

YOUNGERSIU 2021

PIANIFICARE LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.

PRATICHE
DI RICERCA
E TRAIETTORIE
PROGETTUALI

a cura di
Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

Società **SIU**
italiana
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER . www.planum.net

**Società SIU
italiana
degli urbanisti**



PLANUM PUBLISHER . www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-40-0

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2022
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

**PIANIFICARE
LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.**
PRATICHE DI RICERCA E
TRAIETTORIE PROGETTUALI

a cura di
Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

PIANIFICARE LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.

PRATICHE DI RICERCA E TRAIETTORIE PROGETTUALI

a cura di Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

ISBN: 978-88-99237-40-0

Progetto grafico

Redazione Planum Publisher

Indice

Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella, Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

- 7 **Pianificare la città in contrazione. Un workshop per ragionare su temi e questioni emergenti**

a cura di Luca Lazzarini

- 11 **Walking Beyond: una camminata urbana per osservare i luoghi della contrazione a Torino**

1. RIUSO E RIGENERAZIONE

Agim Kërçuku, Ianira Vassallo

- 33 **Le risposte della rigenerazione urbana ai fenomeni della contrazione**

Klarissa Pica, Ilaria Tonti

- 41 **Spazi della dismissione o della contrazione? Esperienze di rigenerazione urbana area-based a Torino**

Federica Vingelli, Andrea Ghirardi, Davide Simoni

- 53 **Paesaggi post produttivi: tra immaginari in contrazione e futuri rigenerativi**

2. TRANSIZIONE DEMOGRAFICA E CONFLITTI

Magda Bolzoni, Giancarlo Cotella

- 67 **Città in transizione. Politiche pubbliche e conflitti**

Daniela Morpurgo, Giovanna Muzzi, Elisa Privitera

- 81 **Ritmi di (de)crescita e autorganizzazione. Narrazioni, transizioni urbane e movimenti dal basso a Gela e Mestre**

3. RESILIENZA E CAMBIAMENTO CLIMATICO

Ombretta Caldarice e Michele Cerruti But

- 99 **Tassonomie di resilienza tra piano e progetto**

Margherita Pasquali, Caterina Rigo, Filippo Carlo Pavesi

- 105 **Ritorno à la terre. Come ripensare, riabitare e riformare il suolo nell'era dell'Antropocene**

Giada Limongi, Carlo Federico dall'Omo, Federica Rotondo

- 119 **Il paradosso della città in contrazione: la disaggregazione urbana come occasione di resilienza**

4. ABITARE, SPAZIO PUBBLICO E WELFARE

Sara Caramaschi, Barbara Caselli, Emanuela Saporito

- 129 **Abitare, spazio pubblico e welfare nella città che si contrae e si trasforma. Interrogativi e riflessioni a partire dal caso torinese**

Francesca Ambrosio, Marco Peverini, Valentina Rossella Zucca

- 135 **Bisogni e conflittualità emergenti a partire dal caso di Torino: appunti sull'abitabilità**

Francesca Ambrosio, Marco Peverini, Valentina Rossella Zucca

- 151 **Abitare la contrazione: tre chiavi di lettura a partire dall'esperienza torinese**

5. RELAZIONI CITTÀ-CAMPAGNA

Luca Lazzarini e Giacomo Pettenati

- 163 **Le relazioni città-campagna: dall'interfaccia al caleidoscopio urbano/rurale**

Fabrizio D'Angelo, Maria Giada Di Baldassarre, Selena Candia, Karl Krähmer

- 175 **Urbano-Rurale: quattro sguardi su un rapporto complesso**

Claudia Cassatella

- 191 **Postfazione**

- 193 **Gli autori**

Bisogni e conflittualità emergenti a partire dal caso di Torino: appunti sull'abitabilità

