



RIEDIFICAZIONE DI UNA CITTÀ

Grandi opere

A TORINO

FABRIZIO BONOMO

Nel capoluogo piemontese sono in corso o previsti interventi infrastrutturali ed edilizi per almeno 11,7 miliardi di euro (quasi 23 mila miliardi di lire), distribuiti fra grandi opere stradali, ferroviarie e di trasporto pubblico, oltre che in uno sviluppo urbano senza precedenti, esteso su circa 3 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse, la maggior parte delle quali lungo l'asse nord-sud del passante ferroviario, dando corpo a una nuova centralità urbana e facendo del mercato immobiliare uno dei settori portanti della nuova fase economica della città, caratterizzata dal passaggio della monocultura dell'auto a una diversificazione di attività produttive



Torino rappresenta oggi un caso d'eccellenza per le infrastrutture in Italia, frutto di una visione nuova di città sviluppata a partire dalla metà degli anni Novanta, dovuta a un po' di fortuna unita alla capacità di ottenere e spendere finanziamenti pubblici per le piccole e grandi opere, oltre che ad occasioni straordinarie come le Olimpiadi invernali del 2006 e, non ultimo, all'aver saputo trasformare in positivo una situazione potenzialmente dirompente come la crisi Fiat, cioè dell'azienda attorno cui ruotava da decenni la maggior parte dell'economia cittadina. Il risultato sono una serie di infrastrutture strategiche in parte o tutte realizzate (Passante ferroviario, metropolitana, tram, strade, parcheggi), per le quali sono stati spesi circa 7 miliardi di euro negli ultimi sei anni e almeno altrettanti ne sono previsti nei prossimi sei per il loro completamento, oltre che per il riassetto della rete viaria.

A questo si affianca una vera e propria esplosione del mercato immobiliare, con un volume di investimenti in corso per almeno 3,2 miliardi di euro che sta dando corpo a uno sviluppo urbano senza precedenti, esteso su circa 3 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse, molte delle quali a ridosso del centro storico, lungo l'asse del Passante ferroviario, dove sta sorgendo una nuova città e un tessuto economico radicalmente diverso da quello che ha caratterizzato Torino negli ultimi cinquant'anni.

La trasformazione è forte e sotto certi aspetti dirompente, perchè non bisogna dimenticare che solo quarant'anni fa il capoluogo piemontese aveva oltre il 60 per cento della popolazione attiva impiegati nell'industria, mentre oggi la percentuale è dimezzata; nel 1971 la sola Fiat dava lavoro a 135 mila persone, nel 2003

il totale di addetti nell'industria è di 356 mila (che ne fanno comunque una realtà industriale tra le prime in Europa), mentre quelli nel terziario sono circa 542 mila.

Il tutto a fronte di una popolazione scesa dagli 1,2 milioni di abitanti del 1971, quando raggiunge il suo massimo, agli 865 mila del 2001, risaliti oggi a poco più di 900 mila. Di fatto - sottolinea Sergio Chiamparino, Sindaco del Comune di Torino - è quasi completato un processo di profonda trasformazione che ha come punto di svolta il Piano regolatore approvato nel 1995 (modificato poi con oltre cento varianti), dove viene disegnato un nuovo assetto urbanistico della città, attraverso il quasi completo interrimento e il quadruplicamento dei 12 chilometri della linea ferroviaria che attraversa da nord a sud la

