo periodo ha saputo integrare e bilanciare l'innesto dell'alta velocità ferroviaria, grandi progetti di rigenerazione urbana e grandi eventi culturali con il potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e iniziative in aree difficili.

La revisione delle prospettive di sviluppo metropolitano non è un processo politico semplice e richiede la

costruzione di nuove reti e la sedimentazione di una nuova cultura di governo. Questi casi mostrano l'importanza di **concentrare l'attenzione degli attori su progetti concreti, mantenendo un quadro strategico di lungo periodo.**

Nel caso di Torino, la strategia territoriale lavora ad un livello metropolitano, anche perché **la costituzione della Città metropolitana è ormai avviata.** Ora è necessario che, a questo processo di riforma dell'ordinamento delle autorità locali, sia fornito un quadro strategico di riferimento, anche di natura spaziale.

Ciò implica anche il **riconoscimento delle articolazioni** di cui l'area metropolitana torinese è composta. **Le aree omogenee nutrono la costruzione della strategia territoriale metropolitana** a partire dalle proprie specifiche criticità e opportunità di intervento. La strategia territoriale metropolitana, mentre attiva e sostiene politiche e progetti che assumono come riferimento la propria territorialità, riconosce l'esistenza delle aree omogenee. A questo livello, come già accaduto con la bozza di Piano strategico per il "cuore metropolitano" dei 38 Comuni, **costruisce una visione, identifica campi di azione prevalenti e priorità di intervento.** A questo livello, allestisce specifici percorsi di lavoro, con l'obiettivo di ispessire e qualificare le reti di relazione tra attori.

La strategia territoriale metropolitana riconosce dunque la densità delle reti di relazioni esistenti nelle aree omogenee. Per il cuore metropolitano, è stato già elaborato il piano strategico che promuove forme di **cooperazione rafforzata**, come ad esempio l'Agenzia del verde metropolitana o l'Agenzia della mobilità. Ma si tratta di progetti che, pur riferiti all'area dei 38 Comuni, hanno capacità di riverberare effetti molto più ampi.

A fronte dei processi di natura metropolitana cui si è fatto riferimento nel capitolo 3 di questo documento, **i molti**

progetti e collaborazioni tra Comuni evidenziano una ricchezza delle forme di associazione intercomunale che delinea i tratti di una **nuova "cittadinanza metropolitana"**. La transcalarità e il ruolo costruttivo della strategia nei confronti del territorio metropolitano costituiscono dunque nel caso torinese delle condizioni obbligate della strategia territoriale.

La definizione di una strategia territoriale può essere dunque vista anche come una occasione di irrobustimento della cultura metropolitana e di promozione attiva della nuova istituzione metropolitana. La costruzione della strategia territoriale accompagnerà il percorso di radicamento nelle politiche pubbliche e di consolidamento della città metropolitana. Ma per poter svolgere efficacemente questa funzione, **la strategia territoriale deve saper costruire campi di azione a differenti scale, per diversi sub-ambiti** all'interno della città metropolitana, su **issue diverse**, con **policy community specifiche.**

La cornice di riferimento della strategia sarà data dalla visione, intesa come **strumento argomentativo** per strutturare l'attenzione degli attori e come **dispositivo retorico** per mobilitarli, **alludendo al futuro per orientare i comportamenti nel presente.**

Per svolgere questa funzione, la visione è inscindibile da altri due elementi: gli attori e i progetti. **La visione** aiuta ad avvicinare questi due poli: **indica un futuro possibile non facile da raggiungere**; una prospettiva praticabile, ma non ovvia e certamente non tendenziale. Per essere truardata, vanno messi in campo progetti, va esercitata da parte degli attori una tensione progettuale che muove al cambiamento. Il cambiamento non è a portata di mano: richiede ridefinizione dei problemi, sguardo fresco, una nuova agenda. **Sollecita innovazione.** Così la strategia può dare luogo a progetti più complessi perché multi-attoriali, che vedono la cooperazione tra attori diversi per

tipologia (pubblici, privati, del terzo settore) e per livello decisionale (dal livello europeo e nazionale a quello locale). **La strategia favorisce l'integrazione delle reti di governance.**

Perché una strategia territoriale metropolitana per l'area torinese

Per quali ragioni l'area torinese dovrebbe dotarsi di una strategia territoriale? E perché proprio ora, quando un tempo di crisi sembra chiedere al policy making decisioni rapide, parziali, reversibili? È questo il tempo della riflessione lungimirante e dello sguardo non costretto sul tempo costipato del presente? Noi pensiamo di sì, ad alcune condizioni e per alcuni motivi.

La strategia territoriale cui pensiamo è **un piano selettivo, non un piano comprensivo.** Certamente non è una nuova versione del Piano territoriale di coordinamento provinciale. **È uno strumento che affianca la pianificazione comunale**, definisce attraverso accordi decisioni vincolanti sulle scelte di carattere intercomunale, ma non ha velleità di conformare le decisioni dei piani comunali relativamente agli usi dei suoli. Le opzioni di sviluppo dei singoli Comuni dell'area metropolitana potranno andare avanti autonomamente, anche se la cooperazione dovrà essere favorita in tutti i modi, su diversi ambiti di politiche a cominciare da quella urbanistica.

