

# Territorio e strategia.

## La trasformazione della città alla luce del Piano Strategico

ELENA CARMAGNANI – EGIDIO DANSERO  
ANTONIO DE ROSSI – MATTEO ROBIGLIO

Il Primo Piano Strategico di Torino, approvato nel 2000 dopo un percorso durato 18 mesi, definiva per la prima volta gli scenari socio-economici di una città in profonda trasformazione, coinvolgendo una coraiità di attori pubblici e privati in vista di alcuni traguardi ritenuti prioritari. Nei quattro anni intercorsi dall'approvazione del Piano si sono aperti nuovi scenari, in particolare l'aggiudicazione alla città dei Giochi Olimpici Invernali del 2006, evento già truardato dal Primo Piano Strategico ma che non poteva essere totalmente previsto e gestito in tutte le sue implicazioni.

Questo testo, focalizzato sul rapporto tra Piano Strategico e territorio, offre un primo contributo alla nuova fase di elaborazione del secondo Piano, coerentemente alla natura stessa della pianificazione strategica che, a differenza di quella urbanistica, non è prescrittiva ma suscettibile di adattamenti, modifiche e riscritture. Il Piano Strategico è, di per sé, uno strumento dinamico, capace di accogliere le novità e di mettere in campo nuove linee di azione. Nella risposta alle novità impreviste si gioca gran parte della scommessa del Piano nei prossimi anni e la sua occasione di diventare realmente operativo, dimostrando la maggiore capacità adattativa di un approccio strategico rispetto ai più tradizionali strumenti di decisione e pianificazione.

Analizzeremo il quadro emerso dal primo Piano nell'intento di offrire elementi utili per stimolare un dibattito allargato – anche con qualche voluta provocazione – identificando alcuni nodi critici e delineando possibili prospettive per la sua revisione. Non quindi un bilancio, ma una prima proposta interpretativa secondo due linee di lettura intrecciate: 1) leggere il rapporto fra territorio e strategia innanzitutto in termini di *processo*, evidenziando i quattro nodi che ci pare utile avere presenti nell'avviare il processo di definizione del Secondo Piano: il rapporto tra pianificazione territoriale e pianificazione strategica, la tensione tra processi di governance e tendenze autoritative, la distanza tra complessità strategica e attuazione riduttiva, la relazione tra scala territoriale metropolitana e politiche municipali; 2) leggere il rapporto tra territorio e strategia in termini di *progetto*, approfondendo in particolare quattro temi, strettamente correlati, che possono configurarsi come temi costitutivi del nuovo Piano Strategico: territorio metropolitano, infrastrutture-localizzazioni, ambiente, qualità urbana.

# 1. Strategie di processo

## 1.1 Piano Strategico e territorio

Il rapporto tra pianificazione territoriale e pianificazione strategica è un problema di metodo ancora aperto. Storicamente, la pianificazione strategica delle città nasce dall'importazione di modelli dall'ambito imprenditoriale, per ridare slancio alla formulazione di elementi di visione e programmazione del futuro, a fronte di una crisi sempre più evidente degli strumenti ordinari di pianificazione in cui visione del cambiamento e ordinamento del presente – anche con valore legale e perciò economico e politico – sono da sempre intrinsecamente mescolati, con un crescente peso degli elementi regolativi rispetto a quelli previsivi.

A Torino, la prima pianificazione strategica ha potuto appoggiarsi alla forte prospettiva urbana definita dal Piano Regolatore Generale (PRG) di Gregotti e Cagnardi e dal (meno forte) quadro del Piano Territoriale di Coordinamento. All'interno della immagine torino-centrica proposta dal PRG, il Primo Piano Strategico ha potuto definire come strategici alcuni temi territoriali, senza però porsi in modo chiaro la questione delle ricadute territoriali delle strategie. Questa "elusione" fortunata non potrà ripetersi nel nuovo Piano, in un momento in cui nuove questioni urbane si affacciano sui tavoli dei decisori – vedi il caso di Mirafiori – e gli stessi strumenti di pianificazione territoriale stanno per concludere il proprio fisiologico ciclo di vita. L'elusione del nodo strategia-territorio rischia di lasciare senza risposta tre importanti questioni, riducendo l'efficacia di azione del Piano.

Primo, non esistono scelte strategiche che non diventino, prima o poi, oggetti, spazi, reti, nodi, flussi, relazioni. Come tali, si tratta di fatti sociali formati spazialmente, declinati secondo misura e forma dei luoghi specifici in cui si collocano. Le uniche scelte strategiche che non diventano in qualche forma più o meno solida territorio sono quelle che non accadono, che restano intenzioni: che falliscono.

Secondo, i Piani Strategici non sostituiscono i piani territoriali (piani regolatori comunali, piani territoriali di coordinamento, piani della mobilità, piani regionali, ecc). Non sostituiscono, ma non sono né sottoposti né sovrapposti ad essi, sono semplicemente affiancati. Nati dalla volontà di *governance*, come si traducono in *government*? Domanda particolarmente delicata in un sistema come quello italiano, che non ha trovato un efficace strumento di pianificazione territoriale sovracomunale, che vede languire le aree metropolitane, che sembra aver abbandonato ogni volontà di programmazione di area vasta. Forse per non scontrarsi apertamente con il nodo irrisolto della pianificazione sovralocale, i Piani Strategici hanno finito per costruire strategie senza che sia stato chiarito il rapporto con i piani urbanistici e territoriali che, teoricamente, dovrebbero esserne uno dei principali modi di invernamento.<sup>1</sup>

1 Il confronto con la Francia è significativo: le comunità di agglomerazione elaborano un Piano Strategico, che diventa linea di indirizzo per i piani urbanistici locali. Il primo non ha valore legale per i singoli proprietari – ma è cogente per le amministrazioni locali – mentre i secondi si confrontano con gli aspri terreni di diritti e obbligazioni, ma tentando di tradurre in fatti spaziali gli schemi del primo.

A questo mancato chiarimento (su cui intervengono alcune delle più recenti leggi urbanistiche regionali) si deve il rischio costante di fare del Piano Strategico una politica più o meno simbolica.

Terzo, nell'ordinamento italiano la gestione del territorio è stata una delle prime aree di azione delle città come soggetti politici e tecnici di governo (pensiamo alla creazione, agli inizi del Novecento, delle aziende municipalizzate), ma anche una delle prime aree di vera delega a Regioni, Province, Comuni da parte dello Stato. Rinunciare al territorio significa perciò per i Piani Strategici rinunciare a una parte sostanziale di storica autonomia locale e, insieme, rinunciare al più efficace, potenzialmente, dei propri possibili strumenti di azione.

Alla luce di queste considerazioni, si aprono oggi molte questioni sul futuro del Piano di Torino e sulla sua concreta operatività: il percorso di definizione del Secondo Piano Strategico può diventare realmente operativo nel disegno del progetto territoriale e nell'amministrazione delle realizzazioni. In particolare, il coinvolgimento dei comuni dell'area torinese, oltre a Torino, nella fase di elaborazione del Piano può tradursi in un progetto territoriale condiviso che esca dalla visione torino-centrica del PRG definendo strategie e progettualità concordate fra i diversi "municipi". Inoltre, un punto di forza è l'esistenza di un'agenzia destinata alla costante messa a punto del Piano – Torino Internazionale – ma tale presenza deve sapersi tradurre in un cambiamento delle culture di governo che metta da parte forme tradizionali di concorrenza, contrapposizione, negoziato politico.

L'occasione del Secondo Piano, pone dunque il problema se confermare l'approccio leggero di *policy making* attuato negli ultimi anni, col rischio di limitare le ricadute sul territorio, o se scegliere strade di legittimazione più forte del Piano facendone uno strumento reale e fondato di costruzione del territorio in accordo e sinergia con i piani territoriali riconosciuti dall'ordinamento attuale. In questa alternativa si gioca non solo il futuro del Piano Strategico di Torino, ma soprattutto la costruzione di un vero progetto di città metropolitana, indipendentemente dal soggetto istituzionale che ne assumerà la regia.