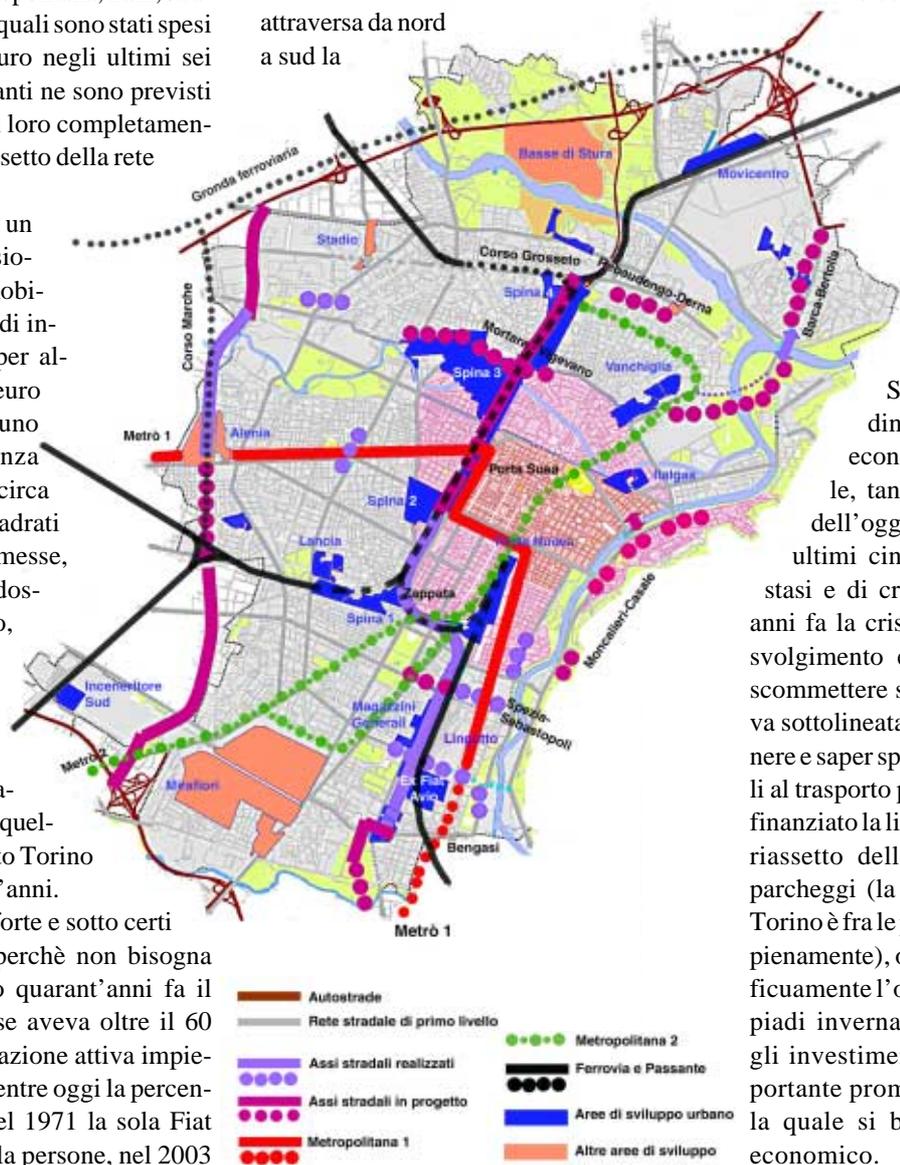
città (il Passante) e la costruzione in superficie di un nuovo asse di attraversamento urbano (denominata Spina centrale).

Attorno alla Spina ruota la riconversione di circa 2 milioni di metri quadrati di aree industriali dismesse presenti lungo il suo asse, sui quali è in corso la realizzazione di circa 552 mila metri quadrati di residenze (in termini di superficie lorda di pavimento - Slp), 345 mila di uffici e 180 mila di servizi, con nuovi spazi destinati alla cultura, all'innovazione, all'economia, allo sport e al turismo, ben oltre la monocultura dell'auto Fiat.

Lo stesso tracciato della prima linea della metropolitana, iniziata nel 2000, indica chiaramente la volontà di cambiare pagina

e cercare altrove il rilancio economico della città, perchè non passa davanti allo stabilimento Fiat di Mirafiori ed evita le aree delle vecchie fabbriche, collegando invece l'asse est-ovest di corso Francia con l'area fieristica del Lingotto, snodandosi fra una serie di nuovi, potenziali centri di sviluppo economico.

Si tratta quindi di una straordinaria fase di trasformazione economica, urbanistica e culturale, tanto più importante perchè è dell'oggi, concretizzata solo negli ultimi cinque anni, dopo decenni di stasi e di crisi esistenziali (ancora due anni fa la crisi di Fiat Auto era in pieno svolgimento e nessuno era in grado di scommettere sull'esito finale); per questo va sottolineata anche la capacità nell'ottenere e saper spendere i finanziamenti statali al trasporto pubblico (la legge 211/92 ha finanziato la linea 1 della metropolitana e il riassetto della linea tranviaria 4) e ai parcheggi (la legge 122/89 Tognoli, che Torino è fra le poche città ad avere sfruttato pienamente), oltre all'aver sfruttato proficuamente l'occasione offerta dalle olimpiadi invernali del 2006 per accelerare gli investimenti e dare corpo a una importante promozione internazionale sulla quale si basa molto del suo futuro economico.





Intervista a

Sergio Chiamparino, Sindaco di Torino

Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Torino?

Credo che il giudizio complessivo non possa che essere positivo. Ora infatti è quasi completato un processo di profonda trasformazione intrapreso, se si vuole trovare un punto di riferimento, nel 1995 con l'approvazione del Piano Regolatore Generale. Lì veniva disegnato un nuovo assetto urbanistico di Torino attraverso l'interramento e il potenziamento della linea ferroviaria (il Passante Ferroviario) che tagliava in due la città e la costruzione in superficie di un nuovo asse di attraversamento urbano. Veniva inoltre prevista la riconversione delle aree industriali dismesse (per un totale di circa 2,5 milioni di metri quadrati) che si concentrano lungo questo asse, la Spina Centrale, per offrire nuovi spazi alla cultura, all'innovazione, all'economia, allo sport e al turismo; spazi per far crescere e affermare il superamento della monocultura industriale che la città doveva affrontare.