Francesca Ambrosio, Marco Peverini,
Valentina Rossella Zucca

Il presente contributo è il risultato di alcune riflessioni emerse durante le giornate di lavoro del workshop YoungerSiu 2021. Gli interessi di ricerca degli autori sono variegati ma trovano nella difficoltà di abitare la città contemporanea un approdo comune che tiene insieme le diverse chiavi di lettura con cui hanno guardato ad alcuni luoghi della città di Torino. I quartieri a nord-est del centro di Torino sono stati esplorati attraverso lo strumento del cammino che, unitamente ad altre forme tipiche della ricerca qualitativa, permette di cogliere in modo esperienziale e progressivo le problematiche legate all'abitare, allo spazio pubblico e al welfare. L'articolo ripercorre criticamente tale esperienza, integrando la descrizione spaziale con altre fonti che permettono di delineare alcuni bisogni e conflittualità. Il quadro che emerge in questo contesto è di una contrazione non tanto demografica quanto piuttosto economico-funzionale che si intreccia ai processi strutturali di transizione sociale. Queste questioni si esplicitano in una generale fatica di abitare (Tosi, 2009) e in un più ampio problema di prossimità sociale, abitabilità e accessibilità che riguardano simultaneamente lo spazio privato, la casa, i servizi e la strada. Su questo sfondo, la rete degli spazi e dei servizi pubblici certamente contribuisce in modo importante a migliorare l'abitabilità di alcune porzioni di città, potendo anche contare su progettualità di successo. Per contro le trasformazioni urbane più recenti o in corso di ideazione e realizzazione, viste come opportunità per farvi atterrare risorse, non sempre colgono la natura dei problemi dei quartieri, con il rischio di esacerbarli.

#social exclusion/integration #abitabilità #transizione sociale #accessibilità
#welfare

1. Contrazione economica e transizione sociale

Il tema della contrazione è stato esplorato nella porzione di Torino compresa tra il mercato di Porta Palazzo e l'area di Basse di Stura, un territorio complesso che attraversa i quartieri di Aurora, Barriera di Milano e Borgo Vittoria. Si tratta di un settore urbano dove la contrazione assume sfumature diverse da quelle puramente demografiche. Benché la popolazione di Torino si riduca di circa lo 0,5% l'anno per l'esodo verso i comuni dell'hinterland a seguito dei profondi cambiamenti economico-occupazionali e urbanistici avvenuti nell'ultimo quarto di secolo (Ciaffi et al., 2019), il calo demografico non riguarda nello specifico questi quartieri, che tendono invece ad accogliere flussi migratori che ne arricchiscono e diversificano la compagine degli abitanti.

«A differenza delle zone centrali o di alcuni quartieri periferici, qui il vuoto lasciato da chi nel tempo ha scelto l'hinterland metropolitano è stato riempito da nuovi abitanti. La contrazione è principalmente economico-finanziaria e funzionale, caratterizzata dallo svuotamento dei grandi contenitori industriali e dalle relative criticità ambientali, dalla diminuzione dei valori immobiliari – arrivando a meno 25% tra 2010 e 2016 – e dalla crisi delle attività e delle funzioni a servizio dell'abitare, risolta spesso con contestati tentativi di riqualificazione (Bonini Baraldi et al., 2021)» (Peverini, Caramaschi, 2021).

In questo settore di Torino la contrazione più evidente è di tipo economico-funzionale ed è dovuta al declino dei settori produttivi e industriali e all'esaurimento del grande ciclo edilizio tra gli anni '90 e i primi 2000. L'eredità di questi processi è visibile nel tessuto urbano con il proliferare di vuoti e nodi irrisolti, nel tessuto sociale con le difficoltà economiche di individui e famiglie, e nella crisi di risorse dell'amministrazione pubblica (Rapporto Rota, 2019). A fronte di questa contrazione economica, una forma di transizione sociale è oltremodo evidente e si palesa nelle variazioni della composizione dei nuclei familiari e delle loro condizioni socio-economiche, caratterizzandosi per la "residualizzazione" in quartieri meno vivibili e dove, a fronte dell'esodo di chi può permettersi condizioni abitative migliori, rimangono (o si insediano) le popolazioni con maggiori bisogni e fragilità. Queste condizioni si intrecciano con: l'invecchiamento della popolazione spesso insediata in un patrimonio immobiliare che richiederebbe urgenti interventi di manutenzione e adattamento; e con i flussi migratori extracomunitari di abitanti più giovani e famiglie che sollevano diverse e più varie domande di spazi e servizi. Queste dinamiche rappresentano una nuova sfida rispetto alle forme tradizionali di intervento urbanistico basato sulla crescita (in particolare edilizia) che le pubbliche amministrazioni spesso faticano a raccogliere (Peverini, Caramaschi, 2021). Un tema in particolare che emerge dall'osservazione di questo territorio è quello dell'*abitabilità* dello spazio (residenziale e pubblico) di quelle parti di città in cui si riscontrano tali dinamiche di contrazione economica e transizione sociale.