La strategia territoriale per l'area torinese sarà **selettiva**, aiuterà a dirigere l'attenzione degli attori su pochi, praticabili progetti di sviluppo. In una situazione di scarsità di risorse, occorrerà assumere una prospettiva basata principalmente su **rigenerazione, riuso e risparmio**, immaginando nuovi modi di pensare lo sviluppo urbano in relazione a risorse territoriali scarse.

La crisi economica e sociale che ha investito e ancora investe Torino e il suo territorio, non è solo una crisi

congiunturale: è il **modello di sviluppo territoriale che merita di essere radicalmente ripensato**. Questa sfida va sostenuta da una strategia, che deve essere in grado di supportare una **nuova ipotesi sostantiva sul modello di sviluppo urbano** non solo della città centrale, ma dell'intera area torinese, assumendo il territorio non solo come supporto inerte delle politiche di sviluppo, ma anche come risorsa essenziale per promuovere competitività e coesione in modo sostenibile.

Così, **la strategia territoriale non è sostitutiva dell'azione dei Comuni dell'area metropolitana, ma di orientamento della loro azione e di condivisione di scelte di carattere sovralocale**. Essa si dispone infatti ad un livello cui i singoli Comuni fanno fatica a collocarsi, perché la riflessione strategica sul futuro dell'area torinese non è compito della singola amministrazione. E lo fa secondo un approccio concertativo, che valorizza competenze e sistemi di obiettivi locali.

La strategia territoriale non può che essere la **strategia dei Comuni e dell'area metropolitana**, non solo perché si intreccia con la costruzione del nuovo ente di governo metropolitano, ma perché i problemi dell'area torinese sono complessi e a diverse scale, ed i progetti necessari per un rilancio economico e sociale passano attraverso la **cooperazione intercomunale e le reti corte e lunghe** tra Torino e altri territori.

Da questo punto di vista è essenziale immaginare che la visione di cui si nutre la strategia spaziale dell'area torinese si articola a **più livelli**. Da una parte quella della Città metropolitana, dall'altra quella delle **aree omogenee** nelle quali la Città metropolitana si articolerà, e che definiscono il territorio metropolitano torinese come una città di città.

Ciò implica una capacità di visione strategica che sappia **intrecciarsi con i processi effettivi di attivazione**

della Città metropolitana e con le forme operative di pianificazione settoriale (compresa quella territoriale) che la Città metropolitana si darà.

Strategia territoriale e nuova agenda urbana

La costruzione della strategia territoriale incrocia una fase delle politiche urbane potenzialmente fertile. **Il nuovo ciclo della politica di coesione 2014-20 ha posto lo sviluppo urbano sostenibile alla base dei suoi obiettivi**. Esso è ispirato, secondo i principi della strategia EU2020, a sostenere interventi che promuovano una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, fortemente radicati nei contesti territoriali (place-based) e capaci di connettere molteplici dimensioni di policy secondo una logica di integrazione.

Sull'area torinese convergono due strumenti: il PON Metro, a regia nazionale, concentrato sui capoluoghi delle città metropolitane, e il Programma Operativo della regione Piemonte.

Il PON fornisce due temi di riferimento per la progettazione delle Azioni Integrate delle Città:

- > **Smart City**, con il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani: le azioni potranno riguardare mobilità sostenibile, riduzione dei consumi energetici e diffusione di servizi digitali, centrate su aspetti di gestione e di innovazione del servizio (e non su grandi interventi infrastrutturali), in partnership tra più comuni di un'area metropolitana;
- > **Social Innovation**, per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragili e per quartieri disagiati, con azioni volte alla riduzione della marginalità estrema e sull'housing per categorie svantaggiate, anche in questo caso privilegiando interventi di natura gestionale.

Al di là dell'effettivo incrocio tra programmazione

nazionale e programmazione regionale, che andrà verificato nei prossimi mesi, i regolamenti comunitari e il PON forniscono un riferimento utile alla costruzione della strategia territoriale, perché indicano orientamenti sostantivi e approcci al tema dello sviluppo urbano, quali gli Investimenti Territoriali Integrati, che possono aiutare a concettualizzare i lineamenti tematici dell'agenda dell'area metropolitana torinese.

L'innovazione nelle politiche per la **mobilità** consente di lavorare sia sul terreno della **sostenibilità**, essendo le misure a favore del trasporto pubblico e della mobilità dolce potenti leve di riduzione delle emissioni di CO2, sia su quello del rafforzamento della **coesione metropolitana**, con l'attivazione del Sistema ferroviario metropolitano e l'ampliamento dei compiti dell'Agenzia della mobilità metropolitana.