In questo processo le Olimpiadi hanno svolto un importantissimo ruolo di acceleratore e catalizzatore di investimenti per non parlare dei benefici derivanti dalla promozione internazionale per la Città.

A questi interventi si aggiungono quelli legati alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali di mobilità interna e accesso alla città: la costruzione della prima linea della metropolitana (la prima tratta è già in funzione, l'intero percorso verrà terminato entro il 2009), il rilancio dell'aeroporto e il sostegno alla realizzazione della linea TAV che inserirà Torino nella dorsale Est-Ovest dell'Europa.

Per capire l'entità della trasformazione occorre valutare gli investimenti finora fatti sulla città che - comprendendo anche quelli per le Olimpiadi - arrivano alla considerevole somma di quasi 7 miliardi di euro.

Ma non solo grandi opere, l'attenzione di questi anni si è rivolta anche alla riqualificazione e rigenerazione delle aree periferiche.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle opere?

La Metropolitana è stata finanziata per il 60 per cento dal Governo e per il 25 per cento dalla Città (il restante suddiviso fra Regione e Gtt - Gruppo Torinese Trasporti).

Per quanto riguarda le opere sulla Spina, mentre la parte infrastrutturale (la realizzazione del Passante e del boulevard in superficie) è a conto pubblico, la riqualificazione delle aree industriali dismesse è stata fatta ad opera dei privati, che hanno acquisito le aree, edificato (secondo le funzioni urbane previste del Piano regolatore) e a loro spese hanno realizzato le opere di urbanizzazione connesse agli insediamenti.

Per quanto riguarda le Olimpiadi, il totale degli investimenti sulla città ha raggiunto i 600 milioni di euro, 200 dei quali messi dal Comune.

Come viene affrontato il nodo del consenso?

Innanzitutto c'è da dire che tutti i cambiamenti in corso non sono frutto di una decisione arbitraria della Giunta del momento, ma seguono un percorso condiviso e approvato in Consiglio Comunale. In ogni modo non sono mai stati trascurati momenti di incontro e



confronto con i cittadi-

ni: abbiamo investito molto nella comunicazione, attivando call centre, campagne di informazione sulle iniziative specifiche e realizzando Atrium, un luogo dove i cittadini possono trovare tutte le informazioni e gli aggiornamenti sui progetti e sulle iniziative di trasformazione della Città.

Credo sia stato un lavoro fondamentale che ha permesso di far capire ai cittadini e alle categorie economiche e imprenditoriali della città la portata e l'importanza del cambiamento in corso e nel complesso la risposta è stata buona: la maggior parte infatti si è dimostrata

molto tollerante verso gli inevitabili disagi dei cantieri.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Credo di dire una cosa abbastanza scontata, ma si tratta delle risorse a disposizione a fronte della continua riduzione dei trasferimenti governativi. Vedremo quali saranno le disposizioni finali della Finanziaria, tuttavia è certo che nel futuro sempre di più sarà necessario puntare su forme di collaborazione pubblico-privato e su forme di project financing.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città?

Dal punto di vista infrastrutturale la priorità sarà quella di completare il Passante Ferroviario, la prima linea della Metropolitana e definire il tracciato della seconda, che verrà realizzata se si riusciranno a trovare le risorse necessarie.

Per quanto riguarda le aree di trasformazione, investiremo per completare il disegno di rinnovamento urbano, ultimando gli interventi in corso e valorizzandoli in termini di servizi, dotazione di verde, condizioni di sostegno all'abitabilità e all'imprenditorialità.

Il completamento del disegno strategico del Passante e della Spina Centrale avverrà attraverso la sua estensione all'asse fra la stazione Porta Nuova (ora principale stazione cittadina) e la stazione Lingotto. Un progetto che prevede la riduzione e l'interramento dei binari in quest'asse, e il recupero a nuove funzionalità, commerciali, residenziali, e del terziario della grande area risultante in superficie di circa 600 mila metri quadrati.

Un altro grande progetto riguarda la valorizzazione di alcune aree Fiat ora dismesse e acquistate dagli enti locali con un investimento di circa 70 milioni di euro. Si tratta di due aree che complessivamente raggiungono quasi un milione di metri quadrati.

