

## 0.1 Premessa

*Le pratiche dello sviluppo locale hanno evidenziato il ruolo strategico del metodo della partecipazione e della concertazione tra tutti gli attori di un territorio in merito alle strategie, agli obiettivi, ai tempi ed alle risorse impegnabili per avviare percorsi virtuosi di crescita e di sviluppo di una particolare comunità. Nel corso di esperienze diverse (i Patti Territoriali ai PIA, dai PRUSST ai programmi Urban) si è sedimentata una cultura della partecipazione e della concertazione che nella città di Torino si salda ad una forte tradizione di protagonismo democratico.*

*Il valore che è stato attribuito alle pratiche partecipative ha consolidato un metodo e offre una risorsa in quanto fornisce percorsi, strumenti organizzativi e sedi di confronto consolidate e riconosciute. Dall'altra parte diventa più complesso il percorso che concerne la definizione degli obiettivi e l'individuazione delle risorse, perché l'intensità della partecipazione richiede risposte non formali ai problemi posti dai singoli interventi e dalla impostazione generale dei progetti.*

*Accanto ad un primo livello di interlocuzione dedicato all'ascolto del tessuto sociale, così come esso si esprime attraverso le forme della rappresentanza ed i livelli associativi, in un grande ente ne occorre un altro, complementare al primo, dato dalla pluralità delle competenze interne alla struttura dell'ente stesso, mobilitate o mobilitabili intorno al progetto degli interventi proposti. Infatti attraverso le numerose competenze investite il processo di condivisione del progetto coinvolge la struttura dell'ente a livelli diversi ed in modo verticale ed orizzontale.*

*Anche in questo ambito è quindi necessario costruire un metodo di lavoro condiviso, affinché l'autonomia di cui dispone il soggetto tecnico incaricato del percorso progettuale è temperata nel confronto costante con la amministrazione o l'ente che promuove il programma sia sul fronte delle proposte per la individuazione e la soluzione dei problemi complessi, che sul piano del rapporto di coerenza tra le proposte progettuali ed il programma della amministrazione.*

*Infine il ruolo degli attori comunali è fondamentale per alimentare e mantenere in termini positivi la dialettica tra progetto in fieri e la partecipazione-concertazione con le realtà locali. In altri termini l'aspetto tecnico della costruzione del programma può essere affrontato solo in presenza di un reale accompagnamento e di una regia politica. Questa, nel caso specifico del PISL, risulta complessa in quanto è necessario dare progressivamente forma ad una concertazione diffusa ed articolata che si presenta all'inizio con molti gradi di indeterminatezza e che coinvolge diversi attori sociali: più avanti si darà conto della complessità del percorso partecipativo che è stato efficacemente governato dalla struttura dell'ente.*

*In questo quadro gli operatori privati hanno una collocazione particolare. Se per i beneficiari delle azioni immateriali i criteri di partecipazione e di accesso agli incentivi previsti si collocano in un contesto sufficientemente noto e definito dalla normativa europea, diverso è il ruolo degli operatori privati intesi come attuatori di interventi complessi di trasformazione urbana. In molti di questi casi la radice della iniziativa privata si colloca al di fuori della logica del programma integrato, segue tempi e percorsi diversi che solo casualmente ed in modo formale si coniugano con l'arco temporale di realizzazione del programma e con gli obiettivi che esso si pone.*

*La oggettiva divaricazione tra la logica che presiede ai grandi interventi privati di trasformazione urbana, che al più sono riconducibili ad un comune e condiviso (con altri attori pubblici e privati) orizzonte strategico, e gli effetti che essi generano nel contesto sociale e territoriale interessato rappresentano uno degli elementi di criticità ma anche un interessante punto di verifica sulla validità del Programma Integrato come strumento per ricondurre dinamiche ed interessi diversi ad un quadro di coerenze. Bisogna infine considerare, sempre a proposito di questo tipo di interventi privati, che essi non beneficiano di vantaggi economici diretti mentre il riportarli ad una coerenza complessiva risulta fondamentale per rendere massimi gli effetti positivi delle trasformazioni di un dato territorio.*

*Nella fase dello studio di fattibilità si può quindi parlare di un livello della partecipazione finalizzato ad individuare risorse e potenzialità, attori ed interlocutori ed a collocarli all'interno di una dimensione progettuale che definisce i nessi tra i singoli interventi, gli effetti e le ricadute utilizzando questi come elementi dinamici per lo sviluppo locale.*

*Ovviamente non è ancora presente in questa fase una regia di processo che si può invece proporre come uno degli obiettivi- condizioni propri della fase di realizzazione. In questo senso una prima indicazione concreta può essere la proposta di costituzione di un Organismo Territoriale Transitorio per la gestione dei processi di partecipazione e concertazione, che assuma il carattere di una cabina di regia includendo anche quei portatori di interessi che, nella fase attuale, sono rimasti ai margini o hanno dato una adesione poco più che formale.*

*Tuttavia, poiché la condivisione di un metodo e di uno strumento sono legati anche alle funzionalità ed ai benefici che essi generano per i singoli partecipanti, sarà opportuno prevedere per i soggetti attuatori degli interventi previsti dal PISL, condizioni di vantaggio sia temporale (attraverso, ad esempio, una corsia preferenziale), che procedurale (attraverso procedure semplificate) nei rapporti con l'ente locale per gli adempimenti necessari alla realizzazione delle opere.*

*La costruzione del Piano di Fattibilità è stata accompagnata da numerosi incontri con le associazioni e con i gruppi presenti sul territorio, con i rappresentanti delle circoscrizioni e le diverse competenze comunali coinvolte, come risulta dai verbali dei responsabili del settore Sviluppo locale del comune di Torino. Accanto e parallelamente al lavoro di definizione del Progetto Integrato, l'IRES ha sviluppato una azione di ascolto delle realtà sociali interessate, attraverso colloqui ed interviste con interlocutori privilegiati o rappresentativi non coinvolti direttamente nella azione di concertazione.*

*Questo lavoro in parallelo ha consentito da un lato di realizzare un monitoraggio sul livello di corrispondenza tra le ipotesi progettuali e le aspettative di un universo sociale più ampio e composito di quello rappresentato dalle associazioni coinvolte e contemporaneamente ha consentito di verificare la rappresentatività delle stesse associazioni. I risultati della indagine rapportati sia alla coerenza tra progetti proposti ed aspettative che al tasso di rappresentanza delle associazioni sono confortanti. Si tratta di un risultato che deve essere attribuito anche al fatto che la progettazione del PISL ha potuto inserirsi su un lavoro di partecipazione sviluppato nel periodo precedente dall'Amministrazione e che aveva già sedimentato indicazioni progettuali e selezionato le funzioni ed i servizi ritenuti prioritari.*

## **0.2 Il percorso partecipativo**

*La redazione dei presenti studi di fattibilità costituisce l'ultima fase di un processo partecipato e condiviso di policy-making, che va ad inserirsi nella visione strategica di progettazione locale, elaborata dalla Città di Torino negli ultimi quindici anni.*

*La Città ha, in particolare, maturato una significativa esperienza nell'ambito della riqualificazione e rigenerazione urbana: ad oggi sono 9 le aree oggetto di programmi finanziati tramite differenti e consistenti misure straordinarie (PRU, Contratti di Quartiere 1 e 2, PPU, Urban2). Ciò risponde ad una politica di intervento che ha inteso sperimentare, con successo, un approccio innovativo, volto a valorizzare il territorio come motore dello sviluppo economico e sociale, attraverso il coinvolgimento attivo degli abitanti e della partnership locale nella progettazione/gestione delle azioni di cambiamento.*

*La lezione tratta dall'approccio Urban ha senza dubbio influenzato il processo di pianificazione e di concertazione, relativo alla predisposizione dei programmi integrati di sviluppo locale: sono, in effetti, osservabili numerosi punti di contatto fra i due strumenti e, in un certo senso, l'esperienza Urban ha facilitato l'azione della Città di Torino riguardo ai PISL.*

*Prima di esporre i risultati di tale specifico percorso progettuale, è, dunque, opportuno presentare, preliminarmente, le modalità operative, adottate in questo anno di lavoro, dalla Pubblica*

Amministrazione, sia al suo interno, nei vari settori di competenza, sia al suo esterno, nei rapporti con le agenzie di consulenza, incaricate, da un lato, della ricerca socio-economica sulle aree oggetto dei PISL (IRES), dall'altro, del lavoro tecnico di progettazione dei vari interventi materiali e immateriali (ATC Project).

In linea con l'approccio "Urban", si è scelto di operare secondo alcune prospettive innovative, volte al miglioramento della pianificazione:

- capacità di affrontare in maniera integrata l'insieme dei problemi economici, ambientali e sociali: ciò implica l'adozione di una logica progettuale c.d. "triple bottom line", in grado di considerare l'ammodernamento delle infrastrutture e la riqualificazione fisica e ambientale del territorio, quali misure strettamente connesse a interventi immateriali, legati ad esempio al miglioramento economico ed occupazionale, alla lotta all'esclusione sociale, al perfezionamento dell'accesso ai servizi da parte dei residenti;

- capacità di contaminare positivamente, coordinandoli nell'ambito di una regia unica, i diversi settori della città interessati alle varie misure, materiali e immateriali, identificate nel programma: l'individuazione di uno specifico settore dell'amministrazione, deputato a controllare il processo, permette una condivisione delle responsabilità ed un coordinamento funzionale delle differenti azioni, rispondente alla finalità di rispettare lo stesso cronoprogramma di realizzazione e finanziario;

- capacità di sollecitare e coinvolgere nella definizione delle strategie, nell'individuazione delle priorità, nella conduzione e sorveglianza dell'intervento sia il partenariato locale (tavolo sociale, associazioni, ONG) sia il partenariato economico.

- capacità di sperimentare misure innovative di sostegno allo sviluppo locale, basate sul potenziamento dei punti di forza del territorio.

- capacità di connettere le strategie di intervento locale con le strategie più complessive di sviluppo della città.

È essenziale sottolineare, dunque, come l'impegno, profuso dalla Città di Torino nell'ambito dei PISL, abbia rappresentato non soltanto un proficuo strumento di programmazione e sistematizzazione dei propri interventi di sviluppo locale: si è trattato, più specificatamente, di un vero e proprio "momento di crescita", in riferimento a diversi aspetti, rivolti sia all'organizzazione interna, sia anche verso l'esterno, nei rapporti con la cittadinanza.

È, inoltre, possibile individuare tre dimensioni innovative nell'azione progettuale della Città, ossia: sforzo strategico, integrazione, e concertazione sul territorio.

### *Sforzo strategico*

Per fronteggiare la crisi post-industriale, molte città in "declino" hanno posto in essere linee d'azione volte all'attuazione di uno sforzo strategico di rivitalizzazione urbana. Negli ultimi anni, la Città di Torino si è orientata, da un lato, all'elaborazione di "piani strategici" veri e propri (due, fino ad oggi), dall'altro alla continua sperimentazione di approcci definiti tali.

In generale, i benefici di un'azione strategica si possono così sintetizzare:

- rendere possibile l'attuazione integrale degli obiettivi
- offrire un orizzonte di pianificazione di largo respiro
- identificare le tendenze dell'area e le opportunità
- concentrare risorse limitate verso obiettivi prioritari
- rendere possibile la cooperazione pubblica e privata
- stimolare la coscienza comunitaria.

Lo sforzo strategico nasce dalla necessità di effettuare una trasformazione profonda e radicale della città, unendo energie pubbliche e private. In questo senso, il piano strategico rappresenta, nello specifico, uno strumento di mobilitazione per riunire volontà, formulare obiettivi prioritari e generare partecipazione. E' proprio in quest'ottica che si inserisce la scelta di recepire l'offerta proposta dalla Regione Piemonte e di predisporre programmi integrati per lo sviluppo locale, sulla base delle esperienze passate.

## Integrazione

Rispetto all'organizzazione interna, la Città ha ideato un sistema di progettazione articolata sul modello "Urban", in grado di coinvolgere contemporaneamente settori diversi nella stessa azione di programmazione. Ciò è stato perseguito tramite lo strumento aperto del "tavolo di concertazione" (si veda Allegato "Monitoraggio – Chi ha partecipato").

In questo ambito, l'Ufficio per il Settore Sviluppo Economico e Fondi Strutturali dell'UE è stato designato quale soggetto deputato alla "regia" del processo di implementazione dei PISL. Esso ha agito, a tal scopo, in qualità di:

- referente privilegiato, per veicolare le informazioni e attivare le comunicazioni;
- organizzatore di tavoli e confronti pubblici;
- riorientatore del percorso di progettazione;
- organo di monitoraggio e di valutazione in itinere del processo.

In generale, il processo di concertazione messo in atto dalla Città per la redazione degli studi di fattibilità ha rappresentato una sfida per l'amministrazione Pubblica.

Per una "macchina comunale", composta da oltre 12.000 dipendenti e con circa 100 settori, agire in maniera integrata nella pianificazione di interventi complessi e a largo raggio d'azione implica un grande sforzo a livello operativo: in effetti, la frammentazione delle competenze nelle differenti divisioni richiede, inevitabilmente, iter decisionali molto più lenti.

Tuttavia, la rinnovata sperimentazione dell'approccio integrato da parte della Città ha indotto l'originarsi di interessanti processi di arricchimento interno, sia a livello relazionale, sia anche strutturale, ossia in termini di acquisizione di nuove competenze.

In particolare, si rileva:

- un notevole accrescimento del livello di comunicazione intersettoriale, nonché della stessa collaboratività interna;
- un significativo incremento nel livello di integrazione delle scelte operate dai singoli settori;
- il perfezionamento delle capacità di confronto su tematiche trasversali fra settori diversi;
- un sostanziale miglioramento delle capacità organizzative dei dipendenti coinvolti in processi di concertazione complessi;
- la creazione di una base di partenza comune, di un linguaggio collettivo e di obiettivi condivisi fra tutti i soggetti implicati nella progettazione.

## Concertazione sul territorio

Un reale percorso di sviluppo locale non può prescindere dal coinvolgimento degli attori locali. Nell'ambito della programmazione integrata il ruolo di tali soggetti è stato decisivo.

Gli sforzi realizzati per garantire una reale partecipazione della cittadinanza sono stati rivolti, in gran parte, a contattare taluni interlocutori preferenziali, operanti da tempo nelle diverse aree ricomprese nei PISL e considerati, dunque, quali "soggetti attivi di sviluppo".

Il legame è stato instaurato, soprattutto, grazie alle relazioni che alcuni settori della Città intrattengono con il territorio (Settore Periferie, Settore Politiche giovanili), nonché attraverso una stretta collaborazione con i rappresentanti delle circoscrizioni interessate.

A tal scopo, si è notevolmente valorizzato il rapporto con le 4 circoscrizioni rientranti nelle aree interessate dei PISL (ossia Circoscrizioni 5, 6, 7 e 8), cercando di aumentare il livello di fiducia reciproca, nonché il grado di interazione. Molti rappresentanti delle circoscrizioni hanno così partecipato ai singoli incontri, seguendo il processo passo a passo, contribuendo all'individuazione delle principali problematiche e collaborando alla definizione di soluzioni comuni. In effetti, la rappresentanza circoscrizionale costituisce il livello politico più vicino alla cittadinanza e, pertanto, risulta in grado di fornire visioni dello sviluppo locale più rispondenti alle istanze territoriali.

In riferimento alle istanze della cittadinanza coinvolte nel processo, presentiamo, qui, di seguito i principali attori locali contattati:

- Pisl Barriera di Milano: il Tavolo sociale di Via Banfo, che raccoglie in sé le associazioni interessate al riutilizzo degli spazi Ex-Incet (fra cui: Associazione Ricciolo, Teatro Carillon, Associazione Marchesa; Coop. Progest, Associazione Centrocampo, Scuola Media Viotti, Scuola Gabelli, Associazione Alice); la scuola circense Qanat, che ha sottoscritto una Convenzione con la

*Città, circa la propria localizzazione in una manica dell'edificio industriale Ex-Incet; il Centro Documentazione Storica di Borgata Tesso, che ha collaborato con la Città, fornendo utili elementi di riflessione, ai fini dell'identificazione di una specifica vocazione storica dell'area; la Scuola Arti e Mestieri, i cui rappresentanti hanno segnalato punti di forza e di debolezza del tessuto economico e artigianale della zona di Borgata Tesso; il Caffè Neruda, che svolge da tempo attività di animazione sociale e culturale nell'area; e infine, i proprietari dell'area dei Docks-Dora, che intendono partecipare alla riqualificazione delle aree residenziali incluse nel PISL.*

*L'obiettivo generale - ricercato e rispettato in questo percorso - è stato, principalmente, quello di valorizzare le varie linee progettuali, il più possibile attraverso il contributo dei suddetti attori locali, ritenuto essenziale, per lo più, in termini di: arricchimento delle proposte, rafforzamento del rapporto con la cittadinanza, migliore accettabilità della pianificazione pubblica e costruzione del consenso.*

*In particolare, gli attori locali hanno acquisito un duplice ruolo in questo processo: da un lato, hanno rappresentato un utile punto di riferimento, per raccogliere le reali esigenze del territorio, attraverso canali, diversi da quelli istituzionali, e suscettibili, pertanto, di garantire l'accesso a informazioni altrimenti non recepibili; dall'altro, sono stati considerati quali destinatari privilegiati di tutta la progettualità, attraverso un costante lavoro di comunicazione effettuato proprio durante le riunioni descritte nel documento in allegato (si veda Allegato "Monitoraggio – Chi ha partecipato"). Si segnala, inoltre, che taluni attori locali sono da tempo impegnati in attività volte alla riqualificazione socio-economica delle rispettive aree di riferimento e molte delle idee progettuali, inserite nel presente studio di fattibilità, coincidono con i risultati di studi condotti precedentemente da questi stessi enti. Basti pensare alle indagini attuate dal Tavolo Sociale di Via Banfo sull'edificio industriale dell'Ex-Incet e alle relative proposte di riqualificazione avanzate. Analogamente, la creazione di una "Casa delle Associazioni" in San Salvario costituisce un ulteriore esempio di progettazione dal basso, elaborata in questi ultimi anni dall'Agenzia di Sviluppo di San Savario.*

*In questo senso, l'apporto degli attori locali in una fase preliminare di pianificazione si presenta come una sorta di garanzia di successo rispetto agli interventi indicati, in quanto frutto di processi di elaborazione partecipata sul territorio ed espressione delle istanze della cittadinanza. Ciò inciderà, dunque, notevolmente anche in riferimento alle future attività di accompagnamento pensate rispetto ai differenti interventi materiali: sarà, infatti, possibile coinvolgere nella gestione, nonché nelle iniziative di animazione sociale ed economica, proprio quei soggetti che hanno contribuito attivamente alla progettazione.*

*È opportuno, inoltre, specificare, che l'esistenza (o meno) di rapporti pregressi tra la Città e il territorio ha influito molto sul livello di efficacia del processo di coinvolgimento degli attori locali. Pertanto, tali relazioni saranno ulteriormente valorizzate nella prossima fase di progettazione, successiva all'eventuale approvazione degli studi di fattibilità: esse assumeranno, nondimeno, una notevole rilevanza, non solo contestualmente ai suddetti programmi e al loro successo nelle fasi operative, ma soprattutto in un'ottica strategica, nel medio-lungo periodo, per l'implementazione di successive azioni di sviluppo territoriale.*