La tutela e la valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu, come dotazioni infrastrutturali strategiche dell'area torinese, potranno garantire abitabilità, incremento della resilienza e sviluppo sostenibile. Così le Residenze reali, il Parco del Po e della collina, le aree rurali, la Corona Verde sono elementi cardine di possibili progetti integrati, capaci di incrociare più di un Obiettivo Tematico della programmazione 2014-20: tutelare **l'ambiente**, promuovere **l'uso efficiente delle risorse**, favorire **l'adattamento climatico**.

La ridefinizione degli spazi della produzione presuppone un **disegno strategico di rilancio del produttivo nell'area torinese**, capace di reinterpretare la tradizione manifatturiera di Torino alla luce delle **nuove forme di territorializzazione** che settori economici emergenti (come l'automotive, il design, le ICT, l'industria alimentare) sollecitano. Nello stesso tempo, questo tema richiama il nesso, ben presente nelle indicazioni strategiche dell'Accordo di Partenariato tra Governo Italiano e Commissione, tra qualità dello sviluppo, coesione, filiere

produttive innovative e crescita intelligente.

Un tema metropolitano importante è anche relativo al consolidamento dei **grandi servizi urbani** (come la **sanità**) in quanti fattori di generazione di filiere innovative. Le funzioni di cura, ricerca, formazione, innovazione che la sanità esprime hanno una forte rilevanza spaziale. Se garantire la migliore integrazione possibile tra i diversi soggetti e funzioni svolte nell'ambito sanitario è questione che va affrontata dalle politiche di settore, la costruzione o il consolidamento della filiera hanno forti connessioni con la dimensione spaziale e di prossimità fisica. L'idea della **"città della salute"** indica una prospettiva di intervento che appare strategica per l'area torinese.

La diffusione della qualità urbana può comportare la realizzazione di interventi dimostrativi in alcuni centri dell'area torinese. Il piano strategico ha lanciato l'idea di 15 progetti pilota sulla qualità dello spazio pubblico. Si tratta di una delle misure-chiave della strategia territoriale metropolitana, perché lavora direttamente su una questione che può contribuire ad innalzare il livello della cultura metropolitana, garantendo **analoghe condizioni di qualità dello spazio urbano nel centro come nei comuni di cintura**. Inoltre colloca Torino nel cuore dell'agenda urbana europea, perché richiama una esplicita strategia di **place-making** e di inclusione sociale, interpretando il miglioramento della **qualità dello spazio collettivo come fattore di cittadinanza**.

La politica della casa va declinata su una dimensione metropolitana. Ciò non implica soltanto identificare i Comuni a maggior tensione abitativa e su questi orientare prioritariamente le risorse per l'edilizia residenziale pubblica. Una **politica della casa in chiave metropolitana** implica interrogarsi sui **nuovi profili della domanda di abitare**, sulla platea molto ampia di soggetti che la esprimono, per usi diversificati e con

temporalità differenti, sulle diverse dimensioni implicate (che non sono solo quelle edilizio-urbanistico, ma soprattutto quelle dei servizi collegati all'abitare). Una strategia spaziale è un supporto in questa prospettiva, perché aiuta a cogliere le specificità dei diversi contesti e le declinazioni che può assumere un politica integrata dell'abitare, una **politica di homing, più che di housing** che tenga conto congiuntamente di produzione, gestione, erogazione dei servizi complementari alla residenza.

Come costruire la strategia territoriale

La costruzione della strategia territoriale richiede l'uso di diversi dispositivi. La loro attivazione può essere definita in termini incrementali, secondo una logica di **institution building**, che procede dalla decisione di minor impatto a quella di maggiore rilevanza.

Nella prima fase, Torino Strategica potrà favorire la diffusione della strategia territoriale su due aspetti. In primo luogo, **ampliando l'ambito del Piano strategico dagli iniziali 38 Comuni all'intero ambito della Città Metropolitana**: questa mossa ovviamente non consiste nella semplice estensione dell'area considerata dal piano, ma sarà il risultato di una differente declinazione dei percorsi di costruzione della strategia territoriale che impegneranno ciascuna parte dell'**area metropolitana**. Sarà un **processo di interlocuzione con i vari ambiti che la compongono**: le valli alpine, l'area di Ivrea, Chivasso e Chieri, orientata a farne emergere gli specifici percorsi di sviluppo.

Per ciascun ambito, sarà possibile **definire visione, priorità di intervento e tavoli progettuali**. Questo livello potrà non essere di puro orientamento: se vi è l'accordo, alcune decisioni strategiche prese a questo livello potranno diventare cogenti per i Comuni e qui si potranno gestire schemi di finanziamento integrati.

In secondo luogo, impegnandosi in una attività

di **disseminazione**, che persegua un obiettivo di rafforzamento della cultura metropolitana. Ciò implica la costruzione di una **agenda urbana** che istruisca le questioni secondo una chiave metropolitana (dando impulso alla formazione di domande di **policy** di livello metropolitano), favorisca su di esse la circolazione delle informazioni, la formazione di posizioni fondate su evidenze, il loro confronto. Significa anche, da parte di Torino Strategica, assumere posizioni nella discussione pubblica e **dare impulso ai progetti del Piano** che radicano nelle pratiche la cultura metropolitana, perché incidono su servizi e prestazioni offerte al cittadino della metropoli (si pensi a sanità, casa, mobilità, qualità e uso degli spazi aperti).