2. La questione dell'abitabilità e dell'accessibilità allo spazio pubblico

Il tema dell'abitabilità della città contemporanea si compone di una serie di questioni che variano a seconda delle specificità del contesto urbano in analisi (Secchi, 2005). L'esperienza empirica del percorrere e dell'attraversare i luoghi consente, attraverso l'osservazione diretta, di cogliere in maniera intuitiva alcuni aspetti del fenomeno prima di affinarne la conoscenza attraverso altri strumenti di indagine (Careri, 2006; Lazzarini, Marchionni, 2020). Muovendosi a piedi per la città dai suoi margini verso il centro si attraversano quartieri compatti e molto abitati, le cui condizioni abitative cambiano anche radicalmente. Tuttavia, è possibile riconoscere un filo conduttore, che aiuta alla comprensione e all'interpretazione di problemi di diversa natura, in una sensazione di *fatica dell'abitare* questi luoghi: ciò che si può imputare «alla scorretta organizzazione, al malfunzionamento, alla discontinuità di un sistema di servizi e attrezzature che per questo tende spesso a generare scomodità, disagio, insicurezza e talvolta pericolo» (Tosi, 2009: 88). Brevemente toccheremo alcune questioni a partire da questo concetto.

Nell'area centrale di Torino, come in quella della maggior parte delle città italiane ed europee, uno dei processi più facilmente riscontrabili è quello della competizione tra spazi e servizi per abitanti e turisti, le cui esigenze contribuiscono ad alimentare l'economia della città ma che, nel tempo, ha generato un conflitto. Il mercato immobiliare in queste aree è inaccessibile per buona parte della popolazione, costretta a, o allettata dalla possibilità di, trasferirsi altrove, coincidendo sempre più spesso con un processo di espulsione (Semi, 2015). Emerge dunque la questione del rapporto tra città e tessuto sociale che, in città come Torino, mette in luce dinamiche di esclusione che sfociano in processi di sostituzione del tessuto sociale, come è avvenuto nei quartieri Vanchiglia, San Salvario e Quadrilatero. Quest'ultimo caso è forse particolarmente evidente e gli avvenimenti che ne hanno accompagnato la trasformazione fanno chiarezza sui processi che li generano. La sua riqualificazione, iniziata negli anni Sessanta tramite un connubio tra pubblico e privato, si è conclusa negli anni Novanta con interventi di natura prevalentemente privata (De Rossi, Durbiano, 2006). Se da un lato questo *modus operandi* ha consentito di completare quanto iniziato e rinnovare alcune porzioni del quartiere, dall'altro ha favorito l'aumento dei valori immobiliari e la conseguente migrazione degli abitanti originari verso altre zone urbane (Greco, 2017).

Tuttavia, nonostante il progressivo cambiamento socioculturale e rinnovamento delle aree centrali, permane in questi territori un'ampia fascia di popolazione in difficoltà che, coerentemente con un aumento generale delle ristrettezze economiche a livello nazionale, si trova in condizioni di disagio abitativo. Il disagio abitativo, così come la povertà, si concentra prevalentemente nel segmento degli inquilini. A Torino circa il 44% delle famiglie abitano in un alloggio non di proprietà, di cui una parte significativa è in affitto di mercato. I canoni vanno dai 5,5€/m² nelle "zone

di degrado” (sic), ai 7,1€/m² nelle aree periferiche, ai 9,0€/m² nelle zone di pregio del centro e della collina (Osservatorio Condizione Abitativa, 2018).



Figura 1. Graffito nella zona di Quadrilatero.

Il Fondo per il sostegno alla locazione (cosiddetto “fondo affitti”) – uno degli indicatori per rilevare il disagio abitativo – nel 2015 ha raccolto nel comune di Torino 7.076 domande: il 17% in più rispetto all’anno precedente a fronte di una riduzione del finanziamento che è passato dal 23% al 18,8% del fabbisogno (2,9 mln €) (ibidem). Dal 2016 al 2018 la misura non è stata più finanziata, il che è particolarmente problematico se si tiene conto che i nuclei più poveri tendono a vivere in affitto (Peverini, 2020) e che in generale le assegnazioni di risorse risultano quasi ovunque molto al