In particolare, uno spazio di circa 300 mila metri quadrati si trova nell'area dello stabilimento di Mirafiori dove, grazie ad un recente accordo con il Politecnico, nascerà il Centro per il Design, sostenuto con finanziamenti europei e il Corso di Ingegneria dell'Autoveicolo. Tali realtà saranno la base attrattiva di altri investimenti e di processi di localizzazione con cui sviluppare attività sulla frontiera dell'innovazione e della conoscenza. Continueremo a lavorare su questa strada con l'obiettivo di rendere Mirafiori uno dei luoghi della trasformazione innovativa dell'area metropolitana.



PUBBLICITÀ

Principali infrastrutture in corso o previste a Torino

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine
Strade				
Totale 3.162,89				
Ativa Spa	57,31	[1] Tangenziale Ativa (Quarta corsia)		
	350,00	[2] Tangenziale est		
	1.135,00	[3] Corso Marche (Nuovo assetto)		
Comune di Torino	72,71	Sottopassi Moncalieri-Casale e nodo Gran Madre	2008	2009
Comune di Torino	10,00	Sottopasso Corso Mortara-Corso Vigevano	2009	
Comune di Torino	48,00	Sottopasso corso Spezia (I lotto)		2005
Comune di Torino	135,00	Sottopasso corso Spezia (II lotto)		2008
Comune di Torino	1.629,47	[4] Sistemazione Spina centrale	2001	2010
Comune di Torino	22,50	Sistemazione Quadrivio Zappata	2007	2009
Comune di Torino	9,94	Sistemazione piazza San Carlo		2006
Comune di Torino e legge 122/89	22,66	[5] Parcheggi in struttura Gtt	2005	2008
	13,00	Parcheggio in piazza Vittorio	2004	2006
Codelfa	8,00			
Legge 122/89	5,00			
Comune di Torino	7,30	Manutenzione straordinaria ponti e sottopassi	2007	2009
Ferrovie				
Totale 3.605,70				
Rfi	297,00	[6] Passante Lingotto-Porta Susa		2006
	954,00	Passante Porta Susa-Stura	2006	2011
Cipe/Rfi	752,60			
Comune di Torino	10,00	Il lotto - tratta Dora-Stura	2008	2009
Rfi	60,00	Stazione AV a Porta Susa	2006	2009
Grandi Stazioni	50,00	Stazione Porta Nuova (Ristrutturazione)		
	2.375,00	[7] Gronda merci Torino-Bussoleno		2014
Cipe	65,60	[8]		
Rfi, Gtt	126,70	[9] Torino-Ceres (Collegamento al Passante)		
Rfi	40,00	Potenziamento tecnologico del nodo	2006	2007
Trasporto pubblico				
Totale 1.454,25				
Stato	574,80	[10] Metrò 1 - Collegno-Lingotto		
Comune di Torino	239,50	Tratta Collegno - Piazza 18 Dicembre	2000	2005
Regione e Gtt	143,70	Tratta 18 Dicembre - Porta Nuova	2003	2007
	215,00	Tratta Porta Nuova - Lingotto	2006	2010
Stato	129,00	Metrò 1 - prolungamento Lingotto-Bengasi		
Enti locali e Gtt	86,00			
	281,25	[11] Metrò 1 - prolungamento Collegno-Cascine Vica		
Stato	168,75			
Enti locali e Gtt	112,50			
Sviluppo urbano				
Totale 1.844,00				
Pubblico	30,00	[12] Spina 1		
Privati	220,00			
	1.000,00	[12] Spina 2		
Pubblico	100,00			
Privati	900,00			
	1.300,00	[12] Spina 3		
Pubblico	160,00			
Privati	1.140,00			
	600,00	[12] Spina 4		
Pubblico	21,00			
Privati	579,00			
Tne	67,00	[13] Mirafiori		
Rifiuti				
Totale 321,00				
Provincia di Torino	321,00	[14] Termovalorizzatore sud	2008	2010
Totale investimenti in corso o previsti 11.760,8				

Fonte: elaborazioni su dati di Comune e Provincia di Torino, Regione Piemonte, ITP Invest Turin Piedmont, Gtt, Rfi, ministero delle Infrastrutture.

Note:

- [1] Nel novembre scorso è stata confermata fra le opere prioritarie a livello nazionale.
 [2] L'opera è ancora a livello di ipotesi; il costo è quello indicato nell'elenco di opere prioritarie in Piemonte approvato nell'ottobre 2005 dalla Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome.
 [3] Il costo, che comprende le opere ferroviarie, indicato nell'elenco di opere prioritarie in Piemonte approvato nell'ottobre 2005 dalla Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome.
 [4] Stima dei costi per tutta la sistemazione delle aree interessate dal Passante Ferroviario (viabilità, parcheggi, alberature, aree sosta, aree verdi, piste ciclabili ecc.)
 [5] Comprende sette parcheggi in varie parti della città, per un totale di 1.369 posti auto; altre strutture, per circa 28 milioni di euro e 2.223 posti, sono state completate da Gtt fra 2001 e 2006.
 [6] Completato nel 2006.
 [7] In attesa dello Studio d'impatto ambientale (che dovrebbe concludersi nel 2007) per la

