

Programma Torino x Torino 2020

Note per urbanistica, mobilità e governance urbana.

Benedetto Camerana

25 aprile 2011

Questo testo nasce anche dello scambio con alcune persone. Tra gli altri, riporto alcuni concetti espressi durante questi scambi da Francesco Profumo, Giorgio Gallesio, Beppe Russo, Livio Dezzani, Sergio Conti, Andrea Boschetti, Carlo Pession, Felice De Luca.

1. Governance della città e del territorio. Una Pianificazione efficace per la crescita della città

Il PRG Piano Regolatore Generale di Torino è nato nel 1995 e dimostra tutti i suoi anni. Sotto le giunte Castellani e Chiamparino **il Piano è stato integrato con circa 250 varianti**, molte delle quali adottate nella seconda giunta Chiamparino. Questo numero, certamente piuttosto alto, è stato preso a pretesto da alcune parti politiche per accusare la giunta e l'assessore Viano di "speculazione edilizia".

In realtà **le varianti nascono non solo dalle normali necessità di aggiornamento, ma anche dal bisogno di superare la rigidità di un Piano 'regolatore' che pretendeva di prevedere e definire con vent'anni d'anticipo le funzioni della città futura e in molti casi anche le sue forme.** Una pretesa definita impraticabile già negli anni '80 dalla cultura urbanistica più aggiornata. Per questo si definiscono, e si normano, come varianti anche semplici modificazioni del mix funzionale o della cubatura prevista in una certa area. **Le varianti dunque cercano di aggiornare le regole d'area del piano secondo il cambiamento dei bisogni reali della città, delineati dalla negoziazione tra le richieste del mercato, le effettive dinamiche socio-economiche e la guida politica.**

In passato si sono evidenziati **problemi di tipo tecnico-amministrativo**, che hanno portato il percorso di una variante al piano a tempi troppo lunghi, per via delle molte regole, spesso non agevoli da gestire anche per gli stessi funzionari. Ad esempio, un problema è rappresentato dalle **incertezze nella sequenza di procedure tra pratiche urbanistiche propriamente dette e pratiche ambientali** (VAS, VIA). Un altro problema è stato **il rapporto tra atti comunali e verifica regionale**, soprattutto nel caso di varianti cosiddette "strutturali", cioè quelle più rilevanti, nonostante le semplificazioni apportate dalla Legge regionale nr. 1 del 2007. Non a caso l'Assessorato all'urbanistica della città ha più volte cercato di superare la lentezza del processo amministrativo percorrendo **la scorciatoia della 'variante parziale'** (più semplice e che richiede un minore ruolo decisionale della Regione), talvolta anche forzandone le regole, seppur con la migliore intenzione. Questa prassi era rivolta a ridurre la lentezza delle pratiche amministrative, particolarmente evidente nella gestione della precedente amministrazione Regionale. Tempi lunghi che in molti casi si sono dimostrati un reale vincolo agli investimenti e alla circolazione delle risorse. In questa sede si dà per scontato l'assunto che **la combinazione tra la scarsità dei finanziamenti, pubblici come privati, e la lentezza**

amministrativa, danneggia la città limitandone la crescita e la trasformazione e inibendo il settore delle costruzioni ed il suo importante effetto sull'economia locale.

Oggi la necessità di “forzare” alcune regole del Piano sembra non essere più attuale: gli ultimi atti amministrativi proposti dalla Città di Torino hanno infatti trovato una risposta più pronta e operativa nella nuova Giunta Regionale, con il nuovo Assessore all'Urbanistica e alla Pianificazione Territoriale, e la sua nuova Direzione. E' infatti oggi in discussione **un profondo aggiornamento della Legge Urbanistica Regionale , la nr. 56 del 1977**, che dovrebbe introdurre importanti semplificazioni delle pratiche amministrative soprattutto dove queste risultavano di difficile gestione e interpretazione.

Rimane però una questione fondamentale: **un Piano Regolatore passato attraverso infinite variazioni non riesce più ad offrire alla trasformazione urbana un disegno generale valido e aggiornato**. Ogni variante rappresenta una modificazione puntuale, una visione urbana legata ad un problema specifico di una parte di città. **Manca del tutto un ripensamento generale del disegno della città**: la Torino del prossimo decennio (e oltre) non può più trasformarsi secondo gli schemi di fine anni 80 (quando veniva pensato il Piano). I diversi Piani Strategici, vanto (a ragione o a torto) di questa città, non si sono trasferiti in un piano urbanistico coerente.