*Occorre, infine, sottolineare come la Città abbia condotto la sua relazione con gli attori locali sempre nell'ottica della sostenibilità economica dell'intervento, passando, dunque, sul tema dei servizi al territorio, da una logica assistenzialistica e accentratrice ad una idea di welfare o di sviluppo, che sappia reggersi su principi di sussidiarietà orizzontale, di responsabilità sociale, nonché sulla capacità del terzo settore di ragionare, qualora le condizioni lo permettano, in termini di impresa sociale.*

*Il pubblico interviene, laddove la sua presenza è essenziale, anche in termini finanziari, per generare dinamiche positive sul territorio a sostegno dello sviluppo locale, ma chiede che altrettanto venga fatto dagli operatori locali con un equilibrato e concertato impegno economico-gestionale.*

*In conclusione, è significativo sottolineare che l'iter di elaborazione progettuale riferita ai PISL si è presentato, sin dall'inizio, come un lavoro in progress, suscettibile di essere variato e riorientato in diversi momenti, a seconda dei vari input, provenienti, di volta in volta, dall'interno della macchina comunale, così come dagli attori locali. Allo stesso modo il presente studio di fattibilità costituisce non tanto il punto di arrivo di una elaborazione statica e in sé completa: si tratta, piuttosto, di un punto di partenza, ossia di uno strumento flessibile, che, sulla base delle attuali linee*

*programmatiche, potrà attirare a sé, in futuro, ulteriori progettualità e spunti di intervento. In effetti, in linea con lo sforzo strategico, che ha informato tale esperienza di programmazione, ci si attende di integrare il presente lavoro in un'ulteriore fase di progettazione, attraverso un coinvolgimento ancora più profondo dei soggetti locali rappresentativi, al fine di cogliere le nuove sfide del territorio.*

### **0.3 I discostamenti rispetto alla prima ipotesi ed il programma complementare**

*Il percorso partecipativo ha consentito di verificare la proponibilità di molti degli interventi e delle azioni che vengono a costituire il PISL ed è naturale che alla conclusione di tale prima fase emergano proposte ed ipotesi diverse da quelle considerate in una prima formulazione del programma.*

*Nel caso in esame i vari approfondimenti hanno condotto alla proposta di inserire, nel complesso delle opere previste nel programma, anche un parcheggio interrato collocato ai margini della cosiddetta Spina Reale in grado di offrire una alternativa agli stalli per la sosta dei veicoli oggi tracciati sull'estradosso della Spina che verrebbero eliminati con la trasformazione di tale spazio in un ambiente pedonale e con attrezzature a verde.*

*Con un simile percorso si è giunti alla individuazione di intereventi ovvero opere che rivestono un particolare interesse connesso al Programma ma che per motivi diversi non possono essere inclusi nello stesso: si tratta in di generale di interventi che, a causa degli orizzonti temporali che li caratterizzano, ovvero per le risorse di cui necessitano o ancora per l'incertezza che riveste alcuni loro aspetti, non trovano coordinamento nella loro esecuzione con le altre ipotesi del presente lavoro. Sono in ogni caso riportati perché, rispetto al Programma presente, segnalano tuttavia elementi di connessione e di interrelazione importanti.*

*Nel caso specifico viene inserito nel programma complementare l'intervento di realizzazione, in una parte dell'ex insediamento Incet, di un asilo nido e scuola materna il cui progetto è stato approvato e finanziato dalla Città in tempi non congruenti con il presente PISL. La natura dell'intervento, che completa il recupero a fini pubblici dell'ex complesso industriale e concorre, quindi, ad un più interessante livello di infrastrutturazione dell'area, è motivo dell'inclusione nel programma complementare.*

**A) Dati sulla situazione ambientale, territoriale, economica, sociale e turistica dell'ambito****La storia**

Nella seconda metà del XIX secolo incominciò a prendere forma quella zona della nostra città che sarà poi denominata "Barriera di Milano".

Nel 1853 iniziarono, infatti, i lavori di costruzione del muro che circondava, Torino con lo scopo di controllare il traffico delle merci in entrata in Città, ed il pagamento delle relative tasse di dazio, che per lungo tempo furono la maggior fonte del gettito fiscale di Torino.

La cinta daziaria era interrotta da numerosi varchi o porte che prendevano il nome di *Barriere*.

In quella che divenne poi piazza Crispi, sorgeva appunto la Barriera di Milano; da lì partiva la Strada Reale d'Italia, l'attuale corso Vercelli, che collegava la prima capitale sabauda con Vercelli, il Piemonte orientale e poi Milano.

Da questa importante arteria, subito dopo il fiume Dora, si diramava verso Ovest, la Strada della Venaria Reale, mentre in direzione Est si staccava la Strada dell'Abbadia di Stura che, superata la contrada Maddalene, si biforcava con un ramo che raggiungeva il Regio Parco, inoltre seguendo il percorso dell'attuale via raggiungeva il Borgo Vittoria e la Madonna di Campagna.

Fino alla metà del XIX secolo tutta la zona lungo l'attuale corso Vercelli era ancora una distesa di pascoli e prati. Tale area aveva quindi una connotazione rurale all'interno della quale gli unici episodi urbani si riducevano a isolate cascine e più in generale a costruzioni sparse, le quali cederanno i terreni che le circondano alle nascenti industrie, che a loro volta li cederanno allo sviluppo dell'urbanizzazione.

Nella seconda metà del XIX secolo sotto la spinta dell'iniziativa immobiliare, il comune, progettò una lunga serie di ampliamenti che andavano dal centro cittadino fino alle mura della cinta daziaria. Tra questi vi era l'area compresa fra il fiume Dora e le mura cittadine, denominata Regione Oltre Dora. In questa area di recente edificazione iniziarono a localizzarsi anche le prime industrie, alcune di queste di rilevanza nazionale come l'Ansaldo.

Contestualmente a questo processo prende avvio anche l'edificazione all'esterno delle mura daziarie, grazie anche e soprattutto agli inferiori costi di costruzione ed al più basso costo dei generi alimentari. Nascono così prime borgate nella zona di espansione urbana della cosiddetta Barriera di Milano.

In breve tempo questa area acquistò l'identità di quartiere popolare. Nacquero le borgate Montebianco ad Ovest e Monterosa ad Est di piazza Crispi abitate da un ceto di tipo operaio; La borgata Monterosa finì col fondersi con la borgata "*Le Maddalene*", formando un continuum urbanistico con "*Regio Parco*".

A seguito dell'espansione industriale, particolarmente sentito era il problema della casa, la città divenne, ancor più che in passato, elemento attrattivo per tutte quelle masse in cerca di condizioni di vita migliori.

Nascono così le case di barriera, uno, al massimo due piani, tirate su mattone su mattone nelle giornate libere dal lavoro. Sono di questo periodo anche le case a più piani, con lunghi balconi a ringhiera, detti ballatoi, che si affacciavano sul cortile, vero luogo di vita comunitaria. L'interno dei cortili spesso ospitava anche la piccola bottega artigiana.

Dalla fine del secolo XIX in avanti botteghe e fabbriche incrementarono sempre più la loro presenza in questa zona e nelle zone adiacenti.

Nel 1884 Michele Ansaldo impianta uno stabilimento per la produzione di armi leggere, dove poi sorgerà lo stabilimento Ansaldo San Giorgio, che poi diventerà Fiat Grandi Motori. La famiglia tedeschi insedia nel 1872 in barriera di Milano, in via Monte Bianco, oggi via Banfo, la I.N.C.E.T. una delle più grandi industrie per la produzione di cavi elettrici, che ebbe un ruolo importante nella crescita industriale del quartiere.

Nel 1904 nascono le Fonderie Subalpine in via Bologna 75; la Fiat Brevetti di via Cuneo nel 1905; nello stesso anno la Barone di corso Vigevano; le Industrie Metallurgiche di via Cigna nel 1914; ed ancora le Fonderie Fiat di via Cuneo 17, e molte fabbriche tessili come ad esempio la Fratelli Piacenza, la Giordano, la Filatura di Tollegno etc..

Queste fabbriche, con i loro capannoni e le loro ciminiere, che in quegli anni e per molti altri dopo furono alla base e motore dell'economia nazionale, sono evocano una cultura ed una società che solo di recente si è persa.

Barriera di Milano non significa solamente grandi fabbriche ma anche numerosissime botteghe, attività che per dimensioni e potenzialità si pongono a metà strada tra l'artigianato e la piccola industria. Era questo un tessuto particolarmente produttivo, soprattutto per quel che riguarda il settore metalmeccanico, che si è conservato, al contrario della grande industria, sino a tempi recenti.

In conseguenza del notevole estendersi della città, il Piano Regolatore del 1906-1908 prevede l'ampliamento della cinta daziaria. La barriera del dazio fu spostata da piazza Crispi a piazza Rebaudengo, dove ancora oggi è ben visibile l'edificio del dazio.

Notevole fu lo sviluppo della rete viaria, dalla quale emersero per importanza la via Bologna e il corso Giulio Cesare.

Il nuovo reticolo viario divenne veicolo dello sviluppo urbano che, lentamente, avrebbe portato i diversi nuclei sparsi, con un alternanza di edifici e orti urbani, a collegarsi e a diventare città essi stessi.

Dopo la prima guerra mondiale, dal 1921 al 1930, si verificarono importanti processi di trasformazione di Barriera di Milano. In conseguenza all'aumento della popolazione residente nei sobborghi, si registrò la necessità di costruire nuove infrastrutture. Spiccato era il carattere popolare della zona, ed in questo contesto rilevante fu l'intervento dello I.A.C.P. (Istituto Autonomo Case Popolari). L'istituto edificò in aree che allora erano di estrema periferia, realizzando un decentramento residenziale popolare in un contesto tutto da urbanizzare.

Erano quartieri di immigrazione che soprattutto nel periodo dopo la seconda guerra mondiale, si popolarono ed espansero con ondate migratorie dal sud Italia. Per rispondere ai continui aumenti di richieste di abitazioni, la zona nord della città fu teatro di una seconda grande espansione edilizia residenziale pubblica con insediamenti di notevoli dimensioni.

La crisi Industriale della seconda metà del secolo scorso segna anche la crisi del quartiere dal punto di vista economico sociale e urbanistico.

Attualmente una delle caratteristiche più significative del quartiere di barriera di Milano sono gli enormi volumi, un tempo occupati dalle grandi fabbriche, lasciati vuoti dal processo di deindustrializzazione degli ultimi anni e divenuti causa di degrado urbano e di insicurezza.

### **Le trasformazioni**

La crisi delle città a forte tradizione industriale non è un fenomeno isolato. Oltre a Torino molte altre città europee e altrettante città nordamericane si sono trovate e tuttora si trovano a dover fronteggiare la crisi del settore industriale tradizionale (automobilistico, cantieri navali, siderurgia, settore tessile) unitamente alla carenza e/o lentezza di sviluppo del settore dei servizi.

L'impatto delle trasformazioni economiche è rilevabile in modo significativo in alcuni effetti, non sempre tutti presenti: alti indici di disoccupazione, degrado ambientale e della qualità urbana, processi di migrazione, calo demografico, invecchiamento della popolazione, problematiche di integrazione culturale in relazione ai processi di immigrazione, gravi problemi di emarginazione sociale.

Torino è, oggi, una Città in movimento, in trasformazione, in lenta ma costante evoluzione rispetto alla crisi economica derivante dal declino del settore manifatturiero e alle sfide sociali e culturali della postmodernità (è una città che si è orientata, oltre all'elaborazione di piani strategici ad un approccio strategico).

In quest'ottica si inserisce la scelta di accogliere la proposta dalla Regione Piemonte e predisporre programmi integrati per lo sviluppo locale.

L'ambito che la Città ha delineato come area di intervento del Programma Integrato per lo Sviluppo Locale (PISL) presenta la seguente perimetrazione:

NORD - Via Lauro Rossi/Via Breglio

SUD - C.so Brescia/C.so Emilia/Via Cecchi

EST - Via Monte Rosa/Via Aosta

OVEST - Via Chiesa della Salute, comprendendo la porzione di territorio, sita a Sud Ovest, che si estende tra Via Giachino, Via Stradella e Via Orvieto (Borgata Tesso).



L'area urbana su cui si è concentrato l'interesse della Città di Torino per la realizzazione del presente PISL è rappresentata da un territorio periferico, un "pezzo" di città che, proprio in quanto periferia, può essere pensata in maniere diversa: come zona lontana dal centro (fisicamente, socialmente, economicamente, culturalmente), come luogo problematico, come non-luogo, oppure come spazio con una propria qualità e una propria storia, come laboratorio sociale e territoriale in cui sperimentare innovazioni, riqualificazioni e cambiamenti sia infrastrutturali, sia economici, sia di stile di vita. Un'area urbana che, con l'espandersi della Città non è più di confine o di "barriera", ma ne ha mantenuto diverse caratteristiche anche per la presenza di molteplici barriere fisiche (soprattutto infrastrutture ferroviarie e aree industriali) che sono però, ed è questa la novità più rilevante, in via di definitivo superamento.

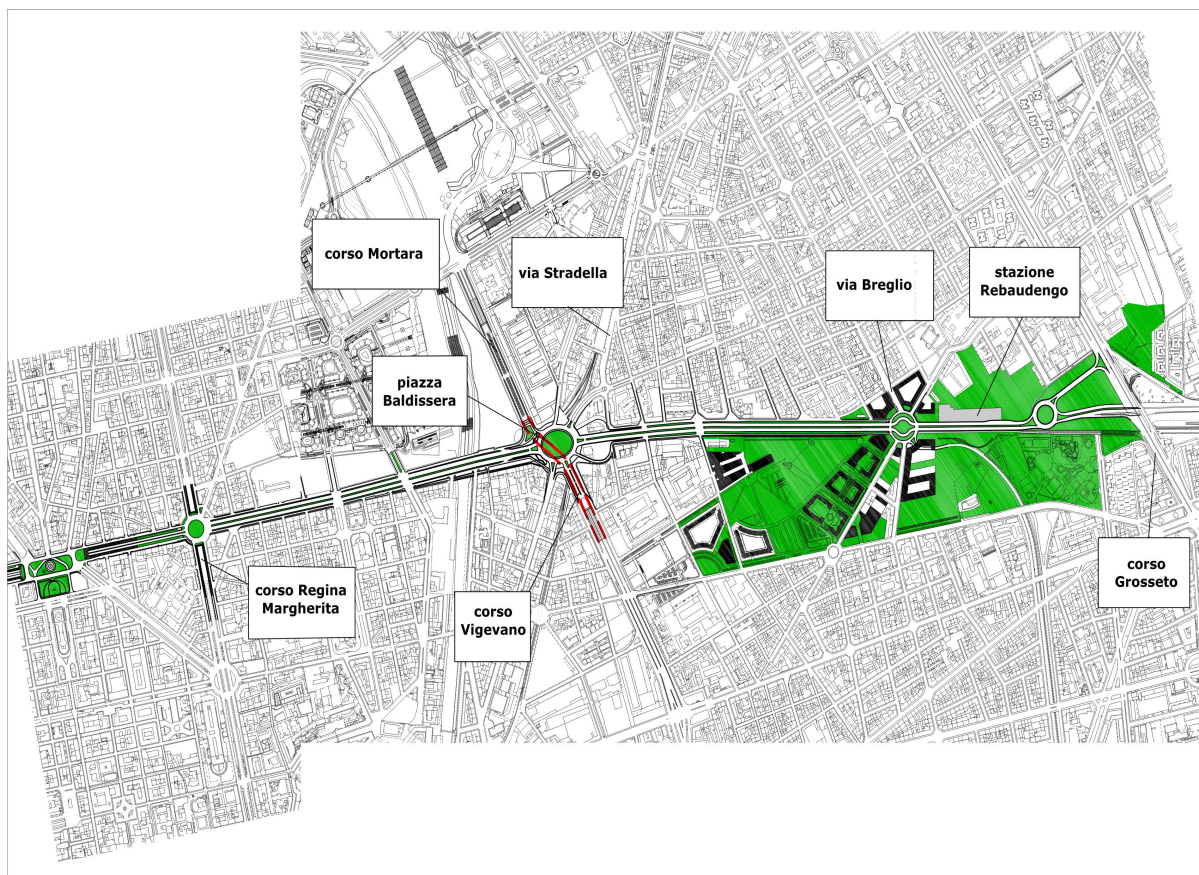
Utilizzando questo criterio la periferia è descritta come un sistema locale, dotato di risorse, razionalità e progettualità non riconoscibili da un punto di vista esterno alla periferia stessa. Essa è quindi considerata come uno degli innumerevoli "territori specifici" di cui sono composte le città, territori dei quali è necessario individuare e conoscere dall'interno non solo gli aspetti di malessere e criticità, ma anche le caratteristiche positive di vitalità e di progettualità endogena, le diverse e latenti potenzialità.

### ***Spina Centrale***

Con l'approvazione (deliberazione della Giunta Regionale del 21 aprile 1995) del vigente P.R.G., la città di Torino ha scelto di non associare il progetto del suo sviluppo ad una fase di nuova espansione della città, orientando invece le prospettive del suo rilancio verso un processo di trasformazione, completamento, riorganizzazione di aree esistenti, già urbanizzate.

Di queste le più significative sono quelle coinvolte in prevalenza nel precedente processo di crescita della "città industriale" che hanno ormai completato e concluso il loro ciclo funzionale. Sono le aree dei grandi complessi del sistema produttivo torinese, ormai da tempo dismessi, in buona parte localizzate lungo il tracciato ferroviario che dalla fine dell'800 attraversa la città da nord a sud, rappresentando nel contempo sia un asse di forte accessibilità che un elemento di separazione.

Il PRG ha dunque individuato nei 4 macro-ambiti della Spina Centrale un progetto urbano che coglie l'opportunità offerta dalla riorganizzazione del nodo ferroviario di Torino per configurare una forte operazione di rinnovamento urbano. Gli interventi sulla Spina Centrale, che si estende per circa 2.100.000 mq, si propongono di riqualificare aree industriali dismesse localizzate nel settore centrale della città, da nord fino all'area Lingotto, creando nuove condizioni di centralità urbana, integrando fisicamente, funzionalmente, morfologicamente parti di città oggi separate dal tracciato ferroviario.



Fonte: Città di Torino, sistemazione passante ferroviario – tratto piazza Baldissera-corso Grosseto.

La realizzazione del Passante Ferroviario, che prevede il potenziamento della ferrovia come asse di trasporto pubblico di livello urbano, metropolitano, regionale, nazionale e internazionale, viene intrecciato alla scelta di abbassare il piano del ferro, di recuperare gli spazi in superficie, cancellando la frattura determinata dalla ferrovia.

Le stazioni ferroviarie del Passante (Stura, Rebaudengo, Dora, Susa, Zappata, Lingotto) saranno i punti di intersezione tra il nuovo assetto in superficie e il trasporto pubblico su ferro nel sottosuolo. Ogni ambito di trasformazione sarà servito da una stazione.