di sotto del fabbisogno riscontrato. In Piemonte il contributo medio è di soli 526€, a Torino nel 2015 era stato di soli 470€, molto più basso delle altre regioni del nord Italia, e i requisiti per l'ammissibilità al contributo sono piuttosto stringenti¹ (Corte dei Conti, 2020). A fronte di questa debolezza delle politiche di sostegno all'affitto si accompagna l'esiguità di alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP), altro utile indicatore. Nel comune di Torino si contano circa 16.000 domande (dato 2017) a fronte dell'assegnazione di circa 500 unità l'anno: tra le domande presentate, si calcola che oltre il 40% abbia un bisogno abitativo "urgente" – tale da richiedere un intervento immediato – ma di queste solo circa il 13% mediamente ottiene l'assegnazione (Osservatorio Condizione Abitativa, 2018). A ciò si aggiungono le domande presentate tramite la cosiddetta "emergenza abitativa" e le segnalazioni dei servizi sociali e della ASL che hanno riguardato quasi 1.000 nuclei nel 2018, il 17% dei quali per sfratto, il 14% per alloggio inadeguato e il 67% per morosità, e che assorbono circa la metà delle assegnazioni di ERP (ibidem).

Questi dati definiscono una situazione di generale fatica nel far fronte alle spese abitative, le cui conseguenze si riverberano nella scelta, qualità e forme di coinvolgimento materiale verso le soluzioni alloggiative, di cui una manifestazione estrema è rappresentata dall'emissione di provvedimenti di sfratto (2.116 famiglie nel 2018) prevalentemente per la difficoltà di far fronte ai canoni (Nomisma, 2016). Una situazione critica a cui le pur interessanti iniziative di partnership pubblico-privata per la realizzazione di edilizia in *housing sociale* (tra cui l'intervento di Cascina Fossata, in Figura 2), pur rappresentando l'occasione di ridisegnare e migliorare parti di città, non riescono a dare un'effettiva risposta.



¹ In Piemonte è richiesta la residenza di 5 anni nella regione e 10 in Italia per cittadini non UE, ISEE non superiore a 6.241,67€ e incidenza del canone sull'ISEE superiore al 50%. Il bando 2019 e 2020, invece, ha innalzato il limite ISEE a 13.338,26€ e introdotto un limite al canone corrisposto di 6.000€.



Figura 2. L'intervento di restauro e riqualificazione di Cascina Fossata (progetto architettonico ITI studio) tra Borgo Vittoria e Madonna di Campagna, con realizzazione di edilizia residenziale collettiva temporanea, spazi commerciali, uffici e coworking (V.R. Zucca, B. Caselli).

Questi dati permettono di definire una panoramica dei problemi strutturali che riguardano una parte rilevante di chi abita in affitto nella città di Torino, di cui è possibile vedere le manifestazioni concrete nei quartieri che sono stati esplorati durante la passeggiata del workshop. Quella parte della popolazione non in grado di sostenere i costi nei quartieri più abitabili, in cui la casa è diventata un bene di lusso, si sposta altrove e incontra condizioni abitative e alloggiative molto diverse, spesso faticose e di bassa qualità. In quartieri come Barriera di Milano, una delle mete di queste migrazioni, il mercato immobiliare è più accessibile ma esiste un problema legato allo stato di inadeguatezza di buona parte del patrimonio edilizio, alla frammentazione dello spazio urbano a causa di estese aree dismesse e irrisolte, all'accessibilità ai servizi, allo spazio pubblico e agli spazi della mobilità, spesso dominati dall'automobile. Per contro, sono presenti numerosi spazi del welfare, i quali, pur di qualità non sempre elevata, costituiscono una potenziale rete policentrica di supporto (Albano et al., 2020) che però necessiterebbe di un miglior rapporto con la strada e il connettivo urbano così da garantirne una raggiungibilità più confortevole e sicura.

Nell'attraversare a piedi questa sezione di Torino, a partire dal margine esterno verso la città compatta, si percepiscono diverse condizioni di qualità dello spazio pubblico, alcune con maggiore urbanità altre più *faticose* da percorrere o ancora in una fase di definizione e/o stallo progettuale. L'itinerario si è sviluppato da via Reiss Romoli, una strada urbana interquartiere a quattro corsie e ad alto traffico che fa da elemento di cesura tra una zona in attesa di rinaturalizzazione e il comparto della piccola-media produzione delle rivendite a larga scala e della logistica.