Manca inoltre una strategia definita su scala più ampia. Il Comune di Torino ha un'area limitata, compresa dalla cintura urbanizzata dei comuni circostanti, molti anche importanti per dimensione. Il PRG non può dunque risolvere in sé la trasformazione di Torino e la città di Torino non può risolvere il suo sviluppo senza dialogare con i comuni vicini, soprattutto per le politiche della mobilità. **Occorre quindi esplorare accordi di governo metropolitano più efficaci, anche per superare una certa politica “torinocentrica” creatasi in questi anni**. Escludendo per ragioni di fattibilità l'idea di un piano intercomunale, la strada migliore è **l'apertura di tavoli tematici tra Torino e comuni limitrofi**, con la partecipazione, e in alcuni casi la regia, di Regione e Provincia, per la discussione e la governance di problemi puntuali. Questa prassi è già stata avviata in qualche caso, come per corso Marche, già attiva, o per la Tangenziale Est.

Occorre comunque avviare la preparazione di un Piano del tutto nuovo, oppure una revisione profonda e strutturale del Piano esistente.

Un tema di riflessione deve riguardare la formula di Piano. Una proposta è quella di adottare la formula più simile ad un **PGT, Piano di Governo del Territorio**, definita dalla Regione Lombardia con la L.R. 12/2005 e recentemente adottata dal Comune di Milano. Il quadro del PGT introduce alcune innovazioni interessanti. Prima di tutto individua nel Documento di Piano il momento di definizione di una strategia di governo generale e delle linee guida dello sviluppo urbano, sulle quali il dialogo tra Regione e Comune è più efficace. A questo segue poi il Piano delle Regole, che declina per parti le strategie già condivise. Al di là della struttura, il PGT definisce alcuni principi di azione come la partecipazione, la compensazione, la perequazione e l'incentivazione. Secondo questi principi il piano procede per progetti, che possono essere definiti, in termini di quantità e di funzioni, dalla puntuale negoziazione tra iniziativa privata e guida pubblica. Fondamentali obiettivi della negoziazione sono la qualità, urbana e sociale, del progetto e la contrattazione di servizi al pubblico. E' l'incentivazione che permette all'amministrazione di concedere premi allo sviluppatore in cambio di servizi offerti e gestiti dal privato secondo il principio della sussidiarietà.

La minore dimensione del Comune di Torino rispetto a quello di Milano (130 contro 184 kmq), ma soprattutto la presenza decisamente minore di territorio agricolo può far preferire la formula del PRG affiancato da tavoli intercomunali.

2. Valori per la pianificazione

In questa sede proponiamo anche due valori fondamentali per la guida dello sviluppo torinese dei prossimi anni. Questi sono la crescita della densità urbana e la chiusura totale al consumo del suolo nel territorio. I due valori sono certamente tra loro complementari.

La densità urbana.

Il tema della densità si fonda prima di tutto sulla “**concentrazione**”, intesa come localizzazione intensa delle funzioni urbane a maggiore attrazione di spostamenti (ad esempio: poli di terziario, università, ospedali) in corrispondenza dei nodi di interscambio dei mezzi di trasporto collettivi più funzionali nel territorio (treni regionali, linea metropolitana). Questa strategia è confermata, ad esempio, dall’insediamento della sede della Provincia e della sede unica di Intesa SanPaolo (così come per la futura “torre Ferrovie”) in strettissima prossimità con il nodo di Porta Susa. Queste scelte localizzative (peraltro indicazioni del PRG) avranno effetti molto evidenti nella riduzione di generazione del traffico privato.

La pratica della concentrazione si può declinare con successive scelte insediative a intensità decrescente, e dunque abbinando funzioni generatrici di attrazione progressivamente minore a localizzazioni via via meno efficaci in termini di trasporto (minore vicinanza con nodi di interscambio, o prossimità con nodi minori, come singole stazioni della linea metropolitana).

Più in generale la densificazione della città per punti, soprattutto nelle aree più decentrate, in particolare se integrata a politiche di crescita del mix funzionale, favorisce la completezza potenziale della vita di quartiere, che può essere un antidoto effettivo alla moltiplicazione degli spostamenti urbani (soprattutto quelli minori).