- Via sul Progetto definitivo, sviluppato secondo la procedura ordinaria e non più secondo quelle previste dalla Legge Obiettivo.
 [8] Risorse per la progettazione confermate nel novembre scorso dal ministero delle Infrastrutture.
 [9] Nel novembre scorso è stata confermata fra le opere prioritarie a livello nazionale.
 [10] Costo complessivo comprendente la tratta già realizzata e funzionante, da Collegno a Porta Susa.
 [11] Nel novembre scorso il ministero delle Infrastrutture lo ha confermato fra le opere prioritarie a livello nazionale, segnalando anche la disponibilità di risorse per 112,5 milioni di euro.
 [12] Stima degli investimenti pubblici e privati al 5/12/2006 fornita dal Comune di Torino.
 [13] Costo dell'acquisto di circa 300 mila metri quadrati di aree occupate da uffici e stabilimenti Fiat, oltre che di 600 mila metri quadrati del Campo Volo di Collegno
 [14] Compresi circa 10 milioni di euro per le mitigazioni ambientali.

Strade

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, l'unica priorità di livello nazionale, confermata dal ministero delle Infrastrutture, è la quarta corsia della Tangenziale di Torino (A14), dal costo stimato di 57,3 milioni di euro.

A questo si associa il più complesso progetto per l'asse multimodale di corso Marche - un'opera da circa 1,135 miliardi di euro - legato però all'alta velocità Torino-Lione, in particolare alla cosiddetta Gronda merci, che prevede una diramazione verso sud, appunto lungo corso Marche, per collegarsi alla linea storica. Parallelamente, a livello di opere possibili, si segnala l'annoso progetto per una tangenziale est che chiuda l'anello autostradale attorno alla città, sia nell'ipotesi di un attraversamento della collina che fino ad ora ne ha impedito la realizzazione, sia come tangenziale interna lungo l'asse del fiume Po.

In ambito urbano sono in corso o previsti una serie di parcheggi in struttura (per un costo di circa 22 milioni di euro, solo per quelli affidati a Gtt) e diversi sottopassi più o meno impegnativi, tutti a carico del Comune di Torino, che a questo scopo ha messo in bilancio circa 266 milioni di euro nel triennio 2006-2009.

Ma il vero fiore all'occhiello è il grande viale della Spina, largo mediamente 80 metri, con controviali, percorsi per i mezzi pubblici e piste ciclabili, sul quale sono previsti investimenti complessivi per circa 1,6 miliardi di euro in opere viarie, piste ciclabili, parcheggi e aree di sosta, alberature, aree verdi ecc.: attorno ad essa ruota la nuova centralità urbana di Torino, perchè rappresenta l'asse portante di oltre la metà dello sviluppo urbano dei prossimi anni e il primo, vero sistema di accesso al centro della città, con un collegamento finalmente adeguato al sistema autostradale a nord, verso Milano e la Valle d'Aosta.



Veduta della Spina Centrale

Ferrovie

Per le ferrovie, l'opera di maggiore rilievo è il completamento del Passante da Porta Susa a Stura e la stazione AV di Porta Susa: una priorità nazionale che Rfi dovrebbe terminare entro il 2011,

con un costo stimato di circa un miliardo di euro, comprendenti i circa 60 per la nuova stazione e i 297 milioni della parte di Passante già operativa, da Lingotto a Porta Susa.

Parallelamente dovrebbe avviarsi anche la riqualificazione della stazione di

Porta Nuova, da parte di Grandi Stazioni Spa, per un costo di circa 61 milioni di euro.

Un'altra priorità nazionale riguarda il tratto urbano della ferrovia Torino-Ceres, in particolare il collegamento con il Passante, che ha un costo stimato di 126,70 milioni di euro, del quale è stata finanziata dalla Regione Piemonte la progettazione preliminare e definitiva, mentre l'intero importo per la realizzazione è ancora da finanziare.

Per quanto riguarda l'alta velocità, la tratta Torino-Novara è operativa dal febbraio 2006, mentre si sta discutendo ancora sul collegamento con Lione, non più sviluppato con le procedure della Legge Obiettivo, con

Schema complessivo del Passante di Torino





implicazioni dirette sul nodo di Torino: la Gronda merci è infatti parte integrante del tratto nazionale da Torino a Bussoleto, di circa 43 chilometri da Settimo Torinese a San Didero (nella Piana di Bruzolo), dal costo complessivo di circa 2,4 miliardi di euro.

