

Torino Milano

Prospettive territoriali per una cooperazione competitiva

Turin Milan

Territorial perspectives for a competitive cooperation

ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 144

LXV-3-4

NOVEMBRE-DICEMBRE 2011

NUOVA SERIE

ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LXV - Numero 3-4 - NOVEMBRE-DICEMBRE 2011

Direttore

Carla Barovetti

Segretario

Davide Rolfo

Tesoriere

Claudio Vaglio Bernè

Art Director

Riccardo Franzero

Comitato di redazione

Domenico Bagliani, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis, Marco Filippi, Alessandro Martini, Franco Mellano †, Paolo Picco, Costanza Roggero, Valerio Rosa, Andrea Rolando, Mauro Sudano, Mauro Volpiano

Sede

Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino

Corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino, telefono 011 - 6508511 - www.siat.torino.it

ISSN 0004-7287

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.



Questo numero di «A&RT» si inserisce all'interno dell'iniziativa SIAT-Politecnico di Milano
Torino Milano. Prospettive territoriali per una cooperazione competitiva, realizzata

con il contributo di

Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Torino



Camera di Commercio Milano



Compagnia di San Paolo



con il patrocinio di

Regione Piemonte



Provincia di Torino



Città di Torino



Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Torino



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino



Politecnico di Torino



partner tecnico

Ferrovie dello Stato Italiane



Curatori del numero:

Alessandro De Magistris, Andrea Rolando

Comitato scientifico dell'iniziativa:

Carla Barovetti (Presidente SIAT)

Matteo Bolocan Goldstein, Alessandro De Magistris, Andrea Rolando (Politecnico di Milano, DiAP)

Carlo Alberto Barbieri, Agata Spaziante (Politecnico di Torino, DIST)

con la collaborazione di Stefano Di Vita (Politecnico di Milano, DiAP)

Segreteria organizzativa:

Stefano Di Vita, Paolo Picco, Antonio Recupero, Sara Tota

Immagine di copertina a cura di Andrea Rolando tratta da *Problematiche derivanti dalla realizzazione e attuazione dell'asse Torino Milano nelle politiche di pianificazione territoriale*, Contributo per la redazione del P.T.R., Regione Piemonte, 2007.

SOMMARIO**SUMMARY**

Carla Barovetti	Editoriale <i>Editorial</i>	pag. 7
Andrea Rolando	In memoria di Franco Mellano, 1943-2011	pag. 8
Gianpiero Masera	Prefazione <i>Foreword</i>	pag. 9
Sergio Enrico Rossi	Prefazione <i>Foreword</i>	pag. 11
Alessandro De Magistris, Andrea Rolando	Torino Milano: prospettive territoriali e letture per una cooperazione competitiva <i>Turin and Milan: territorial perspectives and readings of competitive cooperation</i> .	pag. 14

**LA COSTRUZIONE DELLA CITTÀ-REGIONE: EVOLUZIONE DI UN'IDEA
CONSTRUCTION OF THE CITY-REGION: EVOLUTION OF AN IDEA**

Alessandro De Magistris	Indagini su MiTo. Sondaggi nella storia di un problematico sodalizio urbano <i>Studying MiTo. Surveys throughout the history of a problematic urban association</i>	pag. 18
Matteo Bolocan Goldstein, Matteo Puttilli	Geografie del Nord. Territori e funzioni nella mondializzazione <i>Geographies of the North. Territories and functions within mondializzazione</i> .	pag. 32

**TERRITORIO: ECONOMIA E SOCIETÀ
TERRITORY, ECONOMY AND SOCIETY**

Paolo Perulli	Il Nord come global-city region <i>Northern Italy as a global-city region</i>	pag. 44
Cesare Emanuel	Il quadrante intermetropolitano del N-E piemontese: le opportunità, le sfide e le strategie di un territorio in transizione <i>The inter-metropolitan quadrant of N.E. Piedmont: opportunities, challenges and strategies of a territory in transition</i>	pag. 50
Alfredo Mela, Luciana Conforti, Giovanna Perino	Trend insediativi nelle Regioni del Nord-Ovest italiano <i>Settlement trends in the North-Western Regions of Italy</i>	pag. 64
Andrea Arcidiacono, Laura Pogliani	Le politiche urbanistiche di Milano (Guardando Torino) <i>Milan Urban Policies (Looking at Turin)</i>	pag. 69
Carlo Alberto Barbieri	Le politiche urbanistiche di Torino e lo sguardo verso Milano <i>The planning policies of Turin and its look to Milan</i>	pag. 76

**LE IMPRESE
COMPANIES**

Paolo Balistrieri	Il sistema infrastrutturale e il progetto Transpadana <i>The infrastructure system and the Transpadana project</i>	pag. 84
Corinna Morandi	Polarità del commercio e del tempo libero nella regione urbana tra Milano e Torino <i>Polarity of commerce and free time in the urban region between Milan and Turin</i>	pag. 87
Vittorio Biondi, Elena Milanese	Territorio e reti nell'associazionismo di impresa. Riflessioni a partire dall'esperienza di Assolombarda <i>Territory and networks in industrial associations. Considerations from the experience of Assolombarda</i>	pag. 95
Cristina Manara	Il sistema confindustriale piemontese <i>The Confindustrial system in Piedmont</i>	pag. 101

**LA COOPERAZIONE CULTURALE
CULTURAL COOPERATION**

Francesco Poli	Il sistema dell'arte contemporanea a Milano e Torino <i>The contemporary art system in Milan and Turin.</i>	pag. 106
Agata Spaziante	Cooperare per produrre conoscenza: l'esperienza dell'Alta Scuola Politecnica (ASP) <i>Working together to produce knowledge: the Alta Scuola Politecnica (ASP) experience</i>	pag. 109

**VERSO IL 2015
TOWARDS 2015**

Andrea Rolando	Torino e Milano: territori intermedi e spazi aperti come opportunità di sviluppo di una Smart Region <i>Torino and Milano: in between territories and open spaces as an opportunity for the development of a Smart Region.</i>	pag. 120
Stefano Di Vita	Milano-Torino 2015: proposte <i>bottom up</i> per una rigenerazione territoriale diffusa e sostenibile <i>Milan-Turin 2015: bottom up proposals for a widespread and sustainable territorial regeneration</i>	pag. 130

**LE ARCHITETTURE E I PROGETTI URBANI
ARCHITECTURES AND URBAN PROJECTS**

Maria Vittoria Capitanucci, Federico Deambrosis	Prontuario alla lettura di un confronto difficile <i>Hard to compare: a handbook</i>	pag. 138
Federico Deambrosis	La trasformazione senza immagini: riflessioni sulla Torino del XXI secolo <i>The transformation without images: reflections on XXIst Century Turin.</i>	pag. 140
Maria Vittoria Capitanucci	Milano architettura e trasformazione <i>Milan architecture and transformation</i>	pag. 149

**IL TRENO COME OSSERVATORIO MOBILE DEL TERRITORIO
THE TRAIN AS A MOBILE OBSERVATORY OF THE TERRITORY**

Marco Demarie	In viaggio con il paesaggio <i>Travelling with the landscape.</i>	pag. 162
Sisto Giriodi	Guardare dal treno. Note su un film dal treno Torino-Milano e ritorno <i>Looking from the train. Notes on a film from the train, from Turin to Milan and return</i>	pag. 165
Andrea Giordano, Danilo Marcuzzo, Alberto Mellano, Francesco Rovera,	Il video dal finestrino del treno. Uno sguardo fisso per catturare e condividere frammenti di esperienze <i>The video from the train window. A fixed look to capture and share snippets of experiences</i>	pag. 180
Davide Rolfo	La vista ferroviaria come sezione territoriale <i>The view from the railway as a territorial section.</i>	pag. 183
Sisto Giriodi	Note sulla tratta piemontese della Missione fotografica Trieste-Torino <i>Notes on the Piedmontese section of the Trieste-Turin Photographic Mission</i>	pag. 197

Editoriale

Editorial

Nel 1986, al momento dell'acquisto dell'Alfa Romeo da parte della Fiat, a chi gli chiedeva che rapporto questo inedito assetto industriale potesse avere con una rivalità – vera o presunta – tra Torino e Milano, Giovanni Agnelli rispondeva che la distanza tra le due città era inferiore a quella tra le due estremità di Los Angeles.

Venticinque anni dopo, in un sistema economico dai confini sempre più allargati e indeterminati (e proprio le più recenti vicende della Fiat ne sono un esempio di incredibile evidenza), quei 150 chilometri che separano i due capoluoghi regionali sono ancora oggetto di discussione.

La stessa esistenza di questo dibattito è indice della radicata complessità di un territorio che, se sotto diversi aspetti presenta caratteri che lo rendono immediatamente riconoscibile nel suo insieme rispetto ad altre parti d'Italia (il “nord-ovest”), per altri versi racchiude in sé differenze (e divergenze) non conciliabili, che sembrano trovare origine in veri e propri *habitus* locali.

La vicenda del recente tentativo di introduzione, nelle modalità pianificatorie torinesi – tradizionalmente “monocentriche” e caratterizzate da sostanziale continuità nel tempo – di atteggiamenti propri dei modi di sviluppo urbano milanese – riflesso invece di una pluralità di centri di potere e nelle quali l'uniformità del linguaggio urbano riveste minor peso – è esemplificativa, nelle polemiche nate intorno ai caratteri economici, sociali, architettonici, di un caso in cui le differenze di atteggiamento sono immediatamente percepibili in quanto legate ad esiti “fisici” difficilmente eludibili.

Al di là di questo esempio macroscopico, proprio la ricchezza delle differenze – se messe a sistema – può però essere alla base di quella virtuosa «cooperazione competitiva» in grado di far risaltare specificità uniche e ricercate (nei campi della produzione, del paesaggio, della formazione, della cultura), che forse, in un quadro di rivalità, orgogli e snobismi locali, rischiano invece di disperdersi e di non essere percepite al di fuori del più o meno mitico “nord-ovest”.

Cogliamo l'occasione rappresentata da questo editoriale per ricordare la figura di Franco Mellano, ingegnere, architetto, membro del Comitato di redazione di «A&RT», la cui prematura scomparsa priva la SIAT di uno dei suoi più attivi soci.

Carla Barovetti

In memoria di Franco Mellano, 1943-2011

La presentazione di questo numero di «Atti e Rassegna Tecnica» è rattristata dalla perdita del prof. Franco Mellano, membro del Comitato di Redazione della Rivista, la cui prematura scomparsa il 27 ottobre 2011 priva la SIAT di uno dei suoi soci più attivi. Proprio l'argomento di questo numero monografico sulle relazioni territoriali tra Torino e Milano – soprattutto se inquadrato nel più ampio contesto europeo – era uno dei suoi interessi di ricerca, e numerose sono state le occasioni di discussione e di collaborazione, anche integrando attività comuni, presso i Politecnici di Torino e di Milano.

La sua competenza, caratterizzata da un approccio fortemente interdisciplinare e attento alla pratica dell'urbanistica come materia fondamentale per lo sviluppo armonico del territorio, rimane leggibile, in filigrana, nell'impianto scientifico di questa pubblicazione.

Franco Mellano, nato a Saluzzo il 4 maggio del 1943, ha sempre vissuto a Torino, dove si laurea in ingegneria nel 1969 e in architettura nel 1973. Subito dopo la laurea inizia l'attività universitaria presso l'Istituto di Architettura Tecnica diretto da Augusto Cavallari Murat, dove, dal 1976 diventa titolare della cattedra di urbanistica, insegnando a generazioni di professionisti il prezioso rapporto tra architettura e società che si stabilisce attraverso il progetto urbano e territoriale. Nel corso della sua attività accademica, ha prodotto più di ottanta pubblicazioni scientifiche e cinque volumi che restituiscono un interesse profondo per l'urbanistica torinese e piemontese e per la pianificazione territoriale in Europa. Tra i suoi molti interessi, è particolare l'attenzione verso il tema delle relazioni territoriali tra le città – Torino e Milano, ma anche Lione, Ginevra, Lille – che è testimoniata da studi e convegni, oltre che dalla partecipazione ad organismi e commissioni nazionali internazionali.

In parallelo alle attività di ricerca e di didattica, ha svolto una intensa attività professionale, consolidando un'esperienza trentennale con la costituzione, nel 2000, dello Studio Mellano Associati.

Il suo contributo, come urbanista e architetto, alla costruzione della Torino di oggi è stato di grande importanza, sia nelle fasi di redazione del Piano Regolatore per il quale è stato consulente della Città a partire dal 1985, a fianco di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, sia nella successiva fase di attuazione che lo ha visto autore di molti dei piani e dei progetti urbani e architettonici che hanno dato un volto nuovo alle principali aree industriali dismesse della città. Tra tutte: il Lingotto, la Spina, le aree ex Italgas e Lancia, lavorando anche a fianco di Renzo Piano, Vittorio Gregotti, Gino Valle, Bohdan Paczowski, J. Pierre Buffi, Massimo Carmassi, Norman Foster, Roberto Gabetti, Aimaro Isola. Tra i molti progetti, negli ultimi anni era particolarmente impegnato come consulente tecnico della Banca IntesaSanpaolo, per cui ha seguito dal 2005 tutte le fasi del progetto del nuovo Centro Direzionale ideato da Renzo Piano, a partire dalle prime questioni urbanistiche anche per la soluzione del delicato rapporto con il paesaggio urbano, fino alla esecuzione in cantiere, che purtroppo non ha potuto vedere ultimata.

Andrea Rolando

Prefazione

Foreword

Le Camere di commercio italiane devono la loro esistenza al sistema delle imprese, per la crescita del quale sono nate e, recentemente, riformate.

Connaturato alla vicinanza al sistema imprenditoriale è poi l'organizzazione a rete delle Camere di commercio, organizzazione che, a partire dal 2010, ha assunto maggior valore per il riconoscimento operato dal legislatore del mondo camerale come "sistema" camerale.

La nozione di rete, di coesione tra sistemi diversi, di "ponte" tra realtà e territori, pertanto, è parte integrante del DNA delle Camere di commercio; non deve perciò stupire che, proprio da due Camere di commercio, quella di Torino e di Milano, sia partito lo stimolo e la riflessione, ormai oltre sei anni fa, per capire, analizzare, dibattere la tematica, a quel tempo *in fieri*, di collegamento veloce tra Torino e Milano.

La costruzione dell'infrastruttura fu, pertanto, il modo e l'occasione per riportare all'attenzione, anche nazionale, due città ed un territorio nuovamente in grado di esprimere una spinta propulsiva potente allo sviluppo del Nord Ovest del Paese e non solo di quello. Da qui il dibattito, assolutamente non finito, delle direzioni verso le quali dovesse indirizzarsi questa spinta propulsiva e, soprattutto, di quali fossero (e saranno) i migliori strumenti per farla in modo che essa non esaurisca i suoi effetti positivi.

Gli anni successivi e il completamento della ferrovia ad Alta Velocità, (unitamente alla ristrutturazione dell'autostrada Torino-Milano ancora in corso) hanno condotto, rapidamente e inesorabilmente, i territori a iniziare una trasformazione, a volte silenziosa; a inglobare al loro interno la modifica di tempi di trasferimento, e quindi di ricerca di nuovi baricentri ed equilibri; a sottolineare o cogliere nuove direttrici di sviluppo; a prendere atto, altre volte, di fallimenti e di sviluppi non portati a buon fine.

Fin da subito l'attività congiunta delle due Camere si è indirizzata sul versante dell'analisi economica, al fine di cogliere le opportunità di crescita date dalla vicinanza dei due territori, in un'ottica da indagare non solo più sul versante della competizione ma soprattutto della sinergia e della collaborazione.

I primi progetti, il sostegno all'Alta Scuola Politecnica, nata dalla collaborazione tra i due Atenei e con il sostegno delle due Camere di commercio, e le attività nel campo del sostegno all'internazionalizzazione delle PMI, hanno colto due delle maggiori potenzialità di sviluppo dei territori: la ricerca e lo sviluppo tecnologico e, parallelamente, l'individuazione e il consolidamento di nuovi mercati di sbocco.

Successivamente, nell'ottica della fruizione culturale e turistica delle due città, ha visto la luce una fruttuosa collaborazione nel sostegno al sistema dell'arte contemporanea e alle rassegne musicali autunnali tra le due città.

Analogo percorso di collaborazione, nel frattempo e con alterne vicende, veniva imboccato anche dalle amministrazioni locali, sia nel settore culturale e turistico che in quello, ben più ostico e complicato, dei servizi.

A qualche anno di distanza dal nascere di questi primi progetti possiamo affermare che, finiti i cantieri di costruzione delle infrastrutture, rimangono però aperti e spesso difficili, i "cantieri immateriali" legati alla costruzione delle collaborazioni dei due territori.

Occorre allora domandarsi quale possa e debba essere il ruolo delle Camere di commercio in questo caso: se di osservatori e studiosi, ancorché privilegiati, dei fenomeni in corso, o co-protagonisti di un copione ancora largamente da scrivere.

La risposta, a ben vedere, non può che essere la seconda, anche se, probabilmente, con qualche correttivo rispetto al ruolo giocato fino ad oggi.

Infatti, se fino a ieri l'attenzione era puntata sulla tempistica della costruzione delle infrastrutture (completata quella ferroviaria, in corso di completamento quella autostradale) e veniva dato in qualche modo per scontato che questo avrebbe provocato un avvicinamento virtuoso e automatico anche tra le economie dei due territori, oggi si deve invece constatare che tale effetto non si è realizzato se non parzialmente; occorre constatare che l'integrazione economica, probabilmente, necessita ancora di una spinta e di un sostegno che, a ben vedere, le politiche pubbliche possono contribuire a dare in maniera importante e soprattutto per il sistema delle PMI.

In particolare, proprio per le Camere di commercio, si potrebbe evidenziare un ruolo attivo e importante nelle diffusio-

ne delle opportunità che nascono dall'introduzione nel nostro ordinamento di nuovi strumenti, quali le collaborazioni di rete tra imprese, con il superamento di una logica geografica e distrettuale e con la nascita di veri e propri meta-distretti di imprese tra i territori.

Questo, ovviamente, presuppone conoscenza economica e sociale dei territori, da sempre materia in cui le Camere sono attive, e politiche di sviluppo promozionale conseguenti: sensibilizzazione delle imprese, progettazione di attività di sostegno, non necessariamente finanziario ma, meglio, molto meglio, consulenziale e strategico.

Questa logica introduce al secondo punto di debolezza, a mio parere, evidenziatosi in questi anni: la questione delle cosiddette "terre di mezzo", cioè di quella parte del territorio che, attraversato dalla linea ad Alta Velocità, in realtà non ne è ancora riuscito a cogliere i benefici in termini di sviluppo ma, metaforicamente, è rimasto a guardare i treni sfrecciare tra i due poli.

Non potremo mai pensare ad una coesione vera tra i due territori se lo sviluppo sarà assicurato solo alle due polarizzazioni anzi, questo potrebbe avere effetti anche negativi, dal momento che potrebbe portare ad una vera e propria desertificazione imprenditoriale dei territori intermedi, le cui imprese sarebbe indotte alla delocalizzazione verso i territori dei due città più grandi, ben più appetibili in termini di sviluppo e opportunità.

Ecco che, allora, un altro ruolo che le due Camere potrebbero giocare, sia nella logica della rete di imprese ma, soprattutto, in quella della collaborazione istituzionale, è quello della mobilitazione di quei territori intermedi e delle istituzioni locali, a partire dal sistema camerale, che hanno a cuore lo sviluppo di quei territori, per stimolare i medesimi a progettare politiche di sviluppo che "guardino" anche ai due poli, che ne ricerchino le interconnessioni virtuose, che ne intercettino possibili gemmazioni atte a valorizzare saperi e realtà locali.

In sintesi, le tante tematiche qui brevemente accennate richiedono ancora guida e sostegno strategici, essendo ben lungi dall'aver trovato una soluzione o anche solo una linea di sviluppo completamente definita e priva di dubbi; sta alle due Camere o, ancora meglio, al sistema delle Camere dei territori interessati, saper giocare un ruolo da protagonisti dello sviluppo, di volta in volta suggerendo riflessioni, partecipando ai tavoli di confronto, ponendo in essere azioni pluriennali, impegnando e mobilitando risorse, in una parola giocando ancora una volta un ruolo attivo per la crescita dell'economia.

Gianpiero Masera, dirigente responsabile dell'Area Promozione e sviluppo del Territorio della Camera di Commercio di Torino.

Prefazione

Foreword

Le ragioni di un'alleanza di interessi tra città sono le ragioni dei territori che includono, delle economie che sui territori si estendono e delle società che intorno alle economie si sviluppano, e rispondono alle trasformazioni che investono i sistemi urbani.

L'esperienza dei grandi centri metropolitani rispetto alla dimensione del competere ha mostrato che il modello della polarizzazione è andato via via indebolendosi sotto la spinta di tendenze policentriche che hanno influito sulle dinamiche insediative delle attività produttive e delle abitazioni. Si è osservato, infatti, un progressivo allargamento delle configurazioni fisiche delle città, l'intensificarsi dei flussi di persone, merci e idee, un ampliamento degli orizzonti entro cui si muovono gli operatori economici, l'affermarsi di nuove tecnologie ad alto valore aggiunto sensibili ad economie esterne immateriali, piuttosto che a fattori produttivi di scala.

Sono così andate strutturandosi le regioni metropolitane, ancorate ad un assetto che rende molto più vantaggiosa la condivisione della polarità piuttosto che la sua contesa, seppure nell'ambito di un crescente livello di ambizione.

Nella sfida della crescita, le città d'avanguardia hanno, pertanto, affinato la propria capacità di valorizzare risorse e di moltiplicare talenti costruendo *partnership* con altri soggetti metropolitani della stessa regione. Lungo questa evoluzione, hanno tenuto conto di alcuni elementi fondamentali per stringere alleanze di successo, come la prossimità ed accessibilità delle aree urbane considerate, l'omogeneità dei modelli culturali di riferimento, l'opportunità di integrare funzioni piuttosto che sovrapporle, la presenza di strutture amministrative inclini alla cooperazione e di una classe dirigente consapevole dei vantaggi che dalle alleanze possono generarsi.

Guardando al rapporto tra le città di Milano e Torino, il policentrismo è stato e continua ad essere un destino alquanto evidente, indotto dallo spontaneismo delle dinamiche di mercato e dall'evoluzione dei fattori di base, e primariamente dalle infrastrutture di trasporto. Questo assetto ha da sempre interessato la più ampia macro-regione del Nord-Ovest, matrice di uno sviluppo moderno e tecnologicamente avanzato, centro focale dell'industrializzazione italiana che ha assorbito la maggiore concentrazione di capitale finanziario e produttivo e il flusso più consistente di immigrazione interna della storia del nostro Paese.

Da alcuni anni questa macro-regione è investita da profonde trasformazioni morfologiche. Di "triangolo industriale" non si può più parlare, essendo mutati i modelli delle relazioni industriali, dell'organizzazione delle imprese, della concorrenza internazionale, in funzione delle filiere produttive e logistiche, che hanno imposto una maggiore agilità e snellezza e una conseguente diffusione delle attività produttive in altre aree urbane. Ne è risultata una nuova arena economica più complessa e articolata e ne è emersa una maggiore distribuzione della capacità di produrre ricchezza.

Nonostante il sistema dei distretti e le successive articolazioni di reti di imprese siano andati affiancandosi al tradizionale triangolo industriale, questo non è stato sostituito da un modello alternativo di concentrazione territoriale dello sviluppo simile a quello che a partire dagli anni cinquanta e fino agli anni novanta ha polarizzato all'interno di tre regioni su venti il quaranta per cento degli addetti privati e il cinquanta per cento della ricchezza del Paese. In altre parole, la mappa delle relazioni economiche e sociali non lascia ancora intravedere un nuovo assetto complessivo del sistema economico e sociale del Nord Italia.

Pur tuttavia, il capitalismo che si è affermato nella regione del Nord Ovest italiano e il suo modello sociale hanno lasciato in eredità una ricchezza reale, che si è tradotta in reti infrastrutturali, servizi tecnologici, siti industriali, poli di ricerca, e che si è consolidata su un capitale sociale e umano di eccellenza incline all'apprendimento continuativo, così come su una cultura locale orientata all'innovazione e capace di tessere solide reti di relazioni.

In virtù di questo capitale accumulato, l'asse che si è strutturato con maggiore evidenza all'interno delle dinamiche di trasformazione continua ad essere quello che congiunge Milano e Torino, integrato dall'autunno 2009 da un corridoio infrastrutturale unico in Italia, la linea ferroviaria ad Alta Velocità, che ha notevolmente accresciuto e intensificato i collegamenti tra le due città.

Dal punto di vista economico, i numeri descrivono una realtà importante nel contesto nazionale: lungo l'asse si produce il 15% del valore aggiunto creato in Italia e si generano quasi 57 miliardi di euro di esportazioni, poco meno di un quinto del totale nazionale. Le due regioni complessivamente considerate rappresentano il motore italiano per ricer-

ca e sviluppo, sia per spesa sostenuta in questo settore che per numero di addetti. Le circa 730.000 imprese insediate su questo territorio mostrano una radicata vocazione imprenditoriale, considerata una crescita di 56.000 unità nel periodo 2000-2008, occupano 2,7 milioni di addetti solo nei settori dell'industria e dei servizi e attraggono forza lavoro nella misura di 228.000 nuovi residenti nel periodo 2004-2008.

Dati in mano, ci si può ragionevolmente attendere che nuove forme di integrazione vengano a crearsi su questo asse, non tanto basate sull'aggregazione di elementi simili, com'è avvenuto in passato con le imprese dei due territori operanti in settori omogenei, ma piuttosto sull'unione delle differenze, nella logica di integrare e distribuire funzioni urbane a livello di macro-regione, al fine di potenziarle sfruttando i vantaggi comparati.

I benefici di un modello cooperativo di questo tipo risulterebbero ancora più evidenti rispetto a quanto avveniva nel triangolo, dove Torino e Milano si mettevano su una posizione di concorrenza reciproca, rincorrendo la stessa ambizione di essere "città totali", industriali e terziarie allo stesso tempo. Viceversa, lo scambio tra diversi luoghi di produzione e di consumo su una base di complementarità genera valore aggiunto che comporta vantaggi per tutte le parti che compongono un sistema economico, come dimostra la crescente mobilità di persone, che si muovono alla ricerca di migliori opportunità, e di merci, che si spostano per soddisfare le esigenze dei clienti alle condizioni più convenienti. Le attuali dinamiche competitive tra sistemi economici, che concorrono per intercettare i flussi e per rafforzare la propria capacità di fungere da nodi all'interno di reti globali, danno ragione alle strategie cooperative. Molte sono, infatti, le potenzialità generate dal binomio competitività-cooperazione. Basti pensare che un'alleanza tra sistemi urbani favorisce economie esterne derivanti dalla condivisione di infrastrutture, di servizi altamente qualificati, di un comune mercato del lavoro nell'ambito di realtà produttive in cui le singole città possono specializzarsi in settori specifici per potenziare i vantaggi comparati che ne derivano. Questo avviene, ad esempio, nell'ambito dell'innovazione tecnologica, per il quale l'unione di risorse e saperi assicura la combinazione delle conoscenze locali con altri *asset* intangibili provenienti dall'esterno e facilita così l'accesso alle reti sovra-locali.

Le funzioni che una partnership siffatta può servire sono numerose e normalmente garantiscono il successo dei progetti in una logica "win-win", come avviene nell'ambito della promozione internazionale delle città coinvolte, della condivisione di risorse come poli universitari e laboratori, dell'organizzazione concertata di eventi di ampio respiro, della programmazione negli usi del territorio rivolta ad una valorizzazione delle risorse specifiche di ciascuno, anche in chiave di sostenibilità ambientale.

L'accresciuta integrazione territoriale tra le città di Torino e Milano, resa possibile dai collegamenti ad alta velocità, lascia prospettare che una strategia di alleanza su questo asse sia prossima ad un definitivo compimento. È possibile, infatti, intravedere l'inizio di una fase di rilancio di quest'area di cui beneficerebbe in primo luogo il tessuto imprenditoriale locale, sulla scia di un processo di coesione interna tendente a favorire un accesso ottimale alle dotazioni necessarie alla crescita economica: presenza di infrastrutture fisiche e di poli logistici, disponibilità di forza lavoro qualificata, presenza di una filiera industriale strutturata, servizi reali alle imprese, qualità della vita. Il naturale esito di questo processo porterebbe allo sviluppo di funzioni, imprese, organizzazioni ad una scala adatta a reggere la competizione in Europa e nel mondo, attraverso l'ampliamento della base di mercato di prodotti e di servizi, sempre più orientati a soddisfare i bisogni internazionali.

È pur vero che, per realizzare questa prospettiva in senso compiuto, occorre continuare ad investire sull'integrazione territoriale. È necessario, da un lato, superare la percezione per cui l'attuale collegamento ad alta velocità tra i due capoluoghi giovi prevalentemente alle élite metropolitane, interessando nuclei professionali altamente qualificati nei settori della formazione d'eccellenza, della consulenza specializzata, del credito, della comunicazione, poco legati all'ambito dell'imprenditorialità diffusa così come al più ampio bacino di fruitori urbani, ai quali l'alta velocità non ha ancora offerto tutto il suo potenziale. Dall'altro lato, occorre lavorare per una convergenza tra le aree attraversate dall'asse, affinché le distanze e le fratture che oggi si percepiscono a causa della forte polarizzazione verso i due capoluoghi possano confluire secondo una composizione virtuosa che valorizzi tutti i territori ricompresi in questa macro-regione.

Uno sforzo in tal senso implica senz'altro un investimento anche culturale su questa infrastruttura, affinché essa possa servire i campi di applicazione che già oggi si rivelano promettenti nell'ottica di un'alleanza sull'asse MI-TO. Tra questi, spiccano senz'altro l'alta formazione universitaria (si consideri che i laureati annui negli atenei dei due capoluoghi rappresentano il 17% del totale nazionale); il sistema del turismo e le attività fieristiche e congressuali; il terziario culturale, con particolare riferimento alla ricerca nell'industria del cinema e della televisione; il terziario artistico, con un'attenzione specifica al settore dell'arte contemporanea, unica tra le arti figurative a comportarsi come una filiera economica composta da attori che continuamente innovano orientando prodotti e mercati sui quali si potrebbe investire per un rilancio in chiave internazionale; le collaborazioni in ambito culturale, come MiTo Settembre Musica, MiTo Arte Contemporanea, le celebrazioni in occasione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, che accrescono un'identità condivisa tra i due capoluoghi con tutte le ricadute economiche che ne conseguono; l'organizzazione dei grandi eventi che

interessano le due città, come è avvenuto con le Olimpiadi di Torino 2006 e come avverrà con l'Expo di Milano 2015, entrambi moltiplicatori di sviluppo che amplificano la loro portata se estesi a tutta la macro-area del Nord Italia.

La strada dell'alleanza Milano-Torino rappresenta, pertanto, il corso naturale per un rinnovato sviluppo del sistema economico del Nord-Italia. È vero, però, che a parlare di alleanze spesso ci si lascia prendere dall'entusiasmo, perché si comunicano facilmente e facilmente trovano buona accoglienza. Eppure, come tutti i progetti ambiziosi, non sempre risulta così facile realizzarle e garantire il loro successo. In altre parole, affinché un'alleanza sappia sfruttare tutti i vantaggi del suo radicamento e della sua estensione, in chiave di produzione e diffusione dei benefici a diversi livelli, la qualità della sua *governance* conta e fa la differenza.

In questo contesto si inserisce l'azione delle Camere di Commercio, che negli anni hanno conosciuto un ampliamento delle loro funzioni di natura promozionale rispetto allo sviluppo locale e di rappresentanza dell'economia del territorio, ed hanno intensificato lo sforzo di dialogo con i diversi livelli politici e imprenditoriali. A questa evoluzione le Camere hanno risposto dimostrandosi attori istituzionali in grado di dare sostanza alle idee che elaborano, per interpretare in chiave moderna le nuove funzioni che si sono viste conferire nonché la loro natura di autonomie funzionali, ponendosi come soggetti che, pur nell'ambito del territorio di riferimento, allargano i propri orizzonti secondo un approccio incline a realizzare progetti di cooperazione inclusivi della sfera pubblica e privata.

In questa logica la Camera di Commercio di Milano da anni si spende in azioni di promozione internazionale delle imprese, di valorizzazione del territorio e delle economie locali al fine di accrescerne la competitività, anche favorendo l'accesso al credito, di diffusione delle informazioni economiche tramite osservatori sui territori di riferimento, di promozione dell'innovazione e del trasferimento tecnologico presso le imprese, di avvio e monitoraggio di progetti condivisi in settori particolarmente rilevanti per il territorio, dallo sviluppo infrastrutturale e logistico al campo dell'alta formazione, in chiave di valorizzazione delle eccellenze del territorio allargato.

Rispetto all'asse MI-TO, la Camera di Commercio di Milano condivide tali funzioni con la Camera di Commercio di Torino, consolidando una strategia di collaborazione che già dal 2004 si è deciso di strutturare in un solido progetto di alleanza tra le due città. Un progetto che ha una valenza ancora più evidente rispetto a quella delle iniziative concrete che occorre mettere in campo. Questa valenza consiste nel scegliere una strada in salita, che passa dalla cultura della collaborazione, dalla "fatica delle alleanze", dalla costruzione delle reti nelle differenze.

Sergio Enrico Rossi, Dirigente Area Sviluppo Territorio e Mercato, Camera di Commercio di Milano.

Torino Milano: prospettive territoriali e letture per una cooperazione competitiva

Turin Milan: territorial perspectives and readings for a competitive cooperation

ALESSANDRO DE MAGISTRIS, ANDREA ROLANDO

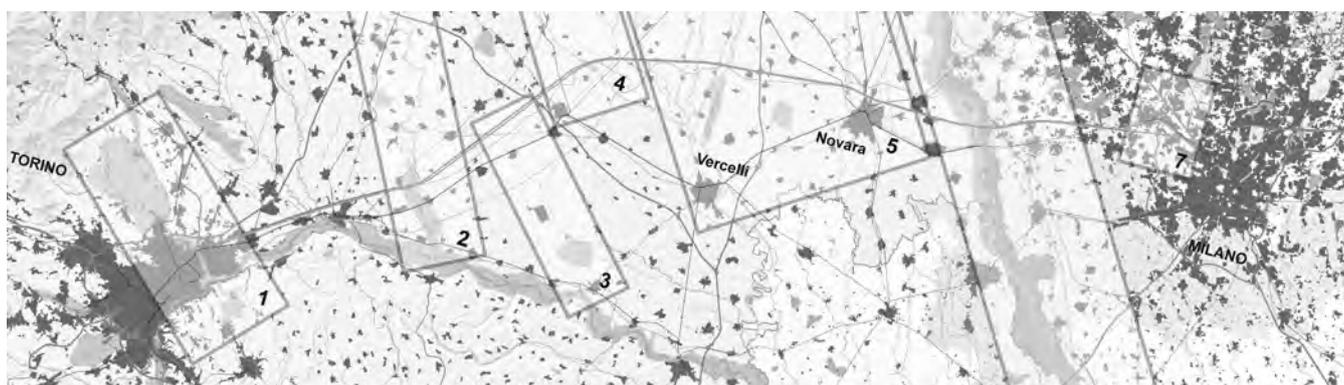
I processi degli ultimi decenni e la crisi economica globale, esplosa nel 2008 e che ha ormai assunto nuove e preoccupanti dimensioni che mettono in gioco direttamente relazioni di scala europea impongono, anche a livello nazionale, un ripensamento delle dinamiche di sviluppo urbano e delle risorse territoriali, dando risalto ad un rafforzamento competitivo delle reti, capace di valorizzare attraverso iniziative di cooperazione, le risorse disponibili.

Il contesto interregionale del Nord Ovest italiano, che difende il proprio dinamismo economico, sociale e culturale, è da tempo oggetto di molteplici importanti riflessioni. Nuove attenzioni, che hanno avuto nell'appuntamento di Cernobbio del 2004 un momento decisivo, portano ora ad un interesse convergente, anche se non esclusivo, sulle relazioni tra Milano e Torino. Relazioni rinnovate dallo sviluppo infrastrutturale della macroarea e indiscutibilmente segnate dalla stagione e dalla prospettiva dei mega-eventi, che si sono rivelati nel contesto globale come potenziali motori di sviluppo urbano e territoriale e che, in Italia, proprio nelle maggiori città del nord hanno una lunga tradizione nel Novecento (Torino 1911, Milano 1906, Torino Italia '61). Dopo il successo delle Olimpiadi Invernali del 2006, che hanno fornito alla capitale piemontese un'occasione di riposizionamento, sia internazionale, sia nazionale, e di riconoscimento in particolare rispetto all'area milanese, nuove fondate ma non scontate aspettative possono essere rivolte, anche sulla base del successo degli eventi del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, in attesa dell'Esposizione Universale di Milano 2015 e verso altre iniziative artistiche e culturali concepite secondo

The processes of recent decades and the global economic crisis exploded after 2008 and which has now assumed new and alarming dimensions that directly refer to the European scale relations impose, also at a national level, a rethinking of the dynamics of urban development and land resources, giving prominence to a strengthening of competitive networks, able to exploit through cooperation, the available resources.

The context of inter-connection of the Italian north-western region, which defends its economic, social and cultural dynamism, has been the subject of several important considerations through years. New attention, which have seen in the appointment of Cernobbio in 2004 a decisive moment, are leading now to a converging interest, though not exclusive, on the relations between Milan and Turin. Relations renovated by the macro infrastructure development and unquestionably marked by the season of mega-events, which have proved in the global context as potential drivers of urban development and territorial cohesion, and that in Italy, just in major cities of the north have a long tradition in the twentieth century (Turin 1911, Milan 1906, Turin Italia '61). After the success of the 2006 Winter Olympics, which provided an opportunity to reposition the capital of Piedmont both at the national and international scale, and that lead to a recognition of its role from the Milan area in particular, new expectations can be addressed, also after the success of the events of the 150th anniversary of the Unification of Italy, waiting for the Universal Exhibition in Milan 2015, and other artistic and cultural initiatives designed with a multi-territorial and widespread vision.

La costruzione della città-regione: evoluzione di un'idea
Construction of the city-region: evolution of an idea



Indagini su MiTo. Sondaggi nella storia di un problematico sodalizio urbano

Studying MiTo. Surveys throughout the history of a problematic urban association

ALESSANDRO DE MAGISTRIS

Abstract

Svilupi infrastrutturali e tendenze dello sviluppo territoriale hanno riproposto e conferito nuova sostanza al tema del rafforzamento delle relazioni tra Torino e Milano. Il saggio invita a collocare gli esiti recenti della riflessione nella trama di iniziative e visioni progettuali che, a partire dai primi decenni del novecento, hanno posto le premesse di una prospettiva di sviluppo e “alleanza” sostenuta dai nuovi collegamenti ad alta velocità.

Infrastructural and territorial development trends have renewed interest in and granted new significance to the theme of reinforcing relations between Turin and Milan. This article invites the reader to analyse recent conclusions stemming from reflection on the scheme of planning initiatives and visions that, beginning with the first decades of the twentieth century, have laid the groundwork for a development project and "alliance" sustained by new high-speed connections.



Figura 1. Fotomontaggio, dalla rivista «Panorama».

Svilupi infrastrutturali, consolidamento di direttrici territoriali di “avvicinamento” e trasformazioni in atto nelle principali città del nord Italia, prospettive aperte sul fronte “strategico” dei megaeventi, propongono con forza il tema delle relazioni tra Torino e Milano. Quello del rapporto virtuoso e della cooperazione tra le due città è un argomento presente in molte agende, e sembra oggi riannodare i fili di un discorso non lineare, ma comunque radicato nella storia progettuale che ha accompagnato i processi di modernizzazione urbana in questa parte dell'Italia settentrionale. Le immagini e le proposte miranti al rafforzamento delle relazioni, se non della possibile integrazione, tra le due principali aree del nord-ovest, rimandano in effetti ad una vicenda di lunga data. L'incontro promosso a Cernobbio dalle Camere di Commercio nel 2004¹ e ciò che in qualche modo a questo passo decisivo ha fatto seguito, come le iniziative congiunte dei Politecnici, il Festival musicale d'autunno, arrivato nel 2011 alla sua quinta edizione, e la ricca riflessione in atto volta a valorizzare in modo sinergico lo straordinario potenziale presente nel campo dell'arte sono capitoli recenti di un lungo percorso. Utilizzando, in chiave retrospettiva, e con una certa disinvoltura, il termine MiTo, al quale oggi non si può negare un radicamento collettivo, è possibile descrivere una storia non priva di interesse. Sia per fare il punto sulla attuale situazione, dare una misura alle attuali tendenze, che per integrare il discorso sulla progettualità urbana e territoriale di entrambe le città, fornendo anche qualche spunto integrativo al repertorio delle esperienze ascrivibili agli orizzonti della cultura del “piano” del novecento che ha sondato il tema dei confini vasti della costruzione territoriale (si pensi ai programmi regionali di pianificazione del

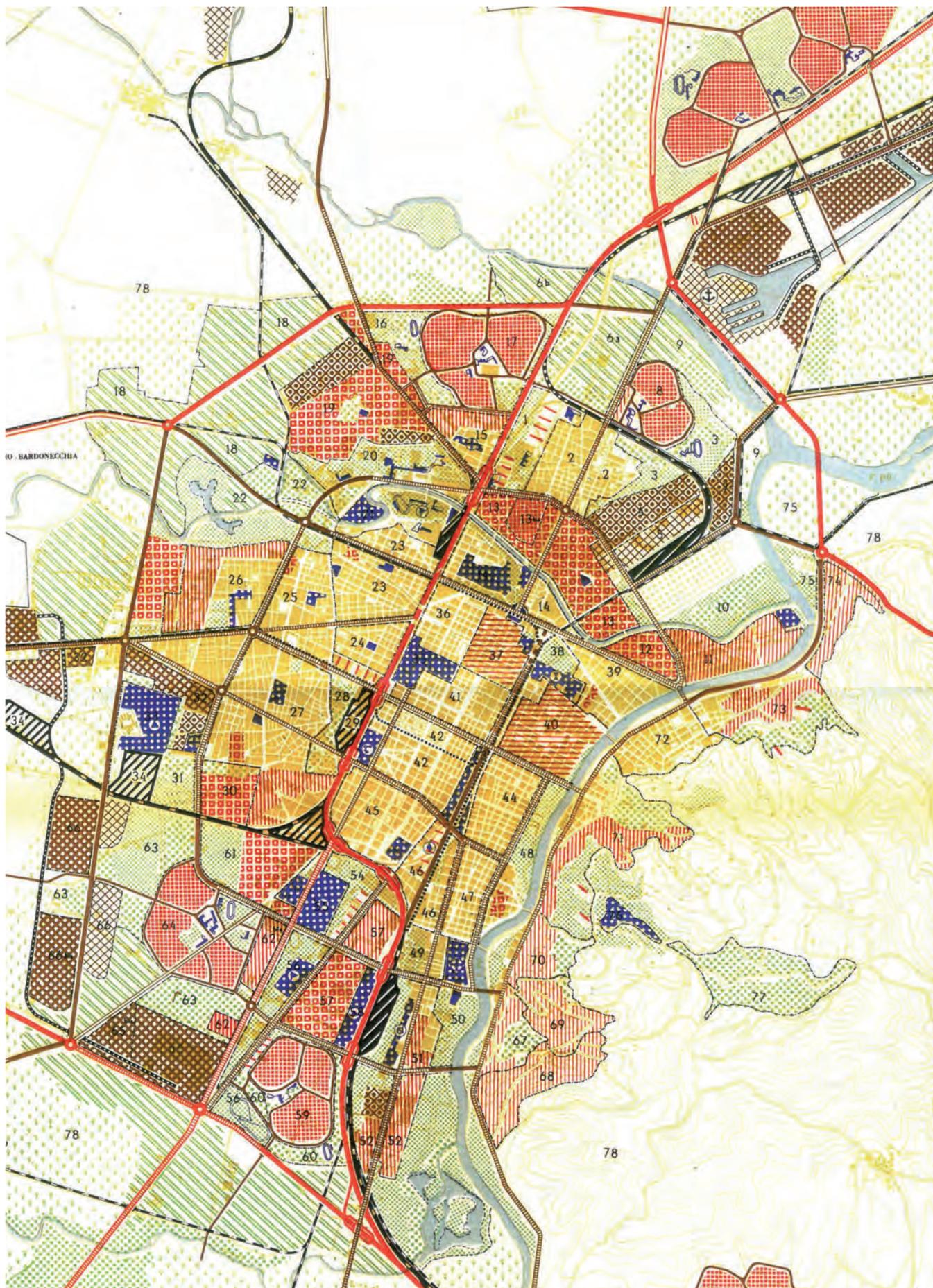


Figura 2. ABR. Piano Regolatore di Torino. Progetto di concorso "Nord-Sud", 1948 (dalla rivista «Urbanistica»).

territorio di New York o alle proposte lineari che hanno alimentato l'urbanistica tra fine ottocento e novecento): frontiere della «ricerca e della sperimentazione» disciplinare².

Vicenda longeva, poiché riconducibile, in alcune delle sue significative premesse, come si dirà tra breve, ai primi decenni del novecento, quella di MiTo è anche una storia dissimmetrica. Caratterizzata soprattutto dall'attivismo torinese – un attivismo giustificato dalla specificità storica e geografica – e dalla episodicità di molte azioni che, talvolta presentate con grande enfasi, si sono rapidamente dissolte sotto il peso delle congiunture e delle profonde differenze, geografiche, storiche culturali e di interesse che hanno sempre separato due città. Si è tentati di dire: così vicine e così lontane.

Le proiezioni torinesi hanno raramente incontrato, su un terreno di reciprocità, i quadri interpretativi elaborati da parte milanese. Il riferimento esplicito al polo milanese, nelle riflessioni e nei programmi che hanno origine in ambito torinese ricorre più frequentemente di quanto non si verifichi al contrario. Se lo sguardo dei protagonisti si è talvolta incontrato, ha sicuramente avuto nel passato, come accaduto in tempi ancora recenti, notevoli difficoltà a mettere a fuoco gli stessi oggetti e scenari con altrettanta convinzione e determinazione. Su questo hanno inciso diffidenze e differenze profonde che hanno reso incerto il bilancio tra disinteresse e opacità nelle reciproca percezione, spinte collaborative e competizione. È anche certo che la vicenda che cerchiamo di tratteggiare per passaggi salienti – e ovviamente con molte lacune – sia oggi pervenuta ad una nuova fase – caratterizzata da presupposti molto più solidi – le cui ragioni trascendono largamente la convinzione e l'attivismo dei diversi attori e scaturiscono invece dalle mutate condizioni contestuali, in primo luogo infrastrutturali, dalle trasformazioni intervenute nelle due realtà metropolitane e dagli scenari delle nuove scale e sfide territoriali imposte dall'economia globale³ che mette in gioco gli orizzonti ancora più vasti riferibili all'intero settore settentrionale del paese⁴.

Le radici lontane: il progetto TGM

È in effetti agli anni del fascismo che possiamo ricondurre le prime vere, sostanziali, per molti versi stupefacenti scaturigini del “progetto”, non a caso poste in un periodo cruciale per la modernizzazione economica e culturale del paese e delle due città, momento in cui vennero avviate le prime importanti iniziative capaci di garantirne un avvicinamento strategico.

A farsene carico, in un frangente culturale propenso ad alimentare idee “decentraliste” e che vedeva maturate nuove proposte volte a ridefinire in chiave di specializzazione funzionale la città, come quella di P. Betta e A. Melis de Villa⁵, e di riordino dei confini amministrativi posti in essere da un Regio Decreto del 1923, furono gli

imprenditori Riccardo Gualino e Giovanni Agnelli⁶.

Il provvisorio sodalizio tra personalità culturalmente distanti ma che esprimevano, nei primi anni venti, strategie comuni e una visione condivisa della necessità di apertura del sistema torinese, ben evidenziata in quella fase dalle strategie localizzative perseguite, portò i due imprenditori ad elaborare, nel 1923, il progetto riassunto dall'acronimo TMG, primo vero antecedente di MiTo.

Alla base vi era la visione di integrazione triangolare tra i principali poli dello sviluppo industriale italiano, Torino, Milano e Genova, che avrebbero dovuto unirsi per dare forma ad un'unica metropoli di dimensioni eccezionali, paragonabile alle più grandi metropoli mondiali⁷. Si trattava di un progetto innovativo, non solo per l'Italia, in cui risuonava l'eco dei grandi programmi infrastrutturali e di aggiornamento delle prospettive di governo del territorio che stavano prendendo corpo a livello internazionale.