L'aspetto innovativo è dunque evidente in primo luogo in termini ambientali, prevedendo la copertura totale del percorso ferroviario e la creazione di un grande viale, e in secondo luogo in termini di connessione, valorizzando sia la funzione di collegamento ferroviario, sia quella di nuova accessibilità urbana dovuta al nuovo asse viario, che si collega con la viabilità e la città esistente. L'elemento qualificante della Spina e della sua estensione nel territorio urbano e metropolitano è quindi la continuità del rinnovo urbano lungo un asse di forte accessibilità, cogliendo nel contempo l'occasione, rappresentata dalla grande estensione di aree trasformabili, per soddisfare quote maggiori di fabbisogni pregressi di aree verdi e servizi per la città consolidata che gravita intorno alla Spina.

### ***Passante ferroviario***

La nuova linea Passante, che si sviluppa lungo 12 km dentro la città, di cui circa 7 in galleria, consentirà di differenziare il traffico nazionale a lunga percorrenza da quello regionale e metropolitano, rendendo possibile un notevole aumento dell'offerta di trasporto e la realizzazione di un vero sistema di mobilità integrato con le altre modalità di trasporto.

In sintesi il piano degli interventi in corso si propone di raggiungere quattro obiettivi:

- inserire Torino nella rete veloce europea
- aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari, regionali e nazionali
- realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale e metropolitano

- consentire l'attuazione del progetto urbano indicato nel Piano Regolatore ricongiungendo le parti di città separate dalla ferrovia, con la realizzazione in superficie di un grande viale che supporta il rinnovo urbano e la connessione delle aree industriali dismesse poste ai margini dei binari.

Complessivamente l'opera prevede la copertura di 7 dei 12 chilometri complessivi con la creazione di 260.000 metri quadrati di nuove superfici. Si prevede un traffico di 50 milioni di passeggeri, un transito di 520 treni/giorno, con una frequenza di un treno ogni cinque minuti, per un costo complessivo di 1.180 milioni di euro. Il finanziamento dell'opera è misto tra FS e Comune di Torino. Si prevede la conclusione degli interventi su tutto il lotto, comprese le sistemazioni in superficie, entro il 2010.

### ***Corso Mortara***

La deviazione di corso Mortara, una delle opere più rilevanti realizzate al perimetro dell'area interessata, persegue l'obiettivo di unificare intorno alla Dora le porzioni territoriali più consistenti liberate dalla demolizione degli insediamenti industriali e sistemare una vasta area a parco di interesse urbano.

Nella definizione del nuovo tracciato, approfittando del dislivello esistente (8 metri) tra il piano di campagna degli stabilimenti dismessi e la viabilità alle spalle, è stata posta cura particolare per evitare il più possibile interferenze funzionali ed acustiche della struttura viabile con il parco e con i nuovi insediamenti residenziali.

Il tracciato altimetrico del corso tuttavia sembra destinato a subire ulteriori modificazioni in relazione alla sistemazione che verrà adottata per il passante ferroviario: le diverse quote altimetriche, infatti, che vincolano quest'ultimo nel passaggio sotto la Dora e il nuovo viale della Spina sono tali da consentire di interrare (per la parte dell'interferenza con la spina stessa) il coro Mortara rendendo assai più funzionale il collegamento tra i due flussi veicolari. Tale soluzione presenta aspetti di grande interesse per l'area cosiddetta di Spina 3 in quanto si verrebbe a garantire una continuità dei percorsi pedonali da e verso il parco interessati in modo debole da flussi di contenuta consistenza; inoltre verrebbero offerti spazi per il parcheggio delle auto utili anche in previsione di una fruibilità dell'attrezzatura verde.

### ***Parco Dora Spina 3***

Il Parco Dora della Spina 3 risulta fortemente caratterizzato dall'insediamento industriale preesistente: l'area si presentava, all'epoca della dismissione industriale, pressoché interamente coperta da impianti produttivi; gli spazi aperti, praticamente limitati ai percorsi di collegamento funzionale, erano anch'essi pavimentati, una situazione sfavorevole all'insediamento della vegetazione.

Ciononostante il recente impianto verde assume già aspetti paesaggistici, perfettamente in linea con la nuova destinazione d'uso del territorio; sono stati conservati gli esemplari già esistenti più significativi a cui viene affidato il compito di segnalare la nuova destinazione d'uso, in attesa del consolidamento dei nuovi impianti.

Il nuovo parco, in linea con i principi storicamente consolidati a Torino, trova un punto di forza nell'ambiente fluviale in cui viene a collocarsi pur rimarcando fortemente i segni del passato: segni della presenza industriale che aveva coperto il fiume e segnato le aree vicine rimangono a testimonianza del passato della città, quasi un parco archeologico.

All'interno di queste macro trasformazioni ne annegano altre di più piccola dimensione, ma strettamente correlate alle prime.

### **Circoscrizione 5**

La porzione di Circoscrizione 5 coinvolta nell'area di intervento è delimitata da c.so Venezia, p.zza Baldissera, via Tesso, via Orvieto, largo Giachino, via Stradella, via Chiesa della Salute e via Breglio.

L'intervento proposto riguarda dunque le aree poste a diretto contatto con ambiti urbani in corso di radicale trasformazione: la Spina 4, la Spina 3 e il passante ferroviario. Il "fuoco" del presente Programma Integrato riguarda in particolare la cosiddetta **vecchia Barriera di Lanzo/Borgata Tesso**, che si configura ad oggi come una sorta di "enclave", inserita a ridosso degli interventi di

trasformazione urbanistica sopra richiamati e marcata da una cesura aggiuntiva: la tratta ferroviaria Torino-Ceres.

Tuttavia proprio alcuni elementi peculiari di tale quartiere e la sua forte discontinuità con gli ambiti urbani limitrofi (nuovi e già consolidati) rappresentano non solo un elemento di isolamento da superare, ma anche un valore aggiunto da salvaguardare.

La vecchia Barriera di Lanzo, compresa tra le vie Stradella e Giachino, via Orvieto, via Tesso e Stazione Dora, per l'unitarietà che ancora oggi conserva, risulta infatti nel suo complesso un quartiere popolare di rilevante interesse storico ambientale, quale notevole esempio di tessuto urbano di fine Ottocento. In esso si possono riconoscere segni architettonici e urbanistici di differente matrice (case ballatoio, prime case da pigione, edifici ospitanti piccole imprese, osterie, elementi di liberty, ecc.) che possono essere distinti in una dimensione unitaria e coerente, quella di "Barriera". Le cesure che hanno rappresentato veri e propri limiti per lo sviluppo dell'area ne hanno, al tempo stesso, consentito una peculiare omogeneità e hanno favorito l'opportunità della sua conservazione. Inoltre, in tale contesto possiamo leggere processi, elementi e strumenti della storia dello sviluppo economico cittadino (prima e seconda industrializzazione, lo sviluppo delle infrastrutture, l'utilizzo della forza motrice, il sorgere delle industrie e di numerose attività artigianali e commerciali) e della socialità (società di mutuo soccorso, il Circolo Educativo Socialista di Borgo Vittoria, la Casa del Popolo, le osterie, l'asilo, etc.).

I molteplici "segni" storici che caratterizzano ancora oggi tale area trovano in buona parte origine nella seconda metà dell'800, quando l'apertura del canale Ceronda (che percorreva l'attuale c.so Brin), la costruzione della cinta daziaria eretta nel 1853 (per cui nel territorio esterno si godeva dell'esenzione fiscale sulle merci) e le due linee ferroviarie che offrivano un importante supporto per i trasporti favorirono l'insediamento in questa fascia di territorio di un elevato numero di industrie (ma anche l'apertura di numerose attività di servizio, commerciali ed artigianali). La popolazione residente nella zona denominata Borgo Vittoria-Barriera Lanzo passò dunque dai 593 abitanti del 1881 ai 2851 del 1901. Lo sviluppo edilizio della borgata fuori cinta avvenne lungo l'attuale via Giachino, nei terreni compresi tra la linea ferroviaria per Lanzo – costruita nel 1869 – e il corso della Dora: le prime case sorsero, all'inizio degli anni Ottanta, grazie ad alcuni interventi di lottizzazione di vecchi poderi.

Prese vita dunque un effettivo "periodo d'oro" per la Barriera di Lanzo e in particolare per la piccola Borgata Tesso (attestata tra via Tesso e c.so Brin), con il fiorire di numerose e significative attività: dall'opificio tessile dei fratelli Galoppo (costruito nel 1869 tra le attuali via Giachino, Tesso e corso Mortara), alle vinerie/liquorerie di Annibale Trinchieri (stabilita nel 1906 in via Tesso, con punti vendita nel centro storico della città), e del celebre Amilcare Mulassano all'attività di commercio di stracci della famiglia Chiavazza, alla fabbrica di naftalina dei Massano – Rabino in via Tesso 16, sino, poco più a nord, all' della gomma Superga (sorta nel 1913 col nome di Martiny). Sono dunque notevoli e importanti i segni storici oggi visibili, memoria di tale periodo del quartiere; in particolare sono diversi gli edifici d'interesse storico o caratterizzanti il tessuto storico vincolati dal P.R.G.

Per ciò che concerne i temi sociali più rilevanti nel territorio considerato della Circoscrizione V, si evidenzia (sulla base delle indicazioni dei Servizi Sociali comunali) quale criticità emergente la problematica legata alla non autosufficienza fisica e psichica dell'utenza anziana, spesso aggravata da condizioni fatiscenti o non idonee delle abitazioni le cui barriere architettoniche (vani troppo stretti per i passaggi in carrozzina, mancanza di ascensori per i piani alti...) impediscono di fatto l'autonomia. Di notevole rilevanza anche la problematica legata alle difficoltà economiche di adulti e famiglie che compromettono anche la stabilità abitativa (solo nel secondo semestre 2004 sono state avviati 77 casi all'ufficio amministrativo per l'attivazione di contributi a sostegno del reddito).

Di queste molte situazioni critiche pervengono da nuclei di stranieri spesso formati da donne sole con minori a carico per le quali la ricerca di un lavoro diventa estremamente complessa e spesso infruttuosa. La presenza di stranieri nel territorio sia in possesso di permesso di soggiorno, sia irregolari è in aumento.

Sulla base del quadro sopra delineato si intende dunque attivare in sinergia con la Circoscrizione V un percorso, che intreccia gli assi infrastrutturale, sociale ed economico, volto al recupero e alla riqualificazione del quartiere, valorizzandone le notevoli peculiarità e le potenzialità attrattive (un piccolo Quadrilatero all'interno della Circoscrizione V), e orientato a:

1. attivare un "progetto unitario di suolo pubblico" (riqualificando le viabilità presenti, i marciapiedi, gli spazi di sosta e verificando la possibilità di reinserire in alcune tratte della Borgata Tesso la vecchia pavimentazione ad acciottolato);
2. coinvolgere i proprietari immobiliari al fine di avviare il recupero di alcuni immobili, anche di pregio, in abbandono o in cattivo stato manutentivo;
3. prevedere un piano di rivitalizzazione delle attività economiche, che potrà beneficiare della presenza a ridosso dei nuovi complessi residenziali/terziari/produttivi sorti nella Spina 3 lungo c.so Mortara, via Orvieto e via Verolengo, oltre che della nuova, riqualificata Stazione Dora;
4. prevedere da parte dei competenti settori comunali un lavoro di riesame delle destinazioni urbanistiche previste sull'area dal P.R.G., con la finalità di individuare gli strumenti anche normativi volti ad attivare un recupero/rigenerazione della borgata, salvaguardandola nel contempo da eventuali interventi che ne snaturino i peculiari caratteri edilizi. Un punto di partenza potrà essere un lavoro di ricerca/censimento al fine di verificare l'opportunità di porre sotto vincolo di tutela ulteriori immobili di valore storico/documentario presenti nel quartiere;
5. affrontare le problematiche sociali maggiormente rilevanti nel territorio considerato, rivolgendo dunque l'attenzione in particolare alle crescenti problematiche presentate dall'utenza anziana e dai nuclei di stranieri. Le azioni da attivare in tal senso dovranno facilitare l'accesso ai servizi di tali categorie sociali deboli, avviare attività di mediazione interculturale ed individuare le problematiche specifiche ove si renda necessaria l'apertura di nuove strutture di servizio pubblico (centri anziani, sportelli dei servizi sociali).

Connesso con l'asse infrastrutturale, merita un discorso a sé il tema della riqualificazione, nell'ambito degli interventi della Spina 3, dell'area di **piazza Baldissera** in seguito all'eliminazione della sopraelevata di corso Mortara, resa possibile dalla modificazione del passante ferroviario (con il sottopasso della Dora) e dalla contestuale risistemazione della stazione Dora.

Nell'ambito delle nuove, significative opere che andranno a modificare non solo l'assetto veicolare dello snodo di piazza Baldissera, ma anche la configurazione architettonico-urbanistica di tale settore urbano, emerge la necessità di sviluppare un'analisi volta a verificare nel dettaglio il nuovo assetto di tale area in rapporto con i quartieri che vi si affacciano.

Si tratta dunque di verificare, sia dal punto di vista dell'impatto paesaggistico, che da quello più prettamente funzionale, quali azioni sarà opportuno ulteriormente sviluppare al fine di definire la nuova identità di tale snodo, in cui confluiranno importanti assi della viabilità cittadina (il viale del passante ferroviario, c.so Vigeveno e c.so Mortara) e in cui si innesterà la nuova stazione Dora, destinata a divenire un importante recettore di viaggiatori e dunque di trasporto pubblico su gomma.

Da piazza Baldissera, inoltre, lungo l'asse di **via Stradella**, si riporta in superficie la tratta della Torino-Ceres, ulteriore cesura che, come detto, ha da sempre segnato il territorio della Circoscrizione V. Con l'intervento della "Spina Reale" si è quindi provveduto, con l'interramento dei binari e la realizzazione di un nuovo viale "cerniera" tra le due parti del quartiere a creare un luogo di relazione tra due realtà urbane prima distinte. L'intervento della Spina Reale ha interessato il tratto tra largo Giachino e la strada Lucento ed è stata portata a termine nel 1998. Resta quindi ad oggi esclusa la tratta che da largo Giachino dovrebbe giungere a piazza Baldissera, modificando quindi radicalmente l'assetto urbano della cortina edilizia attestata su via Giachino.

Il completamento della Spina Reale rappresenta dunque un'ulteriore opera pubblica concernente il tema della "ricucitura urbana" la cui fattibilità potrà essere valutata e approfondita nell'ambito del presente Programma Integrato.

Un discorso a parte, infine, va riservato per il quartiere di **Borgo Vittoria** ricompreso anch'esso, per una quota parte della sua estensione all'interno del perimetro del Programma Integrato. Tale quartiere, nato fra il Piano Regolatore del 1884 e quello del 1908, è un'area con significative connotazioni storiche, quasi un paese nella città, che trova in Piazza della Vittoria e Piazza Chiesa della Salute il suo baricentro naturale e un punto di forte attrazione e aggregazione culturale. Si tratta di un'area densamente popolata e ricca di servizi (commerciali, culturali, ricreativi, sanitari), oltre che in facile comunicazione col rimanente contesto urbano grazie all'esistenza di una fitta rete di trasporti pubblici.

Riguardo tale quartiere è opportuno richiamare la ricerca svolta dal Politecnico di Torino nel 2000 sul territorio della Circoscrizione V, dalla quale è emersa una percezione di Borgo Vittoria in termini sostanzialmente positivi, facendo riferimento alla sua buona dotazione di servizi e al suo patrimonio storico (inteso sia come presenza di beni culturali ambientali, sia come luoghi simbolici di sedimentazione di una cultura comunitaria, ancora relativamente diffusa nel quartiere). In termini negativi, viceversa, questo quartiere soffre per la scarsità di aree verdi, per la notevole congestione da traffico (dinamico e statico: problemi della sosta), per la carenza di spazi disponibili e di strutture pubbliche per i giovani, gli anziani e lo sport. Inoltre si deve constatare nel quartiere un peggioramento oggettivo dello stato di salute così come emerge dall'analisi dei dati sulla mortalità.

La realizzazione del passante ferroviario e l'attuazione della Spina 4 offrono dunque la possibilità di individuare una concreta soluzione ad alcuni problemi strutturali di Borgo Vittoria: la carenza di aree verdi e la congestione del traffico. Il parco della Spina 4 offrirà infatti ai residenti di Borgo Vittoria quell'area "polmone" di cui il quartiere ha da sempre lamentato l'assenza. Così pure il viale della Spina Centrale, con la copertura di corso Venezia, offrirà un asse di traffico che contribuirà a diminuire sensibilmente il traffico di penetrazione attualmente in parte convogliato in Borgo Vittoria. E' infine evidente come l'area dei **Docks Dora**, a seguito di un possibile potenziamento e diversificazione delle funzioni insediate, rappresenterà un polo attrattivo aperto direttamente verso Borgo Vittoria, incrementandone ulteriormente la dotazione di servizi. Il nuovo assetto urbano scaturito dalla ricucitura Spina 4 - Borgo Vittoria è dunque un importante tema da sviluppare, mettendo in luce da un lato la tipologia di servizi di cui gli abitanti di Borgo Vittoria potranno usufruire sulla Spina 4 (parco urbano, Docks Dora, parcheggi); dall'altro lato i servizi d'interesse pubblico oggi presenti in Borgo Vittoria che saranno utilizzati dai nuovi residenti della Spina 4.

### **Circoscrizione 6**

La porzione di Circoscrizione 6 che rientra nel PISL presenta il seguente perimetro:

Nord - Via Lauro Rossi

Sud - C.so Vigevano/C.so Novara

Est - Via Monte Rosa

Ovest - Ferrovia Torino-Milano

La zona può essere descritta come una parte di città densamente edificata ed abitata che, se guardiamo alle trasformazioni del periodo compreso fra gli anni '50 e '70 – il periodo di più intensa espansione e trasformazione della città del secolo scorso –, si presenta anche come fisicamente saturata. Il margine ovest assume un significato particolare. Qui la presenza della ferrovia e di impianti industriali non ha solo delimitato la zona, ma l'ha separata dal resto della città. Questo ruolo di cesura permane anche adesso, nonostante l'attuale dismissione dall'uso originario.

L'area è attualmente caratterizzata dalla presenza di barriere verso est e verso ovest, rappresentate da aree e impianti industriali e urbani, e da un'ulteriore barriera, lungo il margine nord, costituita dalla concentrazione di edilizia residenziale pubblica realizzata negli anni '50 e '60.

Questo sub-ambito urbano, caratterizzato da un bassissimo se non inesistente mix funzionale e sociale, appare sia come un problema sia come una risorsa. Un problema a causa della difficile differenziazione interna delle funzioni urbane e della problematica integrazione, all'esterno, con la città costruita; una risorsa per la storia di questi insediamenti, per il grado di identificazione con il quartiere che nel tempo i residenti hanno maturato e per il rapporto anche non facile e a volte contraddittorio, ma in definitiva vitale, con l'amministrazione pubblica.

In questo territorio siamo in presenza di una situazione piuttosto fluida, dovuta alla mancanza di una progettualità istituzionale forte. Si tratta di un'area molto frammentata, che necessita di più "ricuciture", la più importante delle quali si concretizza nella necessità di "messa in contatto" dei due lati di Via Cigna.

Per quanto riguarda il tessuto sociale l'area si qualifica come sostanzialmente "popolare", con le relative problematiche, costituite da sub-ambiti di forte disagio, da situazioni di povertà, dall'invecchiamento della popolazione, dalla forte presenza della comunità straniera.