## 1.2 Governance o monarchie

L'impostazione del Primo Piano Strategico, fondato su un sistema consensuale e cooperativo di governance, si è in più occasioni scontrata con forme più tradizionali di definizione delle decisioni strategiche, in cui i soggetti politico-istituzionali hanno operato in una logica di primato e competizione anziché di concertazione, cooperazione e sinergia. In nome dell'efficienza e della rapidità, si è affacciata a più riprese e da parte di attori diversi la tentazione di prendere decisioni autonome e autoritative – in campo strategico e tecnico – portando avanti accordi caso per caso, a geometria continuamente variabile, comportando un rischio di rottura delle procedure di concertazione. Un buon esempio per spiegare questa modalità di funzionamento è il caso della Città della Salute, polo d'eccellenza ospedaliero diventato un

*asset* strategico della città attraverso un processo simile a quelli dell'inizio degli anni Ottanta, quando il dibattito sulle aree strategiche e le anticipazioni di Piano segnò l'avvio di progetti come il Lingotto e il Palazzo di Giustizia. Analizzando questo caso, un primo dato da mettere in evidenza è che, a differenza delle grandi trasformazioni svolte nel quadro del PRG, il progetto Città della Salute nasce da una strategia immobiliare di iniziativa privata al di fuori del Piano Regolatore e della pianificazione sanitaria regionale. Il tema si iscrive nell'agenda della Città in forma mediatica e politica, presentandosi simultaneamente come occasione imprenditoriale, recupero di un'area dismessa, risposta alla domanda di servizi sanitari, investimento in ricerca di eccellenza. Nonostante le sue potenzialità, la Città della Salute è ancora un programma indeterminato per cui sono formulate ipotesi localizzative diverse – Mercati Ortofrutticoli all'Ingrosso (MOI), FIAT Avio e area di Mirafiori – determinando anche una riscrittura di contenuti del progetto e di accordi tra partner istituzionali.

In termini territoriali e progettuali, dunque, la Città della Salute pone due ordini di problemi. Innanzitutto la scelta della localizzazione, che è un dato strategico per il progetto: le due più probabili – l'area ex FIAT Avio e l'area Mirafiori – testimoniano la scelta di concentrare funzioni sanitarie nella zona Sud della città, dove sono già presenti le Molinette, l'ospedale di Candiolo, l'ospedale Mauriziano e il San Luigi: una scelta di questo tipo può diventare interessante per creare un effetto distretto sul piano della ricerca; allo stesso tempo però mette in gioco considerazioni sul collegamento infrastrutturale di quest'area con le altre parti della città e, in chiave più generale, sulla reale funzionalità di un sistema multipolare nelle attuali condizioni di rete. In secondo luogo resta da approfondire il programma su cui orientare un intervento così complesso e potenzialmente innovativo, facendo riferimento a esperienze internazionali – l'ospedale Georges Pompidou di Parigi per esempio – che hanno radicalmente messo in discussione e ripensato il rapporto ricerca-assistenza, ospedale-città, paziente-ospedale.

Un altro punto critico dei processi di trasformazione del territorio torinese, che il caso Città della Salute può contribuire a spiegare, è il ruolo ancora marginale giocato dagli attori privati. A Torino i privati intervengono nelle grandi trasformazioni solo dopo che gli attori pubblici hanno definito il quadro, compiuto investimenti, costruito certezze di redditività; intervengono secondo la propria scala di impresa, preferibilmente in comparti tradizionali come la residenza, o in ruoli tradizionali come l'appaltatore di opera pubblica. Un quadro ben diverso emerge da una comparazione con il caso milanese, per scegliere un raffronto noto e vicino.

Allo stesso tempo però, alcuni indizi mostrano le potenzialità del settore privato torinese, anche sociale, nella trasformazione della città, secondo logiche autonome rispetto a quelle della regia pubblica: la trasformazione pervasiva del quadrilatero romano; le rilocalizzazioni di pezzi di Terzo Settore in luoghi come la *Social City* di Torino Nord.

Si tratta, lo ripetiamo, di indizi, ma in molti casi questi interventi sono stati un successo anche dal punto di vista della qualificazione urbana, intervenendo sui tessuti esistenti o generando nuove centralità, forse offrendo possibili risposte ad alcuni dei nodi irrisolti che sono stati evidenziati nei grandi interventi pubblici. In altri casi l'integrazione tra pubblico e privato può diventare un'operazione di successo: il caso dell'Ipercoop di Spina 3, per esempio, ha dato origine a un intervento di pregio e qualità urbana, concretizzando attraverso risorse e interventi privati una strategia urbana pubblica ben concertata.

La tendenza al restringimento delle arene decisionali si confronta con le esperienze complesse di costruzione condivisa del territorio come PSP, Urban, The Gate, le cooperazioni diverse tra Comuni di area metropolitana, la stessa Torino Internazionale: interventi coerenti e riusciti, basati sulla partecipazione sociale, diffusi su tutto il territorio, ottenuti attraverso un originale modello di lavoro intersettoriale. Resta il dubbio se tali risultati siano capaci di superare il livello sperimentale divenendo tratti di una cultura corrente e condivisa da tutti i settori della pubblica amministrazione. Si tratta in questo senso di un patrimonio da preservare se si pensa che, proprio grazie a queste esperienze, Torino è diventata uno dei punti di riferimento del dibattito internazionale sui processi di riqualificazione delle periferie per le modalità messe in pratica e risultati ottenuti: tre PRU, il PIC Urban II, quattro Contratti di Quartiere, nove azioni di Sviluppo Locale Partecipato. A questi si affiancano i programmi avviati intorno a Torino, come i progetti PRUSST e URBAN nell'area di Settimo Torinese, che dimostrano una capacità propositiva e di cooperazione territoriale: è un dato di sicura novità, forse uno dei migliori indicatori del nuovo ruolo assunto da soggetti territoriali di quella che era la periferia metropolitana.<sup>2</sup> I programmi urbani complessi consentono di costruire i progetti sui problemi e non sulle settorialità, intrecciando ad esempio il tema della residenza con quello dello spazio pubblico, dei servizi sociali, delle infrastrutture; tuttavia il buon esito delle metodologie e dei programmi, la messa a punto di strategie integrate e la qualità del processo non bastano a garantire la qualità fisica degli interventi: il salto di scala non sempre riesce e resta una domanda aperta per i programmi in avvio. Soprattutto, l'esaurimento prossimo dei fondi speciali nazionali e la direzione ad Est di quelli europei, con l'allargamento dell'Unione, aprono molti interrogativi su un possibile proseguimento di queste esperienze che dovranno trovare nuove forme di sostenibilità locale, sia attraverso innovazioni nella gestione dei processi sia attraverso politiche locali di spesa nel settore.

2 La rilevanza della progettualità sviluppata a partire dagli anni Ottanta dai comuni della cintura, sia per iniziative singole sia attraverso strategie concertate intercomunali – ad esempio nelle cornici offerte dai Patti Territoriali – è il dato forse più rilevante messo in luce dall'indagine svolta da Torino Internazionale per la mappatura dei progetti strategici di area metropolitana (2002). A questo inedito protagonismo dei comuni corrisponde una singolare assenza di Torino dalle strategie intercomunali concertate, a conferma di una tendenza durevole ad agire attraverso l'esercizio del proprio primato storico o mantenersi all'interno di una visione municipale del proprio ruolo.