Figura 3. Spazi in attesa e piccolo produttivo con affaccio su via Giuseppe Massari (V.R. Zucca)

Attraversando un tessuto di piccoli stabilimenti produttivi, caratterizzato da sovraffollamento automobilistico e abbondanza di problematici siti in attesa di riqualificazione o recupero, si raggiunge il quartiere prevalentemente residenziale di Borgo Vittoria. Il carattere dello spazio cambia e la sezione stradale di via Chiesa della Salute si arricchisce con un marciapiede di dimensioni consistenti, una pista ciclabile, diversi punti attrezzati per la sosta frequentati assiduamente. Lo spazio della residenza risulta compatto o intercluso da recinti, ma facilmente accessibile e connesso al tessuto urbano. Questi quartieri contano una riserva importante di abitazioni in affitto (ancora) economico e una grande eredità di edilizia popolare, rappresentando un bacino di offerta abitativa relativamente accessibile e prossima al centro. Sovente, tuttavia, il patrimonio residenziale versa in condizioni di inadeguatezza – dovuta alla generale obsolescenza e alla carenza di manutenzione ordinaria e straordinaria – che, insieme al generale problema dei costi abitativi, aiutano a spiegare il quadro della “*fatica*” nella quotidianità degli abitanti (Figura 4).



Figura 4. Residenze e spazi pubblici con affaccio su via Chiesa della Salute (B. Caselli).

Condizione non dissimile quella delle attrezzature sportive e dei parchi gioco nell'intorno, seppur molto frequentati da ragazzi che godono della possibilità di muoversi autonomamente in sicurezza all'interno del proprio quartiere.

Oltre Cascina Fossata, la sezione stradale cambia nuovamente a favore dell'automobile, con la riduzione dello spazio pedonale, rendendo il cammino più faticoso e frammentario, specialmente in prossimità delle intersezioni fra le grandi arterie di traffico e degli ampi spazi a parcheggio presso la Stazione Ferroviaria Rebaudengo Fossata, fino a raggiungere il Parco Aurelio Peccei, porta del quartiere Barriera di Milano. Come nel caso delle altre attrezzature collettive, il parco è molto frequentato, con attività molto diverse che riescono a trovare una loro dimensione di condivisione senza una prevaricazione delle une sulle altre.



Figura 5. A sinistra: parcheggio antistante la stazione ferroviaria Rebaudengo Fossata (B.Caselli); a destra: Parco Aurelio Peccei, quartiere Barriera Milano (V.R. Zucca).

Nell'itinerario per raggiungere la piazza in via Luigi Damiano nel quartiere Aurora, si attraversa un tessuto ancora diverso, caratterizzato dalle rovine di alcuni lasciti del produttivo che, seppur rappresentano sistemi di forte discontinuità in conflitto con la realtà locale e fisica, ancora sono espressione di una specifica memoria legata alla storia del quartiere

(Figure 6 e 7). Qui il costruito a funzione residenziale è molto vario per altezze e per stato manutentivo. Una caratteristica particolarmente significativa è la presenza di un grande numero di *murales*, di diversa fattura ma accomunati da tematiche politiche e di rivendicazione di diritti. Emerge, inoltre, uno spirito multiculturale in questo settore della città, con potenzialità e criticità di condivisione degli spazi pubblici, come nel caso delle attrezzature collettive, e di una transizione sociale in atto e visibile che vede una pluralità di gruppi sociali incidere su un patrimonio di spazi con domande e necessità a volte comuni, altre volte specifiche e, sempre più spesso, diversificate.



Figura 6. Aree dismesse lungo via Cuneo con le rovine dell'ex stabilimento Fiat. (B. Caselli)

