

TERZO RAPPORTO TRIENNALE

Scenari per il Piemonte del 2015

LO SVILUPPO MULTIPOLARE DELL'AREA METROPOLITANA TORINESE

ALFREDO MELA, LUCA DAVICO, SILVIA CRIVELLO, LUCA STARICCO

IRESCENARI 2008/16



ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO SOCIALI DEL PIEMONTE

Irescenari Irescenari

LO SVILUPPO MULTIPOLARE DELL'AREA
METROPOLITANA TORINESE



L'IRES PIEMONTE è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IRES ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte.

L'IRES è un ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti e inoltre la collaborazione con la Giunta Regionale alla stesura del Documento di programmazione economico finanziaria (art. 5 l.r. n. 7/2001).

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Angelo Pichierri, *Presidente*

Brunello Mantelli, *Vicepresidente*

Paolo Accusani di Retorto e Portanova, Antonio Buzzigoli, Maria Luigia Gioria,
Carmelo Inì, Roberto Ravello, Maurizio Ravidà, Giovanni Salerno

COMITATO SCIENTIFICO

Giorgio Brosio, *Presidente*

Giuseppe Berta, Cesare Emanuel, Adriana Luciano,
Mario Montinaro, Nicola Negri, Giovanni Ossola

COLLEGIO DEI REVISORI

Emanuele Davide Ruffino, *Presidente*

Fabrizio Allasia e Massimo Melone, *Membri effettivi*

Mario Marino e Liliana Maciariello, *Membri supplenti*

DIRETTORE

Marcello La Rosa

STAFF

Luciano Abburrà, Stefano Aimone, Enrico Allasino, Loredana Annaloro, Maria Teresa Avato,
Marco Bagliani, Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla, Paola Borriore, Antonino Bova, Paolo Buran,
Laura Carovigno, Renato Cogno, Luciana Conforti, Alberto Crescimanno, Alessandro Cunsolo,
Elena Donati, Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlaino, Vittorio Ferrero,
Filomena Gallo, Tommaso Garosci, Maria Inglese,
Simone Landini, Antonio Larotonda, Eugenia Madonia, Maurizio Maggi,
Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Carla Nanni, Daniela Nepote, Sylvie Occelli,
Santino Piazza, Stefano Piperno, Sonia Pizzuto, Elena Poggio, Lucrezia Scalzotto,
Filomena Tallarico, Luigi Varbella, Giuseppe Virelli

© 2008 IRES – Istituto di Ricerche Economico – Sociali del Piemonte
via Nizza 18 – 10125 Torino
Tel. 011.66.66.411 – Fax 011.66.96.012

Iscrizione al Registro tipografi ed editori n. 1699,
con autorizzazione della Prefettura di Torino del 20/05/1997

Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione del contenuto
del volume con la citazione della fonte.

Irescenari

TERZO RAPPORTO TRIENNALE SUGLI SCENARI EVOLUTIVI DEL PIEMONTE

Coordinamento scientifico: Paolo Buran

2008/16

LO SVILUPPO MULTIPOLARE DELL'AREA METROPOLITANA TORINESE

di Alfredo Mela, Luca Davico, Silvia Crivello, Luca Staricco
(collaborazione di Sarah Chiodi)

Il presente contributo intende offrire una prima sintetica riflessione sui risultati emersi de una ricerca biennale commissionata all'IRES dalla Regione Piemonte (Settore Pianificazione Territoriale Operativa), che ha dato luogo alla pubblicazione di due quaderni, referenziati al termine del volume. Ad essa hanno collaborato – oltre agli autori del quaderno qui presentato – Paolo Buran e Stefano Piperno per l'IRES, Stefania Avanzato, Paola Pellegrino (COREP), Franco Prizzon (Politecnico di Torino).

Sono state svolte interviste a testimoni privilegiati, che l'IRES ringrazia per la collaborazione dimostrata. Tra di essi:

Ugo Baldini (CAIRE, Cooperativa Architetti e Ingegneri di Reggio Emilia), Carlo Alberto Barbieri (Torino Internazionale), Oscar Bertetto (ARESS, Agenzia Regionale per i Servizi Sanitari), Enzo Bertolotto (Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino), Giuseppina Bevilacqua (Unione Industriale di Torino), Antonello Camillo (Comune di Settimo – Settore Ambiente e Territorio), Aldo Corgiat (sindaco di Settimo), Luca Dal Pozzolo (Fondazione Fitzcarraldo, Resp. Osservatorio Culturale della Regione Piemonte), Giovanni Ferrero (direttore amministrativo Università di Torino), Elena Fissore (assessore allo Sviluppo locale di Moncalieri), Lorenzo Fogliato (vicesindaco di Pralormo), Paolo Foietta (Provincia di Torino – Assessorato alla Pianificazione Territoriale), Bruno Fontolan (Assot – Agenzia per lo sviluppo del sud ovest di Torino), Agostino Gay (sindaco di Chieri), Mario Lupo (Provincia di Torino – Servizio di Concertazione Territoriale), Sergio Nidola (patto territoriale Torino Sud, ex sindaco di Castagnole), Luca Pignatelli (Unione Industriale di Torino), Vittorio Saraco (ufficio Sviluppo locale Moncalieri), Antonino Scordo (Unione Industriale di Torino), Giancarlo Somà (Unione Industriale di Torino), Massimo Strapazzon (Assot, Agenzia per lo sviluppo del sud ovest di Torino), Nanni Tosco (Cisl)

Naturalmente le opinioni espresse nel presente quaderno devono essere considerate di responsabilità esclusiva degli autori e dell'IRES.

UFFICIO EDITORIA IRES PIEMONTE

Maria Teresa Avato, Laura Carovigno

PROGETTO GRAFICO

Clips – Torino

IMPAGINAZIONE

Edit 3000 srl – Torino

INDICE

1.	L'EVOLUZIONE IN SENSO MULTIPOLARE DELLE AREE METROPOLITANE	1
1.1	Il passaggio dallo schema centro-periferia ad uno schema con molte centralità e molte perifericità	1
1.2	Polarità, strutture assiali, strutture reticolari	4
1.3	Le "forze di coesione" delle polarità	5
1.4	I diversi tipi di polarità: un tentativo di classificazione	7
2.	L'AREA METROPOLITANA TORINESE: LA RIORGANIZZAZIONE DELLE POLARITÀ	11
2.1	Linee di sviluppo del multipolarismo nell'area torinese	11
2.2	Un quadro generale delle polarità dell'area metropolitana	13
3.	VOCAZIONI E POLARITÀ DEI QUADRANTI METROPOLITANI	18
3.1	La struttura "per quadranti" dell'area metropolitana	18
3.2	Le più rilevanti polarità del quadrante nord	20
3.3	Le più rilevanti polarità del quadrante ovest	23
3.4	Le più rilevanti polarità del quadrante sud	25
3.5	Le più rilevanti polarità del quadrante est	26
4.	NOTE CONCLUSIVE	28
	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	31

1. L'EVOLUZIONE IN SENSO MULTIPOLARE DELLE AREE METROPOLITANE

1.1 IL PASSAGGIO DALLO SCHEMA CENTRO-PERIFERIA A UNO SCHEMA CON MOLTE CENTRALITÀ E MOLTE PERIFERICITÀ

In questo capitolo l'attenzione sarà concentrata sull'**area metropolitana torinese** e il tema che verrà affrontato riguarda una trasformazione territoriale che ha cominciato a delinearsi ormai da quasi due decenni, ma che ha assunto un carattere molto più evidente soprattutto negli anni 2000: **l'evoluzione in senso multipolare dello schema di organizzazione spaziale delle funzioni di livello superiore.**

Questa trasformazione, d'altro canto, riproduce una tendenza che non è propria solo dell'area torinese, ma che si manifesta anche a un livello assai più ampio, ovvero che è tipica di quasi tutte le metropoli di dimensioni medio-grandi dei paesi sviluppati (e in parte anche di quelli emergenti), anche se, in realtà, ogni città la esprime con modalità che dipendono anche da variabili specifiche del contesto. Per molti aspetti, anzi, si potrebbe affermare che l'evoluzione in senso multipolare è, nel nostro paese, un fenomeno relativamente recente, mentre da tempo è presente negli Stati Uniti e nei contesti urbani del centro-nord europeo.

Proprio per questa ragione, **tale fenomeno è oggetto di un dibattito intenso**: per non ritornare troppo indietro nel tempo – rievocando ad esempio il celebre modello dei “molti nuclei” di Harris e Ullman (1945) – si può qui accennare al dibattito sulle relazioni tra globalizzazione economica e trasformazioni delle aree suburbane (Muller, 1997), sulla “città di città” (Nello, 2001), sulla città-regione (cui è stato recentemente dedicato un numero monografico dell’“International Journal of Urban and Regional Research”, con articoli, tra gli altri, di Jonas, Warde, 2007, Mc Cann, 2007, Krueger e Savane, 2007), e agli studi sulle *edge cities* (Phelps, Parsons, 2003, Bontje, Burdack, 2005) e, più in generale, alle **riflessioni sul rapporto tra emergenza di un'economia della conoscenza e sviluppo della forma urbana.**

Nell'ambito di questi dibattiti, molti elementi sono emersi come possibili fattori di questa tendenza al policentrismo: la riorganizzazione del sistema produttivo (e in modo particolare delle imprese a elevato contenuto tecnologico), l'espansione delle infrastrutture della viabilità e del trasporto collettivo, la trasformazione dell'attività commerciale, la crescente rilevanza del turismo, del settore culturale, delle risorse per il *loisir* e così via. Pur senza addentrarci nell'analisi delle diverse letture del fenomeno, occorre tuttavia mettere in guardia contro possibili fraintendimenti: **la trasformazione in senso multipolare delle metropoli non può essere interpretata come una perdita di rilevanza della città in se stessa; né, d'altro canto, deve essere confusa con il processo di dispersione urbana e con le tendenze allo *sprawl* residenziale.**

Infatti, benché sia presente in letteratura anche una linea interpretativa che enfatizza il ruolo dirompente della mobilità e dei flussi nei confronti delle forme consolidate di insediamenti urbani (Urry, 2000) o che, comunque, propone di ridimensionare il ruolo della città come unità economica (Amin, Thrift, 2002), sono numerose le voci che, viceversa, evidenziano come gli assetti economici postindustriali ridiano vitalità al ruolo delle città, e alla stessa città compatta, come luoghi di produzione del reddito e di concentrazione delle risorse (Veltz, Davezies, 2006; Läßle, Kanai, 2005). La formazione di una pluralità di poli di centralità all'interno di un'area metropolitana non equivale affatto a una supposta dissoluzione della città; semmai, essa corrisponde a una specializzazione delle sue parti e dei suoi “luoghi centrali”, il cui effetto è quello di **accrescere la potenzialità competitiva dell'intera area.**

Così pure, per quanto esista una evidente tendenza alla crescita in forme disperse delle zone residenziali – un processo da più parti guardato con forte preoccupazione per il suo impatto negativo sulla sostenibilità degli insediamenti urbani –, non si dà in alcun modo una automatica corrispondenza tra diffusione abitativa e pluralità dei poli di centralità urbana. Questi ultimi, infatti, non sono necessariamente al servizio della popolazione locale, ma concentrano funzioni rare, il cui bacino di utenza è quanto meno metropolitano e che in molti casi si connettono direttamente a reti di dimensione transnazionale. Dunque, pur senza negare che esista una relazione tra l'ampliamento delle metropoli e la riorganizzazione multicentrica delle funzioni rare, occorre chiarire che **il multipolarismo non è né l'effetto diretto dello sprawl abitativo né è – quanto meno in ampia parte dei casi – una possibile causa di esso. Per molti aspetti, anzi, potrebbe rappresentare un fattore di contenimento della disseminazione residenziale**, in quanto la presenza di poli decentrati, imperniati sui nodi principali del sistema dell'accessibilità, favorisce un compattamento degli insediamenti attorno a questi poli, avviando la metropoli lungo la via di una “diramazione non diffusiva”¹.

Ciò che invece è ormai assodato è che il fenomeno di cui qui si sta trattando rappresenta un **superamento del modello di area metropolitana basata su uno schema che contrappone nettamente un centro** (il *core* dell'area stessa e soprattutto – quanto meno nelle città europee – il suo centro storico) **alla periferia** (la periferia urbana della città centrale, l'area conurbata e, al di là di essa, la più ampia cerchia delle cinture gravitanti sul *core*). A questa gerarchia relativamente semplice, peraltro, non si sostituisce uno spazio metropolitano privo di gerarchie. Il pluralismo delle centralità, infatti, non implica la formazione di un sistema di poli della medesima importanza; semmai significa la organizzazione di una gerarchia complessa delle funzioni metropolitane, le quali si localizzano su di una più ampia parte del territorio. Peraltro, questo maggiore coinvolgimento di ambiti spaziali che in precedenza si sarebbero semplicemente considerati periferici non corrisponde affatto a un'automatica sparizione e nemmeno a un'attenuazione degli squilibri spaziali. Infatti, **la presenza di funzioni qualificate in luoghi distanti dal tradizionale centro urbano non produce necessariamente una riqualificazione delle parti circostanti del territorio; perché questo effetto si produca, occorre l'intervento di una pianificazione territoriale rivolta in tal senso e la presenza di politiche immateriali che accompagnino le trasformazioni materiali**.

Dunque, la moltiplicazione dei centri non cancella *ipso facto* la geografia della perifericità, se con questa espressione si intende alludere alla distribuzione spaziale di aree prive di funzioni di rilievo urbano e/o socialmente marginali. Piuttosto, si può affermare che essa modifica tale geografia in una direzione che rende meno stringente la corrispondenza tra la distanza fisica dal centro urbano e la marginalità socioeconomica di un'area: le zone meno privilegiate e più povere di risorse si collocano ora in una pluralità di ambiti metropolitani, talora in forte prossimità con le principali polarità (ad esempio, nelle aree centrali scartate o non ancora toccate dai processi di *gentrification*), in altri casi in zone interstiziali o in aree esterne. Insomma, **anche la geografia della marginalità urbana assume un carattere più complesso e fa riconoscere una struttura “a macchie di leopardo”, anziché semplicemente organizzata per corone concentriche**.

¹ Un concetto equivalente, in ambito europeo, è quello di *decentralised concentration*. In entrambi i casi, tali nozioni stanno a indicare un possibile sviluppo urbano che, al di fuori della città compatta, si basa su insediamenti di minori dimensioni a densità relativamente elevata, situati in modo particolare lungo le stazioni dei sistemi di trasporto su ferro (e specialmente le ferrovie metropolitane). Quest'ultima condizione consente un'agevole accessibilità verso il centro metropolitano, mentre la taglia contenuta di ogni insediamento favorisce una viabilità interna che riduca al minimo l'uso dell'auto.