La moratoria sul consumo del suolo.

Partiamo da un dato di studio: dal 1990 al 2006 nella Provincia di Torino il consumo del suolo – aree agricole che si sono urbanizzate - è stato di 7.479 ettari. Una misura enorme, che corrisponde a un incremento del 15,2% della superficie urbanizzata stessa, e che in questo ultimo quinquennio dovrebbe aver raggiunto il 20%.

Sospendendo ogni considerazione di estetica del paesaggio, questa tendenza al consumo delle aree ex agricole è causa di effetti certamente negativi.

Il primo è la **crescita della necessità di spostamento su mezzo privato**, dovuta alla frammentazione degli insediamenti, sempre più difficilmente raggiungibili dalle reti del

mezzo pubblico.

Il secondo è **l'aumento del calore estivo, dell'afa**: grandi superfici asfaltate o rivestite in materiali ad alto assorbimento termico restituiscono al microclima locale un carico termico enorme ed aggiuntivo rispetto ad un terreno agricolo (è il fenomeno del "urban heat cloud").

Il terzo è il considerevole **aumento del rischio di esondazioni fluviali**, per via dell'impermeabilizzazione di vaste superfici che scaricano l'acqua piovana direttamente nel sistema fluviale tramite le reti di raccolta fognaria.

3. Il “Piano casa” come fattore positivo

Del programma lanciato dal Governo nel 2009 si sono dette molte cose. In questa sede è utile **sottolineare gli aspetti positivi del cosiddetto “Piano casa” rispetto ai “valori per la pianificazione” descritti al punto precedente**, tanto più se si considera il fatto che la Regione Piemonte è in procinto di varare una nuova e più efficace regolamentazione del Piano stesso. In termini generali, l’incentivo a intervenire sul tessuto edilizio esistente, sia per aumento di cubatura sia per demolizione e ricostruzione, contribuisce in modo certamente positivo ad **indirizzare l’industria delle costruzioni edili verso la densificazione della città, allontanandola dal consumo del suolo.**

Riqualificazione e sostituzione del “non patrimonio” edilizio esistente.

Come in ogni altra città italiana, il tessuto urbano di Torino è in gran parte formato da edifici obsoleti, costruiti nel ‘900, soprattutto negli anni ‘50, ‘60, ‘70 e anche ‘80. Non consideriamo gli edifici più antichi, che formano un patrimonio storico e ambientale fondamentale, e che sono comunque oggetto di vincolo. La parte restante della città è però formata da edifici quasi sempre del tutto superati. Tecnicamente carenti nelle dotazioni impiantistiche (ascensori assenti o scarsamente efficaci, scale e vie di fuga fuori norma, servizi igienici insufficienti, parcheggi pertinenziali quasi sempre assenti, ecc) e grandi divoratori di energia (muri e serramenti altamente disperdenti, vetri semplici invece che vetrocamera e comunque altamente emissivi, in qualche caso ancora riscaldati con caldaie a gasolio, ecc), formano un “non patrimonio edilizio”, quasi sempre privato e abitativo, ma comprendente anche edifici pubblici (scuole, terziario). Pur avendo un valore per i diversi legittimi proprietari, **questo “non patrimonio” ha il pesante difetto di disperdere grandi quantità di energia, con notevoli sprechi economici e molte volte con un importante inquinamento, e di dare alla città un fondale di decadenza diffusa.** Questa situazione richiederebbe una seria politica di riqualificazione urbana, che proponga incentivi e facilitazioni che favoriscano la diffusione degli interventi, altrimenti troppo costosi per il privato come per l’amministrazione. In un mercato difficile come quello di oggi e soprattutto quello di Torino, gli interventi di sostituzione sono evidentemente rari, concentrati nelle zone più attraenti, più spesso rivolti al recupero del patrimonio storico del centro e più raramente nelle aree minori o in trasformazione (si vedano per esempio gli interventi di DeGA: dall’isolato Santo Stefano, all’ex Ceat, all’ex cinema Hollywood, sono però pur sempre in centro o in aree centrali). Ma questi pochi interventi non risolvono il problema. Il “Piano casa” può certamente allinearsi alla promozione di questi obiettivi.