Tra i **temi "sociali"** più evidenti si rileva:

- una situazione abitativa "vecchia", per la quale occorrerà prevedere forme che agevolino il recupero/riqualificazione del patrimonio abitativo, sapendo che le proprietà sono molto frazionate e molti sono, oramai, i proprietari non italiani;

- carenza di servizi nella zona, anche in relazione all'arrivo delle famiglie che abiteranno nelle nuove case di Spina 4: scuole, spazi verdi, luoghi d'incontro e aggregazione, parcheggi pubblici;
- presenza di una percentuale crescente di residenti extracomunitari che genera la necessità di attivare politiche che ne favoriscano l'integrazione nel tessuto sociale preesistente;
- presenza di contenitori industriali dismessi con saltuarie occupazioni abusive di alcuni spazi.

In riferimento ad alcune criticità dell'area il Progetto Periferie, di concerto con la Circoscrizione, ha operato attivamente soprattutto per quanto riguarda gli interventi sociali e culturali: a partire dai bisogni reali del territorio e dalle risorse locali le azioni di accompagnamento hanno contribuito a realizzare opere e attività concrete e visibili. In quest'ottica grande importanza ha assunto il tavolo sociale.

Il Tavolo Sociale di Barriera di Milano è nato nel 2002 e si è caratterizzato, attraverso una serie di iniziative, per aver posto un'attenzione particolare nei confronti dei bambini e dei pre-adolescenti, che hanno, in questa zona, una presenza percentuale tra le più alte della città. Inoltre sta sviluppando una particolare sensibilità verso la dimensione multi-etnica e multiculturale del quartiere, elemento sempre più rilevante dal momento che questa zona è divenuta il secondo territorio per presenza di stranieri.

L'esigenza di potenziamento degli impianti sportivi emerge in maniera piuttosto sentita. Gli impianti utilizzati sono quelli di Via Cimarosa e la palestra della Cascina Marchesa, che per alcuni residenti risultano troppo distanti da casa. Le piscine presenti (Sempione e Cecchi) sembrano essere in buone condizioni e adatte al numero dei frequentatori. Se la richiesta di impianti sportivi è trasversale a tutte le fasce di età, assume un valore particolare per gli anziani, che praticano attività sportive nella palestra della scuola Pestalozzi o in una stanza-corridoio della cascina Marchesa. Per questa fascia di età non si tratta solamente di avere una palestra a disposizione: l'attività sportiva assume un significato che va ben oltre l'esercizio fisico e diventa occasione per tessere relazioni, per interessarsi gli uni degli altri, per mantenere un rapporto vitale con il proprio corpo. La palestra, in questo caso, viene spesso associata ai concetti di incontro e di cultura.

Altra problematica molto sentita è quella relativa alla necessità di spazi polivalenti, che creino e veicolino cultura. Il desiderio di spazi di socializzazione non si riferisce soltanto alla necessità di occupare il tempo collettivamente ma, soprattutto, di incontrare persone per porre in essere attività comuni. L'esigenza si muove in direzione di spazi animati e vivi, anziché vuoti e statici: laboratori, palestre, teatri, luoghi che permettano di dialogare, imparare, esprimersi, luoghi in cui sia prevista anche la presenza di animatori, dove inventare spazi, tempi ed attività comuni a gruppi eterogenei. Per quanto concerne l'asse economico occorre tenere in considerazione la presenza di una realtà importante: quella degli artigiani che svolgono la loro attività all'interno dei cortili. Da un lato essi possono essere rappresentati come una risorsa a cui ricorrono anche persone non residenti nell'area, ma d'altra parte occorre sottolineare come, per la mancanza di spazi e strutture adeguate, queste attività possano divenire fonte di disagio, acuendo il rischio di aumentare il livello di inquinamento sonoro esistente e contribuendo al collasso della viabilità, fenomeno che si verifica costantemente in alcune vie e in orari particolari.

Da un'indagine sulla percezione del territorio (pubblicata ad aprile 2005) emergono alcune questioni. La prima riguarda il nesso tra degrado ambientale e sicurezza: è innegabile che immobili abbandonati, illuminazione scarsa, manutenzioni non continuative dipingono un'immagine di luoghi pericolosi. La conservazione degli spazi pubblici è tra i temi di più difficile gestione da parte delle amministrazioni. Un'altra chiave di lettura riguarda l'ammissione della solitudine: denuncia di carenze e senso di abbandono da parte delle istituzioni sono espressi da molta parte dei residenti.

Un tema molto sentito nel territorio è quello della sicurezza che si muove su un *continuum* diversificato: sentimenti di sfiducia e timore di sottrazione di risorse si riferiscono sia a casi di inserimenti "difficili" nelle case popolari, sia a resistenze ad accogliere servizi sociali che si occupano di emarginazione estrema, sino a comportamenti di aperta ostilità nei confronti dei processi di immigrazione.

Le strade limitrofe all'ex-**INCET** vengono descritte come insicure, soprattutto di sera e di notte, prevalentemente a causa della presenza di spacciatori e tossicodipendenti. Nel territorio emerge la contraddizione tra il bisogno di avere spazi verdi e il timore che questi diventino immediatamente



inutilizzabili e degradati, luoghi insicuri per i bambini. La presenza di cittadini stranieri viene spesso rappresentata come fonte di disagio; sembra che la relativa vicinanza con Porta Palazzo eserciti un'influenza su questo aspetto.

Nell'area interessata emerge come bisogno fortemente sentito, desiderio trasversale che attraversa le generazioni e i gruppi di appartenenza, l'esigenza di verde pubblico. Se la carenza di spazi verdi viene sottolineata da tutti, per i bambini e per le figure adulte che si occupano di loro assume un'importanza prioritaria. La mancanza di spazi verdi sicuri e attrezzati diminuisce fortemente la possibilità di stare all'aperto, di avere occasioni di incontro con le persone residenti in spazi non strutturati, incidendo significativamente su una buona qualità della vita. L'area verde più vicina, a cui ricorrono gli abitanti della zona, è Parco Sempione, ma di questo vengono sottolineati due aspetti negativi: innanzitutto la lontananza e in secondo luogo il fatto che al parco non vengono prestate cure e manutenzione e si è trasformato in un luogo non sicuro.

L'intervento strategico individuato sul territorio della Circoscrizione 6 riguarda, dunque, la riqualificazione dell'isolato ex-INCET.

Negli ultimi anni la Città ha, da un lato, avviato le azioni necessarie volte a liberare l'immobile dalle attività economiche che, a vario titolo, vi si sono nel tempo insediate, e dall'altro lato, ha attivato un'ampia serie di interlocuzioni ed approfondimenti con soggetti, pubblici e privati, potenzialmente interessati alla realizzazione sull'area di nuove attività di servizio pubblico. In merito a quest'ultimo aspetto, si sono consolidati nel tempo alcuni utilizzi di parti dell'area, ed in particolare la realizzazione di un asilo nido-materna lungo via Banfo/via Cervino e la realizzazione di una caserma dei Carabinieri. Restano invece da definire le funzioni da insediare (anche attraverso l'intervento di operatori privati) negli ampi spazi residui offerti dagli edifici dismessi, che presentano la potenzialità per ospitare un polo articolato di servizi d'interesse pubblico.

### **Circoscrizione 7**

La porzione di Circoscrizione 7 coinvolta nell'area di intervento è delimitata da C.so Vigevano/C.so Novara, Via Aosta, C.so Brescia/C.so Emilia, Via Cecchi, P.zza Baldissera.

Si tratta prevalentemente di un'area popolare che ingloba alcuni ambiti fortemente disagiati sia per il degrado abitativo sia a causa del fenomeno della parziale o totale sostituzione dei residenti primari, soprattutto di immigrazione italiana degli anni 60, con i nuovi immigrati stranieri.

L'area è contigua a quella di "Porta Palazzo", e ne risente sia in positivo, ad esempio per una certa vivacità di attività economiche, sia in negativo per il "trasferimento" di attività illecite espulse dalle aree a sud della Dora Riparia, per effetto del maggiore controllo del territorio effettuato dalle forze dell'ordine.

Il tema della "ricucitura" dei territori si ricollega in modo indiretto, ma non per questo meno rilevante, al tema del rinnovamento dell'area ex-FIAT Grandi Motori che trova una significativa collocazione nel più ampio processo di riqualificazione urbana in atto sulla Spina Centrale.

La riconversione dell'area, in corso di progettazione da parte dell'attuale proprietà in sinergia con i Settori comunali competenti, offrirà l'opportunità di dar forma ad un nuovo sistema di spazi e servizi pubblici che intercetta e implementa i servizi locali esistenti, dotando il quartiere di un asse attrezzato parallelo a C.so Vercelli e collegato ai percorsi ciclo-pedonali, previsti lungo la Dora e il tracciato della ferrovia Torino-Ceres.

Quella che fino ad oggi è stata una unità monofunzionale specializzata destinata alla produzione industriale, sostanzialmente chiusa rispetto alla città, potrà trasformarsi con il progetto in un vivace e articolato complesso polifunzionale, integrato con il quartiere e aperto ai flussi urbani. La scelta di rinnovare conservando i caratteri dei principali edifici industriali garantisce la permanenza dell'identità architettonica di un luogo fortemente radicato nella memoria del quartiere e nella storia urbana di Torino. Il progetto, allo stato attuale, prevede la realizzazione di un centro commerciale, del nuovo mercato dei fiori, di edilizia residenziale (per circa mq. 22.000 di SLP), di spazi per l'insediamento di attività terziarie artigianali e commerciali/pubblici esercizi, oltre che di nuovi spazi pubblici attrezzati ad aree verdi, parcheggi e luoghi di relazione.

Nella zona a est di C.so Giulio Cesare (soprattutto Via Aosta, P.zza Alimonda) è presente patrimonio edilizio sia pubblico sia privato che necessita di interventi di recupero. Il degrado abitativo che si rileva transitando nelle vie e nella piazza è tale da colpire anche lo sguardo meno attento e da generare senso di insicurezza, soprattutto per quanto riguarda gli adolescenti.



In particolare il giardino pubblico di **P.zza Alimonda** necessita urgentemente di manutenzione e di interventi di miglioramento logistico, con la creazione di aree diversificate per i bambini più piccoli, per gli adolescenti che prediligono il gioco del calcio e per gli anziani.

Nell'area collocata a ovest di C.so Giulio Cesare si rileva la presenza di contenitori industriali dismessi, in particolare la struttura dell'ex **GFT** oltre al già citato grande insediamento industriale ex-Fiat Grandi Motori. Tali strutture sono di recente dismissione totale per cui non è rilevabile un degrado eccessivo.

Per quanto riguarda l'ambito ex GFT negli scorsi anni si è assistito, ad opera di un intervento misto pubblico/privato, al recupero e alla ristrutturazione dell'edificio adibito ad uso uffici, mentre l'intervento sull'area dell'ex stabilimento ha comportato, sul perimetro esterno della struttura manifatturiera, la realizzazione di edilizia abitativa e, nel cuore del perimetro aperto su C.so Vercelli e accessibile da C.so Giulio Cesare, la creazione di diverse aree attrezzate (piattaforma attrezzata per skateboard, pista di pattinaggio, area attrezzata adibita al gioco bimbi, spazi verdi). Attualmente è in corso d'opera un intervento tra le vie Cuneo, Saint-Bon e Mondovì per la realizzazione di edilizia abitativa. In particolare sulla parte tra le Vie Saint-Bon e Mondovì, si sta procedendo all'edificazione di un'area contornata da tre viali pedonali che racchiudono una zona verde disposta su più livelli; nel cuore della struttura è posto l'anfiteatro, vero centro dell'intervento, su cui gravitano tutti i percorsi pedonali che attraversano l'area verde e al centro di tale agorà è posta una zona attrezzata per il gioco bimbi.

Come per il precedente intervento, sull'area GFT, si tratta di una operazione pubblico/privata in quanto le opere pubbliche sono realizzate a scomputo degli oneri di urbanizzazione.

L'area sita a ovest di via Cigna è, attualmente, la zona dove maggiori sono le difficoltà nel progettare interventi di riqualificazione a causa della presenza della trincea della ferrovia Torino-Ceres.

Tale barriera origina più di un problema: in primo luogo è causa di pessime condizioni igieniche, in quanto utilizzata impropriamente come discarica, essa inoltre divide Via Saint Bon in due carreggiate di dimensioni ridotte e, in ultimo, causa nella popolazione sentimenti di insicurezza per i traffici di stupefacenti che lì avvengono. Sempre rispetto all'asse infrastrutturale esiste una criticità rilevabile in termini di minimo utilizzo e di medio stato di degrado presso le ex Officine Comunali.

L'edificio "**Ex Officine Comunali**" di Via Cecchi, costruito all'inizio del Novecento, occupa una parte dell'isolato compreso tra Via Cecchi, C.so Emilia e Via Cigna e ha ospitato nel recente passato le officine di carpenteria e falegnameria del Comune. E' costituito da una serie di edifici ad un unico piano fuori terra, con altezze interne diverse, per una superficie complessiva di mq. 3.500 organizzata in spazi medio-ampi intorno al cortile di circa mq. 2.000, oltre a due palazzine uffici a due piani fuori terra. Lo stato di degrado si pone ad un livello medio e certamente non allarmante, le tecnologie architettoniche non ostacolano eventuali interventi di rifunionalizzazione. Il Settore Gioventù della Città di Torino, in collaborazione con la Circoscrizione 7 e il Progetto The Gate, ha individuato tale edificio, predisponendo il progetto preliminare per la sua ristrutturazione, come sede idonea ad ospitare un luogo d'eccellenza per l'accoglienza delle idee promosse dal mondo giovanile: un'"Officina delle Idee" intesa come luogo in cui si sperimenta, si crea, si cresce e si intrecciano importanti relazioni, un possibile luogo per sperimentare percorsi di accompagnamento all'imprenditorialità e al protagonismo giovanile.

In Via Cecchi è presente il "Cecchi Point", un centro di aggregazione giovanile in cui vengono allestiti vari laboratori e stage e che, per il momento, accoglie soprattutto adolescenti e giovani adulti. Il centro avrebbe in animo di orientare la propria attenzione anche ai bambini ma le condizioni della struttura ospitante non permettono, per ora, implementazioni operative. Per un migliore uso dell'edificio sarebbero opportuni alcuni interventi infrastrutturali al fine di chiudere la porzione di edificio sita nel cortile del centro per renderla agibile anche nella stagione invernale.

Per quanto concerne la sicurezza si ripresentano molti dei problemi già citati rispetto alla Circoscrizione 6.

In particolare viene posta particolare attenzione alla zona limitrofa a Via Saint-Bon e a Largo Cigna, al giardino sito in Via Cecchi all'angolo con Via Piosasco e alla zona limitrofa a P.zza Baldissera.

**La struttura Commerciale<sup>1</sup>**

*Il 14% delle unità locali della zona risulta avere la sede legale collocata all'esterno della Città di Torino; le divisioni di attività delle aziende con sede all'esterno sono distribuite essenzialmente tra i servizi e la produzione.*

*Per la totalità delle unità produttive, le divisioni di attività più rappresentate risultano essere quelle del commercio al dettaglio, escluse auto e moto, (27%), delle costruzioni (19,2%), del commercio all'ingrosso e intermediari, auto e moto escluse, (7,7%), degli alberghi e ristoranti (6%), come già riscontrato nell'analisi delle attività delle due zone precedenti.*

*A differenza delle altre due zone, c'è una presenza rilevante delle divisioni di altre attività professionali ed imprenditoriali (5,6%), del commercio, manutenzione e riparazione di auto e moto e vendita carburante (3,6%), e di altre attività dei servizi (3,1%). Le percentuali presentate per questi ultimi comparti possono sembrare poco rilevanti, ma il dato assume significatività se si pone l'attenzione sul numero assoluto di unità produttive impegnate in questi comparti di attività; infatti, si hanno 216 unità produttive legate ad attività professionali ed imprenditoriali (vedi nota 4, pag. 2), 137 unità impegnate nel commercio, riparazione e manutenzione auto e moto e, infine, 117 unità che svolgono altre attività nel campo dei servizi.*

*Sono invece poco rappresentate in questa zona le attività industriali e manifatturiere in genere.*

*Disaggregando il dato delle divisioni per categoria di attività economica, si può vedere come la divisione delle costruzioni risulti essere più variegata rispetto alle precedenti zone, poiché contiene attività di tipo diverso come lavori generali di costruzione di edifici e di ingegneria civile (15,9%), installazione di impianti elettrici (11,9%), tinteggiatura e posa in opera di vetrate (10,1%), installazione di impianti idraulico-sanitari (6,9%), altri lavori speciali di costruzione (6,1%), rivestimento di pavimenti e di muri (5,7%), posa in opera di infissi in legno o metallo (5,2%), altri lavori di completamento degli edifici (29,8%).*

*La divisione del commercio all'ingrosso si concentra tra commercianti di prodotti di uso domestico (13,3%), intermediari commerciali di vari prodotti (10,5%), commercianti all'ingrosso di abbigliamento (9,5%) e intermediari commerciali di prodotti tessili, calzature e pellicce (8,5%). Sono invece scarsamente rappresentati i commercianti o intermediari all'ingrosso nel settore alimentare.*

*La divisione del commercio al dettaglio si distribuisce tra venditori ambulanti a posto fisso (17%) o in altre forme ad esclusione dei negozi (25,8%), commercio al dettaglio di prodotti alimentari (11,8%), di abbigliamento (10,9%), mobili (4,3%) e ferramenta (2,9%).*

*Per quanto riguarda il settore alberghiero e della ristorazione, si osserva che oltre il 60% dell'attività è rappresentato unicamente da bar.*

*Per i tre ambii produttivi caratteristici della zona (altre attività professionali ed imprenditoriali, commercio manutenzione e riparazione di auto e moto e vendita carburante, altre attività dei servizi) si ha la presenza di officine di manutenzione e riparazione di auto e moto (68,6% rispetto al dato totale della divisione); tra le altre attività professionali e imprenditoriali, si distinguono i servizi di pulizia (31,5% rispetto al dato totale della divisione) e, in generale, i servizi alle imprese (18,1%) e la pubblicità (8,8%); la divisione degli altri servizi, è composta da oltre il 70% di parrucchieri e istituti di bellezza e per il 16,2% da attività legate a servizi di lavanderia, pulitura di articoli tessili e pellicce.*

*Per quello che riguarda le forme giuridiche delle imprese, esse sono a maggioranza imprese individuali (58,8%), ma si hanno anche percentuali significative di società di persone (27,1%), seguite da società di capitali (12%).*

*Tra le ditte individuali, si conferma la diffusione delle attività legate al commercio al dettaglio (31,5%), seguite dalle attività di costruzione (24,5%); le società di persone sono rappresentate per il 22,6% da attività connesse al commercio al dettaglio, per il 12,3% da alberghi e ristoranti e, infine, per l'11,3% da attività di costruzione; il 15,9% delle società di capitali è rappresentato da ditte che svolgono commercio al dettaglio, mentre l'11,8% da imprese legate al commercio all'ingrosso e, infine, il 9% da altre attività professionali ed imprenditoriali.*

*Per quanto concerne le imprese artigiane, esse costituiscono il 35% della totalità delle unità produttive e si distribuiscono maggiormente nelle divisioni delle costruzioni (85% di imprese artigiane), del commercio e manutenzione di auto e moto (57,7%), in quello dei trasporti terrestri*

<sup>1</sup> Fonte: Osservatorio Lavoro e Formazione

(72,2%) e in altre attività dei servizi (78,6% di imprese artigiane, concentrate però nei soli servizi di parrucchieri e lavanderie, mentre scarsamente presenti nei servizi quali intermediazione finanziaria, noleggio beni, ecc.); inoltre, si riscontrano 343 imprese artigiane anche nei settori di attività di fabbricazione e manifatturiero (69,3% sul totale delle imprese appartenenti al settore).