L'idea del TGM⁸, nutrita dal trasferimento, sul piano delle relazioni territoriali, della prospettiva dell'organizzazione scientifica del lavoro, prevedeva la creazione di un'entità urbana fortemente integrata promossa dalla realizzazione di rapidi collegamenti stradali e ferroviari, capaci di collegare ciascuno dei centri in un tempo di spostamento contenuto grazie a nuovi mezzi appositamente predisposti, in grado di raggiungere i 170 km orari: i torinesi avrebbero potuto raggiungere Milano in 50 minuti, Genova in 55 minuti. Il rapido sviluppo dei nuovi mezzi di trasporto, sanzionato dai record conseguiti agli inizi del secolo dai nuovi mezzi ferroviari elettrificati, davano alimento ad una proposta in cui traspariva il particolare profilo dell'industriale biellese Riccardo Gualino, «munifico mecenate» capace di «generosi convincimenti e gelidi interessi»⁹, non nuovo ad imprese spericolate come quella tentata prima del conflitto mondiale a Pietroburgo, che nel tempo avrebbe conservato il suo valore pionieristico. Prefigurando il nesso stretto tra innovazione tecnologica, l'intermodalità, l'ibridazione tra trasporto ferroviario e trasporto metropolitano, effettivamente attuato con l'introduzione dei sistemi ad alta velocità nella seconda parte del ventesimo secolo, veniva avanzata la proposta di una linea ferroviaria elettrificata adibita al transito di treni rapidi con frequenza ravvicinata e affiancata da un'autostrada. Il progetto, approfondito dal punto di vista tecnico (era stato affidato per la parte autostradale agli ingegneri Bonadè Bottino e Cartasegna e per quella ferroviaria agli ingegneri Nicola Pavia e Matteo Saracco) e innovativo sotto il profilo economico – assicurato da società finanziarie e dalla speculazione derivante dalla compravendita dei terreni agricoli divenuti edificabili e supportato dallo stato agevolando gli espropri e garantendo l'esenzione doganale sui materiali necessari alla realizzazione – avrebbe dovuto essere ultimato nella sua configurazione complessiva in una ventina di anni, ma il

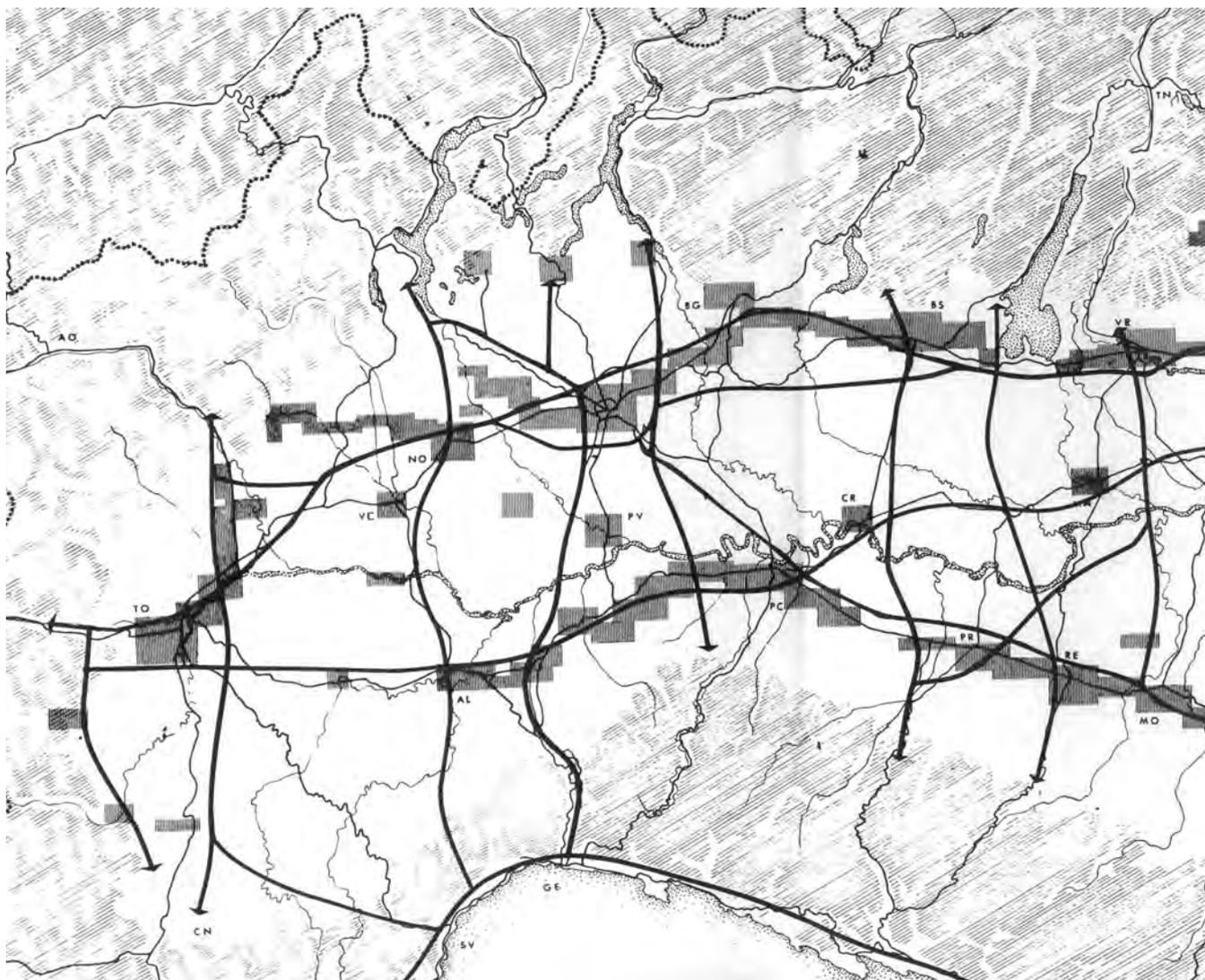


Figura 3. M. Bacigalupo, G. Corna Pellegrini, G. Mazzocchi, *Proposta di inquadramento territoriale dell'area milanese*. da *La pianificazione nell'area milanese. Una proposta di sviluppo lineare. Piano intercomunale milanese, Milano 1965*.

collegamento tra Torino e Milano venne considerato tecnicamente operabile sin dal 1928. Intervistato da un quotidiano nel gennaio del 1925, Riccardo Gualino manifestò un grande ottimismo sulle possibilità di realizzarlo. Studiato, come si scrisse, fin nel singolo dettaglio, il progetto, in realtà, si scontrò con molte difficoltà materiali e mosse diverse resistenze, a partire da quelle dei vertici dell'esercito¹⁰ su cui pesavano, probabilmente, le nuove visioni strategiche emerse dalla guerra area sperimentata nel primo conflitto mondiale e messe rapidamente a frutto proprio in Italia dal generale Giulio Douhet¹¹. Si può inoltre pensare che il progetto entrasse in frizione con le visioni anti-urbane che costituivano un asse ideologico del nuovo regime con il quale la cultura imprenditoriale stava intessendo un dialogo attivo. In ogni caso lo studio di corso Palestro, a Torino, venne smantellato, e in promotori si divisero a metà le ingenti cifre messe a disposizione. L'idea si inserì, tuttavia, come si sarebbe verificato anche in futuro, in un alveo di iniziative decisive per lo sviluppo

territoriale del nord-ovest italiano. Fu in stretta relazione con la proposta citata che venne avanzata, in particolare, l'ipotesi dell'autostrada Torino-Milano, per la quale, nel gennaio 1923¹², venne istituito un Comitato promotore che accoglieva rappresentanti delle élite municipali. Compresa nella cornice delle prime costruzioni autostradali come la Milano-laghi, la Milano-Bergamo, l'autovia Roma-Ostia, l'opera aveva la particolarità di postulare – nello spirito della TMG – per la prima volta il collegamento tra due grandi centri urbani e, non, come per la parte preponderante degli interventi del periodo fascista ispirati da strategie turistiche e di decentramento, i grandi centri urbani ai luoghi di villeggiatura. Anche in questo caso, malgrado le difficoltà, il progetto, avviato con l'istituzione di un Comitato promotore nel gennaio 1923 trovò una sanzione ufficiale, nell'ambito dell'incontro che, a Bergamo, nel 1928 propose la realizzazione della “grande autostrada pedemontana”, che avrebbe dovuto collegare Torino a Trieste. Il sostegno di Agnelli¹³, l'im-

pegno governativo per un sistema viario autostradale utile alla propaganda di regime, e l'ipotesi avanzata di una non lontana federazione delle autostrade esistenti del nord d'Italia¹⁴, contribuirono al procedere del progetto la cui stesura definitiva venne sottoposta al Ministero dei Lavori Pubblici nell'aprile del 1929. Il 30 novembre venne firmata la convenzione «per la costruzione e l'esercizio della Autostrada Torino-Milano», ratificata con Regio Decreto il 26 febbraio 1930¹⁵.

Aperta al traffico nell'ottobre 1932, in occasione dell'anniversario della marcia su Roma, l'autostrada Torino-Milano, ebbe, come detto, caratteristiche particolari rispetto alle analoghe operazioni del periodo: finalizzata al traffico commerciale, gravò, per i costi, in larga misura sugli aiuti pubblici e, grazie alle politiche tariffarie – le più basse della rete – favorì l'allargamento del bacino d'utenza, portando i bilanci societari all'attivo, già negli anni dell'anteguerra. Per molti versi fissò una direttrice per lo sviluppo urbano e, in particolare, per le relazioni all'interno del Piemonte, in cui la visione lineare avrebbe giocato un peso determinante. Va in effetti ricordato che il tracciato prescelto prevalse su due percorsi alternativi: il primo, settentrionale, che privilegiava il biellese e il suo ricco polo tessile e industriale, e il secondo che puntava su Vercelli e Casale Monferrato¹⁶.

I capitoli postbellici

Dopo la parentesi degli anni trenta, ma anche grazie alla traccia virtuale impressa nella prima metà del decennio, dalle proposte, poi arenatesi, miranti a ridisegnare i confini municipali, il tema della grande dimensione, e delle relazioni tra le principali città industriali venne rilanciato nel secondo dopoguerra in una prospettiva in cui confluivano ambiguamente le molteplici istanze che alimentavano l'urbanistica italiana della ricostruzione, in cui si intrecciavano eredità culturali del ventennio e aperture: la visione corporativa della legge del 17 agosto 1942, quello della razionalizzazione territoriale delle forze produttive e dello sviluppo policentrico, quello dell'influenza delle idee anglosassoni.

Si trattava di un momento eccezionale, legato all'emergenza delle distruzioni in cui maturavano idee di città che erano «vere e proprie promesse in attesa di realizzazione, messe a punto in un momento nel quale la generale perdita di certezze non incrina la fiducia nei fondamenti oggettivi e universali del sapere tecnico». Su entrambi i fronti urbani vennero avanzate proposte volte a rompere una rappresentazione progettuale racchiusa entro i confini amministrativi e istituzionalizzati, proponendo «il segno di una determinazione nell'immaginare città differenti»¹⁷, accomunate dal suggerimento di esondare dai propri perimetri amministrativi¹⁸. La riorganizzazione dei rapporti tra industria e territorio e il tema dell'accessibi-

lità – sia nel caso di Milano che di Torino – affermavano l'apertura del piano alla regione e l'estensione delle relazioni territoriali. In questa prospettiva si muoveva il piano AR¹⁹ per l'area milanese²⁰, e, con decisione forse ancora maggiore, una certa élite tecnica torinese. La proposta di Piano regionale avanzata dal gruppo ABRR che segnò l'avvio del confronto post-bellico in Piemonte, rappresentò anche – per i temi trattati – un passaggio significativo.

Basato su studi avviati nell'autunno del 1944, il progetto, fu presentato a Milano in occasione del Primo congresso della ricostruzione tra il 14 e il 16 dicembre e viene sviluppato successivamente sotto l'egida del Ministero dei lavori pubblici²¹. Ricordando le premesse della legge del 1942 e le perorazioni per una attività pianificatoria di ampio respiro formulate sulle riviste, la proposta prendeva le distanze dalla prassi dell'anteguerra e faceva riferimento alla scala vasta intesa come intersezione privilegiata tra economia società e territorio, congruente con la fluidità di orizzonti ancora aperti alle esperienze più avanzate come quelle in corso nell'area londinese²². I danni bellici fornivano l'occasione per prefigurare una radicale riorganizzazione della città, attraverso il decentramento delle attività produttive, secondo una visione lineare che aveva conosciuto la più compiuta teorizzazione nella cultura sovietica del primo piano quinquennale. Ipotizzando un controllo localizzativo delle attività, così come aveva indicato l'esperienza inglese dell'economia di guerra, Astengo, Bianco, Renacco e Rizzotti indirizzavano la crescita lungo le direttrici nord e sud, che tratteggiavano, lungo il prioritario nastro produttivo e residenziale settentrionale, l'aggancio con il capoluogo milanese e, verso meridione, con le aree che conducevano allo sbocco marittimo ligure²³.

Il progetto “Nord-Sud” redatto per il concorso per il Piano regolatore della città, bandito nell'autunno del 1948, questa volta dai soli Astengo, Renacco e Rizzotti, ribadiva e approfondiva le premesse di quella che Tafuri definì la «pura esercitazione» del piano regionale, finalizzando le proposte, all'obiettivo dell'inserimento della città «nella grande corrente est-ovest degli scambi internazionali» che costituiva una delle indicazioni dell'amministrazione. Presentato, assieme agli altri progetti in concorso, sulla rivista «Urbanistica»²⁴, il progetto collocava la città nello stesso quadro territoriale di ampio raggio. Procedendo verso una profonda riorganizzazione delle diverse funzioni urbane impostata sul decentramento produttivo in direzione delle nuove aree di espansione meridionale e, soprattutto, settentrionale, su cui avrebbero dovuto sorgere «veri e propri complessi cittadini»²⁵, affermava la fuoriuscita dalla vecchia Torino e privilegiava, di fatto, la direttrice verso

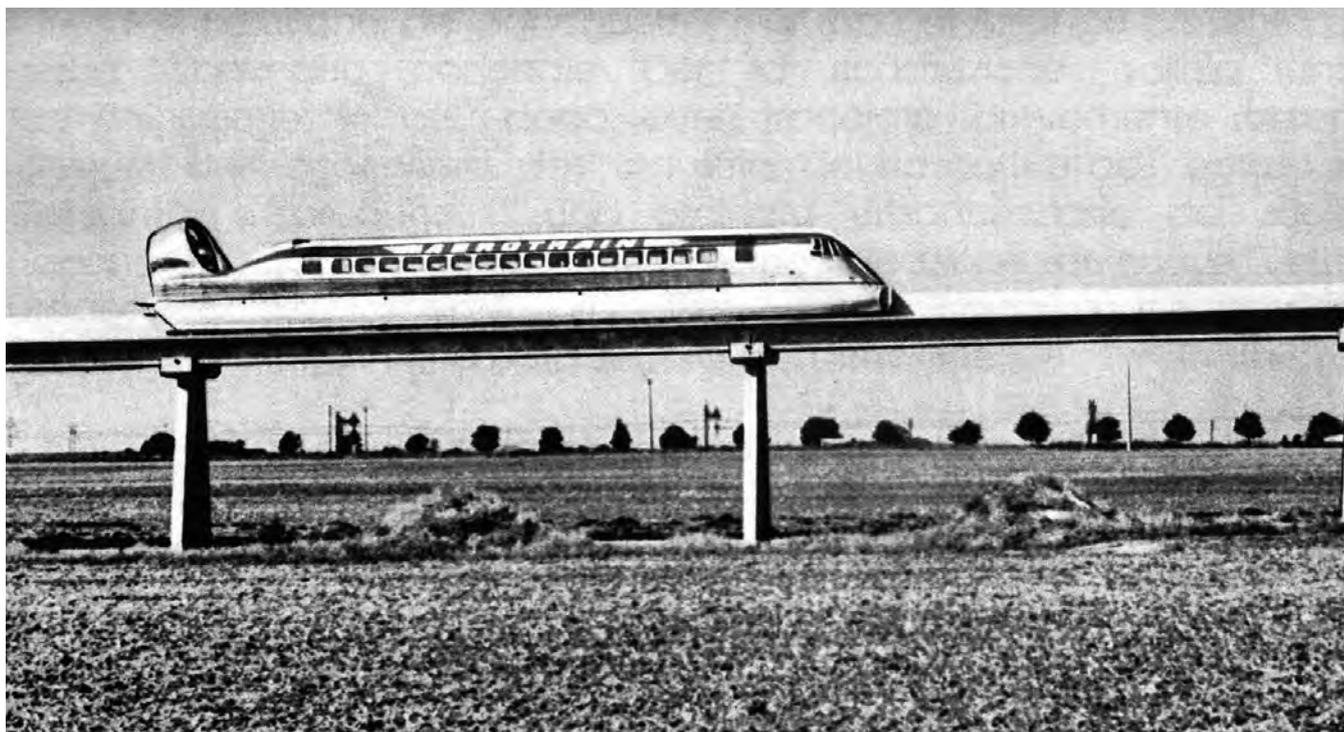
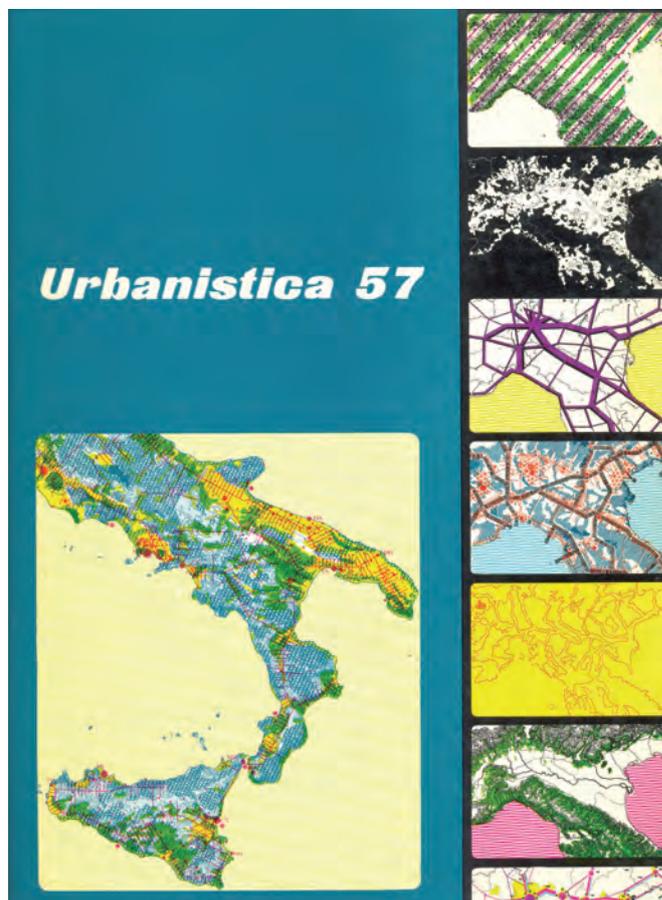


Figura 4. "Aerotreno Bertin", proposta di collegamento con aerotreno Torino, Caselle, Malpensa, Milano, 1969.

Figura 5. «Urbanistica» n. 57, Progetto 80.

Figura 6. Fondazione Giovanni Agnelli, TecnoCity, 1984.



Milano. Queste «nuove unità organiche» – scriveva la relazione – «costituiranno in complesso una nuova grande città, con andamento a rosario, che sarà il protrimento di Torino nella regione e che sarà capace di assorbire nel tempo, con l’impianto di successive unità, gli incrementi naturali e sociali della città».

Il piano non ebbe seguito ma anticipò e interpretò umori diffusi nelle élite cittadine registrati puntualmente dai principali quotidiani, e lasciò una traccia profonda sull’idea di una possibile riorganizzazione impostata sulla visione di dilatato respiro delle relazioni tra città e territorio che avrebbe trovato riscontro in una serie di opere infrastrutturali, che dagli anni quaranta posero le premesse per la parziale apertura del sistema urbano. Un sistema storicamente sofferente per la collocazione periferica e fortemente vincolato dal punto di vista geografico, rispetto alle grandi comunicazioni tra la penisola e il cuore dell’Europa e che avrebbe continuato a paventare il rischio della marginalizzazione. Tra gli eventi più significativi, orientati a rafforzare la direttrice di sviluppo nord-orientale si possono citare la realizzazione e, successivamente, gli ampliamenti, dell’aerostazione di Caselle²⁶, e l’avvio degli studi dell’autostrada tra Torino, Ivrea e la Valle d’Aosta. Di contro, i lavori stradali miranti a consolidare i collegamenti con il porto di Savona nella prospettiva di un nuovo accesso alla Svizzera rispondevano esplicitamente alla strategia volta a catturare il traffico dalla Liguria verso il centro Europa, spostando verso il cuore della Regione il baricentro degli assi Genova-Arona-Sempione e Genova-Milano-Gottardo²⁷.

La ricerca della nuova dimensione

Espressione della fase compresa tra gli albori del “miracolo” e la crisi della metà degli anni sessanta, influenzata da un profondo ripensamento dei paradigmi, degli interessi e delle retoriche che avrebbero dominato gli sviluppi dell’urbanistica, non solo italiana, incalzati dall’immagine della concentrazione e congestione, ma poco propensa, sul piano locale, a “esternalizzare” e proiettare ambizioni e criticità sul terreno del rafforzamento e della concertazione delle relazioni con altri capoluoghi regionali del nord industrializzato, osservati in una prospettiva competitiva, il Piano intercomunale torinese²⁸ richiamava scenari transfrontalieri e di incipiente “internazionalizzazione”, sollecitati dalla creazione del MEC (1957) e dall’emergere dell’“Europa delle patrie” evocata dal generale de Gaulle, ma limitava il proprio disegno ad un ambito sostanzialmente ristretto, realisticamente dominato ed esaurito dalle relazioni negoziabili tra la città centrale e le deboli periferie che stentavano a delineare una dimensione metropolitana²⁹. L’elemento strategico di un progetto

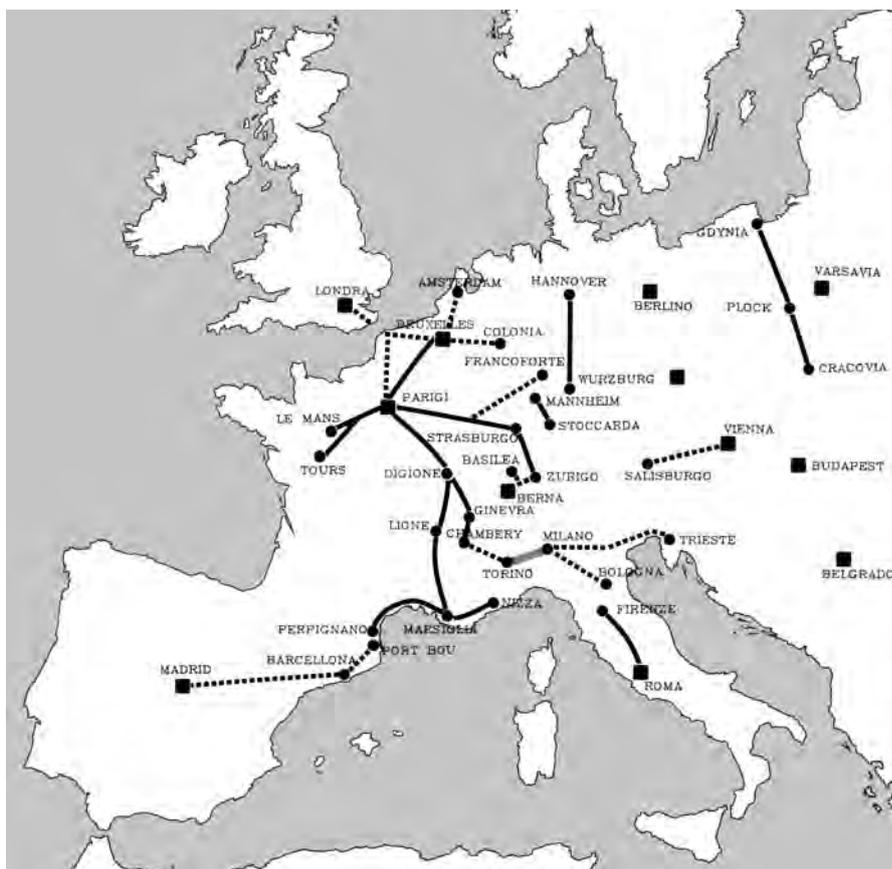
che guardava in modo originale al paesaggio, era rappresentato anche in questo caso dalle comunicazioni, al cui riassetto e potenziamento interno il progetto assegnava un ruolo determinante nel disegno di razionalizzazione e “metropolizzazione” dell’area che in questi primi anni sessanta avvertiva in modo particolare il peso del confronto con il dinamismo del capoluogo lombardo. Al centro di un’area e di relazioni più articolate³⁰, Milano si rinnovava nell’immagine e nelle comunicazioni e non sembrava avere problemi nell’affermare la propria leadership in campo industriale ed economico e nell’assorbire l’impatto drammatico dell’enorme flusso di immigranti e a catalizzare l’attenzione dei riflettori.

Due eventi rispecchiarono la consistenza delle aspirazioni torinesi per un nuovo posizionamento nazionale. Il primo furono ovviamente le celebrazioni di “Italia 61”³¹. Vennero preparate sotto l’incalzare di immagini di declino e marginalizzazione, comportarono grossi investimenti inizialmente destinati a consolidare il rapporto con l’hinterland meridionale ed ebbero un effetto proiettivo importante, anche se effimero, portando a focalizzare per qualche mese le attenzioni nazionali sulla prima capitale nazionale. Il «Corriere della Sera», nel maggio 1961, arrivò a proporre la sacralizzazione della città con parole che non risparmiando le cifre retoriche, misuravano con esattezza la distanza tra le città. «Con Torino – scriveva il quotidiano – siamo in debito tutti: la conosciamo poco, ci dimentichiamo di amarla, verso di lei lasciamo che la nostra curiosità dorma; dovrebbe essere una specie di luogo sacro della Nazione...». Il secondo evento fu ovviamente quello del concorso per il Centro Direzionale di Torino, il cui rapido fallimento, seguito alla straordinaria visibilità che ebbe sulla stampa specializzata, rese affatto palese lo scollamento tra proiezioni e realtà di una città, totalmente assorbita – a differenza di Milano – dalla propria vocazione industriale, che si avviava ad affrontare uno dei periodi più critici della sua storia post-bellica. Se, sia nella cultura italiana³² che sul piano internazionale, la spinta verso l’elaborazione di nuovi approcci e di nuove dimensioni e forme di organizzazione spaziale³³ si manifestava con decisione – nel 1957 veniva ad esempio fondato in Francia il *Centre internazionale de Prospective* che avrebbe varato, tra il 1957 e il 1964, l’omonima («Prospective») rivista, la congiuntura che investiva le principali città industriali italiane non era tale da incorporare e alimentare originali rappresentazioni “cooperative” delle relazioni tra i centri motori dello sviluppo nazionale, tra i quali Milano e Torino, portatori come detto di grandi differenze storiche e con profili economici e sociali solo parzialmente confrontabili, avevano un ruolo primaziale. Forse ancor più che nel caso della capitale lombarda, per caratteristiche storiche e culturali, per le dimensioni, per il profilo insediativo, per Torino, il pas-

Situazione in Europa delle linee ad alta velocità

- linee in funzione
- - - linee in previsione
- linee progetto LIAV

Figura 7. Progetto LIAV. Situazione della rete ad alta velocità in Europa nel 1987.



Rete autostradale Nord-Italia

- linea progetto LIAV
- - - linee in previsione
- ✈️ aeroporti locali
- ✈️ aeroporti intercontinentali

Figura 8. Progetto LIAV. Inquadramento del collegamento autostradale e ferroviario Torino-Milano.

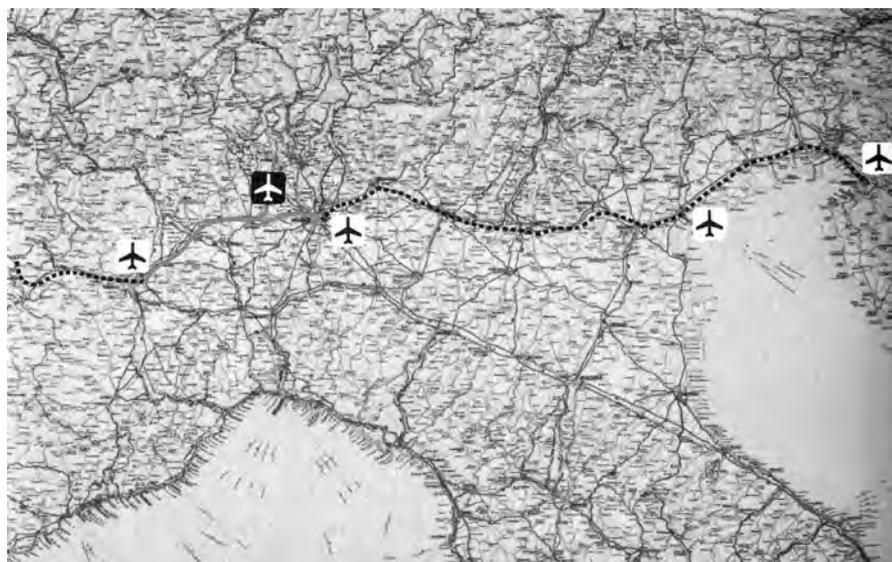


Figura 9. Progetto LIAV. Simulazione.

saggio tra gli anni cinquanta e sessanta, fu in effetti traumatico e, paradossalmente, data la crescita, segnato da una sorta di ripiegamento³⁴.

Investita da una profonda trasformazione, innanzitutto quantitativa, che portò la città a raggiungere e superare il milione di abitanti e a rappresentarsi come area in crescita inarrestabile, la città fu colta del tutto impreparata. «Sono attuali i problemi scolastici, ospedalieri, assistenziali, della circolazione, dei servizi pubblici, delle comunicazioni» scriveva «La Stampa» del 20 aprile 1961, proprio nel momento in cui si stavano inaugurando le celebrazioni unitarie. Meno capace, rispetto a Milano, a causa della polarizzazione della propria economia, di distribuire e articolare lo sviluppo in un vasto territorio metropolitano, il capoluogo piemontese subì l'impatto traumatico di una crescita concentrata, imposta dalla domanda di manodopera dell'impresa dominante.

Quegli anni cruciali furono caratterizzati da un certo fervore progettuale, soprattutto nel campo delle opere pubbliche per la sanità, l'istruzione e la cultura, non sempre accompagnato da realizzazioni tempestive³⁵; ma accanto alle emergenze dettate dalla impressionante crescita demografica, in vetta agli orizzonti degli enti locali e dell'industria dominante, vi era soprattutto il nodo dello sviluppo delle reti di trasporto su gomma. Dominavano le immagini di motorizzazione di massa e le nuove forme del turismo consentite dall'automobile privato, piuttosto che non il riassetto funzionale e localizzativo e l'intensificazione degli scambi tra le principali metropoli industriali, che pure vennero beneficiati dal raddoppio (1961-62) della Torino-Milano, seguito all'allargamento al quale si era provveduto una decina di anni prima. Nel 1960, con l'esplicita motivazione di fornire un «supporto e uno stimolo alle attività economiche», venne inaugurata l'autostrada per Ivrea e un tratto del collegamento autostradale verso Savona. L'anno successivo, al fine di favorire il collegamento con l'autostrada del Sole, erano stati approvati i progetti per la Torino-Piacenza – ritenuta “vitale” dai presidenti delle province piemontesi – nonché la bretella tra la Torino-Ivrea e la Torino-Milano.

Rispetto al piano intercomunale torinese, di maggior respiro e apertura, sul piano della rappresentazione di nuove configurazioni e relazioni insediative impostate sul tema della grande dimensione furono le elaborazioni del Piano intercomunale milanese ispirate al tema della città-regione, mutuato dal dibattito anglosassone, dibattuto al seminario dell'Ilses del 1962, volte a conseguire «un nuovo tessuto omogeneo ad alto grado di infrastrutturazione»³⁶. Nella prospettiva della presente riflessione appaiono di particolare interesse le proposte elaborate, a lato del celebre schema a turbina, da Bacigalupo, Corna Pellegrini e Mazzocchi (1965)³⁷ per collocare l'area milanese (città-territorio), interessata da una «linea di svilup-

po principale» – ma non esclusiva – est-ovest nel contesto territoriale padano. Secondo il modello, che si richiama alla tradizione della «linearizzazione degli sviluppi»³⁸, Milano e il suo hinterland erano compresi tra due direttrici che convergevano ad ovest sul capoluogo piemontese, divaricavano verso nord-est e sud-est ed erano collegate in senso nord-sud da diverse vie di comunicazione: tanto i centri del Piemonte orientale che Torino erano parte di un sistema di corridoi infrastrutturali e connessioni che aveva un suo centro gravitazionale nell'ambito metropolitano milanese, connetteva gli elementi dell'urbanizzazione senza vincolo di confini e dispiegava i suoi effetti alla scala macroterritoriale.

Gli anni della crisi e del declino della “variabile urbana”

Il piano intercomunale milanese preludeva alla spinta programmatoria che, nella seconda metà degli anni sessanta avrebbe nuovamente portato a leggere lo sviluppo urbano sullo sfondo delle strategie di grande scala. Parte fondamentale di questa cornice, il *Progetto '80* elaborato dal Ministero del bilancio e della programmazione economica, di fronte alle inarrestabili tendenze alla concentrazione definiva un disegno di riequilibrio policentrico finalizzato «alla migliore utilizzazione della armatura urbana attuale e delle risorse territoriali esistenti» e sostenuto da una struttura di “sistemi metropolitani” policentrici «in grado di assicurare, nel tempo, elevate condizioni insediative a tutta la popolazione»³⁹. Sulla medesima traccia si può inserire lo studio, firmato tra gli altri da Gianpiero Vigliano, padre del piano intercomunale di Torino, *La regione piemontese nella metropoli padana*, pubblicato su «Cronache economiche», fascicolo della Camera di Commercio di Torino⁴⁰, in cui lo sviluppo torinese era collocato in una visione macroterritoriale che razionalizzava, in chiave di specializzazione funzionale, le relazioni tra i diversi elementi insediativi dell'Italia settentrionale. Le «funzioni di Torino» avrebbero comportato un deciso decentramento industriale dal “nocciolo” centrale. La formazione di poli principali e secondari, relazionati «con i Distretti vicini, con i porti, con gli altri stati Europei» avrebbe ridotto la concentrazione sul nucleo metropolitano e contribuito alla sua decongestione.

L'accento posto sul riequilibrio funzionale e insediativo e sul primato della dimensione territoriale non stupisce nel clima degli anni sessanta avanzati.

Una chiave generale di interpretazione di questa fase, legata al rafforzamento dello stato sociale, era in effetti il declino, apparente, della “variabile urbana” e delle prospettive “municipalistiche” che peraltro, nuove forme di paradiplomazia iniziavano timidamente a rilanciare. Un declino che sembrava inarrestabile e, secondo un approccio weberiano, non faceva che portare a compi-

mento una tendenza di lungo periodo avviata con il sorgere degli stati-nazione. Vi erano studiosi che già da tempo preconizzavano come l'era della città sembrasse essere alla fine. Con diverse sfumature altri ricercatori sottolineavano come le città fossero diventate piuttosto un palcoscenico che un attore. Un mero contenitore di più ampi – e sostanziali – processi economici e sociali. Non mancarono comunque, anche in questo periodo, interessanti proposte che, in chiave settoriale, rilanciavano in modo esplicito il tema del rapporto tra Milano e Torino. Nel contesto critico della fine degli anni sessanta non ebbero tuttavia risonanze particolari nell'opinione pubblica e rimasero relegate all'ambito ristretto dell'esercizio specialistico e accademico. È il caso dello studio pubblicato allo scadere del 1969 – in una fase di elevata conflittualità operaia che aveva profondamente scosso la città della Fiat – finalizzato a proporre «un nuovo tipo di servizio che consentirebbe una evoluzione dell'attuale rete di comunicazione lombardo piemontese, attraverso la saldatura delle due città, capitali della Pianura Padana [...] e dei principali nodi aeroportuali delle stesse regioni»⁴¹. Punto di osservazione e obiettivo privilegiato era quello della necessità di sviluppare, a livello nazionale, alcuni selezionati scali intercontinentali. Scontando il fatto che,

per l'Italia settentrionale, tale aeroscalo sarebbe stato quello della Malpensa, la proposta di integrare la struttura con il sistema trasportistico di Torino, oltretutto ovviamente del capoluogo lombardo, penetrando in profondità nel tessuto urbano, portava ad individuare come ottimale la soluzione dell'«aerotreno Bertin», mezzo di trasporto innovativo su cuscino d'aria che garantiva una capacità di 40 posti e una velocità commerciale di 220 km/h⁴² di cui veniva proposto un tracciato che collegava i principali nodi del sistema: Torino, Caselle, Malpensa, Milano. Citiamo il progetto poiché si trattò di fatto, dopo l'antefatto degli anni venti, del primo vero approccio al tema dell'Alta velocità per la tratta Torino-Milano, che avrebbe alimentato, a distanza di un ventennio, sulla scorta della prima linea europea TGV tra Parigi e Lione, ben altre prospettive.

Nuovi confini, nuove geometrie e nuove coalizioni dello sviluppo: da MiTo a Tecnocity

Nel frattempo, il quadro economico sociale e delle rappresentazioni territoriali stava ancora una volta profondamente mutando.

Tra la fine degli anni settanta agli inizi degli anni ottanta, si consumò una profonda crisi che fece parlare di dein-

Figura 10. «Torino-Milano 2010: una ferrovia, due poli, una regione europea», 2004.

Figura 11. MiTo Settembre Musica.



dustrializzazione: Torino uscì dalla congiuntura, ma profondamente trasformata. Non modificata nella specializzazione ma nell'organizzazione dell'impresa trainante e nelle relazioni tra questa e la costellazione di aziende che costituiva il tessuto dell'area. Lasciato alle spalle il gigantismo industriale, l'inversione delle tendenze demografiche (che innescò anche in Piemonte la sindrome della "controurbanizzazione") e la spinta derivata dall'introduzione delle nuove tecnologie di produzione, e il manifestarsi delle dismissioni sollecitò – nella cultura torinese – un profondo ripensamento sull'assetto fisico, sull'organizzazione e sul posizionamento dell'"infrastruttura urbana": innovazione e internazionalizzazione – nella chiave inedita della competizione tra città e ambiti macroregionali – furono i termini-chiave su cui impostare nuove strategie di sviluppo. La crisi della pianificazione urbanistica, che accomunò, con esiti altrettanto problematici, quasi contemporaneamente, le due città del nord impegnate nella revisione degli strumenti approvati nel dopoguerra, ebbe esiti radicalmente diversi. Rispetto alle «mosse "individuali"»⁴³ di singoli attori urbani, che caratterizzarono il lato milanese⁴⁴, a Torino corrispose, dopo una fase di transizione, in cui vennero decantate le visioni decentralizzanti e riequilibratrici, una riflessione strategica che rilanciò con forza – molto più di quanto non sia avvenuto a Milano – il problema dei confini e delle alleanze territoriali per lo sviluppo. Troviamo qui le lontane origini degli indirizzi che, gradualmente ma sistematicamente messi a fuoco, tra gli anni ottanta e novanta, assecondati e promossi dall'incubatore del nuovo Piano regolatore, approvato nel 1995, avrebbero guidato lo sviluppo e la rigenerazione della città conclusosi, provvisoriamente, agli inizi del ventunesimo secolo.

Proprio la crisi del mito della città-laboratorio⁴⁵ promosso nell'ambito di un ciclo culturale e amministrativo che si avviava a conclusione, trascinando le illusioni che avevano alimentato una intera stagione di governo locale, sollecitò inizialmente la ricerca di "nuove" immagini condivise, altrettanto forti e suggestive, in cui Milano trovò, per un breve periodo, e su un piano di reciprocità, uno spazio privilegiato.

Annunciato nella primavera del 1982, dunque nei mesi in cui il tema delle grandi dismissioni industriali andava profilandosi in modo drammatico, il progetto che conì il termine MiTo, nato dal dialogo tra i sindaci Carlo Tognoli e Diego Novelli, occupò per qualche tempo le pagine dei quotidiani e della stampa specializzata⁴⁶. Punti qualificanti della formazione della megalopoli che avrebbe dovuto contrastare la minaccia di declino che sembrava incombera sulle aree mature del vecchio triangolo industriale, erano il miglioramento del collegamento autostradale e delle comunicazioni, il sostegno alla Malpensa, l'integrazione delle "alte scuole", il potenziamento delle strutture fieristiche e congressuali, le iniziative culturali di alto pro-

filo. Estesa a Genova, in occasione del Convegno di Stresa tenutosi nel mese luglio, la proposta MiTo (ribattezzata con facile ironia) finalizzata a dare corpo alla «collaborazione e integrazione tra aree urbane», ancora una volta si dissolse a causa della propria fragilità progettuale, ma ebbe il merito di porre sul tappeto questioni reali, in particolare infrastrutturali, come il nodo dei collegamenti tra i centri, destinati ad imporsi nell'agenda dei successivi decenni. La relativa spettacolarizzazione di cui frui per qualche tempo l'iniziativa, fortemente criticata da Campos Venuti che vi riconobbe il rischio di ripristinare un desueto «sogno metropolitano», non riuscì a nascondere le perduranti diffidenze reciproche che attraversavano le due città, malgrado le potenziali complementarità che avrebbero potuto effettivamente dar luogo a una supermetropoli padana. Il capoluogo subalpino continuava a distinguersi per l'importanza del settore metalmeccanico e una struttura economica e produttiva poco differenziata, al contrario di quella milanese, destinata a manifestare sempre più la propria criticità. Si può così comprendere la preoccupazione espressa da Pininfarina, all'epoca alla testa degli imprenditori piemontesi, che in un'intervista rilasciata ad un quotidiano sottolineava l'importanza del problema dell'equilibrio tra le due città. Un problema presente anche sul lato milanese, a causa della forza, non ancora intaccata della Fiat, uscita rafforzata dalla sconfitta operaia del 1980, destinato ad ipotecare sul lungo periodo il futuro politico del paese, e da una classe dirigente (Romiti e Ghidella) che nell'arco di pochi anni avrebbe effettivamente portato il marchio all'"acquisto" – generosamente conteso da una offerta della Ford che, se fosse andata in porto, prevalendo su logiche protezionistiche ancora imperanti, avrebbe forse cambiato il destino del comparto automobilistico nazionale – dell'Alfa Romeo, e a rimanere l'unico produttore automobilistico italiano.

Con la crisi di MiTo, il quadro strategico dei riferimenti territoriali, dal lato torinese, cambiò decisamente di segno. Proprio alla metà degli anni ottanta prese corpo – grazie all'attività della Fondazione Agnelli – la prospettiva di una identità neoindustriale indissociabile dalla rappresentazione di nuove relazioni e alleanze territoriali. Il progetto Tecnocity, formulato nel 1984, leggeva Torino come metropoli avanzata ed epicentro di un sistema industriale ad elevato potenziale scientifico-tecnologico, che inglobava il settore informatico, i sistemi di produzione avanzati e l'integrazione tra elettronica e meccanica⁴⁷. Questo era compreso nel triangolo che collegava il capoluogo con Novara e Ivrea capace di esprimere un potenziale competitivo comparabile con le aree innovative europee e statunitensi⁴⁸. I riferimenti, ricorrenti in un certo

dibattito territoriale ed economico del periodo, erano quelli della Silicon Valley e la Bay Area di San Francisco, la Route 128, il Cambridge Science Park e la ZIRST di Grenoble.

La proposta, “ingenua” ma portatrice di «uno straordinario valore e ricaduta, sia in termini di destrutturazione delle immagini consolidate sia di apertura»⁴⁹, posizionava esplicitamente Torino nell'alveo dell'agglomerazione dell'Europa sud-occidentale e aveva come nuovo punto di riferimento Lione, capitale della regione Rhône-Alpes in cui si vedeva realizzato un circolo virtuoso tra industria, ricerca, politiche territoriali e infrastrutture. La tensione verso l'apertura internazionale, inversamente proporzionale al rapporto con la capitale lombarda, promosse iniziative – come lo studio N.I.C.E (1990-1991)⁵⁰ – ancora varate dalla Fondazione Agnelli, impegnata a svolgere un ruolo di indirizzo strategico fondamentale, volte a definire, in chiave comparativa la massa critica e le potenzialità di inserimento nei circuiti internazionali, delle città medie non capitali, al fine di promuoverne lo sviluppo. Il rapporto con Milano, che sembrava perdere slancio all'interno dei nuovi scenari, venne riproposto dalle prospettive dello sviluppo infrastrutturale suggerite dai principali gruppi di interesse legati al sistema della grande mobilità.

La svolta dell'Alta velocità. Verso TorinoMilano 2010 e oltre

Il riferimento generale, per nuove politiche di sviluppo e la costruzione di relazioni tra città era la rete europea ad Alta velocità che, a partire dalla realizzazione delle prime “grandi linee” francesi, andava prendendo forma come sistema di graduale integrazione di reti nazionali. In Italia, con l'approvazione del PGT, con un decreto del Consiglio dei Ministri nell'aprile 1986, l'Alta Velocità veniva indicata come intervento indispensabile per il riequilibrio del sistema della mobilità e del rafforzamento dell'integrazione europea che iniziava a delinearsi come orizzonte di riferimento sempre più attuale. In un contesto che, pur mancando di precisi riferimenti finanziari, proprio in vista del rafforzamento delle connessioni transalpine, poneva con forza la necessità di un nuovo collegamento tra Torino e Lione (come anello dell'itinerario Madrid-Barcellona-Lione-Torino)⁵¹, il problema di un salto di qualità nelle relazioni tra i capoluoghi lombardo e milanese venne posto in essere dal progetto LIAV promosso, nel febbraio 1987⁵² dalla Società Torino-Milano S.p.a. con la collaborazione di Alitalia, Fiat Engineering, Sina, ArchA.

Lo studio postulava, con un certo ottimismo, tra i due capoluoghi, «una pratica di collaborazione soprattutto in attività relative al cosiddetto “terziario superiore”»: ricerca,

informazione strategica, servizi avanzati, alta direzionalità, sistema dei *media*»; costituì la vera premessa degli interventi destinati a riconfigurare le relazioni trasportistiche del nord-ovest messo in atto nel primo decennio del ventunesimo secolo. Pose il problema del servizio ferroviario ultrarapido tra Torino e Milano provvedendo contestualmente ai collegamenti Torino-Malpensa e Caselle-Malpensa-Linate. Si trattava di collegamenti ritenuti all'epoca fondamentali nella prospettiva della creazione di un unico scalo internazionale e intercontinentale del Nord Italia appoggiato da Caselle e Linate come scali alternativi di emergenza. La proposta consisteva in un'unica fascia dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale, ritenuta favorevole dal punto di vista dell'impatto ambientale. Soluzione precorritrice rispetto a quella messa in cantiere e realizzata a distanza di un quindicennio. Sulla scorta della proposta di Tecnocity, gli autori postulavano per Torino il passaggio dalla dominanza industriale ad una economia più bilanciata indirizzata verso i servizi per l'impresa e la grande ricerca tecnologica e scientifica.

Con il progetto LIAV si potrebbe stabilire una sorta di demarcazione nella vicenda MiTo, che introduce alla fase recente, condizionata dagli sviluppi urbanistici e dagli scenari operativi in cui si muovono, con diverse logiche, le due capitali dell'Italia settentrionale; scenari dei quali è voce fondamentale proprio la realizzazione del collegamento ad Alta Velocità. Non a caso, la prospettiva dello sviluppo dell'alta velocità italiana e della tratta Torino-Milano, inclusa «nella rete TEN-Europa come corridoio V», progettata finalmente negli anni novanta ed entrata in esercizio al termine del 2007, ha contribuito a rompere un silenzio più che decennale sulle relazioni tra Milano e Torino. Fu il seminario internazionale “Alta capacità Lione-Torino-Milano”, organizzato a Torino nel 2003 dall'INU con il concorso del Politecnico e dell'Università di Torino, a porre le premesse per il rilancio della questione. Vi parteciparono il Sindaco di Torino, Chiamparino, l'Assessore Gianni Verga per il Comune di Milano, osservatori francesi e studiosi «interessati alle potenzialità di una cooperazione strategica tra i capoluoghi lombardi e piemontese»⁵³. L'accelerazione sostanziale impressa dalle nuove prospettive infrastrutturali e, probabilmente, dall'emergere di una nuova attenzione verso la realtà torinese che affrontava la crisi della Fiat nella prospettiva, rivelatasi sotto molti aspetti vincente, dell'investimento olimpico, troverà conferma nell'appuntamento di Cernobbio dell'ottobre del 2004 (“Torino-Milano 2010: una ferrovia, due poli, una regione europea”) promosso dalle Camere di Commercio di Milano e Torino già rivolto a definire l'agenda di una *road map* di una possibile alleanza. Si può ben dire, in una prospettiva maturata sul medio periodo, che l'evento, preparato da due seminari intermedi, abbia sanzionato un nuovo quadro di collaborazioni tra le Camere

di commercio e le istituzioni, entro cui possono collocarsi, più o meno direttamente, molte delle iniziative, sino alla presente pubblicazione, intraprese e, in parte, giunte a buon fine, nella direzione cooperativa delle due città. Iniziative che stabiliscono una trama sempre più fitta e coerente di relazioni e opportunità.

Sempre nel 2004 ha trovato modo di concretarsi, almeno parzialmente, uno dei punti del progetto MiTo ventilato dal breve incontro tra i sindaci Novelli e Tognoli: vale a dire quello dell'integrazione delle "alte scuole" delle due città. A partire da un finanziamento erogato dal Ministro Letizia Moratti, è stata infatti istituita l'Alta Scuola Politecnica come *joint venture* tra i Politecnici di Milano e Torino. Il successo delle Olimpiadi invernali, il rinnovato dinamismo della città subalpina nel campo della cultura, ha sicuramente contribuito a favorire lo sviluppo dell'esperienza trentennale di Settembre Musica torinese, diventato, nel 2007, occasione di un gemellaggio culturale di MiTo-Settembre Musica, che interpreta le indicazioni del II Piano strategico di Torino metropolitana, in cui trovavano forte sottolineatura le potenzialità insite nella prospettiva della cooperazione tra le grandi città del nord-ovest. Le riflessioni in atto nelle due città, anche nella prospettiva dell'Expo 2015, aprono il varco ad ulteriori orizzonti di collaborazione competitiva.

Alessandro De Magistris, architetto, è docente di Storia dell'architettura e Storia della città e del territorio presso il Politecnico di Milano.

Note

- ¹ G. Russo (a cura di), *TorinoMilano2010. Una ferrovia. Due poli. Una regione europea*, 2 voll., Torino 2004.
- ² P.C. Palermo, *Interpretazioni dell'analisi urbanistica*, FrancoAngeli, Milano 1992.
- ³ A.J. Scott (ed.), *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford-New York 2001.
- ⁴ P. Perulli, A. Picchierri (a cura di), *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino 2010.
- ⁵ P. Betta, A. Melis de Villa, *Torino qual è e quale sarà*, F. Casanova & C., Torino 1927. In generale si veda M. Rosso, *La crescita della città*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Vol. VIII, Einaudi, Torino 1998, pp. 425-471.
- ⁶ N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino. Dalla Grande Guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Vol. VIII, Einaudi, Torino, 1998.
- ⁷ M. Moraglio, *L'autostrada Torino-Milano (1923-1933): i progetti e la costruzione*, in «Storia Urbana», a. XXIII, n. 86/99, pp. 103-121.
- ⁸ «La Stampa», 29 gennaio 1925.
- ⁹ A. d'Orsi, *La cultura a Torino tra le due guerre*, Einaudi, Torino 2000.
- ¹⁰ E. Gurgo Salice, *Prefazione*, in R. Gualino, *Frammenti di vita e pagine inedite*, Famija Piemontèisa, Roma 1966.
- ¹¹ J.-L. Cohen, *Architecture in Uniform. Designing and Building for the Second World War*, Yale University Press, New Haven-London 2011.
- ¹² *Relazione generale di Secondo Frola al Comitato Promotore dell'autostrada Torino-Milano, 28 dicembre 1928*, in ASCT, Fondo Servizi pubblici e industriali, cart. 156, f. 2.
- ¹³ M. Moraglio, *L'autostrada Torino-Milano (1923-1933)...*, cit., pp. 109 e sgg.
- ¹⁴ «La Stampa», 21 maggio 1928.
- ¹⁵ RDL n. 264, 26 febbraio 1930 («Gazzetta Ufficiale» del 7 aprile 1930).
- ¹⁶ M. Moraglio, *L'autostrada Torino-Milano (1923-1933)...*, cit.
- ¹⁷ C. Bianchetti, *Percorsi della modernizzazione: Milano 1943-1948*, in «Rassegna», XV, 54/2, 1993.
- ¹⁸ L. Mazza, *Trasformazioni del piano*, in L. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Architettura e urbanistica a Torino, 1945-1990*, Allemandi, Torino 1991, pp. 61-85.
- ¹⁹ M. Tafuri, *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Einaudi, Torino 1986.
- ²⁰ «Costruzioni-Casabella», n. 194, 1946.
- ²¹ P. Di Biagi, P. Gabellini (a cura di), *Urbanisti italiani. Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, Astengo, Campos Venuti, Laterza*, Roma-Bari, 1992; A. De Magistris, *L'urbanistica della grande trasformazione (1945-1980)*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Vol. IX, Einaudi, Torino 1999, pp. 190-238.
- ²² G. Piccinato, *Il piano di Abercrombie e i sogni dell'urbanistica italiana*, in F. Ventura (a cura di), *Alle radici della città contemporanea. Il pensiero di Lewis Mumford*, CittàStudi, Milano 1997, pp. 221-229.
- ²³ «Metron», n. 14, 1947; l'intero numero della rivista era dedicato al piano. Si veda anche *Il Piano Regionale piemontese*, Sandron, Roma 1947.
- ²⁴ «Urbanistica», a. XVIII, 1/1949, pp. 36-43.
- ²⁵ G. Mazza, C. Olmo (a cura di), *Cantieri e disegni. Architetture e piani per Torino 1945-1990*, Allemandi, Torino 1991; M. Vigliano Davico, *I "piani di ricostruzione" e la città nell'immediato dopoguerra*, in B. Signorelli, P. Uscello (a cura di) *Torino, 1863-1963. Architettura, arte, urbanistica*, Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti, Torino 2002, pp. 223-258.
- ²⁶ *Un aeroporto internazionale sorgerebbe a Caselle Torinese*, in «La Stampa», 15 maggio, 1948, p. 2; *La nuova aerostazione*, in «La Stampa», 19 agosto 1949.
- ²⁷ F. Levi, B. Maida, *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino. 1945-1970*, FrancoAngeli, Milano 2002; A. Castagnoli, *Torino dalla ricostruzione agli anni Settanta: l'evoluzione dell'Amministrazione provinciale*, FrancoAngeli, Milano 1995.
- ²⁸ «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., n. 9, 1962; «Urbanistica», n. 50-51, 1967.
- ²⁹ A. Fubini, A. De Magistris, E. Serra, *Rileggere il piano intercomunale torinese*, in A. Peano (a cura di), *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica. Scritti in onore di Gianpiero Vigliano*, Cortina, Torino 1993, pp. 257-297.
- ³⁰ M. Bolocan Godstein, *Geografie milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2009, p. 67.
- ³¹ S. Pace, C. Chiorino, M. Rosso, *Identità e miti nelle celebrazioni per il centenario dell'Unità d'Italia*. Allemandi, Torino 2005.