Il **riadeguamento degli edifici esistenti** è la pratica meno impegnativa, con costi più bassi e soprattutto frazionabili in interventi successivi: dalla sostituzione degli impianti all'isolamento dell'involucro (rifacimento della copertura, cappotto esterno o interno, sostituzione dei serramenti) fino all'integrazione di tecnologie solari attive o passive. Questi interventi possono richiedere da un minimo di 200 €/mq fino anche a 1.000 €/mq (a seconda della funzione dell'edificio). Il limite è determinato dalla convenienza ad affrontare costi e tempi di una ristrutturazione pesante rispetto alla completa sostituzione con un edificio nuovo, ben funzionante ed efficiente secondo un disegno attuale (purché ben studiato!).

La **sostituzione** è la strada maestra: come per le auto, si potrebbe anche chiamarla "rottamazione", quando si smantella un edificio non più funzionante e se ne realizza uno nuovo, possibilmente con l'incentivo. Infatti il costo della sostituzione, sommando costi di demolizione (con discarica) e costi dell'edificio nuovo, richiede un minimo di 1.000 €/mq, per un edificio semplice destinato al produttivo evoluto (laboratori, loft), e di 1.400 €/mq, per la residenza. In qualche caso (soprattutto uffici, scuole) può essere efficace la scelta di recuperare, con eventuali rinforzi, la struttura (fondazioni, pilastri, solai), scelta che può comportare forti risparmi.

In tutta Europa si opera in questo modo. Non solo nelle città con un mercato più alto, come Londra o Parigi, ma anche nelle città minori. **Queste politiche favoriscono una crescita di qualità diffusa: edifici residenziali nuovi, più attraenti, con parcheggio nel sottosuolo; edifici per terziario più luminosi, salubri, efficienti; edifici consapevoli che consumano e inquinano molto meno. Infine, il volano per l'economia.**

E' certamente un bel quadro, che occorre sollecitare con giusti incentivi:

- fiscali, qualora sia presente una tassa locale tipo ICI
- contributi (per quanto possibile con la contrazione della finanza pubblica...)
- premi di cubatura, di altezza: controllati, ma efficienti.

La nuova regolamentazione in studio per il Piano casa dovrebbe produrre risultati importanti per la necessaria riqualificazione urbana: saranno però i singoli Comuni ad adottare una normativa puntuale.

4. Norme e procedure

Sul tema dell'apparato normativo, sempre più corposo, nell'interesse della collettività ogni ente o struttura pubblica dovrebbe tendere a ***uniformare le leggi, norme, regolamenti e procedure*** con gli altri enti. Non è più sostenibile un sistema come quello attuale che porta ogni ente a costruirsi le sue procedure in modo diversificato rispetto anche ad altri enti del proprio territorio. Questa prassi, oltre a consumare risorse pubbliche per la creazione degli stessi apparati, determina una crescita eccessiva della burocrazia che si traduce in maggiori oneri per il singolo cittadino e per le imprese, quando devono presentare una pratica. C'è sempre una nuova dichiarazione, modulo, relazione, mancante da integrare. Non sarebbe più semplice, chiaro e soprattutto meno costoso se ci fosse una omogeneità? Se ci fosse una uniformità interpretativa almeno tra tecnici di uno stesso comune? Le regole servono, ma devono essere poche, chiare, collegate alla realtà che vanno a regolamentare, ed infine fatte applicare.

Anche su questo c'è una logica da ribaltare. Prima di poter compiere un qualsiasi intervento, anche dei più semplici, è necessario produrre una quantità troppo estesa di documenti, spesso riferiti ad elementi non inerenti l'attività in oggetto, ed attendere molti mesi prima di poter ottenere le necessarie autorizzazioni. È chiaro che questa dinamica mal si concilia con i tempi dell'economia contemporanea con cui gli imprenditori si confrontano ogni giorno. La competitività passa anche attraverso la possibilità di cambiare, adattare la produzione e gli spazi a nuove esigenze, in tempi rapidi. Finché nel nostro territorio non ci saranno regole e tempi certi, nessun investitore metterà a rischio i propri capitali per creare nuove opportunità.