La zona di **Borgata Tesso** è una sottoarea della zona di Barriera Milano, quindi già inclusa nella precedente analisi.

La descrizione che segue vuole evidenziare eventuali somiglianze o discrepanze, sotto il punto di vista economico, tra questa subarea e la macrozona di riferimento.

A differenza di Barriera, non vi è un gran numero di unità locali con sede all'esterno della città di Torino (9 casi).

Per il complesso delle unità produttive, le divisioni di attività più rappresentate risultano essere quelle del commercio al dettaglio, escluse auto e moto, (25,4%), delle costruzioni (18,9%), degli alberghi e ristoranti (7,7%), del commercio all'ingrosso e intermediari, auto e moto escluse, (6,7%), del commercio, manutenzione e riparazione di auto e moto e vendita carburante (4,7%), dei trasporti terrestri e trasporti mediante condotte (4,5%), di altre attività professionali ed imprenditoriali (3,7%), come per Barriera, ma, a differenza di questa, non c'è un'altrettanta consistente presenza di altre attività dei servizi<sup>2</sup> (3%).

Il comparto delle costruzioni risulta essere meno variegato rispetto a Barriera di Milano, poiché la maggioranza delle aziende effettua quasi esclusivamente lavori di completamento di edifici (32,9% sul totale della divisione costruzioni) e installazioni di impianti elettrici (11,8%). Inoltre, si può dire che questo comparto non rappresenta l'attività più diffusa nella subarea, ma, con più del 25%, prevale la divisione economica legata al commercio al dettaglio, come per Barriera di Milano, che si distribuisce tra venditori in altre forme ad esclusione dei negozi (39,2%) e venditori ambulanti a posto fisso (19,6%).

Per il commercio all'ingrosso, invece, non si ha un'attività specifica particolarmente rilevante.

Nella divisione alberghi e ristoranti, si ha il 61,3% di bar e una presenza di ristoranti corrispondente al 35,5% del totale della divisione economica, in linea con i dati già riscontrati per l'area di Barriera; per quanto riguarda i trasporti, oltre il 70% è costituito da trasporto di passeggeri.

Per le tre divisioni caratteristiche di Barriera (altre attività professionali ed imprenditoriali, commercio manutenzione e riparazione di auto e moto e vendita carburante, altre attività dei servizi), si ha, anche per Borgata Tesso, la presenza di molte officine di manutenzione e riparazione di autoveicoli (68,4%); per le altre attività professionali e imprenditoriali, sono rilevanti i servizi di pulizia (33,3%), mentre, come già ricordato in precedenza, non c'è una grande presenza del settore degli altri servizi.

Per quello che riguarda le forme giuridiche delle imprese, esse sono a maggioranza imprese individuali (58,9%), ma si hanno anche percentuali significative di società di persone (27,5%), mentre la presenza di società di capitali è scarsa (11%). Tra le imprese individuali il 31,1% è costituito da attività di commercio al dettaglio e il 22,3% da attività legate alle costruzioni, in linea con i dati rilevati per la zona di Barriera. Le società di persone sono rappresentate per il 18,4% da commercio al dettaglio, per il 17,8 % da alberghi e ristoranti e per il 17,5% dalle costruzioni, con percentuali lievemente disallineate dai dati di Barriera: più alte le quote di alberghi e ristoranti e della divisione costruzioni, mentre più bassa la quota del commercio al dettaglio. Tra le società di capitali, infine, primeggia il commercio al dettaglio (12,5%) e, con il 10% ciascuno, il commercio all'ingrosso, i trasporti terrestri e le altre attività professionali ed imprenditoriali.

Per quanto concerne le imprese artigiane, esse costituiscono il 38,3% della totalità delle unità produttive e si distribuiscono maggiormente nelle divisioni delle costruzioni (86,8%), del commercio e manutenzione di auto e moto (57,9%) e in quello dei trasporti terrestri (66,7%), come già visto per l'area di Barriera di Milano.

## **B) Situazione demografica nell'ambito**

Per comodità l'analisi della situazione demografica viene condotta facendo riferimento ai dati desumibili dall'Ufficio di Statistica della città di Torino; si tratta di dati organizzati per quartieri, ed i

<sup>2</sup> Con "altre attività dei servizi" si intendono, secondo la classificazione ATECO ISTAT 2002, i servizi alle persone quali parrucchieri, lavanderie, pompe funebri, ecc.

quartieri di riferimento in questo caso sono Borgo Vittoria e Barriera di Milano, interessati entrambi in parte del presente Pisl.

Dall'esame delle incidenze delle classi d'età sul complesso della popolazione residente in Torino all'agosto 2006 (vedi tabella), risulta che la popolazione delle classi di età fino a 19 anni assume in Barriera di Milano un peso superiore rispetto alla media comunale e rispetto a quella registrata a borgo Vittoria.

**Tabella 1 – Incidenza delle classi di età della popolazione al 31/08/2006**

*Tabella 1.1 Dati relativi all'intera città*

<b>Età - Classi</b>	<b>MASCHI</b>		<b>FEMMINE</b>		<b>Totale</b>	<b>% Totale</b>
00-09 anni	36.745	8,51%	34.898	7,43%	71.643	7,95%
10-19 anni	34.398	7,97%	32.234	6,87%	66.632	7,40%
20-29 anni	45.824	10,62%	44.766	9,54%	90.590	10,05%
30-39 anni	76.570	17,74%	72.886	15,53%	149.456	16,59%
40-49 anni	68.108	15,78%	67.137	14,30%	135.245	15,01%
50-59 anni	57.157	13,24%	61.691	13,14%	118.848	13,19%
60-69 anni	54.071	12,53%	62.217	13,25%	116.288	12,91%
70-79 anni	41.531	9,62%	56.926	12,13%	98.457	10,93%
80 e oltre	17.158	3,98%	36.669	7,81%	53.827	5,97%
<b>Totale complessivo</b>	<b>431.562</b>	<b>100,00%</b>	<b>469.424</b>	<b>100,00%</b>	<b>900.987</b>	<b>100,00%</b>

*Tabella 1.2 Dati relativi al quartiere 17 (Borgo Vittoria)*

<b>Età - Classi</b>	<b>MASCHI</b>		<b>FEMMINE</b>		<b>Totale</b>	<b>% Totale</b>
00-09 anni	1.722	8,93%	1.629	7,96%	3.351	8,43%
10-19 anni	1.548	8,03%	1.497	7,31%	3.045	7,66%
20-29 anni	2.073	10,76%	2.108	10,30%	4.181	10,52%
30-39 anni	3.567	18,51%	3.180	15,53%	6.747	16,98%
40-49 anni	2.932	15,21%	2.889	14,11%	5.821	14,65%
50-59 anni	2.431	12,61%	2.597	12,69%	5.028	12,65%
60-69 anni	2.425	12,58%	2.674	13,06%	5.099	12,83%
70-79 anni	1.879	9,75%	2.459	12,01%	4.338	10,91%
80 e oltre	696	3,61%	1.438	7,02%	2.134	5,37%
<b>Totale complessivo</b>	<b>19.273</b>	<b>100,00%</b>	<b>20.471</b>	<b>100,00%</b>	<b>39.745</b>	<b>100,00%</b>

*Tabella 1.3 Dati relativi al quartiere 18 (Barriera di Milano)*

<b>Età - Classi</b>	<b>MASCHI</b>		<b>FEMMINE</b>		<b>Totale</b>	<b>% Totale</b>
00-09 anni	2.238	9,19%	2.162	8,79%	4.400	8,99%
10-19 anni	2.066	8,48%	1.950	7,93%	4.016	8,20%
20-29 anni	3.003	12,33%	2.856	11,61%	5.859	11,97%
30-39 anni	4.806	19,74%	4.046	16,44%	8.852	18,08%
40-49 anni	3.906	16,04%	3.455	14,04%	7.361	15,04%
50-59 anni	2.921	12,00%	2.950	11,99%	5.871	11,99%
60-69 anni	2.691	11,05%	3.023	12,29%	5.714	11,67%
70-79 anni	2.014	8,27%	2.594	10,54%	4.608	9,41%
80 e oltre	706	2,90%	1.568	6,37%	2.274	4,65%
<b>Totale complessivo</b>	<b>24.351</b>	<b>100,00%</b>	<b>24.604</b>	<b>100,00%</b>	<b>48.956</b>	<b>100,00%</b>

Analogamente sempre per la popolazione di Barriera di Milano, i valori riferiti alle classi di età da 20 a 49 anni sono più elevati rispetto alla media cittadina, mentre sono più contenuti quelli relativi all'incidenza delle classi di età a partire dalla fascia dei 50 anni. Il che sta a rappresentare una popolazione più giovane rispetto ai valori cittadini: un dato che sarà interessante verificare alla luce del progressivo insediamento nei complessi residenziali in fase di ultimazione di nuova popolazione. Si tratta delle aree collocate tra via Cigna e corso Venezia.

La struttura demografica di Borgo Vittoria, al contrario rispetto in modo molto più uniforme la distribuzione delle classi di età che si registra a livello cittadino, con un leggero e positivo aumento dell'incidenza della classe fino a 9 anni. Si tratta quasi sicuramente di un'area in cui le dinamiche demografiche attuali sono meno intense, anche se pure in tale area sarà possibile registrare gli effetti delle grandi trasformazioni urbanistiche in atto.

In linea generale, si può ritenere che per l'effetto dei nuovi insediamenti residenziali le classi di età più giovani verranno ad assumere incidenze superiori rispetto a quelle registrate oggi.

#### *Area Monte Bianco:*

Dai dati in possesso si rileva che nel periodo dicembre 2005 i residenti nell'area in questione risultavano essere 8.856.

Comparando tale dato con quello più recente, settembre 2006, si rileva un incremento della popolazione sull'area, la quale passa da 8.856 a 9.183, con un incremento in percentuale del 3,69%.

Dicembre 2005			
(Area Residenza - Zona Statistica)	Sesso		Total
	MASCHI	FEMMINE	
39 - Monte Bianco	4469	4387	8856

Settembre 2006			
(Area Residenza - Zona Statistica)	Sesso		Total
	MASCHI	FEMMINE	
39 - Monte Bianco	4639	4544	9183

Se analizziamo, invece i dati relativi alla mobilità in ingresso per la stessa area rileviamo che la percentuale di nuovi insediati, aggiornati al 2005, è del 3,25% di cui poco più di un terzo è proveniente dall'estero.

POPOLAZIONE RESIDENTE AL 31/12/2005		
Provenienza Anno 2005		
Provenienza Regione	(Area Residenza - Zona Statistica)	
	39 - Monte Bianco	%
AREA METROPOLITANA	60	0,68%
COMUNI CONTERMINI	4	0,05%
ALTRI COMUNI DI TORINO	7	0,08%
ALTRE PROV. DEL PIEMONTE	21	0,24%
VALLE D'AOSTA	0	0,00%
LIGURIA	0	0,00%
LOMBARDIA	4	0,05%

VENETO	1	0,01%
TRENTINO	0	0,00%
FRIULI	1	0,01%
EMILIA	2	0,02%
TOSCANA	1	0,01%
MARCHE	0	0,00%
LAZIO	1	0,01%
ABRUZZO	0	0,00%
MOLISE	1	0,01%
CAMPANIA	2	0,02%
PUGLIA	5	0,06%
BASILICATA	2	0,02%
CALABRIA	2	0,02%
SICILIA	4	0,05%
SARDEGNA	1	0,01%
ESTERO	156	1,76%
SCONOSCIUTA	13	0,15%
Total	288	3,25%

La stessa dinamica aggiornata al settembre 2006 rileva una situazione leggermente modificata, nonostante si sia verificato un incremento della popolazione residente, i nuovi insediati provenienti da altre aree risultano essere nella loro totalità numericamente inferiori con una percentuale pari al 2,07% della popolazione residente. Entrando più nel dettaglio si constata, tuttavia, che la percentuale relativa alla provenienza dall'estero subisce un aumento, che risulta essere pari alla metà dei nuovi residenti.

POPOLAZIONE RESIDENTE AL 30/9/2006		
ProvenienzaAnno=2006		
Provenienza Regione	39 - Monte Bianco	
AREA METROPOLITANA	44	0,48%
COMUNI CONTERMINI	5	0,05%
ALTRI COMUNI DI TORINO	3	0,03%
ALTRE PROV. DEL PIEMONTE	11	0,12%
VALLE D'AOSTA	0	0,00%
LIGURIA	1	0,01%
LOMBARDIA	1	0,01%
VENETO	3	0,03%
TRENTINO	0	0,00%
FRIULI	0	0,00%
EMILIA	3	0,03%
TOSCANA	2	0,02%
UMBRIA	0	0,00%
LAZIO	1	0,01%
ABRUZZO	0	0,00%
MOLISE	1	0,01%
CAMPANIA	1	0,01%
PUGLIA	4	0,04%

BASILICATA	1	0,01%
CALABRIA	3	0,03%
SICILIA	4	0,04%
SARDEGNA	0	0,00%
ESTERO	94	1,02%
SCONOSCIUTA	8	0,09%
Total	182	2,07%

### C) Analisi dei punti di forza e di debolezza

#### Punti di forza:

Per l'intera area del PISL, l'origine del tessuto urbano e la sua vocazione produttiva maturata durante il secolo scorso hanno prodotto un tessuto sociale con spiccati elementi di omogeneità ed un forte senso di appartenenza tra il quartiere e la popolazione insediata. Il processo di identificazione assegna valore simbolico a luoghi ed edifici in parte oggetto degli interventi del programma, sentiti come memoria storica dell'area.

#### Circoscrizione 5

- **permanenza di un tessuto urbanistico ed edilizio storicamente rilevante (borgata Tesso)**

Borgata Tesso nel corso del tempo ha mantenuto, quasi omogeneamente, le caratteristiche architettoniche originarie del borgo operaio di fine Ottocento. Infatti pochissimi, sono stati gli episodi edificatori ex novo su tale area. La stessa Soprintendenza ai Beni Architettonici visto le peculiarità e la valenza storico-culturale ha sottoposto a tutela una gran parte di tali edifici. Come la scuola **Candido Viberti**, all'angolo con via Cambiano, **la villa tardo ottocentesca** al numero civico 32 di via Giachino e poi ancora, **l'edificio a pianta triangolare** di quattro piano al numero civico 16 della stessa via.

Particolarmente interessanti e suggestivi risultano essere, inoltre i numerosi cortili interni di molti edifici della borgata. Tali cortili, un tempo "fulcro" della socialità e dell'economia del borgo, svuotati di tali contenuti, rimangono testimonianza di un passato neppure tanto lontano.

- **trasformazione urbanistica della spina centrale**

Gli interventi sulla Spina Centrale si propongono di riqualificare aree industriali dimesse localizzate nel settore centrale della città, da nord fino all'area Lingotto, creando nuove condizioni di centralità urbana, integrando fisicamente, funzionalmente, morfologicamente parti di città oggi separate dal tracciato ferroviario.

La realizzazione del Passante Ferroviario, che prevede il potenziamento della ferrovia come asse di trasporto pubblico di livello urbano, metropolitano, regionale, nazionale e internazionale, viene intrecciato alla scelta di abbassare il piano del ferro, di recuperare gli spazi in superficie, cancellando la frattura determinata dalla ferrovia.

L'aspetto innovativo è dunque evidente in primo luogo in termini ambientali, prevedendo la copertura totale del percorso ferroviario e la creazione di un grande viale, e in secondo luogo in termini di connessione, valorizzando sia la funzione di collegamento ferroviario, sia quella di nuova accessibilità urbana dovuta al nuovo asse viario, che si collega con la viabilità e la città esistente.

- **completamento della spina reale**

Con l'intervento della "Spina Reale" si è quindi provveduto, con l'interramento dei binari e la realizzazione di un nuovo viale "cerniera" tra le due parti del quartiere prima divise, Borgata Tesso e Borgo Vittoria, a creare un luogo di relazione tra due realtà urbane prima distinte. Non solo, essa, nella sua futura e definitiva sistemazione, sarà elemento di collegamento, riprendendo il vecchio percorso monumentale, tra Torino e il Parco della Venaria Reale.

- **attività di ristorazione significative**

Nell'area di borgata Tesso l'attività di ristorazione pur non essendo particolarmente diffusa, presenta elementi di qualità. Nel vecchio borgo sono, inoltre presenti altre attività di ristorazione, alcune di esse specializzate in cucina etnica. La disponibilità di locali si presta ad una presenza diffusa di attività innovative, mentre la tradizione del quartiere ad esprimere socialità e coesione è testimoniata dalla presenza di 9 associazioni di richiamo cittadino, uno per tutti "Il Caffè Neruda". Il progetto del PISL si colloca in una linea di continuità con la vocazione della borgata ed ha avuto una accoglienza positiva da parte degli attori locali perché considerata adeguata ad attrarre nuova popolazione e a contrastare i pericoli di marginalità territoriale.

- **prossimità al fiume Dora**

La presenza sul territorio del fiume Dora, fortemente sfruttato dal sistema produttivo precedente, si presenta ora come centrale e distintivo nel processo di trasformazione urbana in atto. Il parco, la riqualificazione delle sponde, la percorribilità ciclopedonale, rappresentano le opere di valorizzazione messe in atto al fine di restituire agli abitanti e, più in generale alla città, un patrimonio di rilevante importanza.

- **sistema del trasporto pubblico ferroviario e le grandi infrastrutture**

Le grandi trasformazioni in corso, l'interramento della linea ferroviaria Torino Milano sulla direttrice dell'attuale C.so Principe Oddone (lungo il perimetro est di Spina 3) e l'interramento di C.so Mortara, impongono una nuova morfologia al territorio circostante con conseguenza positive indotte al sistema del trasporto locale.

### **Circoscrizione 6**

- **presenza di un patrimonio architettonico storicamente rilevante (Docks Dora)**

L'area dei Docks Dora un tempo adibita allo stoccaggio di merci in arrivo su rotaia è oggi oggetto di tutela da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici ed Artistici del Piemonte per il suo particolare carattere e stile architettonico. I suoi edifici hanno già subito trasformazioni funzionali accogliendo una serie di servizi altamente specializzati e di nicchia: studi professionali, artigianato di qualità, ristoranti, birrerie, etc.

Tutto ciò fa sì che tale area si collochi, nei confronti della città come un forte attrattore, pur essendo ancora, come tutte le aree limitrofe oggetto di un programma urbanistico di trasformazione.

- **presenza del contenitore ex Incet**

I grandi volumi lasciati rappresentati dalla ex INCET si collocano all'interno di area più vasta generalmente indicata come bisognosa di interventi di riqualificazione. Il recupero dei fabbricati industriali che potranno rispondere ad una domanda di servizi da tempo avanzata dagli abitanti del quartiere e indurre effetti positivi anche sulle aree intorno.