### 1.3 Complessità o attuazione riduttiva

Come nel caso della semplificazione dei sistemi decisionali, anche la riconduzione a logiche settoriali di intervento, di quelle che nascono come strategie complesse e multisettoriali, appare come un grosso rischio nello scenario di costruzione del territorio torinese, poiché la sua ricaduta sulle trasformazioni in atto ne riduce la complessità intesa come valore. Nel passaggio dalla scelta strategica alla sequenza di atti tecnici che la concretizzano in luoghi, attrezzature, attività, iniziative, si può assistere a una semplificazione delle scelte in cui i tratti di innovazione sono sacrificati in favore dell'applicazione di consolidate routines tecnico-amministrative, tradizionalmente separate e settoriali. In questo senso, a mancare è un sistema unitario di attuazione delle trasformazioni che ne garantisca l'integrazione e la durevole coerenza, facendo in modo che i sistemi non si riducano a sequenze di oggetti o che la progettazione avvenga per tasselli autonomi, perdendo la complessità del progetto urbano e territoriale. Si possono considerare in questo modo casi complessi come quello del sistema Lingotto-Comunale-Palahockey in cui è necessario che sia realizzato il previsto completamento del sottopasso di corso Spezia, con l'attraversamento della ferrovia e la connessione con corso Sebastopoli perché si conservi il significato originario di forte connessione Est-Ovest. Ugualmente, nel caso del sistema Passante ferroviario-aeroporto di Caselle, modificate le previsioni iniziali di raccordo con la linea Torino-Ceres a stazione Dora,<sup>3</sup> bisognerà attendere la realizzazione del raccordo interrato sotto corso Grosseto e del Passante fino a Rebaudengo per garantire una reale connessione ferroviaria con l'aeroporto. In questo caso, la scelta di abbassare il piano del ferro, se ha permesso un disegno più coerente di corso Principe Oddone a vantaggio della qualità urbana, ha però gravato sul disegno infrastrutturale. Un esempio decisamente positivo è invece costituito dal sotto-sistema piazza d'Armi-Comunale-Palahockey che dimostra come l'intenzionalità trasformativa possa diventare occasione – rispetto agli intendimenti iniziali – per un ampliamento di sguardo e del tema progettuale.

### 1.4 Scala territoriale o municipalismo

La mancanza di coordinamento tra scale e livelli diversi di pianificazione della città è un altro grande rischio dei processi di trasformazione in corso. Non si tratta tanto di mancata “conformità” nel senso inteso dall'urbanistica amministrativa, quanto di una reale capacità di rendere riconoscibili alle diverse scale i tratti di scelte strategiche complessive.<sup>4</sup> La strada per uscire da questa situazione non è, probabilmente, quella

3 Nel progetto realizzato da FS per il secondo lotto del Passante, le gallerie interrate risalivano a partire da corso Regina Margherita e tornavano alla quota attuale sul Ponte Dora. Durante i lavori è subentrata la necessità di modificare il progetto, portando più in profondità il tracciato del Passante, fino a passare al di sotto della Dora e riemergere all'altezza di piazza Rebaudengo. L'abbassamento del tracciato ha reso inattuabile il collegamento del Passante con la linea Torino-Ceres all'altezza di stazione Dora.

4 Nodo complesso, che ha a che vedere con il già affrontato rapporto tra agenzie di governo e di pianificazione, rappresenta una grande questione irrisolta dell'urbanistica italiana. La scala intercomunale è storicamente, nell'ordinamento italiano, l'anello mancante. L'ordinamento del territorio si fonda su piani regolatori comunali e i diversi tentativi di pianificazione intercomunale, tentati a partire dagli anni Sessanta, si sono sempre scontrati con la gelosa autonomia dei municipi. Province e Regioni hanno un ruolo di normazione, indirizzo e verifica, che è cosa diversa dall'elaborazione strategica. La stessa elezione diretta dei sindaci non porta certo a premiare gli sforzi di intercomunalità e infatti l'istituzione delle aree metropolitane è rimasta per ora senza seguito in tutta Italia.

indicata dall'orizzonte legislativo (il richiamo ai contenuti della Legge 142), quanto piuttosto quella di costruire reti e accordi caso per caso, basati su specifici obiettivi e attuati attraverso progetti, e insieme della creazione di luoghi di raccordo e costruzione di decisioni condivise, per superare contraddizioni-competitività tra progettualità di scala locale e far pesare una strategia di area metropolitana con gli attori forti extra-locali. Individuare in modo più chiaro il ruolo della pianificazione strategica nell'ordinamento regionale piemontese – come già avvenuto in altre regioni italiane – potrebbe in questo caso conferire a questa attività di governance strategica uno statuto giuridico più forte e, all tempo stesso, trasformare in adempimento amministrativo il patrimonio di innovazione fin qui accumulato in una sperimentazione senza norme. Allo stesso modo, un'interpretazione nuova del Piano Territoriale di Coordinamento – la cui elaborazione spetta alla Provincia – che ne reinventasse la scala operativa, oggi sfuocata, in senso strategico, potrebbe concretizzare in un documento già esistente nell'attuale ordinamento un sistema di strategie condivise di trasformazione territoriale.

## 2. Progetti

### 2.1 Territorio metropolitano

All'interno del nuovo Piano Strategico, il tema della rifunzionalizzazione e riqualificazione dell'ambiente insediativo torinese visto alla scala complessiva dell'area metropolitana dovrebbe costituire un elemento centrale. Malgrado l'attenzione generale resti concentrata sul capoluogo e le sue trasformazioni, negli ultimi anni è continuata la modificazione e costruzione dello spazio metropolitano compreso tra la collina e i primi contrafforti alpini. Un processo trasformativo – in alcuni casi di particolare intensità – che, oltre a determinare nuovi assetti e centralità, sta generando inedite configurazioni insediative e modi di abitare e usare il territorio metropolitano, sovente invisibili anche agli occhi di amministratori e tecnici. Trasformare questi cambiamenti in opportunità significa ripensare il territorio metropolitano in una visione di sistema, mettendo a punto specifiche azioni strategiche che favoriscano una riconfigurazione in senso policentrico dell'intero ambiente insediativo.

A questo proposito è possibile individuare due potenziali linee strategiche che prendono le mosse dalla storia e dalle trasformazioni contemporanee del sistema insediativo torinese, in un'ottica di riqualificazione e ridefinizione delle identità locali. La prima linea, che possiamo definire *radiale*, è finalizzata al ripensamento del telaio costituito dal sistema di assi lineari – sia infrastrutturali che ambientali – tra centro e territorio metropolitano. È infatti lungo questi assi che si sommano molte delle problematicità (ambientali, funzionali, di accessibilità, ecc) determinate da una visione torino-centrica e centripeta delle modalità di funzionamento dell'area

metropolitana. Qui, a titolo di esempio, viene evidenziata l'opportunità determinata dall'asse di corso Francia, sistema lineare strategico sia alla scala territoriale, in virtù del suo ruolo strutturante rispetto al paesaggio fisico dell'area Ovest, sia alla scala urbana, attraverso la sua riqualificazione e articolazione funzionale, strettamente connessa al progetto delle stazioni della linea 1 della Metropolitana che rappresenta l'occasione per riconfigurarne radicalmente la *facies* a trecento anni dall'originario impianto.<sup>5</sup> Analogo il tema della «corona di delizie» che, dopo aver assunto una propria riconoscibilità nell'ambito del progetto di circuito territoriale delle Residenze Sabaude, si presta per azioni di ridefinizione e riqualificazione degli ambienti insediativi alla scala dell'area metropolitana, opportunità del resto già individuata e rilanciata dal progetto Corona Verde. Accanto alle opportunità si presentano anche alcuni rischi e fra questi vi è la formazione di nuove centralità lungo i principali assi centripeti e radiali, mentre sarebbe opportuno impiegare tali attività e funzioni per la configurazione di una trama metropolitana maggiormente policentrica. È in questo contesto che viene a inserirsi una seconda linea strategica, che potrebbe essere definita *tangenziale*. Qui centrale è l'articolazione e il potenziamento degli elementi infrastrutturali e ambientali che si pongono come trasversali rispetto alla strutturazione radiocentrica storica del territorio torinese. Non si tratta quindi solo – sebbene queste costituiscano azioni strategiche prioritarie in quanto determinanti per un ripensamento delle relazioni tra centro e area metropolitana, tra Torino e comuni della cintura – del completamento e della ridefinizione del sistema tangenziale torinese, in particolare dove le arterie incontrano il sistema di trasporto su ferro (Drosso, Bruere, Stura) prefigurando potenziali nodi di intermodalità, o della realizzazione della “corda” di corso Marche, fondamentale in un'ottica di policentrismo metropolitano. Si tratta soprattutto di dare forma e struttura all'intero sistema insediativo dell'area metropolitana alla luce delle trasformazioni recenti, favorendo la costruzione di una configurazione reticolare e policentrica che venga progressivamente a sovrapporsi alla strutturazione radiocentrica storica. È una linea strategica già individuata dai progetti Corona Verde e Torino Città d'Acque che fanno intravedere le potenzialità di azioni fisiche e di riqualificazione sulla totalità del quadro metropolitano.