Sarebbe dunque opportuno un cambiamento di prospettiva. Il Comune dovrebbe dare l'opportunità di realizzare gli interventi attraverso una semplice dichiarazione "sempre nel rispetto delle regole", e dovrebbe poi fare i controlli sanzionando in modo esemplare coloro che commettono degli illeciti. Si potrebbe definire il passaggio dalla logica del "non mi fido" a quella del "mi fido". E' possibile pensare a Torino come una città apripista in Italia di una liberazione dall'eccesso di regolamentazione amministrativa?

È necessario passare da un sistema nel quale quasi tutto è basato su un aspetto formale (le carte devono essere a posto), ad uno nel quale è la sostanza che conta: cosa si fa e non cosa si dichiara. L'amministrazione della città dovrebbe ritornare al suo ruolo di amministratore (appunto!) della cosa pubblica e non di attore diretto.

5. Portare il centro nei quartieri

Negli ultimi 10 anni il centro di Torino si è trasformato. Nuovi o rinnovati musei, restauri dei monumenti, riqualificazione di piazze e di vie, pedonalizzazioni, apertura di parcheggi sotterranei, insomma **la ‘scoperta’ della bellezza della Torino storica e del suo paesaggio ha trasformato una ‘bella addormentata’ in un polo di attrazione turistica e di tempo libero**. Questa polarità è rivolta a chi arriva da lontano (altre città) e a chi viene da vicino, anche da Torino stessa, cittadini di altri quartieri spesso alla ricerca di quei valori che non trovano nella loro zona di residenza. L’arrivo della linea 1 della metropolitana e la localizzazione, a partire dal 2006, di molti eventi pubblici nelle più belle piazze centrali hanno portato ad una crescita esponenziale di questa attrazione, e di conseguenza della pressione del traffico, non solo automobilistico ma anche pedonale e soprattutto nei momenti del tempo libero (sera/notte e week end). Alla positiva attrazione turistica si affianca l’esercito quantitativo dei pendolari del divertimento e delle notti bianche. Si tratta di un fenomeno certamente positivo se controllato in una giusta misura. Oggi però questa tendenza polarizzante sta crescendo troppo e comincia ad essere un problema, che si specchia nella scarsità di opportunità di tempo libero offerte ai cittadini degli altri quartieri. **Da una parte il centro rischia di soffocare sotto la troppa pressione, dall’altra i quartieri non centrali si impoveriscono di opportunità per i residenti.**

Per il futuro si propone di alleggerire questa asimmetria, prima di tutto rovesciando la politica di polarizzazione degli eventi, rilocalizzando nei quartieri opportunità ed eventi, soprattutto quelli rivolti al pubblico torinese. Un centro città che ha già cultura e musei, bellezza di portici e di fiume, non ha bisogno di piccoli e medi eventi (dai mercatini dell’antiquariato alle feste di partito) che devono invece essere destinati a rotazione ai quartieri meno fortunati.

Si propone quindi di **pianificare una riqualificazione mirata in ogni quartiere, individuando 10 piazze o 10 luoghi che siano poli di eventi e attività di attrazione per i cittadini** e talvolta anche per un pubblico non torinese. 10 piazze da ridisegnare, da pedonalizzare parzialmente, da attrezzare, con investimenti sicuramente ridotti come è per gli spazi aperti. Luoghi come piazza Galimberti (con le arcate del MOI, già riqualificate ma in cerca di destinazione), piazza Sabotino, piazza Abba, la piazza di Spina 1, piazza d’Armi (con il Palahockey), solo per fare alcuni esempi, possono essere **i fuochi di un ridisegno urbano e di una redistribuzione della qualità della vita di una Torino che non può vivere solo il centro.**

Per fare qualche proposta, **perché non rilocalizzare la prossima edizione di CioccolaTò al MOI? Oppure l'esibizione delle Red Bull di Formula 1 in corso Francia? O la festa del PD in corso Marconi? Oppure quella del PDL nell'area pedonale della Crocetta?**

Invece di concentrare tutto in piazza Vittorio o piazza Castello, perché non valorizzare e fare scoprire altre aree di Torino?

6. Gli spostamenti, fattore di competitività urbana

Il DNA di Torino è il lavoro: la produzione, la ricerca, ma anche il senso del dovere, la capacità di passare dalle parole ai fatti. Oggi però il lavoro sta cambiando: sempre meno 'il posto fisso' nella grande azienda, sempre più lavoro parziale, autonomo. Questo cambiamento si traduce in una domanda di mobilità molto diversa. Oggi il lavoro è una sequenza di relazioni frazionate in diversi momenti, tra spostamenti successivi nel tempo della giornata.

