



## **OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA TECNICA DEL PROGETTO PRELIMINARE DI REVISIONE DEL PRG DI TORINO, AVANZATE NELL'INTERESSE PUBBLICO DALL'ASSOCIAZIONE "LISTA CIVICA LA PIAZZA"**

**Torino, li 14/10/2020**

**OGGETTO: Osservazioni nell'interesse pubblico alla Proposta Tecnica del Progetto Preliminare di revisione del Piano Regolatore della Città di Torino, adottata dal Consiglio Comunale in data 20 luglio 2020 con deliberazione n. 01476/009**

### **1) Carenza di strumenti per la partecipazione diretta dei cittadini ai processi decisionali**

L'elaborazione di nuovi strumenti o il rinnovo di quelli esistenti per l'evoluzione urbanistica e ambientale di un territorio, non può eludere oggi la necessità di coinvolgimento diretto e consapevole dei cittadini nei processi decisionali, che devono supportarli e non subirli.

Le pratiche già attuate e positivamente realizzate in passato vanno dalle esperienze anglosassoni degli anni '70 del Novecento a quelle berlinesi degli anni '80, alle buone pratiche attuate dal secondo dopoguerra ad oggi nei paesi del Nord Europa (Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda). Per contro in tutto il continente, ma specialmente in Italia, è quasi sempre accaduto ed ormai è una realtà acclarata che tutti i progetti di interesse pubblico non condivisi a priori dalla popolazione interessata, siano stati immediatamente osteggiati, in genere orientati e destinati al fallimento o attuati forzatamente con enormi problematiche e contrasti.

Nella specificità urbana torinese non mancano dei casi che sarebbero emblematici per i più disparati motivi e che approcciati con un percorso da condividere con la popolazione interessata aprirebbero senz'altro prospettive più ottimistiche e maggiori possibilità realizzative:

- recupero delle immense aree produttive in inesorabile decadenza ed abbandono;
- aree come la Cavallerizza o la Thyssen, la cui problematicità è incrudita da coinvolgimenti emotivi drammatici e persistenti;
- strategie che stravolgono la mobilità urbana, problematica ineludibile anche per le sue ripercussioni in termini di inquinamento ambientale, atmosferico ed acustico (mezzi pubblici, metrò, piste ciclabili, nuovi ponti sui fiumi, pedonalità, parcheggi, ecc.);
- settori, come quello sanitario, resi molto complessi dalla recente evoluzione pandemica, che a Torino coinvolgono tipologie diverse ed estesi tessuti urbani, come le Residenze Sanitarie Assistite, i Presidi Sanitari Ospedalieri e il Parco della Salute, che andrebbero almeno riconsiderati e revisionati alla luce delle recenti valutazioni epidemiologiche e di una maggior diffusione capillare sul territorio anziché un'eccessiva concentrazione;
- la rigenerazione e redistribuzione del patrimonio esistente di edilizia scolastica, da adeguare alle nuove necessità di fruizione e didattica;



- la necessità di riconversione ed utilizzo di grandi volumi costruiti, ormai in rovina, in disuso da decenni e di eccellente valore artistico quali, in zona periferica, l'ex Palazzo del Lavoro di Luigi Nervi e la manifattura Tabacchi o, in pieno centro storico, l'ex Borsa Valori di Gabetti-Isola-Raineri o il grattacielo RAI di Morelli;
- l'opportunità di inserire nel patrimonio storico della città, da tutelare e valorizzare, edifici e luoghi considerati patrimonio comunitario e memoria collettiva dell'intera cittadinanza, costruiti in tutto il corso del Novecento e di cui occorrerebbe una cernita condivisa con i cittadini (fabbriche ed edifici di servizio, case operaie in stile Liberty, costruzioni d'avanguardia in stile razionalista e decò, fabbricati significativi del dopoguerra, ecc.), per non rischiare nuovamente la cancellazione di tracce fondamentali di architetture storiche ora oggetto di vanto ed esempio, ma che sono andate vicinissime alla distruzione come le fabbriche di primo Novecento di zona San Donato, gli archi parabolici degli ex Mercati Ortofrutticoli, le diverse unità edilizie del complesso del Lingotto, le Officine Grandi Riparazioni.