- ³² Si pensi ai temi progettuali affrontati dalla rivista «Casabella-continuità» tra il 1962 e il 1963 che articolavano il problema «della “città” nel territorio».
- ³³ L. Busbea, *The Urban Utopia in France, 1960-1970*, The MIT Press, Cambridge, Mass.-London 2007. Sulle tendenze mega-strutturali rivolte alla produzione di nuovi immaginari di organizzazione territoriale si veda «Architecture d’Aujourd’hui», n. 102, 1962 dedicato alle *Architectures Fantastiques*.
- ³⁴ N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino. Gli anni della Repubblica*, Vol. IX, Einaudi, Torino 1999.
- ³⁵ P.L. Bassignana, A. De Magistris, *La nuova Torino, Com’era, com’è*. Vol.1, Allemandi, Torino 2008.
- ³⁶ M. Bolocan Goldstein, *Geografie milanesi*, cit., p. 127
- ³⁷ M. Bacigalupo, G. Corna Pellegrini, G. Mazzocchi, *La pianificazione nell’area milanese. Una proposta di sviluppo lineare*. Comitato direttivo. Piano intercomunale milanese, 1965.
- ³⁸ Ivi, pp. 137-143.
- ³⁹ «Urbanistica», n.57, 1971, p. 24. Tra le letture del Progetto 80 si vedano: A. Asor Rosa, *La felicità e la politica*, in «Laboratorio politico», n.2, 1981, p.5 e M. Tafuri, *Storia dell’architettura italiana*, cit., pp.128-129.
- ⁴⁰ G. Vigliano et al., *La regione piemontese nella metropoli padana*, in «Cronache economiche», n. 289, gennaio 1967.
- ⁴¹ C.Pastiglia, M. Carrara et al., *Collegamento rapido Torino-Caselle-Malpensa-Milano*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, Quaderni di Studio, dicembre 1969 .
- ⁴² «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., n.7, luglio 1970.
- ⁴³ M. Bolocan Goldstein, *Geografie milanesi*, cit.
- ⁴⁴ F. Indovina (a cura di), *Le città di fine millenio*, FrancoAngeli, Milano, 1990; B. Dente et al., *Metropoli per progetti*, Il Mulino, Bologna, 1990; P. Fareri, *Milano. Progettualità diffusa e difficoltà realizzativa*, in L. Bellicini (a cura di), *La costruzione della città europea negli anni ’80*, Vol. II, Credito Fondiario, Roma 1991, pp. 59-91; «Urbanistica», n. 112, 2002.
- ⁴⁵ «Spazio&Società», a. 11, n. 42, 1988; «Sisifo», n. 25, 1993; A. Balducci, *Torino, L’anomalo nesso tra innovazione urbana e competitività economica*, in L. Bellicini (a cura di), *La costruzione della città europea negli anni ’80*, Vol. II, Credito Fondiario, Roma 1991, pp. 13-38.
- ⁴⁶ «La Repubblica», 7 e 8 maggio 1982; «La Stampa», 8 e 10 maggio 1982; «Urbanistica informazioni», n. 63/4, 1982.
- ⁴⁷ Fondazione Giovanni Agnelli, *TecnoCity*, Edizioni della Fondazione, Torino 1984.
- ⁴⁸ A. Castagnoli, *Da Detroit a Lione. Trasformazione economica e governo locale a Torino (1970-1990)*, FrancoAngeli, Milano 1998.
- ⁴⁹ A. De Rossi, G. Durbiano, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino 2006, p. 30.
- ⁵⁰ Il progetto N.I.C.E (New International Cities Era) viene avviato nel 1988 sulla premessa di un nuovo quadro di internazionalizzazione segnato dalle relazioni interurbane derivanti dall’innovazione economica, dalle politiche istituzionali e degli attori economici e sociali. A.A.V.V., *N.I.C.E. Progetto di ricerca sulle città internazionali non capitali in Europa. Internazionalizzazione e competizione tra città*, Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, gennaio 1990.
- ⁵¹ A. De Magistris, F. Ferlino, *Assetto e scenari della mobilità del Piemonte nel contesto macro-regionale occidentale*, in «Quaderni di ricerca Ires», Torino 1994; G. Dematteis, F. Governa, *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, FrancoAngeli, Milano 2001.
- ⁵² Autostrada Torino-Milano SpA, Progetto LIAV, Linea Integrata Alta Velocità, Torino, 1987.
- ⁵³ C.A. Barbieri, C. Giaino, S. Saccomani, *Alta Capacità Lione-Torino-Milano: cooperazione o competizione fra aree metropolitane in Europa?*, in «Urbanistica Dossier», n. 60, InuEdizioni, Roma 2003.

Geografie del Nord. Territori e funzioni nella mondializzazione

Geographies of the North. Territories and functions within mondializzazione

MATTEO BOLOCAN GOLDSTEIN, MATTEO PUTTILLI

Abstract

L'immagine della megalopoli è stata impiegata per descrivere i processi di urbanizzazione della macro regione del Nord e tale categoria, elaborata negli anni '50, prova a tenere insieme i fenomeni insediativi connessi alla dilatazione dello spazio urbano, e i fenomeni funzionali riguardanti la riconfigurazione del capitalismo e delle sue attività strategiche di servizio. Il saggio prende le mosse da tale riflessione per misurarsi con i processi di mondializzazione che investono indistintamente città e territori; processi che pongono problemi interpretativi inerenti la nuova morfologia urbana, ma anche i meccanismi contraddittori della sua regolazione sociale e spaziale. Osservando il Nord come un campo geografico in tensione tra spazi concreti e dinamiche funzionali, il saggio si conclude richiamando la necessità di una politica che sappia riconsiderare lo spazio e le geografie mutevoli che caratterizzano le dinamiche che attraversano il mondo.

The image of the Megalopolis has been used to describe the urbanization processes of the Northern macro-region and this analytical category, developed during the '50s, tries to bring together the geographical phenomenon within a territorial dimension, the enlargement of urban space, functional realities, the reconfiguration of capitalism and its strategic service activities. The paper moves from this reflection to an accounting of the contemporary globalization (or mondializzazione) processes which impact indiscriminately on cities and territories. These processes present inherent interpretive problems of the new urban morphologies, and also show contradictory mechanisms of its social and spatial regulation. Taking the Northern macro-region as a geographical field under tension between the concrete spaces and functional dynamics, the paper concludes by recalling the necessity of a politics which can reconsider space and the changeable geographies which characterize contemporary world-wide dynamics.

1. Premessa. Oltre la città padana

Ci sono voluti quasi venticinque anni perché dalle prime riflessioni attorno al delinearsi di una megalopoli mediterranea, svolte da un gruppo di geografi raccolti attorno alla figura di Jean Gottmann (Muscarà, a cura di, 1978)¹, maturasse una più esplicita assunzione dell'orizzonte megapolitano nell'interpretazione degli «sviluppi dell'urbanesimo» in terra padana (Turri, 2000). Questo lasso di tempo – tutto sommato breve, se pensato relativamente alle dinamiche insediative – assume invero una molteplicità di significati se posto in relazione, da un lato, alle dimensioni propriamente spaziali dei processi socio-economici caratterizzanti il capitalismo contemporaneo e le sue metamorfosi; dall'altro, alla consapevolezza maturata dagli studi in campo geografico in merito al profondo mutamento di scala e di segno del fenomeno urbano mondiale².

Così come lo stesso Gottmann venne elaborando negli anni cinquanta la nozione di *megalopoli* per fronteggiare analiticamente le dinamiche di crescita spaziale del capitalismo neotecnico statunitense, impiegando una categoria geografica in grado di tenere insieme i fenomeni insediativi e quelli socio-funzionali caratterizzanti il corridoio urbano nord-orientale tra Washington e Boston³, tanto i geografi italiani, in anni più recenti, si sono interrogati sulle differenti forme di regionalizzazione comprese nello spazio padano tra le Alpi e gli Appennini, una macroregione intesa come «sezione meridionale del nucleo continentale dell'Europa aperta sull'Alto Adriatico» – secondo la formulazione di Roberto Mainardi – nella quale si evidenziano dinamismi rispondenti a una nuova fase spaziale del capitalismo globalizzato, dove il momento della produzione e circolazione delle conoscenze assume un ruolo crescente e fondamentale (cfr. Mainardi, 1998).

Mentre – sul fronte dei fenomeni insediativi – si ricordano le considerazioni avanzate da Eugenio Turri su una

terra padana [intesa come] un'unica grande città, un'interrotta formazione urbana, se non proprio nel senso di una sola città, nel senso che gli spazi un tempo ritagliati intorno a tante città, gli spazi frammentati della nostra giovinezza, divisi tra città e paesi, da siepi e fiumi, da colline e cascine, non esistono più, sono stati distrutti e unificati dalle trasformazioni avvenute nella seconda metà del secolo appena trascorso: trasformazioni che hanno significato una despazializzazione o una deterritorializzazione, seguite in un secondo momento da un rinnovato uso e da una rinnovata organizzazione dello spazio – la sua rispazializzazione o anche la sua riacculturazione, in funzione della città unica, la *megalopoli*, nella quale è avvenuta la saldatura delle tante città che prima, sino alla metà del Novecento, costituivano grani meravigliosi e indipendenti della terra padana, oggi grani di una rete o corona tenuta insieme da fili solidi ed inscindibili (Turri, 2000: 10-11)⁴.

Non è certo questa la sede per un compiuto bilancio teorico/critico circa le alterne fortune del termine “megalopoli”, ora inteso come categoria euristica, più spesso mobilitato come immagine-forte per descrivere le condizioni dilatate dello spazio urbano contemporaneo⁵; ma averne richiamato la valenza nell'interpretazione dei processi di costruzione della “città padana” ha il significato di porre l'accento sulla necessità, interpretativa e operativa, di fare i conti con l'attuale intensificazione del *processo di regionalizzazione dell'urbano* che investe il contesto continentale europeo nel suo insieme, ma che riguarda specificamente l'Italia e in particolare la sua macro regione settentrionale. Un processo, quest'ultimo, che conferma l'avvenuta dissociazione tra l'idea tradizionale di città, espressione storico-geografica di una territorialità adden-

sata in agglomerati delimitati, e le dinamiche continue di urbanizzazione del territorio (cfr. Bolocan Goldstein, 2008).

Tale fenomeno determina, infatti, una crescita spazialmente discontinua degli insediamenti che investe reticoli urbani decentrati e contesti locali del tutto esterni alle principali direttrici di crescita territoriale e alle aree di influenza delle principali polarità urbane, trasformando le economie locali e funzionali, e portando alla ribalta importanti operatori del cosiddetto “capitalismo delle reti”⁶: è ciò che sta avvenendo con sempre maggior evidenza nel contesto padano, ponendo con particolare urgenza questioni ambientali non più rinviabili (si pensi solo alla pressione continua dell'urbanizzazione in termini di consumo di suolo), e altrettante decisive esigenze di organizzazione territoriale dello sviluppo. Tuttavia, quello richiamato, è un processo di tale portata da domandare un'interpretazione geografica aggiornata che provi a misurarsi tanto con la riconfigurazione del fenomeno urbano nell'attuale fase della mondializzazione (cfr. paragrafo 2), quanto con la specificità del contesto settentrionale e degli agenti funzionali che intervengono nei processi di strutturazione delle sue dinamiche regionali (cfr. paragrafo 3) e che domandano alla politica una differente considerazione delle spazialità in gioco (cfr. paragrafo 4).

2. Dalla megalopoli alla mondializzazione dell'urbano

Alle nuove frontiere conoscitive e fattuali di una *geografia della mondializzazione* è dedicato un recente volume del gruppo di ricerca coordinato da Jacques Levy (2010). L'affermarsi di una società-Mondo rende in modo significativo l'idea di una mondializzazione intesa non soltanto come un nuovo oggetto di studio per le scienze sociali, ma come un «avvenimento che le modifica»⁷ e – quindi, contestualmente – uno «spazio a rischio» ma anche un'occasione, un «avvenimento nella storia della conoscenza» che obbliga a farsi attraversare dagli stessi processi di mondializzazione per “identificarne le specificità”, oltre che le «contraddizioni e le poste in gioco» (Levy, 2010: 2-3)⁸. Occorrerà misurarsi in forma non accidentale con un approccio così denso e suggestivo, quanto problematico, come quello espresso da questo filone di ricerca continentale; ma ci preme sottolineare quanto le nuove lenti attivate nell'interpretazione geografica del Mondo conducano – per quanto riguarda il tema che stiamo discutendo – a riconsiderare da vicino quel salto di scala del fenomeno urbano mondiale anticipato dalla stessa nozione di *megalopoli* e rilanciato da più recenti costrutti geografici⁹. Non si tratta, evidentemente, di negare la dilatazione insediativa che segna in forma così marcata l'esperienza urbana contemporanea, ma si tratta di considerare se la comprensione attiva di tale dinamica non debba passare per una rottura più profonda degli schemi interpretativi che hanno fino ad ora presidiato la

spiegazione del fenomeno urbano, oggi disarticolato e – solo in parte – ricomposto da una mondializzazione che radicalizza logiche territoriali e funzionali non facilmente componibili.

D'altronde, dobbiamo riconoscerlo, la stessa idea di *megacittà* nel secondo dopoguerra esibiva la dimensione insieme areale e funzionale delle dinamiche urbane spazialmente dilatate: e non si tratta certo di fare passi indietro rispetto a tale importante acquisizione¹⁰. Anzi, a fronte di processi che – come sottolinea Marc Dumont – portano a considerare il «Mondo oggi [...], nella sua quasi totalità, integralmente urbano», senza tuttavia poterlo in alcun modo ridurre ad una grande città, sembra opportuno farsi carico fino in fondo della complicazione del reale dettata dal venir meno della stessa idea di città che «non esiste più né come una sorta di contrario della campagna, né come una forma relativamente autonoma e omogenea, organizzata, “coesiva”» (Dumont, 2010: 135).

Questa dissociazione in corso tra i processi che segnano la mondializzazione e la città, tradizionalmente intesa, appare come il tratto saliente della contemporaneità; un tratto che interroga da vicino la ricerca geografica, sovvertendo la stessa possibilità di pensare città e territori come semplici “contenitori” (più o meno spazialmente dilatati), e di ridurre i processi di sviluppo spaziale ad una logica esclusivamente topografica e auto-contenuta in un determinato ambito, urbano o regionale che sia¹¹. La sensazione è che la gran parte delle categorie geografiche mobilitate per la spiegazione del fenomeno urbano allargato procedano, per così dire, *da un interno urbano* (la città spazialmente coesa di un tempo) *verso un esterno “regionale”* sebbene spazialmente discontinuo: una sorta di progressiva regionalizzazione dell'urbano in termini banalmente espansivi delle forme e delle logiche di sempre. Se questo procedere sembra la diretta conseguenza della nozione di città sedimentatasi nella storia lunga degli insediamenti, bisogna però riconoscere che i processi combinati di deconcentrazione metropolitana e crescita periferica che hanno caratterizzato i principali paesi industriali a partire dalla fine degli anni sessanta, insieme a quelli, successivi, riconducibili agli effetti potenti di una mondializzazione che investe senza distinzione città e territori, sembrano indicare qualcosa di più e di diverso della mera dilatazione espansiva di un corpo urbano. Nel contesto europeo, e italiano in particolare, questo aspetto ha una valenza specifica perché malgrado tutto ciò che abbiamo appena richiamato, la progressiva articolazione spaziale dell'urbano e dei suoi confini geografici e semantici non conduce a una dissoluzione della città (cfr. Le Galès, 2006). I ritmi di crescita delle maggiori concentrazioni urbane – *in primis* quelle di Londra e di Parigi – non sono tali da rubare l'intera scena e competere con la crescita di alcune megacittà asiatiche o sudamericane, ma, soprattutto, la stabilità a lungo termine dell'armatura urbana continentale imper-

niata su città di medie dimensioni e su reticoli urbani minori sembra mantenere una sua tenuta nel tempo (cfr. Bagnasco, Le Galès a cura di 2001; Le Galès, 2007).

Questa dimensione porta con sé importanti implicazioni: da un lato, la necessità di osservare come i processi di mondializzazione attraversino anche questi contesti “minori”, esemplarmente segnati da quella «interpenetrazione tra locale e globale» già richiamata a testimonianza di una certa «mescolanza di scale» (Veltz, 1998)¹²; dall'altro lato, l'obbligo di misurarsi con i processi di dilatazione regionale dell'urbano non solo e tanto in termini di saldatura spaziale, quanto in riferimento alla dialettica tra le differenti componenti territoriali in campo, tutte egualmente segnate da percorsi evolutivi aperti al mondo. Per le ragioni appena richiamate sembra opportuno non affrettate conclusioni riguardanti processi irreversibili di integrazione territoriale alla scala della “città padana”, magari supportati da una lettura in chiave urbanistica dell'idea infrastrutturale di «corridoio padano»¹³. Tali “immagini forti” possono essere utili per alimentare ulteriori ricerche, misurazioni e approfondimenti, e per stimolare un più ampio confronto pubblico politico e culturale a patto di valutare attentamente, senza pregiudizi, le specifiche tensioni che segnano attualmente la macro-regione settentrionale.

3. Un Nord in tensione: spazio concreto e dinamiche funzionali

Il profilo del Nord emerge anche all'interno di una tensione irrisolta tra i processi sociali, politici e insediativi – trascorsi e in atto – e quegli esercizi di rappresentazione e di «immaginazione geografica» della macro regione (Perulli, Pichierri, 2010: 11)¹⁴. La costruzione sociale del Nord come macro-regione, in altri termini, è sin dalle origini connotata dalla frattura esistente tra modelli di sviluppo anche radicalmente differenti e il tentativo (spesso effimero o scarsamente supportato) di concepire un disegno comune atto a tenerli insieme, o quantomeno a favorirne il dialogo e la cooperazione nei termini di un sistema territoriale (o al limite di un sistema di sotto-sistemi integrati reciprocamente). Tutto ciò a fronte di una dinamica insediativa connotata dall'espansione e dall'ispessimento di un modello urbano di tipo megalopolitano, il quale esprime di per sé un'esigenza improcrastinabile di coordinamento territoriale tra modelli diversi di governo e di sviluppo locale e regionale, sia nell'ottica dell'offerta di servizi e infrastrutture (reti e collegamenti per il trasporto, per le comunicazioni, per l'energia), sia nell'ottica del controllo e della regolazione degli stessi processi di sviluppo territoriale. Un coordinamento complessivo che, almeno per quel che riguarda la macro-area padana, è del tutto inesistente. Troppo spesso, l'urbanizzazione appare preda di un'espansione disarticolata ma, soprattutto, scarsamente inserita in un progetto di trasformazione

territoriale di larga scala esteso a tutto il Nord o anche solo ad alcune parti significative. Volendo tentare di inquadrare tali problematiche entro una cornice interpretativa (certo non esaustiva ma in grado di isolare le principali tensioni che accompagnano la costruzione della macro-regione), è forse possibile riconoscere una continua sovrapposizione tra alcune pulsioni e processi coesistenti: questi sono rappresentati, da un lato, dalla spinta verso l'internazionalizzazione, vale a dire il tentativo intenzionale di conseguire un salto di scala e di performance nei processi di competizione mondiale da parte delle città e dei territori del Nord; dall'altro lato, l'esigenza di una regionalizzazione delle reti di relazione e delle funzioni, passante necessariamente attraverso una maggiore cooperazione e integrazione sistemica; infine, il verificarsi di fenomeni di elevata frammentazione territoriale, particolarmente evidenti in alcune partizioni della macro-regione padana. Tali processi interessano il territorio sia nella sua forma materiale, nello spazio concreto, sia nelle relazioni funzionali che lo attraversano, ivi comprese le relazioni che intercorrono tra gli agenti (attori collettivi e soggetti individuali) che strutturano il tessuto socio-economico-politico del Nord Italia.

Spazio concreto

La retorica dell'integrazione del Nord ha trovato il proprio sfogo più diretto, si potrebbe dire sin dai tempi dell'Unità d'Italia, nella questione dello sviluppo infrastrutturale (Maggi, 2008). Questa ha da sempre rappresentato la *conditio sine qua non* a supporto di una rappresentazione del Nord come macro-regione finalmente competitiva e geograficamente baricentrica nei confronti del resto dell'Europa. Ed è forse proprio su questo piano che è oggi possibile impostare un discorso sul Nord, ben più che sull'effettiva integrazione funzionale tra le sue parti. Del resto, le infrastrutture richiamano, insieme all'urbanizzato, la definizione di territorio nella sua accezione più materiale e riconoscibile: è forse per questo che la questione infrastrutturale viene spesso invocata nei termini di una emergenza, apparentemente centrando su di essa tutti gli aspetti legati allo sviluppo settentrionale¹⁵.

Con il progressivo completarsi dell'alta velocità ferroviaria e di altre grandi opere, immagini quali il «corridoio transpadano» hanno cominciato ad esistere non più solo sulla carta, ma anche nei fatti (Dansero, Puttilli, 2011). È certo possibile affermare come oggi il Nord sia dotato di una fitta rete infrastrutturale che non annovera soltanto le infrastrutture di trasporto su ferro e strada, ma anche quei collegamenti meno visibili come cablaggi telematici, elettrodotti, gasdotti e oleodotti, piattaforme logistiche, e così via (Bolocan, Puttilli, 2011). Nondimeno, è più difficile affermare che tali reti siano organizzate nei termini di un «sistema», o che favoriscano la costruzione integrata della macro-regione. Basti pensare ad alcune infrastruttu-

re quali gli aeroporti, frammentati in «una decina di scali che servono limitati intorno regionali o sub-regionali e offrono accesso a voli transcontinentali quasi solo attraverso le connessioni con Roma e con i grandi hubs europei» (Dematteis, Vanolo, 2011: 30). Situazione esacerbata ulteriormente con le recenti vicende che hanno condotto al declassamento dell'hub di Malpensa¹⁶.

Proprio la conclamata importanza delle infrastrutture nel dare forma al Nord consente di porre in particolare evidenza l'incastro tra internazionalizzazione, regionalizzazione e frammentazione.

In primo luogo, l'*internazionalizzazione* delle infrastrutture, necessaria per porre in collegamento i centri urbani padani con le reti lunghe della mondializzazione, rimane un nodo più che aperto. Non si tratta di una questione banale, se si pensa al già citato ridimensionamento degli scali aeroportuali del Nord (molti dei quali hanno registrato negli ultimi anni un significativo decremento nel flusso di passeggeri) (Bolocan, Puttilli, 2011) e alle difficoltà legate alla realizzazione del cosiddetto Corridoio V ferroviario, sia nel suo prolungamento verso ovest (arenatosi nel ventennale conflitto sulla TAV in Val di Susa) sia, e tanto più, nelle incertezze connesse al suo protendersi verso est (Migliorini, 2007).

In secondo luogo, la territorializzazione delle infrastrutture esplose tutte le contraddizioni e le difficoltà della costruzione macro-regionale padana. Se, da un lato, si accorciano le distanze tra alcuni grandi centri della pianura, dall'altro lato le relazioni tra le principali città e il loro intorno, oltre che i rapporti con le città medie, tendono a complicarsi. Sono ancora valide e sorprendentemente attuali le considerazioni di geografi quali Paola Bonora (1997) e Roberto Mainardi (1998) i quali, già più di dieci anni fa, mettevano in discussione la retorica dell'integrazione padana, di fronte all'emergere di evidenti disfunzioni dello sviluppo infrastrutturale del Nord, rimaste ad oggi senza soluzione ed anzi in alcuni casi enfatizzate: non si tratta soltanto di quelle diseconomie più evidenti, come il drammatico congestionamento delle aree urbane, in cui il trasporto pubblico locale a fatica riesce a sostenere i flussi del pendolarismo quotidiano in entrata e in uscita dalle città e in cui l'offerta di beni pubblici (dalle reti di trasporto alle telecomunicazioni passando per le connessioni energetiche) va incontro ad una sempre maggiore saturazione, o lo sfrenato consumo di suolo che interessa le frange peri-urbane e i contesti di urbanizzazione diffusa; ma anche di disfunzioni e frammentazioni meno evidenti, come la difficoltà ad offrire servizi urbani (si pensi non solo al trasporto pubblico ma anche alla banda larga) nelle vallate alpine interne, alcune delle quali sempre più scollate dall'avampaese padano, oppure alle «terre di mezzo» e alle aree-cerniera deboli del Nord come quelle che si frappongono tra area urbana torinese e la regione urbana milanese (con la sola ecce-

zione, forse, di Novara) oppure tra «l'asse emiliano e la città-regione del Veneto» (Mainardi, 1998: 129): territori a vocazione incerta, dove i sistemi produttivi locali, che spesso alternano una vocazione agricola alla piccola impresa industriale, sono in estrema sofferenza. Emerge dunque il profilo di una macro-regione che a fronte di una domanda crescente di connessione materiale e immateriale alle diverse scale e di impegnativi investimenti infrastrutturali finalizzati alla sua integrazione, sembra perdere terreno proprio in termini di accessibilità e di efficienza delle reti dei servizi e della mobilità, presenta elevate diseconomie di congestione e forti rischi di collasso ambientale. Si può quindi concordare con chi sostiene che «mentre in aree più arretrate la politica infrastrutturale è generalmente adottata per creare economie esterne [...] che attirino imprese ed abitanti ad insediarsi, nelle aree più sviluppate come il Nord la politica infrastrutturale deve invece preoccuparsi prioritariamente di rimuovere le diseconomie esterne» (Senn, 2010: 245). Di fronte ad un simile quadro, infatti, è forte il rischio che i corridoi trans-padani manifestino quello che viene denominato come “effetto tunnel”, il semplice attraversamento del territorio senza intrattenere con esso alcuna relazione¹⁷.

Dinamiche funzionali

Il contrasto tra processi in atto, progetto e governo emerge nella sua evidenza passando dallo spazio concreto a quello delle relazioni territoriali e funzionali. Dal punto di vista delle reti urbane e territoriali, l'armatura del Nord si presenta come un caleidoscopio di sistemi e modelli a differente grado di integrazione, alcuni posti in forte sinergia reciproca (Camagni, Dotti, 2010), altri ancora fortemente scollegati tra loro (Conti, Salone, 2011; Dematteis, Vanolo, 2011). La domanda è se tali reti di relazione siano sufficienti a dare corpo ad una macro-regione settentrionale, e non costituiscano piuttosto sistemi di relazione centrati sulle singole individualità dei nodi urbani, scarsamente inquadrati in una dimensione di area vasta megalopolitana. Ancora una volta, si ripropongono le tensioni tra integrazione e frammentazione, tra internazionalizzazione e regionalizzazione. Esemplicativo, in tal senso, è il frenetico tentativo messo in pratica da diverse città (sia grandi sia medie) di inserirsi all'interno di reti settoriali di rango mondiale per guadagnare quelle centralità di rete e di specializzazione sulle quali si strutturano e riorganizzano le gerarchie urbane contemporanee di marca post o neo-industriale¹⁸. È difficile valutare quanto la pulsione verso il globale si accompagni ovvero vada a discapito di una contemporanea regionalizzazione delle funzioni e delle relazioni territoriali in una prospettiva di cooperazione e di integrazione territoriale al Nord. Proprio le relazioni tra Torino e Milano ben incarnano questa tensione: l'inspessimento

di alcune sinergie tra le due città (dal completamento dell'Alta Velocità Ferroviaria alle fusioni bancarie ad alcune iniziative nel campo della formazione universitaria e di eccellenza) possono essere legittimamente interpretate nei termini del perseguimento di una logica sistemica, dove all'indiscussa egemonia del capoluogo lombardo si accompagnerebbe una specializzazione funzionale nel resto del Nord-Ovest. Ma l'avvicinamento relativo tra Torino e Milano si scontra anche col persistere di un atteggiamento di timore da parte del capoluogo piemontese rispetto al potere di assorbimento dell'area milanese. Timori che sono facilmente riscontrabili, ad esempio, nel dibattito sull'opportunità di realizzare il collegamento ferroviario Torino-Lione: molto più che una semplice questione tecnica e funzionale, la realizzazione della tratta si è significativamente sovrapposta ad un più ampio dibattito sul futuro del territorio, di fronte alla storica percezione di marginalità geografica-fisica del Piemonte e di Torino, “insaccata” alle pendici dell'arco alpino occidentale. È quindi facile riscontrare (anche nel recentissimo confronto tra candidati per le nuove elezioni amministrative della città) il carico di aspettative riversate sul collegamento come elemento in grado di integrare il territorio regionale (o almeno alcune sue parti più significative) nel *puzzle* economico europeo, rilanciando tra l'altro il capoluogo sul piano internazionale (Dansero, Puttilli, 2011). È del resto proprio questa una delle fragilità presente nelle regioni del Nord, nelle quali il confronto competitivo tra città e territori conduce alla moltiplicazione caotica e poco sostenibile di strutture e servizi di ogni tipo: dalle università alle fiere, dagli aeroporti agli interporti, dai parchi scientifici agli outlet, dalle strutture sanitarie a quelle ricettive e ricreative, solo per fare alcuni esempi di servizi troppo spesso progettati e realizzati con logiche localistiche e radicalmente autonome¹⁹, rispondenti prevalentemente alla cattura di risorse economiche di breve respiro. E dunque alle legittime aspirazioni di proiettarsi in uno spazio economico europeo e mondializzato le città e le regioni del Nord sembrano reagire in forma occasionale e altamente segmentata, favorendo un relativo appiattimento delle dinamiche economico-funzionali verso il basso, tendendo ad elevare la competizione interna all'area piuttosto che rafforzare i livelli di complementarità e di interdipendenza territoriale, proiettandosi nella mondializzazione come sistema territoriale. Le ripercussioni di un simile atteggiamento si ripercuotono immediatamente lungo l'asse integrazione-frammentazione, particolarmente evidenti in alcuni campi quali, ad esempio, la fornitura di *public utilities* e beni collettivi. I comportamenti e le logiche territoriali degli attori (pubblici e privati) in tale campo certo mostrano una certa tendenza verso l'integrazione: i sodalizi tra aziende multiutility ex-municipalizzate, fortemente radicate in alcune città (come Torino, Milano, Genova, Bologna, Brescia),

sebbene si basino su interessi e ragionamenti di tipo finanziario più che territoriale, hanno rappresentato una risposta alla liberalizzazione dei servizi pubblici locali (e in particolare di quelli energetici) fondata sulla partnership e la costituzione di alcuni *mega-player* capaci di competere su una scala non solo macro-regionale, ma persino nazionale e mondiale. Tali gruppi sono divenuti a ragion veduta interlocutori cruciali nella logica dell'integrazione macro-regionale, dal momento che dagli albori dell'industrializzazione la fornitura di servizi pubblici, quali ad esempio l'energia, rappresenta non solo «lo scheletro infrastrutturale [...] senza il quale sarebbe impossibile far esistere, o rafforzare, qualsiasi rete di impresa» (Samoré, 2011), ma anche un fattore determinante di coesione territoriale, in grado di costruire occasioni di dialogo tra agenti e territori alle diverse scale. Dall'altro lato, tuttavia, persiste un pulviscolo, estremamente frammentato a seconda del settore e della scala territoriale, di attori di piccole e medie dimensioni incapaci di innescare grandi processi di crescita aziendale ma ancorati ad un preciso bacino territoriale di utenze (soprattutto nei settori dei trasporti pubblici e dei servizi ambientali). Se per i primi il mercato offre oggi importanti opportunità di espansione e di investimento, per i secondi esso rappresenta un fattore di pressione che si manifesta non tanto nella possibile integrazione con altre realtà, quanto nella incorporazione (se non in una vera e propria liquidazione) all'interno di realtà sovra-locali e portatrici di logiche esogene rispetto al territorio di appartenenza²⁰. Il questo quadro incerto, e del tutto non scontato in termini di integrazione evolutiva della macro regione, sembra emergere con maggior evidenza il vuoto di politica (e di politiche) che segna negativamente la situazione attuale.

4. Per una politica che riconquisti spazialità

A tale vuoto di politica, appena richiamato, non corrisponde certamente un vuoto di attori e di azioni in corso. Al contrario, come abbiamo avuto modo di richiamare, il contesto socio-economico settentrionale è caratterizzato da una spiccata poliarchia e da una affollata presenza di attori collettivi e di popolazioni di organizzazioni che formano reti sociali particolarmente attive e influenti nello sviluppo territoriale del Nord. Tuttavia, la stessa capacità di riprodurre le condizioni sociali e ambientali determinanti dello sviluppo sembra, oggi, intaccata anche dal fatto che una molteplicità di spinte locali e funzionali non incontrano né agenti istituzionali in grado di raccogliere e razionalizzare le mosse in forma selettiva (siano essi le Regioni, o apparati delle amministrazioni centrali), né forme di coordinamento territoriale e/o settoriale capaci di orientare le scelte in forma cooperativa.

In questa situazione, i processi di marcata regionalizzazione che caratterizzano la macro area settentrionale del paese sembrano prevalentemente l'esito di "passioni e

interessi" in ordine sparso; esito di dinamiche caratterizzate da una politicità diffusa dei comportamenti (si pensi ai tanti "governi privati" espressione degli agenti funzionali) in assenza di una direzione e di un governo politico delle traiettorie di crescita ma, ancor prima, di luoghi di rappresentazione e mediazione degli interessi e di confronto esplicito sulle diverse opzioni di sviluppo. E, questo aspetto, appare ancora più grave e significativo se si pensa che rispetto ai tempi che hanno caratterizzato l'industrializzazione italiana del '900 (per i quali lo spazio della regione padana veniva considerato uno spazio "vuoto", un territorio di conquista, indifferentemente occupabile da qualsiasi attività e infrastruttura²¹) gli attuali, elevati, livelli di urbanizzazione e di antropizzazione delle regioni del Nord imporrebbero una cura attenta dello spazio regionale: si pensi alle relazioni problematiche tra spazi aperti e spazi variamente edificati e coperti; si pensi alla sistematica riduzione delle infrastrutture a semplici "assi e nodi" privi di territorialità e indifferenti al paesaggio e all'ambiente; si pensi, in ultimo, alla necessità che un rilancio della crescita economica possa oggi avvenire in forme coerenti con il rafforzamento delle qualità sociali e delle pratiche abitative del contesto della macroregione.

D'altro canto, una maggiore e più intensa politicizzazione della "questione del Nord", intesa come sua esplicita incorporazione all'interno dei discorsi e delle relazioni socio-politiche, si presta a letture contraddittorie: da un lato, essa esprime un significativo avvicinamento tra gli attori istituzionali e segnala come si sia iniziato a comprendere che il governo dei processi in atto (spesso altamente sconnessi) passi attraverso l'elaborazione collettiva di strategie, iniziative e progetti; dall'altro lato, essa cela il rischio di un avvicinamento opportunistico tra le élite politiche settentrionali, inteso solo a rafforzare la propria presa sul territorio convergendo attorno ai principali centri di potere e governo (coincidenti con i grandi nodi metropolitani) e trascurando l'articolazione plurale del territorio macroregionale. Alla luce di ciò, risulta evidente come la costruzione di una macro-regione realmente integrata non possa prescindere da una politica attiva transcalare (o, per dirla in altri termini, a doppia velocità), fondata certamente sull'avvicinamento tra le centralità urbane più significative che guidano il Nord (le grandi città, per la prima volta allineate in termini di colore politico), ma che sappia comprendere ed elevare il confronto sia con l'articolazione dei poteri istituzionali (regioni e città medie, in primis), sia con il coinvolgimento delle autonomie funzionali e dei corpi sociali intermedi.

In questa prospettiva, ben vengano i recenti segnali di dialogo attivo tra i nuovi amministratori dei capoluoghi regionali, ma il confronto non può ridursi a buoni rapporti di vicinato in una macroregione intesa come "contenitore protettivo", ma deve altresì misurarsi con la crisi

globale in corso e con i suoi effetti potenti nella dimensione continentale (Kunzmann, 2011), con i ritardi e le incertezze geopolitiche di un'Europa delle città e delle regioni e con le nuove spazialità che attraversano le geografie del Nord nella fase attuale di mondializzazione.

Matteo Bolocan Goldstein, (Phd Venezia, 1997) docente in geografia economico-politica presso il Dipartimento di Architettura e pianificazione del Politecnico di Milano.

Matteo Puttilli, geografo, collabora con il Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico e dell'Università di Torino ed è docente a contratto presso la Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Torino. Si occupa di studi e ricerche su diversi temi: territorializzazione dei processi di sviluppo, conflitti socio-ambientali, rapporto tra Green Economy e sostenibilità territoriale e, nel campo della formazione, educazione al territorio.

Bibliografia

- F. Anderlini, M. Bolocan Goldstein (2011), *Milano, Italia. Segnali dal Nord*, in «Il Mulino», 5
- A. Bagnasco, P. Le Galès a cura di (2001), *Le città nell'Europa contemporanea*, Liguori, Napoli
- P. Bassetti (2005), *Introduzione*, M. Magatti et al., *Milano, nodo della una rete globale. Un itinerario di analisi e proposte*, Bruno Mondadori, Milano
- G. Berta (2008), *Nord. Dal triangolo industriale alla megalopoli padana 1950-2000*, Mondadori, Milano
- G. Berta (2011), *Come può un Mito diventare realtà?*, in «Impresa & Stato», 92
- M. Bolocan Goldstein (2007), *Sviluppo urbano e rapporti territoriali nel milanese*, in M. Bolocan Goldstein, B. Bonfantini a cura di, *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, FrancoAngeli, Milano
- M. Bolocan Goldstein (2008), *Città senza confini, territori senza gerarchie*, in Società Geografica Italiana, *L'Italia delle città. Tra malessere e trasfigurazione*, rapporto annuale, Roma
- M. Bolocan Goldstein (2009), *Geopolitiche milanesi, tra funzioni e territorio*, in *Geografie milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna
- M. Bolocan Goldstein, M. Puttilli (2010), *Il Nord in rete: infrastrutture materiali e immateriali fra integrazione e competizione*, in S. Conti, C. Salone (a cura di), *Il Nord, i Nord. Geopolitica della questione settentrionale*, Rapporto annuale della Società Geografica Italiana, Roma
- M. Bolocan Goldstein (2011) *Tra Torino e Milano, fatti spaziali e rappresentazioni politiche*, in «Impresa & Stato», 92
- A. Bonomi (2006), *Liberalizzazioni, capitalismo delle reti, territorio*, in «Il Mulino», 5
- P. Bonora (1997), *Trame e luoghi della comunicazione*, in P. Coppola (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Einaudi, Torino
- R. Busi, M. Pezzagno a cura di (2011), *Una città di 500 km. Letture del territorio padano*, Gangemi, Roma
- R. Camagni, N. F. Dotti (2010), *Il sistema urbano*, in P. Perulli P., A. Pichierri (a cura di), *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- S. Conti, C. Salone (2010), *Le tessere del mosaico*, in S. Conti, C. Salone (a cura di), *Il Nord, i Nord. Geopolitica della questione settentrionale*, Rapporto annuale della Società Geografica Italiana, Roma
- G. Corna Pellegrini a cura di (1977), *Milano Megalopoli Padana Valli Alpine. Studi sulle reti urbane*, Patron, Bologna
- E. R. Dagorn, *“Mondializzazione”, una parola che cambia i mondi*, in J. Levy, *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Bruno Mondadori, Milano
- E. Dansero, M. Puttilli (2011), *Spina dorsale o spina nel fianco? La territorializzazione del corridoio transpadano*, in C. Muscarà, G. Scaramellini, I. Talia (a cura di), *Tante Italie Una Italia. Dinamiche territoriali e identitarie. Volume IV – Nordovest: da triangolo a megalopoli?*, FrancoAngeli, Milano
- M. Davis (2006), *Il pianeta degli slum*, Feltrinelli, Milano
- G. Dematteis (2002), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, FrancoAngeli, Milano
- G. Dematteis, A. Toldo (2010), *Da capitale a nodo di reti globali*, in M. Santangelo, A. Vanolo (a cura di), *Di capitale importanza. Immagini e trasformazioni urbane di Torino*, Carocci, Roma
- G. Dematteis, A. Vanolo (2010), *Primo discorso. L'organizzazione dello spazio: radicamenti locali e reti*, in S. Conti, C. Salone (a cura di), *Il Nord, i Nord. Geopolitica della questione settentrionale*, Rapporto annuale della Società Geografica Italiana, Roma
- F. Farinelli (2008), *Il mondo non è più fatto a scale*, conversazione con Pasquale Alferj, in «Dialoghi internazionali – Città nel mondo», 7, giugno
- L. Gambi (1970), *Introduzione*, in J. Gottmann, *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, Einaudi, Torino (ed. or. 1961)
- J. Gottmann (1961), *Megalopolis. The urbanized northeastern seaboard of the United States*, The Twentieth Century Fund, Inc., New York (trad. it. 1970, Einaudi)
- J. Gottmann, R. A. Harper edited by (1990), *Since Megalopolis. The urban writings of Jean Gottmann*, The Johns Hopkins University Press., Baltimore and London
- J. Gottmann, C. Muscarà, a cura di (1991), *La città prossima ventura*, Laterza, Roma-Bari
- J. Levy et al. (2010), *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Bruno Mondadori, Milano
- P. Le Galès (2006), *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna
- P. Le Galès (2007), *Megacittà mature o crescita delle città europee globalizzate?*, in «Dialoghi Internazionali – Le città nel mondo», 14, maggio
- P. Hall, K. Pail, edited by (2006), *The polycentric metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*, Earthscan, London

- K. R. Kunzmann (2011), *Dopo la crisi economica globale: implicazioni sulle politiche per il futuro del territorio europeo*, in «Territorio», 58
- J. Levy (2008), *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris (trad. it. Bruno Mondadori, 2010)
- S. Maggi (2008), *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna
- A. Magnaghi (2010), *Il progetto locale: verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino
- R. Mainardi (1998), *L'Italia delle regioni. Il Nord e la Padania*, Bruno Mondadori, Milano
- L. Mazza (1992), *Pieno e vuoto. La risorsa spazio in Padania*, in Fondazione Giovanni Agnelli, a cura di, *La Padania, una regione italiana in Europa*, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, Torino
- L. Mazza (1997), *Trasformazioni del piano a Torino*, in Id., *Trasformazioni del piano*, FrancoAngeli, Milano
- F. Migliorini (2007), *Un corridoio tutto da inventare*, Marsilio, Venezia
- C. Muscarà a cura di (1978), *Megalopoli mediterranea*, FrancoAngeli, Milano
- P. Perulli, A. Pichierri (2010), *La crisi italiana e il Nord*, in P. Perulli, A. Pichierri a cura di, *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- H. Priemus, W. Zonneveld (2003), *What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors*, in «Journal of Transport Geography», 11
- P. Pucci (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, FrancoAngeli, Milano
- E. Rullani (2004), *Economia della conoscenza. Creatività e valore nel capitalismo delle reti*, Carocci, Roma
- F. Samorè (2011), *Il federalismo delle utilities*, in P. Perulli, a cura di, *La città regione globale*, Il Mulino, in corso di pubblicazione
- A. J. Scott, edited by (2001), *Global city-regions. Trends, theory, policy*, Oxford University Press, Oxford
- L. Senn (2010), *Infrastrutture per rafforzare l'interconnessione*, in P. Perulli, A. Pichierri (a cura di), *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- C. Raffestin (1981), *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano
- A. Turco (1988) *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano
- E. Turri (2000), *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia
- P. Veltz (1998), *Economia e territori: dal mondiale al locale*, in P. Perulli a cura di, *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino
- ¹ La questione del formarsi di una megalopoli mediterranea nel contesto padano è al centro di una tavola rotonda organizzata dall'Università di Bergamo nel 1976. Significativo il titolo dell'intervento dello stesso Gottmann, *Verso una megalopoli nella pianura padana?*, contenuto – ora – in Muscarà, a cura di (1978). Sulla mobilitazione della categoria di megalopoli nello stesso contesto, si veda anche Corna Pellegrini (1977).
- ² Sui ritmi di crescita dell'urbanizzazione mondiale e sugli stessi cambiamenti che investono le realtà urbane contemporanee ci limitiamo a segnalare la riflessione successiva di Jean Gottmann: cfr. Gottmann, Muscarà, a cura di (1991), Gottmann, Harper, edited by (1990).
- ³ È Lucio Gambi che, promuovendo la traduzione italiana del volume di Gottmann, la introduce sottolineando quanto *megalopoli* non sia «solo paesisticamente un tipo di insediamento urbano plurimo e di eccezionale vastità per superficie e popolazione» ma rappresenti un organismo urbano di «natura nuova, riconoscibile per la capacità di esercitare una dominazione politico-economica internazionale con la fornitura o la gestione di beni e servizi di ogni genere, l'allestimento d'ogni tipo di piano, la direzione di trust finanziario-industriali» (Gambi, 1970: XIV-XV).
- ⁴ Aggiunge subito il geografo veneto che «ciò non vuol dire che la megalopoli sia compatta e senza divisioni interne: la sua parcellizzazione oggi si basa su fatti nuovi, sulle discriminazioni etniche, sulla riedizione in senso nuovo, industriale, di tradizioni locali, sui redditi familiari, sul solidarismo ecc., sulla compresenza di permanenze urbanistiche del passato e di nuove urbanizzazioni ecc.» (Turri, 2000: 11).
- ⁵ Di frequente il termine *megalopoli* viene giornalmisticamente impiegato come sinonimo di grande conurbazione, particolarmente presente in aree sottosviluppate del mondo. Un impiego, questo, che appare del tutto riduttivo rispetto alla riflessione fondativa di Gottmann e che implicitamente conduce un depotenziamento euristico della categoria, enfatizzandone la sua valenza descrittiva coerentemente con l'immagine di quel «pianeta degli slum» evocato da Mike Davis in chiave di critica geopolitica (2006).
- ⁶ L'immagine del «capitalismo delle reti» assume il significato di uno scenario complessivo nel quale collocare l'affermarsi di un'economia della conoscenza (cfr. Rullani, 2004), Per una sua mobilitazione sul fronte dei comportamenti dei nuovi «padroni dei flussi»: Bonomi (2006).
- ⁷ Nel fondamentale saggio di Levy, *Entrare nel Mondo attraverso lo spazio*, si afferma che «la dimensione geografica della mondializzazione è essenziale poiché l'invenzione del Mondo è l'invenzione di uno spazio nuovo attraverso la sua scala. Non per questo, però, le scienze sociali dello spazio, e in particolare la geografia, sono adeguatamente preparate a quest'esplorazione» (Levy, 2010: 29).
- ⁸ Per una ricostruzione critica della stessa categoria di «mondializzazione», definita «un termine di lotta», insiste René-Éric Dagorn (2010). Sulla questione delle nuove metriche per misurare i fenomeni determinati dalla «glocalizzazione»: Bassetti (2005) e l'insieme di attività conoscitive e di ricerca del nodo di *Globus et Locus* (www.globusetlocus.org).
- ⁹ La riflessione sulla *megalopoli* dialogo a distanza con le più recenti riflessioni in campo geografico che spostano il fuoco

Note

Il presente testo è frutto del lavoro congiunto dei due autori, tuttavia a Matteo Bolocan Goldstein vanno attribuiti i primi due paragrafi e le conclusioni, mentre a Matteo Puttilli il terzo paragrafo.

d'attenzione dalle "città globali" all'emergere di nuove formazioni sociali urbano-regionali variamente denominate: *global city-region* (nella prospettiva della geografia economica battuta dalla scuola californiana: Scott, edited by, 2001) o *mega-city region* (nella prospettiva continentale attenta a cogliere la riconfigurazione in corso della geografia urbana e regionale: cfr. Hall, Paine, edited by, 2006).

¹⁰ In tutta la riflessione di Gottmann attorno alla definizione del profilo della *megalopoli* l'autore non manca di ricordare – accanto alla dimensione insediativa, caratterizzata da una *struttura polinucleare* della rete dei nodi urbani e di una *struttura a nebulosa* che descrive «tutto ciò che circonda i nuclei urbani e si distribuisce lungo e dentro gli assi principali, tutti gli elementi urbani, suburbani e rurali» (Gottmann, 1978: 23) – che l'economia delle regioni megalopolitane si precisa nello «sviluppo delle attività di relazione» (funzioni di transazione con ruolo di cerniera) e dalla «crescente complessità dei flussi» che collegano tra loro i nodi urbani (Id, 1978: 28).

¹¹ Il tutto coerente con un'idea del mondo come mosaico, quella «illusione ottica» – come la chiama Pierre Veltz – che viene alimentata dalle tabelle statistiche, ancora dominata da «un'immagine di un territorio mondiale costituito da un mosaico di zone relativamente auto coerenti» (Veltz, 1998: 132).

¹² Su questo aspetto Franco Farinelli è – da tempo – ancor più radicale nella prospettiva geografica per cui la globalizzazione impone la sostituzione a livello analitico della sfera al piano: «il globo non tollera le scale» (Farinelli, 2008: 158).

¹³ Sembra orientarsi in tal senso una recente ricerca Prin 2007 ("Dalla città metropolitana al corridoio metropolitano: il caso del corridoio padano") evocando l'immagine del *Limes padano* inteso come acronimo di *Linear Metropolitan System* (cfr. Busi, Pezzagno, a cura di, 2011). D'altronde, una prospettiva di sviluppo urbano/territoriale di tipo lineare è stata mobilitata in diverse esperienze di pianificazione del secondo dopoguerra: si pensi al progetto di piano regionale piemontese del 1945 (cfr. Mazza, 1997), o alla successiva esperienza del piano intercomunale milanese e, in particolare, lo schema di sviluppo lineare avanzato da Bacigalupo, Corna Pellegrini e Mazzocchi, in contrapposizione allo "schema a turbina" (cfr. Bolocan Goldstein, 2007).

¹⁴ Il legame intimo tra processi di produzione e trasformazione materiale e capacità di immaginazione e costruzione immateriale, metaforica e simbolica del territorio è alla base di una profonda riflessione epistemologica in geografia (Raffestin, 1981; Turco, 1988) e nelle discipline territoriali (Magnaghi, 2010) che non è possibile riprendere in questa sede. Ci basti ricordare come, riformulando una felice espressione di Giuseppe Dematteis (2002), qualsiasi rappresentazione e descrizione geografica è in realtà già un *progetto implicito* di trasformazione del territorio, che entra direttamente in relazione con i processi concreti che lo investono. Ecco pertanto che gli esercizi di «immaginazione geografica» applicati al territorio nel suo complesso (a partire dalla sua denominazione come "Nord", macro-regione, megalopoli) e nelle sue macro partizioni (Nord Ovest, Nord Est, Triangolo Industriale, Terza Italia) non corrispondono soltanto a sforzi di natura descrittiva, ma anche a veri e propri tentativi (talvolta ideologici e connotati politicamente, si pensi al caso della

Padania) di dare corpo, sostanza e in definitiva di indirizzare una trasformazione territoriale.

¹⁵ A testimonianza di questa sovrapposizione impropria tra questione settentrionale e questione infrastrutturale (Senn, 2010) vi è il fatto che spesso la seconda sia investita del ruolo di condizione allo stesso tempo necessaria e sufficiente per lo sviluppo del territorio (e per di più, in una prospettiva maggiormente sostenibile). Come se il pieno inserimento del Nord nei mercati mondializzati dipendesse esclusivamente dalla realizzazione di nuove infrastrutture (ed in particolare di grandi opere) e non anche dal loro inserimento in politiche più consapevoli e strategie di trasformazione del territorio di più lungo periodo. Ne è una testimonianza diretta il ventennale dibattito sulla TAV in Val di Susa, dove (a prescindere dalla dialettica tra posizioni favorevoli o contrarie all'opera) stupisce come il confronto si sia incancrenito attorno alla sola realizzazione dell'opera, e non si sia aperto a più ampie riflessioni sulle politiche dei trasporti né sui collegamenti intermodali attraverso le Alpi (ad esempio, promuovendo misure per il trasferimento modale dal trasporto su gomma a quello su ferro). Come se la realizzazione di un tunnel, da sola, potesse liberare il Nord-Ovest (se non tutta la macro-regione padana) da una presunta insaccatura ai piedi delle Alpi rilanciandola sulle tratte di trasporto alla scala europea.

¹⁶ Le vicende del progressivo declassamento dello scalo aeroportuale di Malpensa (troppo complesse per un tentativo di ricostruzione in questa sede) restituiscono in modo illuminante la tensione tra internazionalizzazione e regionalizzazione che fa da sfondo al nostro ragionamento. Attorno allo scalo varesino si sono infatti giocate e registrate, da un lato, le aspirazioni di dare forma ad un grande hub del Nord, la macroregione dove si concentra gran parte del mercato aereo commerciale e civile del Paese, in un rapporto di dualismo competitivo con lo scalo romano di Fiumicino; dall'altro lato, i comportamenti localistici e particolaristici che hanno portato ad una proliferazione omogenea di scali e aeroporti locali (Bergamo Orio al Serio, Torino, Verona, Bologna, Venezia, per citarne alcuni) all'intera scala settentrionale: una crescita in ordine sparso in grado, tuttavia, di sottrarre al principale aeroporto lombardo crescenti quote di mercato (tra il 2000 e il 2007 il peso relativo di Malpensa veniva ridimensionandosi dal 50% al 39% del traffico aereo settentrionale e negli ultimi anni ha registrato ulteriori decrementi a fronte di scali più dinamici e in crescita, quali Orio al Serio e Bologna). Ciò che sembra mancare, nella geografia aeroportuale del Nord, è ancora una volta la capacità di tracciare un disegno complessivo esteso a tutta la macro-regione, che sappia porsi nel medio-lungo periodo e che soprattutto sappia scegliere (e perseguire) tra uno sviluppo policentrico dei nodi rispetto ad un polo internazionale aggregante. Molto più prosaicamente, due scenari sembrano al momento porsi per il futuro: l'eutanasia del sistema, in cui il *dehubbing* di Malpensa pone definitivamente in crisi la connettività aeroportuale padana; oppure una anarchia aeroportuale, in cui permane (e si intensifica) una competizione tra i vari scali del Nord priva di un indirizzo di tipo policentrico così come di tentativi di cooperazione e integrazione territoriale.

