

Società

TORINO RE



LOADED

Il Parco Dora. La torre di Renzo Piano. L'università... Prende vita il nuovo assetto della città che trasforma 10 milioni di metri quadri di siti industriali dismessi

DI ENRICO AROSIO - FOTO DI MICHELE D'OTTAVIO



In Italia il futuro è spesso in ritardo. Ma a Torino? A Torino, nel 1923 l'ingegner Mattè Trucco aveva collocato sul tetto dello stabilimento Fiat del Lingotto una pista per automobili, davvero un gesto futuribile, che attrasse in pellegrinaggio ingegneri da mezza Europa, a cominciare da Le Corbusier. Nel 2014, invece, registriamo che ci sono voluti 13 anni, un'enormità, per vedere finalmente in cantiere - e siamo ancora indietro - la nuova sede della Regione Piemonte. Il concorso per la torre e l'area circostante sui terreni Fiat Avio fu vinto dallo studio Fuksas nel lontano 2001, l'anno, pensate un po', delle Twin Towers. Come rispondere, dunque, al quesito iniziale?

Se non vogliamo fare del catastrofismo specchio, è onesto dire che a Torino, malgrado la crisi, torna a spirare una certa aria di futuro. Un futuro destinato a crescere, nelle intenzioni della giunta Fassino, sulle ceneri dell'industrialismo novecentesco. Ve ne rendete conto se arrivate in treno, con l'alta velocità, e scendete alla stazione Tav di Porta Susa. Fu uno degli ultimi nastri tagliati da Mario Monti premier, 14 mesi fa. Dal livello sotterraneo, dove arriva il treno in galleria, si sale alla magnifica hall in acciaio e vetro a forma di manica oblunga, la cui volta è un grande sistema fotovoltaico che consente di recuperare energia

LA NUOVA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ A PORTA SUSA INAUGURATA 14 MESI FA

elettrica. Progettata dai francesi del gruppo Arep con gli italiani Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi, dà ancora un certo senso di vuoto ma col passar del tempo, e le nuove attività commerciali, questo horror vacui si attenuerà. Poco oltre l'uscita già si erge azzurrina l'altra nuova torre cittadina, la sede Intesa Sanpaolo progettata da Renzo Piano, 166 metri di altezza, un soffio meno della Mole. «Entro ottobre entreranno i dipendenti», assicura a "l'Espresso" Enrico Salza, ex presidente del consiglio di sorveglianza e tenace difensore della parte piemontese anche dopo la fusione.

Ci troviamo lungo la Spina Centrale. È la grande infrastruttura che sta ridisegnando l'assetto di Torino. «Concepita negli anni Novanta, con l'interramento della ferrovia e la creazione del lungo boulevard alberato da nord a sud, sta richiudendo una ferita storica della città. «Recuperiamo importanti aree industriali, promuoviamo nuove attività economiche e universitarie, e si razionalizza il traffico, in vista della linea 2 della metropolitana», riassume l'assessore all'Urbanistica Stefano Lo Russo.

È questo il punto chiave: Torino futura nasce da una riconversione sistematica, tracciata dal Piano di sviluppo urbano, delle sue aree industriali. Non solo aree Fiat, come vedremo. Vent'anni fa in città si contavano 10 milioni di metri quadri dismessi; oggi ne sono stati trasformati quasi 6. Molto resta da realizzare, ma molto è già accaduto. Guardiamoci intorno. Salen- ▶

Società

do lungo Spina 1 e Spina 2 si ammirano le Officine Grandi Riparazioni, che erano delle Ferrovie (cent'anni fa vi costruivano le locomotive). Sono in buona parte recuperate come cittadella del Politecnico, per la didattica, la ricerca e le start-up tecnologiche. L'edificio a H, dalle potenti navate in ghisa, da tempo è in uso per importanti attività espositive. Ed ecco la centrale di teleriscaldamento Iren Energia, con la sua pelle in lucente acciaio progettata dal francese Jean-Pierre Buffi. Di fronte all'incubatore del Politecnico, in via Borsellino, vediamo invece la vecchia area Westinghouse, quattro ettari ancora da trasformare. Il Comune, spiega Paola Virano, direttore della divisione Urbanistica e ambiente, ha messo a gara l'area per realizzare e gestire il Centro congressi: «Si svilupperà intorno a una sala plenaria da 5 mila posti, un'infrastruttura cruciale per la città. Intorno avremo strutture alberghiere e di grande distribuzione». Il vincitore della gara, il consorzio Amteco Maiora, ha consegnato lo studio di fattibilità. L'investimento è notevole: oltre 100 milioni di euro. Il Comune ha incassato 19,7 milioni per i diritti di superficie. Ma tra gli operatori c'è anche chi osserva che il Comune, per far cassa, si sia mosso troppo in fretta.

Risalendo verso nord, sopra il tratto interrato della ferrovia, si giunge alla Spina 3.