MULTIPOLARISMO: PERCHÉ?

L'evoluzione in senso multipolare delle città può essere considerata una tendenza generale a scala internazionale, essendo riscontrabile in differenti ambiti continentali, ad esempio, nel Nord-America, in Australia, in Europa, ma anche in numerose aree metropolitane asiatiche dei paesi emergenti. Tuttavia, al variare dei contesti, anche il fenomeno assume modalità diverse, e può produrre conseguenze socioeconomiche e territoriali fortemente eterogenee.

Negli Stati Uniti, il processo più ampiamente studiato è lo sviluppo di centri urbani collocati nelle cinture esterne delle aree metropolitane e caratterizzati da forti concentrazioni di attività commerciali e direzionali. Per designare tali centri, sono stati coniati diversi termini (ad esempio, peripheral centers, suburban business districts); il più celebre è tuttavia quello di edge cities, proposto in un saggio del giornalista americano J. Garreau (1991). Si calcola che negli Stati Uniti esistano oltre 200 edge cities e che esse contengano circa i 2/3 degli spazi adibiti a uffici a livello nazionale.

La edge city nordamericana, tuttavia, non è una semplice polarità periferica, come quelle di cui si parla in questo lavoro riguardo a Torino, ma – come suggerisce il termine stesso – in molti casi è una vera e propria città, inclusa nell'area metropolitana di un centro urbano di dimensioni maggiori. In questo senso, possono essere considerati tali, ad esempio, Palo Alto o Berkeley rispetto a S. Francisco, oppure Orange o San Bernardino rispetto a Los Angeles. Particolarmente emblematico a questo proposito è il caso di Mississauga, nell'area metropolitana di Toronto; si tratta di una edge city sorta nei pressi del principale aeroporto cittadino: essa conta oltre 668.000 abitanti (è la sesta municipalità canadese per dimensioni demografiche) e ospita gli uffici di numerose imprese multinazionali.

In Europa, il fenomeno del multipolarismo ha caratteristiche alquanto distinte: il decentramento nasce spesso dall'inclusione in un'area metropolitana di insediamenti minori ma dotati di centri storici di rilievo; oppure è il risultato di politiche esplicite, nate anche per dare una forma organizzata all'espansione metropolitana (come è nel caso delle new towns inglesi o delle villes nouvelles francesi). Ad ogni modo, le due maggiori metropoli europee, Londra e Parigi, hanno ormai una configurazione multipolare, con la presenza ormai consolidata di distretti finanziari esterni al centro principale (Canary Wharf e l'area a sud di Croydon per Londra; la Défense per Parigi). Altre grandi agglomerazioni urbane europee, poi, hanno un carattere multipolare, per così dire, in forma originaria, in quanto derivano dalla fusione di un complesso di insediamenti urbani: tale è, ad esempio, il bacino della Ruhr, che deriva dall'agglomerazione di numerose città, tra cui alcune hanno dimensioni medio-grandi (come Duisburg, Essen, Dortmund) e che complessivamente ha oltre 5,3 milioni di abitanti.

D'altro canto, il fenomeno del multipolarismo è oggi riconoscibile anche in numerose città di dimensioni inferiori, più agevolmente paragonabili al caso torinese.

Un esempio è quello dell'agglomerazione lionese che, oltre a presentare una pluralità di aree diversamente caratterizzate nella parte interna del core (ad esempio, il vecchio centro, la Presqu'île, la Part Dieu) sta evolvendosi in forma policentrica ad una scala più ampia. Così, a proposito di quest'area, Buisson, Mignot e Aguilera Balaguer (2001) individuano tre tipi di centri: il Central Business District, vale a dire l'area centrale la cui attrattività è potenziata dall'importanza della città come nodo ferroviario; i poli periferici, ovvero comuni prossimi al centro, specializzati in attività produttive o terziarie, ma ancora fortemente dipendenti dal comune di Lione; i centri secondari come Villefranche sur Saône a Nord e Saint-Chamond a Sud. Questi ultimi, situandosi a oltre 30 chilometri dal centro, hanno maggiore autonomia rispetto ad esso e una dimensione demografica più significativa.

1.2 POLARITÀ, STRUTTURE ASSIALI, STRUTTURE RETICOLARI

Sin qui si è parlato in termini piuttosto generali di una moltiplicazione delle “polarità”, o delle “centralità”, riferendosi a una riorganizzazione spaziale, sull'intera area metropolitana, delle funzioni rare. Ora, prima di procedere nell'analisi delle modalità con cui il processo si manifesta nell'area torinese, è utile aggiungere qualche precisazione per definire meglio il concetto di “polarità”.

Come è stato più volte evidenziato a riguardo di diversi contesti, numerose funzioni urbane che presentano caratteri di rarità e di elevata qualificazione e che, di conseguenza, hanno un bacino di utenza di ampie dimensioni, hanno conosciuto, nel periodo più recente, una tendenza al decentramento. Tra le funzioni in oggetto potremmo segnalare, in modo particolare, quelle legate al commercio e alla fruizione del tempo libero, i parchi tematici o ricreativi, alcune attività culturali, sportive e turistiche, alcune tipologie di centri direzionali, di sedi universitarie e di ricerca, di centri fieristici ed espositivi, di strutture sanitarie, di parchi tecnologici e di incubatori di imprese a elevata tecnologia. A ciò si aggiunga la maggiore rilevanza che hanno assunto nodi funzionali già per loro natura ubicati all'esterno della città, come le aree aeroportuali o i poli logistici. Se si vanno a esaminare **le ragioni specifiche del decentramento di ciascun tipo di funzioni**, potremmo facilmente osservare che, per tutte, **esistono delle condizioni generali che rendono possibile il loro trasferimento in spazi esterni al centro principale metropolitano, come la più diffusa accessibilità e la presenza capillare delle reti tecniche e infrastrutturali**. Al tempo stesso, però, **ogni tipologia di attività presenta motivazioni al decentramento che le sono proprie** e che, volta per volta, possono essere rappresentate – ad esempio – dall'opportunità di trovare all'esterno della città aree di ampie dimensioni a più basso costo, ovvero dall'esigenza di adeguare l'offerta di servizi al decentramento della popolazione o, anche, da sollecitazioni provenienti da politiche locali, volte ad attrarre funzioni di alto livello in particolari ambiti metropolitani.

Tuttavia, nonostante la varietà dei possibili fattori di decentramento, si può constatare che **la distribuzione spaziale di attività di elevato livello gerarchico non avviene in modo casuale, né si produce in modo indifferenziato sul territorio. Piuttosto, si rende riconoscibile una specializzazione dei diversi ambiti metropolitani nei confronti di particolari tipi di funzioni rare, il che viene a configurare una peculiare “vocazione” di ciascuna area**. D'altra parte, tale specializzazione non riguarda solo gli spazi esterni al *core* metropolitano, ma sotto molti aspetti coinvolge anche quest'ultimo: la tradizionale centralità (che in passato aveva giocato un ruolo monocratico) tende ora ad articolarsi in distretti a loro volta dotati di vocazioni specifiche, ad esempio direzionali, finanziarie, turistico-ricreative, culturali. Insomma, se è vero che, grazie alla diffusione di un complesso di condizioni, l'intera area metropolitana appare come un *milieu* privilegiato per l'insediamento di funzioni rare e qualificate, è anche vero che – più propriamente – essa dovrebbe essere intesa come “un '*milieu di milieux*' [cfr. Remy, 2000], ovvero un *milieu* di secondo grado, composto di sistemi locali dotati di codici loro propri o, meglio, che elaborano in continuazione varianti di codice, nei rapporti di diversa natura che si instaurano tra loro” (Cusinato, 2007).

Inoltre, all'interno di ciascun ambito metropolitano specializzato **sono soprattutto alcuni luoghi a favorire la localizzazione di funzioni rare, configurando in tal modo la formazione di poli in cui si concentrano una pluralità di attività, siano esse funzionalmente omogenee tra loro oppure più marcatamente eterogenee**. Sono questi ultimi gli spazi che, nel presente contesto, verranno definiti “polarità”: è questo, infatti, un termine relativamente astratto, che ci sembra adatto a comprendere una certa varietà di casi concreti, che possono essere classificati – come si vedrà nel punto seguente – in tipi distinti².

² Questo termine ci sembra preferibile alla definizione di “poli funzionali”, utilizzata ad esempio, nella legge regionale emiliana 20/2000 all'articolo A-15. In tale testo, al comma 1 si dice che “I poli funzionali sono costituiti dalle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione

1. L'EVOLUZIONE IN SENSO MULTIPOLARE DELLE AREE METROPOLITANE

Ovviamente, un ruolo fondamentale nel favorire l'ubicazione delle polarità (a qualunque tipo appartengano) è **l'elevata accessibilità rispetto al loro bacino di utenza** e in particolare – per quelle più esterne – rispetto alla zona più compatta dell'area metropolitana. Al variare, poi, dell'ampiezza di tale bacino, si avrà un ruolo più o meno decisivo delle diverse forme di accessibilità: ad esempio, per i centri commerciali – la cui importanza è tendenzialmente metropolitana – è stata sinora decisiva soprattutto la connessione alla rete stradale e autostradale; per le funzioni di livello regionale o interregionale assume rilievo anche la prossimità alla rete del trasporto su ferro (a una rete ferroviaria metropolitana e/o a quella ad alta velocità); per quelle di livello ancora superiore è essenziale anche la vicinanza ai nodi aeroportuali.

La connessione a tali reti garantisce anche una reciproca interazione (almeno potenziale) tra le singole polarità e, in modo particolare, tra quelle più direttamente collegate da una o più modalità di trasporto. Dunque, **le diverse polarità, per quanto diversamente specializzate, possono interagire reciprocamente sino a formare delle strutture** più complesse, ulteriormente classificabili in base alla tipologia di collegamenti che le uniscono. In linea generale, potremmo distinguere tra due tipi di strutture, che interconnettono una pluralità di polarità. Da un lato potremmo parlare di **“strutture assiali”**, nel caso in cui esse si dispongano lungo lo stesso segmento di una o più reti (ad esempio, lungo una importante via di comunicazione stradale, un tratto ferroviario, una linea di metropolitana). Dall'altro lato si può invece parlare di **“strutture reticolari”**, nel caso in cui non vi sia un collegamento diretto del tipo prima descritto tra le polarità, ma sia comunque garantita un'elevata accessibilità reciproca e, inoltre, vi siano forti ragioni per una loro interazione (ad esempio derivanti dalla loro omogeneità, ossia da una complementarità funzionale).

1.3 LE “FORZE DI COESIONE” DELLE POLARITÀ

Al di là della già evidenziata localizzazione in punti nodali del sistema dell'accessibilità, vi sono ulteriori ragioni specifiche per cui più funzioni rare si debbano concentrare negli stessi luoghi, formando, appunto, quella che è stata prima definita una polarità?

La risposta a questa domanda è molto importante dal punto di vista della pianificazione territoriale: in base ad essa si potrà, infatti, stabilire in quale misura giochino, oltre alla connessione con le reti infrastrutturali, anche **ragioni intrinseche che rendano intrinsecamente vantaggiosa la prossimità spaziale in una località di più funzioni qualificate, da un punto di vista economico, funzionale, sociale, ambientale**. E, come è evidente, tale considerazione dovrà influire in modo determinante nella definizione delle politiche volte a favorire (o, eventualmente, a scoraggiare) la formazione di polarità.

Il tema meriterebbe certamente un approfondimento molto maggiore di quanto sia possibile nel presente contesto; tuttavia, sia pure in termini molto sintetici, è qui possibile accennare ad alcune possibili motivazioni di una concentrazione spaziale di funzioni rare, motivazioni corrispondenti – per così dire – ad altrettante forze di coesione delle polarità.

Una prima ragione che potrebbe rendere vantaggiosa la vicinanza territoriale di più attività è quella della loro **complementarità nella produzione di un bene**. Questo principio, che è connesso alla

spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana”. Per quanto la definizione sia analoga a quella che qui viene affermata, essa tende a far supporre che i poli in questione siano unicamente di carattere mono-specializzato; in effetti, il comma 2 dell'articolo citato elenca una casistica di poli funzionali (centri direzionali, centri congressi, centri commerciali, aree per la logistica, ecc.) che sembra confermare tale supposizione.

necessità di contenere i costi di trasporto tra imprese legate da rapporti di interscambio, ha avuto un ruolo primario nelle interpretazioni teoriche volte a spiegare i fattori di polarizzazione nell'ambito dell'economia fordista; tuttavia, come viene ormai sottolineato da diversi anni, esso perde di rilevanza nel sistema economico contemporaneo, basato sul ruolo centrale della conoscenza e dell'informazione, oltre che caratterizzato da un forte ridimensionamento del peso dei costi di trasporto.

→ Sempre dal punto di vista delle imprese produttrici di beni e servizi, un altro possibile fattore che potrebbe favorirne la prossimità è rappresentata dall'**esigenza di rendere il più possibile agevoli forme di interscambio basate sull'interazione face to face**. In questo caso, dunque, si tratta di un interscambio di informazioni, piuttosto che di beni, e in particolare di quel tipo di interazione che non può essere completamente sostituito dalla comunicazione a distanza, sia perché ha un carattere particolarmente intenso e qualificato (come per esempio tra ricercatori universitari e tecnici di un'impresa innovativa ad alta tecnologia), sia perché tiene in considerazione la possibilità di incontri casuali, imprevedibili, che mettano in comunicazione operatori con diverse competenze, stimolando idee nuove basate su un uso creativo e ibrido delle tecnologie. Questo fattore di concentrazione è stato più volte evidenziato dalla letteratura a partire dagli anni novanta; esso, tuttavia, vale soprattutto per alcuni tipi di attività: in particolare per quelle di carattere altamente innovativo, nelle quali abbia rilievo lo scambio di conoscenza non codificata (Amin, Thrift, 2002), più che quello di informazioni maggiormente standardizzate. Inoltre – almeno per quanto si riferisce alle interazioni non programmate – può essere maggiormente adatto a spiegare il successo di poli urbani in zone compatte e con un'elevata intensità relazionale, piuttosto che di poli esterni.