Fondamentale per il perseguimento di questi obiettivi è il tema del servizio ferroviario metropolitano che dovrebbe costituire una delle principali priorità del nuovo Piano Strategico. A oggi le potenzialità di questo tema restano praticamente inesplorate, sia in termini di servizio sia specialmente in un'ottica di rifunzionalizzazione e riqualificazione degli ambienti insediativi dell'area metropolitana. Si tratta però di una questione assolutamente cruciale, di grande valore strategico: la realizzazione di centri di interscambio in alcuni nodi ferroviari della provincia tori-

5 Lo studio di fattibilità, avviato nel 2002 dalla Provincia di Torino e dalle Città di Torino, Collegno e Rivoli per la riqualificazione dell'asse di corso Francia, non ha però avuto ricadute concrete sul progetto di risistemazione del suolo dopo i cantieri della linea 1.

nese è di potenziale interesse per la ridefinizione del ruolo del ferro nel trasporto pubblico locale di medio raggio, e rappresenta una reale possibilità di accessibilità all'area metropolitana e creazione di modalità alternative di uso della rete ferroviaria, nonché l'occasione per rifunzionalizzare e riqualificare i tessuti urbani locali. A questo proposito resta importante la sperimentazione portata avanti dal progetto a regia regionale Movicentro che ha però raggiunto risultati ancora parziali: il tema della mobilità continua ad essere settorializzato e fatica a generare sinergie con le problematiche connesse alla creazione di nuove centralità e alla qualità ambientale.

## 2.2 Infrastrutture-localizzazioni

Il tema del rapporto tra infrastrutture e localizzazioni è cruciale nella ridefinizione del Piano Strategico. Negli ultimi anni sono stati avviati molti grandi progetti infrastrutturali, ma non sempre il successo di queste operazioni, in termini di qualificazione urbana, ha corrisposto a una chiara strategia di mobilità urbana o viceversa.

La realizzazione del Passante Ferroviario è senz'altro un'operazione di successo in termini di ricaduta sulla trasformazione del territorio e sulla qualificazione urbana, soprattutto se paragonata a esperienze analoghe, come quella milanese, dove l'investimento infrastrutturale non ha innescato operazioni di rimodellazione della forma della città né di definizione di nuove centralità. Allo stato attuale, degli oltre due milioni di metri quadri di Spine oggetto di trasformazione, più di un milione di metri quadri sono già stati completati.<sup>6</sup> La localizzazione delle stazioni, originariamente definita dal PRG del 1995, riflette però la difficoltà del Passante a fare emergere dall'iniziale disegno urbano e infrastrutturale una chiara strategia di mobilità urbana ed extraurbana, in accordo con i nuovi progetti definiti e avviati negli ultimi anni.

Un problema analogo riguarda la linea 1 della Metropolitana che trova solo parzialmente nel suo tracciato una corrispondenza strategica con le nuove centralità della città. Il fatto è che il tracciato in corso di realizzazione attraversa aree consolidate, scontando la lunga durata dei processi decisionali, progettuali, realizzativi, e sembra far prevalere una logica di tipo fondiario che non fa collimare scelte localizzative e scelte infrastrutturali. Per fare un esempio, se Porta Susa si caratterizzerà positivamente come un nodo di forte integrazione (tanto forte che i vincoli dimensionali iniziali potrebbero presto dimostrarsi critici), luoghi strategici e grandi attrattori della nuova città – il Politecnico, l'eventuale Palazzo della Regione o i centri direzionali di Spina 3 – rischiano di restare senza un vero servizio pubblico forte. La proposta delle due nuove linee della Metropolitana, verso Mirafiori Sud e verso Vanchiglia, aprirebbe in questo senso nuove prospettive, creando una positiva

6 Spina 1, Spina 2, Spina 3 e Spina 4: S.T. 2.097.430mq – SLP Totale: 1.148.450 di cui 584.600mq a residenza e 563.850 a commercio, terziario, attività produttive (dati forniti dalla Città di Torino – stima a ottobre 2004).

inversione di tendenza e facendo apparire una strategia di trasformazione urbana basata sui progetti infrastrutturali e sullo sviluppo immobiliare delle aree restituite alla città, attraverso la creazione di nuove centralità.

Il completamento dell'assetto infrastrutturale dell'area Nord (connessioni con alta velocità, aeroporto, trasporto regionale) è un tema strategico per il nuovo Piano, anche per la stretta connessione con il progetto MI-TO. Su questo ultimo tema – la creazione di un policentro Milano-Torino, connesso alla linea ferroviaria ad alta velocità – è importante osservare che si tratta davvero di una scommessa aperta, dato che la cooperazione tra le due città è senz'altro asimmetrica e il principale *asset* che ad oggi Torino sembra poter offrire a MI-TO è il differente profilo del mercato immobiliare torinese rispetto a quello milanese. Le recenti scelte milanesi e lombarde – dall'investimento sull'auto ecologica alla rilocalizzazione e potenziamento della Fiera, dallo sviluppo e gestione di Malpensa allo sviluppo del secondo polo RAI – rischiano di essere concorrenziali rispetto ad assi strategici e delicatissimi per Torino. La difficoltà di costruire azioni cooperative a scala metropolitana – per Torino come per Milano – porta qualche perplessità sulla capacità di sinergia reale tra capoluoghi, almeno sul piano delle intenzionalità politiche e strategiche; altro è quello potranno produrre a lungo termine i processi di trasformazione territoriale o le cooperazioni di scala sub-regionale, che di fatto già esistono o possono essere avviate tra parti di Lombardia, Piemonte e Liguria. Il rischio è che l'obiettivo simbolico oscuri i possibili, ben più concreti, orizzonti della sinergia territoriale metropolitana e del governo dello sviluppo dell'area del Nord-Ovest.