Qui davvero si capisce che cosa è avvenuto negli ultimi anni. Edifici residenziali, sulla sinistra il Parco Dora, oltre il fiume, con gli alberi giovani che devono irrobustirsi. Vicino alle residenze, il parco commerciale Ipercoop. Sull'altra sponda c'è stata la riconversione delle Officine Savigliano, appartamenti e negozi al piano terra. Colpisce il carroponte rosso detto lo Strippaggio, imponente struttura metallica recuperata dal tedesco Peter Latz sulla scia di alcune riuscite operazioni nella Ruhr. Sotto il carroponte si alternano eventi di vario tipo, dal concerto rock alla festa del Movimento 5 Stelle. Alle spalle c'è la chiesa del Santo Volto, un progetto di qualità dello svizzero Mario Botta, con gli uffici della Curia. «Questa è anche una storia emblematica di integrazione», dice Lo Russo: «La Chiesa torinese ha aiutato molto, nel gestire i processi di immigrazione, grazie al Sermig, alla Caritas, ai Salesiani». In totale, il Parco Dora abbraccia oltre 40 ettari, e ha ottenuto finanziamenti anche grazie al 150° dell'Unità: qui si misura il cambiar pelle di una città che per oltre un secolo è vissuta di pura industria.

Una storia che, nel suo disfarsi, a volte ha prodotto esiti drammatici. Un vero dramma fu il rogo della Thyssen-Krupp, i sette operai morti nel dicembre 2007, vicenda conclusasi con condanne pesanti per i diri-



genti tedeschi e i responsabili italiani della sicurezza. Oggi la Thyssen è una landa desolata di bassi capannoni, 25 ettari tutti da ripensare. E anche qui il Comune, pur evitando certo dirigismo anni Settanta, come sottolinea il sindaco Fassino (vedi intervista qui accanto), non rinuncia a un suo ruolo d'indirizzo. Sulla ex Thyssen si vogliono mantenere produzioni leggere e di logistica. Con l'ambizione di aggiungervi un parco delle scienze rivolto ai bambini, abbattendo un tratto di fabbriche, e di ricongiungersi con il parco della Pellerina. Lì vicino, il castello di Lucento, che in realtà è una modesta residenza di campagna dei Savoia, è destinato a uffici comunali e a una biblioteca di zona.

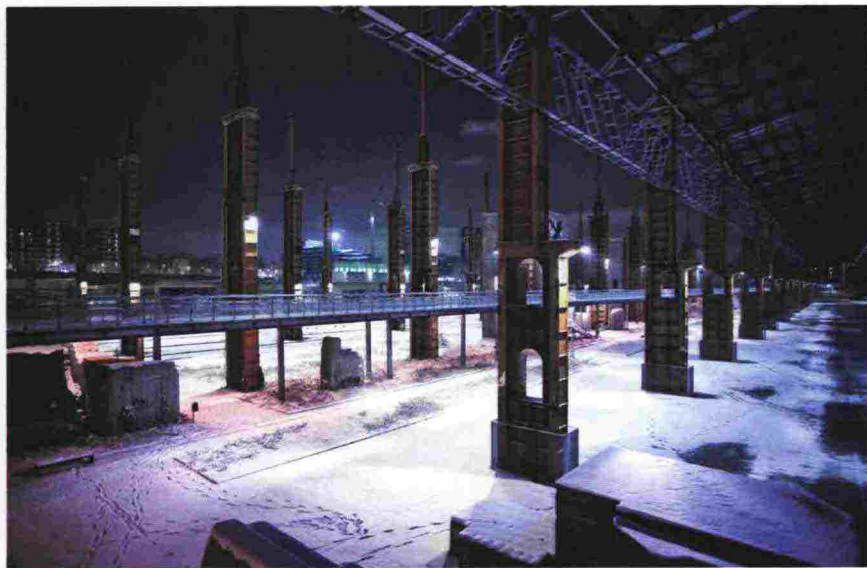
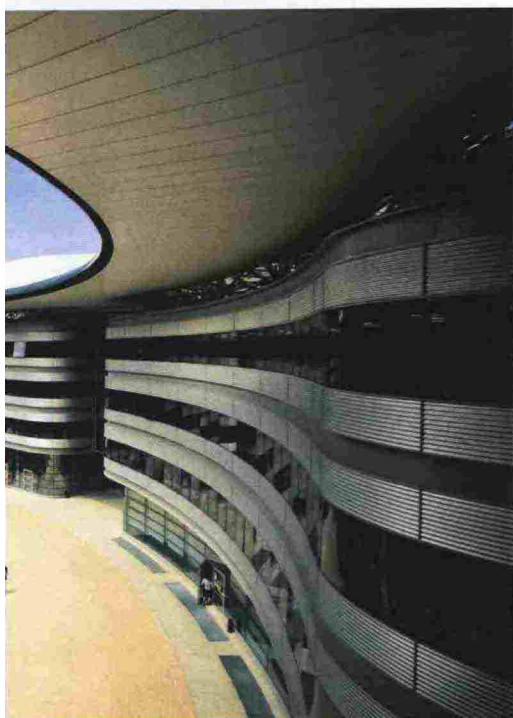
Poi c'è la questione Juventus. Il club bianconero annuncia un investimento assai pesante nel quadrante nord-ovest, sull'area della Continassa, che fiancheggia lo Juventus Stadium, l'insettone da 41 mila posti con le zampe-tiranti decorate col tricolore. La Continassa si chiama così da una storica cascina ridotta a rudere, tra terreni agricoli abbandonati, per anni luoghi di degrado vero, battonaggio di strada, rom, spaccio di droga. Gli Agnelli hanno acquisito 180 mila metri quadrati e intendono investire ben 350 milioni, portarci la sede sociale, palestre, campi sportivi: la nuova cittadella Juve. Il vero punto debole, nell'ottica della mobilità urbana, è la lontananza dal tracciato del metrò.