La gronda nord dovrebbe essere la prima fase di attuazione di questa tratta, che a sua volta ha importanti riflessi nell'ambito urbano con la diramazione su corso Marche, grazie alla quale si creerebbe una interconnessione con la linea storica e al tempo stesso una seconda Spina di sviluppo urbano e territoriale, come per il Passante; per ora, dopo il passaggio alla procedura ordinaria deciso nei mesi scorsi, è necessario attendere lo Studio di impatto ambientale (conclusione prevista nella primavera del 2007) per la VIA sul Progetto definitivo.

Trasporto pubblico

Dopo i grandi investimenti effettuati fra 2001 e 2006, Torino può vantare già oggi un sistema su rotaia abbastanza ricco, dove spiccano il primo tratto della metropolitana da Collegno a Porta Susa e la nuova linea del tram 4.

Quest'ultimo è un asse trasportistico di 18 chilometri concepito come elemento di qualità - infrastrutturale e di servizio - che, attraverso il centro, collega due grandi quartieri periferici di Falchera (a nord) e Mirafiori (a sud); l'ultima parte, il cosiddetto lotto 3b, di 2 chilometri sotto l'autostrada e la ferrovia, è stato completato nell'aprile scorso, dopo tre anni di lavori e una spesa di oltre 26 milioni di euro.

Il futuro riguarda essenzialmente il completamento della prima linea della metropolitana, prolungata verso i confini ovest e sud, e la definizione del tracciato della seconda, che verrà realizzata se si riusciranno a trovare le risorse necessarie.

Infatti, nell'elenco della Leg-

ge Obiettivo sono ancora inseriti, ma non finanziati, solo i due tratti di prolungamento della linea 1: quello est, dall'attuale deposito di Collegno a Cascine Vica, all'intersezione con la tangenziale (presso Rivoli), che ha un costo stimato di 281,25 milioni di euro, di cui 112,50 già assegnati (dagli Enti locali); quello verso sud, dal Lingotto a piazza Bengasi, al confine con il comune di Nichelino, che ha un costo stimato di 214,68 milioni di euro, interamente da finanziare.

Per la linea 2 tutto è ancora a livello di ipotesi.

Rifiuti

Nel settore idrico e ambientale Torino vanta già due primati nazionali, e cioè il più grande ed efficiente impianto di trattamento delle acque esistente oggi in Italia, gestito dalla Smat (la prima opera "metropolitana" è stata del resto il grande collettore fognario che attraversa la città, realizzato negli anni Ottanta), e la discarica Amiat di Basse di Stura, un vero impianto industriale che è un modello di gestione per tutto il Paese, in grado non solo di minimizzare l'impatto e di ridurre i tempi di restituzione al territorio, ma anche di produrre energia, pur se in progressivo spegnimento, sfruttando i gas prodotti dalla biomassa.

Oggi si sta discutendo sulla chiusura della discarica, fissata per il 2009 (senza più nessuna proroga), sostituita entro il 2011 dall'aumento della raccolta differenziata, che dovrebbe raggiungere il 52 per cento entro il 2011 (nel 2005 è stata del 36,3) e dalla costruzione di due termovalorizzatori, uno a Torino e l'altro nel Canavese.

Il progetto del termovalorizzatore di Torino sembra in dirittura d'arrivo, perché il Piano provinciale dei rifiuti, approvato nel novembre scorso, ha indicato la collocazione, in un'area nell'estrema periferia sud, le scadenze (deve essere operativo per il 2011) e le caratteristiche dell'impianto, che avrà capacità di trattamento per 421 mila tonnellate di rifiuti l'anno; per l'impianto previsto nel Canavese, con una potenzialità di circa 274 mila tonnellate di rifiuti l'anno, il progetto sembra avere tempi più lunghi.

L'impianto di Torino prevede anche la produzione di energia elettrica, per circa 300 megawatt l'anno, ed energia termica per circa 140 megawatt, utilizzata per il teleriscaldamento di circa 14 mila unità abitative.

I rifiuti all'inceneritore potrebbero arrivare soprattutto in treno, perché il sito è raccordato alla linea che oggi raggiunge l'interporto di Orbassano.