→ Un altro fattore che può favorire la formazione di polarità riguarda, invece, l'**opportunità di localizzazione in spazi contigui di attività che, pur non avendo complementarità dirette tra loro, fruiscono del medesimo tipo di servizi, siano questi di carattere pubblico o privato**. In questo caso, i servizi in oggetto rappresentano il fattore di coagulazione delle attività stesse: essi possono essere di diversa natura e la loro rilevanza per le imprese può avere un ruolo più o meno strategico. Ad esempio, si va dai servizi connessi alla logistica, a quelli legati al marketing, alla progettazione, alla commercializzazione dei prodotti sino, più banalmente, a servizi legati alla pulizia e alla vigilanza dei locali.

→ Per restare ancora a fattori di prossimità esaminati dal punto di vista delle imprese produttrici di beni o fornitrici di servizi, un'ulteriore ragione di concentrazione spaziale di imprese è la **possibilità di godere di vantaggi comuni legati all'immagine del luogo in cui esse sono ubicate**. A sua volta l'immagine può derivare dai caratteri intrinseci del luogo stesso (ad esempio, dal suo prestigio in quanto ambito di interesse storico-culturale o paesaggistico), ovvero può dipendere da un esplicito progetto di creazione di un'immagine nuova, resa credibile dalla qualità delle funzioni concentrate o anche da una progettazione degli spazi che metta in evidenza un particolare segno architettonico. Nel caso di polarità commerciali, il primo caso può essere esemplificato dai "centri commerciali naturali", ubicati in centri storico-monumentali; il secondo da centri commerciali di nuovo impianto, che si avvalgono di una progettazione di qualità elevata. Si può evidenziare come la creazione di immagine possa essere considerata rilevante, oltre che per le imprese stesse, anche nell'ottica pianificatoria e urbanistica. È infatti possibile, quanto meno nel caso in cui le polarità abbiano un rapporto stretto con un tessuto urbano preesistente, che l'immagine determinatasi per effetto della concentrazione di attività abbia conseguenze anche sull'intorno immediato, favorendone la riqualificazione.

→ Negli esempi prima citati a riguardo del commercio, oltre alle motivazioni legate a una immagine comune è presente anche un altro fattore di concentrazione: quello che deriva dalla **possibilità, per le imprese, di rivolgersi a una tipologia comune di utenti**. Quest'ultimo fattore, del resto, può sussistere anche in mancanza di un'azione comune volta a produrre effetti di immagine. Nelle categorie dell'analisi ecologica, si tratta di un fenomeno di "commensalismo": ciascuna impresa trae vantaggio anche dall'attrazione di utenti determinata dalla presenza di altre attività. Per il consumatore, il vantaggio deriva dalla possibilità di compiere *multipurpose trips*, ovvero di fruire sequenzialmente di più servizi attraverso un unico spostamento, minimizzando costi e tempi di trasporto.

1. L'EVOLUZIONE IN SENSO MULTIPOLARE DELLE AREE METROPOLITANE

Infine, l'attivazione di questo fattore di concentrazione di più funzioni presenta un notevole rilievo dal punto di vista della pianificazione territoriale e ambientale: essa infatti consente di diminuire il volume complessivo degli spostamenti e di renderli più prevedibili e più orientati verso specifici punti dell'area metropolitana, in modo tale da agevolare la programmazione del sistema dei trasporti pubblici e l'organizzazione della viabilità.

Nella tabella 1 è sommariamente valutata la rilevanza che i fattori ora esaminati possono avere tanto da un punto di vista pubblico (quello della pianificazione territoriale e urbanistico-ambientale), quanto in una prospettiva privata (quella della convenienza per le imprese); va da sé che si tratta di una valutazione qualitativa che non pretende di indicare se non ordini molto aggregati di importanza, che non possono tener conto della forte varietà delle situazioni concrete. È altrettanto evidente, inoltre, che **i fattori presi in considerazione non sono reciprocamente esclusivi, ma possono combinarsi in molti modi**; a questo proposito si potrebbe quasi affermare che **ciascuna polarità presenta uno specifico profilo** per quanto concerne le forze di coesione che ne stimolano la formazione: si tratta, cioè, di una peculiare combinazione tra le ragioni ora elencate, tra opportunità e vincoli dipendenti dal contesto fisico e socioeconomico e, in alcuni casi, dalle incentivazioni che dipendono da esplicite politiche volte alla creazione di polarità in dati ambiti spaziali.



Tab.1 – Importanza dei fattori di concentrazione dal punto di vista della pianificazione territoriale e delle imprese

FATTORE DI CONCENTRAZIONE DI FUNZIONI IN UNA POLARITÀ METROPOLITANA	IMPORTANZA PER LA PIANIFICAZIONE PUBBLICA	IMPORTANZA PER LE IMPRESE
Complementarità nella produzione di un bene	*	*
Importanza delle relazioni <i>face to face</i> tra addetti alle diverse attività	***	** (dipende dalla tipologia di attività)
Fruizione in comune di servizi per le imprese	**	***
Possibilità di fruire dell'immagine di un luogo	***	***
Fruizione congiunta o sequenziale di servizi	***	**

1.4 I DIVERSI TIPI DI POLARITÀ: UN TENTATIVO DI CLASSIFICAZIONE

Se è vero quanto ora sottolineato a riguardo della varietà di ragioni che conducono alla formazione di polarità, è anche ragionevole ipotizzare che queste ultime appartengano a **categorie fortemente diversificate sotto diversi punti di vista**.

Se si sottolinea soprattutto **il punto di vista delle imprese**, si può affermare che le forze di coesione interne alla polarità possono essere più o meno forti, in base alla natura e all'intensità dei vantaggi agglomerativi che si danno per ciascuna di esse. Questi ultimi, poi, dipenderanno sia da caratteristiche proprie del sito, come la connessione a infrastrutture, l'accessibilità rispetto ai fruitori e ai fornitori, il costo del terreno, ecc., sia dal mix di attività che viene a costituirsi in ciascuna polarità.





Se si sottolinea soprattutto **il punto di vista del pianificatore**, le variabili che possono portare a valutare con maggiore o minore interesse la formazione di una polarità sono legate alle potenzialità di razionalizzazione dell'accessibilità, alla maggiore o minore opportunità di risparmio di suolo e di contenimento dei flussi, oltre che alle possibili ricadute sull'intorno urbano.



Ad ogni modo, una trattazione esaustiva di tutti i possibili aspetti che portano differenziare i vari tipi di polarità sarebbe impossibile nel presente lavoro. Qui ci si può limitare, piuttosto, a **mettere in evidenza tre tipi di criteri, il cui incrocio può condurre ad una tipologia di polarità che svolgono un ruolo differente nell'ambito del sistema territoriale di una metropoli.**



1) Il primo si riferisce al **grado di specializzazione funzionale di una polarità**: essa consente di differenziare le polarità di carattere essenzialmente monotematico, che vedono la concentrazione di funzioni di natura analoga, da quelle dotate da una compresenza di attività più spiccatamente eterogenee.



2) Il secondo criterio riguarda le **potenzialità di generazione di spazio pubblico da parte di una polarità**. Esso distingue tra polarità che offrono al proprio interno spazi per l'incontro e la fruizione pubblica da altre che ne sono prive. La capacità di una polarità di dar vita a nuovo spazio pubblico può essere ritenuto un indicatore del contributo che essa reca alla creazione di ambiti propriamente urbani.

3) Il terzo criterio concerne, invece, il **grado di interconnessione di una polarità rispetto al contesto spaziale in cui si inserisce**. Esso distingue le polarità a basso grado di interazione con il loro intorno (e, dunque, funzionanti come isole, o "capsule" autonome del contesto) da altre che, al contrario, si avvantaggiano dalle relazioni con il proprio ambiente urbano e irradiano su di esso effetti di riqualificazione e di consolidamento di una identità spaziale.

Utilizzando tali criteri e prendendo in considerazione solo le combinazioni maggiormente significative³, si può giungere a individuare un numero limitato di tipi di polarità (si veda la tabella 2).

Tab. 2 – Una tipologia di polarità metropolitane

SPECIALIZZAZIONE FUNZIONALE	GENERAZIONE DI SPAZIO PUBBLICO	GRADO DI INTERAZIONE CON L'INTORNO URBANO	TIPI DI POLARITÀ
Monotematica	Sì	Alto	Polarità urbana specializzata
Monotematica	Sì	Basso	Polarità capsulare specializzata
Monotematica	No	Alto	Polarità focale specializzata
Monotematica	No	Basso	Polarità tecnica specializzata
Pluritematica	Sì	Alto	Polarità urbana multifunzionale
Pluritematica	Sì	Basso	Polarità capsulare multifunzionale

³ Come si può osservare dall'analisi della tabella 2 non si è ritenuto significativo il caso di polarità multifunzionali che non producano la presenza di spazio pubblico. Nel caso di polarità multifunzionali, infatti, lo spazio pubblico rappresenta, in qualche misura, un tessuto connettivo che consente l'interazione di funzioni eterogenee.

1. L'EVOLUZIONE IN SENSO MULTIPOLARE DELLE AREE METROPOLITANE

Come si può vedere, la tipologia in questione comprende **quattro tipi di polarità specializzate, vale a dire caratterizzate dalla prevalenza di funzioni appartenenti allo stesso settore** (ad esempio, produttive, commerciali, universitarie, ospedaliere, ecc.). Quelle che vengono qui definite **“urbane”** si connotano per il fatto di **generare un proprio spazio pubblico e, contemporaneamente, per la loro forte integrazione con il contesto**. Una zona universitaria urbana o un centro commerciale “naturale” si prestano a esemplificare questo tipo di polarità.

Le **polarità “capsulari”** si distinguono dalle prime per la loro **separatezza dal contesto spaziale** in cui si collocano. Lo spazio pubblico generato è dunque tutto interno alla polarità e funzionale al suo tematismo: tali sono, ad esempio, un outlet o un complesso turistico-ricreativo extraurbani che al loro interno presentino spazi tendenti a riprodurre elementi fisici della città (la piazza, la via, ecc.).

Le **polarità “focali” non generano spazio pubblico, ma presentano relazioni significative con la città**. Così, una zona artigianale moderna può instaurare rapporti di complementarità con altre attività presenti nel contesto (ad esempio, commerciali) contribuendo allo sviluppo di un'area urbana, pur senza favorire la creazione di spazi di incontro interni alla zona stessa.

Infine, le **polarità “tecniche” non generano spazio pubblico e sono relativamente indifferenti al contesto**. Possono ricadere in questa categoria aggregazioni di funzioni rare che possono avvantaggiarsi di un certo grado di isolamento rispetto all'intorno urbano immediato, anche se è forte la loro integrazione con il sistema socioeconomico metropolitano: ad esempio parchi tecnologici, centri di ricerca su temi ambientali, ecc.

I restanti due tipi considerati nella tabella 2 hanno un carattere polifunzionale e producono nuovo spazio pubblico. Ciò in cui si differenziano tra loro è l'interazione con il rispettivo contesto. Analogamente con quanto si è fatto in precedenza, **si definiscono “urbane” le polarità multifunzionali fortemente integrate nella città e capaci di contribuire alla sua riqualificazione, ovvero alla sua espansione in forme compatte**: tale è, ad esempio, una combinazione di funzioni culturali, di servizio, commerciali, atte a costituire – per la loro alta qualificazione – un polo di interesse metropolitano in un quartiere periferico ex industriale.

Viceversa, possono essere definite **“capsulari”, quelle combinazioni di funzioni qualificate che, pur producendo uno spazio pubblico interno, restano in condizioni di isolamento dalla città**. Così possono essere, ad esempio, i complessi polifunzionali che sorgono attorno a un aeroporto e che presentano, oltre a servizi connessi al trasporto aereo, anche alberghi, commercio e talora attività ricreative e culturali.

Oltre ai criteri ora considerati, potremmo poi introdurre un quarto, che consente di suddividere ulteriormente in due categorie ciascuno dei tipi considerati. Tale criterio riguarda la **conformazione spaziale della polarità e la connessione con il sistema dei trasporti**. Da un lato, dunque, vi sono polarità che appaiono fortemente concentrate in un ambito spaziale relativamente ridotto, spesso connesse in modo puntuale con un nodo particolarmente importante del sistema dei trasporti (ad esempio, con una stazione ferroviaria o con uno svincolo autostradale). Dall'altro lato, vi sono polarità le cui funzioni sono disposte in forma meno concentrata e che, pur richiedendo un grado elevato di accessibilità, non dipendono da un unico nodo. Potremmo distinguere le due categorie parlando, nel primo caso, di **“poli”** e nel secondo caso di **“distretti”** (ovviamente usando il termine con un'accezione più generica rispetto a quella che essa riceve nella letteratura economico-spaziale, ossia che si riferisca unicamente alle caratteristiche territoriali dell'insediamento e non alle relazioni socioeconomiche).

Utilizzando questa distinzione ulteriore, si potrebbe dire, ad esempio, che, mentre un insediamento universitario bene integrato con il contesto, ma concentrato in un campus urbano nei pressi di una stazione, si avvicina al tipo del “polo urbano specializzato”, una zona universitaria analoga, ma avente una forma meno concentrata potrebbe essere considerata un “distretto urbano specializzato”. Nel prossimo capitolo, facendo riferimento alle polarità dell'area metropolitana torinese, si





proverà ad applicare anche questa ulteriore distinzione. Tuttavia, occorre subito avvertire che questo criterio non sempre permette di distinguere in modo netto tra le polarità prese in esame, poiché in molte situazioni le polarità effettive presentano caratteri intermedi tra i due casi-tipo prima indicati; dunque, **la classificazione in “poli” o “distretti” deve essere intesa semplicemente come un’indicazione tendenziale⁴.**

⁴ Del resto, considerazioni analoghe potrebbero essere fatte anche a riguardo dei precedenti criteri: così, ad esempio, si potrebbe parlare di una “specializzazione parziale” riguardo a polarità con una funzione dominante, ma con una presenza significativa anche di funzioni di diversa natura.

2. L'AREA METROPOLITANA TORINESE: LA RIORGANIZZAZIONE DELLE POLARITÀ

2.1 LINEE DI SVILUPPO DEL MULTIPOLARISMO NELL'AREA TORINESE

Le considerazioni svolte fin qui a proposito delle tendenze verso un'evoluzione multipolare possono essere ritenute valide, nel loro complesso, anche per l'area metropolitana torinese, benché (come del resto si potrebbe dire per ogni caso concreto) siano qui presenti numerose specificità. Tra queste, si può ricordare in primo luogo **la forte permanenza dei caratteri che l'area aveva assunto durante il periodo fordista**. Questo assetto aveva comportato una **netta strutturazione in senso monocentrico del territorio metropolitano**, con una forte concentrazione delle funzioni rare nel capoluogo¹.