¹⁷ I fenomeni di integrazione e frammentazione sono del resto

espressione diretta delle diverse immagini legate alla metafora dei “corridoi infrastrutturali”, spesso impiegata per descrivere (con una certa enfasi retorica) infrastrutture lineari quali autostrade e ferrovie (Priemus, Zonneveld, 2003; Pucci, 1996). Il corridoio è solitamente concepito come un connettore o come un vettore, dotato della capacità intrinseca di avvicinare ciò che è lontano e di conseguire una maggiore integrazione a livello di sistema, ponendo le basi per un maggiore sviluppo economico per i territori che, attraverso di esso, sono messi in comunicazione. In una simile prospettiva, far parte di un corridoio o avervi accesso significa collocarsi all'interno di un preciso spazio economico: ad esempio, l'espressione “un treno per l'Europa” è stata l'immagine simbolica con la quale per un ventennio si è motivata e sostenuta la realizzazione del collegamento ferroviario tra Torino e Lione, a rimarcare le opportunità che ne derivavano proprio in termini di maggiore integrazione nello spazio economico e funzionale dell'Unione Europea. Nondimeno, simili significati tralasciano altre possibili metafore connesse all'immagine del corridoio, che ne mettono in risalto, invece, le disfunzioni e gli impatti sul territorio: il corridoio come divisore o tunnel, appunto, oggetto che produce una frattura considerata insanabile (se non nel lunghissimo periodo) sul territorio; il corridoio come atto estremo di colonizzazione, attraverso l'artificializzazione, la sottrazione e l'espropriazione di spazi pubblici e privati, nonché il prevaricare di una logica esogena, espressione di uno specifico modello di sviluppo alimentato dalla retorica della modernità avanzata, sulle ragioni (spesso difficilmente definibili e controverse) della scala locale; ma anche il corridoio come punto di osservazione del reale, come spazio abitato da gruppi che vivono “sul corridoio” e che sono pronti a mobilitarsi per “difendere” il territorio di fronte a opere considerate invasive e non volute (Dansero, Puttilli, 2011). Per una analisi del comportamento delle imprese nelle aree provinciali attraversate dalla linea ferroviaria della alta velocità Torino-Milano e della loro percezione dei fattori di localizzazione si rimanda alla ricerca “Rapporto sull'imprenditorialità nell'asse Milano-Torino”, coordinata da Giuseppe Berta per le Camere di commercio delle due città e per Infocamere: Berta, 2011. Per un commento: Bolocan Goldstein, 2011.

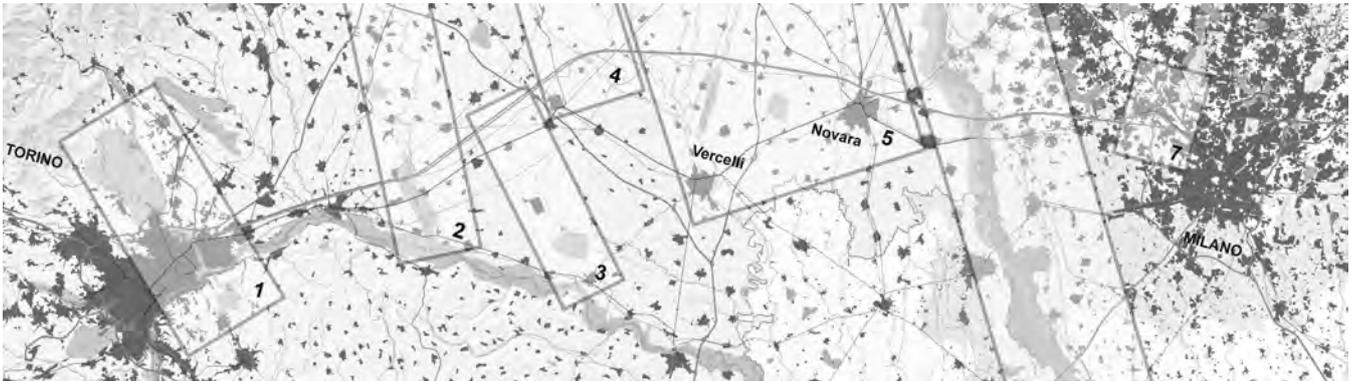
¹⁸ Dematteis, Toldo (2010) descrivono con particolare accuratezza il passaggio compiuto dalla città di Torino da una centralità territoriale, fondata sul carattere egemonico di un centro urbano sul resto del territorio fondato prevalentemente sull'accentramento delle funzioni, alla centralità di rete, fondata su «cooperazioni decisamente multiscalari e integrate, orizzontalmente e verticalmente, consentendo alla città di raggiungere quella massa critica e quell'insieme di funzioni che permettono un posizionamento vantaggioso nello scenario internazionale, senza incorrere negli svantaggi di una concorrenza diretta» (p. 77).

¹⁹ È il tema del proliferare policentrico dei poteri osservabile a partire dai comportamenti (anche spaziali) delle cosiddette autonomie funzionali. Troppo spesso nella letteratura sulle trasformazioni dello spazio e delle geografie economiche si osservano le funzioni (o i “superluoghi”, seguendo i neologismi correnti) come inerti investimenti localizzati, perdendo del tutto il loro profilo di agenti in grado di esercitare potere e territorialità attive. Su questi aspetti: Bolocan Goldstein, 2009.

²⁰ Ancora una volta emerge in modo evidente la tensione tra internazionalizzazione e regionalizzazione: la fornitura di beni e servizi pubblici da parte delle nuove *multiutility*, pur mantenendo un forte legame con la base locale di origine grazie alle quote ancora detenute dagli enti pubblici locali (il cui peso relativo tuttavia diminuisce mano a mano che procedono i fenomeni di aggregazione), subisce la spinta inesorabile a trascendere i tradizionali confini territoriali (ad esempio, quelli comunali o provinciali) verso assetti organizzativi e mercati sovra-regionali se non internazionali (Samoré, 2011). È tuttavia una spinta che possono perseguire soltanto i soggetti più forti e integrati verticalmente, lasciando intatto il quesito sulle reali ripercussioni che tali strategie di crescita esponenziale potranno avere rispetto al ruolo di fornitore di servizi e promotore di coesione territoriale che i beni pubblici locali hanno, da sempre, rivestito.

²¹ In questa chiave rimandiamo all'interessante contributo di Mazza (1992) che si interroga problematicamente su alcune delle immagini e delle rappresentazioni che hanno avanzato idee progettuali (o descrittive) sulla Padania nel secondo dopoguerra, e sulla difficoltà a riconoscere questa macro regione come un sistema territoriale.

Territorio: economia e società
Territory, economy and society



Il Nord come *global-city region* *Northern Italy as a global-city region*

PAOLO PERULLI

Abstract

La ricerca sull'Italia del Nord è impegnata a proporre un modello interpretativo generale, quello di "città-regione globale", che supera la tradizionale visione delle "tre Italie" e permette di rileggere in termini nuovi la stessa divisione Nord-Sud.

L'indicazione metodologica è quella della crescente integrazione a scala Nord di fenomeni sin qui osservati a scale inferiori (ad es. la media impresa come fenomeno emergente, le reti di imprese e di città). La possibile declinazione in chiave di modello richiede di integrare i diversi aspetti del mondo di produzione del Nord (imprese, ecosistema economico, fattori produttivi e "convenzioni" sociali) e del mondo della *governance* (attori politici, organizzazione degli interessi, azioni collettive, istituzioni politiche e agenzie che distribuiscono le risorse).

Il sistema della *governance* del Nord è necessario perché vengano prodotti beni collettivi locali per la competitività e vengano proposti e decisi i grandi programmi di investimento pubblico, trovando regolazione i rapporti tra attività antropiche e territorio e tra impresa e società. L'obiettivo è quello di definire un modello di *governance* multilivello del Nord, sostenuto dai governi regionali, nazionale ed europeo.

Whereas in the recent past the "Three Italies" model was a reality, today a new configuration of the country tends to emerge from current research. A global city-region coping with the management of complex functions is Northern Italy. Administered by different regional governments, the territories of Northern Italy share many socio-economic features. The Northern-Southern Italy divide itself should be re-read in this light. Flows of goods and information within the Northern area are massive, and the problem of developing common functional goods for the macro-region came to the attention of many observers since the early 1990s. Northern Italy firms and cities are connected in region-wide networks of collaboration. While a metropolitan core emerges hosting most of the rare services typically provided by global cities and making them available to the whole Northern city-region, a network of medium and small-sized cities are providing services, often of highly specialized nature. This huge assemblage of cities and territories needs to develop, supported by regional, national and European governments, new governance architectures to regulate economic dynamics and to produce network goods and concerted strategies for development.

L'ipotesi generale che connette i diversi studi del "Progetto Nord", una rete di studiosi di una ventina di Atenei italiani, è che l'unità di analisi migliore per comprendere pienamente le dinamiche dell'innovazione socio-economica in corso, sia rappresentata dall'intero sistema Nord e non

da sue singole regioni, distretti o altre unità sub-regionali, come pure da altre partizioni territoriali. Il superamento della dicotomia Nord-Ovest/Nord-Est, una coppia che ha segnato gli scorsi 15 anni del discorso politico-territoriale, si iscrive in questa nuova prospettiva. Lo stesso importante discorso di ispessimento di relazioni entro una metapoli Milano-Torino dovrà tenerne conto.

Partiamo da alcune evidenze empiriche emerse dalle ricerche. Le oltre 4.000 medie imprese, analizzate grazie a *case-studies*, sviluppano nel Nord le proprie relazioni con i fornitori, nel Nord selezionano i dirigenti per formare le proprie squadre manageriali, nel Nord cercano e trovano i servizi avanzati necessari al proprio sviluppo. La situazione si è in questo modo fortemente modificata rispetto al precedente modello dei distretti industriali: con l'avanzare del processo di globalizzazione le chances competitive dei distretti industriali dipendono dalla capacità di questi sistemi di collegarsi ai circuiti cognitivi dell'economia globale, che solo le medie imprese leader possono assicurare. Si tratta di un passaggio evolutivo che richiede la presenza di attori locali capaci di fungere da interfacce cognitive o gatekeepers della conoscenza tra il contesto distrettuale e l'ambiente globale.

Il Progetto Nord identifica i soggetti che svolgono questo complesso lavoro cognitivo e analizza il modo in cui essi operano: si tratta di medie imprese "teste di filiera" e di imprese che offrono servizi ad alto contenuto di conoscenza ad altre imprese (cd. *KIBS*, *knowledge intensive business services*).

L'analisi condotta è giunta a due principali risultati: i distretti industriali si riproducono ed evolvono nell'economia globale, ma allontanandosi sempre più dal modello classico; questa riproduzione evolutiva mette in luce l'importanza crescente per le imprese distrettuali di uno spazio intermedio tra il contesto locale e l'economia-mondo, rappresentato dalla "città-regione globale" del Nord.

Entrambi i risultati appaiono interessanti sul piano teorico e utili nella prospettiva del *policy making* per lo sviluppo locale.

Nel Nord si sviluppano inoltre le dinamiche delle *public utilities*, del settore creditizio, delle fiere, e di altre infrastrutture economiche per la competitività che sono state analizzate nella ricerca: aggregazioni, fusioni, alleanze sono in corso a livello Nord e stanno ridisegnando il contesto competitivo in cui le imprese si muovono.

Se, da un lato, tali infrastrutture sono da intendere come componenti di offerta nei mercati regionali dei servizi, dall'altro assumono un significato molto più importante per la competitività di un territorio, essendo fattori in cui le condizioni di qualità dell'offerta e la prossimità alla domanda possono contribuire in misura significativa ai processi di innovazione economica e sociale dei sistemi regionali. Questi servizi non possono venire assunti alla

stregua di *commodities*, il cui valore per la domanda è frutto di un semplice arbitraggio sui prezzi, e per i quali la localizzazione pone per lo più un problema di accessibilità e di costi di trasporto. Al contrario, questi servizi creano rilevanti esternalità che eccedono l'output derivante dal semplice processo di produzione efficiente del servizio. Si pensi alla particolare dinamica del sistema del credito (con la crescita di alcuni leader di scala europea insieme al mantenimento di un fitto tessuto di credito locali), la cui funzione non è solo quella di erogare finanziamenti sulla base di parametri standard, ma di valutare con attenzione i progetti di sviluppo delle imprese e delle istituzioni, ridisegnando le economie distrettuali, riallocando il risparmio raccolto in modo da accrescere i benefici per l'economia. Lo stesso vale per le fiere (l'Italia è seconda in Europa), la cui funzione di interfaccia fra mondo della produzione e mercato è diventata sempre più strategica con l'accelerazione dei processi di innovazione e con l'estensione dei mercati a scala globale. Anche il sistema delle *public utilities* svolge una funzione che è quella di erogare una certa quantità di servizi pubblici a rilevanza industriale – trasporti collettivi, telecomunicazioni, energia, gas, acqua, ambiente – ma diventa sempre più importante fattore di *spill-over* tecnologico per l'economia e la società: basti pensare alla mobilità sostenibile, al superamento del *digital divide*, al risparmio energetico o alla diffusione di tecnologie pulite.

Queste infrastrutture stanno da tempo cambiando caratteristiche, sia come conseguenza dei mutamenti della domanda interna, sia come effetto di processi di ristrutturazione che si sono manifestati nei mercati di riferimento. In misura diversa, a seconda dei servizi considerati, questi cambiamenti stanno profondamente ridisegnando il rapporto con il territorio. I centri di governo del sistema del credito, soprattutto a seguito dei consistenti processi di aggregazione bancaria, si sono in buona misura trasferiti a livello Nord (con un ruolo chiave di Milano), ma rimane una significativa presenza di realtà intermedie sul territorio e il credito locale è tuttora vitale per le imprese. Le fiere sono state a loro volta soggette a profondi cambiamenti, insidiate da una concorrenza nazionale e internazionale sempre più agguerrita, che le porta a selezionare l'offerta su alcuni eventi strategici e, allo stesso tempo, a cercare alleanze con altri centri. Anche in questo caso il ruolo leader di Milano non ha però portato a un depotenziamento della altre fiere del Nord, all'opposto si è verificato un rafforzamento dei poli fieristici di medie dimensioni dell'Emilia-Romagna e del Veneto soprattutto (e tra essi Verona). La riorganizzazione del sistema delle *public utilities* infine, ha ricevuto una spinta dai processi di liberalizzazione che hanno coinvolto soprattutto alcuni servizi – *in primis* telecomunicazioni ed energia – e c'è da aspettarsi un'accelerazione nei prossimi anni.

La ricerca mette in luce la situazione attuale e i cambiamenti in corso nell'organizzazione di queste infrastrutture per la competitività, con un'attenzione particolare alle relazioni tra le diverse aree del Nord, soprattutto Milano, la cui centralità metropolitana assume un ruolo sempre più importante per questo tipo di infrastrutture. Milano tra le *global city* mondiali è all'ottavo posto per *global connectivity* (misurata dalla presenza di multinazionali nei servizi avanzati di scala globale), Roma trentesima in base alle ricerche del geografo Peter Taylor, da cui è tratta la Tabella 1. Le altre città italiane che compaiono nelle classifiche di Taylor sono in posizioni marginali.

Se ne deve ricavare un ruolo di necessaria specializzazione e coordinamento tra le città del Nord che assegni alla *global city* milanese il ruolo di hub in alcune funzioni.

Ancora, è a scala Nord che si riesce a cogliere pienamente la dinamica della mobilità, a partire dall'analisi condotta dal Progetto Nord relativa al lungo periodo (1871-2008) delle dinamiche demografiche dei comuni.

Il primo fuoco riguarda una tipizzazione di lungo periodo (1871-2008) dei modelli di crescita demografica e l'individuazione delle fasi temporali a partire dalle quali diventa rilevante il driver della mobilità. L'unità di analisi sono i comuni delle regioni del Nord "allargato" così da delimitare i diversi "confini" del Nord che per questi aspetti si estende lungo l'asse adriatico e l'Autostrada del Sole.

Il secondo fuoco mira a descrivere le trasformazioni intervenute nei vettori della mobilità e le proiezioni future attese. L'ambito geografico è quello del Nord con riferimento alle reti stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali, navali e alle relative infrastrutture logistiche. Particolare attenzione è dedicata agli effetti di spiazzamento o di ricentralizzazione territoriale indotti dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali.

Emerge un quadro che spiega gli spostamenti e gli addensamenti di popolazione, e il ruolo delle città come potenti attrattori, e quello delle infrastrutture viarie e ferroviarie nell'attrazione di attività economiche e di popolazione insediata.

Il tema della centralità della rete urbana è ripresa e approfondita nella ricerca. A scala Nord sono infatti riletti i problemi dell'urbanizzazione e vengono spiegate, in chiave di sedi delle innovazioni rese possibili dalle cd. "funzioni urbane superiori", le nuove aggregazioni metropolitane in corso (il triangolo Venezia-Padova-Treviso, il quadrante veronese, l'asse urbano della via Emilia).

Passando agli studi relativi all'industria e al terziario viene raccolto nei materiali di ricerca del Progetto Nord un quadro utile per una nuova spiegazione macro e micro-economica del ciclo industriale in corso, basato sulla compresenza di reti lunghe internazionalizzate e reti corte localizzate. La ricerca della qualità come principale vantaggio competitivo sta portando le imprese ad agire

su entrambe le leve, globali e locali, mantenendo in loco (a scala di regione, o di Nord) i principali giacimenti della propria alimentazione di conoscenza. Sul piano dell'applicazione industriale delle innovazioni, un ruolo importante ricoprono i rapporti tra imprese, università e centri di ricerca e sviluppo: di cui si stanno studiando le ramificazioni a scala dell'intero Nord, e il ruolo nuovamente cruciale delle città come incubatrici di funzioni creative.

Più in dettaglio, viene presentata una riflessione a partire dall'economia industriale delle principali filiere industriali riletta in questa luce per evidenziare le specializzazioni e le complementarità, il passaggio dalla produzione fisica a quella basata sulla conoscenza, e il ruolo dei servizi a elevato valore aggiunto. Viene indagato il modello di tipo istituzionale per favorire la transizione delle imprese verso sistemi a più elevato valore, e il mondo dei servizi che crescono intorno alle imprese nel loro indispensabile ruolo di *milieu* innovativo e di supporto operativo.

I sistemi dei centri regionali per l'innovazione rappresentano un punto di forza originale del sistema Nord: il tipo di cooperazione tra imprese e centri universitari e di ricerca è infatti l'oggetto della ricognizione e dell'indagine per proiettare questi sistemi regionali di innovazione sull'intero Nord. In particolare si studiano qui in chiave Nord i flussi di conoscenza tipicamente trasversali e senza precisi confini, che sono individuati a partire dai centri (mediante contratti di ricerca, accordi di collaborazione, scambi di personale, brevetti e gestione della proprietà intellettuale, incubatori ecc.) sia nell'ambito regionale che alla scala Nord tra le diverse regioni, e a scala globale (con altri paesi europei ed extra-europei). È peraltro noto che solo una piccola percentuale di imprese utilizza centri e università per accedere in modo formalizzato all'innovazione. Si procede pertanto anche ad indagare le imprese (come quelle del settore macchine utensili nelle quattro regioni dell'Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) per conoscere quali diverse forme di accesso all'innovazione sono utilizzate dalle imprese del Nord.

Ciò rappresenta anche lo stimolo per approfondire, in questo ambito, i ruoli di supporto alla creatività svolti dalle città del Nord indagando i *network* professionali, sia formali che informali, che si sono organizzati e le reti tra imprese e creativi che fanno da sostegno alla continua domanda di creazione di novità che l'industria manifatturiera del Nord esprime per vincere la competizione globale.

La letteratura internazionale cerca di spiegare perché e come crescono le città, e perché alcune e non altre, come l'esito di "nuove geografie della produzione" che alimentano – e interagiscono con – i comportamenti localizzati da parte dei lavoratori della conoscenza, e anche come occasioni di impiego dei lavoratori dei settori meno qualificati e sottopagati, in direzione dei centri urbani e

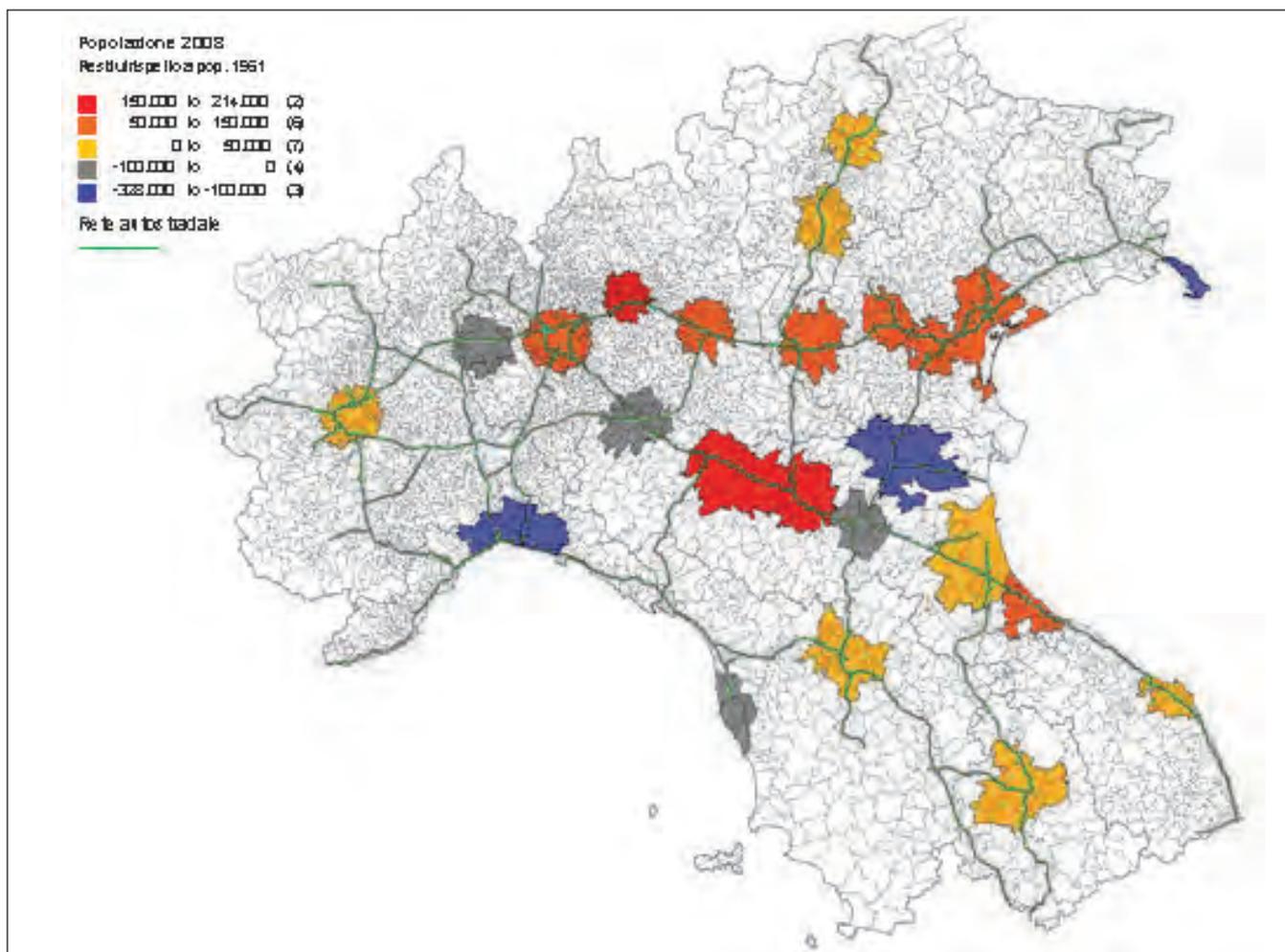


Figura 1. Aree metropolitane nel Nord Italia classificate sulla base della loro popolazione al 2008 - Residui rispetto al 1961. Fonte: Progetto Nord, Elaborazioni su dati Istat, Censimenti popolazione e abitazioni.

Tabella 1. Advanced Producer Service Mixes: Milan, Rome and NYLON. Fonte: elaborazione su dati disponibili in Taylor (2011) in corso di pubblicazione.

	<i>Financial Services</i>	<i>Law</i>	<i>Advertising</i>	<i>Accountancy</i>	<i>Management Consultancy</i>
<i>Milan</i>	18.814	1.911	12.395	27.089	5.779
	28.5%	2.9%	18.8%	41.1%	8.8%
<i>Rome</i>	9.477	1.470	10.571	23.072	6.014
	18.7%	2.9%	20.9%	45.6%	11.9%
<i>NYLON</i>	52.982	9.302	36.290	72.589	20.942
	27.6%	4.8%	18.9%	37.8%	10.9%

Tabella 2. Dimensioni e territori dei processi di crescita delle medie imprese (*Investimenti greenfield; ** forme miste di crescita dimensionale-relazionale).

	<i>Crescita dimensionale</i>	<i>Crescita relazionale</i>	<i>Crescita competenze</i>
<i>Distretto industriale</i>	Acquisizioni	Fornitori strategici Rapporti con KIBS	Reclutamento di risorse manageriali
<i>Nord Italia</i>	Acquisizioni	✓ Fornitori strategici ✓ Rapporti con KIBS ✓ Alleanze con partner industriali commerciali ✓ Reti di negozi in franchising	Reclutamento di risorse manageriali
<i>Paesi esteri</i>	Imprese e unità di produzione* Consociate e filiali commerciali* Catene di negozi in proprietà* Flagship stores*	✓ Reti di subfornitura ✓ Joint-ventures di produzione** ✓ Joint-ventures di vendita** ✓ Reti di negozi in franchising	

metropolitani. Nel caso del Nord, questa interpretazione trova alimento nella diffusione di modelli di produzione flessibile distribuita *in e tra* ambiti geografici specifici: *cluster*, distretti tradizionali, nuovi distretti *high-tech*, reti di impresa localizzate, piattaforme metropolitane. Si tratta di differenze specializzate che assumono caratteri molto ampi nel caso di una *global city* come Milano.

La dinamica urbana del Nord sembra guidata da comportamenti localizzativi delle imprese che si addensano lungo corridoi e nodi, e interagiscono con preferenze e scelte individuali solo in parte libere, in parte vincolate da fattori di rendita urbana, mobilità ecc.

Tra i principali risultati della ricerca vi è che la recente urbanizzazione del Nord, a differenza di quanto sostenuto da Turri sulla saldatura in un'unica megalopoli padana, è avvenuta selettivamente. Negli ultimi 40 anni le aree urbane che sono cresciute di più, sono le agglomerazioni urbane di almeno 100.000 abitanti nel raggio di 10 km di (nell'ordine): Rimini (+63%), Bergamo (+59%), Vicenza (+52%), Brescia (+47%), Parma-Reggio Emilia-Modena (+44%), Verona (+43%), Trento (+42%), Venezia-Padova-Treviso (+29%), e solo in coda le aree metropolitane maggiori di Milano (+23%) e Torino (+22%), Bologna (+8%), Genova (-17%).

La valorizzazione di un impianto territoriale come è quello del Nord, spontaneamente *policentrico*, richiede strategie di rete capaci di ampliare il potenziale competitivo di ogni singolo sistema locale, così da porre il territorio in condizioni di fronteggiare le grandi polarità metropolitane che agiscono nello scenario globale. Ne deriva la necessità di "organizzare il policentrismo", creando circuiti sinergici sia a scala interregionale, sia a scala sub-regionale.

La ricomposizione del sistema Nord potrebbe avvenire in *quadranti territoriali*. A questa scala si possono infatti riconoscere caratteri storici e insediativi condivisi, comuni opportunità di collegamento infrastrutturale esterno, reti interoperative in embrione o in potenza, reti di interconnessione. Si tratta di progetti di territorio già in gestazione, proprio per le nuove sollecitazioni cui i territori stessi sono sottoposti, ma ai quali non corrisponde ancora una visione strategica delineata, e tanto meno una sufficiente consapevolezza diffusa. Questi territori in rete sostituiscono i vecchi insediamenti statici e le logiche "areali". Si tratta di una valenza decisiva per valorizzare la specificità italiana e poter utilizzare finalmente quelle risorse, le città, che sono del Nord la principale dotazione. Il problema è l'individuazione di aree vaste corrispondenti a reti di città e di sistemi locali, la cui potenziale messa a sistema potrebbe conferire una capacità di presenza strategica più solida a tutti i localismi che le compongono. Nell'attuale scenario competitivo distretti industriali e singoli poli urbani rischiano di interrompere – o hanno già interrotto – la propria traiettoria di sviluppo, a meno che non riescano a far massa critica all'inter-

no di sistemi territoriali più ampi, condividendo reti e snodi infrastrutturali, polarità della conoscenza e dell'innovazione, pervenendo a una gestione unitaria dei bacini delle risorse territoriali, dal capitale umano al patrimonio naturale e ambientale.

Tenuto conto che i fattori strategici di competitività – ormai esterni alle imprese e spesso anche ai territori presi singolarmente – sono la ricerca, l'innovazione, il capitale umano, le reti terziarie, le grandi infrastrutture, le risorse finanziarie, la loro soglia critica è sempre più la dimensione transregionale, da cui la necessità di "gestire" il sistema in termini sia locali che globali.

L'aspetto più interessante emerso dall'analisi delle scelte localizzative delle medie imprese è proprio l'individuazione di uno spazio o proiezione Nord che si inserisce tra il contesto locale (si configuri questo come distretto industriale o meno) e l'economia-mondo, con i suoi mercati e circuiti cognitivi. Nel mosaico dei territori di ciascuna impresa molte "tessere" sono infatti posizionate nell'Italia del Nord. Ciò vale per tutte e tre le dimensioni di crescita: la scala, le relazioni e le competenze. La Tabella 2 sintetizza i risultati emersi dall'analisi. Questo importante risultato può essere letto come un segnale dell'esistenza nel Nord di alcuni *industrial commons*, ossia concentrazioni di competenze gestionali e operative, infrastrutture industriali, centri di servizio, università, know-how tecnologico, competenze di marketing che possono supportare la crescita delle industrie collegate. Essere vicino agli *industrial commons* costituisce una fonte duratura di vantaggio competitivo.

La ricerca sulle reti di impresa si è sviluppata approfondendone forme, strutture, meccanismi e regole di funzionamento, e mettendone in luce il ruolo fondamentale nei sistemi socio-economici, per la loro capacità di regolare tra imprese complesse relazioni transazionali così come interdipendenze cooperative. *Le reti di impresa* o *network* sono forme di legame tra imprese autonome che cooperano lungo filiere o ecosistemi operanti nello stesso territorio e/o a livello globale. Esse si caratterizzano per:

- i processi interfunzionali, interaziendali e interistituzionali che attraversano imprese e unità organizzative diverse;
- valorizzazione che avviene attraverso una doppia catena del valore: il valore economico e il valore sociale che si rinforzano a vicenda;
- i nodi produttivi (imprese, unità organizzative, ruoli professionali) e istituzionali (enti pubblici, comuni, scuole, gruppi sociali), vitali e capaci di sopravvivere e prosperare autonomamente;
- i legami laschi e forti che connettono i nodi (scambi economici, procedure, informazioni, comunicazioni, relazioni sociali, rapporti di potere);
- le strutture multiple che devono essere fra loro coerenti e adatte alle strategie e alle sfide (gerarchia, mercato,

sistema informativo, strutture sociali, strutture politiche);

- le proprietà operative peculiari, come i nuovi sistemi decisionali, di regolazione dei conflitti, di rafforzamento dell'appartenenza alla rete, di creazione d'identità, di *governance*.

Forme reticolari che si allontanano dal modello molecolare del distretto o del *cluster*, sono oggi il frutto di processi di globalizzazione delle catene del valore, di delocalizzazione o rilocalizzazione produttiva, di driver tecnologici (trasporti e telecomunicazioni *in primis*) e della progressiva focalizzazione delle imprese su attività specializzate.

La letteratura più recente ha messo in evidenza l'intensificarsi e moltiplicarsi delle forme di *networking* tra imprese. Da un lato sono ravvisabili vere e proprie *imprese a rete* o *reti di impresa governate* ovvero organizzazioni guidate da agenzie strategiche territoriali con funzioni di meta-management o da medio-grandi imprese capaci di esprimere processi unitari di controllo del business. Dall'altro, le filiere produttive si allungano oltre i confini geografici del distretto o della regione e si connettono con le più ampie filiere del Nord e con quelle globali, determinando delle vere e proprie *global value chain*. I distretti industriali hanno aperto i propri confini relazionali rompendo la rigidità dei legami di prossimità e avviando forme di rete lunga (meta-distretti, costellazioni di imprese multidistrettuali). Nuovi *cluster* di imprese vanno formandosi in settori ad alta tecnologia (biotecnologie, nuovi materiali)

e nei servizi (logistica, energia). Le reti si sostituiscono alle medio-grandi imprese che attraverso l'*outsourcing* si trasformano in *imprese transazionali*.

Il futuro del Nord è nella proiezione della *city-region* nella dimensione europea e globale che la nuova economia reticolare sollecita. La *governance* di questa forte proiezione oltre i confini nazionali non è però nell'agenda, mentre le stesse politiche europee 2020 aprono spazi alla cooperazione transnazionale delle regioni (macroregioni, GECT). Il Nord appare bloccato da una dimensione localista delle politiche, mentre potrebbe rappresentare una grande piattaforma europea. La retorica politica non deve nascondere la realtà: il Nord è da 10 anni fermo, le posizioni nelle graduatorie europee per PIL procapite ci collocano sotto le prime venti regioni forti, mentre precipitiamo nelle classifiche riferite al capitale umano, all'*education* dei lavoratori occupati, ai lavori complessi.

È urgente ripartire da questi dati per ricostruire una rappresentazione aggiornata del Nord, e per farlo occorre che l'intera società si rimetta in movimento. Serve una società aperta, in grado di crescere entro un modello di integrazione, di pluralismo e partecipazione. Ma qui scontiamo il ritardo maggiore: esso va recuperato in fretta.

Paolo Perulli, ordinario di sociologia economica nell'Università del Piemonte Orientale. Ha scritto: Visioni di città, Einaudi, Torino 2009 (con A. Pichierrì), La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord, Einaudi, Torino 2010.

Il quadrante intermetropolitano del N-E piemontese: le opportunità, le sfide e le strategie di un territorio in transizione

The inter-metropolitan quadrant of N.E. Piedmont: opportunities, challenges and strategies of a territory in transition

CESARE EMANUEL

Premessa

Allorché in un sistema territoriale compaiono attività e strutture socio-culturali in buona misura diverse da quelle ereditate dal passato, la letteratura specialistica è propensa a ritenere che al suo interno si sia innescata una fase di transizione o di equilibrio instabile, in cui si ridefiniscono i rapporti e le posizioni tra le componenti che lo costituiscono. Al concetto di transizione in questo caso viene sottratto il suo significato corrente e proposto sia come espressione della ripresa di un nuovo andamento cinetico tra gli elementi del sistema, sia come momento in cui si manifesta la necessità di stabilire nuove regole e nuove sintassi per la dinamica futura.

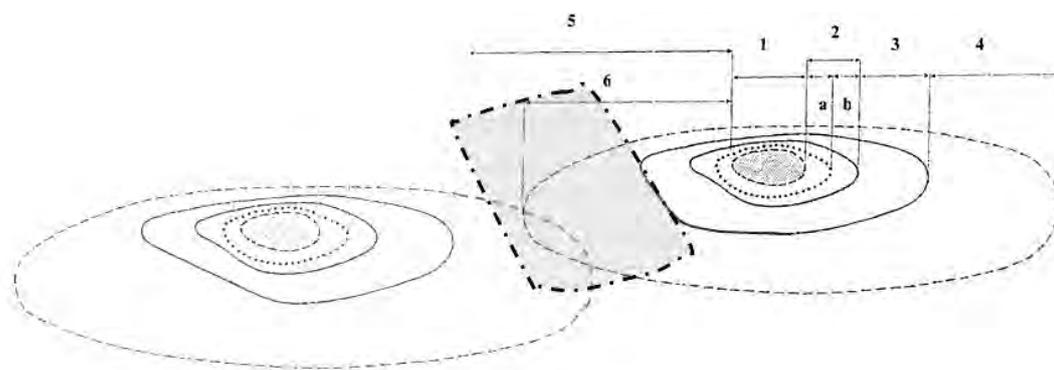
Per quanto elementari queste concettualizzazioni ben si prestano a fornire uno spunto interpretativo alle recenti dinamiche delle province di Novara, Vercelli, Biella e Verbano-Cusio-Ossola che in Piemonte risultano una realtà sociale ed economica seconda alla sola provincia torinese e, contrariamente ad altre, si trovano non solo a dover affrontare i problemi del declino e del riadeguamento del loro apparato economico-produttivo, ma anche a partecipare attivamente:

- alla formazione dei corridoi intermodali, che preludono al rafforzamento dell'unificazione europea e a una nuova regionalizzazione economica del Sud Europa;
- ai processi di *rescaling* in atto nelle tre aree metropolitane del "vecchio" triangolo industriale;
- formazione di un sistema regionale (e macroregionale) schiettamente policentrico.

Quest'area, definita recentemente come quadrante del N-E piemontese (Regione Piemonte, 2007), in ragione della sua posizione intermetropolitana e di una ragguardevole dotazione di risorse territoriali, viene dunque a trovarsi al centro di attese e di interessi, pubblici e privati, anche assai rilevanti, i cui esiti saranno in larga misura conseguenti alla capacità dei soggetti e delle istituzioni coinvolte di regolarli favorendo l'integrazione settoriale e territoriale delle iniziative sottese.

Per raggiungere questi traguardi, e far evolvere le sue potenzialità in più stabili processi di sviluppo, appare indispensabile l'avvio di un'efficace azione programmatica che:

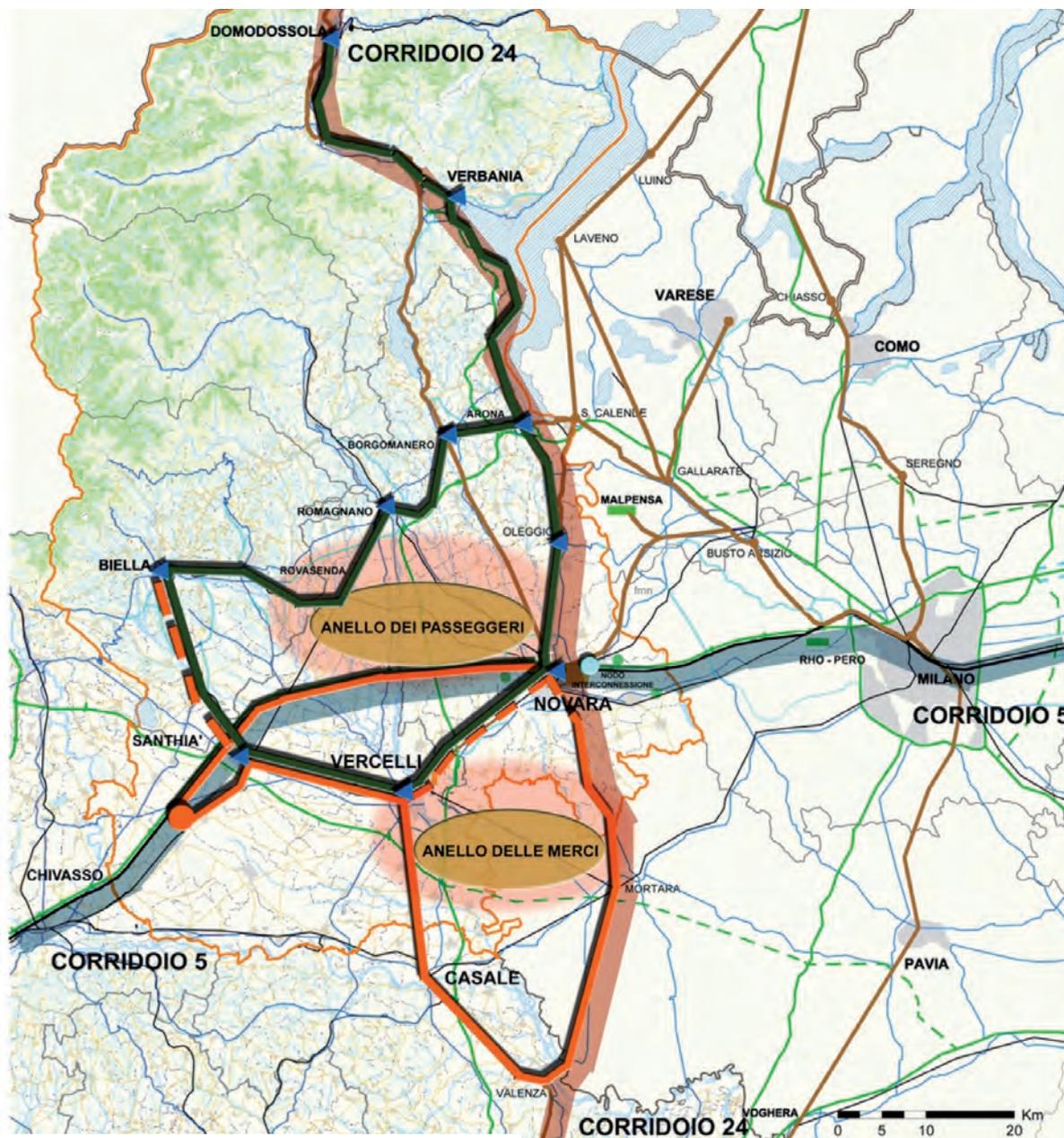
- individui e riconosca i moventi e le direzioni del cambiamento e li tematizzi in relazione alle più generali condizioni del contesto locale e sovra locale;
- indicazioni e orientamenti pertinenti;
- rappresentazioni di strategie e di progetti territoriali suscettibili di essere condivise e partecipate.



- 1. L'ambito urbanizzato
 - 2. La zona periurbana: a) interna, b) esterna
 - 3. La zona d'ombra urbana
 - 4. Lo spazio "rururbano"
 - 5. Il campo di influenza urbana
 - 6. L'area del pendolarismo giornaliero casa-lavoro
- ☐ La posizione geografica del quadrante di nord-est

Figura 1. Le dinamiche territoriali delle metropoli regionali Fonte: elaborazione da Bryant, Russwurm and McLellan (1982).

Figura 2. La mobilità territoriale dei passeggeri e delle merci: uno scenario. Fonte: elaborazione su dati Regione Piemonte e Regione Lombardia.



In questa prospettiva un passaggio essenziale consiste nel delineare per quest'area le componenti che sottendono la discontinuità e indirizzano la transizione, le opportunità e le sfide che in essa si annidano, le strategie e i progetti territoriali che possono essere credibilmente perseguiti.

1. Discontinuità e transizione

Soprattutto negli ultimi decenni del secolo scorso, allorché nelle quattro province del nord-est piemontese si esaurivano le spinte propulsive dei comparti industriali che avevano fatto di quest'area uno dei "fuochi" periferici dello sviluppo industriale del nord-ovest italiano (chimica, alimentare, editoria e, in parte, tessile) e si consolidavano le organizzazioni distrettuali, l'economia, la struttura produttiva e quella insediativa ponevano le basi per un significativo processo di cambiamento e di diversificazione, le cui componenti sono ormai chiaramente delineabili.

1.1. Le componenti esogene

Una prima componente che può essere identificata come un movente del cambiamento e della transizione che caratterizza i territori del quadrante è costituita dal decentramento produttivo e dei servizi che si è affermato a partire dagli anni ottanta del secolo scorso. Attraverso processi di rilocalizzazione, scorpori funzionali e acquisizioni di partecipazioni da parte di imprese metropolitane e/o sovraregionali, su questi territori si è andato progressivamente formando un tessuto consistente e composito di unità locali di origine non autoctona, che si stima sia giunto a impiegare, in questi ultimi anni, oltre un terzo dei 284.000 addetti che costituiscono l'entità dell'occupazione locale (Tadini, 2006).

Questo fenomeno può essere letto in una duplice prospettiva: come una tendenziale perdita di controllo di uno degli apparati strategici del sistema, oppure come espressione di una decisa "apertura" del quadrante nei confronti degli ambiti regionali e interregionali, che prelude a un'intensificazione degli scambi e delle interdipendenze, a un positivo travaso occupazionale nonché a un consolidamento delle dotazioni e delle varietà funzionali.

Tanto l'una quanto l'altra prospettiva mettono comunque in luce come il decentramento abbia contribuito al definitivo ingresso del quadrante nei cosiddetti "campi di esternalità" delle aree metropolitane contermini, e come, per quest'ambito regionale, si sia accentuata sia l'integrazione nei sistemi di forze, tensioni e opportunità che caratterizzano queste realtà, sia il processo di urbanizzazione e di sviluppo dei fattori economici, sociali e culturali che ne stanno alla sua base (redditi, investimenti, stili di vita, di consumo e così via).

Gli effetti territoriali di queste trasformazioni, e il valore aggiunto che l'area riceve rispetto alle sole capacità propulsive endogene, è in particolare evidente nei territori

del novarese e del Verbano, posti lungo la sponda lacuale e l'asse del Ticino, nonché in quelli che circondano le principali direttrici di accesso all'ambito metropolitano milanese; qui infatti si registra una più forte accelerazione della crescita demografica, del ripopolamento diffuso, della densificazione insediativa, del flusso pendolare interregionale casa-lavoro e casa-servizi.

Una seconda componente esogena responsabile del cambiamento e della transizione è rintracciabile nel potenziamento delle reti viarie e ferroviarie che è stato operato dagli enti preposti attraverso l'estensione, il completamento e la progressiva riqualificazione di innumerevoli tratte di livello locale e sovralocale. Queste iniziative hanno prodotto un deciso rafforzamento dei valori della connettività locale e delle potenzialità offerte alla multidirezionalità dei flussi di persone e di merci. Ciò si ravvisa, in particolare, a seguito del completamento dell'autostrada Genova-Gravellona Toce, del rafforzamento della tratta verso il Sempione, del potenziamento dei collegamenti locali con le arterie pedemontane lombarde, oltre che con dell'allestimento di numerose derivazioni di accesso alle autostrade, realizzate anch'esse a partire dagli anni ottanta.

Il risultato d'insieme risiede, in questo caso, nella capacità, da parte del quadrante, di sostenere le correnti di traffico lungo la dorsale nord-sud del confine regionale, per presentarsi come un importante tramite delle relazioni locali con i porti liguri (Genova in particolare), i retroporti dell'Alessandrino e i territori d'oltralpe posti all'uscita dei trafori del Sempione e del Gottardo (oltre che nei confronti della consolidata direzione "storica" est-ovest). L'ulteriore riconoscimento di questi assi quale supporto delle grandi reti transnazionali (corridoi V e XXIV) e dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa, riflette poi l'importanza che essi assumono nel cosiddetto *rescaling* territoriale indotto dall'internazionalizzazione degli scambi e della produzione, trasformando questi territori da periferie regionali ad ambiti a spiccata nodalità geografica.

Gli esiti di queste trasformazioni si misurano agevolmente sul piano statistico: numerose elaborazioni (Emanuel e Tadini, 2007) dimostrano infatti come le attività che si avvalgono del requisito insediativo della nodalità infrastrutturale e trasportistica abbiano attivato circa ventimila nuove unità di lavoro, a loro volta capaci di sostenere una crescita equivalente a un centro urbano di medie dimensioni. La percezione di queste potenzialità si sono poi positivamente riflesse sul piano delle iniziative istituzionale: da un lato, infatti, hanno spesso indotto gli enti locali del quadrante a sostenere il superamento delle frammentazioni e degli approcci "localistici" sui temi dello sviluppo; dall'altro lato, hanno indotto l'amministrazione regionale a intraprendere iniziative che si rapportano con dimensioni territoriali ben più ampie rispet-

to a quelle definite dai confini amministrativi del quadrante e dunque maggiormente idonee ad assecondare le logiche espansive ora descritte.

Una terza componente responsabile del cambiamento è identificabile nell'insediamento su questo territorio dell'Università "tripolare" del Piemonte Orientale "Amedeo Avogadro" (con sedi a Vercelli, Novara e Alessandria) e nel decentramento di strutture didattiche e di ricerca afferenti a tre dei quattro atenei piemontesi (a Biella e nel VCO). Nella confusa programmazione di settore queste iniziative hanno inizialmente trovato una motivata giustificazione nelle strategie di decongestione degli Atenei torinesi. Successivamente queste stesse iniziative sono venute ad assumere ruoli assai più significativi quali sono quelli di volano trasmissivo e ricettivo della domanda di innovazione e di alta formazione, di auto-contenimento locale di una consistente quota dell'evazione studentesca (che si indirizzerebbe fuori dai confini regionali), di offerta di specifici percorsi formativi, di attrazione di investimenti pubblici in strutture, impianti e laboratori scientifici e di ri-orientamento dei flussi pendolari sui capoluoghi in cui questa attività hanno sede.

1.2. Le componenti endogene

L'ingresso dei territori del quadrante nei campi di esternalità metropolitana, l'accentuazione dei valori connettivi espressi dalla posizione nodale e l'acquisizione di funzioni, quali quelle universitarie, capaci di intercettare e di sviluppare il trasferimento delle conoscenze e del *know-how* tecnico e tecnologico, non costituiscono gli unici moventi delle trasformazioni avvenute e della transizione territoriale che si va affermando.

Nel quadrante questi stessi fenomeni hanno contribuito a compensare il declino dei settori manifatturieri che avevano sostenuto la base economica nella fase più acuta dello sviluppo regionale, ad accompagnare l'evoluzione produttiva di un nutrito novero di organizzazioni distrettuali nel biellese, nella bassa Valsesia, nel borgomanerese, nel Cusio e nel Verbano, nonché ad accrescere le basi imprenditoriali, delle dotazioni tecniche e tecnologiche, delle capacità e delle conoscenze localizzate e così via. Geograficamente differenziato nelle specializzazioni, e dunque in grado di attenuare gli effetti delle crisi cicliche che colpiscono i vari settori, negli ultimi anni questo articolato sistema produttivo ha saputo esprimere al suo interno numerosi orientamenti evolutivi, che possono essere interpretati come espressione della sua vitalità e della sua potenziale vocazione innovativa.

Il primo indicatore di questo orientamento è costituito dalla propensione generalizzata verso l'esportazione dei beni prodotti sui mercati internazionali. Le statistiche, a questo proposito, dimostrano come oltre il 40% della produzione locale del sistema moda, del metalmeccanico, del settore legno e carta e della chimica, gomma e plasti-

ca si indirizzi stabilmente verso i paesi europei (e oltreoceano) e, reciprocamente, come questi ambiti possano essere ormai considerati come un "mercato domestico". A questo ragguardevole risultato viene altresì associata una spiccata capacità del sistema imprenditoriale di saper interagire con le scale superiori e di trasformare le sollecitazioni esterne in fattori di sviluppo locale (IRES, 2006). Anche sulla base di questi elementi il sistema manifatturiero locale avrebbe sopperito al basso livello di interazione e di collaborazione tra le imprese e sarebbe riuscito a confrontarsi e competere con analoghe realtà distrettuali (del nord-est italiano e dell'area alpina lombarda, in particolare, operanti negli stessi settori e negli stessi mercati).

Sotto la pressione della spinta competitiva le penalizzazioni derivanti dalla frammentazione d'impresa e delle scarse sinergie interaziendali avrebbero peraltro agito quali fattori di innesco, nelle diverse realtà distrettuali, di processi di riorganizzazione "verticale" del sistema produttivo, ovvero indirizzati, coordinati e orientati da alcune aziende *leader*. Ciò si è inevitabilmente accompagnato con un deciso adeguamento della forma giuridica delle imprese (espresso dal ridimensionamento del numero delle ditte individuali e dalla crescita delle società di capitale), con la contrazione dell'ampia platea delle microimprese afflitte da "nanismo" aziendale, con la diffusione di gruppi di impresa e con l'impianto *ex novo* di altre unità locali mediante l'attivazione di *spin-off* aziendali; infine con la tendenza a valutare i risultati conseguiti entro una "economia di filiera".

Un ulteriore indicatore del cambiamento che si è avviato è riconducibile all'affermazione di significativi fenomeni di "diversificazione innovativa". Le indagini hanno consentito di osservare come il sistema produttivo nel suo complesso abbia investito, e tuttora stia investendo, in attività di ricerca e innovazione sia di prodotto, sia di processo, con forte ricorso a processi di *learning by doing*, aventi finalità prevalentemente incrementale o migliorativa.

Così, nell'ambito della rubinetteria e del valvolame, alcune imprese *leader* nei rispettivi mercati hanno avviato la ricerca e la sperimentazione su nuovi materiali, sull'uso di fonti di energia ecologicamente compatibili, sulla cosiddetta "rubinetteria elettronica", sul *design*, su tecnologie trasferibili nel settore idroterapico, sul miglioramento degli standard di qualità per l'adeguamento ai marchi nazionali ed europei e così via.