Significa infine svolgere una forte **iniziativa nei confronti delle classi dirigenti diffuse** (politiche, amministrative, tecniche), in una prospettiva di irrobustimento di una cultura della cooperazione metropolitana.

La diffusione della strategia territoriale deve poi necessariamente intrecciarsi al **processo di costruzione incrementale della Città metropolitana**.

Questo è il terreno nel quale si potrebbe dar vita ad un **centro di competenza metropolitano sui temi delle politiche e delle strategie territoriali**, che potrebbe esercitare una propria funzione specifica:

> fornendo agli attori metropolitani **servizi per la definizione delle politiche territoriali**: dati territoriali, rappresentazioni cartografiche, analisi e indagini specifiche, ecc.;

> istruendo, per i Comuni, su ambiti di intervento di rango metropolitano, i contenuti e l'articolazione delle richieste di prestazione di servizi da reperire sul mercato: in prospettiva, potrebbe in sostanza **elaborare i capitoli per l'affidamento dei servizi** di progettazione, attuazione, gestione per gruppi di Comuni, **anche** gestendo i rapporti con i fornitori di

questi servizi, svolgendo attività di **monitoraggio, controllo e valutazione**;

> per quei servizi il cui affidamento sarà in carico ai Comuni ma per i quali sarà rilevante la considerazione della dimensione metropolitana, svolgendo una **funzione di affiancamento agli enti locali**, seguendo il processo di erogazione del servizio, segnalando criticità e dando suggerimenti su come eventualmente trattarle;

> fornendo assistenza tecnica ai Comuni più piccoli, soprattutto se essi sapranno lavorare in forma associata.

Le **modalità operative di costruzione di questo Centro di competenza** e il ruolo che in esso dovranno giocare i diversi attori istituzionali (a partire dalla nuova Città metropolitana) dovranno essere valutati in relazione al processo di **consolidamento della cooperazione metropolitana**, il quale andrà alimentato nella fase di radicamento della nuova istituzione metropolitana.

Uno dei nodi da affrontare in prospettiva è la **relazione tra la strategia territoriale e i piani ordinari**, che va impostata secondo una **logica di forte semplificazione**. Se i secondi sono strumenti che hanno forza di legge, la prima è un dispositivo argomentativo che mette a tema l'interazione tra progetti di sviluppo metropolitano e dimensione spaziale. Avendo dunque natura del tutto differente, **la loro relazione non sarà di subordinazione**, secondo un principio gerarchico; né dovrà seguire un criterio di conformità, i piani essendo efficaci nella misura in cui “mettono in atto” le indicazioni della strategia. È opportuno che la loro diversa natura conduca piuttosto ad una divisione del lavoro tra i due dispositivi, che affida **alla strategia il compito di definire gli orientamenti di sviluppo** alla scala metropolitana. A questa spetta il compito di formare la visione al futuro dell'area torinese, indicando prospettive di sviluppo e mettendo in atto dispositivi di governance per avvicinare tali prospettive.

D'altro canto, **ai piani locali rimane il potere di**

regolazione dell'uso del suolo. Tuttavia è opportuno **favorire forme di cooperazione alla scala intercomunale**.

La nuova legge urbanistica regionale potrà incentivare tale prospettiva con meccanismi premiali, e/o di disincentivo nei confronti di logiche non cooperative. Tra i dispositivi da prevedere nell'ambito di un sistema di pianificazione abilitante nei confronti della cooperazione intercomunale, vi è la **perequazione territoriale**, intesa come strumento capace di supportare la realizzazione condivisa di nuovi progetti e interventi insediativi, infrastrutturali o ambientali di scala sovracomunale.

Nello specifico dell'area torinese, ciò implica assumere il tema delle aree omogenee. Sarebbe auspicabile ad esempio, prevedere forme spinte di **delega e devoluzione** verso i Comuni nelle aree omogenee dove la cooperazione è già oggi più avanzata.

Tra questi due poli si collocano i **progetti di trasformazione di scala metropolitana**, che dovranno interrogare e dare sostanza alla visione, e dei quali andrà valutata la coerenza con il quadro regolativo dei Comuni. Un ruolo essenziale in questo quadro è quello della **valutazione dei progetti**, al fine di verificarne la capacità di traguardare la visione al futuro, suggerendo eventuali cambiamenti per migliorare le loro performance, gestendo forme di dibattito pubblico sui progetti di maggior impatto o eventualmente controversi.

Una questione importante è anche la **relazione tra strategia territoriale e pianificazione di settore**. La funzione della strategia è quella di far emergere e trattare positivamente le implicazioni territoriali di diversi ambiti di politiche, per i quali una più penetrante attenzione alla loro dimensione spaziale potrebbe **migliorarne efficacia e capacità di integrazione con altri settori di policy**: si pensi ai servizi sociali e sanitari, alla casa, alle politiche culturali.