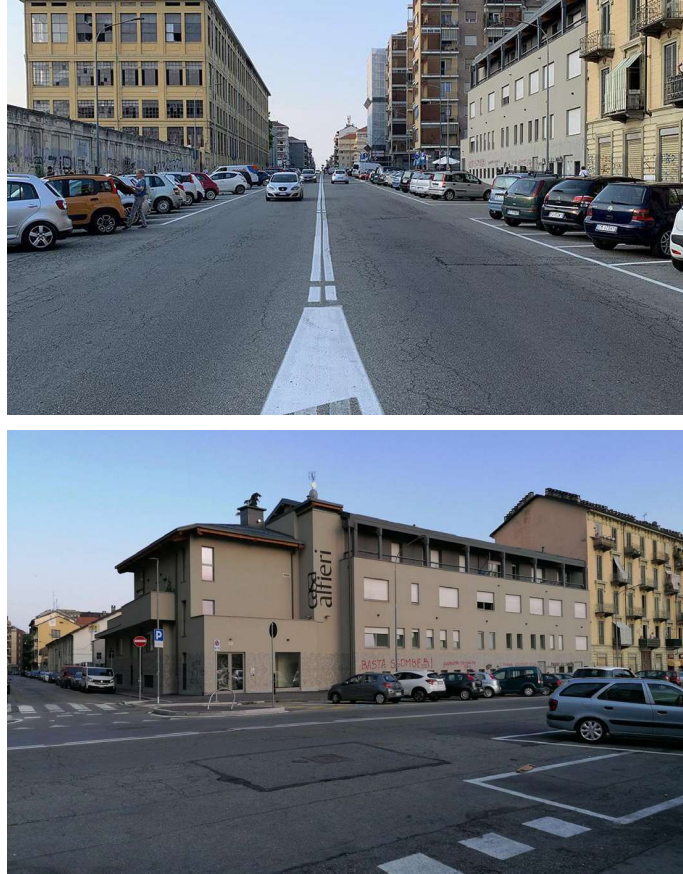


Figura 7. Corso Vercelli: il tessuto residenziale che fronteggia il sito ex industriale delle OGM (con il cosiddetto “lingottino”) da lungo tempo in attesa di trasformazione (S. Caramaschi, B. Caselli).

3. Imparare dalla città: progettualità, comunicazione e coinvolgimento

I quartieri di Borgo Vittoria, Barriera di Milano e Aurora hanno goduto di consistenti apporti di risorse pubbliche e private, soprattutto grazie a grandi progetti di trasformazione di siti ex industriali. Un esempio è l'intervento “Spina 4” in cui, assieme ad ampie superfici residenziali, è stato realizzato il Parco Aurelio Peccei al confine tra i quartieri di Barriera di Milano e Borgo Vittoria. Qui, accanto agli attori che guidano il processo, hanno assunto un ruolo chiave anche gli abitanti del quartiere, coinvolti attivamente nella stesura del programma. Tramite una stretta collaborazione con le scuole, che rappresentano un importante presidio di coscienza urbana (Turi, 2021), si è innescato un processo di costruzione della città con condizioni di maggiore urbanità e con una qualità dello spazio pubblico che viene percepita dagli abitanti come un'effettiva restituzione spaziale della garanzia di un diritto.

Dall'osservazione dei modi di abitare questi luoghi emerge che parte del successo di alcune operazioni ben riuscite è legata alla definizione di soluzioni progettuali flessibili, che si prestano poi ad essere plasmate a seconda delle abitudini e delle esigenze dei loro fruitori. Il Parco Peccei può essere considerato un esempio virtuoso che, tuttavia, rende manifesta una criticità piuttosto comune in queste aree della città: la mancanza di una progettualità di insieme fa sì che lo spazio pubblico sia percepito dai suoi fruitori come un'oasi in cui i problemi legati all'inadeguatezza dei luoghi dell'abitare sono momentaneamente sospesi (Figura 8). Una mancanza che si lega al fatto che spazi pubblici e infrastrutture collettive vengono realizzati soprattutto in occasione di grandi processi edilizi legati alla generazione di rendita urbana - che in parte sopperisce alle ridotte capacità di spesa pubblica -, con il rischio di mettere in secondo piano i bisogni quotidiani e diffusi degli abitanti.

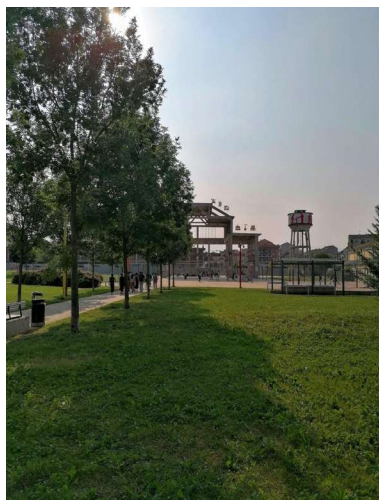


Figura 8. L'intervento di trasformazione urbana di Parco Peccei. A sinistra: i grandi volumi di edilizia residenziale che affacciano sul parco e che ne hanno accompagnato la realizzazione (M. Peverini); a destra, sullo sfondo, i due manufatti di archeologia industriale che divengono parte integrante del parco a memoria del passato produttivo del quartiere (B. Caselli).