Tuttavia, al di là delle evidenti valenze strategiche (offerta immobiliare, cooperazione sui temi della ricerca e della formazione, ecc) merita un'ulteriore riflessione il modo con cui viene declinata in termini fisico-territoriali l'idea di MI-TO. La colonna vertebrale dell'alta velocità potrebbe rappresentare per Torino, nel confronto con Milano, una *chance* per riflettere sulle proprie specificità insediative e territoriali valorizzandole, non soltanto per le prossimità geografiche con i paesaggi alpini e collinari, ma per un modo differente di essere città e spazio urbano: densità del costruito, presenza di fiumi e di pause nell'urbanizzato, consistenza e ruolo degli spazi verdi. La valorizzazione in termini competitivi di queste peculiarità richiede sguardi meno unidimensionali, più capaci di andare oltre gli schemi della visione torino-centrica e in grado di mettere in tensione le prerogative offerte dall'intero ambito metropolitano. Un altro tema strategico per il nuovo Piano è il completamento di corso Marche che, alla luce dei nuovi assetti infrastrutturali e produttivi, appare sempre più cruciale. Se infatti nel 1996 poteva apparire come un nuovo asse di potenziale sviluppo urbano a lungo termine, determinante nel ridisegno degli spazi interni di frangia della parte Ovest della città, oggi la sua realizzazione come asse a tre livelli (ferrovia merci, collegamento autostradale, *boulevard* urbano) è strettamente collegata a due questioni vitali per l'area torinese: il futuro del nodo ferroviario di Orbassano e il destino di Mirafiori. La mancata realizzazione di un efficace asse di connessione con la gronda

merci dell'alta capacità renderebbe di fatto inutile lo scalo di Orbassano che già oggi ha tassi di utilizzo molto al di sotto della propria capacità, vanificando le scelte pianificatorie che hanno sacrificato una porzione consistente di campagna torinese alla scelta logistica del polo Sud con la localizzazione di CAAT e SITO. Per quanto riguarda Mirafiori, è evidente che, qualunque sia il suo destino, le connessioni con il sistema infrastrutturale giocheranno un ruolo fondamentale nel futuro dell'area, soprattutto se produttivo.

### 2.3 Ambiente

Un'ulteriore carta strategica che il nuovo Piano deve giocare è quella dell'ambiente, un settore su cui l'intera area metropolitana sta accumulando un ritardo crescente nei confronti dei possibili riferimenti di punta europei. Il tema ambientale non sembra ancora pienamente compreso e sviluppato nell'agenda dei decisori ed è addirittura scomparso dal dibattito e dalle retoriche sulla trasformazione, se non nella dimensione di gestione del problema dei rifiuti.

Dopo anni di dibattito e di azioni avviate nella direzione della sostenibilità urbana, lo scenario attuale appare incerto: l'Agenda 21 comunale non è decollata come previsto, la connessione tra Torino Internazionale e l'Agenda 21 provinciale, auspicata dal Piano, non ha portato a risultati concreti e la sua stessa prosecuzione appare a rischio. Soprattutto, fatica ad attestarsi la visione integrata, complessa, multisettoriale che Agenda 21 intendeva promuovere, legando politiche ambientali e sviluppo locale nella triplice nozione di sviluppo sostenibile in senso economico, sociale e ambientale. Torino ottiene risultati anche significativi in ambiti specifici (il possibile raggiungimento del 35% di raccolta differenziata ne è un esempio), ma sconta difficoltà sugli obiettivi complessi e multisettoriali che legano tempi, mobilità, trasporti, infrastrutture e qualità dello spazio urbano in un unico sistema.

Il tema della sostenibilità urbana, forse logorato sul piano retorico, ma ancora vivo sul piano sostanziale, non deve essere accantonato, così come le necessità di intervento e strategia di largo respiro poste dalla crescente domanda di qualità ambientale, da una parte, e dalla criticità della situazione ambientale, dall'altra, come sta avvenendo in altre metropoli europee. Oltre alla mobilità, l'area metropolitana non sembra avere ancora avviato un seria progettualità sui temi della gestione dell'energia o dell'innovazione nelle tecnologie ambientali – con l'eccezione forse dell'autotrasporto – capaci di tradurre in ricadute quantitativamente rilevanti sul territorio indicazioni e sapere che pure esistono in luoghi come l'Environment Park, l'Università, il Politecnico, i centri di ricerca privati.<sup>7</sup>

7 Per fare un esempio, il dibattito torinese sulla qualità dell'architettura non ha messo al centro temi importanti della più recente architettura europea di eccellenza, come la riflessione profonda sul rapporto energia-involucro-edificio-città, trasformando una forte attenzione alla sostenibilità in radicale innovazione tecnologica, costruttiva, gestionale, tipologica, dimensioni senza cui la discussione sulla bellezza e modernità delle nuove opere torinesi rischia di perdere valore basando gli interventi su architetture vecchie per concezione e costruzione. Fa eccezione in questo panorama la sperimentazione avviata nel campo delle tecnologie sostenibili da ATC con gli interventi recenti nel Comune di Vinovo.

## 2.4 Qualità urbana

Nel corso del 2003, dopo l'aggiudicazione dei progetti olimpici, ha iniziato a prendere corpo a livello locale un dibattito sulla qualità architettonica delle trasformazioni. La questione, veicolata dai media in un'ottica tutta sensazionalistica, rischia di fermarsi sulla dimensione puramente estetica delle realizzazioni, e sconta una notevole inerzia nel costruire una discussione che raccolga una ricchezza di punti di vista e crei legami di appartenenza con le nuove immagini proposte.

La sensazione, rileggendo le progettualità urbane e i cantieri olimpici, è che la città abbia difficoltà a gestire e massimizzare le opportunità determinate dalle trasformazioni architettoniche e urbanistiche. Le strategie messe in campo mostrano talvolta contraddizioni e sembrano non rispondere sempre a un disegno preordinato, i progetti vengono lanciati con clamore, spesso anche dai media, ma soffrono di non essere adeguatamente accompagnati nel corso delle fasi realizzative, con conseguenti situazioni problematiche. Si tratta di un nodo delicato e importante che va oltre il tema della sola comunicazione, assumendo una valenza propriamente strategica, tanto più evidente in una città che sta puntando molto su grandi eventi in cui la qualità architettonica, urbana e ambientale diviene un dato centrale. In questo senso, la messa a punto di strategie complessive in vista delle occasioni del 2008 (conferenza mondiale degli architetti) e del 2011 (anniversario dell'Unità d'Italia) capaci di accompagnare e valorizzare i progetti durante l'intero arco del processo, rappresenta un elemento prioritario per il nuovo Piano.

Per quel che attiene specificamente la produzione della qualità architettonica e urbana, Torino sembra talvolta toccare i limiti della propria cultura tecnico-amministrativa, non solo pubblica, nella difficoltà a rispondere alla nuova scala delle trasformazioni con l'invenzione e l'attivazione di dispositivi preliminari di costruzione e controllo della qualità dei progetti pubblici (bandi di concorso, concorsi di progettazione, selezione delle giurie, pubblicizzazione delle competizioni, qualità delle istruttorie di progetto, forme di anticipazione della discussione pubblica sui grandi progetti) e di verifica della qualità delle progettazioni private (ruolo dell'Ordine degli Architetti, diffusione di pratiche concorsuali anche private, ruolo della Commissione igienico-edilizia, city-architect, accompagnamento dei progetti da parte di strutture come l'Urban Centre).

La lunga tradizione di solida amministrazione, e cauto conservatorismo, che ha avvantaggiato la storia torinese accomunando committenze pubbliche e private, rischia oggi di fare sottovalutare la sfida dell'innovazione, dimenticando che la radice dei successi mediatici – e della qualità urbana e architettonica nella Barcellona olimpica o nell'Olanda recente – sta nella capacità di innestare in modo durevole nell'ordinario la qualità dei casi di eccellenza, facendo crescere intorno a grandi occasioni un tessuto locale e nuovo di professionalità e saperi. In questo senso, l'evento olimpico e l'eredità materiale e immateriale che lascerà sul territorio sono una grande scommessa per Torino e tutto il territorio e una carta

fondamentale che il nuovo Piano deve giocarsi.

L'evento olimpico rappresenta certamente per la città un'occasione di qualificazione urbana e di visibilità attraverso l'eccellenza delle sue nuove architetture, ma questa occasione non appare ancora pienamente colta: la limitata risonanza dei progetti sulla stampa e nella critica di settore è appunto un indicatore di questa evenienza. Su un altro piano, si può ritenere che l'occasione delle opere olimpiche non sia stata trasformata in scommessa sulla qualificazione del settore professionale locale, come avvenuto ad esempio nel caso spesso citato di Barcellona, preferendo alla crescita di una generazione professionale torinese il ricorso all'importazione di firme internazionali affermate. Infine, dal punto di vista urbano e territoriale, è difficile rintracciare una strategia realmente unitaria nelle diverse localizzazioni degli impianti, che paiono legate alla disponibilità di aree e contenitori liberi più che alla visione complessiva di cambiamento.