Per quanto riguarda, poi, l'organizzazione dello spazio socioeconomico, gli studi svolti dall'IRES hanno messo in rilievo come in quella fase risultasse fortemente riconoscibile **una struttura dell'area metropolitana imperniata su un "asse fordista", in direzione nord-sud (o, meglio, nord-est – sud-ovest), incrociato con un "asse dei ceti medi" in direzione est-ovest**. Il primo corrisponde tanto alla direttrice lungo la quale si collocavano i principali insediamenti produttivi (e, in particolare, gli stabilimenti Fiat), quanto alle zone maggiormente caratterizzate – a livello residenziale - dalla forte dominanza della componente operaia. Da sud a nord, dunque, tale asse si estende da Rivalta-Orbassano, passando per Mirafiori sino alla periferia nord di Torino e, più all'esterno, in direzione di Settimo Torinese e Chivasso. Il secondo asse, che incrocia il primo in corrispondenza della parte centrale di Torino, è invece caratterizzato da una maggiore presenza di attività terziarie e, a livello residenziale, da una più ampia rappresentanza di ceti medi. Esso comprende, da est a ovest, la collina torinese, il centro e i quartieri occidentali della città e si prolunga verso la collina rivolese e le aree della bassa valle Susa e della val Sangone.

La successiva cessazione dell'attività industriale in molte aree localizzate lungo l'asse "fordista" ha reso disponibili spazi per una rifunzionalizzazione di ampi spazi; parallelamente, la progressiva realizzazione del passante ferroviario ha già in parte creato un nuovo asse di centralità, la spina centrale, lungo una linea che corre da nord a sud, e che nel suo segmento intermedio risulta tangenziale al centro storico. L'asse della spina si prolunga idealmente, in direzione sud, attraversando il distretto in cui si concentrano i principali impianti che rappresentano una eredità dell'evento olimpico di Torino 2006, sino a giungere al complesso di Mirafiori, parte del quale vede già in atto una significativa rifunzionalizzazione. Dunque, si potrebbe affermare che il medesimo asse nord-sud, che nel recente passato ha rappresentato la struttura portante e l'emblema della Torino industriale, oggi costituisce **la più importante direttrice di ripolarizzazione nel comune capoluogo dell'area metropolitana**.

Tuttavia, oltre a questo asse, vale la pena qui di menzionare **altre direttrici che attraversano la città nella medesima direzione e che, già attualmente o in prospettiva, si configurano come ulteriori linee di appoggio per funzioni di livello metropolitano**. La prima è rappresen-

¹ Questa caratteristica era stata evidenziata da numerose ricerche svolte negli anni ottanta; in particolare, si veda il lavoro svolto da Mela e Preto (1990), che aveva comportato lo studio delle gerarchie spaziali in Piemonte in termini christalleriani. Il monocentrismo non implica che non esistessero nell'area dei poli secondari, ma a lungo questi ultimi sono rimasti legati soprattutto alla presenza di concentrazioni industriali nella seconda cintura metropolitana, piuttosto che di agglomerazioni di servizi di elevata qualificazione e con un ruolo metropolitano.

→ tata da **corso Marche** che, con la realizzazione del progetto che prevede la sovrapposizione “a wafer” di diverse infrastrutture di trasporto (un’autostrada a quattro corsie, un grande corso alberato e una galleria che consente l’attraversamento della linea ferroviaria ad alta velocità), verrà a rappresentare un ulteriore asse che metterà in collegamento diretto Stupinigi con Venaria Reale e lungo il quale si ipotizza la realizzazione della nuova Città della Salute.

→ Una seconda direttrice più interna, pur non supportata per il momento dalla previsione di grandi interventi infrastrutturali, è quella rappresentata dall’**asse del Po**. Idealmente esso si configura come una linea lungo la quale si situano importanti funzioni culturali e di interesse turistico-ambientale: partendo dal distretto universitario e museale del centro storico, questo asse collega, verso sud, il complesso universitario ed espositivo lungo il corso Massimo d’Azeglio, l’area ospedaliera delle Molinette, la zona del BIT-Italia ’61, il Lingotto, la zona ex Avio (destinata all’insediamento del nuovo grattacielo della Regione Piemonte) e, oltre i confini torinesi, il centro storico di Moncalieri con il Real Collegio. Inoltre, verso Nord, la rifunzionalizzazione a polo delle scienze motorie dell’area ex Fimit-ex Manifattura Tabacchi rappresenterà un ulteriore prolungamento di questa direttrice, connessa anche dall’asta verde del sistema spondale del Po.

→ Più esternamente, la **tangenziale** già costituisce un asse che ha attratto funzioni di elevato livello, e specialmente attività commerciali e di *loisir*. D’altra parte, essa rappresenta lo snodo del sistema delle autostrade che, a loro volta, innervano un complesso di centralità commerciali e industriali di elevato livello. Tuttavia, la potenzialità di una ulteriore polarizzazione attorno all’asse della tangenziale non sarà incrementata se non in forma marginale, per evitare una eccessiva pressione del traffico automobilistico e la crescita in forma diffusa degli insediamenti. Semmai, in numerosi punti, questo percorso è interessato da progetti di interesse ambientale (come quello della “tangenziale verde”, tra Settimo e Borgaro), che dovrebbero avere il compito di generare una **rete di aree verdi connesse ad altre già presenti o in via di consolidamento, prime fra tutte quelle attorno ai principali corsi d’acqua**. A maggior ragione, il completamento ad est dell’anello della tangenziale – nella forma *soft* di connessione tra strade veloci – deve comunque evitare con cura di generare impatti di eccessivo rilievo sulle aree attraversate, data la loro importanza per la sostenibilità ambientale dell’intera area metropolitana.

→ A confronto con le strutture assiali ora citate, **minore rilevanza sembrano assumere quelle che attraversano la città in direzione est-ovest**: tra di esse, comunque, a parte la tangenziale stessa – che nei suoi segmenti estremi scorre in tale direzione – si potrebbero mettere in evidenza alcuni percorsi, come quello che si snoda dalla zona Molinette verso il distretto olimpico e, poi, lungo il corso Allamano, verso la zona universitaria di Grugliasco e sino a Rivoli o, più a nord, i percorsi lungo i corsi Francia, Regina Margherita e Grosseto.

→ Ma, soprattutto, accanto alle strutture assiali basate essenzialmente su percorsi stradali, occorre evidenziare il **ruolo sempre più decisivo che dovrebbero svolgere per lo sviluppo futuro di un sistema policentrico i sistemi a rete del trasporto su ferro**: in particolare, il sistema ferroviario metropolitano, il completamento della linea 1 della metropolitana e, in prospettiva, la realizzazione della linea 2. L’integrazione fra questi sistemi dovrebbe consentire di realizzare connessioni a rete tra molte delle polarità già esistenti; inoltre, il sistema ferroviario metropolitano – in modo particolare – **dovrebbe consentire di accrescere la centralità di aree gravitanti attorno alle stazioni ferroviarie ubicate lungo il passante e, più esternamente, dovrebbe generare nuove opportunità di polarizzazione anche nei pressi di stazioni che oggi svolgono un ruolo minore**: questo vale in modo particolare per le stazioni cosiddette “di porta”.

→ In ogni caso, la presenza nell’area metropolitana di una fitta rete di opportunità di collegamento tra le diverse polarità, basate su una pluralità di mezzi di trasporto, fa sì che tra le polarità stesse si possano stabilire, **oltre che collegamenti assiali, anche connessioni reticolari** che consentano di stabilire delle complementarità d’uso tra funzioni dotate di particolari caratteri. È questo, ad esempio, il tipo di connessione che si determina tra attività di interesse turistico, culturale o sanitario.

2.2 UN QUADRO GENERALE DELLE POLARITÀ DELL'AREA METROPOLITANA

Dopo aver tracciato con forte sintesi lo schema delle strutture assiali e reticolari che rappresentano, per così dire, l'ossatura sulla quale si sta attuando l'evoluzione dell'organizzazione multipolare del sistema delle centralità nell'area metropolitana torinese, si può ora passare a una più **puntuale individuazione delle singole polarità già attualmente presenti** in essa, riconoscibili in quanto poli o distretti in formazione o, ancora, di probabile costituzione per effetto della realizzazione di progetti già definiti.

L'elenco delle polarità, che è contenuto nelle tabelle 3a, 3b e 3c, deriva da un complesso di analisi che sono state compiute dall'IRES nel corso degli ultimi tre anni attraverso la raccolta di documentazione e lo svolgimento di interviste a testimoni qualificati (IRES, 2006, 2007). Nell'impossibilità di ripercorrere qui il processo che ha condotto alla individuazione delle polarità elencate, a tali lavori si rinvia per ogni ulteriore dettaglio; si può solo ricordare, in questa sede, che le ricerche in oggetto sono state condotte senza una delimitazione a priori dei confini dell'area metropolitana. Piuttosto, esse hanno cercato di **ricostruire la geografia della localizzazione attuale e prevedibile di un complesso di funzioni considerate di particolare rilievo per la loro rarità e qualificazione** (università, grandi centri commerciali, centri di ricerca, cultura, turismo, sport e spettacolo, imprese produttive con elevato contenuto tecnologico, ecc.), **mettendola a confronto, al tempo stesso, con la struttura dell'accessibilità e con la sua prevedibile evoluzione**, dipendente dal completamento dei progetti infrastrutturali cui si è già accennato nel precedente paragrafo 2.1.

L'elenco delle polarità è qui diviso in tre parti, in base a una schematica suddivisione dell'area per fasce concentriche. Con riferimento a ciascuno di tali ambiti territoriali, sono elencate le singole polarità e, in corrispondenza di ognuna di queste, ne sono indicati:

- il tipo (utilizzando le categorie introdotte nel precedente paragrafo 1.4);
- la connessione a particolari assialità o a specifiche strutture reticolari;
- le potenzialità di evoluzione, ipotizzabili o in base alla presenza di progetti che interessino l'area in questione, o come conseguenza del consolidamento di processi già in atto.

Il primo ambito spaziale è quello del **tradizionale centro torinese** (si veda la tabella 3a). In questo contesto, il processo che si ipotizza è quello di **una più forte articolazione di quella che in passato aveva rappresentato il nucleo portante – e pressoché esclusivo – della centralità dell'area torinese in una rete di distretti centrali**, ognuno dei quali presenta una relativa specializzazione, pur mantenendo un certo grado di commistione tra i tipi di attività (direzionali, finanziarie, commerciali, culturali, turistiche, ecc.).

Un secondo ambito spaziale comprende **il resto del territorio comunale di Torino** (si veda la tabella 3b). Come si può osservare, le polarità prese in esame si collocano lungo le strutture assiali già citate nel punto 2.1 e, in alcuni casi, sono potenzialmente influenzate da più di una di queste. Da un punto di vista territoriale **si possono riconoscere in primo luogo alcune polarità destinate a rappresentare un ampliamento della tradizionale centralità e una cerniera tra il centro e il resto della città**. Tale funzione potrà essere svolta soprattutto dalla polarità imperniata sulla nuova stazione di Porta Susa (destinata ad assumere il ruolo di nodo principale dell'area metropolitana) e da quella centrata sul riuso della stazione di Porta Nuova (la cui importanza dipenderà ampiamente dai progetti che si realizzeranno nell'area oggi occupata dalle infrastrutture ferroviarie).

Più esternamente, si può osservare una **pluralità di poli che, rispetto allo spazio comunale torinese, possono apparire semiperiferici o periferici, ma che in un'ottica metropolitana rappresentano in realtà parte integrante della struttura del core** e, in alcuni casi, hanno un ruolo di connessione con polarità della prima o seconda cintura.

Tab. 3a – Polarità del centro storico torinese

POLARITÀ	TIPO	ASSI / RETI	POTENZIALITÀ DI EVOLUZIONE
Distretto culturale, universitario e museale dell'asse di via Po	Distretto urbano parzialmente specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Asse del Po – Rete delle opportunità culturali / turistiche – Rete dei distretti centrali 	Rafforzamento ed allargamento (es: attraverso un distretto del cinema) con creazione di sinergie funzionali e di servizi comuni
Distretto del loisir, della cultura e del turismo del quadrilatero romano	Distretto urbano parzialmente specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Rete delle opportunità culturali / turistiche – Rete dei distretti centrali 	Rafforzamento ed evoluzione verso la multifunzionalità, con la diversificazione e l'arricchimento dell'offerta culturale
Distretto commerciale dell'asse Porta Nuova- v. Roma	Distretto urbano parzialmente specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Rete dei distretti centrali 	Arricchimento offerta commerciale ed alberghiera attorno a stazione di Porta Nuova rifunzionalizzata



Il terzo ambito spaziale corrisponde all'**area metropolitana esterna al comune di Torino**. Le polarità qui riconoscibili (si veda la tabella 3c) sono frequentemente **impennate sul sistema degli assi viari di scorrimento veloce e/o sul sistema ferroviario metropolitano**. Esse riguardano **funzioni di diversa natura**: tecnologica e produttiva, universitaria e di ricerca, commerciale, culturale, turistico-ricreativa, ecc. Qui ci si limita a proporre una semplice elencazione; il tema sarà approfondito nel capitolo successivo, il cui scopo è quello di analizzare con maggior dettaglio le potenzialità e gli effetti che lo sviluppo di polarità decentrate potrà avere sui differenti quadranti esterni dell'area metropolitana torinese.