Nell'ambito del tessile (filatura, abbigliamento, moda e meccano-tessile), pur nelle difficoltà strutturali del comparto determinate dall'*upgrading* dell'offerta dei paesi emergenti, dalla contrazione della base produttiva e da uno spostamento (in particolare su Milano) delle funzioni direzionali e di R&S delle principali aziende locali, è documentato l'avvio di un processo di innovazione orientato a far evolvere i tessuti e i trattamenti di base sia

attraverso l'utilizzo di componenti che si rapportano con la sostenibilità ambientale, sia attraverso l'impiego di fibre sintetiche. Sempre in questo settore molte aziende si sono indirizzate sulla ricerca destinata alla produzione per micro-lotti ad alta differenziazione, mentre altre hanno puntato sulla risoluzione di problematiche connesse alla *time based competition* (puntualità, rapidità di esecuzione, garanzia di qualità medio-alta). Altre ancora si sono orientate sulla ricerca di "eccellenza" portata avanti nell'ambito del progetto "Tessile e Salute".

Le aziende vincenti del distretto cusiano del casalingo sono invece quelle che hanno intrapreso un percorso capace di unire alla qualità del prodotto un *design* di elevato livello, ritagliandosi nicchie remunerative di domanda e/o conservando un ruolo *leader* sul mercato. In questo comparto, con l'istituzione del marchio di qualità "Lago Maggiore Casalinghi", si è inteso promuovere e coordinare l'offerta locale sui mercati internazionali, valorizzando così le peculiarità creative, tecniche, di *design* e di rispetto delle tradizioni delle singole aziende.

Nell'ambito della produzione energetica si rilevano le sperimentazioni sulle energie alternative (eolica, solare e da fonti rinnovabili), sullo sfruttamento dei corsi d'acqua a bassa portata e velocità di scorrimento (canali irrigui e affluenti minori), sulle tecnologie volte all'ottimizzazione degli impianti delle stazioni e delle centrali di produzione. In quello lapideo, si registrano consistenti avanzamenti nelle tecniche e nelle tecnologie destinate al reimpiego degli sfridi derivanti dalla lavorazione della pietra, del marmo e dei graniti.

Nell'ambito dei poli industriali di Novara e Vercelli si registra infine l'affermazione di settori a elevata intensità tecnologica, quali la biochimica, la chimica fine e farmaceutica, le *green technologies*, e la produzione di leghe leggere. Taluni di questi risultati si misurano attraverso lo sviluppo dell'attività brevettuale, ma più in generale, come si è detto, essi scaturiscono da una strategia volta al "miglioramento continuo" derivante dalla necessità di far fronte a produzioni concorrenti connotate da cicli di vita sempre più brevi e a tempi di risposta molto veloci.

Un terzo indicatore che contrassegna il cambiamento in atto è offerto dai dati che testimoniano la delocalizzazione produttiva e/o l'internazionalizzazione "difensiva" che il sistema delle imprese locali è riuscito a operare. Risulta che la maggior parte delle imprese di medie e di grandi dimensioni sia ricorsa a questa formula riorganizzativa per raggiungere l'obiettivo dell'ottimizzazione dei costi e quindi dell'allineamento dei prezzi a quelli dei competitori. Talune delle aziende *leader* più intraprendenti, di recente, sono ricorse anche a formule di delocalizzazione "offensiva", impiantando sedi estere volte a stabilire più solide e stabili basi relazionali con gli specifici mercati di interesse e, congiuntamente, ad avvalersi delle agevolazioni che in essi vengono offerte.

Questi cambiamenti nell'ambito del quadrante hanno contribuito a generare un ambiente, o un *milieu* produttivo, più articolato nelle sue componenti di base e capace di offrirsi a svariate formule di impiego e di adattamento: si accentua così la propensione all'allestimento delle filiere produttive, all'acquisizione di nuove capacità operative e di servizio che a loro volta contribuiscono all'innalzamento delle *performance* produttive e delle potenzialità innovative.

Indirettamente questi stessi risultati confermano l'ipotesi che anche in questo quadrante vada delineandosi la tendenziale formazione di "mesosistemi produttivi" (EU-POLIS, 2008), integrati "per linee" di prodotto e caratterizzati da più solide interdipendenze funzionali tra le specifiche organizzazioni distrettuali. Infine si riscontra una crescente integrazione nel ciclo produttivo e della commercializzazione dei servizi offerti dagli impianti e dalle infrastrutture viarie e ferroviarie in fase di allestimento.

Al di fuori dall'ambito manifatturiero un significativo indicatore della svolta che si è andata affermando nel quadrante è rappresentato dalla valorizzazione del patrimonio ambientale.

L'incremento dell'accessibilità territoriale a partire dagli ambiti urbani di prossimità, combinandosi con la crescente disponibilità sociale al consumo giornaliero del tempo libero, va affermando quest'area non solo come bacino di domanda, ma anche come significativo ambito di offerta, portando alla luce un consistente patrimonio di beni storico-culturali e di produzioni "tipiche" e esclusive del territorio rimasto "in attesa" sin dalle fasi più acute del processo di industrializzazione.

Accanto ai poli consolidati dello sviluppo turistico alpino e lacuale, vanno così proponendosi mete diffuse che consentono la fruizione delle emergenze culturali, delle opportunità offerte dalla risaia, dalla rete dei parchi, delle riserve e delle zone umide, di specifiche componenti dei quadri ambientali, delle produzioni agricole e vitivinicole, dell'artigianato artistico e di servizio, ancora proposto nelle valli alpine minori, del patrimonio enogastronomico, derivante dalla tradizione, e degli spacci aziendali allestiti in prossimità delle unità manifatturiere.

L'attenzione dedicata a questi beni e ai relativi flussi consente così di rilevare per quest'area una nuova geografia dello svago e del consumo del tempo libero, nonché la nascita e lo sviluppo di significative economie locali, a loro volta capaci di trasformarsi in "prodotti turistici" integrativi e di completamento del più vasto sistema economico e produttivo (Emanuel e Afferni, 2008; Regione Piemonte, 2008).

La crescente consapevolezza di queste opportunità profila anche un insieme di minacce potenziali. Da questo punto di vista una criticità che viene fatta affiorare è ravvisabile negli effetti talora "devastanti" delle espansioni insediative sui fianchi degli agglomerati principali e lungo



Figura 3. Il raccordo autostradale Broni-Vercelli. Fonte: elaborazione su dati Regione Piemonte e Regione Lombardia.

le arterie del traffico. Oltre alla compromissione degli attrattori turistici, l'espansione dell'edificato rappresenterebbe poi anche una grave minaccia all'assetto policentrico che è andato evolvendosi in significativi agglomerati urbani in alternativa alla tendenziale formazione di un vasto, indistinto e disordinato reticolo insediativo.

2. Opportunità e sfide

2.1. Il sistema delle opportunità

Per rappresentare sinteticamente le nuove e più complesse traiettorie intraprese dal quadrante, le analisi compiute (Emanuel, 2005) si sono riferite a categorie descrittive e a immagini territoriali assai varie: "regione cerniera", "crocevia infrastrutturale", "area in transizione industriale positiva", "territorio ricco di risorse ambientali di pregio". Si tratta di configurazioni o di riferimenti a territorialità "possibili" o "potenziali" che si palesano dall'analisi delle strutture fisiche e funzionali del territorio. In quanto tali, possiedono il requisito di un'immediata comprensibilità (oltre che una agevole valutazione del valore aggiunto territoriale sotteso).

La regione cerniera costituisce la tematizzazione di chi osservava questo territorio a partire dalla maglia policentrica delle trame insediative e vede in esse riflesse, oltre alla valorizzazione delle aree alpine più marginali, poste ai bordi dei grandi assi vallivi del collegamento internazionale, la possibile affermazione di un tessuto di interposizione tra due ambiti metropolitani della macroregione padana: da un lato, quello metropolitano milanese, caratterizzato da una spiccata continuità invasiva, ma che rivendica la necessità dell'affermazione di polarità periferiche e di contorno destinate al riordino insediativo e organizzativo di funzioni per lo più qualificate; dall'altro lato, quello torinese, le cui spinte centrifughe raggiungono a malapena i confini dell'omonima provincia. La "cerniera" esprime, in questo caso, la rappresentazione di un "territorio dalle maglie larghe", ovvero di un tessuto connettivo policentrico e ordinato tra le due realtà, capace di combinare sia i vantaggi che vengono offerti dai processi agglomerativi di contorno, sia le spinte di natura endogena derivanti dalle relazioni che il sistema economico locale intrattiene con il proprio ambiente.

Quelle della regione cerniera sono dunque le trame possibili di un territorio nel quale vengono offerti pressoché tutti i vantaggi della grande città, senza che questi cancellino del tutto quelli della campagna che ancora permane, ed in cui lo sviluppo territoriale potrebbe essere caratterizzato dall'assenza di gravi fenomeni di congestione (tipici delle periferie delle grandi agglomerazioni urbane) e da condizioni idonee alla diffusione di modelli di residenzialità connotati da spazi aperti ed assai ambiti dai ceti sociali non soltanto autoctoni. I risultati conseguibili si misurerebbero anche sul mantenimento del ricambio

demografico e sulla accentuazione della varietà della composizione socio-professionale.

Per la loro posizione nell'assetto regionale e interregionale, le province del nord-est sono altresì configurabili come un crocevia infrastrutturale nel quale, come si è detto, convergono importanti sistemi stradali, autostradali, ferroviari, possibilmente connessi, a loro volta, con l'aeroporto internazionale di Malpensa, con il corridoio Genova-Rotterdam e con la linea ad alta capacità trans-europea (corridoio V). Si prospetta in tal modo la configurazione di un nodo di interconnessione "completo", potenzialmente capace di offrire tutte le modalità di interscambio tra contesti locali e globali. Di conseguenza, molte attività ritenute sinora marginali, o genericamente incluse tra quelle dell'indotto industriale (come la logistica aziendale e la gestione del magazzino), verrebbero progressivamente a configurarsi come espressione di una dotazione funzionale innovativa, capaci a loro volta di indurre ulteriori spinte propulsive.

Le province del nord-est sono altresì riconosciute come un'area in transizione industriale positiva, nella quale, come si è visto, lo smantellamento dell'apparato produttivo tradizionale si accompagna sia alla localizzazione di unità appartenenti ad aziende multilocalizzate, attratte dalle esternalità offerte dal contesto, sia al consolidamento del tessuto locale di origine distrettuale. Pur in presenza di un *deficit* strutturale di funzioni terziarie-direzionali, la dinamica positiva rafforzerebbe la dotazione delle funzioni urbane e dei servizi mediamente qualificati, rivolti tanto alle imprese quanto alle famiglie.

Nell'ultimo decennio, come si è visto, con la diffusione degli insediamenti universitari il quadrante ha recuperato velocemente l'evasione studentesca che si indirizzava su altre aree. Si tratta di un fenomeno di riorientamento dei flussi verso i capoluoghi provinciali, che compensa quelli che gli stessi capoluoghi avevano perso a seguito della diffusione suburbana dei servizi commerciali, dell'avvento della "distrettualizzazione" periferica e della spartizione del territorio amministrato dalla province di Vercelli e Novara con quelle nuove di Biella e del VCO. Viene in tal modo a consolidarsi la possibilità di stabilire nuove relazioni tra ricerca e industria locale, con effetti positivi non solo sui patrimoni e le conoscenze scientifiche sedimentate, ma anche sulla riqualificazione urbana e la valorizzazione di aree industriali dimesse.

Il quadrante presenta altresì le connotazioni di un territorio ricco di risorse ambientali di pregio. Pressoché tutti i suoi centri urbani sono, infatti, segnati dalla presenza di manufatti e impianti storici e artistici che testimoniano la transizione e la "coalescenza interculturale" che qui si è prodotta, tramite il sovrapporsi delle influenze del rinascimento lombardo e di quelle tardo-gotiche e barocche più autenticamente piemontesi. Propaggini di laghi interposti ai cordoni collinari morenici a nord, le strutture

agrarie volte al mantenimento della risaia – che riportano ancora i segni dell'ingegneria idraulica sette e ottocentesca – completano il patrimonio ambientale e culturale dell'area.

Queste rappresentazioni di sintesi, come si può notare, evocano spunti assai interessanti per sviluppare strategie e progetti territoriali che intendano coniugare le specificità locali con le potenzialità che esprime il cambiamento e la transizione. Non di meno sono tuttavia importanti le rappresentazioni che paventano le sfide che gli stessi territori devono intraprendere aprendosi alle dinamiche globali in assenza di una adeguata capacità di controllo e di intervento diretto sulle loro ricadute locali.

2.2. Il sistema delle sfide

La valorizzazione della struttura insediativa, dei sistemi produttivi, della logistica territoriale, dell'integrazione degli insediamenti universitari e dei mosaici paesistici potrebbero costituire delle iniziative astratte e di difficile attuazione qualora non venissero interfacciate con le minacce che paventano i processi di "metropolizzazione", che già si avvertono a ridosso dei confini del quadrante e la cui forza travolgente sarebbe allo stesso tempo in grado sia di valorizzare esogenamente le potenzialità locali, sia di piegare i sistemi di relazione in atto verso gli epicentri esterni.

Le analisi compiute (IRES, 2008) hanno messo in luce come all'interno del quadrante tali processi profilino fenomeni – indesiderati – che la letteratura già propone sotto l'espressione della "periurbanizzazione" (Emanuel, 2000); quest'ultima infatti sottende sia l'affermazione di dinamiche insediative sempre più invasive e omologanti, sia la parallela attrazione nelle aree più centrali delle agglomerazioni centro-metropolitane delle attività rare e qualificate con una decisa penalizzazione dei sistemi urbani locali nell'ambito delle gerarchie territoriali.

Come lascia presagire la Figura 1, che schematizza la posizione intermetropolitana del quadrante di nord-est, la periurbanizzazione sarebbe espressione sia di una urbanizzazione incontrollata, sia della formazione di differenziali urbani anche fuori dalle cinture compatte del tessuto insediativo. Non casualmente l'analisi di dettaglio dei fenomeni in atto avverte sulla possibile comparsa di episodi territoriali indesiderati (e rispetto ai quali l'iniziativa programmatica è chiamata a rispondere). In particolare: crescenti livelli di congestione e di inquinamento, compromissione pressoché definitiva di molti spazi naturali (attraverso la loro progressiva "insularizzazione" e "remotizzazione"), rischio dell'abbandono e della mancata conservazione dei patrimoni insediativi e delle strutture ritenute inidonee ad ospitare i processi produttivi contemporanei (quale è la vasta rete dei cascinali della risaia e degli impianti industriali di derivazione storica), crescente "satellizzazione" dei centri storici rispetto al resto

della realtà urbana, crescente frammistione funzionale negli usi del suolo (a sua volta responsabile sia dell'accrescimento del disordine insediativo e dei flussi del traffico), attenuazione dei benefici derivanti dalle economie di localizzazione e di agglomerazione generate dai distretti, aumento del pendolarismo e delle popolazioni che utilizzano la residenza come luogo di isolamento e come ambito di "rifugio privatistico".

Altrettanto preoccupanti si profilano le minacce derivanti dalla progressiva perdita della funzione polarizzante dei centri urbani. Questi ultimi nella continuità dei processi di periurbanizzazione si riconfigurerebbero come "centri di margine" (le *edge cities*) sui quali si indirizza prevalentemente il trasferimento del flusso pendolare per accedere, con i mezzi pubblici, dai luoghi di residenza a quelli del lavoro e viceversa.

Entro questi scenari, come si ravvisa nei contenuti più recenti dei documenti di pianificazione (Regione Piemonte, 2009), si accentuerebbero poi anche le differenze tra aree di pianura e aree alpine attraverso una crescente "pianurizzazione" dell'economia e dello sviluppo; all'interno di quest'ultima, ed in particolare nelle aree non ancora raggiunte dalle spinte centrifughe del sistema metropolitano, si manifesterebbe la formazione di "frange urbane" connotate dai caratteri fisici, funzionali e sociali della marginalità e dell'implosione.

3. Strategie e progettualità territoriali

L'insieme delle opportunità e delle sfide che si prospettano nelle province che formano il quadrante del nord-est piemontese mette in luce come la definizione di un programma d'azione che le indirizzi verso una prospettiva di sviluppo comune più stabile e connotata da riferimenti territoriali certi debba passare necessariamente attraverso il coinvolgimento di un ampio ventaglio di attori: ciò implica la definizione di strategie progettuali che facciano proprie, e compongano entro un mosaico coerente e perseguibile, l'insieme delle attese e delle potenzialità fin qui rilevate. Si proporrebbero di conseguenza come essenziali:

- l'allestimento di una piattaforma di interconnessione trasportistica "completa", quale condizione di base per la "ripolarizzazione" periferica di funzioni metropolitane, la riorganizzazione delle centralità urbane e l'integrazione dei siti logistici nel più ampio sistema del Piemonte orientale;
- la formazione di una "community tecnologica" volta al rilancio della competitività dei distretti e dei poli manifatturieri;
- di uno spazio turistico-ricreativo integrato, destinato alla valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale, all'escursionismo e all'animazione collettiva, nonché al rilancio dei sistemi lacuali e alpini;
- la riconversione e la salvaguardia "sostenibile" dell'in-

- la definizione di iniziative volte a scongiurare la diffusione territoriale degli insediamenti e delle localizzazioni episodiche.

3.1. La riorganizzazione della rete delle nodalità trasportistiche e della ripolarizzazione delle funzioni urbane

L'assetto infrastrutturale che andrà delineandosi con l'integrazione dei corridoi transeuropei nel sistema delle reti e degli impianti preesistenti, deve essere colto non solo come un veicolo di attraversamento e di decongestionamento del traffico di origine sovralocale, ma anche come un tramite di esternalità e di potenzialità territoriali ed una opportunità di riorganizzare il sistema urbano.

Per tendere a questi obiettivi, l'intervento sull'assetto infrastrutturale deve essere concepito, in primo luogo, come espressione del completamento dell'intermodalità trasportistica locale, della riorganizzazione delle nodalità infrastrutturali capaci di garantire l'interscambio gomma/treno/aereo per persone e merci sulle lunghe, medie e corte distanze, e del riposizionamento del territorio ai vertici del sistema dell'accessibilità regionale e interregionale. L'interconnessione può realizzarsi attraverso il progetto di ricongiunzione in un unico nodo della stazione in linea dell'alta velocità, del collegamento con Malpensa, dell'accesso all'autostrada Torino-Milano e delle linee ferroviarie che attraversano da nord a sud e da est a ovest il territorio considerato.

In ragione delle convergenze questo impianto spetta a Novara, sebbene la connettività offerta dall'intensificazione dei collegamenti ferroviari interurbani espressi dalla cosiddetta "metropolitana regionale" risulti in grado di riverberare i suoi effetti sull'intero quadrante. La presenza di questo tracciato indicato nella Figura 2 consentirebbe addirittura la definizione di circuiti parzialmente indipendenti per il traffico merci e passeggeri, con il risultato aggiuntivo dell'eliminazione delle interferenze e di un possibile riordino degli scali locali.

In secondo luogo, il completamento dell'assetto infrastrutturale deve essere considerato come espressione della ridefinizione e del potenziamento dei collegamenti sovralocali diretti verso gli impianti e le aree da cui si irradiano o si generano i flussi: per i passeggeri e il *business*, il polo fieristico di Rho-Però, il bacino dell'aeroporto di Malpensa e delle aree turistiche alpine e dei laghi; per quanto riguarda le merci, l'alessandrino e il genovese a sud, la Svizzera e il "cuore economico dell'Europa" a nord.

Come mostra la Figura 3, a questa riorganizzazione fa da corollario il dibattuto completamento della tratta autostradale Broni-Vercelli, un intervento che preluderebbe al definitivo raccordo delle tratte autostradali presenti nell'area con la A21 (Torino-Piacenza) e, per il tramite di quest'ultima, all'A1 (Milano-Bologna-Firenze-Roma),

finora raggiungibile esclusivamente tramite la tangenziale sud di Milano, ormai connotata da elevati livelli di congestione. Lo stesso intervento prospetta altresì la connessione dei suddetti assi autostradali con la A5 (Torino-Aosta) e con quelli d'oltralpe presenti sul territorio francese. Novara, Vercelli e il resto del quadrante di nord-est si troverebbero di conseguenza "riposizionati" lungo un corridoio autostradale di livello transnazionale volto a rafforzare i collegamenti tra Nord e Sud dell'Europa.

In terzo luogo, il ridisegno infrastrutturale deve essere considerato come espressione della riorganizzazione e della valorizzazione delle funzioni urbane. La riorganizzazione del sistema delle nodalità induce infatti l'offerta di condizioni e fattori territoriali idonei all'insediamento di funzioni urbane aventi portate e raggi d'azioni superiori, che in alternativa troverebbero adeguate condizioni insediative esclusivamente nei luoghi più centrali delle agglomerazioni centro-metropolitane. A questo riguardo è possibile delineare la riorganizzazione funzionale delle attività potenzialmente insediabili nel quadrante di nord-est (Figura 4), distinguendo tra attività di prima linea (indivisibili dal nodo di interconnessione "completo"), di seconda linea (ascrivibili ai centri urbani coinvolti nella riorganizzazione infrastrutturale del quadrante) e di terza linea (relative alle aree industriali presenti e, come noto, connotate in larga misura da organizzazioni di tipo distrettuale).

Nel complesso, la riorganizzazione descritta disegna un processo di "ripolarizzazione periferica" degli insediamenti dei servizi e delle altre attività che indurrebbe un valore aggiunto territoriale sia per l'area milanese e per la regione piemontese, sia, soprattutto, per la rete urbana locale che, oltre ad acquisire funzioni innovative e qualificate, accentuerebbe la specializzazione e il radicamento di quelle esistenti: in altre parole, la sua vocazione policentrica.

Dall'attivazione di questo ridisegno infrastrutturale e dei nodi urbani dipende anche il successo degli altri progetti che seguono.

3.2. La formazione di una "community tecnologica" per il rilancio della competitività dei distretti e dei poli manifatturieri

Già da solo il potenziamento del telaio infrastrutturale gioca un ruolo considerevole nel garantire la competitività del sistema manifatturiero qui organizzato per poli e per distretti (un sistema, giova ricordarlo, che nell'ambito regionale è secondo soltanto a quello torinese). Da questa riorganizzazione trae vantaggio non solo il tessuto già insediato (la componente endogena e "storica" del sistema), che rivendica costantemente un'uscita "dall'isolamento", ma altresì quello generato dalle imprese multilocalizzate, che individuano nelle condizioni già oggi offerte dall'area i fattori idonei per insediare unità capaci di svi-

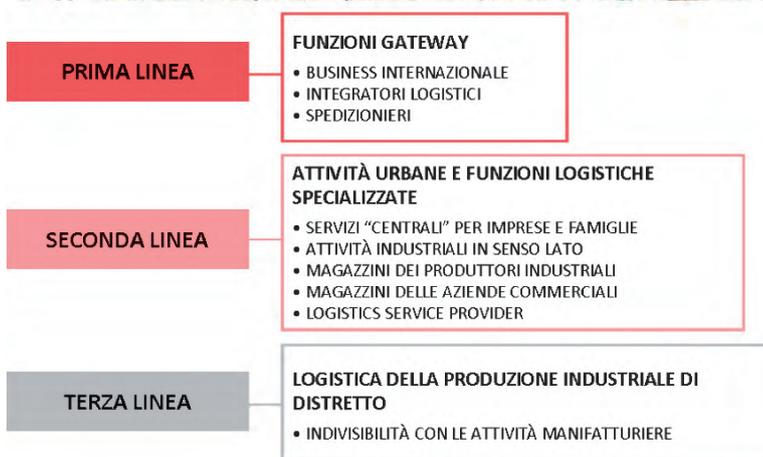
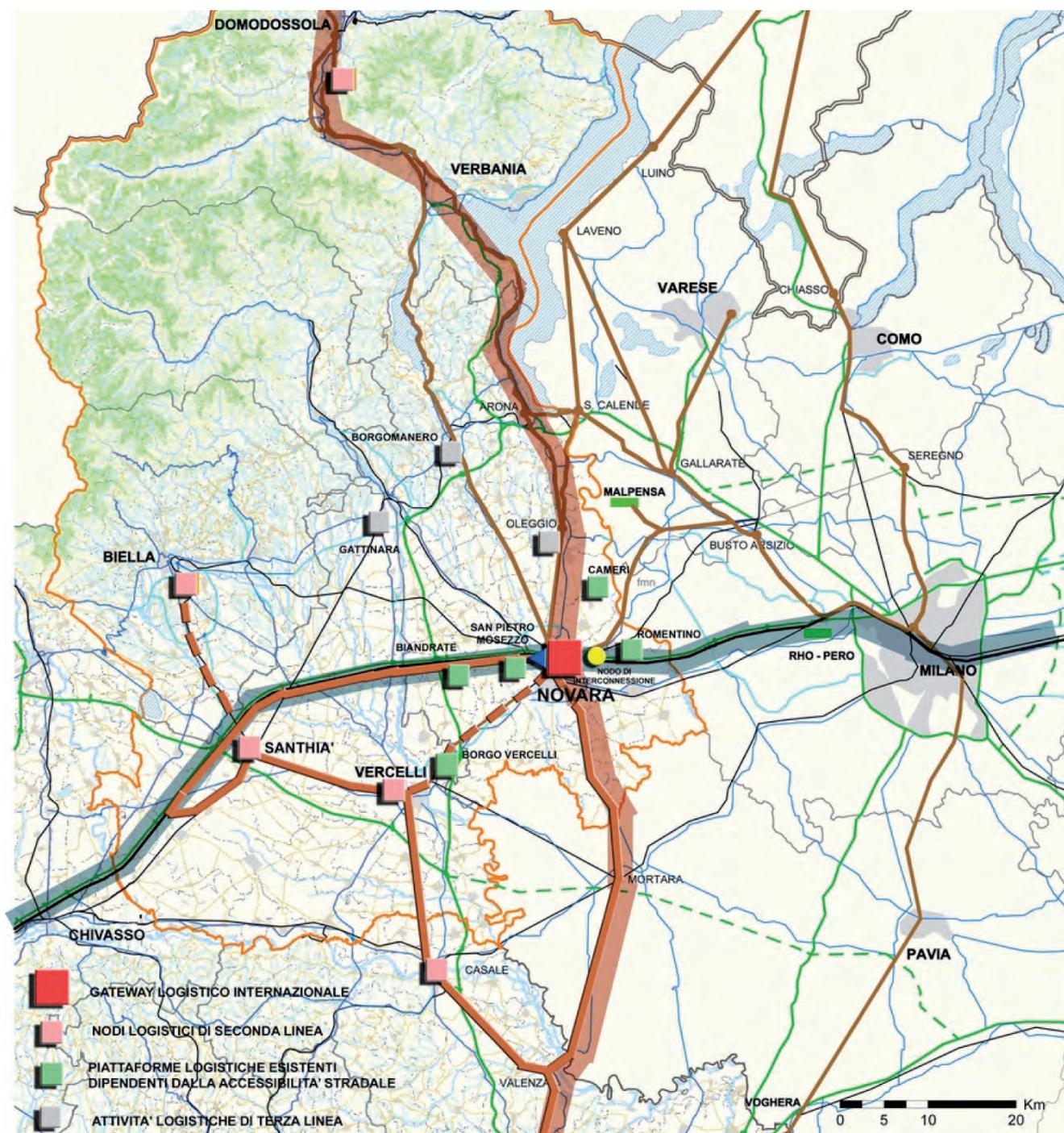


Figura 4. La riorganizzazione delle funzioni urbane e logistiche. Fonte: elaborazione su dati Regione Piemonte e Regione Lombardia.

luppate le funzioni logistiche connesse con gli approvvigionamenti, con il rifornimento dei mercati di sbocco e con l'assemblaggio delle componenti o dei semilavorati. Deve essere ricordato, infatti, come questa componente del sistema sia quella che, anche in fasi congiunturali poco favorevoli alle imprese autoctone, si è dimostrata capace di compensare e mantenere attiva la dinamica manifatturiera.

Per continuare a garantire queste condizioni e le relative solidarietà agglomerative, è ora indispensabile realizzare condizioni insediative e ambientali idonee. In altre parole, l'obiettivo è quello di frenare l'ulteriore dispersione manifatturiera sul territorio e le stesse localizzazioni improprie, oggi generatrici di fenomeni di congestione, di inquinamento atmosferico e acustico e di degrado paesistico, attivando un sistema di aree attrezzate non solo ecologicamente sostenibili, ma capaci di garantire l'impiego delle funzioni intermodali che il territorio offre.

Altrettanto importante è ovviamente l'innovazione dei processi produttivi e dei prodotti. Anche da questo punto di vista si tratta di ricomporre entro una rete unitaria le strutture in grado di assicurare il trasferimento del *know-how* e della conoscenza tecnologica dalle centrali in cui queste risorse si producono ai luoghi in cui si usano e si consumano. Questo progetto territoriale, come si è detto, trova già nel quadrante alcune strutture capaci sia di soddisfare la domanda pressante di conoscenza, sia di raccogliere il fabbisogno, sia ancora di ricercare altrove le offerte pertinenti o, viceversa, di decodificare, adattare e trasmettere quelle già circolanti e disponibili nelle reti globali. Il riferimento è qui alle sedi universitarie, agli istituti di ricerca e a quegli enti che già assicurano un rapporto diretto con le imprese (Città Studi, la rete degli incubatori, il BIC in corso di allestimento sui confini delle province di Vercelli e Novara, il Parco scientifico e tecnologico del Lago Maggiore).

A queste iniziative progettuali ne va aggiunta una terza, consistente nella riqualificazione dei servizi pubblici offerti alle imprese. Va rilevato come il peso economico assunto dal settore manifatturiero abbia innescato l'allestimento di una vasta gamma di servizi pubblici offerti dalle istituzioni locali, dalle Camere di Commercio, dalle Associazioni di categoria e da altri enti, destinati a favorire l'internazionalizzazione, l'accesso al credito, le certificazioni ambientali, le analisi merceologiche, il controllo di qualità, le ricerche di mercato, la tutela dei diritti di proprietà, e così via, che tuttavia, nel rispetto delle missioni loro assegnate e dei confini di competenza amministrativa degli enti a cui si riferiscono, offrono servizi e prestazioni in larga misura analoghe.

L'idea di un sistema manifatturiero territorialmente integrato richiama nel contempo la specializzazione delle prestazioni e l'interdipendenza funzionale a scala di quadrante, nonché un più incisivo ricorso agli strumenti tele-

matici per la fornitura dei servizi richiesti. Così come per le iniziative destinate al trasferimento tecnologico si tratta di costruire un modello di *governance* e di co-programmazione ancora da definire e, in questo caso, forse ancor più difficile da realizzare, in ragione della numerosità e della varietà degli enti da coinvolgere.

3.3. Uno spazio turistico-ricreativo integrato per la valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale per il rilancio dei sistemi lacuali e alpini

Una componente importante dell'economia e del disegno territoriale del quadrante è data dall'attività turistica e dai prodotti maturati lungo le coste dei laghi e in alcune località alpine della Valsesia e delle valli laterali dell'Ossola. La loro raggiunta maturità e la necessità di un rilancio coincide tuttavia con cambiamenti profondi sul fronte del consumo del tempo libero, sull'apprezzamento dei beni e dei valori degli attrattori, sulla disponibilità al movimento e all'impiego dei mezzi privati, sulla prossimità ai sistemi e ai sottosistemi urbani. A prima vista, tutti questi cambiamenti sembrerebbero omologare e sottrarre a queste aree i caratteri distintivi e specifici delle località; nondimeno possono trasformarsi altresì in fattori di rinnovamento e di rilancio entro una dimensione territoriale "esplosa" che comprende l'intero mosaico ambientale e culturale del quadrante.

In questo caso il risultato da raggiungere risulta costituito dalla salvaguardia "attiva" di questi spazi e dei valori che in essi sono depositati, per proporli come espressione di un grande spazio turistico-ricreativo o, se si vuole, di una pervasiva rete turistica, che ha il compito di svolgere alcune funzioni importanti:

- arricchire il novero degli attrattori e dei prodotti turistici;
- integrare definitivamente nella rete il consistente numero di parchi, delle aree protette, delle riserve naturali e delle aree umide presenti;
- questo sistema di offerta anche all'escursionismo giornaliero e alle sue variegate espressioni;
- valorizzare il patrimonio enogastronomico, quello del costume e del folklore locali altrimenti destinati all'oblio;
- garantire la certificazione e la commercializzazione della estesa gamma dei prodotti e delle produzioni tipiche;
- opportunità economiche ai residenti e ridurre il fenomeno dello spopolamento;
- valore, non soltanto economico e/o di attesa, alle aree libere, verdi e boscate.

3.4. La riconversione e la salvaguardia "sostenibile" dell'infrastruttura ambientale e della produttività della risaia

La risaia vercellese e novarese potrebbe potenzialmente assumere la funzione di frangia, di margine, di "ventre molle" del quadrante sia per la continua fluttuazione del prezzo del riso, sia per la prepotente concorrenza dei paesi asiatici. Seppure la "crisi annunciata" risulti in parte

compensata dal successo di alcune iniziative e delle reazioni endogene che si vanno profilando, il tema non può essere trascurato.

In questa prospettiva l'obiettivo deve essere quello di accompagnarne la transizione verso nuove filiere produttive che riattivino la capacità di produrre valore e quindi anche di garantire la sua continuità evolutiva.

Tenuto conto di una realistica contrazione della superficie destinata alla produzione risicola si tratta di:

- identificare le condizioni che consentono di valorizzare i prodotti e le varietà migliori e autoctone, come in parte è avvenuto con il conferimento di una DOP al riso della Baraggia vercellese da parte dell'Unione Europea;
- valutare le trasformazioni striscianti e incontrollate delle superfici agrarie che fuoriescono dal mercato e si rendono disponibili per altri usi;
- valutare le modalità di riutilizzo delle superfici liberate nell'ambito di una filiera energetica e tecnologica che impieghi massa vegetale producibile localmente. L'iniziativa è sollecitata da istituzioni locali e forze economiche anche per la possibilità di una integrazione di questa stessa filiere in un "polo energetico" che comprenda altresì gli impianti di produzione dimessi, quali sono quelli di Leri-Cavour (che a tutti gli effetti rappresentano nell'ambito del quadrante una vera e propria "ferita territoriale");
- garantire che iniziative assunte si traducano nell'attivazione di reti produttive "corte", ovvero che il bene primario prodotto venga trasformato, utilizzato e consumato entro raggii che non superino i confini del quadrante.

3.5. Le azioni e le iniziative volte a scongiurare la diffusione territoriale degli insediamenti e delle localizzazioni episodiche

Come si evince tutte le iniziative proposte delineano uno scenario di trasformazione urbana e territoriale articolato attorno a un modello insediativo che recupera l'intera armatura urbana e che si innerva sulle reti infrastrutturali per interagire con le scale superiori e, in particolare, con i territori del Nord-ovest cui il quadrante appartiene.

In quest'ottica, e per scongiurare la disseminazione insediativa, va considerata come una componente essenziale del progetto il compattamento degli "ambiti conurbati" e la loro proposizione nel ruolo di veri e propri sistemi urbani locali a struttura multipolare. In particolare va perseguita l'integrazione dell'agglomerazione novarese con quella vercellese (il No-Ve): ciò affinché si sviluppino e diventino economicamente produttive le economie di agglomerazione che l'interdipendenza tra i due organismi urbani riesce ad esprimere.

Come dimostra la Figura 5 nell'ambito del quadrante l'assialità di questa agglomerazione verrebbe a costituire un riferimento territoriale importante, perché trova una reciprocità nel nastro urbano che si è andato storicamente

formando lungo l'area pedemontana e su cui si vanno prevalentemente indirizzando le iniziative di trasformazione relative a questa zona.

Queste due grandi unità insediative, quando vengano ancora assunte come ambiti di riorganizzazione dell'armatura urbana, lasciano interposte un'ampia area, non ancora totalmente urbanizzata, che può svolgere alcune funzioni importanti:

- integrare definitivamente nella rete dello svago, delle attività ricreative e dell'animazione sociale il consistente novero di parchi, di aree protette, di riserve naturali e di aree umide qui presenti e proporre questo sistema di offerta anche all'escursionismo giornaliero e alle sue varieguate espressioni;
- costituire il supporto attivo di una "rete ecologica" che collega e connette le specificità naturalistiche e faunistiche ancora presenti in quest'area;
- una funzione convincente e un valore, non soltanto economico e/o di attesa, alle aree libere, verdi e boscate;
- arricchire il novero degli attrattori, e dunque dei prodotti turistici, che possono essere resi disponibili dal quadrante del nord-est piemontese.

A una scala ancora superiore questo assetto prelude a un riequilibrio della rete urbana piemontese (ancor oggi fortemente polarizzata su Torino e la sua area metropolitana), nonché alla costituzione di un importante nodo territoriale intermetropolitano che allontani dai destini delle polarità urbane qui presenti il ruolo di "città di margine". Più ancora esso propone opportunità insediative, localizzazioni e rilocalizzazioni che non limitano, ma espandono e dilatano le potenzialità dei "cuori" metropolitani in cui si giocano le partite forti della globalizzazione contemporanea e del loro ridisegno geografico.

4. Conclusioni

Negli schemi europei (vedi *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo*), nel Quadro Strategico Nazionale ed anche nei più recenti documenti della programmazione regionale, l'Italia settentrionale viene proposta come una grande "piattaforma strategica transnazionale" caratterizzata da notevoli potenziali di crescita e di apertura verso le reti dell'economia globale. Da essi si rileva, inoltre, come alla base di questa piattaforma vada annoverata la presenza di una trama o di un tessuto urbano-metropolitano policentrico che ha il compito di ospitare non solo le attività di "punta" e di unificare i loro circuiti nazionali con quelli internazionali, ma anche di fare da tramite tra la consistente rete diffusa delle risorse locali e i nodi di quella globale.

Questa immagine seducente, come si evince anche dalle diagnosi compiute, è comunque un disegno in larga misura ancora da realizzare, sebbene si fondi su componenti territoriali tangibili. Essa richiede, in prima istanza, il

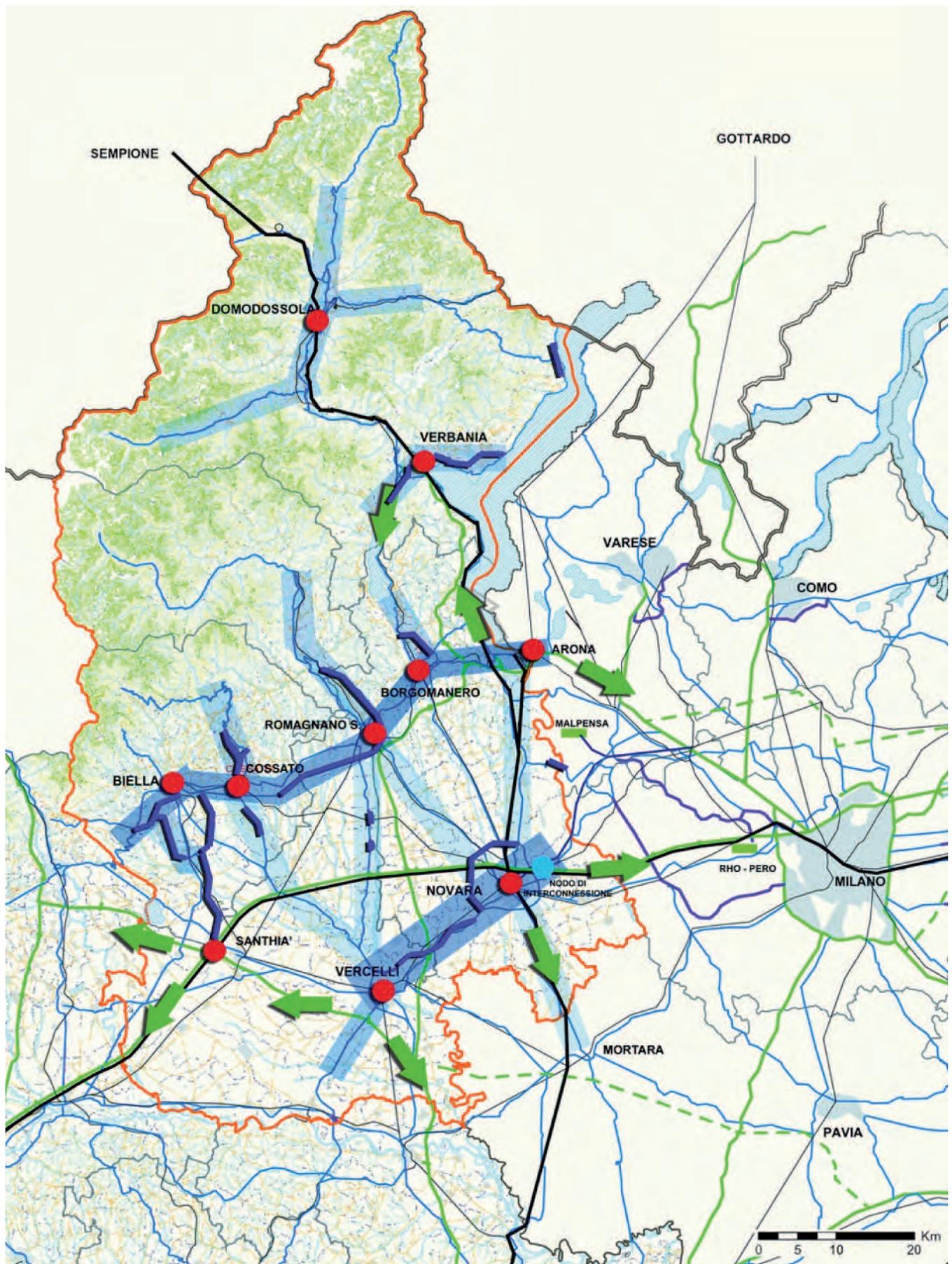


Figura 5. Gli ambiti territoriali di riorganizzazione infrastrutturale, urbana e funzionale del quadrante. Fonte: elaborazione su dati Regione Piemonte e Regione Lombardia.

potenziamento e l'adeguamento continuo delle funzioni che assicurano la mobilità e l'accessibilità, l'interazione sociale e culturale, la circolazione delle informazioni, delle innovazioni, dei capitali e delle merci in genere, un'offerta differenziata di servizi e l'accessibilità alla relativa domanda. In secondo luogo, richiede che i supporti territoriali – le componenti del sistema – siano resi idonei a svolgere la propria funzione e dunque si modellino quantitativamente e qualitativamente sulle differenziazioni fisiche, storiche e culturali, ovvero in relazione alle potenzialità locali e regionali.

In questa prospettiva, il settennio di programmazione comunitaria in corso e le iniziative che si appresta a sviluppare la Regione si rivelano importanti non solo per le risorse che potranno essere indirizzate su questo quadrante, ma anche, come si è detto, per stimolare la capacità e la volontà delle istituzioni di allestire modelli di *governance* locale e sovralocale (o “multilivello”), attraverso i quali delineare orientamenti, progettualità, abilità anche diplomatiche e di intervento, in buona misura ancora da immaginare e da costruire.

(Questo contributo è una successiva elaborazione di quanto già pubblicato in Conti S. (a cura di), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano 2010).

Cesare Emanuel. *Prorettore dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale.*

Bibliografia

Bryant C.R., Russwurm L.H., McLellan A.G. (1982), *The city's countryside: land and its management in the rural-urban fringe*, Longman, Harlow
 Commissione Europea (1999), *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e durevole del territorio dell'Unione Europea*, Consiglio di Postdam, maggio 1999
 Emanuel C. (2000), *Urbanizzazione, controurbanizzazione, periurbanizzazione: metafore della città post-industriale*, in Leone U., *Scenari del XXI secolo. Temi di Geografia Economica*, Giappichelli, Torino, pp. 143-184
 Emanuel C. (2005), *La provincia di Novara: opportunità e sfide*

di un territorio in transizione in Friedrich R., Franzi A., Roic S., Ronza R. (a cura di) *Nuove regioni europee. La sfida dell'Insubria*, Casagrande Editore, Lugano, pp. 79-82

Emanuel C. (2010), *Il quadrante del Nord-est piemontese. Opportunità, sfide e strategie di un territorio in transizione* in Conti S. (a cura di), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano, pp. 135-157

Emanuel C., Tadini M. (2007), *La proposta di assetto dell'ambito territoriale di riferimento*, in Regione Piemonte – Direzione Trasporti, *Ipotesi di Programmazione Operativa nel contesto territoriale del Quadrante Strategico Transnazionale del Nord-Ovest. Area di Novara*, Torino, pp. 437-465

Emanuel C., Afferni R. (2009), *Piano d'Azione per lo sviluppo della promozione, dell'accoglienza e dell'informazione turistica della Provincia di Novara*, Edizioni Mercurio, Vercelli

EU-POLIS (2008), *I sistemi produttivi locali in Piemonte. Media impresa, (re)integrazione verticale e ristrutturazione della catena del valore*, (rapporto Preliminare) Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, Torino

IRES Piemonte (2006), *Dinamiche e prospettive del territorio biellese*, Provincia di Biella

IRES Piemonte (2008), *I quadranti del Territorio Piemontese: le prospettive del nord-est* (a cura di Violi C.), Terzo Rapporto Triennale. Scenari per il Piemonte del 2015, Torino

Ministero dello Sviluppo Economico (2007), *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, Roma, giugno 2007

Regione Lombardia (2010), *Geoportale della Lombardia*, <http://www.cartografia.regione.lombardia.it/geoportale/ptk> (ultima consultazione maggio 2010).

Regione Piemonte (2007), *Piano Territoriale Regionale. Quadro di Riferimento Strutturale*, Torino, luglio 2007

Regione Piemonte (2008), *Piano Strategico Regionale per il Turismo*, Torino, aprile 2008

Regione Piemonte (2009), *Piano Territoriale Regionale*, Torino, giugno 2009

Regione Piemonte (2010), *Repertorio Cartografico*, <http://www.regione.piemonte.it/repertorio/pia/index.htm> (ultima consultazione maggio 2010)

Tadini M. (2006), *Dotazioni territoriali e performance competitive dei sistemi provinciali del Nord-Ovest perimetropolitano*, Contributi di Ricerca, 2006, IRES Piemonte, Torino

Trend insediativi nelle Regioni del Nord-Ovest italiano

Settlement trends in the North-Western Regions of Italy

ALFREDO MELA, LUCIANA CONFORTI, GIOVANNA PERINO

Abstract

Il focus del paper è rappresentato dalla rivisitazione dell'andamento dei processi di concentrazione/deconcentrazione urbana dei centri del Nord-Ovest italiano – Piemonte, Lombardia, Liguria, Valle d'Aosta – dagli anni cinquanta alla fine del primo decennio del secolo che stiamo vivendo. Ritenendo che l'analisi delle dinamiche demografiche possa risultare di indubbio interesse nel dibattito su questa area del Paese e, più in generale, nel dibattito in corso sull'Italia del Nord, abbiamo posto a confronto le singole Regioni in quella che abbiamo definito la fase della “urbanizzazione” (1951-1971), quella della “de-urbanizzazione” (1971-2001) e i primi anni del XXI secolo (2002-2010). Attraverso l'analisi svolta abbiamo cercato di stabilire se in questa fase più recente, che vede affiancare alla perdurante spinta al decentramento una ripresa della crescita dei centri maggiori del Nord-Ovest, sia possibile vedere all'opera un processo di “riurbanizzazione”, provando contemporaneamente a mettere in luce gli elementi di similitudine e differenza riscontrabili, nell'intero periodo considerato, tra le regioni nord-occidentali italiane.

This paper reassesses the trend of urban concentration/deconcentration processes in the North-Western Regions of Italy: Piemonte, Lombardia, Liguria and Valle d'Aosta. The paper considers a period of time spanning for about 60 years from the Fifties until the first decade of this century. Demographic dynamics are relevant to understand the evolution of this area of the country and, specifically, of the northern Regions of Italy. Consequently we have compared individual Regions during the three following phases: “urbanization” (1951-1971), “de-urbanization” (1971-2001), and the first years of the Twenty-first century (2002-2010). The most recent phase is defined by a continuous decentralization trend coupled with a renewed growth of the main North-Western urban centres: the focus of this research is to determine whether this could be labelled as a “re-urbanization” phase, and to highlight analogies and differences among the North-Western Italian Regions during the whole period.

1. Introduzione

Nel corso degli anni '70 si concludeva, nel Centro-Nord italiano, un periodo caratterizzato da intensi processi di urbanizzazione che avevano prodotto una forte crescita della popolazione soprattutto nelle principali città industriali del Nord-Ovest. Aveva così inizio una nuova fase, in cui la tendenza prevalente è stata quella alla de-urbanizzazione, vale a dire alla diminuzione della popolazione nelle città di maggiore dimensione e alla diffusione della popolazione verso l'esterno. Negli anni '80, questa inversione di tendenza aveva dato luogo ad un acceso dibattito: trascurando di considerare il fatto che processi di deconcentrazione urbana erano già in atto da tempo in paesi del Nord Europa e negli Stati Uniti, alcuni commentatori avevano visto in tale fenomeno la conseguenza di una rivoluzione epocale, resa possibile dalla diffusione delle tecnologie

informatiche, che avrebbe comportato una crescente indifferenza localizzativa di funzioni urbane e popolazione. Altri si erano limitati a leggere questi processi come il segno di un indebolimento dei modelli di sviluppo economico in atto negli anni precedenti, in ossequio alla fondamentale convinzione, tipica di quell'epoca, per cui l'attrattività demografica di un centro urbano è indizio della efficienza della sua economia (Ranci, 2011).

Con l'inizio del XXI secolo, una nuova modificazione dei trend insediativi sembra delinearsi: pur in presenza di una perdurante spinta al decentramento, la maggior parte delle città del Centro-Nord riprende a crescere e tra queste si collocano anche i centri maggiori del Nord-Ovest. Questo fenomeno, tuttavia, non sta destando un interesse nemmeno lontanamente paragonabile a quello suscitato a suo tempo dall'avvio dei processi di de-urbanizzazione, anche se alcune interessanti analisi sono state dedicate ad esso (Cittalia, 2008). Ciò è dovuto, probabilmente, alla minore evidenza dei processi, come pure al progressivo indebolirsi della convinzione di un parallelismo tra l'andamento demografico delle città e il successo o insuccesso del loro modello socioeconomico (Hansen, 2001). Nonostante ciò, riteniamo che l'analisi delle dinamiche demografiche dei centri urbani del Nord-Ovest italiano possa risultare di indubbio interesse nel dibattito su questa area del paese e a tale scopo ci proponiamo – nel seguito di questo breve scritto – di rivisitare sinteticamente l'andamento dei processi di concentrazione/deconcentrazione urbana a partire dagli anni '50, ponendo a confronto le singole regioni in quella che chiameremo la fase della "urbanizzazione" (1951-1971), della "de-urbanizzazione" (1971-2001) e nel successivo periodo 2002-2008¹. Nel fare ciò, cercheremo di stabilire se in questa fase più recente si possa in qualche modo vedere all'opera un processo di riurbanizzazione; al tempo stesso, proveremo a mettere in luce gli elementi di similarità e differenza riscontrabili, nell'intero periodo considerato, tra le regioni nord-occidentali italiane, ovvero Piemonte, Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta².

2. Urbanizzazione e de-urbanizzazione

Come si può osservare nella Tabella 1, nel periodo 1951-1971 le regioni del Nord-Ovest hanno fatto osservare una forte crescita demografica; tale crescita ha superato il 25% in Piemonte e Lombardia ed è stata nettamente superiore a quella registrata nelle regioni del Nord-Est. A livello nazionale, solo il Lazio, con un aumento di poco superiore al 40% ha visto una crescita maggiore di quella delle due regioni citate.

Nel periodo considerato tutte le città capoluoghi regionali del Nord-Ovest hanno fatto registrare un incremento superiore a quello delle rispettive regioni; tuttavia, mentre in Piemonte e Valle d'Aosta il divario tra la crescita urbana e quella regionale è netto, in Lombardia e soprattutto in Liguria è assai più contenuto. Tra i capoluoghi regionali, Torino è la città con una variazione percentuale posi-

tiva più elevata; inoltre la sua variazione è superiore a quella del resto della provincia. Aosta concentra quasi tutta la crescita regionale, mentre Milano cresce in termini percentuali molto meno del resto della provincia. Genova aumenta la sua popolazione meno degli altri capoluoghi in termini percentuali, ma supera la crescita del resto della propria provincia.

In un quadro nazionale, a crescita di Torino è superata, tra le città di maggiori dimensioni, solo da quella di Roma mentre solo a Milano (se si trascura il caso del tutto particolare di Trieste) il resto della rispettiva provincia supera quello del capoluogo regionale.