A Torino la questione abitativa è spesso connessa a quella dei vuoti urbani e dei lasciti industriali, un tema questo da sempre molto discusso dal momento che intercetta l'identità morfologica e socio-culturale della città. A questo proposito, la chiusura del Lingotto nel 1982 ha portato all'attenzione del dibattito uno dei simboli di Torino ed è coincisa con un momento storico in cui la giunta Novelli stava tentando di costruire, attraverso il Progetto preliminare di Piano regolatore del 1980, una base capace di mettere a sistema gli interventi sulla città (Greco, 2018). Il Progetto preliminare di Piano è rimasto su carta e nonostante il suo fallimento sia associato principalmente alla crisi della Giunta stessa, il dibattito sul Lingotto ha fatto emergere anche la propensione per una "progettazione per parti" (Greco, 2018), alimentata da un sentimento di fiducia verso il rilancio di intere aree urbane attraverso interventi di riqualificazione puntuali. A distanza di quarant'anni questa propensione non sembra essere superata, visto che viene ancora affidato a singoli progetti il compito di avere una risonanza sull'intorno, rimandando l'intervento necessario di messa in rete delle risorse e dei servizi essenziali diffusi.

Un elemento ricorrente emerso dalla perlustrazione sul campo è poi la mancanza di continuità nello spazio dedicato alla mobilità sostenibile con una conseguente *fatica* nel muoversi nel quartiere, a piedi o in bicicletta, per raggiungere gli spazi dedicati ai servizi che tendono, per questo, a rimanere delle esperienze episodiche di socialità. Anche se coscienti che l'implementazione e l'adeguamento delle reti ciclabili e pedonali da soli non siano sufficienti ad attuare i prospettati cambiamenti culturali nei modelli di mobilità (rendendoli meno auto-centrici). È pur vero che una migliore organizzazione dei servizi di prossimità e un progetto più efficiente delle infrastrutture in ambito urbano, tese a favorire la sicurezza e piacevolezza degli spostamenti attivi, possono considerevolmente aumentare la qualità della vita in città (Zazzi, Rossetti, Caselli, 2020). Ciò significa, innanzitutto, incrementare lo spazio pubblico per la mobilità lenta, anche a discapito degli spazi per la mobilità motorizzata (Bertolini, 2020), prospettando una serie di azioni atte a rendere la strada, specialmente quella di prossimità in ambito residenziale, uno spazio despecializzato con un uso il più possibile promiscuo. Si tratta di declassare strade e piste ciclabili, ampliando strategicamente i marciapiedi per favorire una riduzione delle velocità consentite (sullo stile del *woonerf* olandese) e restringere, in altri casi, le sezioni delle carreggiate recuperando spazi di relazione (Zazzi, Rossetti, Caselli, 2020), sull'esempio del progetto di riqualificazione di via Banfo del programma Urban Barriera (Figura 9).



Figura 9. Riqualificazione di via Banfo, come parte del progetto Riqualificazione Spazio pubblico Borgo Storico del programma di sviluppo urbano Urban Barriera (B. Caselli).

Un'altra criticità rilevata riguarda il ruolo della grande distribuzione organizzata (GDO) – raddoppiata in termini di superficie dal 2001 al 2017 nella città metropolitana di Torino a fronte di densità di commercio al dettaglio sempre più ridotte (Rapporto Rota, 2019) – che è diventata il volano principale di trasformazione urbanistica e su cui le amministrazioni fanno sempre più affidamento per innescare un cambiamento. Il dibattito sulle trasformazioni in corso nella zona attraversata durante il workshop è esemplare (si pensi al discorso sulla trasformazione dell'ex OGM), guidati ormai dalle strategie di investimento di grandi gruppi commerciali che l'amministrazione pubblica avvantaggia nell'ottica di mitigare la contrazione economica ed attrarre risorse. Ciò avviene però senza una riflessione sulle conseguenze (ad esempio la rarefazione delle attività commerciali al dettaglio) e soprattutto su quanto le nuove attività rispondano o meno ai bisogni reali della popolazione e sui possibili rischi di ricadute negative in termini socio-economici e ambientali.