LIONE

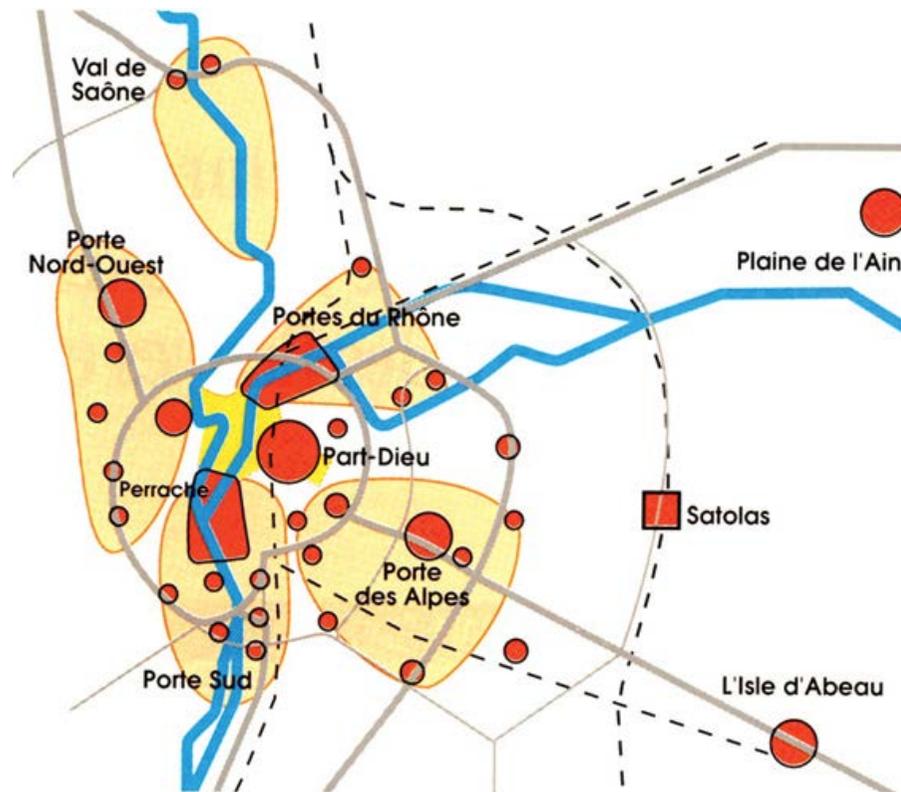
Due modi di governare i processi strategici metropolitani

Nell'arco degli Anni 90, Lione ha vissuto due stagioni di pianificazione strategica a scala metropolitana con orientamenti di governance contrapposti: la prima piuttosto tecnocratica e la seconda più aperta alla partecipazione di molteplici attori.

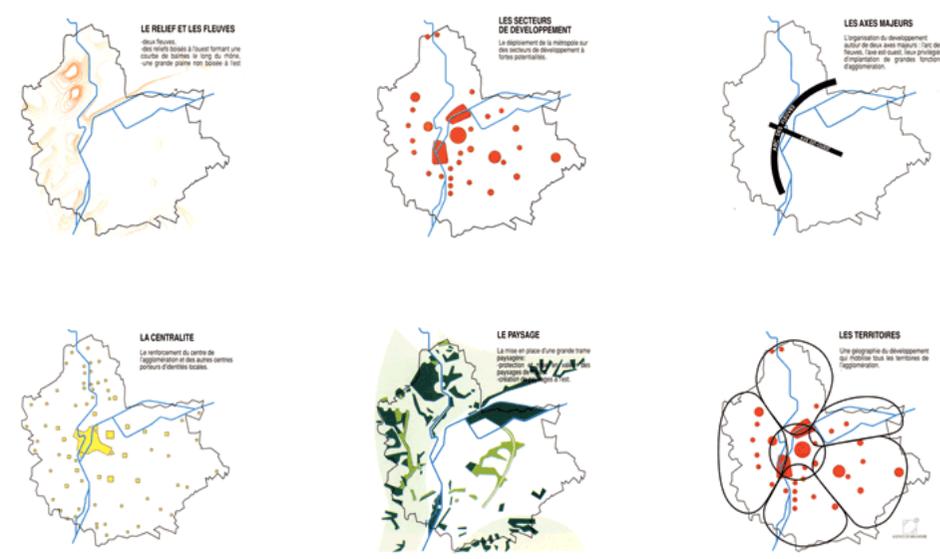
Lione è la seconda città francese dopo Parigi e ha in passato goduto di un sistema economico piuttosto diversificato. L'industria pesante (meccanica, tessile, chimica,...) ha subito gravi crisi nella seconda metà del secolo scorso e il settore terziario si è sviluppato con qualche ritardo rispetto a contesti simili in Europa. La dipendenza dallo Stato centrale sia sul piano economico che su quello del welfare ha inciso in particolar modo quando le risorse sono progressivamente diminuite. Alla fine degli Anni 80, la Communauté Urbaine di Lione (Courly o più semplicemente Grand Lyon - 55 Comuni per oltre 1,7 milioni di abitanti di cui poco più di 400,000 nel comune di Lione) reagisce con un piano direttore tradizionale ma efficace (Lyon 2010).