Se, dunque, è vero che a riguardo di questo ventennio si può par-

Ambito territoriale	Variazione in valore assoluto	Variazione %
PIEMONTE	914136	25,98
Totale provincia Torino	854015	59,60
Torino	448668	62,38
Resto provincia	405347	56,80
LOMBARDIA	1977233	30,11
Totale provincia Milano	1157609	59,99
Milano	457846	35,93
Resto provincia	699763	106,75
LIGURIA	286617	18,29
Totale provincia Genova	159083	17,13
Genova	128425	18,65
Resto provincia	30658	12,75
VALLE D'AOSTA	15010	15,94
Aosta	12691	52,41
Resto Regione	2319	3,32
Ambito territoriale	Variazione in valore assoluto	Variazione %
PIEMONTE	-217636	-4,91
Totale provincia Torino	-121397	-5,31
Torino	-302705	-25,92
Resto provincia	181308	16,20
LOMBARDIA	489167	5,73
Totale provincia Milano	-146717	-4,75
Milano	-475789	-27,47
Resto provincia	329072	24,28
LIGURIA	-281795	-15,20
Totale provincia Genova	-209891	-19,29
Genova	-206565	-25,29
Resto provincia	-3326	-1,23
VALLE D'AOSTA	10398	9,53
Aosta	-2844	-7,71
Resto Regione	13242	18,33
Ambito territoriale	Variazione in valore assoluto	Variazione %
PIEMONTE	226001	5,34
Totale provincia Torino	130127	5,99
Torino	45919	5,33
Resto provincia	84208	6,43
LOMBARDIA	809069	8,88
Totale provincia Milano	210892	7,16
Milano	77058	6,18
Resto provincia	133834	7,88
LIGURIA	44591	2,84
Totale provincia Genova	9114	1,04
Genova	3174	0,52
Resto provincia	5940	2,21
VALLE D'AOSTA	7321	6,05
Aosta	856	2,50
Resto Regione	6465	7,46

Variazioni della popolazione residente nelle regioni, province e capoluoghi regionali del Nord-Ovest. (Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT, bilanci demografici al 31/12 di ogni anno.)

Tabella 1. Anni 1951-1971

Tabella 2. Anni 1971-2001

Tabella 3. Anni 2002-2010

lare di una complessiva tendenza all'urbanizzazione, non si può dimenticare di far notare che – quanto meno per Milano – la concentrazione della popolazione riguarda l'hinterland metropolitano molto più che il capoluogo e che anche a Torino e Genova la crescita del resto della provincia metropolitana non è molto distante da quella del comune centrale.

L'inversione di tendenza, che si verifica tra il 1971 e il 2001 è visibile in primo luogo comparando le variazioni della popolazione delle singole regioni in questi 30 anni con quelle del precedente ventennio (Tabella 2). Due regioni infatti – Piemonte e Liguria – passano da un periodo di aumento ad uno di perdita della popolazione; le rimanenti – Lombardia e Valle d'Aosta – mantengono un trend positivo, ma con valori percentuali nettamente inferiori.

Il fenomeno più evidente, tuttavia, è quello relativo ai capoluoghi regionali, che in questa fase si trovano tutti in forte calo; in particolare tutti e tre i poli di quello che era stato denominato il "triangolo industriale" del Nord-Ovest (Milano, Torino e Genova) perdono oltre il 25% della loro popolazione.

Le parti esterne della provincia di Milano e Torino mantengono una variazione positiva, ma questa non è tale da compensare il calo del comune centrale; a Genova il resto della provincia è esso stesso in calo (sia pure leggermente) mentre ad Aosta al declino della città fa riscontro un andamento positivo del resto della regione. Questi dati rendono appropriato, per questo periodo l'uso del termine "de-urbanizzazione" o persino – almeno per Lombardia e Valle d'Aosta – quello di "contro-urbanizzazione", che evidenzia la contemporanea presenza di trend positivi nelle aree non metropolitane (Fielding, 1982; Champion, 2001).

Allargando il campo di osservazione a tutta l'Italia, si può osservare che questa tendenza alla deurbanizzazione riguarda tutte le città di dimensione medio-grande, con l'eccezione di Palermo, mentre solo in alcuni dei capoluoghi regionali di dimensioni più ridotte continua a manifestarsi una concentrazione urbana.

3. Una nuova inversione di tendenza?

I dati relativi alle variazioni regionali nel Nord-Ovest italiano, nel periodo più recente (2002-2010) evidenziano in primo luogo una dinamica demografica molto più positiva, rispetto ai precedenti tre decenni, in tutte le regioni. Nel Piemonte, la crescita di questi 8 anni supera il 5% e consente di recuperare interamente le perdite registrate tra il 1971 e il 2001. Anche in Liguria la variazione è positiva, ma l'entità è assai più modesta e il recupero è del tutto parziale, tanto più che tale regione era quella che aveva fatto osservare il calo più forte. In Lombardia e Valle d'Aosta prosegue la tendenza positiva, ma l'aumento di popolazione si produce con tassi annui più elevati a partire dall'inizio del XXI secolo (Tabella 3).

Anche le province che ospitano i capoluoghi regionali sono ora tutte in attivo, ma a questo proposito si può osservare una differenza tra il caso piemontese e quello delle altre regioni. La provincia di Torino, infatti, cresce più della media regionale, mentre quelle di Milano e Genova stanno al di sotto di tale media. Tutte le città

capoluogo riprendono ad aumentare la popolazione, ma con percentuali piuttosto diverse: l'aumento per Torino e Milano supera il 5%, quello di Aosta è del 2,50%, mentre Genova è quasi in una situazione di stagnazione (0,52%). Tuttavia, all'interno di ogni provincia (o regione, nel caso della Valle d'Aosta), il resto della provincia cresce più del comune capoluogo.

Se si pone a confronto il Nord-Ovest con le altre regioni italiane, si può constatare che la situazione riscontrata in tale ripartizione statistica è parzialmente analoga a quella presente nel Nord-Est e nel Centro, mentre si differenzia alquanto da quella del Sud e delle Isole. Tra i capoluoghi del Nord-Est solo Trento (che peraltro non ha mai registrato flessioni in tutte le fasi considerate) ha una crescita percentualmente superiore a quella di Torino e Milano, mentre Bologna cresce meno del 2% (molto meno del resto della provincia e di quello dell'Emilia-Romagna), Venezia ha una popolazione pressoché stabile (+0,49%) mentre il resto della provincia e l'intero Veneto sono in forte crescita e Trieste continua a perdere abitanti. Tutti i capoluoghi del centro evidenziano trend positivi e Roma, in particolare, vede una crescita del 8,68% nel capoluogo e del 21,12% nel resto della provincia, mentre Firenze cresce del 5,20% nella città e del 7,53% nel resto della provincia. Nel Sud, invece, tra le città medio-grandi, solo Bari ha fatto registrare una lieve ripresa dell'andamento demografico del capoluogo, mentre Napoli, Palermo e Cagliari evidenziano ancora una dinamica negativa.

In definitiva, si può affermare che, nel complesso, le tendenze dei fenomeni insediativi nel primo decennio del secolo attuale evidenziano tanto segnali di cambiamento, quanto di continuità rispetto al periodo precedente. In termini assoluti, non è privo di interesse il fatto che le città di maggiori dimensioni del Centro-Nord abbiano ripreso ad aumentare la propria popolazione o, comunque, abbiano cessato di veder diminuita la propria consistenza demografica. Dal punto di vista relativo, però, in quasi tutte le province che ospitano il capoluogo regionale la crescita maggiore si verifica non nel comune capoluogo, ma nel resto della provincia: tra tutte, fanno eccezione solo alcune città di dimensioni medio-piccole, come Perugia e l'Aquila, che già nella fase precedente avevano manifestato trend di concentrazione urbana.

4. I capoluoghi di provincia

Sin qui, si sono esaminati solo i processi insediativi relativi alle province che ospitano i capoluoghi regionali. Tuttavia, per verificare con maggiore attenzione i possibili segnali di riurbanizzazione – quanto meno nel Nord-Ovest italiano, può essere interessante estendere l'analisi anche ai restanti capoluoghi provinciali, sempre per quanto si riferisce al periodo 2002-2010.

Estendendo in tal modo il campo di studio, risulta evidente una differenziazione tra le 3 regioni per le quali è possibile compiere tale analisi (in Valle d'Aosta non esistono province) e anche all'interno di ognuna di esse.

Osserviamo innanzitutto che le tutte le province del Nord-Ovest, nel periodo considerato, accrescono la propria popolazione, ad eccezione di quella di Biella, che perde l'1,17%: le variazioni positive tuttavia si differenziano notevolmente nei vari casi e vanno da valori superiori al 10% (in 4 province lombarde: Lodi, Brescia, Bergamo e Pavia) a valori di poco superiori all'1% (Genova, Vercelli). Anche i comuni capoluoghi di provincia fanno osservare quasi sempre una crescita (benché sia ampia la gamma dei valori): le eccezioni sono rappresentate, oltre che da Biella, anche da Pavia. Il fenomeno più interessante, tuttavia, riguarda la distinzione tra le province in cui il capoluogo cresce più del resto della provincia e quelle in cui si verifica un andamento di segno opposto (Tabella 4).

Come si può constatare, in Piemonte le province di Alessandria, Asti, Verbania, Vercelli fanno riconoscere trend positivi più forti nel capoluogo che nel resto provincia; tra i centri urbani, Alessandria è l'unico in tutto il Nord-Ovest a presentare un incremento superiore al 10%. Novara e Cuneo presentano la situazione opposta e Biella ha un andamento negativo più intenso nel capoluogo. In Liguria, La Spezia cresce di più del resto della sua provincia, mentre il contrario si verifica ad Imperia e Savona. In queste due regioni, dunque, si verifica una compresenza di tendenze ad una maggiore concentrazione urbana e ad un incremento della diffusione insediativa. In Lombardia, invece, il resto della provincia cresce quasi sempre molto più del comune centrale (nel caso di Pavia, come si è visto, quest'ultimo è addirittura in calo); l'unica eccezione è costituita dalla provincia di Sondrio, in cui la crescita del capoluogo supera di poco quella del resto della provincia ed è comunque di proporzioni piuttosto modeste. La Lombardia, dunque (come in parte anche la Valle d'Aosta), è l'area che continua a presentare in modo più marcato tendenze alla diffusione insediativa. Questo dato è confermato da un altro indicatore: se si eccettua la provincia di Milano, in ogni altra il capoluogo concentra meno del 20% del totale della popolazione provinciale. In Piemonte, questo si verifica solo per Verbania (19,14%) e Cuneo (9,41%), in Liguria per Imperia (19,16%), mentre il comune di Aosta concentra il 27,33% del totale regionale. Allargando, poi, l'analisi al Nord-Est, si può osservare che una prevalente tendenza diffusiva è propria della maggior parte delle province venete (il capoluogo cresce più del resto provincia solo a Belluno e Rovigo), mentre nelle altre regioni si osserva una compresenza di situazioni differenti. In sostanza si potrebbe dire che la spinta ad un decentramento della popolazione caratterizza ancora la parte centrale del Nord italiano, mentre nelle parti più esterne è visibile una situazione più variegata.

5. Il ruolo dei processi migratori

Già negli anni '80 alcuni autori avevano fatto notare che i fenomeni allora in atto, pur facendo riconoscere come tendenza principale quella della deurbanizzazione, dovevano essere in realtà considerati come il prodotto di due tendenze

PIEMONTE	Variazione in valore assoluto	Variazione %
Alessandria	9721	11,42
Resto provincia	12689	3,81
Asti	4998	6,99
Resto provincia	7573	5,50
Biella	-815	-1,76
Resto provincia	-1379	-0,97
Cuneo	1072	1,96
Resto provincia	29502	5,82
Novara	3852	3,81
Resto provincia	21998	8,99
Verbania	1127	3,74
Resto provincia	2484	1,92
Vercelli	2127	4,74
Resto provincia	925	0,70
LOMBARDIA		
LOMBARDIA	Variazione in valore assoluto	Variazione %
Bergamo	6136	5,41
Resto provincia	105680	12,10
Brescia	6284	3,35
Resto provincia	123492	13,16
Como	6250	7,91
Resto provincia	45192	9,73
Lecco	2240	4,88
Resto provincia	22744	8,45
Lodi	2506	5,98
Resto provincia	23595	14,78
Mantova	786	1,64
Resto provincia	33326	9,99
Monza	1479	1,22
Resto provincia	72531	11,08
Pavia	-337	-0,47
Resto provincia	51411	12,08
Sondrio	793	3,68
Resto provincia	4808	3,08
Varese	1689	2,11
Resto provincia	62656	8,48
LIGURIA		
LIGURIA	Variazione in valore assoluto	Variazione %
Imperia	3149	7,97
Resto provincia	13501	8,11
La Spezia	4099	4,49
Resto provincia	3710	2,98
Savona	556	0,90
Resto provincia	10462	4,87

Tabella 4a, 4b, 4c. *Variazione 2002-2010 nei capoluoghi di provincia e nel resto delle province del Nord-Ovest (ad esclusione di quelle che ospitano i capoluoghi regionali). Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT, bilanci demografici al 31/12 di ogni anno.*

Ambito territoriale	Saldo naturale	Saldo migratorio totale	Saldo migratorio con comuni italiani	Saldo migratorio con l'estero	Regolarizzazioni
Milano	-11449	82056	-91313	133208	40161
Resto provincia	31663	115868	11058	103088	1722
Torino	-12897	55789	-60351	96115	20027
Resto provincia	-9258	103420	40667	58794	3959
Genova	-32862	31369	-14032	35352	10049
Resto provincia	-15253	22658	10673	11820	165

Tabella 5 Saldi naturali e saldi migratori 2002-2010 nelle province di Milano, Torino e Genova. Fonte: elaborazioni IRES su dati ISTAT, bilanci demografici al 31/12 di ogni anno.

contrastanti: quella alla diffusione di popolazione ed attività dalla città verso territori esterni e quella ad una riconcentrazione di specifici gruppi sociali e funzioni (Mela, Pellegrini, 1987; Petsimeris, 1989).

L'effetto prevalentemente diffusivo, per quanto riguarda la popolazione, dipendeva dal fatto che la tendenza alla fuoriuscita dalla città riguardava una ampia varietà di gruppi sociali (in particolare ceti medi o medio bassi e famiglie con bambini), mentre quella al rientro nella città aveva un carattere fortemente selettivo.

Per molti aspetti, questa duplice tendenza è all'opera anche oggi, ma la dimensione dei fenomeni si è modificata in modo sostanziale, specie per quanto riguarda i flussi in entrata. In particolare modo, la presenza di stranieri, che negli anni '80 aveva un peso marginale, è divenuta un fenomeno consistente nel corso degli ultimi dieci anni e soprattutto nei centri urbani principali. A Torino, alla fine del 2009, gli stranieri rappresentavano ormai il 13,5% della popolazione; a Milano il 15,2%, a Genova il 7,5%, con un costante aumento dell'incidenza percentuale lungo il decennio più recente. Inoltre, come si può vedere nella Tabella 5, il saldo migratorio con l'estero e le regolarizzazioni sono i fattori determinanti che spiegano l'incremento della popolazione nei tre centri metropolitani del Nord-Ovest. Essi, infatti, servono a compensare tanto l'effetto del saldo naturale (che è negativo in tutte le città considerate e particolarmente elevato a Genova), quanto il saldo migratorio con comuni italiani, anch'esso negativo nei tre centri. Nel resto delle province che ospitano i capoluoghi regionali, invece, il saldo migratorio è positivo sia nei confronti dell'Italia, sia con l'estero; si noti, poi, come nel resto della provincia di Milano – a differenza delle altre – anche il saldo naturale sia positivo.

La migrazione dall'estero, dunque, non può più essere considerata un fenomeno selettivo, quanto meno nelle grandi città del Nord-Ovest e, oltre a produrre direttamente un aumento di popolazione, ha anche l'effetto di favorire un aumento dei tassi di natalità, attenuando il ruolo negativo dei saldi naturali.

Al di là di questa osservazione, per comprendere le specificità dei diversi contesti urbani per quanto attiene ai fattori di diffusione e di riconcentrazione urbana, sarebbe necessario tener conto di una più vasta serie di variabili, peraltro considerate in studi recenti sui processi di urbanizzazione in Europa (Bosker, Marlet, 2006): dal costo delle abitazioni ai tassi di natalità, dalla disponibilità di suoli edificabili nei capoluoghi agli effetti dei processi di *gentrification* che hanno luogo nei centri storici, dalle specializzazioni della base economica alle politiche delle amministrazioni pubbliche.

Alfredo Mela è professore ordinario di Sociologia, Dipartimento di Scienze e Tecniche per i processi di insediamento del Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura.

Luciana Conforti è ricercatrice nel settore delle politiche urbane presso IRES Piemonte.

Giovanna Perino è ricercatrice presso IRES Piemonte, dottoranda in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale del Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura.

Bibliografia

- Bosker M., Marlet G. (2006), *Urban Growth and Decline in Europe*, Tjalling C. Koopmans Research Institute, Discussion Paper Series, 6, 18.
- Champion T. (2001), *Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization*, in R. Paddison (ed.), *Handbook of Urban Studies*, SAGE, London-Thousand Oaks, pp. 143-161.
- CITTALIA (2008), *Rapporto Cittalia 2008. Ripartire dalle città*, a cura di W. Tortorella e L. Chiadini, <http://www.cittalia.it/images/file/Cittalia2008.pdf>
- Fielding A.J. (1982), *Counterurbanization in Western Europe*, in «Progress in Planning», 17, pp. 16-33.
- Hansen N. (2001), *Are Very Large Cities Successful? Searching for Dynamic Externalities Versus Evidence from Population Movements*, in «International Regional Science Review», 24, pp. 344-359.
- Mela A., Pellegrini M. (1987), *Diffusione urbana e ritorno alla città: due aspetti dei processi di trasformazione dei sistemi territoriali*, in «Quaderni di Sociologia», 33, 8, pp. 165-175.
- Petsimeris P. (1989), «Deconcentrazione urbana e ripolarizzazione selettiva in Piemonte: verso una nuova dialettica dell'urbanizzazione», in P. Petsimeris (a cura di), *Le reti urbane tra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia della città*, FrancoAngeli, Milano.
- Ranci C. (2011), *Sviluppo economico e coesione sociale: la sfida della globalizzazione per le città europee*, in C. Ranci, a cura di, *Città nella rete globale. Competitività e disuguaglianze in sei città europee*, Bruno Mondadori, Milano, pp. 9-39.

Note

¹ Le analisi svolte nel presente articolo sono state eseguite su dati Istat (censimenti della popolazione) per gli anni 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001; per il periodo 2002-2010 si tratta di dati anagrafici dei Bilanci demografici (al 31-12 di ogni anno) in Geo Dem.

² Come noto, tali regioni compongono l'Italia nord-occidentale in base alla classificazione europea Nuts1.

Le politiche urbanistiche di Milano (Guardando Torino)

Milan Urban Policies (Looking at Turin)

ANDREA ARCIDIACONO, LAURA POGLIANI

Abstract

Negli ultimi decenni le politiche urbanistiche milanesi hanno confermato una sostanziale rinuncia a definire uno scenario di sviluppo finalizzato a inquadrare le strategie insediative, infrastrutturali e ambientali ad una scala territoriale e metropolitana. Le grandi trasformazioni negoziali attuate finora e le scelte del nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) per il futuro hanno condiviso un approccio monocentrico, basato su prevalenti logiche immobiliari speculative, con irrisorie ricadute sulle dotazioni di interesse generale e sorrette da politiche infrastrutturali ancora troppo deboli e prevalentemente legate alla mobilità privata su gomma. Nuove sfide, come quelle per Expo 2015 e la revisione del PGT in corso, dovranno invece essere utili al rilancio dell'economia milanese e al suo riposizionamento in un orizzonte di sostenibilità e qualità, a partire proprio da esplicite e condivise relazioni con i sistemi territoriali di scala vasta.

In recent decades, Milan urban policies have resigned from defining a developing scenario aimed to frame settlement, infrastructures and environment strategies to regional scale, although this might be considered necessary to an effective revitalization of Milan's competitiveness on the European scene. The major urban transformations in these years were characterized by monocentric dynamics, which concentrated a large amount of residential, commercial and office buildings. Real estate speculation has prevailed, with negligible impact on the public equipment. Infrastructure policies are still mainly related to private mobility disregarding public transportation enhancement. The new municipal plan overshadows any explicit relationship with the regional systems. A revision of the plan, decided by the newly elected local government, has to carry out important challenges, among which the success of the Expo 2015 and a general attention to large scale planning.

Nell'attuale congiuntura recessiva, Milano sta vivendo un momento storico di grande rinnovamento politico e civile, potenzialmente in grado di cambiare i pesi dei rapporti tra sviluppo immobiliare, qualità della vita dei cittadini e strategie territoriali. Occorre però affrontare con decisione alcuni nodi irrisolti della trasformazione radicale avvenuta negli ultimi decenni, in ragione della quale la città ha mutato il proprio profilo tradizionale di luogo della produzione industriale, attuando una pervasiva conversione di spazi ed attività ormai inutilizzati verso nuovi usi legati alla produzione di beni e servizi e alle attività finanziarie. Una trasformazione della struttura produttiva che ha alimentato una smodata esplosione immobiliare, prevalentemente caratterizzata in senso residenziale (perché funzione più redditizia per la rendita), che ha sostenuto prezzi artificiosamente alti e lontani

dalle esigenze della maggioranza degli abitanti, secondo un connubio di feroce darwinismo sociale¹ e di massimizzazione del profitto immobiliare².

La tesi che intendiamo sostenere è che l'auspicato rinnovo urbano dipende almeno da una duplice capacità:

i. aprirsi al territorio metropolitano e riannodare le relazioni con Torino e con Genova (rinvigorendo il patrimonio di saperi e di esperienze dell'ex triangolo industriale);
ii. valorizzare le dotazioni infrastrutturali e ridistribuire le ricchezze prodotte dagli investimenti immobiliari privati per costruire una città equa e vivibile.

Si tratta di una strategia per una città metropolitana efficiente e solidale che è al tempo stesso un'idea spaziale, di organizzazione della struttura urbana e territoriale, ma anche un'idea di relazioni sociali ed economiche, basata sulla creazione di un consenso tra una pluralità di soggetti istituzionali e non. Torino ha sfruttato l'occasione delle Olimpiadi 2006 per superare la grave crisi urbana degli anni '80 e '90; Genova ha saputo inquadrare la rinascita del porto antico e della città storica in una strategia complessiva di rinnovo urbano: entrambe hanno puntato su un modello di mobilità sostenibile, e sull'organizzazione di sistemi culturali a largo spettro. Milano dovrà riscoprire un proprio ruolo nella capacità di integrare culture e modi di abitare (residenza, lavoro, relazioni sociali), ridando sostanza alla tradizione riformista a lungo disattesa come base su cui fondare anche il rilancio del profilo internazionale.

Esporre questa tesi e i suoi necessari sviluppi richiede di soffermarci su pochi numeri e su molte dinamiche reali che hanno investito la città in questi decenni.

La popolazione residente non raggiunge 1,3 milioni di abitanti, una cifra modesta per una metropoli, che tuttavia vive su una popolazione gravitante quotidianamente di circa 3 milioni di unità, proveniente da un bacino di oltre 200 municipi (superiori alle due province di Milano e di Monza e della Brianza). Milano città, con un'estensione di 181 kmq, presenta condizioni insediative difficili sempre più critiche, con un territorio urbanizzato all'80% e una densità abitativa media pari a 7.100 ab./kmq, con punte fino a 15-20.000 ab./kmq nella prima corona otto-novecentesca³.

Le risorse ambientali sono prevalentemente legate alle acque e ai parchi. La prima componente si disvela nello straordinario reticolo idrico che da secoli attraversa la città in un intreccio di naturale ed artificiale (dai corsi d'acqua di Seveso, Lambro e Olona, alle molte rogge che innervano la fascia sud, fino alla maglia dei navigli milanesi di matrice leonardesca)⁴. La seconda componente scaturisce da un progetto di città che, a partire dal piano Beruto (fine '800), passando per il PRG 1953 fino alla Variante Generale '76-'80, assegna agli spazi verdi interni alla città un ruolo strategico nel disegno urbano: la

“meraviglia” della natura nell'impianto di matrice anglosassone dei parchi ottocenteschi del Sempione e Ravizza; l'esigenza di un risarcimento alla città dopo la dismissione di impianti ferroviari e civili nella prima metà del Novecento (su cui sono sorti i parchi di via Solari, di Pagano, di largo Marinai d'Italia); la percezione della rinascita del vivere civile dopo la seconda guerra mondiale (il parco di Monte Stella, integrato con il nuovo quartiere QT8 di Piero Bottoni) ed infine l'affermazione della necessaria integrazione di città e campagna (nei grandi spazi aperti dei parchi Lambro, Forlanini, Trenno e Bosco in città). La riflessione sull'opportunità di un ampliamento territoriale e concettuale della dotazione di verde si salda negli anni '70 con una diversa concezione della pianificazione urbana, che prova a sperimentare l'intercomunalità nel disegno e nella gestione del territorio: nel 1975 viene istituito il Parco Nord, un polmone verde di 640 ha tra le 6 municipalità più dense nella fascia settentrionale (Milano, Bresso, Cinisello Balsamo, Sesto San Giovanni, Cormano e Cusano Milanino) e nel 1990 il Parco Agricolo Sud Milano, esteso su oltre 47.000 ha per 61 comuni interessati.

Non è certamente un caso se si può far risalire la ripresa di una pianificazione innovativa a scala urbana alla proposta progettuale dei *Nove Parchi per Milano*, presentata in Triennale nel 1995⁵, dopo molti anni di attuazione deregolativa della Variante Generale, caratterizzata dalle oltre 150 varianti parziali, dai consistenti Progetti d'Area (Portello-Fiera; Tecnocity Pirelli-Bicocca; Montecity, successivamente ridenominata Santa Giulia) e dai molteplici programmi di recupero Verga e Adamoli (i due assessori che avevano ispirato la legge regionale istitutiva) complessivamente destinati a far ripartire un ciclo edilizio stagnante attraverso una speculazione immobiliare prevalentemente terziaria. Alla base di questo lungo processo si andava rafforzando un'idea di neocentralità del capoluogo, che rinnegava da un lato l'impianto intercomunale dello strumento urbanistico vigente e dall'altro le strategie di re-infrastrutturazione metropolitana, contenute, pur con molte contraddizioni, nel Documento Direttore del Progetto Passante del 1984. Con la proposta del 1995 il parco viene riconosciuto come elemento ordinatore dell'assetto edilizio e del disegno urbano, nonché luogo di centralità e di capacità attrattiva per il quartiere; con il successivo Documento quadro comunale per i *Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU)*⁶, l'Amministrazione promuove a carico degli operatori la realizzazione di cinque aree verdi consistenti (per un totale di 68 ha) nella fascia urbana intermedia, che vanno ad aggiungersi alla dotazione di oltre 140 ha di parchi storici e parchi urbani esistenti. Nel frattempo, la ripresa edilizia si connota in senso prevalentemente residenziale e si intreccia con la diffusione puntuale di centri commerciali (uno in ogni

PRU) in regime quasi monopolistico (Esselunga, con qualche modesta presenza delle strutture cooperative Coop), che convivono con i poli della grande distribuzione di livello metropolitano e provinciale.

La tendenza verso una crescita residenziale (tesa a contrastare l'esodo metropolitano) viene consolidata con l'avvio dei Programmi Integrati di Intervento (PII), introdotti con legge regionale 9/99 e applicati a Milano laboratorio per elaborare una concezione negoziale del governo dello sviluppo urbano, basata – in via teorica – su un approccio valutativo discrezionale, affidato a pochi principi guida emanati dall'ente pubblico e ad un monitoraggio costante delle proposte progettuali per governare gli esiti inattesi ed indesiderati. La matrice concettuale risiede nel modello di pianificazione anglosassone che Luigi Mazza, coordinatore scientifico del *Documento di Inquadramento* approvato nel 2000, ha ripetutamente argomentato⁷.

A distanza di dieci anni l'attuazione dei PII si è dimostrata del tutto insoddisfacente e inadeguata a delineare un modello di sviluppo urbano sostenibile: ciò in parte è attribuibile all'introduzione forzosa del modello anglosassone in un ambiente tecnico-disciplinare ed economico – sociale non comparabile con quello originario; ma in larga misura è riconducibile ad una netta preponderanza del fattore speculativo immobiliare e delle sue consistenti derive finanziarie nei processi di trasformazione insediativa, che hanno vissuto una fase di crescita esponenziale non governata. Il processo di saturazione progressiva delle aree produttive dismesse e la contestuale concentrazione funzionale di residenza, in larga parte prevalente, di terziario direzionale e di commercio hanno avuto conseguenze dirimpenti e negative sotto il profilo sociale, ambientale, di qualità e di vivibilità degli spazi urbani. La realizzazione di oltre 5 milioni di mq di nuova slp, è stata infatti priva di compensazioni proporzionate al carico urbanistico indotto e povera di benefici collettivi misurabili. In termini economici non è disponibile alcuna stima sintetica che dimostri l'utilità economica per il comune di queste operazioni ad altissimo tasso di profitto⁸, mentre sotto il profilo realizzativo le scelte effettuate si dimostrano insostenibili. Ormai cancellati o al palo, senza un'idea coerente di progetto urbanistico e civile, risultano molti dei grandi interventi di interesse pubblico previsti dai PII: il Centro Congressi; la Beic (Biblioteca europea); il Museo d'arte contemporanea. Il progetto "Città della moda" a Garibaldi Repubblica è stato gradualmente ridimensionato fino ad assumere le più tradizionali caratteristiche di una grande trasformazione residenziale e terziaria direzionale. Il resto sono aree verdi frammentate o poco fruibili (le colline di Bicocca e del Portello), infrastrutture in prevalenza a carico dello Stato (le linee M4 e M5), servizi indifferenti ai

bisogni reali espressi dagli abitanti.

Sono gli esiti principali di una politica negoziale che, attraverso l'enfasi assegnata alla sussidiarietà orizzontale, esplicita il disinteresse delle amministrazioni comunali (sindaco Albertini e sindaco Moratti) nei confronti della costruzione e gestione della città pubblica. Sono anche il segnale dell'affermarsi di un modello di centralizzazione delle funzioni pubbliche e private di prestigio nel capoluogo, che interessa non solo il settore terziario e dei servizi, come nel passato, ma anche quello residenziale e commerciale di fascia alta, a discapito di un progetto insediativo, di mobilità sostenibile e di verde reticolare necessario al riequilibrio metropolitano. Secondo una recente ricerca Cresme⁹ nell'ultimo triennio sono stati approvati a Milano città altri 10 milioni di mq di nuova slp, molti dei quali si stima potranno arrivare sul mercato nei prossimi anni (crisi immobiliare permettendo).

A completamento del quadro sopra delineato l'amministrazione Moratti ha approvato (ma non pubblicato) il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT) nel febbraio 2011. La nuova giunta Pisapia, fortemente critica rispetto all'impianto generale del piano, ai suoi principi ispiratori e a molte delle scelte effettuate, ha inteso riaprire, subito dopo le elezioni amministrative del maggio 2011, l'esame delle osservazioni dei cittadini, sommarariamente liquidate dalla giunta precedente, per provare a contenere i "danni" legati ad alcune delle principali strategie di sviluppo del nuovo piano più pesantemente insostenibili, in attesa di una revisione organica dello strumento urbanistico¹⁰. I nodi più critici possono essere schematicamente riassunti in quattro punti:

- i. la megalomania edificatoria, per giunta indifferenziata sotto l'aspetto funzionale, che produce nelle sole Aree di Trasformazione (Figura 1) oltre 10 milioni di mq di slp, da aggiungere ai 15 già attuati o approvati in quasi vent'anni di boom immobiliare;
- ii. la volumetria potenziale attribuita al territorio del Parco Agricolo Sud (secondo un'inappropriata concezione perequativa di trasferimento volumetrico libero da vincoli di atterraggio);
- iii. la densificazione senza rete di larga parte del tessuto esistente e consolidato;
- iv. l'enunciazione di un welfare *à la carte* che non prevede nuovi servizi e attrezzature di interesse pubblico, nonostante le ingenti trasformazioni ipotizzate, rinviandone la proposizione, costruzione e gestione alla sola iniziativa privata¹¹.

Una prospettiva di crescita solo quantitativa che non tiene conto della crisi immobiliare, che compromette l'idea stessa di "cintura verde" e di agricoltura sostenibile nel Parco Sud, finora vessillo pubblicitario per l'Expo, e infine rischia di costipare una città già molto densa, senza risolvere il problema prioritario dell'accesso alla casa per

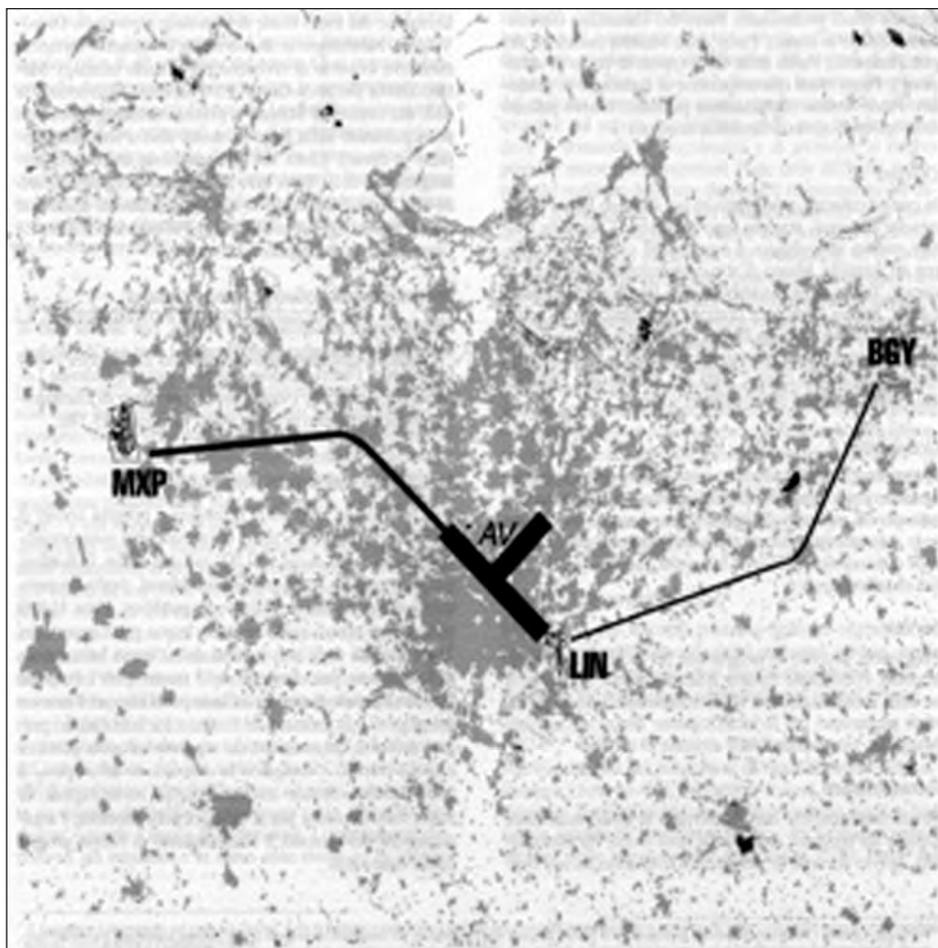
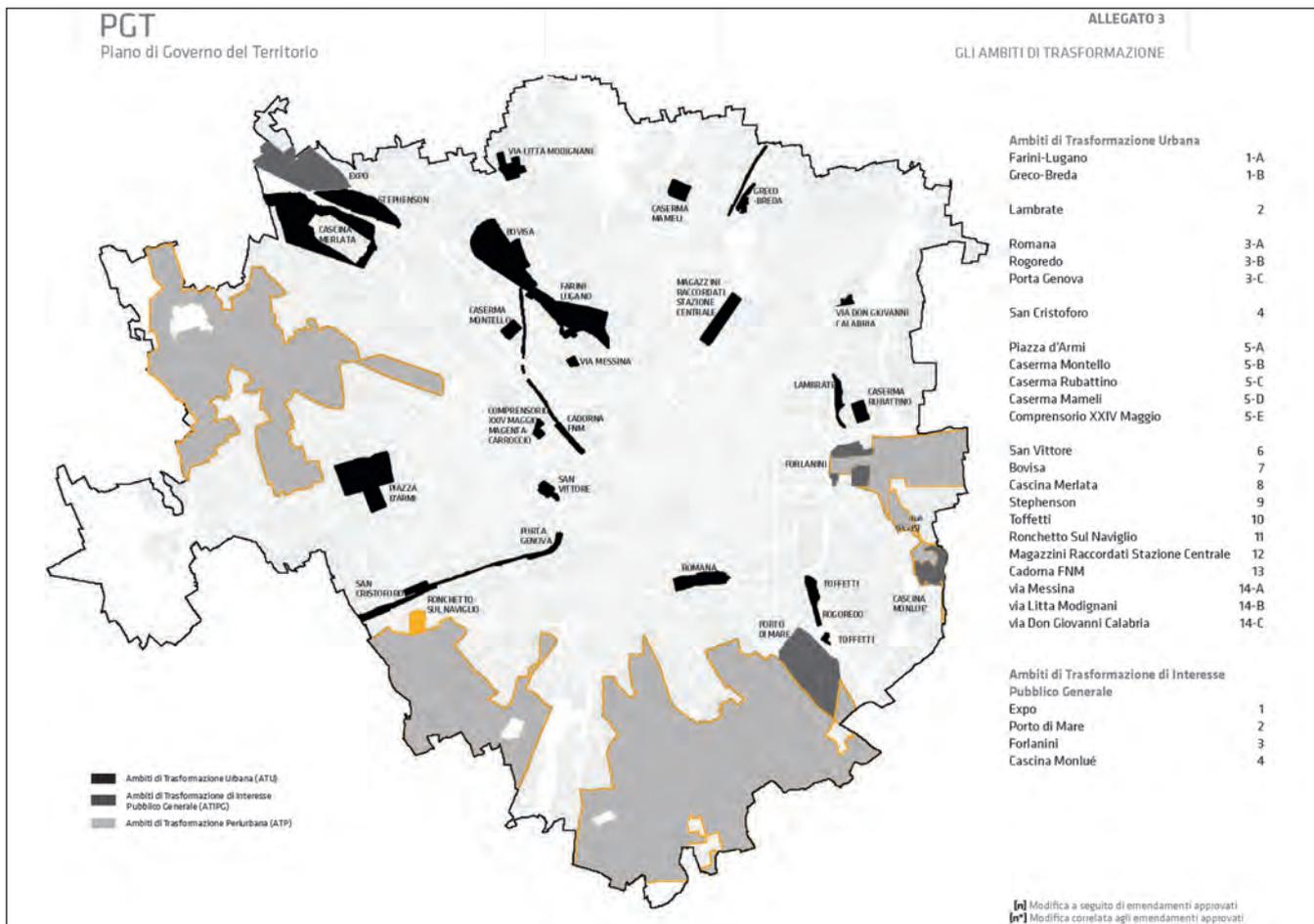


Figura 1. Gli Ambiti di Trasformazione, PGT, Documento di Piano, Relazione generale e norme di attuazione, Allegato 3.

Figura 2. Il modello della "T rovesciata". Documento di Inquadramento, Ricostruire la grande Milano (2000).

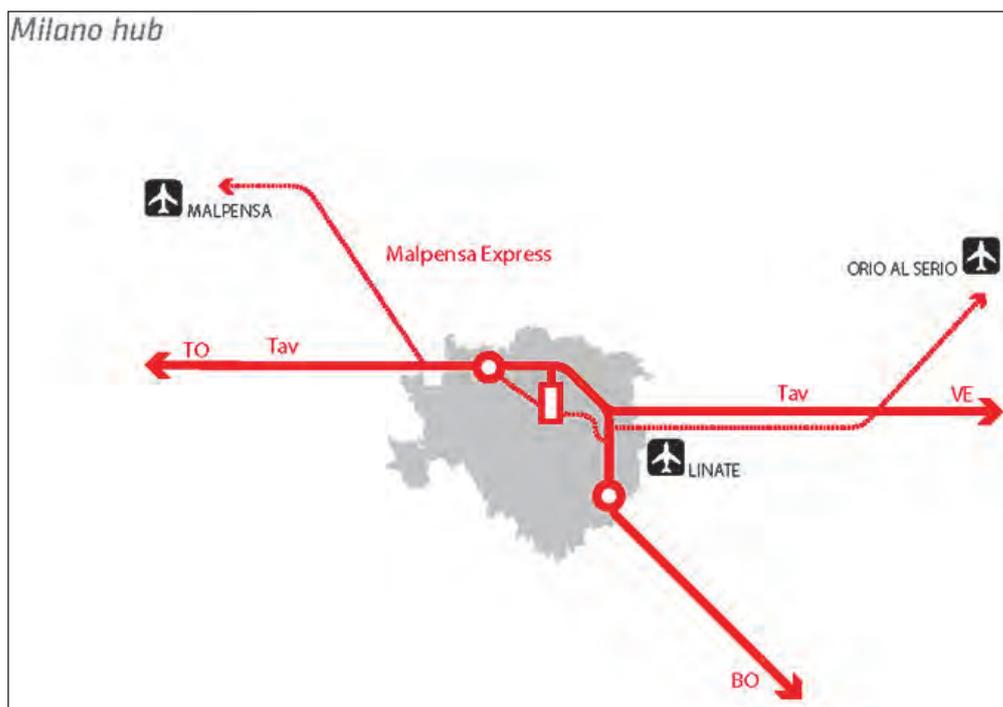
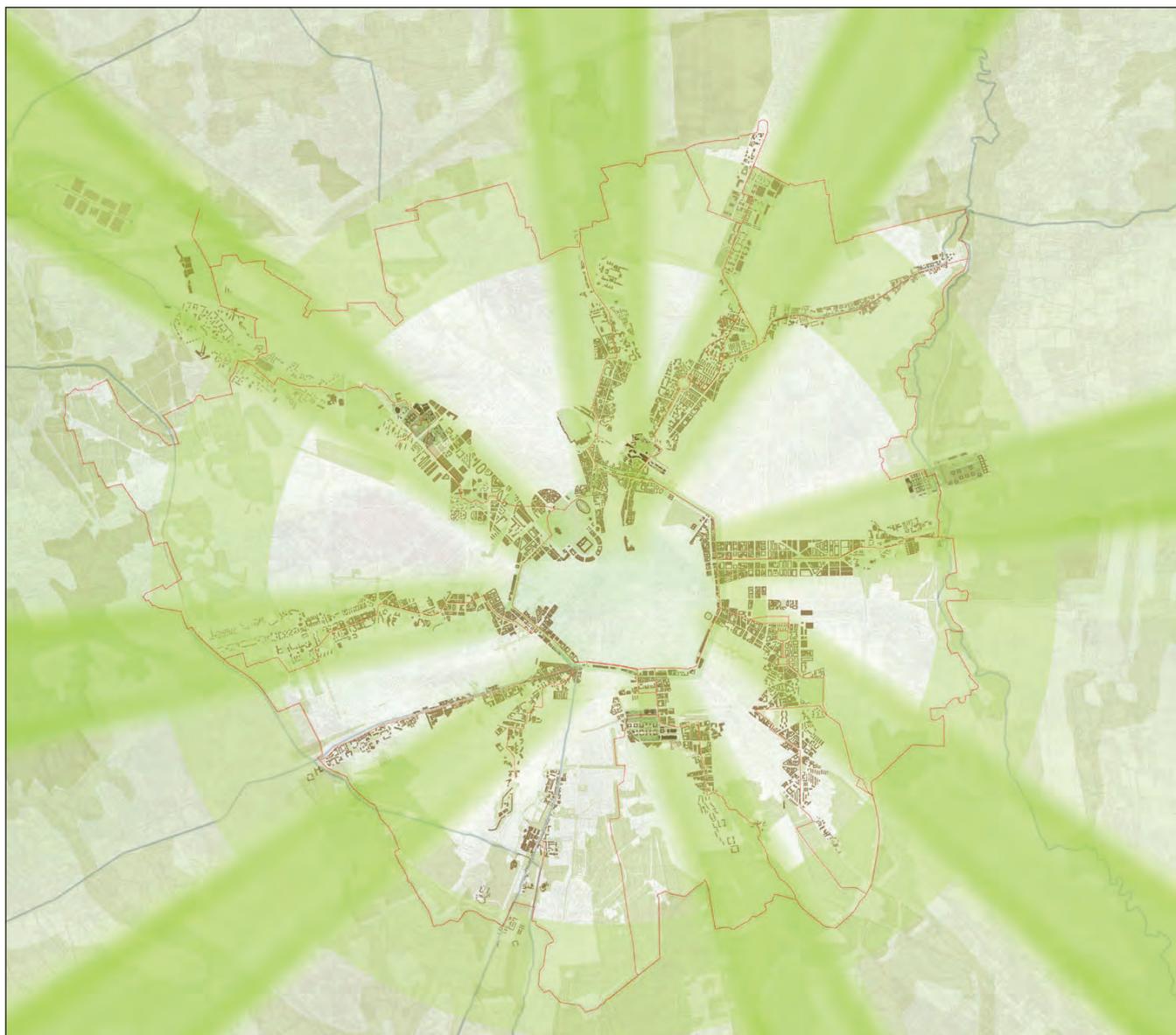


Figura 3. Schema generale del progetto "Raggi verdi", PGT, Documento di Piano, Relazione generale e norme di attuazione, p. 124

Figura 4. Milano Hub. Sistema aeroportuale e servizi ferroviari, PGT, Documento di Piano, Relazione generale e norme di attuazione, p. 58.

le categorie più esposte e senza disporre delle risorse necessarie alla realizzazione e alla manutenzione dei servizi.

Ancora una volta infine il PGT trascura i problemi rilevanti del riassetto metropolitano.

È auspicabile invece che la nuova amministrazione coinvolga da subito gli enti locali della regione urbana milanese in un progetto condiviso di territorio policentrico, da irrobustire con una rete di mobilità sostenibile (mediante regolazione del trasporto privato su gomma e potenziamento del trasporto pubblico su ferro) e da valorizzare con politiche serie di riequilibrio ecologico ed idrogeologico.

Sussistono ormai le condizioni per sostenere un progetto più complesso rispetto all'ipotesi della cosiddetta "T rovesciata" (Figura 2), un modello di organizzazione spaziale della dorsale urbana (peraltro del tutto disatteso nell'attuazione dei PII), formulato dal Documento di Inquadramento, il cui pregio principale è stato quello di indicare alcune ragionevoli direttrici di sviluppo (nord, sudest-nordovest) incardinate lungo l'asse storico verso Torino e il Sempione.

Un tracciato che inanella alcune delle principali trasformazioni strategiche che hanno già investito la città o che sono in procinto di farlo (con logiche spesso speculative e, tutto sommato, implosive). Ai due poli estremi di questo settore urbano del nord ovest, due ambiti con vicende paradigmatiche. Il primo nel centro città riguarda il progetto Porta Nuova, (PII Garibaldi Repubblica, PII Isola e progetto area ex Varesine) un polo dotato di un alto livello di accessibilità, soprattutto nel trasporto pubblico (due stazioni FS, Passante ferroviario, le stazioni M2, M3 e M5). Su un'area di oltre 30 ha è in corso la realizzazione di 350.000 mq di slp, destinati al Polo istituzionale (il Palazzo della Regione Lombardia, le nuove sedi del Comune e forse della Provincia) e alla Città della moda già riconvertita verso funzioni terziarie direzionali, più tradizionali e appetibili, residenziali di lusso e commerciali. Le dotazioni pubbliche prevedono la realizzazione di un poco confortevole parco urbano (la Biblioteca degli Alberi) intercluso tra nuovi grattacieli e assi viabilistici fortemente congestionati, oltre ad attrezzature di tipo culturale espositivo che non rispondono ad alcune necessità degli abitanti locali.

Il secondo ambito riguarda il polo fieristico esterno di Pero-Rho (a nord ovest), l'unica operazione di decentramento metropolitano di una grande funzione, realizzata in questi decenni e supportata da ampi investimenti infrastrutturali pubblici.

Tra queste due poli, sono dislocati alcuni dei principali ambiti di trasformazione urbana, che seppur connotati da livelli di fattibilità non omogenei avranno un ruolo strategico nel ridisegno insediativo e infrastrutturale dell'intero territorio metropolitano del nord ovest. Sono le aree che vanno dallo scalo Farini, a Bovisa, Cascina Merlata, Stephenson, fino al "terminal" urbano dell'Expo 2015,

per un totale di 400 ha. In un'ottica di sistema, l'insieme delle previsioni insediative del PGT concentrate in questi ambiti raggiunge i 3,6 milioni di mq di slp determinando un carico insediativo insostenibile, aggravato dalle difficoltà attuative di realizzare un coerente disegno infrastrutturale e di verde e parchi a carattere non residuale.

L'accessibilità è il vero nodo problematico, soprattutto se si considera prioritario un potenziamento della mobilità di massa ecologicamente sostenibile.

Accanto all'incerta realizzazione della rete di piste ciclabili e in particolar modo dei "Raggi verdi" (Figura 3), il PGT ha trattenuto l'ipotesi di una nuova linea infrastrutturale su ferro (Circle Line). Si tratta del completamento della cintura ferroviaria, con la realizzazione di una Linea di Forza ad ovest (secondo un'ipotesi preesistente di nuovo Passante ferroviario) tra la fermata di S. Cristoforo FS a sud e quella di Certosa a nord, lungo il tracciato dell'Alta Capacità Milano Torino.

Pur essendo la questione del trasporto su ferro cruciale, essa soffre di mancanza di risorse, come larga parte dei progetti infrastrutturali disegnati sulle carte del piano. Quello che conta invece nella prospettiva futura è proprio l'assunzione di un differente punto di vista: occorre disegnare un progetto basato sulla fattibilità, concretezza e sobrietà nelle scelte di mobilità, ambientali e soprattutto insediative. Contenere le pressioni edificatorie nei grandi ambiti di trasformazione e selezionarne l'attuazione sulla base della realizzazione concreta dei progetti di accessibilità (a cui gli stessi potrebbero contribuire con risorse proprie) può essere una strategia efficace per avviare una nuova stagione di governo del territorio. La rete ambientale (costituita dai percorsi verdi e dai parchi, principalmente nella città che si trasforma) deve invece garantire il respiro della metropoli e la vivibilità della città, salvaguardando e connettendo le aree a più elevata qualità ambientale e quelle a maggiore naturalità, aumentando così il "potenziale di rigenerazione" e i livelli di biodiversità, che è uno degli indicatori più significativi della qualità ambientale di una città.

Per queste ragioni, la condizione indispensabile per una regione milanese policentrica, oltre al disegno di una mobilità efficiente, è che le reti verdi e blu – i parchi, i corridoi ecologici e i corsi d'acqua – siano progettate, tutelate e valorizzate (come peraltro richiedono gli esiti dei referendum cittadini conclusi nel giugno di quest'anno) per garantire concreta qualità alla fascia di sviluppo del Corridoio 5 (Figura 4), un ambito da guardare non solo per le sue potenzialità infrastrutturali, ma anche quale occasione per una riprogettazione integrata di servizi e territori.

Andrea Arcidiacono, Ricercatore in Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano.

Laura Pogliani, Ricercatrice in Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano.