Se le precedenti sfide non sono a nostro avviso raccolte appieno, la posta dell'eredità olimpica presenta comunque nuove scommesse. Il tema infatti, pur portatore di un grande fascino evocativo, è anche fortemente ambiguo: chi ne è il beneficiario? Il CIO, il CONI, Torino, le Valli alpine, il territorio provinciale o regionale, l'Italia tutta? Chi la deve progettare e gestire e su quale orizzonte temporale e spaziale va valutata? Si tratta di quesiti già posti dall'esperienza internazionale che dimostrano quanto l'eredità olimpica sia un grande serbatoio di metafore e occasioni potenziali, a cui i diversi attori possono attingere più efficacemente se agiscono in modo coerente e sinergico.

L'eredità olimpica riguarda, come è noto, sia aspetti immateriali (come l'immagine e la notorietà urbana, la diffusione dei valori olimpici, la capacità di governance locale, multiscalare e trascale)<sup>8</sup> sia aspetti materiali (come il riuso delle strutture sportive e per l'accoglienza, le infrastrutture, la riqualificazione urbana e territoriale, le trasformazioni nella struttura economica locale). Nonostante le molte eredità immateriali rivestano una grande importanza, riteniamo che siano soprattutto quelle materiali-territoriali su cui si gioca la valutazione nel futuro del grande evento, per la fisicità ed evidenza in cui trovano sintesi i diversi aspetti settoriali (economici, culturali, ecc) e per la permanenza e durabilità nel tempo. Sul piano dell'eredità materiale, le Olimpiadi sono state l'occasione per accelerare processi già decisi in quanto parte di articolate strategie urbane, come la riqualificazione delle Spine. Sul piano architettonico e urbanistico, è chiaro che l'eredità materiale non riguarda soltanto il riuso post-olimpico degli impianti, per quanto questo costituisca un passaggio imprescindibile e va comunque detto che, sotto questo profilo, gran parte delle strutture torinesi non dovrebbero presentare particolari problemi di riutilizzo, soprattutto nel caso dei villaggi media e, con qualche cautela in più, per quel che

8 Anche un'eredità immateriale così importante, come la capacità di governance locale e trascale, trova la misura della sua efficienza reale nelle valutazioni che il cittadino-abitante o il city-user potranno attribuire alle strutture ereditate.

riguarda il villaggio olimpico. Maggiore attenzione richiede invece il riuso dei grandi contenitori per gli impianti sportivi, per cui allo stato attuale (marzo 2005) sembrano due i riutilizzi prevalenti: l'impiego per attività sportive (Palaghiaccio di corso Tazzoli, Stadio Comunale e forse, almeno in parte, Palavela) e l'ospitalità di attività fieristiche, congressuali, culturali. In questo senso, la disponibilità dell'Oval contribuirà indubbiamente a ridurre il deficit dimensionale che separa il Lingotto dai concorrenti nazionali e internazionali, anche se desta qualche preoccupazione la crescente disponibilità di spazi per eventi generici, soprattutto considerando gli altri spazi disponibili (da Torino Esposizioni al Palaruffini, dal Palazzo del lavoro al Mazda Palace). Diverso è il problema del riutilizzo di alcune strutture olimpiche nelle Valli che appare molto più problematico e costituisce una questione di cui anche la Torino metropolitana dovrà farsi carico.

L'eredità materiale è qualcosa che va al di là del riuso delle singole strutture e riguarda l'assetto complessivo di ampie parti del territorio urbano ed extraurbano. Per questo motivo la prospettiva di altri grandi eventi organizzati a Torino, primo fra tutti la celebrazione dei 150 anni dall'Unità d'Italia nel 2011, richiede qualche un'ulteriore considerazione. Le possibilità che si profilano sono due: la vocazione di Torino come città dei grandi eventi può egualmente diventare una strategia per operare e finanziare trasformazioni strategiche attraverso fondi straordinari o, all'opposto, rimanere una strategia che procede per scelte tattiche cui dare *a posteriori* senso e coerenza strategica.

Sono ormai molte le città internazionali che hanno scelto, in modo più o meno esplicito, di puntare sui grandi eventi come strategia sistematica di trasformazione urbana e di politica territoriale. Organizzando l'evento olimpico, e quindi potenziando il polo fieristico principale e creando o rinnovando altri grandi contenitori a poca distanza, migliorandone parzialmente l'accessibilità, aumentando quantità e qualità delle strutture per la ricettività turistica, sfruttando la vetrina olimpica per migliorare la propria visibilità internazionale, Torino ha aumentato le *chance* di attrarre altri grandi eventi e reso nota una accresciuta capacità di organizzarli, programmarli e gestirli. Anche se, dietro l'opportunità, si nasconde ancora il rischio: se mal gestite, queste competenze possono portare al risultato che, al difficile accostamento tra Piano Strategico e piani territoriali, se ne aggiunga in modo sistematico un altro, il programma del grande evento con le sue logiche, i suoi tempi, le sue corse preferenziali.

Un'altra importante eredità olimpica è la riscoperta nel programma dei Giochi di una dimensione non solo metropolitana, ma pedemontana di Torino, che ha ottenuto l'evento olimpico grazie a un'alleanza tra i valori e le possibilità urbane e alpine. Il protocollo predisposto da Toroc, Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino, con gli altri enti locali intorno all'idea «Torino Città delle Alpi» indica una promettente direzione per il futuro della città e una immagine inedita che allude a un nuovo rapporto di sinergia. Una sfida innanzitutto culturale che presenta

rilevanti implicazioni territoriali, cui dare concretezza ipotizzando e progettando sinergie fra Torino, le terre di mezzo e le Valli. Non si possono nascondere le difficoltà di dar concreto seguito a un'immagine affascinante, in un contesto in cui la complessità delle sfide sembra spingere gli attori a preferire posizioni individualistiche, relegando e la sinergia Torino-Valli alla estemporaneità dell'evento olimpico.

## Appendice

### Le immagini del territorio

Il Primo Piano Strategico ha offerto tre immagini per il futuro di Torino, fondate sul recupero di alcune vocazioni ritenute peculiari della città e della sua storia. La capacità di Torino di reinventarsi, sperimentare e ricostruire a più riprese un proprio ruolo portante nei processi di modernizzazione europei, costruendo un ricco patrimonio di tradizioni non solo industriali ed economiche, ma anche culturali, umanistiche e scientifiche, sono i presupposti su cui si fonda la prima immagine «Torino metropoli europea».

Il patrimonio tecnico-industriale di Torino e la solidità di questa tradizione, più facilmente convertibile nello scenario della trasformazione del modello industriale, definisce la seconda immagine «Torino ingegnosa, città del fare e del saper fare».

La terza immagine evoca la conoscenza, l'investimento in programmi di educazione, formazione e ricerca, come visione per il futuro «Torino che sa scegliere: l'intelligenza del futuro e la qualità della vita».

Queste immagini o prefigurazioni su cui il Piano ha fondato la sua visione del futuro di Torino, corrono il rischio di rimanere astratte, se non tengono conto dei materiali di cui la città dispone per comprendere e comunicare le condizioni di possibilità del territorio. La scommessa del Piano di diventare uno strumento operativo di costruzione del territorio richiede un'analisi approfondita delle trasformazioni e della loro concettualizzazione in immagini territoriali, prodotte dalle politiche, da un lato, e dal comportamento degli attori, dall'altro, e delle modalità attraverso cui queste immagini dialogano fra loro.