70 Sulla base di questa esperienza tecnica e di un'élite politica stabile, all'inizio degli Anni 90 la Grand Lyon legittima la leadership del sindaco del comune capoluogo sia grazie alla realizzazione di grandi progetti urbani (ad esempio la Cité Internationale, un nuovo polo scientifico,...) a interventi diffusi (ad esempio la valorizzazione del patrimonio architettonico), sia rendendo più efficienti una serie di servizi che i comuni trasferiscono all'ente metropolitano (ad esempio in materia di infrastrutture e reti, housing, marketing territoriale e promozione dell'economia). La costruzione di un network ristretto ma duraturo attorno alla visione di sviluppo della Grand Lyon ha permesso di coordinare varie policy communities (principalmente legate a temi centrali allo sviluppo metropolitano: ad esempio università, impresa, amministrazione pubblica, ...), di generare giochi cooperativi e incentivare così la realizzazione di progetti coerenti con la visione.

A partire dalla metà degli Anni 90, le istanze di una maggiore mediazione politica tra società civile e l'amministrazione metropolitana e di maggior apertura verso la partecipazione sostengono invece una nuova stagione politica e di pianificazione strategica. In questa stagione la Grand Lyon ha sviluppato in modo integrato due piani. Millenaire 3 è un processo ampiamente inclusivo (che ha visto la partecipazione di varie amministrazioni pubbliche, oltre 300 associazioni, imprese private, ...) con obiettivi aperti e capaci di alimentare la mobilitazione dal basso (definizione di un modello di internazionalizzazione bilanciato rispetto alle caratteristiche locali, ridefinire i meccanismi di governance metropolitana, sostenibilità ambientale, ITC, ...) e con una serie di progetti flagship. Lo Schéma de Développement Economique è un piano di sostegno allo sviluppo economico, che pure mobilita gli stakeholder in modo allargato (grandi e piccole imprese, sindacati, camere di commercio, ...). I risultati di questa seconda fase di pianificazione strategica della Grand Lyon (e la loro paternità) sono stati più difficili da riconoscere ed apprezzare.



- L'aire urbaine
- Les axes majeurs
- Les nouveaux points d'appui du développement économique et urbain
- La centralité
- Le paysage
- Les territoires
- Le réseau de voirie
- le contournement T.G.V.
- Le réseau de transport en commun en site propre



In alto a sinistra: Siti strategici per lo sviluppo metropolitano.
 In alto a destra: Orientation fondamentales d'aménagement.
 A destra: Les elements constitutifs du schema d'aménagement.
 Fonte: Lyon 2010.

6. STRUMENTI E PROCESSI PER LA COSTRUZIONE DELLA STRATEGIA TERRITORIALE

Cosa?

I Contenuti della strategia

La strategia territoriale che si tratta di costruire nei prossimi mesi dovrà articolare tra loro quattro tipologie di output, ciascuna connessa a specifici processi tecnici e politici di interazione:

1. La definizione di una visione strategica territoriale.

La strategia spaziale dovrà essere in grado di delineare i tratti di una **visione strategica territoriale**, che supporti i contenuti condivisi nel processo generale di pianificazione strategica e che offra una solida piattaforma territoriale alla visione di sviluppo dell'area torinese. I temi proposti nel cap. 4 di questo documento ("Materiali per una visione") delineano alcuni temi su cui il processo di visioning deve misurarsi (quali infrastrutture e quali territori per lo sviluppo; quale idea di sviluppo in relazione a quale ipotesi di qualità urbana), e delineano alcune scelte di campo che naturalmente dovranno ulteriormente essere discusse e condivise (disaccoppiamento tra sviluppo e crescita insediativa, costruzione di nuovi territori e servizi alla produzione, enfasi sul nesso tra infrastrutturazione diffusa e politiche che valorizzino ambiente e paesaggio, investimento sulla rigenerazione e sulla qualità urbana).

2. La costruzione di un quadro di riferimento strutturale.

Compito di una strategia spaziale è anche offrire **immagini robuste e di lungo periodo dell'assetto e dell'organizzazione dei territori**. Da questo punto di vista le riflessioni svolte nel cap. 3 di questo rapporto sul corpo e sulla geologia dell'area torinese, sulle "figure" (connesse ai diversi sistemi infrastrutturali) che lo

caratterizzano, sulla sua natura plurale di "città di città" costituiscono un esempio delle chiavi di lettura che potrebbero essere utilizzate per delineare il quadro di riferimento strutturale che la nuova strategia spaziale dovrebbe produrre.