2. L'AREA METROPOLITANA TORINESE: LA RIORGANIZZAZIONE DELLE POLARITÀ

Tab. 3b – Polarità del centro storico torinese

POLARITÀ	TIPO	ASSI / RETI	POTENZIALITÀ DI EVOLUZIONE
Polo di Porta Susa	Polarità urbana multifunzionale in formazione attorno alla nuova stazione	<ul style="list-style-type: none"> – Asse della Spina – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Creazione di un polo urbano multifunzionale, con forte valenza direzionale e finanziaria e con ruolo nodo centrale del sistema ferroviario
Distretto universitario del Valentino	Distretto urbano parzialmente specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Asse del Po 	Riorganizzazione degli spazi universitari e rafforzamento di altre funzioni culturali e museali
Distretto ospedaliero e universitario dell'area Molinette	Distretto urbano specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Asse del Po – A. est-ovest Po-Rivoli – Rete delle eccellenze scientifico/ospedaliere 	Ridefinizione delle funzioni ospedaliere, aumento connessioni a rete con gli altri centri della ricerca bio-medica e tecnologica
Spina 3	Distretto urbano multifunzionale (in consolidamento)	<ul style="list-style-type: none"> – Asse della Spina – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Consolidamento, incremento delle funzioni rare
Cittadella politecnica, Spina 2	Distretto urbano specializzato (universitario e culturale)	<ul style="list-style-type: none"> – Asse della Spina 	Rafforzamento, aumento dell'accessibilità ed evoluzione in direzione di una maggiore multifunzionalità (costruzione Biblioteca, Teatro, rifunionalizzazione delle OGR)
Distretto olimpico – area di p. d'Armi	Distretto urbano specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – A. est-ovest Po / Rivoli – Prolungamento a sud dell'asse della Spina 	Rifunionalizzazione delle strutture olimpiche e maggiore interconnessione con il polo del Lingotto
Polo Lingotto area ex Avio Italia '61	Distretto urbano multifunzionale	<ul style="list-style-type: none"> – Asse del Po – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Realizzazione nuova sede Regione Piemonte. Espansione, integrazione nel contesto locale e connessione con distretto olimpico e polo Mirafiori
Polarità tecnologica di Mirafiori	Polarità potenziale, legata alla rifunionalizzazione parziale del complesso industriale	<ul style="list-style-type: none"> – Asse di corso Marche – Prolungamento a sud dell'asse della spina – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Creazione polo urbano specializzato con funzioni tecnologiche ed universitarie connesso con le altre polarità della zona sud
Area ex Manifattura Tabacchi	Polo urbano specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Asse del Po 	Creazione di un polo universitario specializzato con funzione di riqualificazione sociale ed ambientale

Tab. 3c – Polarità metropolitane

POLARITÀ	TIPO	ASSI / RETI	POTENZIALITÀ DI EVOLUZIONE
Poli sanitari di Orbassano e Candiolo	Poli tecnici specializzati	<ul style="list-style-type: none"> – Rete delle eccellenze scientifico/ospedaliere – Rete del sistema ferroviario metropolitano (per Orbassano) 	Formazione di una importante polarità con funzioni di ricerca ed universitarie, interagente a rete con altri poli del sistema sanitario
Polo logistico di Orbassano	Polo tecnico specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Rete del sistema ferroviario metropolitano – Asse Corso Marche – Asse tangenz./autostr. 	Riqualificazione del polo logistico esistente, in funzione della possibile connessione con la Torino-Lione e con l'aumentata centralità metropolitana
Area di Caselle-Aeroporto	Polarità potenziale parzialmente specializzata attorno alle funzioni aeroportuali	<ul style="list-style-type: none"> – Asse tangenz./autostr. – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Formazione di una polarità multifunzionale di valenza metropolitana, interconnessa con la zona Nord di Torino
Poli commerciali e di loisir attorno alla tangenziale	Poli capsulari specializzati	<ul style="list-style-type: none"> – Asse tangenz./autostr. 	Non ulteriore espansione, al di là della realizzazione dei centri già autorizzati; in alcuni casi (es: Le Gru) aumento della connessione con l'intorno locale e le altre polarità dell'area
Polo universitario di Grugliasco	Distretto urbano specializzato (oggi parzialmente capsulare)	<ul style="list-style-type: none"> – Asse Po / Rivoli – Asse C.so Marche 	Potenziamento, aumento dell'accessibilità e delle connessioni con il contesto locale
Distretti turistico-culturali delle residenze sabaude (in particolare Venaria Reale, Rivoli e Stupinigi)	Distretti urbani specializzati (in formazione)	<ul style="list-style-type: none"> – Rete delle opportunità culturali / turistiche – Rete del verde metropolitano (La Mandria, Stupinigi) 	Rafforzamento, aumento dell'accessibilità, integrazione a rete e aumento delle connessioni con i contesti storico-ambientali locali e con i distretti culturali e turistici del centro di Torino
Polo Industriale-commerciale di Sanda-Vadò	Polo specializzato parzialmente capsulare	<ul style="list-style-type: none"> – Asse tangenz./autostr. 	Rafforzamento con presenza di servizi, integrazione a rete con i poli della ricerca
Polo ambientale / energetico della Tangenziale Verde	Polo tecnico / ambientale	<ul style="list-style-type: none"> – Rete del verde metropol. (Corona Verde) 	Polo in formazione, con forte ruolo nella reindustrializzazione dell'area nord e nel sistema delle aree verdi di corona
Polo Pirelli a Settimo	Polo produttivo e tecnico scientifico specializzato	<ul style="list-style-type: none"> – Asse tangenz./autostr. – Rete del sistema ferroviario metropolitano 	Formazione di uno dei poli di interscambio imprese-ricerca

segue

2. L'AREA METROPOLITANA TORINESE: LA RIORGANIZZAZIONE DELLE POLARITÀ

continua

POLARITÀ	TIPO	ASSI / RETI	POTENZIALITÀ DI EVOLUZIONE
Polo di reindustrializzazione di Settimo (Pirelli)	Polo tecnico specializzato	– Asse della tangenziale / autostrade	Riqualificazione e potenziamento di un polo industriale ad elevato livello tecnologico
Cittadella della salute	Polo urbano specializzato	– Asse C.so Marche – Rete del sistema ferroviario metropolitano	Polo in fase di progetto con potenzialità di attrazione nei confronti di imprese connesse al settore farmaceutico e sanitario
Polo del Centro di Chieri	Polo urbano multifunzionale	– Rete del sistema ferroviario metropolitano	Polo potenziale culturale e scolastico con funzioni di cerniera tra la città compatta e le aree ambientali della collina torinese e del Monferrato

3. VOCAZIONI E POLARITÀ DEI QUADRANTI METROPOLITANI

3.1 LA STRUTTURA “PER QUADRANTI” DELL’AREA METROPOLITANA



Rispetto a qualche decennio fa, **la grande novità dell’area torinese è rappresentata da una progettualità territorialmente più diffusa che in passato**. Ciò vale sia per il capoluogo sia per i centri della cintura, dove sono andati formandosi poli di rilievo metropolitano, nei diversi quadranti dell’area metropolitana¹.



Anche dal punto di vista delle relazioni, emerge conferma circa la consistenza dell’analisi condotta per quadranti: **il sistema delle relazioni tra i comuni, infatti, risulta relativamente consolidato in ciascuno dei quattro quadranti, pur con differenze per intensità delle relazioni e per numero di comuni coinvolti**. In particolare si notano, a nord “addensamenti” di relazioni attorno a Settimo e a Borgaro, a ovest tra Grugliasco, Collegno e Rivoli, a est e a sud tra diversi comuni dell’area.

Fig. 1 – Quadro sintetico dei principali rapporti tra comuni dell’area metropolitana

Il Sindaco di:	Segnala rapporti: ↔ intensi, oppure ↔ particolarmente intensi con:																								
	Borgaro	Caselle	Venaria	Brandizzo	Settimo	Leini	Volpiano	Chivasso	Gassino	Castiglione	Chieri	Pino	Baldissero	Pecetto	Moncalieri	Nichelino	Carmagnola	Poirino	Trofarello	Orbassano	Collegno	Grugliasco	Rivoli	Torino	Altri
Borgaro	↔				↔	↔	↔																	↔	
Venaria					↔			↔													↔				
Brandizzo					↔																				
Settimo	↔					↔	↔																	↔	
Leini	↔					↔																			
Chivasso																									Ivrea
Chieri																	↔							↔	
Pino											↔	↔	↔												
Gassino						↔	↔		↔																S.Raffaele C.
Moncalieri						↔										↔		↔	↔		↔				Ivrea, Ciriè
Poirino										↔															
Trofarello													↔	↔											
Collegno																					↔	↔			
Grugliasco																						↔	↔	↔	Valle Susa

¹ Si cercherà, di seguito, di riassumere le principali polarità caratterizzanti ciascun quadrante dell’area metropolitana e quindi di esaminare in modo maggiormente approfondito alcuni di queste polarità. Dal punto di vista metodologico, nel corso di questa indagine è stata analizzata un’ampia serie di documenti e studi prodotti in questi anni, piani e progetti in atto nell’area torinese; sugli stessi temi, è stata inoltre intervistata una dozzina di testimoni qualificati ed esperti, consulenti ed esponenti di enti preposti alla pianificazione territoriale e strategica nell’area: Rocco Balacchino, Ugo Baldini, Carlo Alberto Barbieri, Oscar Bertetto, Enzo Bertolotto, Giuseppina Bevilacqua, Antonio Buzzigoli, Luca Dal Pozzolo, Antonello Camillo, Aldo Corgiat Loia, Giovanni Ferrero, Paolo Foietta, Agostino Gay, Mario Lupo, Claudio Malacrino, Luca Pignatelli, Antonino Scordo, Giancarlo Somà. Nel testo vengono talvolta riportati frammenti testuali tratti dalle suddette interviste.

Guardando all'intensità progettuale di questi anni e all'emerge di poli di rilievo metropolitano, **sono soprattutto i quadranti nord e ovest a giocare un ruolo di rilievo**; si tratta, non a caso, di due aree fortemente caratterizzate dalla sedimentazione di un'identità comune, di una storia condivisa:

“Il quadrante nord è una realtà, affermatasi entro un'importante esperienza di governance, il programma PRUSST, che mobilitava grandi risorse (900 miliardi di lire), coinvolgendo tre Comuni (Settimo, Borgaro e Torino, quest'ultimo con un iniziale atteggiamento di scarso interesse), attivando relazioni con l'Amministrazione centrale: il suo oggetto era l'ecologia del paesaggio, e in particolare la costruzione del Parco del Po e la c.d. Tangenziale Verde. [...] Su questa base è poi stato proposto il Programma Territoriale Integrato che ha coinvolto una ventina di Comuni, e ha ampliato l'ottica alla gestione e al potenziamento delle reti socioeconomiche e infrastrutturali (progetto 'Reti').

Nell'area ovest esiste una tradizione storica di scelte condivise nei vari comuni da tantissimo tempo. Nel 1996 è nato il Patto Territoriale, sull'onda dell'ennesima crisi vissuta da questo territorio (Philips di Alpignano). Anche quando i Patti Territoriali sono venuti meno a causa della mancanza di finanziamenti qui si è mantenuta l'alleanza tra comuni, in nome di un legame già radicato da tempo.”

Recentemente è stata da taluni lanciata l'**ipotesi di creare reti tra poli e progetti geograficamente limitrofi** (in quartieri della periferia torinese e in centri confinanti della conurbazione), puntando eventualmente a generare quei “distretti” cui ci si riferiva nel paragrafo 1.4, nodi di interscambio e potenziali poli in grado di proiettare la propria influenza sulle cinture esterne. Tale prospettiva è resa però più difficile sia dai perduranti effetti concorrenziali tra centri della cintura² sia, soprattutto, dall'irrisolto rapporto col capoluogo, nonché da un certo “ritardo culturale” nel concepire l'idea stessa della metropoli multipolare che pare tuttora caratterizzare il contesto torinese³.

Negli anni scorsi, sono stati prodotti apprezzabili sforzi per coordinare politiche e progetti comuni, ad esempio nel campo dell'erogazione di servizi idrici, di trasporto pubblico, culturali. Dal 2006, il Comune di Torino ha istituito un assessorato all'area metropolitana, che sta avviando operazioni di concertazione con le amministrazioni della cintura, anche se il progetto viene giudicato da molti ancora politicamente debole.

La cooperazione istituzionalizzata all'interno dell'area metropolitana, in ogni caso, alla gran parte degli attori pare assolutamente necessaria: “sarebbe importante disporre di un organismo di governo, dei problemi, dei servizi e delle infrastrutture di livello strategico, su temi dif-

² È tuttora prassi diffusa tra le amministrazioni comunali competere coi vicini, ad esempio riducendo le aliquote fiscali per attrarre imprese (sensibili a variazioni anche minime) e aumentare la propria base fiscale: è accaduto spesso, ad esempio, per far insediare nel proprio comune centri commerciali delle grandi catene distributive. Il problema è che la concorrenza fiscale spinta tra comuni – in assenza di una strategia complessiva di enti sovraordinati – produce spesso effetti perversi: vantaggi per il comune che ospita il nuovo insediamento, svantaggi per i comuni circostanti: traffico, costi ambientali e sociali, ecc.

³ Rimane una strutturale e perdurante difficoltà a superare la storica frattura istituzionale tra capoluogo e AMT, ovvero quel “torinocentrismo” che gli amministratori dell'AMT continuano a lamentare come il maggiore ostacolo all'avvio di progetti condivisi: “Torino è la grande assente nei tavoli di lavoro: vuole tenere per sé tutto quello che rende e mandare fuori dai suoi confini tutti i problemi (ad eccezione dei parchi e delle aree verdi che sono troppo cari da realizzare), continuando ad assorbire tutte le centralità”. “Il nostro più grosso ostacolo è il rapporto con Torino: è una tragedia. L'assessorato per le aree metropolitane pare l'unico in grado di creare un dialogo con la città metropolitana, ma Torino non vuol perdere il suo primato: l'operazione della Città della Salute lo ha dimostrato”. “La nostra area non vuole più essere considerata la discarica di Torino, che esporta le funzioni sgradevoli oltre confine, tentando di scoraggiare la creazione di polarità funzionali (ad esempio, in ambito commerciale) che creerebbero concorrenza alle funzioni localizzate in Torino”. Non va dimenticato, in proposito, il fallimento della conferenza metropolitana, che si era cercato di avviare attorno al 2002, anche se a giugno 2007 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Città di Torino e comuni capofila dei PTI, allo scopo di collaborare, coordinando definizione e attuazione di azioni, progetti e interventi in tema di sostenibilità ambientale, efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili (temi indicati nei rispettivi dossier di candidatura per i PTI). Nell'ambito del Secondo piano strategico, il comitato di coordinamento di Torino Internazionale vede la partecipazione di quattro sindaci (di Chieri, Grugliasco, Nichelino e Settimo Torinese) in veste di rappresentanti dei quadranti dell'area metropolitana.

facili in area metropolitana, che sono quelli della pianificazione territoriale, della localizzazione dei grandi attrattori di persone – ospedali, università – e di sviluppo economico”, ancorché “di difficile applicazione e non certo un traguardo di breve periodo”.