- **dinamismo sociale e associativo (tavolo sociale via Banfo)**

Particolarmente intensa risulta essere l'attività svolta dall'associazionismo in tale area della città su temi quali l'integrazione ed il confronto tra le varie culture. Gli interventi volti a favorire ed accrescere il benessere sociale con particolare attenzione ai bambini, agli adolescenti e al territorio.

In tale contesto si è distinta l'opera svolta dal Tavolo Sociale di Barriera di Milano. Attualmente, inoltre, si sta sviluppando una particolare sensibilità verso la dimensione multietnica e multiculturale del quartiere, elemento sempre più rilevante dal momento che questa zona è divenuta il secondo territorio per presenza di stranieri.

- **rinnovamento demografico per la mobilità urbana indotta dalle nuove trasformazioni**

Gli ampi spazi lasciati vuoti dalle vecchie e grandi fabbriche sono stati oggi ripensati e ridefiniti. Non più luoghi di produzione, piuttosto luoghi per la residenza. Infatti nell'area un tempo adibita alla produzione oggi sono in via di realizzazione, mentre altre già realizzate, nuove residenze: alloggi che ospitano e ospiteranno nuovi nuclei familiari i quali daranno vita ad un rinnovamento, non solo demografico, ma anche culturale. Tali nuclei, infatti con redditi, stili di vita e culture diverse, si amalgameranno in questo tessuto urbano, dando vita ad un nuovo mix sociale.

- **ampi spazi per servizi**

Nell'ambito dell'area in questione, una volta portati a termine le trasformazioni in atto, la disponibilità di servizi sarà particolarmente elevata. Infatti, parallelamente alle costruzioni di



edilizia residenziale, si stanno realizzando opere destinate all'offerta di servizi, quali verde pubblico, parcheggi, grande distribuzione.

- **offerta di residenza pubblica per categorie disagiati**

L'edificazione di case di edilizia popolare nell'area risale ai primi anni del secolo scorso. In Tale contesto si inserisce anche l'intensa attività edificatoria dell'Istituto Autonomo Case Popolari. Grazie, anche a tale pregressa attività, l'attuale patrimonio di alloggi dell'Istituto risulta particolarmente consistente. L'attività edificatoria dell'Istituto, ora Agenzia Territoriale per la Casa, è continuato negli anni e continua tutt'ora. Attualmente si stanno progettando 36 alloggi da realizzare sul fronte di corso Vigeveno angolo via Cigna, a completamento dell'insediamento delle case di proprietà comunale gestite da ATC.

### **Circoscrizione 7**

- **presenza di struttura per aggregazione giovanile (via Cecchi)**

In Via Cecchi è presente il "Cecchi Point", centro di aggregazione giovanile in cui vengono allestiti vari laboratori e stage e che, per il momento, accoglie soprattutto adolescenti e giovani adulti; svolge un ruolo importante per il quartiere, poiché si pone come un punto di riferimento ludico-ricreativo e culturale.

- **presenza di spazi pubblici di relazione (p.za Alimonia)**

Posta tra corso Giulio Cesare e corso Palermo, la piazza Alimonia ospita uno dei pochi giardini pubblici nel circondario. Tale giardino è perimetrato da una cancellata in metallo, con due ingressi principali non chiusi, è caratterizzato dalla presenza di un discreto numero di alberature di medio fusto, il manto erboso si distribuisce prevalentemente lungo i lati del perimetro della piazza. Questo spazio, rappresenta per gli abitanti della zona, il naturale luogo di scambio relazionale intergenerazionale.

### **Punti di debolezza**

Per tutta l'area del PISL:

si segnala l'accentuata frammentazione territoriale dovuta alla presenza storica di forti elementi di separazione che hanno prodotto una debole capacità sia da parte degli attori locali che da quelli istituzionali, di concepire concetti comuni alle tre circoscrizioni di prefigurare le condizioni successive alla realizzazione all'asse della Spina.

### **Circoscrizione 5**

- **degrado urbano con marginalità sociale**

collocazione urbanistica che vede il borgo come uno spazio residuale, circondato da nuova edificazione che risulta poco coerente con il quartiere. Questo effetto è accentuato dalla mancanza di visibilità prodotta da scarsa accessibilità e dai caratteri di "retroscena" del fronte verso via Giachino.

presenza di degrado urbano e ambientale in alcune zone della circoscrizione, in particolare nel triangolo tra Via Orvieto, Via Stradella e Via Giachino, riconducibile soprattutto a grave degrado abitativo.

- **degrado fisico e sociale attorno alla stazione Dora (sicurezza)**

La presenza di degrado urbano ed ambientale in alcune zone della circoscrizione ha come conseguenza la presenza di zone di marginalità sociale. In particolare intorno alla stazione Dora di piazza Baldissera, questi elementi si cumulano producendo anche un senso diffuso di scarsa sicurezza.

- **carenza di aree verdi**

La storia dell'urbanizzazione del quartiere ha generato un tessuto edilizio particolarmente fitto e compatto, così che all'alta densità di popolazione non corrisponde una adeguata dotazione di spazi verdi pubblici. Tale carenza, avvertita in modo trasversale dalle diverse fasce di età, condiziona la possibilità di vita all'aperto e di occasioni d'incontro con effetti negativi sulla qualità della vita sociale.

- **carenza di centri di aggregazione per anziani**

nel territorio della circoscrizione si evidenzia quali criticità emergente la problematica legata ad una forte presenza di residenti appartenenti alle fasce di età più avanzate. Tale quota di popolazione lamenta la mancanza di spazi attrezzati di aggregazione e di incontro ed inoltre di sportelli dei servizi sociali facilmente accessibili.

- **scarsità di luoghi e azioni volti all'integrazione sociale degli immigrati**

La presenza di nuclei di popolazione extracomunitaria, spesso in condizioni di debolezza economica e sociale evidenzia la mancanza di adeguate azioni e strutture dedicate da parte dei servizi pubblici.

- **assenza di intervento a sostegno dell'attività economica**

Il tessuto economico locale manifesta segnali di debolezza e di scarso dinamismo, anche in conseguenza degli effetti negativi determinati negli anni passati dal processo di deindustrializzazione, non ancora compensato dai risultati legati alle trasformazioni in atto o previste per i vecchi siti industriali, dall'invecchiamento della popolazione, dalla tendenziale contrazione del reddito. In particolare per borgata Tesso queste difficoltà sono accentuate dal carattere da enclave dell'area e dalla difficoltà di mobilitare forze sociali ed economiche locali sufficienti a sostenere il progetto per la dimensione ridotta dell'area del borgo.

- **presenza di assi per la viabilità congestionati e scarsità di aree per parcheggi**

La situazione della viabilità nella circoscrizione presenta aspetti negativi legati alla congestione da traffico dinamico e statico, alla carenza di spazi disponibili e di strutture da utilizzare a questo scopo. Tali aspetti si manifestano in forma particolarmente grave in Borgo Vittoria.

- **presenza di barriere architettoniche**

La presenza di un impianto urbanistico di non recente edificazione, privo delle soluzioni architettoniche previste a favore delle fasce deboli di utenza, comporta il permanere di numerose e gravi barriere architettoniche.

- **viabilità pedonale scarsamente tutelata**

Si manifesta in modo aggressivo nei confronti del pedone; la viabilità di impianto tradizionale non prevede al momento percorsi tutelati e preferenziali per la mobilità non motorizzata. Esigie le dimensioni dei marciapiedi.

- **valori urbani deboli**

La presenza di aree di degrado urbano, la scarsità di aree verdi pubbliche, la costruzione di grandi complessi ai margini del quartiere, che tuttavia non hanno indotto elementi di valorizzazione, le cesure rappresentate dai tracciati ferroviari, che interrompono fisicamente il contesto, contribuiscono a definire un quadro debole dal punto di vista qualitativo.

### **Circoscrizione 6**

- **concentrazione degli spazi disponibili per il verde e i servizi**

La concentrazione degli spazi a verde e delle dotazioni sportive nell'area del parco Sempione lascia priva di tali servizi la parte restante della circoscrizione. Si lamenta, in particolare, la lontananza del parco che ne rende difficile la fruizione agli altri ambiti della circoscrizione.

- **carenza di centri di aggregazione per anziani**

Le fasce più anziane di popolazione, spesso composte da individui soli o con scarse relazioni sociali, avvertono il bisogno di centri di aggregazione e di incontro. La esigenza di spazi di socializzazione risponde non solo alla necessità di trascorrere il tempo collettivamente ma anche di incontrare altre persone e realizzare attività comuni.

- **carenza di servizi pubblici alla persona**

I servizi pubblici a bassa soglia di accesso risultano scarsamente accessibili soprattutto per le fasce sociali deboli questa situazione induce, soprattutto tra gli anziani, insicurezza e precarietà.

- **scarsità di luoghi e azioni volti all'integrazione sociale degli immigrati**

La presenza di residenti extracomunitari nell'area è ormai considerato un elemento strutturale ed in crescita rispetto alla popolazione residente tradizionale. Si segnala la necessità di interventi e servizi che ne favoriscano l'integrazione nel tessuto sociale.

- **forte separazione tra le comunità residenti sui due lati di via Cigna**

L'asse di Via Cigna ha tradizionalmente rappresentato un elemento di cesura determinando una separazione del quartiere, che si è ulteriormente aggravata in presenza di numerosi edifici industriali dimessi, che anche fisicamente hanno accentuato la distanza e reso più occasionali i rapporti tra i due ambiti.

- **degrado urbano e ambientale per la presenza di contenitori dimessi**

Il nesso che si determina tra immobili abbandonati, degrado ambientale e sicurezza, e che origina una dinamica negativa, è uno degli elementi maggiormente evidenti. Ne discende una bassa qualità dei valori urbani, come chiaramente evidenziata da una indagine sulla percezione del territorio (aprile 2005).

- **fenomeni di scarsa integrazione sociale puntualmente rilevabili**

Sono presenti nuclei famigliari che necessitano di assistenza sociale e comunità alloggio per le diverse forme di disabilità per entrambi i casi si registra uno scarso livello di integrazione. Tali situazioni risultano essere significativamente presenti nelle strade intorno all'area dell'ex-Incet.

- **presenza di barriere architettoniche**

La presenza degli ostacoli rappresentati dalle trincee ferroviarie, la vetustà degli edifici e le condizioni del sistema della viabilità pedonale, determinano, in molti casi, una condizione urbana che non è in grado di accogliere persone che siano portatrici di handicap.

- **viabilità pedonale scarsamente tutelata**

Le separazioni che hanno caratterizzato storicamente il territorio considerato, la mancanza di forti centri di aggregazione, che non fossero quelli ormai in disuso rappresentati dai luoghi del lavoro industriale, hanno reso questa area urbana poco permeabile e poco favorevole alla mobilità pedonale. I marciapiedi sono spesso insufficienti, talvolta inesistenti, gli attraversamenti degli assi viari difficoltosi e poco protetti. La situazione è aggravata dalla densità del traffico e dalla mancanza di parcheggi che riducono ulteriormente l'agibilità delle vie.

- **valori urbani deboli**

Immobili abbandonati, manutenzioni non continuative del patrimonio edilizio, scarsa qualità dell'illuminazione ed in generale la carenza di infrastrutture, unita alla carenza di verde e di servizi ed a precarie condizioni di sicurezza in alcune aree del quartiere, determinano un contesto povero di elementi di attrazione.

- **Indebolimento del processo di partecipazione**

Il tessuto associativo e la spinta alla partecipazione potrebbero risultare indeboliti dalla percezione degli scarsi risultati ottenuti e di una mancata attenzione da parte del comune alle istanze espresse dal quartiere. Questa tendenza potrebbe essere rafforzata dalla incertezza sulla realizzazione dei progetti ritenuti più necessari alla popolazione.

### **Circoscrizione 7**

- **scarsità di luoghi e azioni volti all'integrazione sociale**

La forte densità della popolazione e la presenza numerosa di immigrati in assenza di un centro sociale significativo e di luoghi di incontro e di socializzazione determina una scarsa integrazione. Si riducono significativamente le possibilità di mediazione culturale.

- **puntuale situazione di microcriminalità in aree marginali (in particolare attorno alla stazione Dora)**

Vengono individuate aree specifiche del quartiere dove sono presenti manifestazioni di microcriminalità e che quindi vengono considerate come poco sicure. Comportamenti illegali e mancanza di sicurezza vengono indicati anche per la stazione Dora e le aree circostanti.

### **Opportunità**

#### **Circoscrizione 5**

- **grandi progetti infrastrutturali**

La creazione del parco Dora, parco cittadino di oltre 450.000 mq., in un'area prossima al centro cittadino un tempo centro di attività produttive industriali, l'interramento del Passante ferroviario, la riconversione della linea ferroviaria Torino-Ceres in trasporto pubblico in sottosuolo e in ultimo, ma non meno importante, il viale della Spina Centrale, offrono delle grandi opportunità a questo lembo di città tutte tendenti al miglioramento della qualità della vita cittadina. Il territorio si apre all'esterno e nel contempo si rende permeabile. Per borgata Tesso si offre l'occasione di una ricollocazione della borgata rispetto alle aree intorno attraverso inizio di processi di riqualificazione che apportano afflusso di popolazione più giovane, la definizione di un ruolo specializzato con l'insediamento di attività di pregio.

**Circoscrizione 6**- **grandi progetti infrastrutturali**

Con l'interramento del tracciato ferroviario e la creazione del grande viale della Spina Centrale che congiungerà la città da Nord a Sud, si creeranno nuove relazioni Est Ovest, e interconnessioni.

Inoltre, si creerebbe un polo di rilevanza cittadina (area ex Incet) capace di invertire i processi di degrado e di marginalizzazione attraverso l'aumento dell'animazione e del senso di sicurezza.

**Circoscrizione 7**- **grandi motori**

La riconversione dell'area, in corso di progettazione da parte dell'attuale proprietà in sinergia con i Settori comunali competenti, offrirà l'opportunità di dar forma ad un nuovo sistema di spazi e servizi pubblici che intercetta e implementa i servizi locali esistenti, dotando il quartiere di un asse attrezzato parallelo a C.so Vercelli e collegato ai percorsi ciclo-pedonali, previsti lungo la Dora e il tracciato della ferrovia Torino-Ceres. Quella che fino ad oggi è stata una unità monofunzionale specializzata destinata alla produzione industriale, sostanzialmente chiusa rispetto alla città, potrà trasformarsi con il progetto in un vivace e articolato complesso polifunzionale, integrato con il quartiere e aperto ai flussi urbani.

Nel complesso delle tre aree si creerebbe un insieme di polarità di varia natura, le quali imprimerebbero un significativo impulso alla ricucitura della frammentazione sociale e territoriale tra le diverse circoscrizioni e alla integrazione dei nuovi insediamenti.

**Minacce****Circoscrizione 5**- **fenomeni speculativi immobiliari con allontanamento dei residenti**

A seguito delle grandi trasformazioni e della riqualificazione urbanistica dell'area, si assisterà ad un incremento dei valori immobiliari che partendo dalle aree oggetto di maggiore trasformazione investirà tutta la zona accentuando le criticità già presenti nelle parti più degradate ed inducendone delle nuove dove gli equilibri sono precari anche in relazione all'età della popolazione;

- **disintegrazione sociale tra i nuovi residenti e le preesistenze sociali**

Le trasformazioni in atto potrebbero determinare un aumento della conflittualità tra nuovi e vecchi cittadini e la sommatoria di una serie di elementi critici per la mancanza di servizi.

In tale contesto si avrebbe una diminuzione della fiducia nei confronti dell'intervento pubblico con aumento la sensazione di insicurezza e timore riguardo al futuro.

Per borgata Tesso il rischio è più accentuato poiché si accompagna a pericoli di marginalità o di distruzione della identità.

**Circoscrizione 6**

rischio di segmentazione delle risorse sociali culturali locali in assenza di azioni di mediazione e di accompagnamento sociale

Qualora il progetto non venisse realizzato in maniera efficace nell'area in oggetto si potrebbe accrescere lo squilibrio tra la presenza di immigrazione immigrata e popolazione di più antico insediamento con rischi di rottura della coesione sociale.

La presenza del tavolo sociale è elemento di grande importanza se supportato dalla Città nell'azione di tessitura e di apertura all'esterno della realtà locale. (Rischio di implosione del tavolo)

**Circoscrizione 7**- **prossimità di Porta Palazzo e presenza di attività marginali allontanate dalle azioni di riqualificazione dell'area**

La contiguità dell'area con "Porta Palazzo", fa sì che questa ne risenta in negativo per il "trasferimento" di attività illecite espulse dalle aree a sud della Dora Riparia, per effetto del maggiore controllo del territorio che lì viene effettuato dalle forze dell'ordine.

Nel complesso delle tre circoscrizioni qualora le nuove polarità previste non fossero sufficientemente significative, il loro impatto risulterebbe inadeguato ad attivare processi che consentano di superare il carattere periferico dell'intera area. In questo caso le nuove iniziative resterebbero isolate e il realizzando viale centrale della Spina assumerebbe un mero ruolo di penetrazione veicolare verso il centro della città, senza indurre gli auspicati effetti positivi sui quartieri tangenti.

**D) Indicazione del ruolo strategico che il Programma intende svolgere per lo sviluppo socio economico e culturale dell'ambito, delle condizioni di vita e di lavoro dei residenti, dell'integrazione sociale e della valorizzazione dell'ambiente naturale**

L'elemento che caratterizza il Programma è la condivisione degli obiettivi e degli strumenti necessari per perseguirli (cooperazione) costruita attraverso forme estese di partecipazione e di approfondimento delle ipotesi di intervento che hanno interessato le varie organizzazioni attive sul territorio (concertazione). Il programma quindi si presenta come un complesso di obiettivi e di azioni, proposti da diversi soggetti, tra loro integrati e condivisi, finalizzati a migliorare le condizioni fisico, infrastrutturali ed ambientali di un territorio ed a promuovere forme di crescita culturale e di rafforzamento della coesione sociale ed infine a valorizzare ed espandere le attività economiche presenti nell'area.

Il PISL si colloca in un contesto caratterizzato da profonde trasformazioni dovute in parte ad interventi pubblici, come la realizzazione di Spina 3 e Spina 4 con le opere collegate (la trasformazione radicale della viabilità da P.zza Baldissera a P.zza Rebaudengo) ed in parte ad iniziative di privati, anche di forte impatto.

Alcune opere sono già state realizzate (ex GFT), altre sono in corso di realizzazione (ex Fiat Grandi Motori) recuperando ad altra destinazione edifici industriali che hanno segnato la storia della Barriera di Milano, con un peso simbolico oltre che materiale.

Oltre l'asse di C.so Vigevano/C.so Novara le iniziative intensive di edilizia residenziale che riempiono i vuoti lasciati da altri contenitori industriali dimessi trasformano il profilo urbano ed inducono a loro volta altre trasformazioni all'intorno nelle funzioni e nelle vocazioni del tessuto urbano in conseguenza dell'incremento di popolazione che esse comporteranno.

Il percorso verso una sostanziale mutazione delle vocazioni e delle funzioni della parte di Torino più segnata dalle tradizioni industriali, anche nelle tipologie del tessuto edilizio, nel modo di essere, di vivere, di produrre cultura, va accompagnata per quanto possibile da una diffusa consapevolezza sociale, che eviti una radicale sostituzione della popolazione residente ed in particolare di quella più tradizionale. In altre parole è opportuno porre una forte attenzione affinché le trasformazioni in atto non abbiano come conseguenza indesiderata, ma oggettiva, la espulsione delle fasce più popolari dei residenti.