La costruzione di un quadro di riferimento strutturale, già largamente sviluppata nell'esperienza di elaborazione del PTCP della Provincia di Torino, **non è solo una attività tecnica**. Ad esempio, anche le immagini prodotte a valle degli incontri con i Comuni e restituite nel cap. 2 offrono elementi e suggerimenti per la definizione di un quadro di riferimento territoriale di carattere strutturale. Il *framework* strutturale, dunque, da una parte contribuisce a definire il quadro di riferimento della costruzione della visione, dall'altro consente di cogliere le interconnessioni tra progetti e visione

3. La definizione di una agenda selettiva di temi prioritari e di meccanismi di governance e di perequazione.

La strategia spaziale dovrà essere necessariamente **selettiva** e non comprensiva. Ciò implica che la strategia spaziale dovrà contenere una **agenda temporalmente definita** di temi e questioni prioritarie da affrontare, in relazione alle domande emergenti dai Comuni ma anche dagli interlocutori economici, sociali e istituzionali. La selezione (anche temporale) dei temi in agenda dovrà essere oggetto di specifiche **pratiche di interazione**, sia alla scala della Città metropolitana, sia al livello delle singole aree omogenee. Per l'area centrale di Torino, su cui abbiamo lavorato in questo Rapporto, l'esito degli incontri dei terzanti restituito nel cap. 2 rappresenta una prima approssimazione della necessaria attività di **individuazione di temi e questioni rilevanti**.

Ma la costruzione dell'agenda è anche l'esito di **processi**

diversi di interazione: alcuni dei temi già identificati dal Piano strategico, anche attraverso il lavoro della Commissione Territorio (dall'organizzazione territoriale della filiera della salute a quella del sistema universitario; dalla definizione di politiche metropolitane per nuovi insediamenti produttivi a quelle per la casa; dalle politiche del trasporto locale a quelle delle grandi infrastrutture verdi; dalle azioni per la qualità urbana a quelle per la città smart) potranno essere posti in agenda sulla base di una discussione che dovrà tenere conto anche delle risorse effettivamente disponibili, delle reti di attori attivabili, etc. La condivisione dell'agenda strategica implica anche la definizione di meccanismi di governance e di perequazione territoriale, concordati tra Comuni e Città metropolitana, insieme alla Regione Piemonte, che possano assicurare il necessario equilibrio nella localizzazione dei progetti prioritari di sviluppo, infrastrutturazione e rigenerazione territoriale.

4. La costruzione di un numero limitato di cantieri progettuali metropolitani e la loro attivazione.

In ragione della selettività della strategia spaziale, sulla base della selezione di alcuni temi e questioni prioritarie (che potranno essere riviste dopo un certo periodo), verranno costruiti un numero limitato di **cantieri progettuali metropolitani**, ciascuno caratterizzato dall'identificazione di una specifica rete di attori, di risorse attivate e attivabili, di dispositivi entro i quali questi progetti potrebbero essere attuati, di meccanismi di implementazione. Le suggestioni offerte in questo capitolo sul ruolo delle politiche europee esemplificano la necessaria logica di integrazione tra i cantieri progettuali della strategia spaziale e altri strumenti di intervento.

Come?

Ipotesi sul processo

Le osservazioni fatte in relazione alle **quattro dimensioni di una strategia territoriale** (visioning, definizione di un quadro strutturale, agenda setting, costruzione cantieri progettuali) evidenziano la necessità che il processo di costruzione della strategia si nutra di una pluralità di passaggi e di pratiche di interazione, strettamente intrecciate a quelle di **attuazione del Piano strategico** “Torino metropoli 2025” e a quelle di **attivazione della Città metropolitana**.

I possibili passaggi del processo a cui ci riferiamo potrebbero essere i seguenti:

> attivazione di un **percorso di ascolto e interazione** (sostenuto e legittimato dagli enti) **per la condivisione della visione con i Comuni e con gli attori economici, sociali e del mondo della ricerca e delle professioni**.

Questo percorso si intreccia fortemente con il processo di attuazione del Piano strategico;

> **costruzione degli elementi di quadro strutturale della strategia spaziale**, anche sulla base del lavoro di indagine e descrizione già svolto da una pluralità di soggetti;

> **costruzione e selezione dell'agenda di policy**. Questo passaggio richiede la capacità, alla scala locale delle aree omogenee e alla scala della Città metropolitana nel suo complesso, di **identificare un numero limitato di questioni da collocare nell'agenda territoriale metropolitana** per un periodo di tempo definito (per esempio: per il triennio che costituisce l'orizzonte di riferimento del Piano strategico della città metropolitana);

> attivazione di specifici **tavoli di lavoro per ciascuno dei temi selezionati dalle agende locali** (per area omogenea) e **dall'agenda generale**. È importante sottolineare che la strategia spaziale può costruire attivamente i cantieri progettuali, ma può anche assumere cantieri già esistenti.

Dove e quando?

Due dimensioni temporali, due dimensioni spaziali

La strategia territoriale presenta dunque **due dimensioni temporali**. Una prima, di medio e lungo periodo che può essere ovviamente rivista sulla base dell'emergere di nuovi orientamenti da parte degli attori coinvolti, ma che si riferisce sia alla condivisione della visione, sia alla costruzione di un quadro di riferimento strutturale; di breve periodo in relazione all'identificazione e selezione di temi per l'agenda e all'attivazione di cantieri progettuali.