Bibliografia

- AA.VV., *Per un'altra città*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2008
- Arcidiacono Andrea, Fiori Leonardo, Pogliani Laura, *Proposte urbanistiche per governare il cambiamento a Milano*, in Associazione MI06 (a cura di Frigerio Maurizio), *Proposte per ripensare Milano*, LibreriaClup, Milano 2006
- Arcidiacono Andrea, Pogliani Laura, *Ma i cittadini cosa ci guadagnano?*, in AA.VV, cit., pp.15-25
- Arcidiacono Andrea, Pogliani Laura, *Milano al futuro*, edizioni et al., Milano 2011
- Bolcan Goldstein Matteo, Bonfantini Bertrando, (a cura di), *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, FrancoAngeli, Milano 2007
- Cognetti Francesca, Gaeta Luca (a cura di), *Milano, dieci anni di ordinaria pianificazione*, in «Urbanistica», n. 145 (2011), pp. 7-40
- Curti Fausto (a cura di), *Lo scambio leale. Negoziazione urbanistica e offerta privata di spazi e servizi pubblici*, Officina, Roma 2006
- Mazza Luigi, *Trasformazioni del piano*, FrancoAngeli, Milano 1997
- Mazza Luigi, *Nuove procedure urbanistiche a Milano*, in «Territorio», n. 16 (2001), pp. 53-60
- Oliva Federico, *L'urbanistica di Milano*, Hoepli, Milano 2002
- Palermo Pier Carlo, *Prove di innovazione. Nuove forme ed esperienze di governo del territorio in Italia*, FrancoAngeli, Milano 2001
- Palermo Pier Carlo, *L'ultimo paradigma. Tendenze della pianificazione urbanistica in Italia*, in «Urbanistica» n. 116 (2001), gennaio/giugno, pp. 207-210
- Pogliani Laura, *Pianificare per accordi in Lombardia. Innovazioni al bivio tra deregolamentazione e responsabilità negoziale*, in Curti Fausto (a cura di), *Lo scambio leale. Negoziazione urbanistica e offerta privata di spazi e servizi pubblici*, Officina, Roma 2006, pp. 100-129
- Ranci Costanzo (a cura di), *Milano e le città d'Europa tra competitività e disuguaglianze*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna 2009

Note

- ¹ Numerose ricerche (tra cui Ranci, a cura di, 2009, e Cresme 2011) descrivono il fenomeno dal punto di vista sociale e pochi numeri rendono conto dell'estrema polarizzazione della città: il 4% della popolazione genera il 30% del reddito denunciato ma il 17% della popolazione è al di sotto del reddito medio.
- ² Maltese Curzio, *I padroni delle città*, Feltrinelli, Milano 2007; Offeddu Luigi, Sansa Ferruccio, *Milano da morire*, Rizzoli, Milano 2007.
- ³ *Relazione sullo stato dell'ambiente*, Comune di Milano, 2003 e suo aggiornamento 2006, in particolare il capitolo "Forma e funzione urbana".
- ⁴ Pugliese Raffaele, Lucchini Marco (a cura di), *Milano città d'acqua. Nuovi paesaggi per la tutela dei Navigli*, Alinea, Firenze 2009; Boatti Antonello, *Urbanistica a Milano*, Hoepli, Milano 2007.
- ⁵ Elaborato realizzato da alcuni docenti del Politecnico di Milano (Raffaello Cecchi, Vincenza Lima, Pierluigi Nicolin, con la consulenza urbanistica di Luigi Mazza).
- ⁶ Promossi nel dicembre '94 dal Ministero dei Lavori Pubblici, i PRU selezionati a Milano (Pompeo Leoni – ex OM; Lodi – ex TBB; Rubattino – ex Innocenti Maserati; Quarto Oggiaro Palizzi – ex Fina; Bisceglie Lorenteggio) occupano 163 ha, destinati alla realizzazione di un'edificabilità complessiva di poco più di 700 mila mq di slp ed una cessione pari a quasi 100 ha, sulla base di uno specifico elaborato tecnico comunale, "Indicazioni per i Programmi di riqualificazione".
- ⁷ Cfr. Mazza (1997, 2001)
- ⁸ Si veda il contributo di Camagni Roberto, *Risorse per l'azione urbanistica*, in Arcidiacono, Pogliani (2011), cit.
- ⁹ CRESME, *Milano 2011: misure per la costruzione della metropoli*, predisposta con elaborazioni e-mapping – Assimpredil Ance su dati del Comune di Milano.
- ¹⁰ Sono state presentate 4.765 osservazioni, il 93% delle quali respinte dalla precedente amministrazione, che la nuova giunta si è proposta di riprendere per avviare una prima revisione del PGT secondo principi alternativi.
- ¹¹ Per un'illustrazione dettagliata dei contenuti di PGT, si vedano i contributi di Palermo, Arcidiacono-Pogliani, Galuzzi-Vitillo, Botto, in Arcidiacono, Pogliani (2011), cit.

Le politiche urbanistiche di Torino e lo sguardo verso Milano

The planning policies of Turin and its look to Milan

CARLO ALBERTO BARBIERI

Abstract

È dal 2008 che Torino ha predisposto un Documento di politica urbanistica, volto a costituire un'aggiornata cornice della propria politica urbanistica, rinviando però la redazione di un nuovo Piano o di un nuovo progetto che guardi al futuro. Un progetto che oggi appare ineludibile, dopo oltre 15 anni di attuazione del PRG e di fronte all'accelerazione dei mutamenti in corso ed alla grave crisi economica e sociale (dunque anche maledettamente politica) in atto.

Solo oggi sembra essere sufficientemente esplicitata ed assunta (dai nuovi Sindaci Fassino e Pisapia) l'opportunità di avviare forme incrementali di cooperazione, meno intermittenti o saltuarie, per politiche e programmi tra Torino e Milano: dalle sinergie possibili nell'ambito di Expo 2015, a complementari progettualità riferite al Programma europeo *Smart City*; dal rilancio di un concreto progetto di fusione delle *multiutilities* Iren ed A2A in cui sono rispettivamente attori protagonisti Torino e Milano, alla ripresa delle idee poi abbandonate nel 2010, di una *joint venture* fra ATM e GTT per i trasporti urbani.

It has been since 2008 that Turin has predisposed a Document of town planning policies facing to constitute an adjourned frame of his own town planning policy, postponing however the editing of a new Plan or a new project that looks at the future. A project that today seems inevitable, later over 15 years of realization of the PRG and opposite to the acceleration of the current changes and to the serious economic and social (therefore also political) crisis in action.

Only now seems to be sufficiently explicit and assumed (by the new Mayors Fassino and Pisapia) the opportunity to start incremental forms of cooperation, less intermittent or irregular, for policies and programs between Turin and Milan: from synergies in Expo 2015, to complementary reported projects related to the European Program Smart City; from the raising of a concrete project of fusion of the multiutilities Iren and A2A in which Turin and Milan are respectively protagonists actors, to the resumption of the ideas, abandoned in 2010, of a joint venture between ATM and GTT for urban transport.

È necessario un approccio strategico

La strategia che Torino sta sviluppando da alcuni anni si configura come ambiziosa e semplice allo stesso tempo: perseguire la trasformazione del sistema economico e sociale metropolitano nella direzione della società della conoscenza, focalizzando priorità e direzioni di investimento, puntando su un insieme differenziato di risorse materiali e immateriali, di potenzialità ed esiti di successo, perseguendo la selezione di percorsi che, se condotti con coerenza e fino in fondo, possono imprimere al sistema

Torino una nuova configurazione¹.

Del resto, è da più di un decennio che il processo di trasformazione di Torino² non soltanto si è avviato, ma ha avuto progressi che ne rendono intelligibile una nuova fisionomia³. In questa *vision*, già fatta propria dal 2° Piano Strategico di Torino (2006-2010), dimensioni quali la cultura, il territorio, l'ambiente urbano formano momenti integranti della strategia di trasformazione, in una ricerca di qualità urbana e territoriale, che è condizione indispensabile per la stessa competitività del sistema Torino. Occorre sottolineare però come solo alla scala metropolitana si possa ottenere l'adeguata diversificazione di funzioni e *capabilities* ed è tempo che il sistema locale metropolitano identifichi forme, seppur di tipo volontario e a geometria variabile, di superamento dei confini amministrativi nei processi decisionali. L'area metropolitana va cioè identificata come un livello di riferimento (di *governance* e di *government*) indispensabile (e tuttora ancora carente) per la definizione delle politiche territoriali, per la gestione di servizi complessi, per lo sviluppo locale e sovralocale. Occorre che il nuovo Piano Strategico che il Sindaco Fassino ha in evidenza nel suo programma, diventi allora l'occasione di un laboratorio plurale di aggregazione dell'area metropolitana. Un laboratorio che non solo è quello, già di per sé, difficile del "dopo Olimpiadi" e, in modo diverso, del "dopo Mirafiori" (più che del "dopo Fiat" come sembrava dover essere fino all'inizio di questo decennio), ma è caratterizzato dalla necessità di saper progettare politiche e interventi in un quadro dove la competizione sarà molto più difficile, le risorse economiche drasticamente più limitate, i problemi del lavoro e del sociale più complessi, la trasformazione delle istituzioni sempre "in corso", i progetti urbani e di territorio (più di struttura, più efficaci e più di qualità) ineludibili e necessari.

Torino ha bisogno di sviluppare una politica di investimenti a partire dal completamento di un ciclo di interventi e realizzazioni già avviate o programmate e progettate che serviranno a concretizzare il mutamento già affrontato e l'innovazione ancora da progettare. Nella grave crisi economica e sociale (dunque anche maledettamente politica) in atto e che continuerà non per breve periodo, il sistema economico e quello politico di Torino, si devono cimentare oggi e soprattutto per il futuro, nel difficile compito di dover allo stesso tempo realizzare e conciliare azioni di sopravvivenza e politiche di sviluppo e innovazione, orizzonti di breve termine e nuove prospettive. Ciò è possibile solo attraverso un'alleanza salda e sinergica tra ricerca e formazione, tra politica, impresa, istituzioni e società. È dunque necessario un approccio strategico, proprio perché esso è caratterizzato dal processo che si sviluppa per definire e dividerne la visione, le direzioni di marcia, gli obiettivi, le progettualità, le

azioni e gli interventi: un'attività che ha bisogno di un ambiente decisionale ed operativo aperto ad un profilo di *governance*, esplicitamente rivolto sia a ricercare una cultura metropolitana e territoriale transcalare (sovraregionale, d'area vasta, locale), sia a sviluppare un approccio selettivo e territorializzato delle progettualità strategiche. L'ottica nella quale Torino deve porsi non solo è esplicitamente metropolitana ma, al contempo, deve guardare verso indispensabili relazioni fra sistemi metropolitani ed i loro territori ad una scala interregionale, ad un "progetto multilaterale" per una sperimentazione di concrete forme di coesione territoriale e di sviluppo innovativo.

Torino, tuttavia, deve oggi muoversi in scenari e campi in tutto o in parte nuovi o che stanno meglio definendosi rispetto agli ultimi anni. Ci si riferisce ad esempio al contesto della profonda riforma dell'accessibilità e delle relazioni territoriali, interregionali ed europee, per il nord-ovest e nel nord-ovest, rappresentata dal Corridoio V (in particolare la tratta Lione-Torino) e da quello "Dei due mari" (Genova, Novara, Sempione, Rotterdam); cioè sistemi infrastrutturali e territoriali (dunque da considerare non solo come ferroviari) per relazioni, in particolare con Lione, Milano e Genova, in cui l'area torinese può consapevolmente svolgere un ruolo di nodo strategico del sistema dell'accessibilità e di una logistica innovativa. Ci si riferisce anche alle prospettive urbane e territoriali in uno scenario di gravissima crisi economica ma anche di trasformazione nuovamente competitiva della vocazione industriale in atto che, insieme alle rilevanti criticità che determina, offre però anche risorse d'innovazione economico-territoriale (si pensi ad esempio a Mirafiori a Torino ed alla Pirelli di Settimo Torinese).

Va però assunta più consapevolezza e rivolta maggiore attenzione al ruolo del territorio e delle città nella complessa capacità di comunicare il processo di cambiamento di una società. Il territorio e la città non sono solo la scena, lo sfondo sul quale i soggetti operano e gli oggetti e le trasformazioni sono collocati, ma devono divenire essi stessi un attori collettivi dello sviluppo, risorse di competitività e di coesione, di cui progettarne la messa in valore delle qualità paesistiche e ambientali, dell'accessibilità e dell'organizzazione.

Va ripresa ed implementata la riflessione sull'area metropolitana, già avviata con il 2° Piano Strategico, come idea e progetto di una "città di città", in grado di dare luogo a una intelaiatura territoriale per i progetti e le politiche. Ciò non tanto in un profilo di pianificazione tradizionale, quanto piuttosto come una trama che possa portare gli attori pubblici e privati a condividere i temi e i progetti strategici ed il percorso attraverso il quale realizzare le trasformazioni, superando una visione e frammentata del sistema urbano e del territorio o forse ancora troppo "torinocentrica", aprendola ad una dimensione interregionale (il nord ovest) ed europea.

Nella prospettiva qui delineata, devono essere confermati e sostenuti dagli attori in campo alcuni criteri⁴, che permettano di identificare e verificare progettualità e azioni di trasformazione del territorio e localizzazione di funzioni strategiche che sappiano, in qualche modo, anche *aprire il gioco* verso innovative relazioni intermetropolitane in primo luogo fra il sistema Torino ed il sistema Milano. Al di là di un certo dialogo e di alcuni fatti sviluppatasi negli ultimi 5-6 anni fra Torino e Milano (e Genova), solo oggi sembra essere sufficientemente esplicitata ed assunta (dai nuovi Sindaci Fassino e Pisapia) l'opportunità di avviare forme incrementali di cooperazione, meno intermittenti o saltuarie, per politiche e programmi tra Torino e Milano: dalle sinergie possibili nell'ambito di Expo 2015, a complementari progettualità riferite al Programma europeo *Smart City*; dal rilancio di un concreto progetto di fusione delle *multiutilities* Iren ed A2A in cui sono rispettivamente attori protagonisti Torino e Milano, alla ripresa delle idee poi abbandonate (dalla Moratti prima e per ultimo da Chiamparino) di una *joint venture* fra ATM e GTT per i trasporti urbani.

È importante che Torino lavori con convinzione in questa prospettiva verificandola e praticandola già nel breve periodo (va considerato che l'Alta Velocità Ferroviaria tra Torino e Milano è ormai in completo esercizio dal 2008 e che la linea ferroviaria storica può diventare e funzionare come una efficiente ed efficace Metropolitana inter-regionale nel territorio fra Torino e Milano) superando anche quella consolidata abitudine delle due Città sia ad "ignorarsi", sia a "farsi concorrenza"⁵.

Milano, ad esempio, ha fino a poco tempo fa guardato con un ingiustificato distacco al segmento Lione-Torino del Corridoio 5, essendo il sistema Milano storicamente più interessato al collegamento forte nord-sud d'Europa in cui, da sempre Milano è un nodo strategico. Il Corridoio 5 a sud delle Alpi (che ha come condizione il collegamento Lione-Torino) deve essere invece considerato dall'Italia ed in particolare da Milano come fondamentale; non solo per aggiungere la direzione ovest-est a quella nord-sud, ma per poter giocare la sue carte strategiche oltre i limiti di un congestionamento ormai raggiunto su quest'ultimo asse.

La prospettiva di una cooperazione multipolare basata sulla ricerca di relazioni utili tra Torino, Milano (e Genova) richiede però capacità organizzative, politiche di sviluppo, capacità di mobilitazione di risorse derivanti dall'aumento della prossimità metropolitana, insieme alla valorizzazione di specificità ed eccellenze nelle diverse aree di un articolato ed esteso "territorio di mezzo" da mettere "in rete".

Il tema è particolarmente importante per Torino che vive una sua peculiare fase difficile nella grave crisi economica in atto, proprio per la sua struttura e base economica, fra ulteriore riduzione e cambiamento del suo *core* manifatturiero

insieme però a prospettive neoindustriali e postindustriali, sia di opportunità di riposizionamento internazionale (grazie al *curriculum* delle Olimpiadi 2006 ed allo stesso Corridoio 5) e di un'ulteriore maggiore "trasformabilità" territoriale ed urbana rispetto al suo passato più o meno recente (si pensi ad esempio alle ingenti ed estese aree industriali nel quadrante nord metropolitano ed in particolare fra Torino e Settimo; ma anche a Mirafiori e a Fiat Rivalta nel quadrante sud-ovest) rispetto a Milano (che ha ormai già giocato pressoché tutte le sue carte legate al riuso postindustriale delle aree industriali dismesse).

In questo scenario appare necessaria un'accelerazione per concepire e sperimentare forme di *governance* metropolitana ed efficaci nuovi strumenti sia di pianificazione che di gestione di politiche urbane, territoriali e ambientali che esaltino una positiva organizzazione dei servizi urbano-territoriali e con essa la qualità e l'efficienza di un sistema metropolitano del Nord-Ovest italiano (e del rapporto di esso con l'Europa e il Mediterraneo). In altri termini è necessario guardare a forme di governo caratterizzate non solo da profili di *governance* con riferimento a linee strategiche e politiche urbane e territoriali ma anche da profili di *government* (cioè di amministrazione-gestione e relative competenze istituzionali) efficiente ed efficace per tutti quei servizi ed interventi necessari per "fare funzionare" i territori locali e metropolitani.

Sul versante della pianificazione del territorio e delle città, la questione centrale sembra essere quella della capacità di esprimere relazioni fra approcci di tipo strategico e i piani territoriali e urbanistici, verificando la convenienza a coordinare parti dei programmi e progettualità dei diversi territori (invece di approcci autoreferenziali⁶, reciproche indifferenze o sovrapposizioni conflittuali) ricercando cioè concreti vantaggi aggiuntivi di una cooperazione "incrementale" per competere di più a livello internazionale.

Gli indirizzi di politica urbanistica di Torino

Nell'azione della seconda Giunta Chiamparino (2006-2011), le visioni e le azioni dei due Piani Strategici⁷ sono stati tutto sommato considerati, pur con non marginali ombre insieme a qualche luce. A tali indirizzi si è ritenuto che la pianificazione urbanistica debba offrire operatività e promuovere la convergenza d'intenti e di interventi degli attori, operando perchè le azioni siano coerenti con un quadro strutturale definito dalla Città per valutare il perseguimento dell'interesse e degli obiettivi generali. In questo senso nel 2008 Torino ha predisposto un *Documento di politica urbanistica*, volto a costituire un'aggiornata cornice della politica urbanistica della Città, rinviando però la redazione di un nuovo Piano⁸ (che oggi sembra ineludibile, dopo oltre 15 anni di attuazione e di

fronte all'accelerazione dei mutamenti in corso ed alla crisi) e provvedendo, con specifiche varianti e progetti privati e pubblici, alle eventuali necessarie integrazioni del PRG '95⁹.

Il *Documento* è stato peraltro il primo atto che, dopo oltre dieci anni, ha aperto un confronto nella Città, in un contesto dove un dibattito, forte di un PRG sostanzialmente mai messo in discussione ed in sostanzialmente conclusa attuazione, si è svolto solo intorno ai due Piani strategici coinvolgendo una platea di temi e soggetti non direttamente urbanistici.

Il *Documento* ha inteso raccogliere le sfide che si pongono per Torino: questioni ambientali, cui riferire sia la riorganizzazione della mobilità pubblica come fattore della localizzazione di funzioni e carichi insediativi, sia la valorizzazione del sistema del verde e fluviale per la riqualificazione del territorio urbano e metropolitano; sfide riferibili alla qualità urbanistica della Città, puntando sull'innovazione (anche architettonica, come con i discussi "grattacieli") delle trasformazioni e su funzioni che garantiscono la vitalità e la competitività di Torino, sull'importanza di un progetto di spazio pubblico che dia più identità morfologica ai luoghi e identità sociale per i cittadini.

Il *Documento 2008*, che è stato poi in parte attuato con la formazione della Variante 200 del PRG, è partito dai tre *Assi strutturali* di riforma urbanistica, che il PRG '95 indicava e pianificava¹⁰, rafforzandoli con nuovi obiettivi ed integrandoli con un nuovo Ambito (l'ex Scalo Vanchiglia e il tratto nord di una nuova linea 2 Metro) che è appunto diventato l'oggetto della Variante 200 del PRG (Variante oggi in fase conclusiva della procedura di approvazione ed entrata in vigore).

L'Asse del Po e gli ambiti fluviali

Il Po, gli ambiti fluviali e l'affaccio e la vista della Collina, hanno grande valenza paesaggistica e ambientale ma, in particolare per la parte nord del Po alla confluenza con la Stura, non è stata sufficiente la scelta del vigente PRG '95 che, destinando le aree ancora libere a "parco urbano fluviale", non aveva considerato il tema dell'affaccio della Città su di essi come parte qualificante¹¹.

Deve invece cambiare il punto di vista: le aree dei fiumi da disvalore, devono diventare i nuovi valori su cui riconfigurare la Città che li riconosce (così storicamente è stato per il tratto centrale del Po con i Murazzi) come punti di forza di qualità ambientale, paesaggistica e urbanistica; una riconfigurazione dei margini, costruiti o da trasformare, rivolti verso il parco degli ambiti fluviali¹².

Il tema del Po come Asse, inoltre, attende ancora di essere esplicitamente integrato con la sua vocazione di loca-

lizzazione universitaria e culturale (a partire dalle emergenze storico architettoniche, dal seicentesco Castello del Valentino alla ottocentesca Manifattura Tabacchi, ai novecenteschi Promotrice delle Belle Arti, Torino Esposizioni e Italia '61).

La Spina centrale

Il Passante ferroviario ha costituito risorsa fondamentale della riforma urbana legata al riuso delle grandi aree industriali dismesse. L'interramento del tracciato nord-sud della linea ferroviaria voluto dal PRG '95, ha consentito la realizzazione del grande viale insediativo della Spina (che si dovrebbe completare nel 2012, se si troveranno le risorse oggi venute a mancare per la crisi economica che riguarda in modo particolare l'Italia e Torino) ed una fondamentale ricucitura urbana, riconoscendo ad oltre 2 km² di aree di trasformazione ruoli di nuova centralità.

Il quadruplicamento con due binari per la linea veloce e di lunga percorrenza e gli altri due per il trasporto locale, consentirà un'accessibilità dal territorio metropolitano vasto alle sei Stazioni del Passante, realizzando un Sistema Ferroviario Metropolitano di cinque linee, cadenzato e frequente che, con la linea 1 Metro e la linea 2 Metro in progettazione, innerverà il territorio, offrendo una autentica riforma efficiente e sostenibile della mobilità.

Andando oltre il PRG '95, che si era limitato al tratto centrale del Passante, dalla stazione Zappata (Spina1) alla stazione Rebaudengo (Spina 4), i più recenti indirizzi di politica urbanistica di Torino intendono sviluppare il progetto del Passante a nord ed a sud. A nord attorno a Stazione Stura, in una posizione di forte accessibilità, alla confluenza delle autostrade da Aosta e da Milano nel loro innesto sulla Tangenziale e ingresso in Torino; un ambito territoriale, al confine con Settimo, di elevata accessibilità (non solo locale ma in rapporto alle nuove relazioni di cooperazione strategica con Milano), in cui i processi di riuso di aree dismesse o la ristrutturazione innovativa di rilevanti attività produttive, sono imponenti, ma costituiscono anche occasioni di radicale trasformazione e di ripensamento del ruolo di un territorio metropolitano "intermedio" rendendo possibile progettare una nuova polarità insediativa ed ambientale che si colloca sull'asse di connessione infrastrutturale con Milano. A sud, attorno alla Stazione Lingotto, di cui valorizzare tutta la potenzialità, con l'integrazione del Polo fieristico-congressuale, commerciale, ricettivo e culturale con il nuovo Palazzo della Regione (il grattacielo di Fuksas) e con la connessione alla Linea 1 Metro. Così come importante è la prospettiva di collegamento del Polo pubblico e privato del Lingotto con la rifunzionalizzazione della centralissima Porta Nuova.

L'Asse di corso Marche

Individuato già dal PRG '95, si pone oggi come nuovo baricentro strategico in senso nord-sud dell'area metropolitana, luogo di opportunità insediative di funzioni innovative ad alta accessibilità plurimodale e transcalare, in un contesto ricco di valenze ambientali, paesaggistiche e storico-monumentali aventi due straordinari capisaldi, distanti fra loro 15 km in linea d'aria, nella Reggia di Venaria a nord e nel Parco di Stupinigi a Sud.

Tre temi si integrano nel territorio dell'Asse: la realizzazione di fondamentali infrastrutture (un tratto dell'Alta Capacità ferroviaria Torino-Lione, la "corda" autostradale sottesa alla Tangenziale, il viale urbano intercomunale di superficie); la valorizzazione produttiva e la trasformazione di grandi complessi industriali (Mirafiori e Fiat Rivalta); la costruzione di una innovativa centralità metropolitana. Nel cuore dell'Asse, tra la città densa e gli spazi aperti, si può costituire una nuova centralità (un *Capitol*) con funzioni rivolte alle esigenze future di quel sistema metropolitano che il secondo Piano strategico delinea come "città di città". Compreso tra i parchi della Dora e del Sangone, il territorio si arricchirà inoltre di un nuovo Parco dell'agricoltura e dello sport mentre i due Parchi storici di Stupinigi e di Venaria, entreranno così in un nuovo contesto territoriale ed urbano qualificando in modo eccezionale gli estremi dell'Asse¹³.

Il nuovo ambito nord-est ed ex Scalo Vanchiglia

Il dismesso Scalo FS-Vanchiglia e il lungo trincerone dei binari che lo collegavano alla linea ferroviaria per Milano, hanno costituito da molto tempo un problema che la Variante 200 ha pianificato come un'opportunità urbanistica strategica. Un problema perché un'area così vasta, semicentrale ed abbandonata ha prodotto degrado fisico e sociale. Un'opportunità perché oggi si può riprogettare un grande brano urbano finora estraneo alla vita della Città e che invece diventa matrice di nuovi sviluppi. Ciò è rafforzato dal progetto della linea 2 Metro che nel suo tratto nord, può percorrere i sedimi ferroviari dismessi, intercambiando nella contigua stazione Rebaudengo con il Passante ed il Sistema Ferroviario Metropolitano (per poi valutarne il prolungamento o verso Settimo-San Mauro o Venaria e la Reggia). Lo Scalo è localizzato nell'*ambito nord-est* della Città, una zona urbana e conurbata con i Comuni confinanti di Settimo e San Mauro che costituisce un irrisolto nodo di interscambio per il traffico in entrata dal settore nord-est dell'area metropolitana; infatti già il PRG del '95 riconosceva nella prevista connessione viabile alla Tangenziale ed alla superstrada per Chivasso, la possibilità di drenare il traffico diretto verso Torino sull'asse Settimo-San Mauro e sui ponti sulla Stura e sul Po. È in questo quadro che Torino sta ripensando il ruolo che l'Ambito può giocare, promuovendo (a meno di un eventuale ripensamento odierno) anche una Società

di trasformazione urbana che, attraverso le valorizzazioni urbanistiche, reperisca risorse per la realizzazione di una tratta della nuova linea 2 Metro.

Nuove polarità ed edifici alti

La ripolarizzazione intorno agli assi di accessibilità urbana era stato assunto dal PRG '95 a base della riforma costituita dalla "Spina centrale". Tale concentrazione di funzioni ha determinato e determina una forte domanda di mobilità, con rischi di congestione ed inquinamento da traffico. La politica urbanistica da perseguire è evidentemente quella di orientare la localizzazione delle funzioni centrali nelle parti della Città e del territorio metropolitano in cui l'accessibilità col mezzo pubblico è più integrata con le linee di forza su ferro. Le nuove polarità vanno allora individuate assumendo quale contesto prioritario le stazioni del Sistema ferroviario metropolitano e Metro ed utilizzando più efficacemente le vicine aree liberate dalle trasformazioni urbanistiche dell'industria e dei grandi servizi dimessi. Ma per sfruttare senza saturare le superfici disponibili, in parte già il PRG '95 e poi gli indirizzi di urbanistica, a partire dal 2008, hanno indicato l'esigenza di costruire in altezza concentrando le funzioni urbane ed ampliando lo spazio pubblico e il verde urbano. Si è ritenuto così di poter disegnare un esplicito sistema policentrico urbano, disposto lungo l'asse delle maggiori trasformazioni, alternativo ad una *downtown* monofunzionale e congestionata. È in tal senso che si muovono le iniziative di razionalizzazione organizzativa e localizzativa delle sedi della Regione (intorno alla polarità del Lingotto), della Provincia (in Spina 2), di importanti soggetti privati (Intesa San Paolo con il grattacielo di Renzo Piano e RFI in Spina 2) che la nuova Amministrazione Fassino ha comunque confermato e sembra sostenere (tenendo naturalmente conto del quadro mutato dalla crisi in atto).

Carlo Alberto Barbieri, Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto e politiche del Territorio (DIST), Politecnico e Università di Torino.

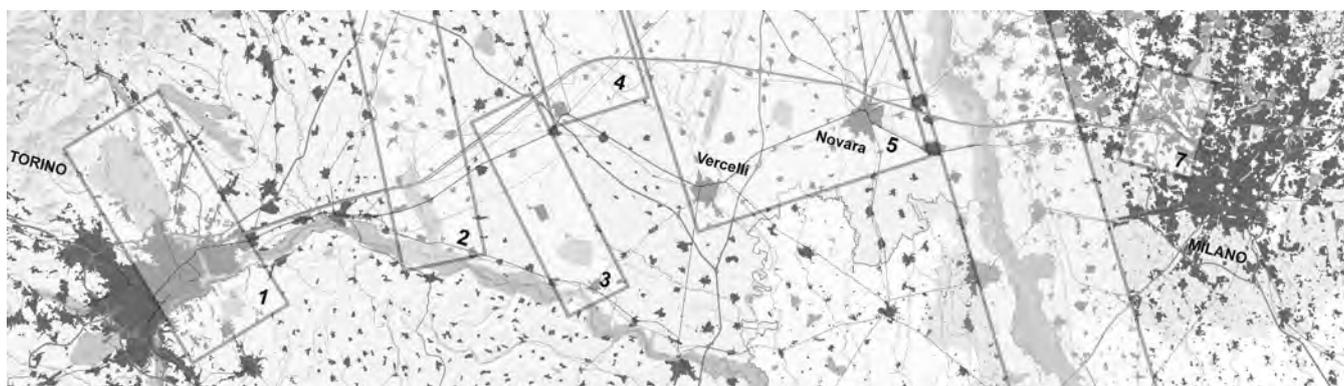
Note

- ¹ Una corretta interpretazione dell'economia della conoscenza deve portare alla definizione di un modello di innovazione e sviluppo che ambisca ad essere esteso e non esclusivamente costituito da punte di eccellenza, traendo valore dal contesto e restituendo valore attraverso politiche di inclusione, formazione continua, trasferimento tecnologico, integrazione urbana, qualità sociale, eccellenza culturale, welfare urbano.
- ² Una vera e propria "metamorfose", secondo uno studioso del sistema economico torinese come Beppe Berta.
- ³ La dimostrazione forse più evidente sta nel modo sorprendente (per molti osservatori esterni ma anche per i torinesi stessi) con cui Torino ha preparato, organizzato, salutato e

poi vissuto le Olimpiadi invernali del 2006 e oggi il 150° dell'Unità d'Italia e nel più che positivo giudizio nazionale e internazionale che la città si è conquistato.

- ⁴ Il 2° Piano strategico di Torino (2006-2010) ne aveva individuati tre principali: l'addensamento delle funzioni deve avvenire attorno a nodi eccellenti dell'intelaiatura territoriale e soprattutto della mobilità su ferro; le progettualità devono essere in grado di sostenere la valorizzazione della qualità urbana, ambientale e paesaggistica o di conseguirla di nuove; nelle progettualità deve essere perseguita l'integrazione multi-settoriale, la capacità degli interventi di innescare effetti indiretti oltre che diretti, di essere cioè "progetti di territorio", capaci di implementare qualità diffusa, costruire fuochi del sistema insediativo metropolitano, della "città di città", in modo non separato dai grandi progetti infrastrutturali e dagli interventi di tutela e rigenerazione ambientale e paesaggistica.
- ⁵ Ciò pur a fronte di significativi passi e segnali già avvenuti nel campo della finanza, dell'impresa, della cultura e della formazione e ricerca universitaria (vedi la fusione SanPaolo e Banca Intesa, la *joint venture* fra le Aziende energetiche di Torino e Genova, l'interazione di successo fra le manifestazioni culturali e musicali di Torino e Milano (MITO-SettembreMusica, operante dal 2007) l'Alta Scuola dei due Politecnici (attiva dal 2004), l'alleanza fra Camere di Commercio (a partire dal 2004 anch'essa).
- ⁶ Più che ai recenti provvedimenti urbanistici di Torino (la Variante 200 del PRG riguardante la zona nord della Città, non sufficientemente aperta ad un respiro più transcalare), è il PGT di Milano, approvato nel 2011 immediatamente prima del cambio di amministrazione dalla Giunta Moratti, che è apparso esplicitamente incentrato sui temi prevalentemente "interni" di Milano (inclusa l'Expo), quasi dando per scontata la propria centralità metropolitana e regionale, nazionale ed internazionale.
- ⁷ «Integrare l'area torinese nel sistema internazionale, costruire il governo metropolitano, sviluppare formazione e ricerca come risorse strategiche, promuovere imprenditorialità e occupazione, sviluppare Torino come Città di cultura, turismo, commercio e sport; migliorare la qualità urbana e ambientale».
- ⁸ È una linea di politica urbanistica con cui Torino ha guardato anche alla riforma legislativa (in attuazione del nuovo quadro conseguente la modifica costituzionale del 2001) che la Regione Piemonte ha avviato nella precedente legislatura; un lavoro concretizzato a fine 2007, nel DDL 488 *Legge della pianificazione per il Governo del territorio del Piemonte* (volto a ridefinire le procedure in senso sussidiario, a praticare la copianificazione, a distinguere un Piano strutturale dalla pianificazione operativa e regolativi) arrivato alla discussione in Consiglio regionale ma non conclusosi. Oggi la nuova Giunta regionale del Presidente Cota ha abbandonato la strada di una riforma radicale per perseguire, con il DDL 153 del 2011, alcune modifiche della Legge urbanistica vigente dal 1977.
- ⁹ Il riferimento è al Piano regolatore (Gregotti e Cagnardi) vigente dal 1995, integrato da 4 sole Varianti di rilievo: una, riferita alla Spina centrale, ne ha migliorato l'operatività correggendo marginalmente un eccesso di edificabilità; un'altra è stata volta a mitigare la prevalenza residenziale e terziaria di zone di trasformazioni e ritenute in grado di offrire localizzazione o permanenze di piccolo-medie attività produttive; la terza ha adeguato il PRG alla normativa del PAI del Bacino del Po; la quarta è la Variante 200 riguardante il nuovo Ambito nord-est ed ex Scalo FS-Vanchiglia.
- ¹⁰ *Asse del Po* per il loisir e l'ambiente urbano, *Spina* come nuova centralità della Città da nord a sud e *Corso Marche* come occasione per localizzare funzioni di rango metropolitano lungo il margine ovest di Torino. Mentre la trasformazione della Spina è stata sostanzialmente realizzata e l'Asse del Po ha visto qualche marginale intervento, Corso Marche è da alcuni anni oggetto di attenzione e di sviluppo di una progettualità plurifunzionale integrata di respiro metropolitano ed è oggetto di un'interessante *governance* interistituzionale.
- ¹¹ Oggi sono ancora sostanzialmente rimaste aree residuali dei processi di urbanizzazione, sviluppatasi lungo gli assi stradali che ne costituivano i margini e i limiti dell'espansione che ha avanzato fin dove ha potuto, considerando gli ambiti fluviali come terreni inutilizzabili e improduttivi, destinati ad accogliere rifiuti materiali e sociali della Città ed inizio delle periferie dei comuni conurbati.
- ¹² Un nuovo grande *green e water front*; una prospettiva questa su cui si è svolto il workshop internazionale sulle Basse di Stura fra le attività del Congresso Mondiale degli Architetti di Torino del 2008.
- ¹³ Il Protocollo d'Intesa promosso dalla Provincia e sottoscritto nel 2005, impegna la Provincia, i Comuni, la Regione, RFI, ATIVA, in una progettazione coordinata dell'Asse, tutt'ora in corso ed in sviluppo.

Le imprese
Companies



Il sistema infrastrutturale e il progetto Transpadana

The infrastructure system and the Transpadana project

PAOLO BALISTRERI

Abstract

Il Comitato Promotore dell'alta velocità ferroviaria merci e passeggeri sulla direttrice ovest-est Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana viene costituito nel marzo del 1990 su iniziativa di Federazione degli Industriali del Piemonte, Regione Piemonte, Comune di Torino, Associazione per Tecnocity.

Il Comitato nasce per volontà di Umberto Agnelli e del Presidente della Giunta Regionale del Piemonte, Vittorio Beltrami, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti italiane, francesi e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce, ad alta capacità e potenzialità di trasporto, merci e passeggeri, trasversale tra l'Europa occidentale e l'Europa dell'Est attraverso la pianura padana, che colleghi le regioni più industrializzate del nostro Paese ed i porti di Genova e Trieste con la nuova rete ferroviaria europea. La finalità del Comitato è di promuovere, agevolare ed accelerare la realizzazione di una linea ad alta velocità/alta capacità tra Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana:

- per migliorare il trasporto merci e passeggeri nel rispetto dell'ambiente;
- per inserire l'economia italiana in un settore tecnologico d'avanguardia con grandi prospettive di sviluppo;
- per incrementare l'efficienza dei sistemi di trasporto italiani facilitandone il riequilibrio modale a favore della ferrovia, in un contesto sempre più competitivo;
- per ridurre le conseguenze negative sotto il profilo ambientale, economico e della sicurezza di un traffico merci che viaggia prevalentemente su strada.

The Promoting Committee of the high speed railway commodities and passengers on the west-east from Lyon-Turin-Milan/Genoa-Venice-Trieste-Lubiana was constituted in March of 1990 thanks to Federation's of the Piedmont Industrialists, Region Piedmont, Common of Turin, Association for Tecnocity.

The Committee was born for wish of Umberto Agnelli and the President of the Piedmont Region Vittorio Beltrami, with the purpose to sensitize the public opinion and the Italian competent authorities, French and community on the strategic value of a fast railway connection, the potentiality of transport, commodities and passengers, transversal among western and the east Europe through the "pianura padana", that connects the regions more industrialized of our Country and the harbors of Genoa and Trieste with the new European railway net.

The finality of the Committee is to promote, to improve the transport commodities and momentary in the respect of the environment, to insert the Italian economy in a technological sector of avant-garde with great perspectives of development, to increase the efficiency of the Italian systems of transport facilitating the modal riequilibrio of it for the railroad, in a competitive context more and more.

Il recente Libro Bianco sui Trasporti *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, adottato dalla Commissione Europea a marzo del 2011 – snocciola una serie di dati davvero significativa per infrastrutture e trasporti: il settore in Europa rappresenta il 5% circa del Pil, per le imprese il costo del trasporto si aggira sul 10-15% del prodotto finito ed in media le famiglie spendono il 13,2% del proprio bilancio in beni e servizi di trasporto. I trasporti dipendono per 96% dal petrolio, il cui prezzo è stimato che nei prossimi decenni sia destinato a raddoppiare, la congestione costa all'Europa circa l'1% di PIL ogni anno, e le emissioni secondo i piani della UE dovranno ridursi dell'80-95% entro il 2050 rispetto ai dati del 1990. In particolare, il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km dovrà passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare; entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri dovrà avvenire mediante ferrovia e la relativa rete europea ad Alta Velocità dovrà per allora essere completata. Entro il 2030 dovranno essere completate le reti infrastrutturali TENT (Trans European Network Transport) e tali reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali che le compongono dovranno essere collegate tra loro.

Si tratta di dati eclatanti e di programmi, seppur a lungo termine, assai ambiziosi che testimoniano la centralità del settore ed il ruolo assegnato dall'Europa nei prossimi anni alle infrastrutture di trasporto.

Tale approccio prevede soprattutto una politica d'investimento in infrastrutture destinate alla ferrovia, alle vie navigabili interne, ai trasporti marittimi a corto raggio ed alle operazioni intermodali. Perciò l'azione dei paesi membri dovrà indirizzarsi verso la realizzazione di corridoi multimodali dedicati in via prioritaria alle merci e di una rete rapida per i passeggeri. Ciò presuppone la realizzazione di nuovi progetti di grandi infrastrutture: nei prossimi anni è indispensabile disporre di un'alternativa, per esempio, ai valichi stradali alpini, nonché completare l'attuale rete ferroviaria.

L'esperienza degli ultimi anni insegna che, a fronte delle attuali tendenze di incremento del traffico stradale, l'innovazione tecnologica rappresenta un elemento necessario, ma non sufficiente a conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti nel loro complesso.

In effetti, come più volte sottolineato dalla stessa Unione Europea, lo sviluppo di un sistema di trasporto più equilibrato non può prescindere dall'individuazione di criteri più equi per la valutazione del costo per gli utenti e dall'internalizzazione dei costi esterni di ciascun modo di trasporto, con forme intelligenti e flessibili di tassazione o tariffazione progressiva a seconda delle prestazioni.

Affinché l'imputazione dei costi non si traduca in una mera politica tariffaria a sfavore del trasporto stradale, bisogna offrire adeguate ed efficienti alternative modali, potenziando i servizi attuali.

In questo quadro europeo, la rete dei trasporti italiana, con particolare riferimento al settore ferroviario, prevede,

come è noto, due importanti direttrici ferroviarie ad alta velocità/alta capacità per merci e passeggeri: una longitudinale nord-sud che da Napoli giunge a Milano e Torino, ed una trasversale ovest-est che da Torino arriva a Venezia attraverso la Pianura Padana e si completa con la bretella verso il porto di Genova ed i collegamenti internazionali Torino-Lione ad ovest e Venezia-Trieste-Lubiana verso est.

Il Comitato Transpadana venne costituito 20 anni fa per sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti italiane, francesi e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce, ad alta capacità e potenzialità di trasporto, merci e passeggeri, trasversale tra l'Europa occidentale e l'Europa dell'Est attraverso la pianura padana, che colleghi le regioni più industrializzate del nostro Paese ed i porti di Genova, Venezia e Trieste con la nuova rete ferroviaria europea. Esso ha la finalità di promuovere, agevolare ed accelerare la realizzazione di un sistema di corridoi ferroviari ad alta velocità/alta capacità di trasporto verso ed attraverso l'Europa tra Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana: per migliorare il trasporto delle merci e dei passeggeri nel rispetto dell'ambiente ed in tutta sicurezza, per incrementare l'efficienza dei sistemi di trasporto italiani facilitandone il riequilibrio modale a favore della ferrovia, secondo standard tecnici internazionali ed interoperabili di alta qualità, per inserire l'economia italiana in un settore tecnologico d'avanguardia con grandi prospettive di sviluppo, riducendo le conseguenze negative sotto il profilo ambientale, economico e della sicurezza di un traffico merci che viaggia prevalentemente su strada.

La Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana costituisce la parte centrale del Corridoio multimodale n°5 Lisbona-Kiev (a sua volta composto dai Progetti Prioritari europei 3 e 6) e la parte iniziale del Corridoio 24 (Progetto Prioritario 24), ossia la tratta Genova-Milano o Terzo Valico dei Giovi.

L'asse ferroviario assegnerà un ruolo strategico all'Italia rispetto al processo di integrazione con il resto dell'Europa, portando alla formazione di un vasto spazio economico: gli scambi est ovest e nord sud acquisteranno ulteriore rilevanza, rispondendo all'urgente necessità nazionale di un collegamento più rapido ed efficiente, per merci e passeggeri, con i Paesi dell'Europa centro-orientale e centro-occidentale.

I principali benefici saranno costituiti da un corretto riequilibrio modale strada-ferrovia, attraverso il decongestionamento dell'attuale rete stradale e autostradale lungo la direttrice est-ovest, mitigando l'impatto ambientale e riducendo i tempi di percorrenza: Torino – Lione a 1 ora e 45 minuti (oggi quasi 4 ore), Torino – Milano già a 50 minuti (ieri 2 ore), Milano – Trieste a 2 ore e 40 minuti (oggi 5 ore), Trieste – Lubiana a meno di un'ora (oggi oltre 3 ore).

Si tratta di un sistema in grado di mettere in contatto l'offerta e la domanda di servizi di trasporto affidabili e puntuali che possano favorire lo sviluppo del trasporto su ferro, al fine di aumentare la competitività del sistema imprenditoriale, contenendo al contempo i costi di trasporto e razionalizzando i flussi delle merci lungo il corridoio per ridurre le conseguenze negative sotto il profilo ambientale, economico e della sicurezza di un traffico merci che attualmente viaggia prevalentemente su strada. Oggi la direttrice nord-sud è completata, mentre per l'asse est-ovest, la direttrice "Transpadana" è molto più in ritardo. Un ritardo iniziato negli anni '90, quando si mise persino in dubbio la sua necessità, non comprendendo che la Transpadana è l'anello centrale di una direttrice più vasta, che da Madrid, Barcellona, attraverso la Francia meridionale, arriva a Marsiglia e a Lione e, verso est, da Milano, Venezia, Trieste giunge a Lubiana, in Slovenia, e prosegue verso Budapest ed il confine ucraino. Un ritardo che sta diventando preoccupante oggi, aggravato dalla ristrettezze dei bilanci nazionali dovute alla crisi economica, ed in Italia, da un dilagare della sindrome *nimby* (*not in my backyard*, non nel mio cortile) di cui il caso Torino-Lione, davvero emblematico, merita un approfondimento.

Troppo spesso si parla della Torino-Lione a come se si trattasse di un problema solo italiano, persino locale. Essa è invece un collegamento internazionale inserito nel "Corridoio n° 5" della rete TEN-T, dalla penisola iberica, passando per il sud della Francia e per la pianura padana, fino alla Slovenia, Ungheria e Ucraina. È un progetto prioritario (PP6) dell'Unione Europea, che stanziava per gli attraversamenti alpini del Frejus e del Brennero quasi 1/3 di tutte le risorse disponibili; è stata sottoscritta dai Governi e dei Parlamenti di Francia e Italia, consolidata in trattati internazionali, con la creazione di una Commissione Intergovernativa, e ha il consenso delle grandi istituzioni locali dei due Paesi a livello di Regioni, Province e città capoluogo (Lione, Chambery, Torino). Sono ormai finiti i lavori di tre grandi gallerie di accesso al Tunnel di Base in Francia a Modane, La Praz e Saint-Martin-la-Porte.

Come è possibile quindi questo accanimento? Contro cosa poi? Contro una linea ferroviaria, che sarà costruita al 90% in galleria, che darà lavoro ad una Valle in piena fase recessiva e di deindustrializzazione, che toglierà i mezzi pesanti dalle strade migliorando la qualità dell'aria, che permetterà ai residenti di poter comodamente utilizzare la linea attuale, alleggerita, per il traffico pendolare, e che, oltretutto sarà finanziata con il contributo della Francia e dell'Unione Europea. In democrazia è indubbio che sia importante ascoltare le voci dei territori, cosa che è stata fatta con centinaia di incontri, ma la stessa democrazia deve prevedere che le scelte siano ragionevolmente condivise con l'insieme delle istituzioni democraticamente elette in Italia, in Francia ed in Europa.

Oggi il progetto della Nuova Linea Torino Lione è stato avviato, nel mese di giugno vi è stata l'apertura dei cantieri e nel mese di agosto l'approvazione del suo progetto preliminare e il suo processo realizzativo non può che essere ritenuto irreversibile.

Dopo troppi anni di discussioni, progetti, scarsa comunicazione, pochissimo coordinamento istituzionale, anche grazie all'Europa siamo allo start-up vero e irreversibile dell'opera. Finalmente ci troviamo ad affrontare le fasi ed operative di un'infrastruttura che sarà a disposizione dei tempi futuri e delle prossime generazioni, oggetto cui ci eravamo disabituati da molti decenni e che rende necessario un grande sforzo di coesione e coordinamento istituzionale per essere gestita correttamente in tutte le sue dinamiche.

La cornice che si è creata, unica e vera, è quella di una grande opera infrastrutturale, voluta e partecipata dall'Unione Europea e da Francia e Italia, parte di un corridoio che coinvolge altri Stati membri a est e a ovest e che offrirà infrastrutture, tecnologie e servizi di trasporto per persone e merci per molti, moltissimi anni a venire. Indietro non si può tornare, perché se manca la visione prospettica del futuro, il nostro Paese è condannato all'isolamento.

Paolo Balistreri, Coordinatore Tecnico Comitato Transpadana.

Polarità del commercio e del tempo libero nella regione urbana tra Milano e Torino

Polarity of retail and leisure poles in the urban region between Milan and Turin

CORINNA MORANDI

Abstract

Nella regione urbana tra Milano e Torino la rete dei centri abitati e degli addensamenti produttivi si è profondamente modificata negli anni recenti in relazione a due fatti emergenti: l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità su ferro e su gomma con il rafforzamento dei nodi (svincoli e stazioni), lo sviluppo di grandi strutture per il consumo e il tempo libero. Queste trasformazioni di grande rilevanza della struttura insediativa hanno modificato la gerarchia dei luoghi di maggiore attrazione della regione urbana, contribuendo a ridisegnare il sistema delle polarità di diverso livello e le loro relazioni. La ricerca di cui si dà conto in questo testo ha portato un utile contributo conoscitivo sulla dinamica localizzativa delle grandi superfici commerciali, sul ruolo delle funzioni del consumo e del tempo libero nella riorganizzazione del sistema delle polarità territoriali, sull'individuazione delle polarità che hanno carattere interregionale e sulla opportunità di un coordinamento nel governo degli effetti territoriali di tali polarità funzionali.

In the urban region between Milan and Turin the network of residential and industrial settlements has deeply changed during the last decades on account of two main reasons: the modernization of the railway and roads network and the enforcement of the interchange nodes; the development of large implantations dedicated to retail and leisure activities. This major transformation of the settlements network has modified the hierarchy of the most attractive poles in the urban region and their relations. The research activity described in this article has contributed to the understanding of the localization dynamics of the large retail plants, of the role of retail and leisure activities in the reorganization of the system of territorial poles, of the identification of retail poles of inter-regional level, of the importance of a coordinated approach of different actors to the governance of the territorial impacts of major retail poles.

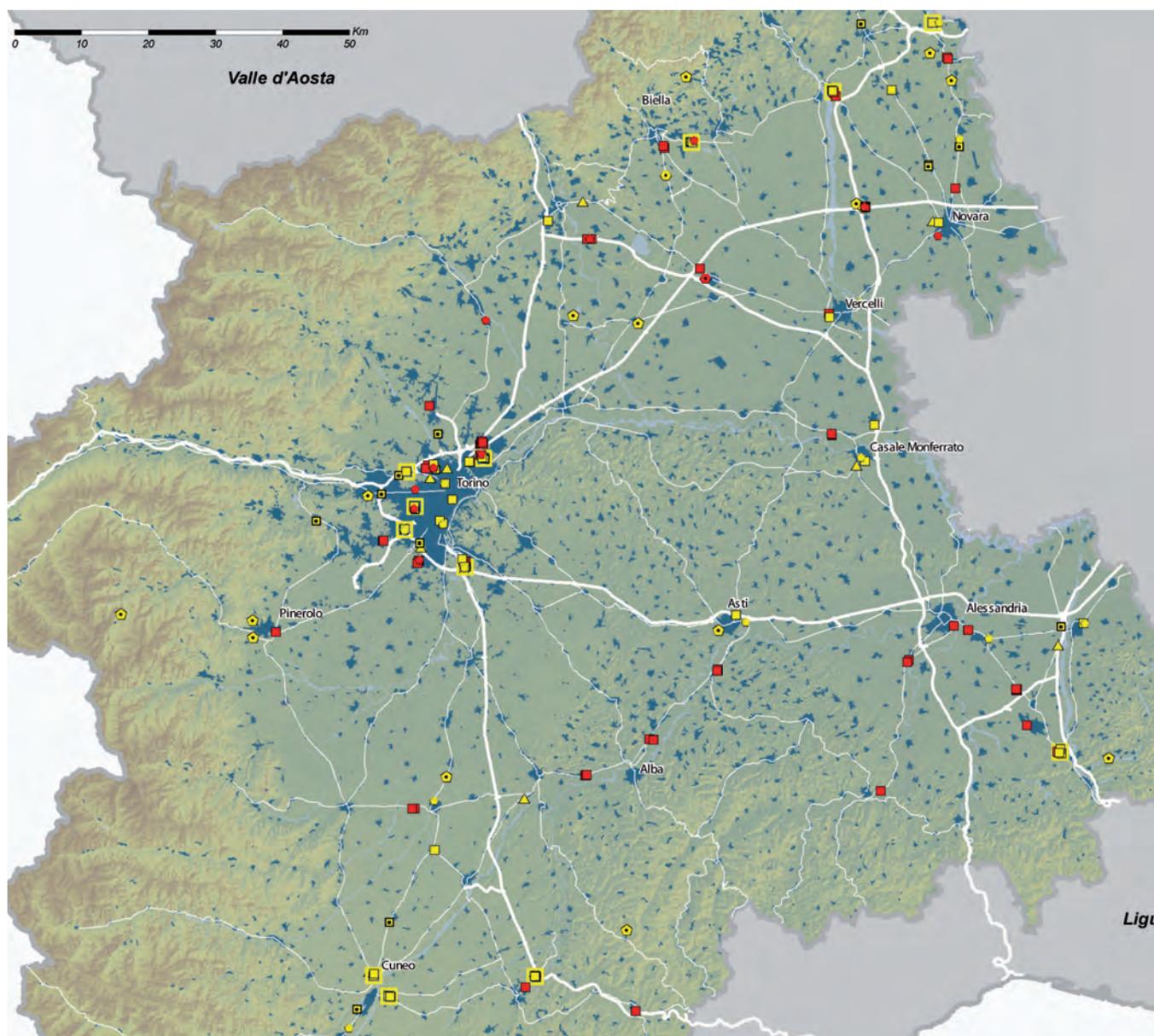
Nella regione urbana tra Milano e Torino si alternano territori molto eterogenei per caratteri morfologici e geografici, per densità dell'urbanizzazione, per destinazioni funzionali. La rete dei centri abitati e degli addensamenti produttivi ha dato luogo nel tempo ad una struttura insediativa che si è profondamente modificata negli anni recenti in relazione a due fatti emergenti: l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità su ferro e su gomma con il rafforzamento dei nodi (svincoli e stazioni), lo sviluppo di grandi strutture per il consumo e il tempo libero, spesso presenti in forma spazialmente integrata. È evidente la relazione tra i due fatti territoriali, essendo l'accessibilità e la visibilità dalle vie di grande comunicazione tra i principali fattori di localizzazione delle superfici commerciali. Queste trasformazioni di grande rilevanza della struttura insediativa hanno modificato la gerarchia dei luoghi di maggiore attrazione della regione urbana, contribuendo a ridisegnare, oggi e in prospettiva, il sistema delle polarità di diverso livello e le loro relazioni. Lo studio di questo processo di riassetto



insediativo che ha visto nelle destinazioni e nei formati di offerta del consumo e del tempo libero continuamente mutevoli il principale motore, è stato l'oggetto di una ricerca promossa a partire dal 2006 dal Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano e dal Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico di Torino¹ e di un progetto multidisciplinare sviluppato da due team di studenti dell'Alta Scuola Politecnica-ASP tra il 2005 e il 2006².