**Si richiede quindi di inserire nelle Norme di Attuazione e nelle revisioni successive dell'iter autorizzativo di piano, strumenti e meccanismi partecipativi atti a favorire e raccogliere l'opinione pubblica sui principali argomenti che coinvolgono la vita futura di tutti i cittadini, accompagnando le proposte possibili con adeguate informazioni e spiegazioni pubbliche, per consentire un reale processo di condivisione e partecipazione, requisito indispensabile per la realizzazione concreta e positiva delle strategie urbanistiche.**

## **2) Assenza di chiarezza e razionalità nel sistema complessivo della mobilità urbana**

Le interazioni complesse tra pubblico e privato nella ricerca di un miglioramento della mobilità in Torino, coinvolgono innumerevoli problematiche da considerare, dall'adeguatezza alla dimensione effettiva dell'utenza, presente e prevista per il futuro, alla necessità di cambiarne rapidamente l'andamento previsionale, sia in termini di salubrità dell'aria che di consumi energetici.

Certamente una struttura generale chiara e articolata, il più possibile condivisa dai fruitori come detto in precedenza, è un obiettivo da perseguire. L'impressione diffusa è invece quella di soluzioni contingenti slegate tra loro, che coinvolgono alternativamente percorsi ciclabili di breve prossimità, aree pedonabile circoscritte, tentativi di connessioni intermodali in realtà slegati e autoconclusivi.

Si ritiene che manchi una visione complessiva unitaria, anche solo schematica, una regia che tenga conto del complesso delle problematiche peculiari, una strategia volta più a scenari desiderati che finalizzati a rispondere ad esigenze reali ed evidenti. Forse è l'occasione di sfruttare la revisione del PRG per affrontare radicalmente questi temi, cercando di strutturare un disegno generale e degli strumenti per attuarlo.

**A titolo di esempio si ritiene che sia del tutto carente il tentativo d'integrazione tra Metrò – Tram/Autobus – Ferrovia Metropolitana – Mobilità Ciclopedonale, a partire dall'intenzione di iniziare la realizzazione della nuova linea 2 della metropolitana da Nord e non a Sud dall'asse di Corso Orbassano, più consistente in termini numerici di popolazione e di congestionamento del traffico veicolare. Altrettanto carente è, dove si delinea un sistema di intermodalità su tre livelli (area metropolitana, area cittadina e centro storico) l'individuazione di scenari atti a rendere il trasporto**



pubblico effettivamente performante e conveniente (in termini di efficienza e tempi di spostamento) come alternativa all'utilizzo del mezzo privato. L'intermodalità infatti non può prescindere da un sistema di linee di trasporto pubblico che privilegino nell'ordine la metropolitana, il sistema ferroviario ed i tram come principali elementi di un'offerta integrata di mobilità sostenibile.

Altro argomento è la **mancanza di un vero sistema ciclopedonale**, sull'esempio di virtuose realtà attuate in cittadine più piccole e meno problematiche (vedi la "bicipolitana" di Pesaro, dotata di cinque linee differenziate che strutturano tutto il territorio cittadino e lo collegano con la città di Fano e il Parco Naturale di San Bartolo). Con poca spesa perché già in gran parte esistente (ma in condizioni pessime di manutenzione), basterebbe **consolidare in linee protette e sicure le percorribilità ciclopedonali dei fiumi cittadini** (Nord-Sud il Po, Est-Ovest la Dora, Stura e Sangone che racchiudono il territorio) a cui **innestare dalle stazioni protette un percorso a pettine direzionato su parchi, aree verdi, giardini e alberate**, per ottenere una rete capillare sicura e intuitivamente chiara come fossero delle linee di metrò. Ci sarebbe inoltre la possibilità di estendere verso l'esterno dei confini comunali questo sistema, attraverso le **riattivazioni di sopiti progetti ecosostenibili sui percorsi fluviali**, come quello del Parco Agronaturale della Dora Riparia.