Due tipi di immagine sembrano prevalere nelle politiche di trasformazione: la prima, più torino-centrica, è l'immagine del centro polarizzatore, con le sue politiche urbanistiche-infrastrutturali; l'altra, che scavalca l'intorno territoriale per ribadire in realtà la propria centralità, è l'immagine della città del 2006 o di Mi-To. Torino sembra invece più in difficoltà a giocare su immagini transcalari e multiple; il contributo positivo dato dalle reti locali dei programmi complessi e il protagonismo dei territori della cintura non riescono a tradursi in immagini più ricche e sfaccettate. Allo tempo stesso, Torino produce ancora poche immagini territoriali "forti" per comunicare all'interno (condivisione dei progetti, identità, riproduzione dei saperi e capitali sociali) e all'esterno. Con l'eccezione delle Spine, le immagini della

trasformazione (la città del cinema, la città dei saperi tecnologicamente avanzati) sono a-spaziali, prive di dimensione territoriale, e le stesse élite della città hanno una mappa della Torino futura ancora parziale.

Restano vive alcune immagini e rappresentazioni territoriali di lunga durata (la capitale sabauda e la città industriale) che impongono un preciso gradiente centro-periferia al territorio, una strutturazione radiocentrica; sono immagini ancora vere, ma con un carattere unidimensionale che non tiene conto dei cambiamenti seguiti alla fase di polarizzazione degli anni Cinquanta e Sessanta: il riequilibrio territoriale interno (periferie) ed esterno (l'area metropolitana) alla città, i vuoti industriali e il loro ridisegno urbano, la compresenza e la scalarità di immagini territoriali differenti.

Quali nuove immagini possono diventare operative per il nuovo Piano Strategico? L'elenco che segue enumera 17 immagini della città che stanno prendendo forma. Come le trasformazioni della città fin qui analizzate, anch'esse ci sembrano contenere una doppia natura: le luci di una trasformazione di successo, da un lato, le ombre delle occasioni che non si è ancora riusciti a cogliere, dall'altro.

#### IMG 1 - LA CITTÀ CAPITALE

È l'immagine identitaria e fondativa della città costruita sulla strutturazione radiocentrica di matrice sabauda e confermata dalla fase taylorista; è l'immagine implicita e latente su cui sono costruite la grande parte delle politiche della città.



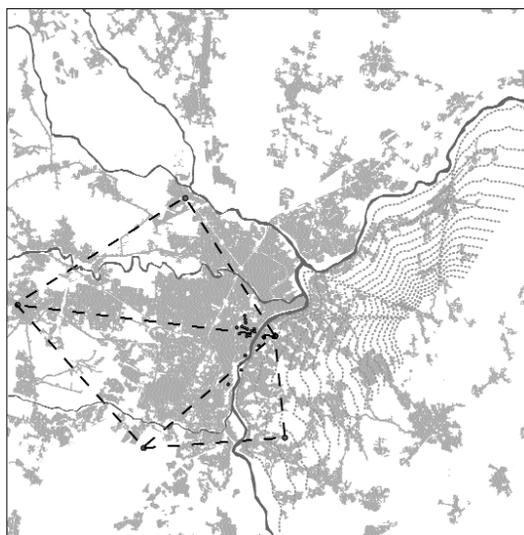
IMG 2 - LA CITTÀ CENTRO

È l'immagine della ricentralizzazione determinata dalla riqualificazione del centro storico, dagli interventi sullo spazio pubblico, dai nuovi parcheggi in centro.



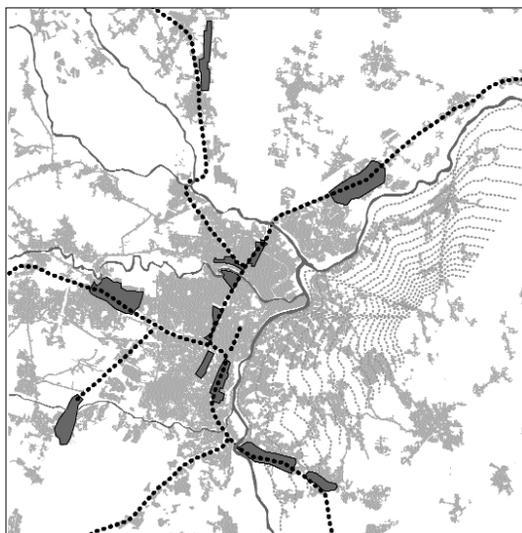
IMG 3 - LA CITTÀ MUSEO

È l'immagine del distretto centrale dei musei, del centro storico, dei luoghi dell'arte, della cultura, dell'eccellenza.



IMG 4 - LA NUOVA CITTÀ

È l'immagine delle nuove centralità, dei luoghi e spazi geografici e fisici che vengono a inserirsi sulla città esistente, organizzati per nodi e per fasce lineari come nel caso della Spina Centrale.



IMG 5 - LA CITTÀ RETE

È l'immagine della città in cui centrale è il ruolo e il peso della rete degli attraversamenti urbani: la linea della metropolitana, la rete ferroviaria metropolitana, il passante ferroviario, a cui devono aggiungersi le potenzialità di una nuova politica in tema di mobilità.



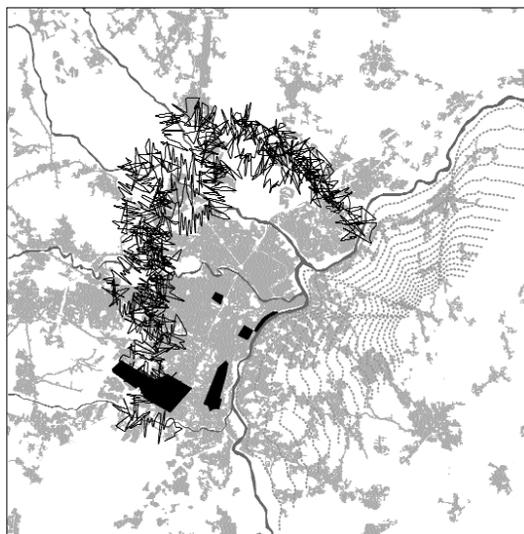
#### IMG 6 - LA CITTÀ FRAMMENTO

È l'immagine del processo di riqualificazione urbana sedimentatasi per sovrapposizioni successive, attraverso i singoli progetti delle zone urbane di trasformazione, la nuova edilizia privata, le microoperazioni di riscrittura dello spazio pubblico.



#### IMG 7 - LA CITTÀ DEGRADATA

È l'immagine stereotipata delle aree San Salvario, Porta Palazzo, Murazzi, ma anche le frange periferiche, le zone escluse dai processi di riqualificazione urbana oppure semplicemente anonime; ma è anche la città, ribaltando l'immagine al positivo, delle opportunità dovute alla presenza degli stranieri, ai processi di riqualificazione fisica e sociale dello spazio urbano.



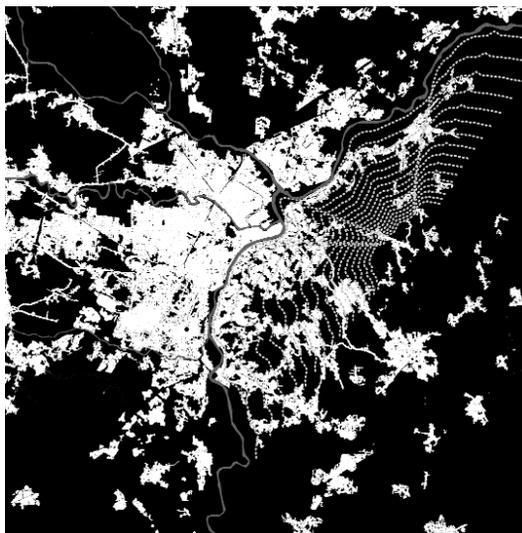
IMG 8 - LA CITTÀ SILENTE

È la non-immagine dei tessuti urbani consolidati (barriere di fine Ottocento / inizio Novecento ecc) posti a corona del centro storico, luoghi percepiti come “spazi della stabilità” e tuttavia iniziano a manifestare criticità di natura socioeconomica (invecchiamento della popolazione, crisi del commercio tradizionale ecc) e rischiano di rimanere schiacciati nella dialettica tra centro storico e periferie.