Inoltre, la strategia territoriale presenta anche **due dimensioni spaziali**: quella della **Città metropolitana** nel suo insieme, che a sua volta si connette alle reti lunghe e alla dimensione multiscalare a cui si è fatto riferimento nel capitolo 3 di questo rapporto, e quella delle **aree omogenee** che si struttureranno all'interno della Città metropolitana stessa e che danno corpo all'idea della Città metropolitana come città di città che si fonda sulla cooperazione intercomunale.

Con chi?

Gli attori coinvolti

La costruzione della strategia spaziale coinvolge una molteplicità di attori:

> la **Città metropolitana**, che è il soggetto che può guidare politicamente, insieme ai Comuni, il processo di condivisione della visione e di selezione dei temi dell'agenda triennale;

> i **Comuni della Città metropolitana**, strutturati nell'ambito delle aree omogenee, che identificano alla scala dell'area omogenea i temi prioritari e selezionano le questioni di natura metropolitana sulle quali costruire i cantieri progettuali;

> la **Regione Piemonte**, che è chiamata ad integrare le strategie spaziali elaborate per la metropoli torinese nell'ambito delle politiche regionali di programmazione delle risorse comunitarie e delle politiche settoriali presidiate dalla Regione;

> il **Centro di competenza metropolitana sui temi delle politiche e delle strategie territoriali** che può svolgere le funzioni di coordinamento e di servizio ai Comuni;

> **Torino Strategica**, che assicura l'integrazione tra strategia territoriale e strategie generali del Piano;

> **gli attori del mondo della ricerca** (a partire dalle Università), che svolgono il duplice ruolo di stakeholders e di **produttori di conoscenza** nella definizione della visione e dei caratteri strutturali della strategia territoriale;

> **gli attori economici e sociali** direttamente attivati sia nella condivisione della visione, sia nella costruzione operativa dei cantieri progettuali;

> i **cittadini metropolitani** che devono essere coinvolti attivamente nella costruzione delle agende locali e dell'agenda metropolitana.

A quali condizioni?

...e con quali criticità?

Il percorso di costruzione della strategia spaziale delineato con riferimento a contenuti, processo, dimensioni spaziali e temporali, attori coinvolti, può essere attivato ad alcune condizioni (che definiscono anche una serie di potenziali criticità).

In primo luogo, è indispensabile **definire con chiarezza il nesso tra Piano strategico volontario** (il terzo piano promosso da Torino Strategica), **piano strategico della Città metropolitana** previsto esplicitamente dalla legge Delrio, **strumenti di pianificazione urbanistica ordinaria** che dovranno necessariamente essere previsti in una revisione della legge urbanistica regionale anche in sostituzione al PTCP. Come già accennato in precedenza, il suggerimento di questo Rapporto è quello di immaginare un **percorso** di definizione della strategia spaziale, integrabile nella dimensione strategica che potrà darsi il piano urbanistico metropolitano.

In secondo luogo, è fondamentale attivare da subito un percorso che lavori ad entrambi i livelli prima descritti: quello intercomunale delle aree omogenee e quello di scala metropolitana. Ciò significa costruire con cura una **regia** che permetta l'**integrazione tra dimensione metropolitana e dimensione intercomunale**.

In terzo luogo, è decisivo **attivare al più presto la costruzione del Centro di competenza metropolitano** proposto nelle pagine precedenti. La sua formazione potrebbe essere uno dei passaggi decisivi del processo di costruzione della Città metropolitana e potrebbe offrire una piattaforma decisiva alla definizione della strategia spaziale.

Perché una strategia territoriale farebbe la differenza?

In conclusione, è importante sottolineare che la costruzione della strategia spaziale, per come abbiamo provato a definirla in questo Rapporto, rappresenta un **elemento decisivo del processo di costruzione della Città metropolitana** per almeno quattro ragioni:

- > una strategia spaziale permetterebbe di identificare le risorse territoriali, ambientali, paesistiche e infrastrutturali che possono non solo supportare, ma promuovere un **nuovo sentiero di sviluppo** dell'area torinese;
- > una strategia spaziale consentirebbe di **intensificare la cooperazione** tra i Comuni, **razionalizzando e riducendo i costi** di una pianificazione frammentata e fornendo ai Comuni importanti servizi per la loro attività ordinaria di governo del territorio;
- > una strategia spaziale capace di lavorare su visioni, agende e cantieri progettuali aprirebbe gli spazi per una diffusione tra tutti gli attori, compresi i cittadini e gli utilizzatori del territorio torinese, di una più forte **cultura metropolitana**;
- > una strategia spaziale effettivamente selettiva permetterebbe di costruire davvero **poche ma efficaci progettualità metropolitane**, entro tempi e con risorse certe, mobilitando reti di attori adeguate nel quadro di una visione di lungo periodo.

La strategia territoriale metropolitana, dunque potrebbe diventare davvero un **tassello decisivo del più generale percorso di pianificazione strategica e di consolidamento istituzionale del nuovo governo metropolitano**.