Veduta dell'inceneritore



Sviluppo urbano

Nello sviluppo urbano Torino sta investendo come non mai, in un processo di trasformazione e riedificazione della città che, per ora, interessa circa 3 milioni di metri quadrati di aree industriali, poco meno di un terzo di quelle esistenti nel decennio scorso, con un volume di investimenti

stimato in almeno 3,2 miliardi di euro. E' una riedificazione su se stessa, che recupera ampie aree dismesse, soprattutto lungo la cosiddetta Spina centrale, il grande viale creato sopra l'asta del Passante ferroviario che da sola, con l'interramento dei binari, permette la restituzione alla città di oltre 2 milioni di metri quadrati, là dove la ristrutturazione del settore manifatturiero, in particolare quello legato all'acciaio e alla meccanica, ha liberato grandi superfici lungo la ferrovia nata alla fine dell'Ottocento a ridosso del centro storico. Queste aree, articolate in quattro grandi settori di sviluppo urbano, tutti con una accessibilità molto elevata, stanno oggi dando corpo a un secondo centro cittadino, dove si stanno ricollocando anche importanti realtà istituzionali e del terziario, come gli uffici direzionali del San Paolo-Imi, che oggi occupa molti

Il tunnel del Tram 4 sotto la ferrovia e l'autostrada



spazi nel centro storico, o la Regione, che sta costruendo un nuovo palazzo uffici all'estremità sud della Spina (al Lingotto), o la Provincia, che vi ha trasferito il suo palazzo uffici. Complessivamente, i programmi di trasformazione urbana prevedono l'impegno congiunto di risorse pubbliche e private e la costruzione di edifici per oltre 1,2 milioni di Slp, per metà destinati a nuove residenze e il resto ad attività commerciali e di servizio, con un 30 per cento di terziario e produttivo avanzato. Per il futuro saranno ancora le aree

industriali a fornire spazio alla città: gli stabilimenti Fiat di Mirafiori (10 milioni di metri quadrati), o il complesso dell'Alenia (all'incrocio fra corso Marche e corso Francia), o l'area a nord dove si trova anche la discarica di Basse di Stura (per un totale di 5,5 milioni di metri quadrati).

Tendenze demografiche

L'enorme quantità di edifici in costruzione e previsti sembra non spaventare amministratori e investitori, anzi, il mondo delle costruzioni preme per intervenire anche su nuove aree, specie per ampliare le quote previste di abitazioni.

Non c'è un eccesso di volumi - precisa Mario Viano, assessore all'Urbanistica del Comune di Torino - ma anzi la domanda rimane alta, specie

per le abitazioni, e una conferma indiretta viene proprio dal fatto che i costruttori insistono nella richiesta di estendere gli interventi in nuove aree.

Ad esempio - continua Mario Viano - gli operatori della cooperazione, che hanno accumulato risorse su una serie di interventi su Spina 3, si dimostrano oggi molto interessati a costruire gradualmente in aree apparentemente marginali come Mi-

rafiori: non possono essere liberalizzate, per ragioni politiche e sociali, ma è prevedibile una acquisizione nel tempo per erosione, come del resto è già avvenuto in passato in tutte le aree industriali, progressivamente accerchiate da quartieri residenziali.

I motivi che spiegano il livello della domanda di abitazioni su Torino sono molti, ma quello decisivo è che da almeno quarant'anni non si è stati in grado di offrire spazi, soprattutto nelle aree più centrali; negli anni dell'immediato dopoguerra le alternative erano infatti

l'estrema periferia, soluzione non molto apprezzata, o i comuni della cintura metropolitana.

Ora invece si assiste a un flusso inverso - spiega Viano - sia dai comuni della cintura, specie da parte di chi ha risorse finanziarie da mettere in campo, vendendo ad esempio le abitazioni nell'area metropolitana (dove i prezzi calano, mentre le aree su Torino sono appetite), sia dall'interno stesso di Torino, dove si lasciano abitazioni in periferia o nelle parti storiche, riutilizzate poi dai nuovi immigrati, per spostarsi nei nuovi quartieri, più qualificati e con standard migliori, con verde, parcheggi ecc.

Il motivo - secondo Viano - è la massa di servizi che è in grado di offrire la città, di carattere formativo, commerciale, culturale, e l'offerta di trasporto pubblico sempre più ampia, che nell'insieme consentono di economizzare significativamente nei trasporti e avere livelli di vita estremamente più apprezzabili.

Parallelamente, nel centro storico si assiste a una ripresa della residenza, negli spazi lasciati liberi dalla ricollocazione all'esterno del terziario, che si sposta prevalentemente sulla Spina; così, dopo la grande paura dell'espulsione dei residenti, che hanno subito un calo drastico a partire dagli anni sessanta, nel centro si va ricostruendo un'importante domanda interna, capace di supportare la grande offerta di servizi oggi presente. Di fatto è accertata un'inversione di tendenza e il flusso demografico è in crescita - conclude Viano - anche se i numeri assoluti non sono grandi, perchè molte sono le operazioni in corso, mentre poche sono quelle che hanno già consolidato i trasferimenti.

Meccanismi di finanziamento

Fondi pubblici e intensa attività immobiliare/promozionale sembrano essere i principali meccanismi di finanziamento utilizzati per sostenere l'enorme sforzo di rassetto infrastrutturale, economico e urbanistico in corso, dove i primi supportano attivamente la seconda.