### **3) Insufficiente risposta all'esigenza di edilizia convenzionata a fronte del numero di alloggi sfitti**

In anni recenti si verificato un progressivo recesso dalle politiche di edilizia pubblica e convenzionata, del tutto in contrasto con l'emergenza abitativa dell'area metropolitana torinese; l'entità di questa emergenza è ancora più ingiustificata per la quantità attuale di alloggi sfitti e volumi edilizi non sfruttati.

La revisione del piano rappresenta un'opportunità per accelerare una ripresa dell'edificazione delle "case popolari" (espressione non più di moda), con un piano strategico e strumenti che ne facilitino il finanziamento e l'operatività.

Si considera quindi indispensabile che nel PRG di Torino sia presente una linea strategica dedicata a questa emergenza, che contempra una **ripresa consistente dell'edilizia pubblica e di quella convenzionata in proporzione all'attuale domanda e a quella ipotizzabile in futuro**, ostacolando simultaneamente la permanenza di immobili ingiustificatamente sfitti con misure quali l'intervento del Comune per il pagamento delle locazioni, **applicando una tassazione oltre un dato periodo temporale** per gli alloggi lasciati volontariamente sfitti e adottando procedure coadiuvanti, come l'utilizzo del comodato d'uso gratuito o l'uso temporaneo degli immobili per queste destinazioni.

### **4) Eliminazione delle rigidità attuali al recupero delle aree industriali dismesse**

La dimensione torinese delle aree industriali dismesse ha raggiunto un'entità impressionante, anche a causa del recente e massiccio abbandono dei capannoni produttivi indotto dalla recessione economica.



Sui costi di riconversione e rigenerazione di queste aree da parte di pubblico e privato e in generale sulla realizzabilità del loro recupero, incidono in modo sostanziale i costi di bonifica necessari e le complicate e lente procedure per attuare il processo di recupero delle aree. L'investimento di tempi e risorse è così gravoso che ha indotto persino alcune industrie storiche, che hanno utilizzato per quasi un secolo le aree in concessione e che avevano all'interno dei propri obblighi l'assunzione dei costi di bonifica, a intraprendere contenziosi con il Comune pur di non rispettare gli oneri spettanti e che inevitabilmente hanno perso le cause e dovuto rifondere la controparte pubblica (vedi aree di Parco Dora).

Da queste considerazioni è facile dedurre che per poter trasformare le aree industriali dismesse occorrerà introdurre nel piano **meccanismi di facilitazione, atti a favorire gli investimenti privati necessari**; contemporaneamente si evidenzia l'esigenza di introdurre **strumenti più rapidi e semplici per attuare correttamente, ma con nuove procedure, gli attuali iter per i processi di bonifica ambientale**.

#### **5) Miglioramento dell'insieme di norme atto a garantire l'invarianza idraulica nelle aree oggetto d'intervento**

Porre l'attenzione sull'importanza dell'equilibrio idrogeologico, da ottenere in modo diffuso e capillare attraverso valutazioni di invarianza idraulica nei singoli episodi edilizi, è senz'altro una novità apprezzabile presente in questo primo atto di revisione del Piano Regolatore Comunale, così come la proposta di altre norme che contemplan finalmente la presenza della realtà agricola anche all'interno delle aree urbane.

Occorre però prestare attenzione a tutte le variabili, per ottenere risultati efficienti anche per un futuro minacciato dall'acuirsi dei problemi climatici.

Si chiede per le suddette motivazioni di inserire nelle norme attuative degli obblighi specifici, ormai prassi nelle modalità costruttive ecosostenibili internazionali, atti ad **ottenere non solo l'invarianza idraulica negli interventi, ma un bilancio migliorativo**, attraverso il recupero delle acque piovane, la sub-irrigazione delle superfici a prato, il risparmio di utilizzo di acqua potabile mediante impianti misti che riutilizzino le acque grigie, la formazione di volumi di raccolta intermedi che rallentino l'immissione in fognatura, il completamento e l'adeguamento dimensionale della rete fognaria bianca pubblica, anche mediante un utilizzo vincolato di parte degli oneri di urbanizzazione, ecc.

Per l'Associazione "Lista Civica La Piazza"

Il Presidente Luca Galeasso

Contatti:

[info@listalapiazza.it](mailto:info@listalapiazza.it)

Web: [www.listalapiazza.it](http://www.listalapiazza.it)