In conclusione, la sfida che riteniamo ancora aperta è quella di progettare politiche che intervengano simultaneamente in una fase di contrazione economica e di transizione sociale, capaci di guardare al progetto come occasione per tenere insieme necessità e interessi diversi, senza dunque affidargli il compito di rappresentare un'unica soluzione a problemi complessi che insistono su un particolare contesto. Un apprendimento che dunque accogliamo dall'esperienza svolta è la necessità di delineare i processi di trasformazione urbana nel quadro di una politica abitativa complessiva, ovvero capace di coniugare la questione dei costi (limitando ad esempio i processi che possano innescare dinamiche di sostituzione della popolazione locale) con il miglioramento delle condizioni di sostenibilità e abitabilità dei quartieri, in termini di alloggio, spazio pubblico e accessibilità attiva e in sicurezza ai servizi locali.

Riferimenti bibliografici

- Albano R., Mela A., Saporito E. (2020), *La città agita. Nuovi spazi sociali tra cultura e condivisione*, Franco Angeli.
- Bertolini L. (2020), From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734-753.
- Bonini Baraldi S., Governa F. e Salone C. (2021), “Rappresentazioni dei “margin” e rigenerazione urbana a Torino”, in Molinari P. (a cura di), *PERIFERIE EUROPEE. Istituzioni sociali, politiche, luoghi*. Il Tomo. Una prospettiva geografica, Franco Angeli, pp. 22-43.
- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi.
- Ciaffi D., Crivello S., Davico L., Mela A. (2019), *TORINO. Economia, Governo e Spazi Urbani in una città in trasformazione*, Rubbettino.
- Corte dei Conti (2020), I fondi per il sostegno all’abitazione in locazione per le categorie sociali deboli (2014-2020), Deliberazione 3 agosto 2020, n. 9/2020/G.
- De Rossi A., Durbiano G. (2006), *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Umberto Allemandi &C.
- Greco E. (2017), “Dalla città fabbrica alla città degli eventi: Torino dagli anni Settanta del Novecento ad oggi”, in Belli G., Capano F., Pascariello M.I. (a cura di), *La città, il viaggio il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*, CIRICE.
- Greco E. (2018), *Il progetto preliminare di Piano regolatore del 1980: parabola di una visione politica*. In ricordo di Raffaele Radiconi, A&RT.
- Lazzarini L., Marchionni S. (2020), *Spazi e corpi in movimento. Fare urbanistica in cammino*, SdT Edizioni.
- NOMISMA (2016), Dimensioni e caratteristiche del disagio abitativo in Italia, rapporto redatto in collaborazione con Federcasa.
- Osservatorio Condizione Abitativa (2018), XV Rapporto Anno 2018, Città di Torino, Divisione Servizi Sociali, Area Edilizia Residenziale Pubblica.
- Peverini M. (2020), “Emergenza affitti #1. Quali misure in Italia?”, *Welforum*, Osservatorio Nazionale sulle Politiche Sociali. Disponibile online: <https://bit.ly/3bAnxCY> (visitato il 27/10/2021).
- Peverini M., Caramaschi S. (2021), “Abitare nell’Italia urbana in contrazione. Ricollocare la questione abitativa nei territori urbani in contrazione”, *UrbanisticaTre Focus*. Disponibile online: <https://bit.ly/3nNQfpK> (visitato il 02/11/2021).
- Rapporto Rota (2019), *Futuro Rinviato*. XX rapporto, Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi.
- Secchi B. (2005) *La città del ventesimo secolo*, Editori Laterza.
- Semi G. (2015), *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Il Mulino.
- Solnit R. (2002), *Storia del camminare*, Mondadori.
- Tosi M.C. (2009), “La fatica di abitare. Per una città confortevole sana e sicura”, *Urbanistica*, n. 139, pp. 88-92
- Turi P.G. (2021), “Scuola e spazio urbano”, in Laboratorio standard (a cura di) *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*, Donzelli Editore
- Zazzi M., Rossetti S., Caselli B. (2020), “Spazi e tempi dell’accessibilità urbana durante e dopo l’emergenza sanitaria”, in *Working papers*. Rivista online di Urban@it,, 1/2020. Disponibile online: <https://www.urbanit.it/rivista-online/> (visitato il 02/11/2021).