È evidente, allora, che **in assenza di un “governo metropolitano”, si indeboliscono inevitabilmente tutte le progettualità volte a creare poli e distretti di rango metropolitano, nonché precise vocazioni per i diversi quadranti che circondano il capoluogo.** Ciò spiega anche perché – come emergerà nei successivi paragrafi – **piani e progetti di sviluppo multipolare nell’area metropolitana siano soggetti ad accelerazioni, seguite da frenate, bruschi cambiamenti di rotta**, in un quadro complessivamente caratterizzato da un **elevato grado di incertezza.** Valga l’esempio della cosiddetta “Città della Salute”, di cui si discute da anni, senza averne finora ben chiarito caratteristiche, contenuti e collocazione (zona Lingotto, Mirafiori, Italia ’61, Campo volo Collegno, ecc.). O, con riferimento alle assialità, i casi di corso Marche o della linea ad alta velocità per la Francia: progetti di cui si discute da decenni e che condizionano pesantemente diversi di quei fattori strutturanti un polo metropolitano (citati nel paragrafo 1.3): ovviamente l’accessibilità dei diversi quadranti (nord e ovest, in questo caso), ma anche tipi di servizi insediati, tipologia di utenti, immagine del luoghi, ecc.

Un’ultima considerazione – che ha sempre a che fare con la governance del territorio – riguarda il fatto che **sulle prospettive dei diversi quadranti metropolitani potrebbe giocare nei prossimi anni un peso decisivo la questione degli assi privilegiati su cui sviluppare strategie e alleanze.** Negli ultimi anni si sono dibattute – e hanno cominciato a produrre i primi risultati – due **diverse ipotesi di alleanze strategiche** (in buona parte tra loro alternative), l’una rivolta a Milano, l’altra a Genova e alla Liguria. È evidente che, nel primo caso, un rafforzamento dell’asse Milano-Torino giocherebbe un peso importante soprattutto sui destini del quadrante nord; sebbene sia improbabile che la linea TAV produca effetti diretti sul quadrante (mentre potrebbe, piuttosto, rafforzare i rapporti tra aree centrali milanesi e torinesi), più probabilmente sono gli effetti indiretti (ad esempio, un aumento di scambi, investimenti, trasferimenti di poli produttivi e terziari dalla congestionatissima area milanese al quadrante metropolitano settentrionale torinese). Se invece il progetto “Limonte” andasse avanti, si dovrà porre prima o poi in modo concreto la questione del rafforzamento delle connessioni – sia viarie sia ferroviarie – tra area torinese e area ligure; il che – per gli analoghi motivi adottati a proposito del quadrante settentrionale – potrebbe produrre effetti significativi sul quadrante sud dell’area metropolitana torinese.

3.2 LE PIÙ RILEVANTI POLARITÀ DEL QUADRANTE NORD

I fenomeni più significativi dal punto di vista delle polarità metropolitane sviluppatasi in questi anni nel quadrante settentrionale sono, da un lato, il **rilancio di un tessuto produttivo nell’area che ha come epicentro Settimo**, dall’altro lato, **le progettualità volte a creare un asse ambientale riqualificato.**

Il Comune di Settimo (spesso in alleanza strategica con Borgaro) ha giocato negli ultimi anni un ruolo “di traino” per l’area nord, sul terreno sia del rilancio produttivo industriale, sia della logistica: oggi operano nell’area, oltre a un tessuto fitto di piccole e medie imprese, grandi marchi (come Lavazza, Oréal, Pirelli, Armani) e importanti *player* logistici (TNT, Bartolini, ecc.). Un progetto di particolare rilievo è quello di fare diventare la **zona Cebrosa** (vicina all’uscita dell’autostrada Torino-Milano⁴) un’area in grado di ospitare attività sia industriali che di ricerca, con

⁴ Il comune ha dato via nel mese di ottobre 2007 al Master Plan di tale area; l’obiettivo è quello di presentare nella primavera 2008 la relativa variante al Piano Regolatore.

3. VOCAZIONI E POLARITÀ DEI QUADRANTI METROPOLITANI

la costruzione di un polo che colleghi funzioni produttive e scientifiche⁵, con il coinvolgimento del Politecnico di Torino (settori scienza dei materiali, nanotecnologie, sostenibilità energetica). In tale contesto si inquadra lo sviluppo di progetti innovativi (come la produzione di idrogeno a partire da fonti rinnovabili da parte di due aziende dell'area) e soprattutto il **progetto della Pirelli-Tyre**, che intende realizzare al posto dello stabilimento di via Torino un nuovo stabilimento a tecnologia avanzata orientato alla produzione di pneumatici per auto da corsa e di lusso e il programma di internazionalizzazione (rivolto, in particolare, alla Cina) intrapreso dal comune per attrarre imprese che vogliano produrre e fare ricerca. In quest'area, dunque, ci sono le premesse affinché possa svilupparsi nei prossimi anni un importante polo produttivo e scientifico-tecnologico.

Da qualche anno le amministrazioni stanno cercando di dare a quest'area anche una vocazione ambientale con il **progetto "Tangenziale Verde"** (confluito nel più generale progetto di "Corona Verde") e con la possibilità di creare un grande parco (il più ampio sistema ambientale dell'area metropolitana) che unirebbe la Mandria, il parco Stura (di prossima progettazione) e il parco del Po. In quest'area, la strategia è quindi di integrare vocazioni produttive e vocazioni ambientali; rientrano in questa logica anche il progetto "Clean Tech Park" (laboratorio diffuso delle energie alternative, articolato in installazioni tecnologiche: una trentina in progetto, una decina quelle già esistenti), nonché il **progetto per l'area Bor.set.to**. Su quest'area s'è sviluppato negli ultimi anni uno dei **rari progetti di concertazione tra capoluogo e comuni della cintura**⁶ (che però stenta a decollare), prevedendo che la società Borsetto, proprietaria dell'omonima area, ceda ai soggetti pubblici circa 3 milioni di metri quadrati di terreno da destinare a parco pubblico; in cambio alla società viene concessa la possibilità di edificare residenze e servizi per un massimo di 270.000 metri quadri (pari all'11,5% dell'area complessiva); 180.000 metri quadri, infine, verrebbero destinati a un polo tecnologico previsto nella frazione Mappano a Borgaro⁷.

Tra i maggiori punti di forza del quadrante nord vi è anche la notevole densità di infrastrutture di trasporto, che agevola l'accessibilità di questo quadrante ("in 40 minuti si è a Rho-Pero"). **Restano tuttavia largamente da sviluppare e potenziare sia gli insediamenti logistici sia le connessioni aeroportuali**. A proposito della logistica, si è più volte in questi anni ipotizzato di realizzare un polo prossimo al casello di Settimo sull'A4 Torino-Milano; il progetto risente del clima di incertezza che continua a caratterizzare la questione della logistica nell'area torinese⁸. Quest'area è anche la più prossima agli scali aeroportuali; tuttavia, da un lato, rimane sempre da definire la questione del rafforzamento delle connessioni veloci dell'area torinese con Malpensa, dall'altro lato l'aeroporto di Caselle è lo scalo metropolitano in più rapido declino, dal punto di vista del traffico passeggeri e, soprattutto, del traffico merci⁹.

⁵ In particolare il complesso di Settimo vorrebbe porsi al pari di progetti di "formazione/impresa" già avviati altrove (quali, ad esempio, le attività legate al settore *automotive* di Mirafiori, la formazione e l'ingegneria applicata alle aziende della Cittadella Politecnica, le nuove scienze dell'area di Grugliasco).

⁶ Settimo è stata interessata negli ultimi dieci anni da importanti esperienze di programmazione complessa: programma Urban, PRUSST, PISL, Programma Territoriale Integrato. Quest'ultimo tiene assieme, con grande sforzo, ben 18 comuni che vanno dal polo di Chivasso, fino al basso Canavese, dalla zona collinare all'area che comprende Caselle, Borgaro, Settimo, ecc).

⁷ A metà 2007 è stato chiesto dagli investitori privati di spostare i permessi di edificazione da un'area a un'altra e di cambiarne la destinazione da servizi e industriale a residenziale; tale richiesta è stata vista come un vero e proprio "baratto speculativo", dal momento che i complessi residenziali verrebbero a essere collocati in una zona su cui incidono (e ancor più inciderebbero) autostrade, svincoli autostradali, ferrovia, ecc. La questione è, dunque, bloccata; qualora saltasse l'accordo, salterebbe anche la permuta e i terreni tornerebbero a essere aree agricole vincolate (a quel punto ognuno dei tre comuni interessati potrebbe deciderne in modo autonomo la destinazione, ma bisognerebbe trovare nuove risorse economiche per acquistare i terreni e per costruire il parco).

⁸ Il maggiore polo logistico torinese è – e dovrebbe rimanere anche in futuro – quello di Orbassano, anche per la ribadita volontà da parte degli enti locali di non vanificare i corposi investimenti effettuati su quel polo, che comunque potrà lavorare a pieno regime solo quando saranno in funzione la linea ad alta velocità e la bretella ferroviaria sotto corso Marche; ben prima andrà in funzione, invece, la linea TAV per Milano, il che riproporrà il dilemma sul se e come creare un altro polo logistico a Settimo, appunto, in alternativa a quello di Orbassano.

⁹ Tra gli scali passeggeri delle metropoli, Caselle nel 2000 era quintultimo, nel 2006 (nonostante il boom di passeggeri nelle settimane olimpiche) è scivolato al terzultimo posto. Per traffico merci, a Caselle si è registrato un crollo, dalle 55.000 tonnellate trasportate a metà anni '90 alle 13.000 del 2006 (fonte: Assaeroporti).



IL POLO DI VENARIA

Il polo della Reggia di Venaria sorge all'intersezione dei quadranti nord e ovest: ciò non solo in senso strettamente geografico, ma anche funzionale (accessibilità e proiezione verso Rivoli e la valle di Susa, piuttosto che verso l'autostrada per Milano) e delle relazioni (legami storici coi comuni del quadrante nord, in via di rafforzamento quelli col quadrante ovest).

Il 2007 è stato per la Reggia di Venaria l'anno delle grandi inaugurazioni (dei giardini, della Reggia)¹⁰. I cantieri di recupero vennero aperti nel settembre 1999 e nel 2000, in grande ritardo rispetto alle previsioni, partirono gli studi di fattibilità commissionati dal ministero che avrebbero dovuto chiarire il contenuto delle sale.

Nel maggio 2001 venne siglato il programma di recupero delle Residenze Sabaude, stanziando per Venaria 63 milioni, seguiti da altri 80 nel 2003 (dalla Regione). Nei locali restaurati hanno trovato sede, tra l'altro, i centri Natura e paesaggio e del cavallo, il Centro per la conservazione e il restauro dei beni culturali.

Dopo anni di cantieri, dunque, la prima grande scommessa dei prossimi anni sarà certamente quella di come mantenere – e, se mai, incrementare – i flussi turistici (nel primo mese di apertura ufficiale, si sono contati in tutto 95.000 visitatori), una volta esauritisi i benefici dell'“effetto novità”; l'obiettivo sarebbe quello di collocarvi un'attrazione tematica di forte richiamo (circa un milione di visitatori all'anno), tenendo conto che la sola gestione della Reggia costa circa 10 milioni di euro annui (fonte: Osservatorio Culturale Piemonte, 2006)¹¹.

Venaria dovrebbe prossimamente essere gestita da una fondazione a tre: Stato, Regione e Compagnia di San Paolo. La Reggia potrebbe in futuro caratterizzarsi come un polo del turismo e del loisir. Debbono però ancora essere risolte (anzi, talvolta, affrontate) diverse questioni. In primo luogo la sua accessibilità (difficile in auto, drammatica con i mezzi pubblici): “Venaria è finora un polo mancato, in primis per la mancanza di un'opportuna integrazione con il territorio in termini di accessibilità: è difficile da raggiungere con ogni mezzo di trasporto, mancano parcheggi opportunamente dimensionati”. Manca, inoltre, un intorno dei servizi e del sistema delle relazioni (il tessuto commerciale e dell'accoglienza è ancora debolissimo), e vi sono pure problemi di immagine (Venaria ha avuto una buona esposizione nel periodo della sua inaugurazione, ma la sua immagine è ancora debole – mancando una caratterizzazione chiara – e, quindi, poco sfruttabile ad esempio in campagne di marketing territoriale).

Anche un'altra ipotesi progettuale – quella di creare sinergie tra turismo culturale a Venaria e turismo sciistico in valle di Susa – rimane ad oggi tutta da costruire. Come dimostra l'infelice esperienza recente del Castello di Rivoli (si veda più avanti), sinergie del genere sono infatti tutt'altro che scontate, se non adeguatamente pianificate.

¹⁰ La Reggia è stata, infatti, aperta ai visitatori in ottobre anche se i lavori saranno definitivamente conclusi nel 2009. Le operazioni tuttora in corso riguardano le due grandi ali juvarriane e le Scuderie (entrambe in parte già recuperate), mentre un terzo cantiere riguarda i giardini (è previsto per la prossima estate il termine del recupero, già appaltato, del Grand Parterre, il giardino progettato da Juvarra che affianca la Galleria di Diana).

¹¹ A questo scopo diverse sono state, negli anni, le proposte: nel marzo 2004 era stato firmato un accordo tra Regione e ministero per insediare alla Reggia un parco tematico permanente sulle residenze sabaude e le corti barocche, progetto poi sostanzialmente abbandonato assieme a quello dell'UNESCO di fare di Venaria la sede espositiva dei Siti Patrimonio dell'Umanità. Il progetto di minima, dal quale non si può prescindere, sembrerebbe, comunque, essere quello che la Reggia si candidi ad ospitare nelle Scuderie almeno una grande mostra all'anno.

3.3 LE PIÙ RILEVANTI POLARITÀ DEL QUADRANTE OVEST

Per quanto riguarda il quadrante occidentale sono almeno **tre le polarità (esistenti e/o potenziali) di rilievo metropolitano**.

Un primo polo importante che caratterizza in misura crescente il quadrante occidentale dell'area metropolitana è quello dell'**Università a Grugliasco**. Inizialmente, il progetto è partito *“quasi per caso; la scelta di ricollocare Agraria a Grugliasco è stata piuttosto casuale: c'era uno spazio disponibile, prossimo all'ex OP, c'era l'idea che fosse logico collocare gli agronomi in campagna”*. Per molti anni lo sviluppo dell'università grugliaschese ha avuto grosse difficoltà a trasformarsi in un vero polo metropolitano (pur avendone le potenzialità), e ha mantenuto una **connotazione sostanzialmente capsulare**, soprattutto una forte debolezza sul piano delle connessioni: *“Ancora oggi mancano i servizi fondamentali, la sede universitaria è isolata, mal collegata, ha pochi servizi intorno, è senza scambi con altri docenti e ricercatori; questo è stato ed è un grosso handicap. [...] Finora, al massimo c'è stato pendolarismo, che però non genera in alcun modo sviluppo, non aiutando a sviluppare esternalità positive, sviluppo locale sul territorio”*.