Le grandi trasformazioni in atto o previste genereranno attribuzioni di valori urbani a nuove aree liberate dalle. Ad esse si accompagna la costruzione di nuove centralità materiali ed immateriali che devono essere sostenute da un percorso di identificazione e di radicamento nel tessuto sociale. Ci si propone quindi di legare vecchie e nuove centralità in un sistema di percorsi ed itinerari, pedonali e non, per rendere quella parte della città composta da vecchi insediamenti, insediamenti più recenti e nuovi, un sistema urbano fruibile, accessibile, disponibile.

Inoltre, si intende ricondurre a sistema vaste porzioni segnate dalla presenza degli insediamenti industriali e da enclaves residenziali di epoche diverse in occasione delle grandi trasformazioni urbanistiche che giungono a sostituire alle presenze industriali nuovi volumi residenziali e nuovi spazi a servizi. In tale modo si integrano in questo sistema nuovi elementi della infrastrutturazione strategica della città, interramento del ferro, costruzione del viale della spina centrale etc., che sono volti a ridefinire la porta di Torino verso Nord.

Per contenere i possibili effetti negativi di tali imponenti e radicali trasformazioni sulla tradizionale popolazione residente e sulle attività economiche insediate e ridurre il pericolo di espulsione, sono previste azioni per tutelare le quote di popolazione più deboli rispetto alle varie forme di pressione cui potranno essere oggetto a seguito della lievitazione dei valori immobiliari.

**E) Obiettivi generali ed i risultati attesi sul breve, medio e lungo periodo**

L'attenzione del PISL si focalizza sul grande ambito della Spina 4 e sui quartieri limitrofi direttamente coinvolti da trasformazioni strutturali ed infrastrutturali.

Su tali aree si propone di attuare una serie di azioni e interventi volti ad attivare il recupero di alcuni immobili industriali, come l'ex Incet e i Docks Dora, i quali potrebbero svolgere un importante ruolo di "calamite urbane", snodo e connessione tra i diversi quartieri, attraverso la localizzazione e l'offerta di servizi e funzioni attrattive per il territorio e mediante la sistemazione di reti di percorsi.

Altro tema è la rigenerazione e riqualificazione di tutte quelle aree coinvolte direttamente dalle trasformazioni in atto, attraverso il recupero di alcuni immobili, riqualificazione viabilità e rivitalizzazione del commercio.

Queste azioni, infine, vengono accompagnate da una serie di azioni cosiddette immateriali volte a superare alcuni dei nodi più problematici dei territori coinvolti, attraverso interventi di carattere socio-economici.

Per raggiungere tali obiettivi sono definiti progetti ed azioni di seguito riportati, aggregati in due grandi categorie: progetti di carattere **materiale** e di carattere **immateriale**.

**Nella prima categoria sono inseriti gli interventi di carattere materiale** finalizzati a recuperare spazi o edifici da destinare alla fruizione degli abitanti o deputati ad accogliere le attività individuate come fondamentali per la valorizzazione del sistema locale. Essi sono:

**1. Riqualificazione del suolo pubblico di Borgata Tesso e Borgo Vittoria**

I due quartieri vengono ricuciti tramite la riqualificazione e la valorizzazione di percorsi dedicati al pedone (via Vittoria e via Valfenera) con il miglioramento del suolo pubblico e il potenziamento dell'illuminazione. Borgata Tesso recupera il suo carattere storico attraverso la pedonalizzazione di un tratto di via Giachino e l'allestimento dello slargo come piazza e nuovo centro aggregativo. Le vie interne vengono risistemate e in parte limitate al traffico.

Inoltre, vengono individuati e segnalati alcuni percorsi di penetrazione al parco Dora Spina 3.

**Risultati attesi:** salvaguardia e recupero storico-architettonico di borgata Tesso, miglioramento della viabilità veicolare e creazione di percorsi pedonali protetti, creazione di una piazza come centro identitario e aggregativo del borgo.

**2. Completamento Spina Reale**

Il completamento della copertura della Spina Reale con un viale alberato, percorsi ciclo-pedonali e nuovo arredo urbano, determina l'eliminazione dell'attuale parcheggio, ulteriore cesura tra i due quartieri. Parte dell'area, in aderenza al fronte edificato, viene attrezzato come percorso di servizio veicolare a servizio delle nuove attività che si insedieranno;

**Risultati attesi:** creazione di un luogo di relazione tra due realtà urbane un tempo separate e distinte dal tracciato ferroviario; creazione di percorsi ciclo-pedonali; fruibilità degli spazi recuperati.

**3. Riqualificazione degli spazi interconnessi tra Spina centrale e Docks Dora**

Si tratta di interventi che tendono a costruire occasioni ed opportunità per rendere permeabile il muro di confine dell'ambito dei Docks-Dora verso la spina centrale a ovest e verso il nuovo insediamento di Spina 4 a est, attraverso la demolizione delle superfetazioni e la costruzione di un nuovo fronte urbano, un'architettura a volume zero, che unifichi tali elementi e che li completi segnandone simbolicamente il paesaggio (land mark). Inoltre l'attraversamento della Spina Centrale viene garantita da intersezioni a raso e un sovrappasso pedonale.

**Risultati attesi:** ricucitura di due distinti e diversi ambiti urbani attraverso la realizzazione di connessioni fisiche che permettono la piena mobilità.

**4. Parcheggi via Stradella**

L'inserimento di una struttura a parcheggi interrati (in via Vibò angolo via Roccavione), con una distinzione tra parcheggi pubblici e pertinenziali, e la sistemazione superficiale di un giardino attrezzato, risponderebbe al fabbisogno pregresso di parcheggi a sostegno della viabilità di quartiere.

**Risultati attesi:** decongestione del traffico veicolare; recupero di spazi urbani per la fruibilità dei pedoni; recupero di uno spazio a verde attrezzato come luogo aggregativo e del tempo libero.

#### 5-6-7-8 Area ex Incet

La proposta progettuale prevede:

- il recupero di parte dei volumi industriali esistenti in un quadro di coerenze formali e la realizzazione di una galleria coperta a connessione delle due ali di fabbricati;
- l'organizzazione degli spazi di interconnessione fra le funzioni esistenti (Facit) e previste caserma carabinieri, assemblee religiose, associazione Qanat, associazioni di quartiere).
- la sistemazione superficiale dello spazio pubblico (viabilità interna, parcheggi a raso, piazze minerali di pertinenza delle varie attività, aree verdi) e realizzazione di una struttura superficiale per parcheggi fast-park con raddoppio della capacità attuale;

**Risultati attesi:** recupero di un ampio edificio industriale con la realizzazione di un polo articolato di servizi di interesse pubblico. Una parte dell'edificio recuperato sarà destinato ad ospitare attività di rango urbano (assemblee religiose, scuola circense), la restante ad ospitare servizi destinati alla popolazione locale a soddisfare le carenze più volte evidenziate.

#### 9. Piazza Alimonda

Il progetto prevede la sistemazione superficiale (mantenimento delle alberate esistenti, estensione della pavimentazione oltre il limite fisico della piazza) della piazza con una migliore separazione degli spazi legati ai differenti tipi di fruizione da parte degli utenti (per fasce di età).

**Risultati attesi:** maggiore vivibilità e funzionalità della piazza, per recuperarla pienamente a centro aggregativo intergenerazionale.

#### 10. Officina delle Idee (vd. Progetto Preliminare allegato)

Gli interventi, già realizzati, sono frutto di un finanziamento del Comune e promossi dalla stessa, con lo scopo di realizzazione un centro- laboratorio dove poter sviluppare il tema dell'autonomia giovanile. Il progetto si propone accompagnare i giovani e sostenerli nell'ideazione e nella realizzazione di idee progettuali innovative, non solo nell'ottica di far loro vivere un'esperienza formativa e di crescita personale, ma anche come occasione per valorizzare progettualità culturali, sociali ed economiche capaci di arricchire il contesto metropolitano. In luoghi adeguati e dei quali i giovani si assumano la corresponsabilità di gestione.

**Risultati attesi:** accompagnamento dei giovani nella realizzazione di nuove idee progettuali come occasione formativa, ma anche culturale e produttiva. La realizzazione del progetto darà origine ad un centro di eccellenza a servizio del quartiere e della città.

#### 11. Riqualficazione del patrimonio edilizio privato dei Docks Dora (vd. SDF allegato)

Il progetto, a carico dei privati, si propone di costruire le relazioni tra l'infrastruttura della Spina Centrale (una volta completata) e l'area di pertinenza dei Docks-Dora, attraverso una maggiore permeabilità del muro di confine, attraversamenti pedonali e l'inserimento di attività di interesse collettivo, recuperando l'antico affaccio dei magazzini sugli impianti ferroviari.

**Risultati attesi:** polo attrattivo aperto direttamente su Borgo Vittoria; incremento della dotazione di servizi; attraverso l'apertura degli spazi, un chiusi, si costruiscono le connessioni e i percorsi tra ambiti urbani prima superati.

Gli interventi di carattere materiale che l'amministrazione comunale propone di inserire nell'elenco degli interventi di carattere complementario, sono i seguenti:

- nell'area dell' ex INCET sono in via di appalto i lavori di costruzione della scuola materna e asilo nido che sono stati approvati in data 29 dicembre 2002. Tale data è quindi anteriore alla data di pubblicazione del bando dei PISL del 31.03.2005. Tale intervento è stato comunque considerato ai fini della valutazione relativa ai costi e benefici in quanto la trasformazione complessiva dell'Incet viene a generare un elemento di rilevanza significativa per l'intero ambito territoriale. Si tratta di interventi per i quali sono state compilate le relative schede descrittive nelle quali appaiono i principali dati dimensionali ed economici.

**Nella seconda categoria sono inserite le azioni di carattere immateriale** finalizzate a creare le condizioni per una un percorso di crescita della comunità locale, per valorizzarne le risorse locali e per costruire elementi di coesione sociale e la partecipazione attiva, a contrastare pericoli di esclusione. Essi si articolano in generale per:

- accompagnare le famiglie anche mediante sostegni di natura economica, in difficoltà transitoria
- favorire l'esplicitazione da parte delle persone immigrate delle proprie competenze e delle proprie capacità (il saper fare)
- aiutare tutte le forme di relazioni sociali per costruire una rete di conoscenze, di condivisione e di appartenenze.

Nel particolare alcune azioni sono prevalentemente dedicate a specifiche realtà locali, di seguito elencate.

### **1- Borgata Tesso – Borgo Vittoria**

-azioni di incentivazione alle piccole imprese artigianali, commerciali e dei servizi già presenti o che si insedieranno nell'area attraverso la costituzione e l'azione dell'incubatore d'impresa con particolare attenzione rivolta alla imprenditorialità femminile e giovanile.

Messa in rete di centri di aggregazione (circoli, associazioni locali, laboratori di artisti) con quelle già esistenti (circolo ARCI Neruda, circolo Rumeni) e strutturati.

Avviare un percorso, di carattere ampiamente partecipativo, per definire un quadro di riferimento per governare le trasformazioni fisiche e funzionali che potranno manifestarsi nell'area salvaguardando i caratteri sociali e culturali che hanno finora caratterizzato tale ambito.

**Risultati attesi:** L'intervento si propone di creare sinergie tra le risorse economiche esistenti, di sostenere le imprese insediate e quelle di nuovo insediamento favorendo azioni comuni, di utilizzare la spinta imprenditoriale come risorsa per il recupero e la innovazione territoriale, anche attraverso l'uso di uno strumento particolare come "l'incubatore diffuso".

### **2- Ambito Docks –Dora**

attività di promozione e di organizzazione di spettacoli nelle aree liberate dai recenti processi di trasformazione urbanistica per avviare processi di identificazione e di appropriazione dei luoghi incentivi alle nuove attività economiche che si potranno insediare nell'area, piccole imprese ed attività di nicchia per arricchire il potere attrattore dell'ambito e per offrire servizi ai nuovi insediati. Costruire un'abitudine alle relazioni fisiche tra due parti della città che non hanno mai avuto tratti in comune.

**Risultati attesi:** Il processo di appropriazione di uno spazio urbano e la sua progressiva identificazione con uno o più elementi urbani consentono nel medio periodo di strutturare relazioni di carattere comunitario, permettono di aggregare residenze ed attività tra loro lontane e allontanano usi ed attività improprie.

### **3- Ambito ex Incet**

In quest'area, per i grandi processi che l'hanno interessata e per la grande disponibilità di volumi, possono trovare collocazione attività prevalentemente dedicate alla mediazione interculturale. Si tratta infatti di un'area che sarà interessata da una localizzazione di centri di culto di confessioni diverse per cui sono previste azioni tese a:

- favorire la conoscenza ed il confronto tra le diverse culture;
  - favorire la conoscenza diretta di abitudini legate alla preparazione ed al consumo di bevande e di alcuni tipi di cibi.

**Risultati attesi:** costruire luoghi e occasioni di incontro dove persone con culture diverse possano condividere esperienze legate alle diverse tradizioni.

## **F) Ordine di priorità degli interventi, dei servizi da erogare e delle attività comunque rilevanti per lo sviluppo locale o per la riqualificazione dell'area**

Gli interventi sulle opere, che l'amministrazione comunale riconosce come strategici, sono i seguenti:



- Ex INCET Edificio industriale: **opera strategica con prima priorità;**
- Riqualificazione suolo pubblico borgata Tesso e borgo Vittoria: **opera strategica con seconda priorità;**
- Completamento Spina Reale: **opera strategica con terza priorità;**
- Ex INCET parcheggi e suolo pubblico: **opera con quarta priorità;**
- Realizzazione parcheggi in via Strabella: **opera con quinta priorità;**
- Ex INCET caserma dei Carabinieri: **opera con seconda priorità;**
- Spazi interconnessi tra Spina centrale e Docks – Riqualificazione spazi pubblici: **opera con settima priorità;**

Non sono considerati interventi prioritari quelli che ricadono nel programma complementare proposto dalla Città.

#### **G) Scadenze temporali del Programma**

(vedi Allegato)

#### **H) Rappresentazione cartografica e perimetrazione dell'ambito interessato e delle aree omogenee oggetto del Programma**

(vedi Allegato)

#### **I) Esplicitazione della coerenza del Programma con gli obiettivi e le linee di indirizzo definite dagli strumenti di programmazione socioeconomica e di pianificazione territoriale o di settore**

Il presente programma di interventi risulta coerente con la pianificazione territoriale sovraordinata; in questa linea il PISL agisce su ambiti che nel corso degli ultimi anni hanno subito profondi processi di trasformazione, anche in relazione all'attuazione del Programma Olimpico, che hanno determinato un radicale cambiamento del "volto" della città attraverso la sostituzione di importanti contenitori industriali dismessi, con sistemi misti residenziali terziari.

Un primo livello di coerenza è assunto nei confronti degli indirizzi del Piano Territoriale Regionale e Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, in quanto gli interventi delineati assumono come prioritari gli obiettivi di risoluzione di problemi legati alla complessità urbanistica delle aree metropolitane, agendo su ambiti che spesso associano problemi di organizzazione urbana, in relazione alle trasformazioni previste, con problemi di disagio sociale, cesione sociale soprattutto in riferimento ai nuovi flussi migratori.

In questo senso la principale compatibilità risulta riferirsi al Piano regolatore di Torino i cui principi ispiratori e le linee di azione previste hanno trovato, già nella loro stesura, la sintonia con le linee di indirizzo della programmazione regionale e la pianificazione provinciale, oltretutto inquadrarsi nei progetti di trasformazione infrastrutturale in atto nella città.

Tali indirizzi sono poi sintetizzati nel Secondo Piano Strategico dell'Area Metropolitana Torinese che identifica quattro aree tematiche (Territorio Metropolitano, Qualità Sociale, Potenziale Culturale, Sviluppo Economico) che definiscono le azioni ovvero le direzioni di intervento articolate in Formazione, Creatività, Trasformazione, Lavoro, Trasformazioni urbane e territoriali, Risorse culturali, Promozione e turismo, Immigrazione, Accessibilità e Trasporti, Logistica Salute e cura Casa e rigenerazione urbana. A tali direzioni sono associate specifiche azioni:

##### **Linea d'intervento - FORMAZIONE,**

attraverso le seguenti azioni:

1. Alzare il livello d'istruzione di base dei giovani
2. Rafforzare il sistema regionale di formazione professionale

3. Aumentare la qualità dei processi di apprendimento nell'istruzione e nella formazione professionale
4. Promuovere l'integrazione degli alunni stranieri nella scuola
5. Favorire l'internazionalizzazione del sistema universitario e l'attrazione dei talenti
6. Rafforzare il sistema regionale di formazione professionale
7. Ripensare i percorsi universitari in un'ottica di medio e lungo periodo
8. Rafforzare il sistema delle scuole di dottorato
9. Promuovere un sistema integrato di governance della formazione

Linea d'intervento – **CREATIVITA'**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Qualificare le risorse umane attraverso i sistemi formativi, l'apprendistato e il discepolato
2. Sostenere la nascita delle imprese culturali e l'accesso al mercato
3. Favorire l'esperienzialità, la sperimentazione, le tecniche e le pratiche di promozione della creatività
4. Promuovere un sistema integrato di governance della formazione

Linea d'intervento – **TRASFORMAZIONE INDUSTRIALE**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Perseguire una strategia di internazionalizzazione del tessuto produttivo locale
2. Adottare la prospettiva della collaborazione tra imprese e con i soggetti esterni
3. Promuovere azioni di formazione manageriale
4. Favorire processi di innovazione delle imprese
5. Ripensare il ruolo del sostegno pubblico al settore ICT
6. Consolidare una comunità open source al servizio dello sviluppo delle imprese locali
7. Favorire la dinamica industriale nel settore ICT
8. Promuovere un progetto comune di distretto tecnologico nel settore aerospaziale
9. Analizzare il sistema locale della finanza e le possibili interazioni fra settore pubblico e operatori privati

Linea d'intervento – **LAVORO**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Evitare che la flessibilità si trasformi in precarietà nel lavoro giovanile
2. Rendere sicure e valorizzare le traiettorie professionali in una prospettiva di life long learning
3. Sostenere l'occupazione delle donne con particolare riguardo alle famiglie povere con bambini
4. Sostenere lo sviluppo di un invecchiamento attivo
5. Sostenere l'integrazione degli immigrati nel lavoro e nella società
6. Sviluppare la responsabilità sociale dell'impresa

Linea d'intervento – **TRASFORMAZIONI URBANE E TERRITORIALI**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Identificare i nodi della trasformazione innovativa nell'area metropolitana
2. Rafforzare il sistema del verde e paesaggistico-ambientale in rapporto con la città e le trasformazioni
3. Valorizzare i sistemi locali metropolitani nella prospettiva policentrica
4. Organizzare il territorio come nododi reti per generare conoscenza, sviluppo e qualità urbana

Linea d'intervento – **RISORSE CULTURALI**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Valorizzare le istituzioni culturali a servizio della società della conoscenza
2. Migliorare l'accessibilità dell'offerta culturale

3. Promuovere la cultura come fattore di trasformazione urbana e territoriale
4. Incentivare il contributo dei privati alle politiche e alle risorse per la cultura
5. Valorizzare la cultura come strumento di attrattività e internazionalizzazione

Linea d'intervento – **PROMOZIONE E TURISMO**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Promuovere l'immagine del territorio e attrarre grandi eventi
2. Sfruttare i grandi attrattori e i punti di forza locali per sostenere il turismo di short-break
3. Rafforzare le politiche per il turismo fieristico e congressuale

Linea d'intervento – **IMMIGRAZIONE**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Promuovere la partecipazione dei cittadini stranieri
2. Trasformare gli interventi sperimentali rivolti agli immigrati in politiche strutturali e ordinarie

Linea d'intervento – **ACCESSIBILITA', TRASPORTI E MOBILITA'**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Sostenere l'inserimento e il ruolo di Torino nel corridoio V dell'unione europea
2. Completare gli interventi sul sistema dell'accessibilità e della mobilità potenziando la reticolarità
3. Aumentare l'applicazione delle tecnologie innovative ai trasporti e alla mobilità

Linea d'intervento – **LOGISTICA**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Creare condizioni per lo sviluppo di un polo logistico avanzato nell'area sud di Torino
2. Sostenere l'impiego delle tecnologie ICT nel polo logistico

Linea d'intervento – **SALUTE E CURA**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Integrare la componente ospedaliera nella rete territoriale dei servizi sociali e sanitari
2. Sviluppare tecnologie per la domiciliarità dei servizi socio-sanitari e dispositivi di telemedicina
3. Coordinare l'azione socio-sanitaria col complesso delle politiche per la salute
4. Garantire ai cittadini stranieri l'effettivo esercizio del diritto alla salute
5. Definire il progetto parco torinese della salute e della scienza

Linea d'intervento – **CASA E RIGENERAZIONE URBANA**,

attraverso le seguenti azioni:

1. Aumentare e diversificare l'offerta e l'accessibilità degli alloggi in locazione
2. Valorizzare le pratiche e i risultati delle esperienze di rigenerazione urbana

In questo quadro sia gli interventi materiali (che si articolano nella qualificazione di spazi urbani e nella valorizzazione di complessi immobiliari quali l'INCET e i Docks Dora) che immateriali (che si articolano in azioni di integrazione e mediazione culturale e di sviluppo di imprese) corrispondono agli indirizzi del piano strategico e possono fornire esempio di ripetibilità e dimostrabilità.