Un altro sviluppo strategico riguarda l'asse del Po. Per capirci: la striscia che co-

Foto: Buenavista

RENDERING DELLA NUOVA SEDE DELLA LAVAZZA. A DESTRA IN ALTO: IL NUOVO CAMPUS LUIGI EINAUDI DELL'UNIVERSITÀ DI TORINO. A FIANCO, IL PARCO DORA REALIZZATO SU AREE INDUSTRIALI DISMESSE





Scomettete che ce la faccio? COLLOQUIO CON PIERO FASSINO

«You can bet on Torino» (Scommetti su Torino). È lo slogan per la campagna internazionale di rilancio del capoluogo piemontese che il sindaco, Piero Fassino, sta proponendo all'estero. Le nuove opportunità legate al riuso delle ex aree industriali sono un punto chiave delle sue ambizioni di amministratore.

Torino futura nascerà dalle ceneri dell'industria. È una strategia politica o un destino obbligato?

«Per un secolo Torino è stata la città dell'industria, la città-fabbrica. La factory town italiana, diversa da Milano che ha vocazioni plurime. È stata anche la nostra forza, certo. Ma con la crisi strutturale tra il 1980 e il '90, e l'irrompere della globalizzazione, sono cambiati i paradigmi. Torino ha subito un salasso demografico, è scesa a 900 mila abitanti. Si sono svuotati 10 milioni di metri quadri di aree

industriali. La parola era: declino. Ora è: ripartire».

Scomettendo su?

«Sapere, innovazione e cultura. Non che l'industria sia morta: il nuovo Campus Einaudi dell'Università i torinesi continuano a chiamarlo "ex Italgas"... C'è un po' meno Fiat, ma Fiat comunque investe, e l'indotto auto oggi esporta di più nel mondo. Poi c'è la forza dell'Irc, dell'aerospazio, del Politecnico. I centri ricerca di General Motors, Petronas, Accenture, un po' di Telecom. Siamo una città universitaria con 100 mila studenti, e 13 mila sono stranieri».

Il cambio di vocazione tocca anche cultura e turismo, dopo il buon test dei Giochi

olimpici 2006?

«Nel 2013 a Torino si sono investiti in cultura 100 milioni di euro, e 29 li ha spesi il Comune. Con 6,8 milioni di turisti; nel 2001 erano un milione. C'è crisi, meno reddito e più cassa integrazione, eppure abbiamo risposte importanti».

L'urbanistica pianificata è morta, si diceva. A Torino, invece, il Comune

insiste a imporre idee strategiche?

«Attenzione: nessuno vuol fare del dirigismo staliniano. Ci crediamo capaci di far regia, questo sì, di dare degli indirizzi, lavorando con gli investitori privati. Torino non è più solo Fiat, oggi abbiamo una governance plurale. E crediamo nel dialogo con Milano, in vista dell'Expo 2015».



steggia il fiume dal castello del Valentino fino al Palazzo del Lavoro di Pierluigi Nervi, le infrastrutture di Italia 61. Nel padiglione 1, oggi vuoto, il Comune collocherà, sul modello public library, la Biblioteca civica centrale. Il padiglione 5 verrà destinato all'uso universitario. C'isà anche il Centro del design. E il Teatro Nuovo potrebbe essere utilizzato, in parte, per uso accademico (Torino ospita, non va dimenticato, 100 mila studenti).

In un futuro più distante, nel nord della

città, si ragiona sulla Variante 200, che sarà servita dalla linea 2 del metrò. Anche lì, all'origine c'è una vasta area ex ferroviaria, venduta a una società privata. A percorrerla oggi è un'immensa spianata di asfalto, vecchi binari e sterpaglie. Alla gara internazionale per il masterplan ha partecipato anche Hines Italia, il gruppo che ha sviluppato a Milano Porta Nuova. Ma è davvero troppo presto per fare previsioni.

Una novità di rilievo, tornando in centro, è la nuova sede Lavazza, operazione da 100

milioni di euro sui terreni Enel vicino a largo Brescia. La vecchia centrale Enel verrà salvata e riadattata; accanto, invece, sorgerà, su progetto del milanese Cino Zucchi, un intero isolato di uffici con una piazza alberata. Zucchi, tra i migliori architetti italiani, è colui che ha rinnovato con abilità il Museo dell'Automobile, vicino al Lingotto, ormai un vero attrattore turistico. Qui non c'entra il blasone Fiat, si tratta solo di caffè, ma le premesse per un intervento di qualità ci sono tutte. ■