Nell'area universitaria grugliaschese, nel 2004 è stato realizzato il progetto esecutivo del nuovo campus da 380.000 metri quadri, che ospiterà in futuro (dal 2011?) i corsi e i dipartimenti di Chimica, Fisica, Matematica, Farmacia, Informatica e Scienze della terra. Nell'area è inoltre previsto l'insediamento dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Piemonte e si dovrebbero stabilire sinergie con il polo universitario-ospedaliero di Orbassano.

Negli ultimi anni ha preso corpo l'ipotesi di insediare nell'area ovest un nuovo rilevante polo sanitario, denominato **“Città della Salute”**; esso si inserisce in un più generale programma di riorganizzazione della rete delle strutture ospedaliere dell'area metropolitana, che è stato delineato nel piano socio-sanitario regionale 2007-2010 e che dovrebbe essere realizzato nel corso di 5-10 anni. Tale riorganizzazione prevede innanzitutto un **riequilibrio nella distribuzione delle strutture sanitarie destinate alle cure di primo livello**, attualmente concentrate soprattutto nella parte sud dell'area metropolitana¹².

Le strutture ospedaliere di secondo e terzo livello (per le cure specialistiche) si concentrerebbero nel quadrante ovest (e in parte in quello sud). Se avranno un esito positivo le ipotesi per la nuova Città della Salute a Grugliasco, nell'area ovest-sud verrebbe a formarsi un **distretto sanitario avanzato (per cure specialistiche, ricerca, didattica), lungo un “arco” che parte da Candiolo, passa per il San Luigi di Orbassano e si completa con la nuova Città della Salute a Grugliasco**. Queste tre polarità dovrebbero avere ognuna specifiche caratteristiche, secondo **un'ottica di complementarità**:

- L'IRCCS di Candiolo si configura come un ospedale monospecialistico, dotato sì di un pronto soccorso ma in cui dovrebbero confluire solo ricoveri per patologie oncologiche. Diventando istituto di ricerca scientifico, accentuerà la sua caratteristica di ospedale di ricerca traslazionale (volto cioè alla sperimentazione di nuovi farmaci, anche ideati nei propri laboratori); proprio per questo dovrà essere fortemente relazionato con il San Luigi e con la Città della Salute per quel-

¹² Verrà potenziata la dotazione di posti letto degli ospedali della zona nord del capoluogo (San Giovanni Bosco e Maria Vittoria, oggi sottodimensionati e congestionati), mentre le Molinette verranno trasformate in un ospedale di primo livello a servizio dell'ambito locale, probabilmente fuso con il Mauriziano. Complessivamente, dunque, la rete ospedaliera di primo livello (quella per cure non specialistiche) dovrebbe organizzarsi nell'area torinese su due poli: un ospedale in cui far confluire Molinette e Mauriziano (probabilmente con sede nelle attuali Molinette), con Martini e Valdese come “satelliti” per l'area sud-ovest (e con il nuovo ospedale, da localizzarsi a Moncalieri o Nichelino, a servizio dei comuni della prima cintura sud-ovest); il San Giovanni Bosco con Maria Vittoria, Gradenigo e Cottolengo come satelliti per l'area nord-est. Al pronto soccorso delle Molinette si presentano anche residenti delle ASL 5 e 10, per cure che potrebbero tranquillamente ricevere nei propri ospedali di zona.

le cure connesse a eventuali effetti collaterali che lo stesso IRCCS non può fornire, proprio per il suo carattere monospecialistico¹³.

- Il San Luigi di Orbassano, se diventerà sede della seconda facoltà di Medicina, dovrà assumere una maggiore caratterizzazione, probabilmente legata alla formazione di nuove figure professionali mediche e infermieristiche per la medicina territoriale (psichiatria, ecc.).
- La Città della Salute potrebbe diventare sede per le cure di secondo e terzo livello attualmente ospitate dalle Molinette, integrando tale attività sanitaria con quella di formazione (qui si concentrerebbe gran parte delle diverse specializzazioni dell'attuale facoltà di Medicina) e con una presenza di aziende di biotecnologie e informatica applicata alla medicina (da insediare in spazi attrezzati creati ad hoc). La localizzazione non è ancora stata definita nel dettaglio, ma di fatto è ormai prevalsa l'opzione di Grugliasco, nell'area in corrispondenza dell'intersezione tra corso Allamano e il futuro corso Marche, così da avere sia l'accessibilità garantita da infrastrutture viarie a rapido scorrimento, sia una prossimità con il polo universitario esistente – facoltà di Veterinaria, Agraria e prossimamente Biologia; un campus universitario dovrebbe sorgere nella Certosa di Collegno (in una sede di qualità, capace di attirare anche studenti e ricercatori stranieri e collegata proprio tramite corso Marche alla Città della Salute)¹⁴.



Un polo potenziale dell'area ovest rimane (da quasi un quarto di secolo) il **Castello di Rivoli**, che ospita un importante museo di arte contemporanea, inaugurato nel 1984. Il museo, pur avendo grandi potenzialità, rimane solo l'ottavo più visitato dell'area torinese e dimostra non poche difficoltà di sviluppo: è il museo torinese che ha conosciuto la crescita di visitatori più modesta dal 2000 ad oggi, certamente **penalizzato anche dall'isolamento infrastrutturale** che ne riduce fortemente l'accessibilità, perdendo tra l'altro durante le olimpiadi l'occasione "storica" di intercettare i flussi diretti alle sedi montane di gara. Il museo rivolese risulta ad oggi ancora troppo legato agli alti e bassi di mostre temporanee, mentre il progetto di creare un distretto dell'arte contemporanea (con la GAM) da qualche tempo segna il passo.



Rispetto all'intero quadrante ovest – per i poli esistenti e per lo sviluppo di nuove polarità – è **fondamentale il destino (e i tempi di realizzazione) del progetto di corso Marche**¹⁵. Nella primavera 2006, Regione, Provincia e Comune di Torino hanno avviato lo studio di riorganizzazione dell'area, concentrato proprio sulla centralità di corso Marche, ribadita anche dal secondo piano strategico.

¹³ Finora, la creazione del centro di Candiolo non ha prodotto alcun effetto polarizzante sul territorio circostante: "Candiolo è stato sbagliato sin da subito: senza servizi, senza foresteria, isolato da tutto; adesso c'è una variante al piano per realizzare una foresteria (ma è troppo tardi per realizzare parti nuove di città)".

¹⁴ Potrebbero essere trasferiti nella sede della Città della Salute anche gli ospedali Sant'Anna e Regina Margherita, destinati nella complessiva riorganizzazione della rete ospedaliera metropolitana ad essere ridimensionati come posti letto e riconvertiti in termini di maggiore specializzazione. In particolare, il Sant'Anna dovrebbe mantenere la sua caratterizzazione ginecologica e ostetrica, ma essere riservato principalmente alle gravidanze a rischio, demandando il resto dei parti agli altri ospedali di primo livello¹⁹. Il Regina Margherita, allo stesso modo, dovrebbe specializzarsi nelle cure di secondo e terzo livello (potenziando attività finora limitate come cardiocirurgia, neurochirurgia, oncologia pediatriche, ecc.), riducendo i posti letto complessivi e sostituendoli con una maggiore dotazione ambulatoriale²⁰. Il trasferimento di queste strutture presso la Città della Salute avrebbe un duplice vantaggio, dal punto di vista della programmazione sanitaria: permetterebbe di concentrarvi la formazione universitaria nelle sue diverse specializzazioni, e favorirebbe l'interazione con le attività di ricerca ivi localizzate. I contrari al trasferimento sostengono invece la necessità di non privare l'area dove attualmente hanno sede tali ospedali, per non comprometterne una vocazione ormai storica e consolidata.

¹⁵ Di prolungare corso Marche come "tangenziale interna" da Mirafiori alle Vallette si discute da più di trent'anni. Nel 2005, regione, provincia, comuni e Ferrovie hanno firmato un protocollo d'intesa per costruire il cosiddetto "wafer", canale infrastrutturale a tre livelli sovrapposti: bretella tangenziale, viale in superficie, "gronda merci" ferroviaria per collegare alta velocità e scalo di Orbassano: su quest'area grava però sia l'ostilità delle Ferrovie (che vorrebbero uno scalo merci altrove) sia la perdurante incertezza – quanto meno sulla tempistica – circa la realizzazione della linea veloce per la Francia. In realtà, da anni ogni decisione su accessibilità (e logistica) lungo l'arco ovest dell'area metropolitana è bloccata proprio dall'attesa delle decisioni politiche e tecniche circa il tracciato della TAV.

3.4 LE PIÙ RILEVANTI POLARITÀ DEL QUADRANTE SUD

Questo quadrante pare caratterizzarsi finora, più che per una vocazione precisa legata alla presenza di poli o distretti, per la **forte concentrazione di infrastrutture a servizio dell'intera area metropolitana**: gli impianti di lagunaggio della SMAT, una centrale dell'AEM per cogenerazione e teleriscaldamento, il passaggio della dorsale nazionale del gas, diverse linee ferroviarie (con lo snodo di Trofarello, verso Genova, Savona e Piacenza), oltre alla tangenziale.

Ad oggi, questo quadrante **non ha veri e propri poli di rilievo metropolitano**; potrebbero potenzialmente diventarlo in futuro, ad esempio, due importanti residenze sabaude come il **Castello di Moncalieri** e la **Palazzina di caccia di Stupinigi**, di cui però finora non sono state sviluppate le potenzialità: tra i musei e le residenze storiche dell'area torinese, si collocano infatti soltanto tra la 25a e la 30a posizione nella graduatoria dei siti più visitati. La visibilità pubblica di Stupinigi è intermittente (ogni tanto qualche mostra di un certo rilievo richiama l'attenzione sulla Palazzina), quella del Castello di Moncalieri pressoché nulla, anche in ambito torinese.

Quanto ai poli produttivo-commerciali, una delle aree in cui si sono concentrati gli investimenti più significativi degli ultimi anni è quella di **Sanda Vadò** a Moncalieri, un ambito di forma triangolare all'intersezione tra le autostrade A6 e A21. La localizzazione è attraente non tanto per i costi di insediamento, che non sono bassi, quanto per la **posizione strategica lungo la direttrice privilegiata verso la Liguria e Piacenza**, ben servita a livello di infrastrutture viarie (meno in termini ferroviari). I primi insediamenti hanno riguardato attività produttive localizzate nella parte sud dell'ambito (con presenze di prestigio come Italdesign di Giugiaro) e l'obiettivo è di creare un Polo integrato di sviluppo di 1,7 milioni di metri quadrati, con 150 aziende, 8.000 addetti, due centri servizi.

Sulle reali possibilità di caratterizzarsi come polo di riferimento per il quadrante sud – ribadendo, come a nord, una storica vocazione produttiva – grava però **la progressiva modifica in senso terziario del progetto originario** che, secondo diversi osservatori, lo starebbe completamente snaturando.

Dagli anni 2000 è infatti cresciuta a Sanda Vadò la presenza di attività della grande distribuzione commerciale¹⁶, anche in aree originariamente destinate al settore produttivo: *“La zona Sanda Vadò avrebbe potuto essere una delle aree industriali più belle del territorio, ma condizioni infrastrutturali deboli e politiche che seguono solo la logica della cassa (multisala, centri commerciali, ecc.) hanno completamente ‘mancato’ il progetto (qui non c’è la tangenziale verde che ha unito a nord, e neanche corso Marche che, si spera, unirà ad ovest)”*.

Anche nel quadrante sud, infine, esiste un potenziale polo legato a valenze ambientali e per il tempo libero. Nell'ambito di un PRUSST presentato insieme ai comuni di Nichelino e La Loggia nel 1999, era stato previsto il progetto di un parco acquatico in località Molinello, in corrispondenza della sponda destra del Po, simmetricamente all'area Sanda Vadò rispetto alla A6¹⁷. Se il progetto del parco acquatico venisse realizzato, grazie all'accessibilità garantita dal raccordo autostradale, alla

¹⁶ Nell'area sono già insediati quattro-cinque centri commerciali, che ospitano un complesso di due grandi strutture, nove medie, 26 esercizi di vicinato, un multiplex. Sono inoltre stati autorizzati altri tre centri commerciali (quattro grandi strutture, sette medie, 20 esercizi di vicinato), alcuni dei quali già in costruzione.

¹⁷ Tale area verrebbe trasformata in un'area a verde attrezzato comprendente alcuni specchi d'acqua e destinata alla fruizione pubblica per uso ricreativo e sportivo, in particolare per la pratica di canottaggio e pesca sportiva. Gli uffici tecnici del Comune di Moncalieri hanno predisposto un progetto preliminare, che prevede come intervento principale la creazione, a partire dal lago di cava esistente, di un bacino artificiale omologabile per gare olimpiche di canottaggio (2150 metri di lunghezza e 120 di larghezza) e di un relativo canale di rientro. È inoltre prevista la creazione di una via di accesso all'area sottopassante il raccordo autostradale in corrispondenza del tracciato della vecchia strada del Mulinello, che garantirebbe un collegamento diretto con l'addensamento commerciale A5 dove attualmente sorge il cinema multisala dell'UGC. Al momento la realizzazione è congelata in attesa di un operatore privato che manifesti il suo interesse alla gestione del futuro centro di canottaggio.



possibilità di un collegamento diretto via fiume con le società di canottaggio torinesi e alla vicinanza al capoluogo si verrebbe a creare **una significativa polarità del tempo libero e dello sport (anche per manifestazioni di spicco), che tra l'altro potrebbe produrre interessanti complementarità con l'intorno**, in particolare con altri insediamenti a caratterizzazione sportiva che sorgono nelle vicinanze: due strutture specializzate in articoli sportivi (Decathlon e Milanese) e Mondo Juve.