Il nodo del finanziamento rimane un problema aperto - puntualizza Sergio Chiamparino - specie a fronte della continua riduzione dei trasferimenti governativi.

La città viene da quattro anni di una sostanziale mancanza di finanziamenti statali alle infrastrutture di trasporto - precisa Maria Grazia Sestero, assessore ai Trasporti del Comune di Torino - perchè la metropolitana gode ancora dei vecchi finanziamenti della legge 211, non più rifinanziata, e ad oggi non ci sono certezze sul sostegno del Governo ad altre opere come i prolungamenti della linea 1 o, meno ancora, per la linea 2.

Se si lavora e si progetta il futuro i problemi non mancheranno mai - ricorda Giancarlo Guiati, presidente dell'azienda trasporti Gtt - così come l'incertezza sulle risorse economiche disponibili rappresenta l'ostacolo più difficile da affrontare, perché è una variabile indipendente dalle nostre capacità di programmare, studiare e di fare concretamente.

A Torino il denaro pubblico, dello Stato e degli Enti locali, ha sostenuto l'attuale linea della metropolitana, dal costo di 958 milioni di euro, che è stata finanziata per il 60 per cento dal Governo, per il 25 dal Comune e il resto da Regione e Gtt; per quanto riguarda le Olimpiadi, il totale degli investimenti sulla città ha raggiunto i 600 milioni di euro, 200 dei quali stanziati dal Comune.

Per quanto riguarda i parcheggi in struttura, Torino ha saputo sfruttare meglio di altri in Italia i finanziamenti della legge Tognoli (122/89), integrandoli con mutui del Comune, vendite di box pertinenziali e autofinanziamento di Gtt con i proventi della sosta a pagamento sulle strisce blu.

Allo stesso modo, un peso rilevante lo hanno i fondi strutturali europei dopo l'inserimento della città nelle aree Obiettivo 2, che fra 1993 e 2000 hanno consentito interventi di recupero urbano per 1,1 miliardi di euro.

Torino poi è stata anche la prima città in Italia a emettere cambiali finanziarie e a dar vita a un "discount broker" telematico di valori azionari.

L'azione immobiliare si affaccia prepo-

ntemente soprattutto in questi ultimi anni, con il riassetto in corso sulle aree industriali dismesse, tanto che nel 2003, la provincia di Torino si colloca al terzo posto della graduatoria del numero di immobili edificati; rispetto alla popolazione residente, quella torinese risulta una delle province metropolitane più attive (con 800 immobili ogni 1.000 abitanti), preceduta solo da Bologna (867), Firenze (842) e Venezia (841).

Questo fenomeno vale sia per le abitazioni (nel 2002 ne sono completate 1.607, solo a Torino, con un aumento del 74 per cento rispetto a cinque anni prima) che per il terziario (nel 2005, il Piemonte si è collocato al primo posto tra le regioni italiane, soprattutto a Torino).

Per quanto riguarda le opere sulla Spina, mentre i finanziamenti pubblici coprono la parte infrastrutturale (il Passante e il viale in superficie), i privati sono protagonisti indiscussi della riqualificazione delle aree industriali dismesse - conferma il Sindaco Chiamparino - perchè hanno acquisito le aree e a loro spese realizzato gli edifici e le opere di urbanizzazione connesse agli insediamenti. Però in questa direzione si muovono attivamente anche gli stessi Enti locali, che hanno costituito apposite società di promozione, innanzitutto l'Investimenti Torino Piemonte (Itp), prima agenzia

di marketing territoriale costituita in Italia, creata dalle principali istituzioni e associazioni private d'impresa per attrarre investimenti in attività produttive e iniziative immobiliari.

Lo scorso anno è nata poi Torino nuova economia (Tne), costituita da Enti locali e Fiat per gestire i 300 mila metri quadrati di aree dello stabilimento Mirafiori cedute dalla Fiat, che in prospettiva potrebbe assumere un ruolo più ampio nella trasformazione urbana, utilizzando anche le leve patrimoniale, fiscale e parafiscale per attrarre nuovi investimenti, italiani ed esteri.

Un ruolo simile potrebbe coprirlo la Finanziaria della Città di Torino, destinata a divenire sempre più una società per lo sviluppo del territorio.

Certa è comunque l'intenzione del Comune di Torino di muoversi verso una gestione innovativa del patrimonio immobiliare, con la costituzione di una società pubblica a cui cedere una parte rilevante degli immobili comunali (alcune centinaia di migliaia di metri quadrati di SIp, sparsi in varie parti della città), per gestirli, valorizzarli ed eventualmente venderli.

Veduta del cantiere nell'area Vitali della Spina 3