## **J) Relazione di compatibilità ambientale del Programma**

La presente relazione è redatta tenendo conto delle indicazioni in materia di compatibilità ambientale di cui alla legislazione sia nazionale che, soprattutto, regionale, ovvero:

- la Legge regionale 56/77
- la L.R. n. 40/98 (art. 20, allegato F)
- il Comunicato del Presidente della Giunta regionale "Applicazione dell'art. 20 della legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40 al processo formativo degli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica";

- la Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 1/PET del 13 gennaio 2003 in attuazione della Legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40 recante “disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione” – Linee guida per l’analisi di compatibilità ambientale applicata agli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell’articolo 20”.

Tale articolo, infatti, prevede la necessità di verificare, rispetto a specifiche tematiche, l’idoneità delle scelte operate dalla pianificazione in relazione alle modifiche che esse comportano sull’ambiente facendo riferimento ad un insieme di piani e programmi tra i quali sono previsti quelli che hanno rilevanza sul territorio.



*Veduta del Quartiere Barriera di Milano*

#### **- Obiettivi principali del Pisl**

Il quartiere di Barriera di Milano si sviluppa attorno ai grandi stabilimenti industriali presenti nel luogo. Ciò ha determinato una forte caratterizzazione sociale nell’area, venendo a definire così un quartiere operaio.

Nell’ultimo decennio l’immigrazione extracomunitaria è notevolmente aumentata nel quartiere, determinando una grande varietà di etnie e religioni che devono convivere.

L’area complessiva del Pisl racchiude ambiti che sono oggetto di grandi trasformazioni molto avviate e alcune di queste già concluse, e altre in previsione. In primo luogo si sta assistendo a trasformazioni dal punto di vista infrastrutturale quali ad esempio la copertura della ferrovia o l’eliminazione della rotonda di Stazione Dora. Anche in connessione con gli investimenti olimpici, interi isolati sono stati trasformati in residenze e attività commerciali oppure grandi impianti industriali (Officine Savigliano) hanno trovato una nuova destinazione terziaria (uffici) e commerciale. Queste trasformazioni hanno fortemente ridisegnato il paesaggio e il sistema urbano originariamente connotato dai grandi contenitori industriali in ambiti urbani con qualità edilizie, destinazioni e spazi urbani di migliore e maggior livello. Tali trasformazioni hanno ancora lasciato aperti ambiti (vedi Ex Incet) in attesa di nuove destinazioni, oppure hanno dato dimensioni nuove a isolati e parti di quartiere (Borgata Tesso) sui quali potranno innescarsi processi di riqualificazione sia urbana che di valorizzazione socio-economiche. Ancora alcuni assi stradali quali via Giachino e

via Stradella o spazi aperti quali Largo Giachino o piazza Alimonda, devono assumere un ruolo di identità urbana. La connessione tra attività residenziali e di piccolo commercio, richiedono al tempo stesso (il caso di Via Giachino) di essere inseriti in progetti di riqualificazione urbana a forte regia pubblica.

I problemi più importanti da risolvere sono, oltre al declino urbano (fisiologico quando una grande parte città muta la propria identità), una maggiore integrazione e convivenza tra le varie specificità presenti.

In questo contesto il Pisl ha come obiettivo un rilancio totale delle quartiere, dal punto di vista economico e sociale, attraverso una serie di azioni, materiali e immateriali. Lo sviluppo di queste azioni è stato elaborato dopo una serie di riunioni con la cittadinanza e le realtà associative già presenti nel quartiere.

Le azioni materiali più rilevanti sono:

- Area ex-Incet: Recupero patrimonio edilizio esistente
- Riqualificazione Borgata Tesso
- Parcheggio Via Strabelli

Le azioni immateriali sono incentrate su azione di incentivazione alle imprese, di mediazione interculturale, di accompagnamento sociale e di mediazione culturale, anche attraverso l'apporto di iniziative private.

#### **- Obiettivi e interventi previsti**

Il programma integrato di sviluppo locale si fonda su tre obiettivi principali; il recupero fisico e sostenibilità ambientale, lo sviluppo economico e lo sviluppo sociale e culturale.

Le linee guida all'interno del documento sono state sviluppate in modo partecipato con le realtà sociali, culturali ed economiche già presenti nel luogo, dalle quali sono stati tratti importanti spunti per la redazione del programma che si basa su interventi materiali e immateriali nel luogo.

Gli interventi previsti sono incentrati su tre macroaree:

- Area Ex- Incet
- Area Borgata Tesso
- Area Docks Dora

Per l'area Ex –Incet si prevede un recupero dello stabilimento attuale, con destinazione d'uso ad Area Servizi. Il Comune di Torino ha già stipulato una convenzione con tre associazioni religiose che dovranno occupare un'ala dell'edificio. L'altra manica verrà in parte utilizzata dalla scuola circense Qamat e per la parte restante da una serie di uffici dati alle associazioni già presenti nel quartiere. Questo intervento porterà a una riqualificazione totale della zona, associata alla costruzione (prevista dal Comune di Torino) di un edificio scolastico (scuola materna) e di una nuova caserma dei Carabinieri.

L'area di Borgata Tesso presenta delle particolarità fisiche che fanno emergere dei forti problemi. Vi sono elementi che provocano una cesura del tessuto urbano e che rendono la zona isolata rispetto alla città e ai quartieri confinanti. L'obiettivo del Pisl per quest'area prevede una totale riqualificazione del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici, con l'aumento di collegamenti con il quartiere Borgo Vittoria

L'area Docks Dora è un intervento di carattere privato che tenderà a rivitalizzare l'area attraverso l'attribuzione di nuove funzioni soprattutto terziarie.

#### **- Problemi ambientali rilevanti**

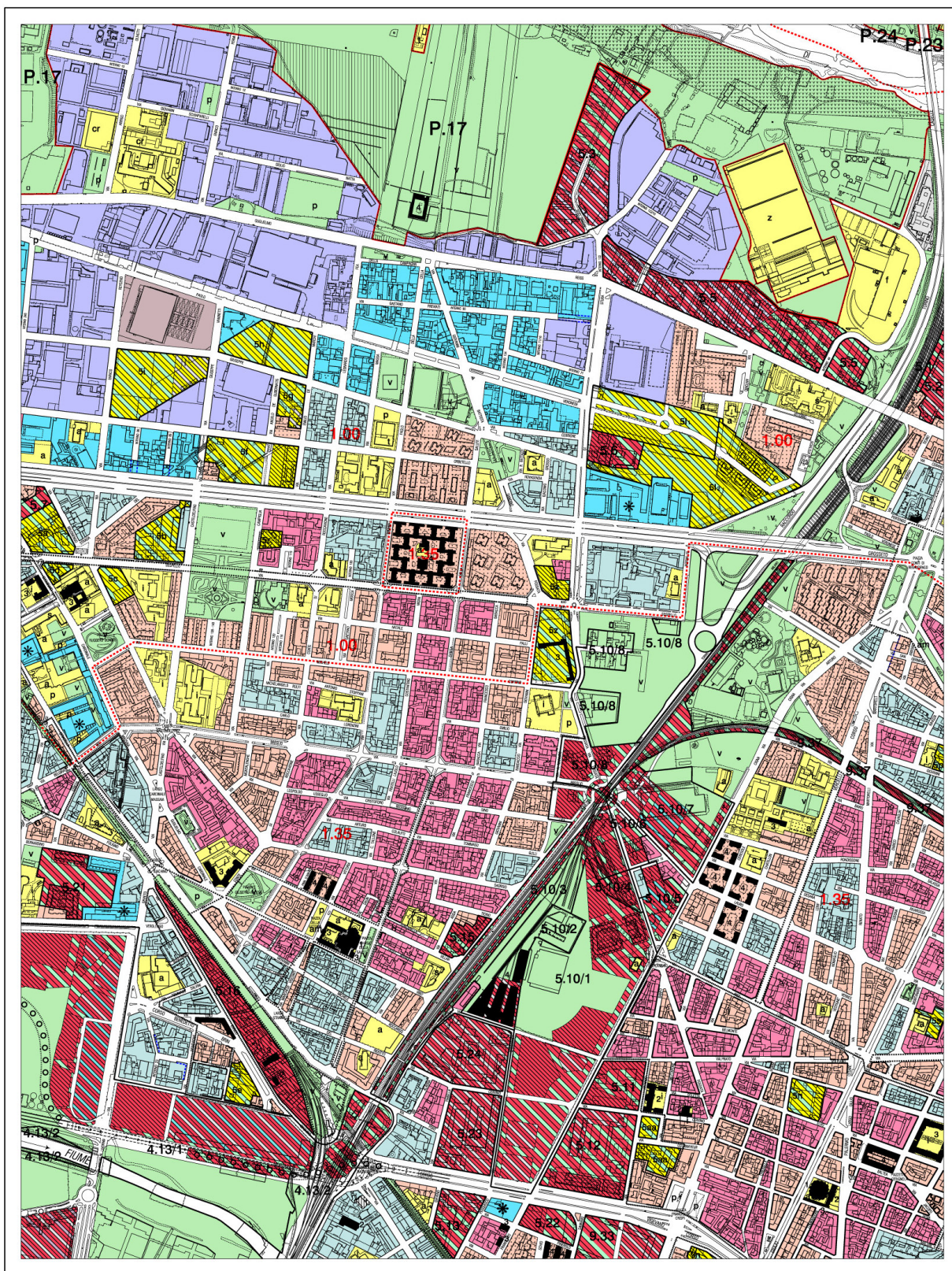
I problemi ambientali più rilevanti sono quelli connessi ad un sistema urbano che ha subito processi di crescita scarsamente controllati. Sono evidenti in primo luogo gli aspetti legati al traffico che determinano effetti negativi relativamente alle emissioni da gas di scarico e da rumore. Al problema del traffico si associa la carenza di spazi per la sosta, problema non risolto sia per le caratteristiche storiche dell'edificazione, sia per l'aumento del parco autoveicoli.

Altri aspetti di rilevanza ambientale sono quelli legati al degrado fisico e strutturale sia di isolati a predominanza residenziale, sia di grandi contenitori ex industriali. Rispetto al primo problema, emblematico è l'esempio del fuso tra le via Giachino e Stradella; nel secondo caso l'Ex-Incet rappresenta l'esempio di elemento in disarmonia con il contesto residenziale. Ne consegue che in questi ambiti presentano livelli di qualità della vita per i residenti, fortemente compromessi.

In ultimo il degrado fisico e strutturale di importanti contesti urbani determina un abbassamento del livello della qualità paesaggistica. All'abbassamento del livello della qualità della vita, si associano poi fenomeni di disagio sociale soprattutto giovanile.

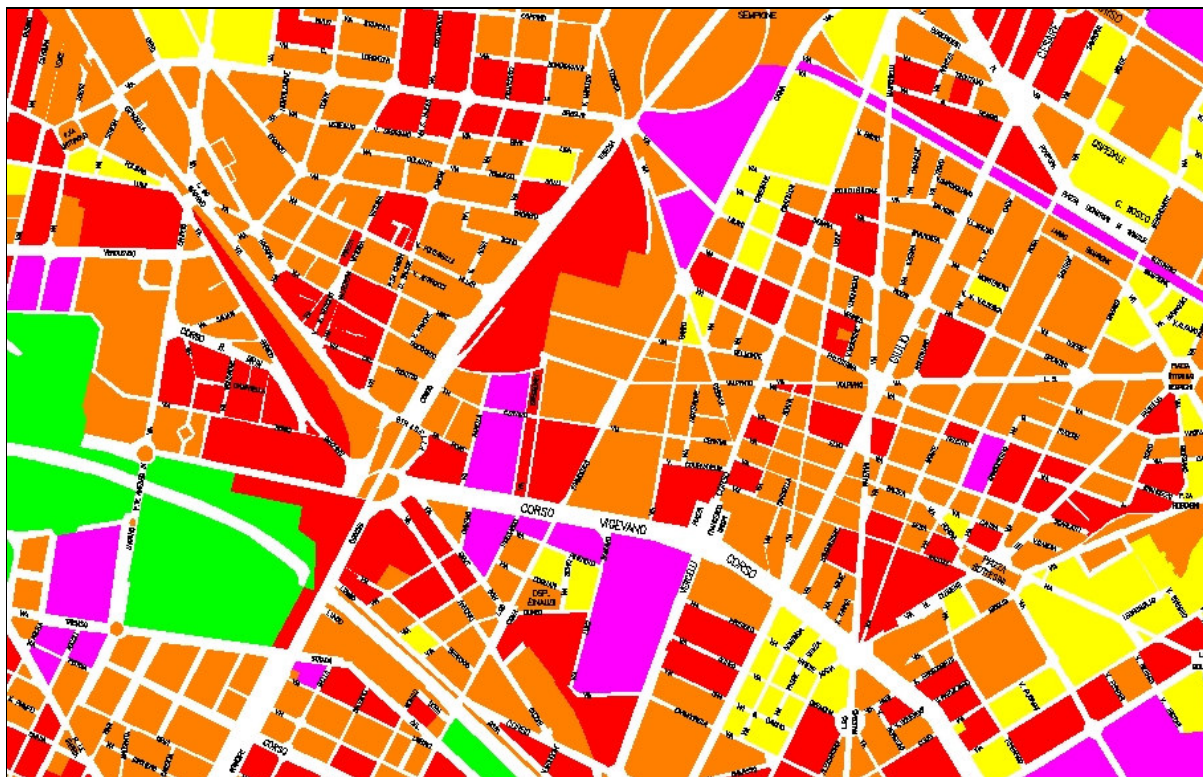


Allegati



Estratto da P.R.G.C. del Comune di Torino – Tavola 5a e 5b





Classificazione Acustica

## LEGENDA

- : CLASSE II AREE PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI
- : CLASSE III AREE DI TIPO MISTO
- : CLASSE IV AREE DI INTENSA ATTIVITA' UMANA
- : CLASSE V AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI
- : AREE PARTICOLARI PROTETTE

**- Impatti Potenziali**

Al fine di fornire una valutazione degli effetti degli interventi in esame sul territorio si provvede ad una riverifica degli obiettivi specifici degli assi di intervento e, successivamente ad una sintetica classificazione delle componenti ambientali verificata con le azioni previste dal PISL.

Le azioni previste rispondono agli obiettivi sia di sostenibilità ambientale che socio economica. Dal punto di vista ambientale si sono poste in relazione le criticità delle principali risorse ambientali con le azioni di piano.

Si è rivolta l'attenzione principalmente alle componenti ambientali quali paesaggio, atmosfera, rumore e acque e suolo, e a componenti sia territoriali che socio economiche. Nelle schede successive sono affrontate tali problematiche sulla base di una descrizione dello stato della risorsa



<b>COMPONENTI</b>	<b>DESCRIZIONE DELLO STATO DELLA RISORSA</b>	<b>CRITICITA'</b>	<b>AZIONI DI PIANO</b>
<b>Componenti Ambientali</b>			
<b>Paesaggio</b>	L'area del Pisl è costituita da un insieme di ambiti con diverse specificità, da grandi contenitori industriali a sistemi residenziali di inizio secolo e soprattutto è segnato da un sistema infrastrutturale che si è poggiato sulla rete del ferro e da grandi assi di scorrimento veicolare. Gli spazi pubblici denotano una carenza di identità urbana, la qualità architettonica dei contesti residenziali non presenta alti livelli, i grandi contenitori industriali costituiscono fattori intrusivo nella qualità urbana complessiva	Progressivo degrado degli spazi urbani e della viabilità a causa anche dei forti livelli di traffico. Gli ambiti urbani denotano alti livelli di degrado a causa anche della scarsa manutenzione effettuata nel tempo	Prioritariamente sono previste azioni tese a riqualificare gli spazi pubblici mediante interventi di arredo urbano e di implementazione delle opportunità di parcheggio anche sotterranee. Gli interventi sui grandi contenitori industriali, oltre a determinare nuove opportunità localizzative sia di attività che di servizi, tenderanno a eliminare gli elementi di degrado urbano.
<b>Atmosfera e Rumore</b>	L'area, attraversata da importanti direttrici di traffico.	Il forte traffico determina impatto negativo sulla qualità dell'aria	La riqualificazione degli spazi su strada e la realizzazione di zone dedicate al parcheggio, anche interrato, tenderà a far diminuire le emissioni in atmosfera e determinare un innalzamento della qualità dell'aria e del rumore
<b>Componenti Territoriali</b>			
<b>Traffico e Mobilità</b>	Sia il traffico privato che quello pubblico si sviluppano sui grandi assi che attraversano l'ambito del Pisl. Anche nelle vie secondarie, sia per limitatezza della sezione stradale che per l'intenso traffico, si determinano fenomeni di congestionamento		La riqualificazione degli assi stradali consentirà una migliore scorrevolezza del traffico e della mobilità
<b>Componenti socio - economiche</b>			
<b>Occupazione</b>			
<b>Fruizione</b>			
<b>Relazioni</b>			