Una città che lavora oggi ha dunque bisogno di **spostarsi con efficacia, in tempi brevi, in modo fluido da un luogo all'altro nella città e fuori di essa, verso le altre città.**

Accanto alle crescenti necessità del lavoro autonomo, restano le necessità dell'impresa globalizzata: dalla Fiat in giù, sono molte le aziende che per restare a Torino chiedono all'amministrazione di organizzare una città che favorisce lo scambio fisico con il mondo. Tentiamo dunque un bilancio, con alcune proposte.

Trasporti pubblici urbani.

Non è sufficiente che 'ci siano', ma devono essere degni, efficaci, frequenti e vivibili. I fattori di qualità sono puntualità, rapidità, climatizzazione estiva, spazio, pulizia.

Per le linee urbane (autobus e tram), purtroppo questi fattori sono molto carenti: il servizio è infatti al limite della dignità e dell'efficacia.

La **metropolitana** invece soddisferebbe questi fattori, ma **offre solo la Linea 1**, che peraltro è ancora troppo breve. Per essere davvero efficace in termini di limitazione del traffico privato e di bacino d'utenza, **la linea 1 dovrebbe essere prolungata fino ai grandi e fondamentali agglomerati di Rivoli e di Moncalieri-Nichelino** (i tre comuni sommano quasi 160.000 abitanti). Ovviamente sorge un problema di finanziamenti, acuito dall'enorme debito del Comune di Torino.

Oggi è in progetto la **Linea 2**, che dovrebbe unire Torino sud (cimitero Parco) con Torino nord, piazza Rebaudengo. Il percorso del Lotto 1, verso nord, suscita però diverse **perplessità sull'efficacia del tracciato proposto**. La prima è che una parte della linea serve un'area completamente disabitata e priva di funzioni, passando tra il cimitero monumentale e lo scalo Vanchiglia, oggi un'area del tutto dismessa dove dovrebbe sorgere un nuovo quartiere proprio perché servito dalla linea. **Per questa parte di Torino la linea dovrebbe quindi servire una domanda che oggi non esiste, ma che**

dovrebbe nascere perché c'è una nuova offerta. Normalmente il tracciato di una linea si definisce secondo la domanda esistente, con possibili correzioni di trend per il futuro, e non viceversa. Il piano finanziario sembra non privo di rischi. **Non sarebbe più sicuro localizzare il tracciato su via Bologna, un asse intermedio tra un quartiere che certamente offre già oggi una domanda, e il potenziale futuro quartiere di scalo Vanchiglia?**

La seconda perplessità è **la localizzazione del capolinea nord all'interno della città e non all'esterno di essa**, per di più dopo aver percorso un lungo tratto (sei stazioni) in senso trasversale e non radiale. Questa scelta sembra disperdere una parte dell'efficacia del tracciato con un ripiegamento su sé stesso, in controtendenza rispetto alle reti tutte radiali delle città europee paragonabili a Torino (ad esempio Milano, Monaco, Amburgo). Non sarebbe più corretto disporre in modo più efficiente la lunghezza del tracciato prolungando la linea in senso radiale, puntando ai grandi bacini d'utenza di Settimo o di San Mauro (circa 70.000 abitanti in tutto), offrendo invece al cuore di Barriera di Milano un potenziamento della linea 4 (si è parlato dell'interramento di una parte del tracciato in centro) e un potenziamento della frequenza sul passante ferroviario?

Bicicletta.

Deve essere un mezzo di trasporto di pari dignità con gli altri, e dunque con pari regole. Per questo sono necessarie vere piste ciclabili. Vere in termini di rete, collegando tutti i quartieri al centro in senso radiale, e i quartieri tra loro in senso trasversale. Vere anche in termini di design urbano: chiare, continue, sicure, separate dai percorsi viari e pedonali. Invece sono troppo poche (per esempio ne è sostanzialmente priva tutta Torino nord), spesso incerte, come quelle nelle vie Bertola, Cavour, Principe Amedeo, oppure come per le aree pedonali considerate come piste ciclabili.