IMG 9 - LA CITTÀ MORTA

È l'immagine al negativo della città, in cui i vuoti urbani e industriali si trasformano in horror vacui fisico e dell'identità.



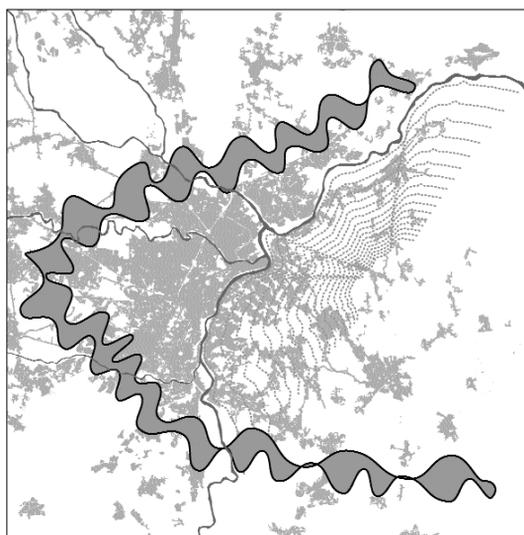
#### IMG 10 - LA CITTÀ PROGETTO

È l'immagine della città che scaturisce dai progetti di valorizzazione e sviluppo locale, in cui centrale è l'approccio per temi fisici e sociali trasversali e intersettoriali, evidente nella riqualificazione delle periferie e in molti programmi urbani complessi.



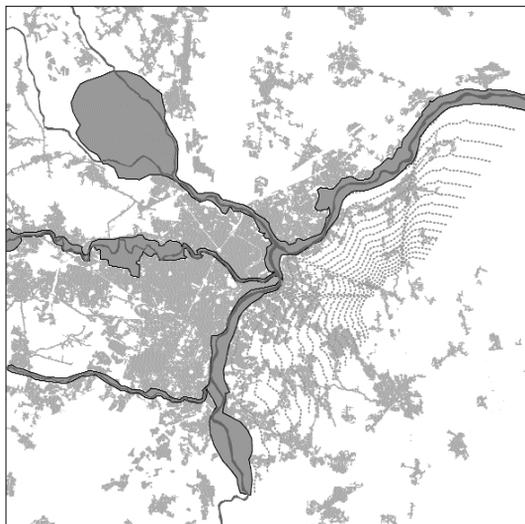
#### IMG 11 - LA CITTÀ TANGENZIALE

È l'immagine del territorio dell'area metropolitana che si è costruito negli ultimi decenni, con al centro gli attraversamenti tangenziali, per "corde", che coinvolge – insieme ai city users provenienti dalla provincia – una larga fetta degli abitanti dell'area torinese (tangenziale, grandi strutture commerciali, grandi aree produttive, strutture del loisir); è una delle immagini meno riconosciute dalle politiche.



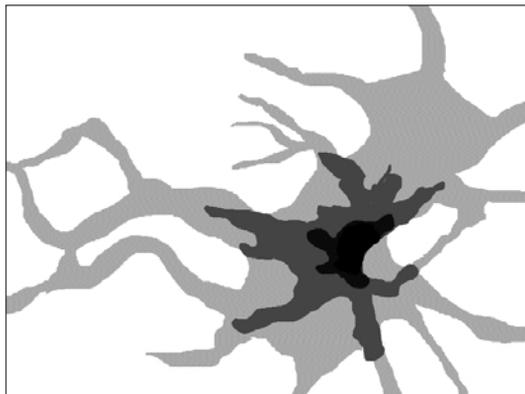
IMG 12 - LA CITTÀ TEMA

È l'immagine della nuova dimensione geografica e fisica della città alla luce delle progettualità in tema ambientale e sul patrimonio storico-culturale, che si sviluppa per corone verdi e linee della città d'acque, in cui il sistema delle residenze sabaude gioca un ruolo centrale.



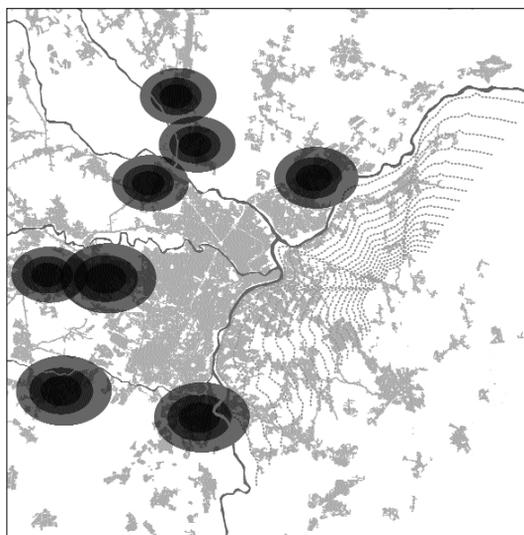
IMG 13 - LA CITTÀ OLIMPICA

È l'immagine alla scala geografica di Torino 2006, che con una "ellissi territoriale" connette la Torino tradizionale con i territori urbanizzati dell'alta Valle di Susa, saltando l'area metropolitana e i territori della bassa montagna; l'immagine di Torino Città delle Alpi insiste sulla stessa partizione territoriale, legandone tuttavia le diverse parti in una reinterpretazione dei tradizionali rapporti di dominanza centro-periferia.



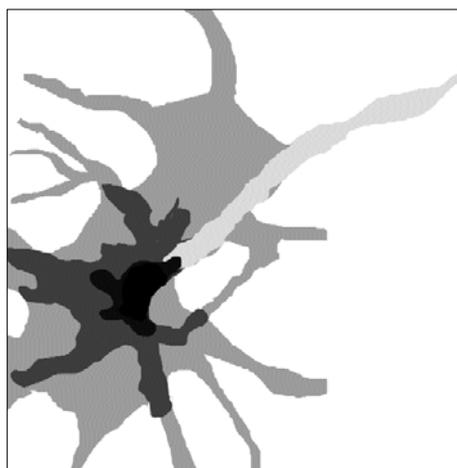
#### IMG 14 - LA POLICITTÀ

È la nuova immagine policentrica del territorio dell'area metropolitana, che trova riscontro nel protagonismo progettuale dei comuni della cintura (area Ovest, PRUSST di Settimo ecc), ma anche nelle configurazioni insediative emergenti; permette di rileggere le strutturazioni e le forme insediative dell'area metropolitana non a partire dal centro verso la periferia, come avviene tradizionalmente, ma a partire dalla realtà effettiva e dai problemi dei singoli luoghi.



#### IMG 15 - LA CITTÀ TERRITORIO

È l'immagine dell'area metropolitana in cui le trasformazioni determinate dalle trasformazioni insediative e infrastrutturali (l'innesto di Torino sull'arco della città lineare pedemontana, Mi-To ecc); fa in prospettiva perdere a Torino il carattere di centro del territorio, per trasformarsi in una realtà insediativa più molteplice e articolata, in cui è possibile pensare a un intreccio tra gli elementi ambientali, costruiti, infrastrutturali.



**IMG 16 - LA CITTÀ NODO**

È l'immagine del polo che intercetta i grandi corridoi infrastrutturali (Torino-Lione, Torino-Milano ecc), che costruisce la sua nuova identità e le sue opportunità di sviluppo nell'appartenenza a una rete sovralocale.



**IMG 17 - LA CITTÀ OSTACOLO**

È l'immagine della città esclusa dai grandi assi infrastrutturali europei, della Torino marginale, da saltare come un ostacolo.