3.5 LE PIÙ RILEVANTI POLARITÀ DEL QUADRANTE EST



Dal punto di vista delle polarità, **il quadrante orientale è probabilmente il più debole**. Nell'ultimo decennio, l'unico progetto che avesse qualche ambizione polarizzante è stato quello finalizzato a creare il **primo grande museo nazionale dello spazio**, a Pino Torinese. Il museo è stato poi effettivamente inaugurato (nel 2007) ma, nonostante abbia caratteristiche apprezzabili, non presenta certamente, almeno ad oggi, i caratteri di un museo di rango metropolitano né tanto meno di richiamo sovralocale: il progetto iniziale si è infatti ridimensionato e l'attuale museo è certamente penalizzato da una disagiata accessibilità, dalle mancate sinergie con il contiguo osservatorio astronomico, con il polo produttivo dell'aerospazio, oltre che da un debolissimo marketing locale (quasi inesistente a livello sovralocale).



Nell'ultimo decennio, dunque, il quadrante orientale viene da tutti gli esperti indicato per la **sostanziale assenza di qualunque polo o progetto di rilievo metropolitano**: *“il Chierese si presenta come un quadrante ‘vuoto’: non ha una sua anima e una sua strategia”, “La pianura del Chierese è ricca di episodi industriali molto interessanti, ma incapaci di produrre distrettualità o poli di sviluppo”¹⁸, “Dal punto di vista dei destini gli orizzonti del quadrante orientale sono incerti”*.



In assenza di progetti importanti, quindi, questo quadrante si è ritagliato negli anni una **vocazione “essenzialmente residenziale, orientato ai servizi alle persone e alla qualità ambientale; l'identità di fondo è orientata all'idea del buon vivere”**.



Proprio su questi aspetti (ambiente, qualità della vita), nonché sulle tradizioni enogastronomiche locali, pare puntare ora il quadrante orientale: in assenza di veri poli di rilievo metropolitano, negli ultimi anni i comuni del Chierese puntano infatti a **trasformare “il territorio nel suo complesso in una centralità”**; **il paesaggio e la collina in primis**, in questo senso, rappresentano, dunque, non uno *sfondo*, bensì il *collante* che unisce il tutto. L'idea guida contenuta nel PTI per il quadrante est è, infatti, proprio quella di proporsi come **territorio rural-urbano, puntando a rivitalizzare alcune specializzazioni agricole ed gastronomiche locali** (tra queste l'asparago di Santena, la Freisa di Chieri, le ciliegie di Pecetto, la produzione di carne bovina di Chieri, Riva e Poirino, ecc.).



Le prospettive di tale asse di sviluppo appaiono tuttavia ancora interamente da verificare. **Per quanto riguarda l'attrattività nei confronti del resto dell'area metropolitana, ad esempio, permangono elementi strutturali disincentivanti, quali la barriera fisica della collina e gli scarsi collegamenti infrastrutturali¹⁹**, mentre è da verificare la maggiore competitività ambiental-paesaggistica del Chierese rispetto ad altre aree della cintura metropolitana.

¹⁸ Quello del tessile rimane oggi nel Chierese un settore di nicchia (con circa 30-35 aziende che operano sul territorio) e secondo diversi osservatori la perdita di una rilevanza industriale è ormai stata metabolizzata dal territorio, pur mantenendo, più in generale, alcune imprese d'eccellenza (tra queste Vergnano e Lenti a Santena, Martini e Rossi a Pessione, ecc.), ma che paiono debolmente in grado di sviluppare logiche e costruire relazioni “distrettuali”.

¹⁹ Già il Piano Provinciale dei Trasporti del 1990 prevedeva un collegamento di tipo tangenziale/autostradale nell'area metropolitana orientale, la cui urgenza era ribadita anche dal PRG torinese del 1995 (ma come strada di primo livello, non autostrada). Nell'autunno 2005 la cosiddetta “gronda est” è stata inserita tra i progetti della legge obiettivo come progetto

Anche la strategia di connettersi (idealmente e operativamente) all’Astigiano e alle Langhe – come area omogeneamente caratterizzata da paesaggio ed enogastronomia – è tutt’altro che scontata nei suoi esiti, tenendo conto che il Chierese, da questo punto di vista, risulta decisamente meno strutturato, sia sul piano materiale sia su quello immateriale (in termini, ad esempio, di immagini del territorio veicolate, promosse e sedimentate nell’immaginario collettivo).

Un’altra vocazione (ancora più che potenziale) sarebbe quella di creare un **polo formativo di rilievo, appetibile per università private e per scuole**: andrebbero in tale direzione i progetti per la Scuola Internazionale (che dovrebbe trasferirsi da Moncalieri a Chieri), quello inerente la riapertura del centro di formazione quadri Fiat a Marentino e l’ampliamento, nell’ex area industriale Tabasso, della scuola nazionale di cinema d’animazione già presente sul territorio.

Anche la centralità di Chieri nel quadrante orientale risulta, secondo la maggior parte dei testimoni da noi intervistati, *“ancora tutta da costruire”*. Lo stesso suo ruolo di “stazione porta”, ovvero luogo di accesso privilegiato all’area metropolitana dal quadrante est, appare fortemente condizionato – peraltro come tutte le stazioni porta – dal decollo effettivo del sistema ferroviario metropolitano (sui cui tempi e modi aleggiano, oggi, non poche incertezze): tuttora, quella chierese rimane la stazione terminale dell’unica linea “passante” metropolitana che attraversa Torino e punta sul Canavese (attualmente partono da Chieri verso Torino una quindicina di treni al giorno, metà dei quali si fermano al Lingotto, con una frequenza media di 60 minuti e l’ultima partenza alle 20.30). Nonostante si tratti dell’unica linea di quello che dovrebbe diventare in futuro un sistema ferroviario metropolitano, finora la logica della “stazione-porta” non pare aver funzionato, visto che **il movicentro chierese (dove parcheggiare l’auto per proseguire in treno) risulta sotto utilizzato ed è quasi unanimemente valutato come un insuccesso**.

di collegamento tra diverse superstrade, ricavate dal potenziamento di statali e provinciali; in parte la Gronda è già realizzata per esempio le nuove circonvallazioni di Chieri e Pessione, i raccordi verso Volpiano, ecc.). Il progressivo completamento della gronda est (connessione in superstrada dell’area di Carmagnola, attraverso il Chierese, con Brandizzo, l’autostrada per Milano e la superstrada per Caselle) potrebbe tra alcuni anni favorire l’insediamento di nuove polarità nell’area. Anche il collegamento

4. NOTE CONCLUSIVE



La tendenza a una riorganizzazione policentrica delle funzioni superiori a scala metropolitana è chiaramente in atto nelle città di maggiori dimensioni in contesti spaziali differenti. Non si tratta, tuttavia, di una tendenza univoca: essa è più accentuata in alcuni contesti rispetto ad altri (ad esempio, nell'America settentrionale rispetto all'Europa meridionale), è dovuta a un **complesso di ragioni alquanto eterogenee**, interessa in modo diseguale le differenti funzioni, può derivare tanto da tendenze settoriali legate a condizioni di mercato quanto da forme di progettualità pubblica o privata. Inoltre, può **manifestarsi in varie forme e produrre effetti sia positivi sia negativi**. Da un lato, infatti, essa può favorire il superamento di una forte dicotomia tra centro e periferia, introducendo funzioni pregiate in zone socialmente sfavorite e creando condizioni favorevoli per una loro riqualificazione; dall'altro lato, può generare spinte verso la frammentazione dello spazio e la dispersione insediativa, aumentando la necessità di spostamenti, con effetti negativi sul consumo energetico e l'inquinamento.



Proprio per questa ambivalenza delle sue conseguenze, la pianificazione urbana ha dimostrato una crescente attenzione a questo fenomeno, cercando di indirizzarlo verso percorsi che ne potenziasero gli aspetti positivi, consentendo al tempo stesso il controllo di quelli negativi.



Anche a Torino alcune tendenze al policentrismo appaiono ormai nettamente delineate, sia pure in forme non ancora consolidate (specie nelle parti esterne dell'area metropolitana) e ancora passibili di ulteriori e più significativi sviluppi. Anche nel caso torinese, poi, al variare dei casi, il decentramento di alcune polarità è stato talora attivamente ricercato (come nel caso delle politiche di riqualificazione delle periferie o nella riorganizzazione "per poli" delle sedi universitarie), in altri casi è stato semplicemente subito (come per quanto concerne la creazione di grandi centri commerciali all'esterno dell'area urbana) e alcune conseguenze problematiche si sono già rese evidenti. Ad ogni modo, **questo fenomeno è entrato pienamente nel quadro delle preoccupazioni del sistema politico e interviene attivamente a definirne l'agenda**.



In questo momento, poi, alcuni processi già verificatisi, in atto o presenti solo in termini di progetto sembrano accelerare un'evoluzione in senso multipolare dell'area: essi riguardano la parte periferica del Comune di Torino (come nel caso del completamento dell'asse della Spina, o dell'introduzione di nuove funzioni a Mirafiori o al Lingotto) oppure la cintura esterna (come nel caso dei progetti di reindustrializzazione relativi a Settimo, o a quelli legati alla Città della Salute o al sistema delle Residenze Sabaude). Inoltre, grandi opere di carattere infrastrutturale, come quelle relative a corso Marche, la realizzazione del sistema ferroviario metropolitano o la progettazione della seconda linea della metropolitana, sembrano in grado di creare **condizioni favorevoli per una ulteriore diffusione spaziale di opportunità di decentramento di funzioni rare**.



In questo contesto, una progettualità diffusa è indubbiamente presente sul territorio dell'area torinese: nelle pagine precedenti si è cercato di documentare alcuni episodi particolarmente significativi, provando a inserirli in una logica territoriale basata su una lettura in base ai quadranti metropolitani. Si può tuttavia osservare che tale progettualità è, per il momento, spesso mossa da opportunità specifiche, che singole amministrazioni esterne alla città capoluogo tentano di cogliere talora anche muovendosi in vista di obiettivi strategici, ma che tuttavia spesso hanno una valenza essenzialmente comunale o, al massimo, si inquadrano in una collaborazione intercomunale motivata più da alleanze e da affinità elettive tra i governi locali che non da un disegno strategico di più ampio raggio.



Da questo punto di vista gioca certamente in senso negativo la mancata soluzione del problema relativo alla costituzione di un'autorità metropolitana, ma giocano senz'altro anche forme di competizione tra il comune maggiore e i comuni minori, o tra questi ulti-

mi, per attrarre a sé risorse importanti in una situazione di crescente scarsità della disponibilità pubbliche. Tuttavia, pur in questo quadro, occasioni di concertazione e di collaborazione in direzione di una unificazione degli indirizzi strategici già esistono (si pensi in primo luogo a Torino Internazionale) e potrebbero essere ulteriormente rafforzate sia attraverso iniziative che partano “dal basso” (dalle amministrazioni locali), sia grazie agli indirizzi di una pianificazione sovraordinata, a partire soprattutto dal Piano Regionale. **Un concorso di approcci *top-down* e *bottom-up* appare quanto mai urgente: un policentrismo “virtuoso” difficilmente si può realizzare da solo, ma non appare neppure probabile come semplice sommatoria di iniziative politiche puramente locali o settoriali.**



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AA.VV. (2006), *Metronord. Scenari per la città intermedia. Competizione, innovazione e riqualificazione territoriale*, Politecnico di Torino, Torino.
- Amin A., Thrift N. (2002), *Cities, Reimagining the Urban*, Polity, Cambridge; trad. it. Il Mulino, Bologna, 2005.
- Bontje M., Burdack J. (2005), *Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad*, in "Cities", 22, 4, pp. 317-30.
- Buisson M., Mignon D., Aguilera Balaguer A. (2001), *Métropolisation et polarités intra-urbaines. Le cas de Lyon*, in "Revue d'économie régionale et urbaine", 2, pp. 271-96.
- Cusinato A. (2007), *Da agglomerazione a milieu: l'interpretazione della città nell'economia urbana, a partire dai manuali pubblicati in Italia*, in "Scienze Regionali", 6, 3, pp. 41-65.
- De Rossi A., Durbiano G. (2006), *Torino 1980/2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino.
- IRES (2006), *La questione metropolitana nel Piemonte del Duemila*, a cura di P. Buran, A. Mela, S. Piperno, IRES Piemonte, Torino.
- IRES (2007), *Il territorio metropolitano torinese: verso un assetto multipolare?*, a cura di P. Buran, A. Mela, IRES Piemonte, Torino.
- Harris C.D., Ullman E.L. (1945), *The Nature of the Cities*, in "Annals of the American Academy of Political and Social Science", 242, pp.7-17.
- Jonas A.E.G., Ward K. (2007), *Introduction to a Debate on City-Regions: New Geographies of Governance, Democracy and Social Reproduction*, in "International Journal of Urban and Regional Research", 31, pp. 169-78.
- Krueger R., Savage L. (2007), *City-Regions and Social Reproduction: A 'Place' for Sustainable Development*, in "International Journal of Urban and Regional Research", 31, pp.215-23.
- Läpple D., Kanai M. (2005), *The Resurgence of Economic Centrality: A look at Contemporary New York*, Reflection Paper, Cities Program – London School of Economics and Political Science, Urban Age, New York Conference, febbraio 2005.
- L'Eau Vive, Comitato Giorgio Rota (2007), *Senza rete. Ottavo Rapporto annuale su Torino*, Guerini, Milano.
- Mc Cann E.J. (2007), *Inequality and Politics in the Creative City Region: Questions of Liveability and State Strategy*, in "International Journal of Urban and Regional Research", 31, pp. 188-96.
- Muller P. (1997), *The Suburban Transportation of the Globalizing American City*, in "The Annals of the American Academy of Political and Social Science", 1, pp. 44-58.
- Nello O. (2001), *Ciutat de ciutats*, Empúries, Barcelona.
- Phelps N.A., Parsons N. (2003), *Edge Urban Geographies: Notes from the Margins of Europe's Capital Cities*, in "Urban Studies", 40, 9, pp. 1725-49.
- Remy J. (2000), *Villes et milieux innovateurs. Une matrice d'interrogations*, in Crevoisier O., Camagni R. (a cura di), *Les milieux urbains: innovation, système de production et ancrage*, EDES, Neuchâtel, pp. 33-43.

Urry, J. (2000), *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*, Routledge, London-New York.

Torino Internazionale (2005), *Scenari per il sistema locale. Valutazioni sul Piano strategico di Torino e sulle prospettive di sviluppo dell'area metropolitana*, Torino.

Torino Internazionale (2006), *Piano strategico dell'area metropolitana di Torino. Direzioni e obiettivi*, Torino.

Veltz P., Davezies L. (2006), *Métamorphoses du territoire: nouvelles mobilités, nouvelles inégalités*, in "Le Monde", 20 marzo 2006