Se però nella città storica non è facile realizzarle, nei grandi viali i problemi progettuali sono gli stessi delle altre città europee (come in Olanda o in Germania, dove le piste ciclabili formano vere reti urbane).

Occorre quindi sviluppare una rete ciclabile che serva in modo completo, con percorsi sicuri e chiari, i quartieri decentrati.

Trasporto ferroviario

L'avvio della **linea AV** Torino-Milano-Bologna-Roma ha rappresentato subito una **rivoluzione nelle abitudini del lavoro**. Spostarsi da un centro urbano all'altro si rivela poco più lento che spostarsi all'interno dello stesso centro urbano, in certe fasce orarie.

Questa “rivoluzione” è però più **una rivelazione di una assenza precedente che una vera e propria novità**. La rapidità con cui un torinese può incontrare persone a Milano come se fossero a Moncalieri **ci fa scoprire la realtà quotidiana già disponibile da anni nelle nazioni più moderne in Europa**.

Ma soprattutto è una “rivoluzione a metà”.

Prima di tutto **per la scarsa frequenza: Torino e Milano dovrebbero essere collegate quasi come una sola metropoli da shuttle distanziati 30 minuti l’uno dall’altro**.

Questo potrà forse essere possibile solo con l’entrata in concorrenza di altri operatori AV, come NTV o altri. Si veda il caso di Amsterdam e Rotterdam, che sono collegate da treni AV di diverse compagnie con corsa di 40 minuti ogni 20 o 30 minuti lungo tutta la giornata (nelle ore di punta uno ogni 10 minuti!), ad un costo di 25 € per a/r. Solo così nascerebbe un’utenza davvero diffusa che oltre a ridurre il costo del biglietto potrebbe davvero unire le due città. Non dovremmo dimenticarci che alla Biennale di Venezia del 2006 (dedicata alle grandi città del pianeta), il curatore Richard Burdett aveva presentato Torino-Milano come una metropoli unica. Non era solo una provocazione culturale.

In secondo luogo per **l’assenza della linea AV per la Francia. Solo con la realizzazione della linea veloce per Lione, Torino potrà uscire dalla sua posizione di “città-capolinea” dell’Italia ritrovando invece il ruolo storico di stazione di passaggio tra Italia e Francia**.

Questi valori non possono che essere al centro di ogni politica di sviluppo per Torino e il Piemonte.

Trasporto aereo

Per una città che ha tra le sue priorità la produzione e la ricerca industriale e universitaria, gli scambi con il mondo sono fondamentali: per questo Torino non può fare a meno di un aeroporto efficace. L’obiettivo è quindi **definire come fare di Torino una città un po’ meno lontana dall’Europa**.

Il primo aspetto riguarda **il collegamento con la città e il territorio**. La competitività non si misura solo sulla disponibilità e sulla frequenza dei voli diretti (che a Torino sono ancora insufficienti), ma prima di tutto sull’efficacia del collegamento pubblico urbano: **è fondamentale avere un treno che colleghi in pochi minuti e con frequenza**

l'aeroporto ad un luogo centrale e nevralgico della città. Purtroppo a Torino non è così, e la situazione è paradossale: il treno parte dall'aeroporto e in 20 minuti arriva in città, ma alla Stazione Dora GTT che non solo è assolutamente decentrata, ma che soprattutto non offre interscambio né con i treni né con la metropolitana, bensì con un servizio di autobus stradale (il Dorafly) che in un'altra ventina di minuti trasporta fino a Porta Susa i passeggeri, che finalmente saranno in centro e in un nodo di interscambio con treno e metro. **Occorre ridefinire questa grave carenza di servizio, studiando le soluzioni tecniche per prolungare il treno stesso fino alla stazione di Porta Susa.** Oltre ai vantaggi per i viaggiatori in partenza da e in arrivo a Torino, questa soluzione metterebbe in comunicazione rapida Caselle con numerosi centri urbani collegati a Porta Susa dai treni regionali e, attraverso la futura AV verso la Francia, anche Susa e persino alcuni centri in Francia (si pensi anche ai turisti della neve).

Il secondo aspetto riguarda la disponibilità e l'efficienza dei collegamenti. Senza entrare nelle politiche di gestione dell'aeroporto di Caselle, che sono evidentemente molto migliorabili (oggetto da anni di scontro tra i soci pubblici e quelli privati), è fondamentale ragionare sul **rapporto tra Torino e l'aeroporto di Malpensa.** Lo scalo novarese offre a poca distanza da Torino un hub internazionale, ricchissimo di collegamenti con tutta Europa e con molte destinazioni extra europee, tra l'altro servito da molte compagnie di grande efficienza come Lufthansa. Oltre alla rete, Malpensa garantisce per le stesse destinazioni prezzi mediamente inferiori a quelli di Caselle e orari molto più adatti ai viaggi di lavoro. Si richiama il fatto che il mondo del lavoro oggi non si sposta più solo secondo una logica "business" (quella delle aziende grandi, e di altri tempi) ma sempre di più – sia per gli autonomi, sia a causa della crisi - secondo una logica economy e spesso persino quella low cost.

Malpensa può quindi rappresentare per i torinesi un'opportunità vincente per il collegamento con il mondo. Il problema è come arrivare. Con l'apertura della bretella Malpensa-Autostrada Torino-Milano (Marcallo/Mesero) oggi è possibile raggiungere Malpensa in auto da Torino in circa 60/70 minuti di viaggio in più rispetto a Caselle (che si ridurrebbero a 50/60 al completamento dell'ammodernamento dell'autostrada). La bretella è però rivolta verso Milano. Se invece si fosse deciso di prolungare la Tangenziale di Novara fino a Malpensa, il percorso da Torino sarebbe di 20 minuti più breve. E' da valutare se sviluppare ancora questa ipotesi.

L'alternativa è proprio il treno AV: realizzando una bretella AV Novara_Malpensa e organizzando un servizio con cadenza oraria ed in partenza da una stazione centrale

come Porta Susa, organizzata per fare il check in, l'aeroporto potrebbe essere agevolmente raggiunto con un tragitto di 40/50 minuti dal centro di Torino. E' un'ipotesi davvero impossibile?

Automobile

Nella scarsità attuale dei mezzi su indicati, **lo spostamento automobilistico resta una necessità vitale, fondamentale soprattutto per le piccole aziende e per il lavoro autonomo.** Questo "bisogno competitivo" è però contrastato da una "filosofia" che tende a scoraggiare l'uso dell'auto, non con l'offerta di alternative valide, ma semplicemente riducendo progressivamente l'efficacia della rete stradale urbana. Questa politica "contro l'auto", mai dichiarata ma evidente, si traduce nell'introduzione metodica di strettoie, chiusure, rallentamenti, che hanno l'effetto di moltiplicare le code, l'inquinamento, la perdita di tempo, il nervosismo dei cittadini.

Torino ha una rete stradale molto strutturata che se affiancata da reti efficienti di mobilità alternativa (come su descritta) potrebbe assicurare una città con poco traffico, meno inquinamento: in sintesi, si avrebbe una città più competitiva e felice.

Si elencano alcune proposte:

a) abolire la ZTL e delineare un ampio perimetro del centro urbano a limitata accessibilità, aperto solo a:

- veicoli non inquinanti (elettrici, ibridi, metano);
- veicoli paganti, con tariffa progressiva secondo inquinamento;
- residenti;
- attività economiche insediate all'interno dell'area.

Sarebbe anche molto importante valutare l'estensione della limitazione dell'accesso all'intera giornata se non alle 24 ore (per ridurre il fenomeno delle "vasche" notturne in centro). Queste misure potrebbero alleggerire la pressione del traffico sul centro e ridurre davvero l'inquinamento.

Si propone inoltre di introdurre (non solo in centro) quote di parcheggi gratuiti per soli residenti (le "strisce gialle" di Milano) da affiancare alle strisce blu, che restano a pagamento, per non residenti. Questa misura, da rispettare giorno e notte, è volta a garantire il diritto di proprietà dell'auto anche per i cittadini meno abbienti e residenti nelle aree a maggior domanda esterna di parcheggio e a favorire la vivibilità del centro per ogni classe economica.

b) introdurre la possibilità di **eseguire in project financing le opere stradali di realizzazione più onerosa e di maggiore passaggio**. Le ipotesi possono riguardare casi come il prolungamento del sottopasso di corso Spezia oppure sottopassi parziali sull'asse corso Casale/corso Moncalieri.