Ritengo molto importante sottolineare da un lato il riferimento territoriale di questi studi, che hanno anticipato la focalizzazione sull'esplorazione dell'ambito geografico che ha in Torino e Milano le polarità principali. Dall'altro lato, il riferimento all'obiettivo di consolidare su specifici progetti le relazioni tra attori che come missione principale, in quanto promotori delle attività di ricerca (i Dipartimenti Interateneo Territorio e di Architettura e Pianificazione dei due Politecnici di Torino e di Milano) o come soggetti della programmazione commerciale e territoriale (le Direzioni generali del Commercio delle

Figura 1. Localizzazione delle grandi strutture commerciali in Piemonte.



Regioni Piemonte e Lombardia) hanno l'obiettivo di interpretare le trasformazioni territoriali in corso e di avanzare strategie e linee guida per il loro governo. Infatti, per rendere possibile la ricerca sugli effetti territoriali delle polarità commerciali, Regione Piemonte e Regione Lombardia hanno parallelamente erogato due finanziamenti della stessa consistenza che ci hanno consentito di lavorare in una rete formata da ricercatori e istituzioni (due università, due Regioni). Obiettivo della ricerca è stata la georeferenziazione di figure spaziali e funzioni economiche che abbiamo definito polarità commerciali, per capire qual è il ruolo che possono giocare nella riorganizzazione territoriale alla scala della regione urbana; ovvero, quali sono le condizioni spaziali, infrastrutturali ed economiche che possono consentire ad alcune di queste "figure" di ricoprire il ruolo di nuove centralità di scala regionale.

Per quanto riguarda ASP, il progetto è stato denominato *COMPITO. Monitoring Territorial Effects due to Commercial Polarities along the Milan-Turin Connection*. La sua strutturazione è partita dalla constatazione del rilevante incremento della localizzazione di centri e parchi commerciali e di altre attività legate alla distribuzione e al consumo e dalla relazione con la modernizzazione infrastrutturale e con lo scenario delle trasformazioni insediative attese dopo l'assegnazione a Milano di Expo 2015, localizzata in un contesto che ha funzione di "porta" verso la regione urbana Milano-Torino. Dal punto di vista metodologico, il punto di partenza è stato la constatazione che a fronte di un notevole sviluppo di contributi di carattere economico e sociologico sulle dinamiche del consumo, è scarsa la riflessione sugli effetti territoriali complessi, diretti e indiretti, delle mutazioni dei formati di offerta commerciale, che sempre più spesso integrano diverse attività e servizi di interesse generale, soprattutto nei contesti periurbani ed extraurbani. Il progetto COMPITO, proprio per la natura interdisciplinare che per statuto caratterizza i lavori dell'Alta Scuola Politecnica, si è posto l'obiettivo di definire un framework teorico-metodologico che integrasse con il contributo di diversi approcci disciplinari le diverse tipologie di effetti delle polarità commerciali della regione urbana attraverso uno strumento interpretativo-descrittivo-valutativo (una matrice a doppia entrata). Inoltre attraverso l'interazione con i molti soggetti che contribuiscono alla realizzazione delle grandi superfici, dalla scelta localizzativa alla negoziazione sulle compensazioni, dal finanziamento alla promozione immobiliare e alla gestione commerciale, si è tentato di definire alcune Linee guida con l'obiettivo di orientare l'azione dei soggetti pubblici e privati verso politiche di valorizzazione degli interventi nei confronti dello sviluppo locale del territorio interessato.

La ricerca interregionale sviluppata da DiAP e Diter ha portato un utile contributo conoscitivo sulla dinamica localizzativa delle grandi superfici commerciali e ha individuato alcuni temi che ritengo interessanti ai fini della riflessione proposta in questo testo:

- la rappresentazione del territorio interregionale
- il ruolo delle funzioni del consumo e del tempo libero

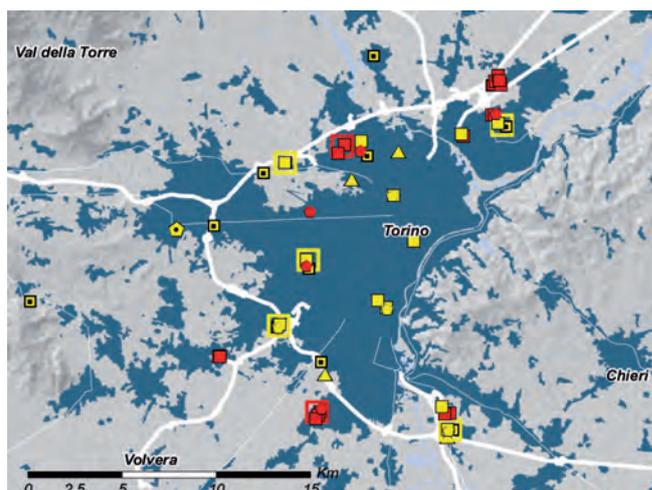
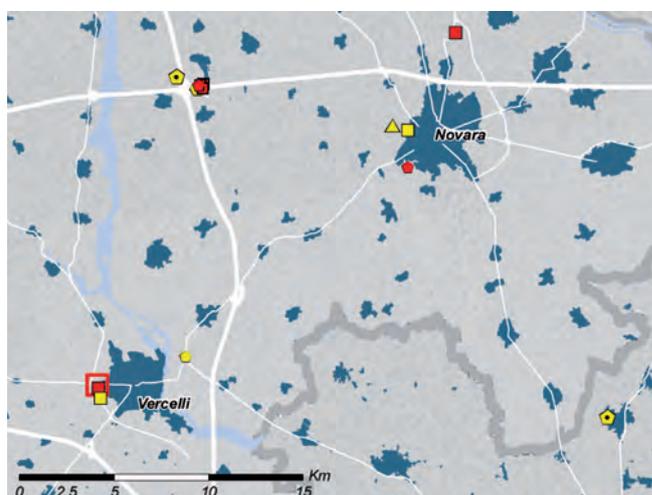
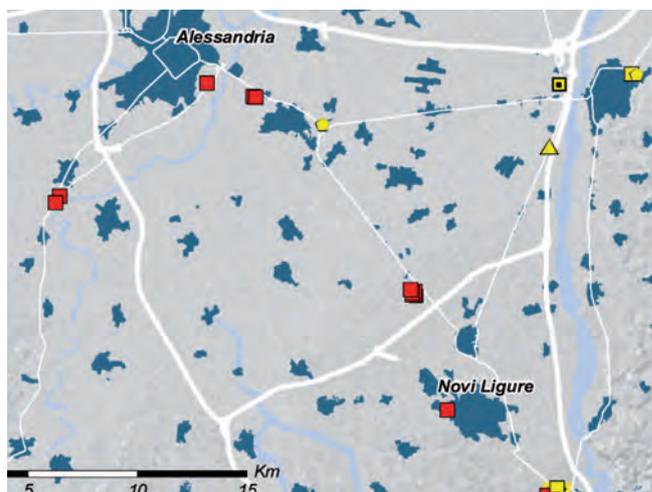


Figura 2. Le grandi strutture commerciali nell'area di Alessandria.

Figura 3. Le grandi strutture commerciali nell'area tra Novara e Vercelli.

Figura 4. Le grandi strutture commerciali nell'area di Torino.

- nella riorganizzazione del sistema delle polarità territoriali
- l'individuazione delle polarità che hanno carattere inter-regionale
- alcune considerazioni sulla opportunità di un coordinamento nel governo degli effetti territoriali di tali polarità funzionali.

La rappresentazione del territorio interregionale

Un obiettivo rilevante della ricerca è stato la realizzazione di uno sfondo cartografico in grado di restituire l'intero ambito interregionale senza visualizzarne le divisioni amministrative, ma mettendo in evidenza in uno spazio continuo le principali strutture commerciali e la rete infrastrutturale che ne supporta l'accessibilità. Si è trattato di una operazione non facile di assemblaggio, rielaborazione e allineamento delle basi di dati dei diversi sistemi informativi territoriali regionali. Su tale sfondo è stato possibile rappresentare i diversi layer tematici, descrittivi della presenza e della localizzazione dei vari formati presi in considerazione: centri commerciali con superficie di vendita maggiore di 10.000 m², grandi superfici specializzate con superficie di vendita maggiore di 5.000 m², parchi commerciali, factory outlet centre, cinema multiplex, cash and carry, parchi tematici. Sulla base cartografica interregionale sono stati anche rappresentati i bacini di gravitazione generati dalle polarità commerciali interregionali (come definite più avanti), la cui ampiezza è definita dalla rete della mobilità e dalla capacità di attrazione dei formati soprattutto quando presenti in forma integrata. Lo studio, realizzato come si è detto tra il 2006 e il 2007 e parzialmente aggiornato in occasione della pubblicazione nel 2009, ha messo in evidenza la consistente presenza di strutture commerciali e per il tempo libero che fanno riferimento ai due corridoi autostradali tra Torino e Milano e tra Torino e Piacenza e, in direzione ortogonale nord sud, tra Vercelli e Alessandria, oltre che su alcune direttrici forti della viabilità principale non autostradale. In particolare si evidenziava una rilevante dinamicità per la quantità di strutture in progetto (soprattutto nei formati dei centri e dei parchi commerciali) nell'ambito metropolitano torinese e nel territorio a sud del tratto autostradale tra Torino e Alessandria. A fronte di questo dinamismo nella parte piemontese della regione urbana, la situazione del contesto metropolitano milanese appariva già più matura per quantità ed articolazione di formati presenti.

Consumo e tempo libero nella creazione di polarità funzionali

I fenomeni di polarizzazione delle attività commerciali, cioè la propensione delle attività a concentrarsi in un numero limitato di poli molto densi, sono stati favoriti in altri paesi europei in cui la grande distribuzione si è sviluppata in anticipo rispetto all'Italia, da politiche di programmazione orientate da un approccio modellistico e gerarchico alla scala regionale, che ha tentato di garantire attraverso un coordinamento forte tra pro-

grammazione commerciale e pianificazione territoriale una offerta territorialmente equilibrata di poli commerciali di diverso livello. In Italia il riconoscimento di un ruolo forte della pianificazione nella localizzazione della grande distribuzione è relativamente recente, in quanto riconducibile alla cosiddetta riforma del commercio della fine degli anni novanta e comunque vari fattori hanno, soprattutto negli ultimi anni, fortemente influenzato le scelte localizzative degli operatori della grande distribuzione, ormai appartenenti a raggruppamenti internazionali, quali le politiche di "presidio di insegna" o l'emergere di operazioni orientate più dal mercato finanziario-immobiliare che da criteri di efficace gestione commerciale. In questa evoluzione, la valutazione degli effetti di polarizzazione delle attività commerciali in alcuni punti discreti del territorio – che vanno al di là delle storiche formazioni centrali o mercatali – è legata in buona parte alla evoluzione dei "nuovi formati" dove più tipologie di attività si presentano in modo aggregato e dove i confini tra distribuzione, consumo di merci, di tempo libero e di altri beni immateriali diviene labile. Si tratta non solo dei centri commerciali ma, ad esempio, delle attività riconducibili al consumo-tempo libero, ma anche di autodromi, palasport, stadi del calcio che ampliano il loro ruolo da luoghi dedicati allo sport ad occasioni per lo sviluppo di iniziative e attività commerciali connesse all'attività sportiva. O ancora dei factory outlet centre, pensati come "villaggi commerciali", o dei parchi tematici sempre più tecnologicamente sofisticati, realizzati in ambienti che cercano di essere accoglienti e attrattivi. È chiaro come alla scala territoriale la competizione nel settore commerciale si realizza nell'ambito di sistemi integrati di offerta e non solo tra insegne o tra strutture puntuali, per quanto di grande dimensione e rilevanza economica. Un'altra questione riguarda il modo in cui il tema delle polarità viene posto nel dibattito più recente secondo una declinazione in parte nuova. Si tratta dell'emergere o consolidarsi nei territori periferici delle regioni urbane di aggregazioni multifunzionali dense, nelle quali ancora una volta le attività legate allo scambio e al tempo libero sono una importante componente, a cui si associano in modo variabile elementi diversi, dalla produzione alla logistica, fino alla ricettività e alla residenza. Forse si può leggere in queste nuove formazioni l'avvio di un processo di riconcentrazione, che tende a costruire una struttura di luoghi centrali nei territori della suburbanizzazione, che potrebbero anche prefigurare un tendenziale orientamento ad un modello di sviluppo policentrico

Le polarità commerciali interregionali nell'ambito territoriale tra Milano e Torino

Come ho detto parlando della costruzione della cartografia, sono stati rappresentati attraverso la georeferenziazione delle basi di dati i layer dei formati commerciali considerati in grado di generare una buona capacità di attrazione di utenti. Il passaggio successivo dello

studio ha avuto l'obiettivo di individuare, attraverso alcuni criteri, le polarità definibili come interregionali in relazione alla dimensione – appunto sovraregionale – dei bacini di gravitazione dentro i quali si muovono i consumatori e gli utenti attratti dalla novità e dalla specializzazione dei formati commerciali e dalla ricchezza e profondità dell'offerta di beni e servizi. La dimensione e la conformazione di questi bacini di gravitazione sempre meno fa riferimento a dei perimetri amministrativi, anche alle scale superiori a quella comunale e provinciale.

Nella ricerca abbiamo posto particolare attenzione a quelle polarità che determinano bacini di gravitazione che interessano contemporaneamente due o più regioni, utilizzando dei criteri di selezione quali il livello di integrazione delle attività commerciali ed extracommerciali presenti, le particolari condizioni di accessibilità, la localizzazione in prossimità dei confini regionali che consente di attrarre, anche con aggregati di media complessità, dimensione e specializzazione, gli utenti provenienti da territori fisicamente ma non amministrativamente contigui. Abbiamo quindi definito le aggregazioni individuate come *polarità commerciali interregionali*.

Utilizzando questi criteri di selezione, sono state individuate nella regione urbana tra Milano e Torino nove polarità, otto delle quali – in parte in progetto – appartenenti all'ambito amministrativo della Regione Piemonte³. Per alcune di esse è stato realizzato un approfondimento analitico, in relazione alla rilevanza degli effetti territoriali indotti o prefigurabili nel caso ad esempio del parco tematico di Albiano d'Ivrea. In generale emerge per la definizione del carattere di polarità delle strutture commerciali piemontesi l'importanza dell'integrazione di più tipologie di offerta e della funzione commerciale con altre attività economiche. Emerge quindi, come afferma Grazia Brunetta nello studio, una logica insediativa che supera la componente funzionale settoriale per caratterizzare l'intervento come progetto unitario di trasformazione del territorio, con varie implicazioni di carattere economico e sociale, oltre che morfologiche e paesaggistiche. Ne sono testimonianza ad esempio il Factory Outlet Centre di Vicolungo, localizzato all'intersezione tra due direttrici autostradali, che già vede l'integrazione a scala territoriale con un parco tematico acquatico e in prospettiva con nuove attività di livello sovralocale. Ancora più significativo e ben noto è il caso del Factory Outlet Centre di Serravalle Scrivia che dal 2000, quando è stata aperta la prima struttura commerciale con la forma insediativa di un villaggio sviluppato attorno ad una "piazza", è stato progressivamente integrato da altre attività residenziali, terziarie e di servizio, attivando una serie di rilevanti ricadute non solo negli ambiti di prossimità ma ad esempio nel comune di Novi Ligure, dove sono stati realizzati vari interventi di riqualificazione del centro storico.

Come governare gli effetti territoriali delle polarità interregionali?

L'insieme del lavoro analitico e interpretativo ha costituito il supporto per la riflessione sull'azione di governo delle polarità commerciali con bacini di utenza interregionali. La tesi che sottende tale riflessione è che il governo della localizzazione delle grandi polarità e delle relative esternalità, finalizzato a contenerne gli aspetti negativi quali il consumo di suolo o l'uso improprio delle infrastrutture territoriali, non è solo questione di strumenti normativi, più o meno complessi o rigidi. Un certo livello di efficacia potrebbe essere ottenuto attraverso il riconoscimento di un ambito territoriale – nel nostro caso la regione urbana tra Milano e Torino – che, al di là delle divisioni amministrative, è il "campo" di tali esternalità, incoraggiando gli enti territoriali a dotarsi gradualmente di strumenti conoscitivi e metodologici comuni (definizioni, costruzione di basi di dati, modalità di rappresentazione cartografica) e a sperimentare degli orientamenti condivisi sulle politiche di regolazione e di valorizzazione delle grandi polarità interregionali.

Progetto dei luoghi

Faccio infine riferimento ad un terzo ambito di applicazione dell'esperienza di ricerca e didattica che ho sviluppato con alcuni colleghi del DiAP negli ultimi anni. Si tratta del riferimento a luoghi notevoli del contesto territoriale tra Milano e Torino come campo di applicazione degli esercizi di progettazione urbana realizzati nell'ambito dei workshop di *Town Planning and Urban Design e Making Places in the Milan-Turin urban region*. Anche in questo caso si parte dalla constatazione della rilevanza delle trasformazioni indotte dalle nuove infrastrutture e dalla necessità di farne occasione per interventi di modificazione dello spazio e del paesaggio che consentano di salvaguardare o di alzare la qualità ambientale, morfologica e paesaggistica dei siti interessati dagli interventi. Obiettivo degli esercizi di progettazione urbana è la prefigurazione di scenari progettuali per gli ambiti coinvolti direttamente o indirettamente dal rinnovo delle infrastrutture, in particolare nei nodi e nelle polarità funzionali, fondati sulla costruzione di "luoghi" e non solo di spazi funzionali, a partire dalla interpretazione dei caratteri dei contesti fisici e sociali e delle pratiche d'uso che in essi si potranno sviluppare, tenendo conto dei vincoli regolativi e del mercato immobiliare. I siti a cui dedicare tale attività progettuale sono numerosi, a partire dalle aree coinvolte dal programma di Expo 2015 soprattutto nella declinazione di un'esposizione "diffusa e sostenibile" finalizzata a valorizzare le molte risorse territoriali di varia natura (beni ambientali e culturali, corsi d'acqua corredati da manufatti storici, ambiti agricoli ben infrastrutturali) presenti nella regione urbana.

Corinna Morandi, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano.

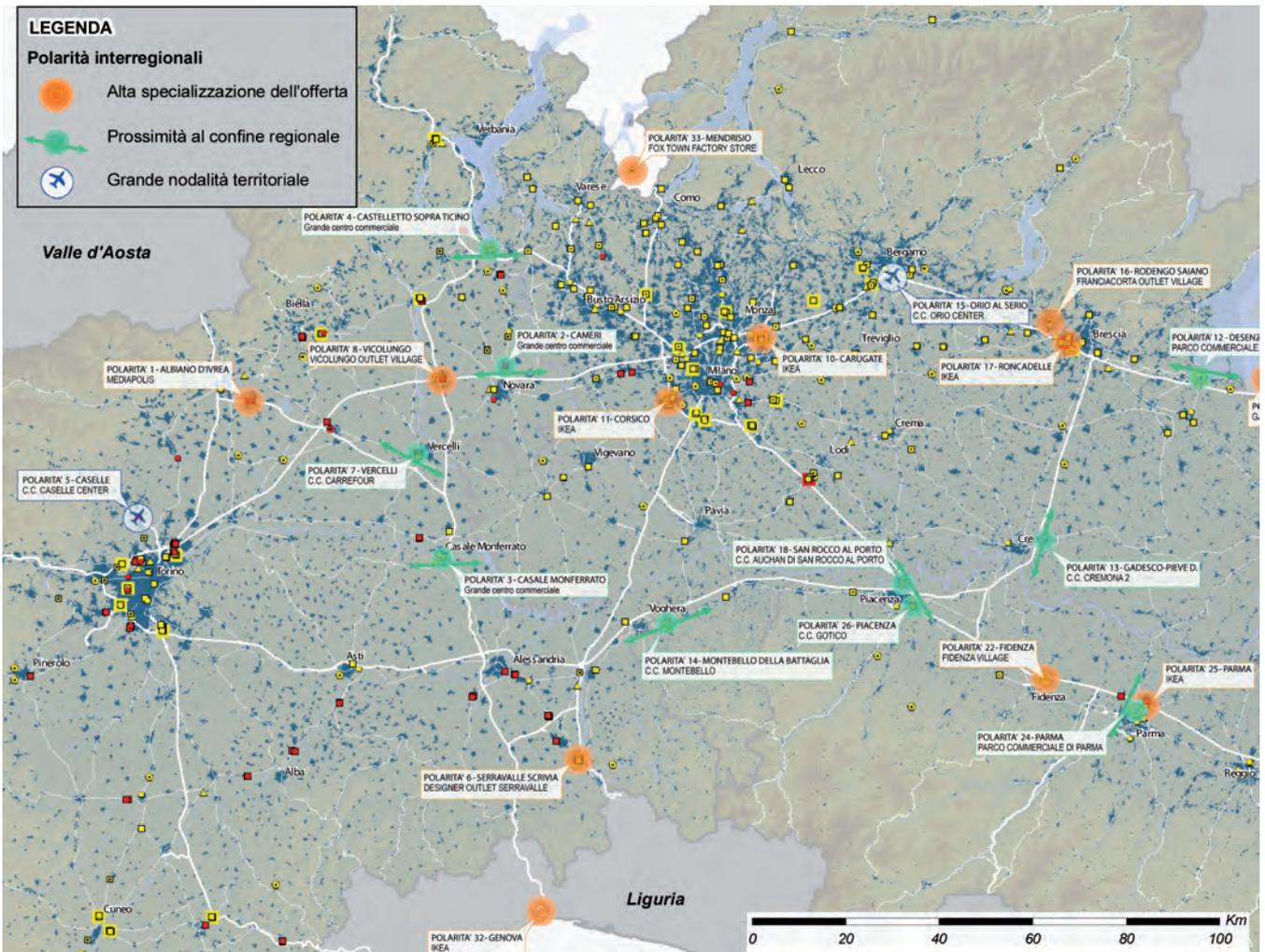




Figura 5. Le polarità interregionali. (pagina a sinistra)

Figura 6. Vicolungo: inquadramento territoriale e localizzazione delle funzioni commerciali. (pagina a sinistra)

Figura 7. La polarità di Serravalle.

Figura 8. La polarità di Mondovico.

Bibliografia

- Boeri S. (2005), *Superluoghi, a proposito di due recenti metafore della globalizzazione*, in «Domus», n. 885
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1997), *Il territorio che cambia*, Abitare Segesta, Milano
- Bottini F. (2005), *I nuovi territori del commercio. Società locale, grande distribuzione, urbanistica*, Alinea, Firenze
- Brunetta G. (2008), *Valutazione territoriale integrata degli insediamenti commerciali*, Alinea, Firenze
- Brunetta G., Delle Grottaglie E., Rega C. (2009), *Atlante territoriale del commercio in Piemonte*, Rapporto finale di ricerca, Regione Piemonte, Diter, Politecnico di Torino, Torino
- De Las Rivas Sanz J.L., Morandi C. a cura di (2007), *Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales*, in «Ciudades», n. 10
- Morandi C. (2010), *Commercio e scala vasta: temi comuni da tre diverse esperienze*, in «Urbanistica», n. 141
- Paris M. (2009), *Urbanistica dei superluoghi. Esternalità territoriali, economiche e sociali dei luoghi del consumo della società post-moderna*, Maggioli, Sanarcangelo di Romagna
- Tamini L. (2002), *Il governo degli insediamenti commerciali*, Libreria Clup, Milano
- Tamini L. (2009), *Lo shopping e i luoghi d'acquisto in una prospettiva urbanistica*, in Ostidich D., Cautela C. a cura di, *Hell Paradise Shopping. L'inferno e il paradiso degli acquisti e del con-*

sumo, FrancoAngeli, Milano

Torres M. (2000), *Luoghi magnetici: spazi pubblici nella città moderna e contemporanea*, FrancoAngeli, Milano

La fonte delle immagini da 1 a 6 è: Brunetta G., Morandi C., a cura di, (2009), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali. Un approccio interregionale*, Alinea, Firenze.

Note

- ¹ La ricerca ha preso avvio dallo studio delle trasformazioni della geografia dell'offerta del commercio e del tempo libero nelle regioni Lombardia e Piemonte ed è stata successivamente integrata con lo studio del territorio della regione Emilia Romagna. Lo studio è stato pubblicato in Brunetta G. e Morandi C., a cura di (2009), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali. Un approccio interregionale*, Alinea, Firenze.
- ² ASP Multidisciplinary project COMPITO. Monitoring Territorial Effects due to Commercial Polarities along the Milan-Turin Connection, responsabile scientifico Corinna Morandi; cfr. Politecnico di Milano e Politecnico di Torino (2007), *Multidisciplinary and innovation. ASP projects 1*, Telesma Edizioni.
- ³ Albiano d'Ivrea, Cameri, Casale Monferrato, Castelletto Ticino, Caselle Torinese, Serravalle Scrivia, Vercelli, Vicolungo. L'elenco delle polarità interregionali andrebbe integrato con l'aggregato commerciale di Mondovicino localizzato a Mondovì, aperto nel 2008.

Territorio e reti nell'associazionismo di impresa. Riflessioni a partire dall'esperienza di Assolombarda

Territory and networks in industrial associations. Considerations from the experience of Assolombarda

VITTORIO BIONDI, ELENA MILANESI

Abstract

Per le associazioni d'impresa che operano in contesti metropolitani, l'individuazione della "scala" appropriata per l'organizzazione dell'attività di rappresentanza e per l'erogazione di servizi agli associati rappresenta una sfida complessa. Per rispondere alla domanda di miglioramento della qualità ed efficienza dei contesti localizzativi espressa dalle imprese, le associazioni devono sviluppare una capacità di presidio delle politiche pubbliche per il territorio, necessariamente articolata su più livelli, da quello locale (comunale) a quello della macro-regione urbana. Il contributo propone alcune riflessioni su questo tema a partire dall'esperienza dell'area metropolitana milanese e illustra tre esperienze in corso in questo ambito.

The setting of the proper spatial scale for both the organization of lobbying activities and the provision of services is an important challenge for industrial associations operating in metropolitan areas. In order to comply with the request of enhancing the quality and efficiency of the local context, which their associate companies increasingly express, the associations must have a strong capability to oversee the multilevel governance system of territorial public policies. This paper proposes some consideration on this issue from the case of Milan Metropolitan Area and illustrates three experiences conducted by Assolombarda in this area.

1. Geografie economiche e territori della rappresentanza

Nell'attività svolta dalle associazioni imprenditoriali per la promozione dello sviluppo economico locale¹, il peso e il significato della dimensione territoriale sono oggi messi in discussione da diversi aspetti della globalizzazione: i processi di de-verticalizzazione e de-localizzazione della produzione a scala mondiale, il conseguente dilatarsi degli ambiti spaziali dell'iniziativa imprenditoriale, la crescente competizione tra territori per l'attrazione degli investimenti.

Dell'incidenza di questi fenomeni si trova riscontro nel nuovo e sofisticato tipo di domanda che le imprese associate (le piccole e medie imprese più vitali, in particolare) rivolgono alle associazioni territoriali del Sistema Confindindustriale, una domanda che non si limita più ai servizi specialistico-consulenziali tradizionali e all'affiancamento nelle relazioni sindacali (tutti servizi appropriabili individualmente dall'impresa e relativamente indifferenti all'organizzazione territoriale del Sistema), ma che presenta almeno due aspetti di particolare rilevanza ai fini della nostra riflessione².

Anzitutto, vi è una crescente domanda di intervento e iniziativa sul fronte del miglioramento dei fattori materiali e immateriali che incidono sulla competitività dei contesti localizzativi; in secondo luogo, vi è una domanda complessa di supporto ai percorsi di riposizionamento nella competizione globale, che si gioca in modo integrato sui fronti dell'innovazione, dell'internazionalizzazione e, soprattutto, dell'aggregazione in rete con altre imprese.

In entrambi i casi l'individuazione del territorio di riferimento rilevante, della scala d'azione appropriata nel progettare un'offerta innovativa di servizi rappresenta un problema da affrontare e risolvere.

Nel primo caso il territorio che conta e che le associazioni sono chiamate a conoscere e praticare è quello disegnato dalle geometrie variabili delle politiche pubbliche territoriali e dal governo locale e, in un contesto "denso e scomposto" come quello della regione urbana milanese, implica una capacità di presidio e rappresentanza a più livelli: dall'ambito comunale (si pensi, ad esempio, alle politiche urbanistiche locali) all'ambito dalla macro-regione urbana (e il pensiero va anzitutto ai progetti e alla politiche per la mobilità).

Nel secondo caso, il territorio che emerge come dimensione operativa dell'impresa e, di conseguenza, dei soggetti che ne vogliono promuovere lo sviluppo, perde ogni connotazione "areale" e diventa quello disegnato dalla localizzazione delle filiere innovative, costruito a mezzo di relazioni tra imprese, e di relazioni tra imprese e centri di ricerca, agenzie formative, istituti di credito ecc., nell'intreccio tra le reti corte e le reti lunghe che connettono il locale al globale, reti che problematizzano (senza cancellarla) l'appartenenza dell'impresa stessa al proprio territorio di origine, ma che producono nuove e tuttora poco esplorate geografie economiche. In questo quadro, il ruolo di accompagnamento dei soggetti intermedi (le associazioni imprenditoriali, ma non solo) è decisivo e pare doversi dispiegare essenzialmente sul terreno del *networking*. Va da sé che disporre di immagini geografiche convincenti per rappresentare il quadro dei fenomeni sopra sommariamente tratteggiato non sia solo una preoccupazione accademica e che, al contrario, possa avere effetti di orientamento anche per chi di sviluppo economico e territoriale si interessa essenzialmente da un punto di vista pratico. In questo senso, la riflessione proposta su questa rivista presenta un grande interesse: tramontata l'immagine dei distretti industriali e di altre rappresentazioni della dimensione territoriale dello sviluppo economico, quali costrutti (cluster localizzati, meta distretti, MI-TO, GE-MI-TO, metropoli infinita ecc.) possono meglio cogliere le nuove dinamiche e le nuove configurazioni del tessuto produttivo nei nostri territori di riferimento? E ancora: quali

dispositivi operativi e quali strumenti d'intervento possono essere progettati per intercettare e trattare con sempre maggiore efficacia i bisogni emergenti delle imprese dentro quel tessuto, a partire dal bisogno di essere

collocate e di operare in rete nel locale e nel globale? Senza l'ambizione di voler dare una risposta esaustiva, nelle due esperienze che presenteremo in questa nota proveremo a far emergere alcuni spunti di riflessione utili. Non prima, tuttavia, di aver sottolineato un punto che a nostro avviso deve rimanere alto nell'attenzione di chi riflette su questi temi: quello del carattere irriducibilmente manifatturiero del tessuto produttivo nelle aree di cui ci stiamo occupando.

Un contributo conoscitivo stimolante in questo senso è quello di Calafati, che nei suoi ultimi lavori ha molto insistito sulla natura costitutivamente manifatturiera delle aree metropolitane italiane, non ultime Milano, Torino e Genova, nelle quali la produzione industriale rappresenterebbe ancora oggi la componente fondamentale della base economica³. Secondo l'autore, non deve trarre in inganno il peso che, soprattutto nei nuclei centrali delle aree metropolitane, hanno assunto i servizi in termini di numero di imprese e di addetti, perché essi devono essere considerati come indicatori della natura evoluta della produzione industriale e non avrebbero ragione di esistere se non in funzione di essa. Industria e servizi, in estrema sintesi, non sarebbero altro che due facce della stessa medaglia: una produzione manifatturiera in cui *know how* e valore aggiunto di informazioni, tecnologia e design sono sempre più rilevanti.

Che lo scenario sia quello del MI-TO o di un rivisitato triangolo industriale o della piattaforma produttiva del Nord Ovest o quello del Nord *tout-court*, come suggeriscono Perulli e Pichierri⁴, l'importanza di tornare a riflettere su questi temi risiede nel fatto che si ritorni contestualmente a riflettere sulla vocazione produttiva dei territori metropolitani e sulla curvatura particolare che questa vocazione sta assumendo alla luce dei processi di globalizzazione e alla luce della profonda trasformazione economica e produttiva in corso.

2. Le esperienze

2.1. La capillarità della rappresentanza "verso il basso"

Assolombarda è la più grande associazione territoriale del sistema confindustriale, rappresentando circa 5.800 imprese localizzate nell'area metropolitana milanese, operanti in 18 diversi gruppi merceologici e il 90% circa delle quali ha meno di 100 dipendenti. Per rispondere alla crescente esigenza di un adeguato presidio del territorio su cui sono distribuite le proprie imprese associate (2.700 circa sono localizzate nel

comune di Milano, mentre le rimanenti sono distribuite negli altri circa 250 Comuni delle province di Milano, Lodi e Monza e Brianza) Assolombarda si è dotata di un'Organizzazione Zonale. Ognuna delle sei Zone di cui questa si compone (Milano Città, Est, Sud, Ovest, Nord e Monza e Brianza) raggruppa tutte le aziende associate sul relativo territorio le quali esprimono dei propri organismi: Presidente, Vicepresidente e Consiglio di Zona.

L'Organizzazione Zonale ha il compito di rafforzare il radicamento dell'Associazione sul proprio territorio di competenza, di garantire una forte connessione tra questa e le istanze emergenti dal livello locale e di mantenere un presidio costante delle esigenze delle imprese associate, con un'attenzione particolare per quelle di minori dimensioni. Nella realizzazione di questo obiettivo, un ruolo importante è ovviamente giocato dalla capacità di intrattenere una stabile e fitta rete di relazioni con gli attori locali, a partire dalle Amministrazioni Comunali. Data la frammentazione amministrativa e la quantità di atti di pianificazione e programmazione in capo a ciascun Comune, questa attività non può che essere impostata sulla base di due presupposti: la creazione e la manutenzione di un *network* di imprenditori e manager attivi sul territorio in grado di fungere da "recettori" delle istanze delle imprese associate e da interlocutori attivi degli attori locali coinvolti; l'esistenza di una snella struttura centrale dotata delle competenze e delle risorse necessarie per alimentare le attività di questa rete e per fornire il necessario supporto ai rappresentanti dell'Associazione sul territorio.

Le attività in cui si articola la presenza di Assolombarda sul territorio sono molteplici e diversificate: dall'assistenza ai propri associati nella soluzione di problemi legati alla localizzazione in contesti spesso altamente antropizzati all'elaborazione di contributi ai principali atti di programmazione e pianificazione di competenza delle amministrazioni locali, dall'organizzazione di eventi pubblici su temi di particolare attualità (infrastrutture, internazionalizzazione, rapporti con la ricerca) alla realizzazione di progetti di cooperazione con amministrazioni comunali singole o associate. Nella realizzazione di questo insieme di iniziative, l'attività dell'Associazione è guidata dalla consapevolezza dell'importanza di tessere e rafforzare, sulla base di una rigorosa distinzione dei rispettivi ruoli, una fitta rete di relazioni con gli attori istituzionali, economici e sociali che influiscono sulle politiche di sviluppo locale e sulle scelte relative alla valorizzazione delle risorse locali. Questo spiega ad esempio il ricorso a strumenti relativamente nuovi come i protocolli d'intesa con singole amministrazioni comunali (un significativo esempio dei quali è quello siglato nel 2005 con i

Comuni di Rho e Pero e legato alla valorizzazione delle ricadute del nuovo Polo Fieristico) o come la stipula di veri e propri patti locali, come quello siglato con otto comuni del Sud di Milano per il miglioramento del presidio del territorio e della sicurezza all'interno delle aree produttive o il protocollo d'intesa con il Comune di Settala per la promozione di attività ispirate agli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

La capacità di svolgere contemporaneamente e con pari efficacia ruoli molto diversi tra loro – da un lato, soggetto rilevante sulla scena del dibattito politico ed economico nazionale, dall'altro, di attore territoriale influente nei molteplici contesti in cui si articola il proprio territorio di competenza – costituisce una sfida particolarmente stimolante e che richiede una notevole capacità di innovare e adattare continuamente *mission*, strategie e strumenti operativi, adattandoli alle esigenze di un contesto in continua evoluzione.

2.2. OTI Nord Ovest: cooperazione interassociativa per il rafforzamento della piattaforma territoriale

L'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nordovest – OTI Nord Ovest – nasce nel 2001 per l'iniziativa congiunta di Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino.

Sotto il profilo organizzativo si tratta di un network informale, dotato di una struttura operativa snella e leggera con funzioni di coordinamento organizzativo e supporto tecnico, costituita da funzionari delle Associazioni promotrici.

La finalità costitutiva dell'Osservatorio, che vede anche il coinvolgimento delle Confindustrie regionali e la collaborazione del sistema delle Camere di Commercio, è quella di contribuire al rafforzamento dell'infrastrutturazione e all'efficientamento logistico del territorio del Nord Ovest, attraverso attività sia di tipo analitico, conoscitivo e culturale sia di tipo politico-istituzionale.

L'Osservatorio è anzitutto un luogo di raccolta, condivisione e circolazione dell'informazione sullo stato d'avanzamento e sulle condizioni di attuazione delle principali opere infrastrutturali in programma e in attuazione nel territorio di riferimento.

Gli strumenti attraverso cui è svolta questa funzione sono:

- un sito internet che aggiorna costantemente lo stato d'avanzamento di circa 40 progetti di rilevanza sovra locale tra tracciati e nodi viari, linee ferroviarie, porti e aeroporti, opere per l'intermodalità ecc., evidenziando per ciascuno di essi la situazione dell'iter amministrativo e/o attuativo e della relativa copertura finanziaria;
- una newsletter con cadenza trimestrale o quadrimestrale, destinata a diverse migliaia di imprese, enti e

associazioni del territorio che, oltre ad informare sui fatti di maggiore attualità in tema di avanzamento delle opere e di politiche pubbliche, ospita commenti e approfondimenti di esperti, operatori e rappresentanti del mondo delle imprese;

- rapporto annuale, giunto alla sua ottava edizione, la cui presentazione pubblica rappresenta per le Associazioni promotrici un'occasione significativa per "fare il punto della situazione" e concordare strategie di posizionamento e linee d'azione sulle politiche infrastrutturali per la macroregione del Nordovest⁵;
- la realizzazione di dossier sui Sistemi Infrastrutturali, caratterizzati da un approccio integrato all'opera infrastrutturale come componente dell'efficienza del sistema territoriale⁶;
- l'organizzazione di incontri istituzionali, di seminari di approfondimento e di eventi per portare all'attenzione del decisore pubblico il punto di vista del mondo dell'impresa sul deficit infrastrutturale del territorio del Nord Ovest.

Nel complesso, attraverso queste iniziative, l'Osservatorio è riuscito nei suoi quasi dieci anni di attività a costruire un quadro di conoscenza e un sistema di relazioni oramai consolidato tra le Associazioni delle tre aree metropolitane di riferimento; ha promosso una *community* di tecnici e imprenditori, operatori e studiosi con una visione comune sull'emergenza infrastrutturale del Nord Ovest, sui limiti che essa impone al pieno dispiegamento del potenziale di sviluppo economico del territorio e – ciò che in questa sede è importante rilevare – riconoscono nell'ex triangolo industriale una scala appropriata per collocare e trattare questo ordine di questioni.

Si tratta tuttavia di una scala operativa di azione e di cooperazione altamente informale e molto concentrata sui risultati concreti che da questa possono scaturire. Non a caso l'Osservatorio ha recentemente esteso il proprio sguardo anche sul Nord Est, attraverso la collaborazione con la Fondazione Nordest, un centro di ricerca promosso da Confindustria Veneto il quale, per quanto riguarda il tema delle infrastrutture, persegue obiettivi analoghi a quelli dell'Osservatorio.

È importante sottolineare questo aspetto dell'esperienza di OTI al di là del suo contributo diretto alla questione infrastrutturale del Nord Ovest. L'Osservatorio, infatti, rappresenta anche un laboratorio di innovazione delle pratiche di elaborazione e intervento attuate dal Sistema Confindustriale, laddove evidenzia l'emergere di uno stile d'azione "a geometria e scala variabile" da parte dell'associazionismo d'impresa che colloca il contributo allo sviluppo locale delle associazioni territoriali di Confindustria fuori da una logica "amministrativa" di tipo tradizionale: l'am-

bito territoriale all'interno del quale viene realizzata la prestazione del servizio all'impresa o – in questo caso – la prestazione a supporto dell'interesse imprenditoriale generale "localizzato", è prodotto attraverso le pratiche di collaborazione che le associazioni mettono in atto, tra loro e con gli altri attori istituzionali, e risulta contingente alla scala dei progetti e delle politiche pubbliche territoriali.

2.3. Il Green Economy Network di Assolombarda: nuovi strumenti per il sostegno delle filiere innovative

A partire dalla convinzione che la *green economy* possa costituire un'occasione fondamentale per ripensare allo sviluppo di un'area metropolitana a forte vocazione industriale come quella milanese, alla fine del 2008 Assolombarda ha avviato un'iniziativa finalizzata a far emergere e valorizzare le imprese coinvolte nelle diverse filiere dello sviluppo sostenibile. I lavori si sono sviluppati in diverse fasi/aree di attività.

Il primo passo è stata la mappatura delle imprese associate attive in almeno una delle filiere *green*, realizzata in collaborazione con lo IEFÉ dell'Università Bocconi, che ha condotto alla realizzazione e alla pubblicazione on line di un repertorio delle imprese e delle loro competenze, prodotti e servizi articolato per filiere (aria, acqua, suolo e bonifiche, rifiuti, rumore esterno, "prodotti verdi", energia da fonti rinnovabili, efficienza energetica, idrogeno)⁷. Da questa prima ricognizione è emerso come il territorio milanese sia un contesto di assoluto rilievo per quanto riguarda le competenze energetiche e ambientali: solo tra gli associati ad Assolombarda sono state individuate circa 400 imprese (con un fatturato globale di oltre 50 miliardi di euro e oltre 25.000 addetti solo in provincia di Milano) che operano nei settori prima elencati con il *know how* per coprire per intero i diversi ambiti della *green economy*.

La seconda componente qualificante del progetto è un'attività di animazione e confronto tra imprenditori associati, strutturata per *focus group*, che ha consentito di verificare l'interesse delle imprese per l'iniziativa e di far emergere le aree di intervento da esse ritenute prioritarie. È stato subito evidente che, per un pieno sviluppo del potenziale della *green economy* milanese, anche nell'ottica delle opportunità aperte da Expo 2015, fosse necessario rafforzare non solo il tessuto delle relazioni tra le imprese coinvolte, ma anche quello con le istituzioni economiche e finanziarie, i centri di ricerca, i laboratori, le università, in una logica di sistema (funzionale e territoriale) e con l'obiettivo di favorire la costruzione di partnership anche di tipo pubblico-privato.

Il progetto si è quindi sviluppato nella direzione di un consolidamento istituzionale della rete e nello scorso

giugno 2011 è stato formalmente costituito il “Comitato Promotore del Green Economy Network”, a cui hanno aderito in prima battuta Assolombarda stessa e un gruppo ristretto di imprenditori e manager in rappresentanza di piccole, medie e grandi imprese associate che stanno scommettendo sulla *green economy*. Gli scopi statutari del Comitato sono:

- la nascita di alleanze tra imprese, tramite: lo sviluppo di progetti industriali congiunti di crescita, innovazione, internazionalizzazione, e di altre iniziative comuni; la condivisione di esperienze, *know how*, scenari e prospettive; la creazione di percorsi di formazione specifici per il personale delle imprese coinvolte;
- promuovere il posizionamento e il riconoscimento del network, al fine di: acquisire visibilità e accreditamento verso gli enti pubblici, in particolare Regione Lombardia;
- proporsi come punto di riferimento per gli operatori economici del settore coinvolti in Expo 2015 e per le delegazioni straniere in visita in Lombardia;
- favorire la competitività internazionale e il potenziamento di offerta delle imprese aderenti;
- attrarre investimenti sul territorio nei campi specifici dell’ambiente e dell’energia.

Significativamente i soci fondatori non hanno ritenuto di limitare la possibilità di aderire al “Green Economy Network” alle imprese e istituzioni localizzate dell’ambito di competenza territoriale di Assolombarda, ma di rendere possibile l’adesione alle imprese della *green economy*, a condizione che aderiscano a un’associazione del Sistema Confindustriale. Il Network, cioè, nasce dal riconoscimento di una concentrazione spaziale di imprese della filiera *green* nel territorio metropolitano milanese, ma il territorio che sta sullo sfondo di questa esperienza resta tutto “in costruzione” e potenzialmente ampliabile fino a dove giungano le reti di relazione tra le imprese coinvolte.

In questo senso il *Green Economy Network* costituisce un buon esempio dello sforzo che è necessario compiere per agganciare iniziative e strumenti a supporto alle imprese a quella dimensione di orizzontalità in cui esse oggi devono muoversi. Uno sforzo che implica un ripensamento significativo dei *frame* cognitivi e organizzativi con cui le associazioni d’impresa – non diversamente dalle istituzioni del governo locale – normalmente operano e che è indispensabile per accompagnare e incoraggiare le imprese ad affrontare da protagoniste la riarticolazione del tessuto produttivo in filiere a forte contenuto innovativo e con una spiccata propensione alla ricerca di nuovi mercati di sbocco per i propri prodotti e servizi.

Conclusioni

La riarticolazione della dimensione territoriale della produzione costituisce un forte impulso all’innovazione nelle strategie e nelle iniziative del sistema della rappresentanza delle categorie economiche. Gli esempi illustrati in questo contributo descrivono lo sforzo che un’associazione del sistema confindustriale come Assolombarda – che per storia, natura, dimensioni e collocazione è particolarmente sollecitata in questo senso – sta producendo per venire incontro alle nuove e sempre più stringenti esigenze espresse dalle proprie imprese associate.

La prima esperienza illustrata ha l’obiettivo di rendere sempre più capillare ed efficace il presidio del proprio territorio di competenza e migliorare la propria capacità di rappresentare gli interessi datoriali nei confronti delle istituzioni locali. La seconda ambisce a rendere sempre più forte e qualificato lo sforzo finalizzato al potenziamento della dotazione infrastrutturale a una scala coerente con quella dei fenomeni territoriali rilevanti. La terza mira a innovare le modalità di supporto e promozione delle proprie imprese in un contesto competitivo profondamente mutato rispetto al passato sia sotto il profilo delle tradizionali categorie merceologiche sia in relazione alla persistente polverizzazione del tessuto produttivo e alla conseguente esigenza di aggregazione tra imprese appartenenti alle nuove filiere della *green economy*.

Nel loro insieme, queste esperienze forniscono evidenza del fatto che la dimensione territoriale nell’organizzazione della rappresentanza e dei servizi all’impresa, soprattutto in contesti metropolitani, rappresenta un tema di complessità irriducibile, che sfida la capacità d’innovazione delle istituzioni e dei soggetti intermedi e pone anche un’importante domanda di ricerca e conoscenza alle “scienze del territorio”.

Vittorio Biondi, laureato in Discipline Economiche e Sociali presso l’Università Bocconi, presso la quale ha svolto attività di ricerca negli ambiti dell’economia ambientale, della politica industriale e della pianificazione del territorio. Dal 2000 al 2003 è stato direttore progetti e studi presso l’Istituto per l’Ambiente. Nel 2004 ha iniziato a collaborare con Assolombarda, dove attualmente è direttore del Settore Territorio, Ambiente, Energia.

Elena Milanese, Dottore di Ricerca in Pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio, ha svolto attività di ricerca presso il Politecnico di Milano e l’Università IUAV di Venezia. Dopo un’esperienza presso l’Agenzia di Sviluppo Milano Metropoli, dal 2008 lavora in Assolombarda, dove coordina le attività dell’Organizzazione Zonale.

Note

- ¹ Tra le funzioni costitutive di un'Associazione territoriale vi è anzitutto la tutela dell'interesse delle proprie imprese associate sotto il profilo delle relazioni sindacali. Sebbene anche i mutamenti che stanno investendo questa sfera non siano privi di conseguenze di tipo "territoriale" (si pensi alla crescente rilevanza della contrattazione decentrata rispetto a quella nazionale), in questa sede tralascieremo di considerarli per concentrarci sul ruolo delle Associazioni territoriali come attori collettivi dello sviluppo economico locale, ovvero come attori impegnati a «migliorare la competitività e l'attrattività del contesto territoriale nel quale operano le imprese associate» (Art. 2, comma, 3 Statuto di Assolombarda).
- ² V. BIONDI, *Le associazioni di categoria come attori del governo del territorio. L'esperienza di Assolombarda*, in «Territorio» n. 41, 2007.
- ³ A. G. CALAFATI, *Economia in cerca di città*, Donzelli, Roma 2009.
- ⁴ P. PERULLI, A. PICHIERRI, (a cura di), *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino 2010.
- ⁵ Il Rapporto annuale di OTI Nordovest viene presentato in occasione della Mobility Conference, un evento pubblico che si tiene dal 2003 annualmente a Milano, organizzato da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano.
- ⁶ Sono stati realizzati e sono disponibili sui sito dell'Osservatorio i dossier relativi a Corridoio 5, Corridoio 24 "dei due mari", Sistema portuale Ligure, Sistema Pedemontano, Nodo metropolitano di Milano, Nodo metropolitano di Torino, Nodo metropolitano di Genova, Accessibilità a Malpensa, Accessibilità ad Expo 2015.
- ⁷ ASSOLOMBARDA, "Sostenibilità, un vantaggio competitivo per il territorio milanese", rapporto di ricerca a cura dello IEFE Bocconi, Assolombarda, Milano, gennaio 2011. Il repertorio è consultabile all'indirizzo www.greeneconomynetwork.it.

Il sistema confindustriale piemontese

The Confindustrial system in Piedmont

CRISTINA MANARA

Abstract

La “complementarietà” di Torino e del Piemonte nel contesto territoriale più ampio, macroregionale, del Nord-Ovest attraverso le eccellenze delle imprese specializzazioni industriali e nella ricerca e grazie ai corridoi europei: la complementarietà è nei fatti, va accompagnata con un disegno politico ed economico e dei progetti. Nei rapporti economici molte dinamiche sono già in corso da tempo, come rilocalizzazioni industriali, retroporti, e stiamo studiando la fattibilità per un grande progetto comune di logistica. Anche dal punto di vista infrastrutturale, sono decisive le opere per loro natura “interregionali” (i corridoi europei, le linee di valico autostradali e ferroviarie), ma anche quelle “di nodo”. L’approccio del sistema confindustriale è esattamente questo: tutelare gli interessi delle imprese aderenti al sistema, senza campanilismi, ma creando sinergie tra territori sinergici (in quanto complementari) in una logica di sistema e non di singola opera/tratta.

The relationship between Turin and Piedmont and the territorial context, macroregionale, of the Northwest through the excellences of the enterprises industrial specializations and through the European corridors is real. This relationship must be accompanied with a political and economic plan and with projects. In the economic relationships a lot of dynamics are for a long time already in progress as industrial location, back brings, and we are studying the feasibility for a great project of a new logistics platform. Also from the infrastructural point of view, the collaboration and works are decisive. The approach of the Confindustrial system is exactly this guardianship of the affairs of the enterprises adherent to the system, the cooperation without parochialism but synergic approach among territories, in a logic of system and not of single work/draws.

La Confindustria Piemonte è la principale Associazione di imprese manifatturiere e di servizi della Regione; nasce come Federazione delle Associazioni Industriali del Piemonte – Federpiemonte nel 1973, con funzioni di rappresentanza delle istanze industriali presso gli enti e gli organismi regionali da un lato, e dall’altro presso la Confindustria Nazionale.

In Piemonte rappresenta oltre 6.500 imprese, con circa 350.000 addetti, attraverso nove Associazioni industriali, provinciali o subprovinciali, che aderiscono al sistema confindustriale.

Lo scopo principale delle Confindustrie Regionali è la rappresentanza e la tutela degli interessi delle imprese aderenti al sistema in tutte le materie assegnate alla competenza legislativa e amministrativa della Regione nonché le relative attività di informazione destinate a tutte le altre componenti del sistema.

In tale quadro il sistema confindustriale piemontese si propone di trattare con gli organismi competenti i problemi attinenti allo sviluppo economico, sociale e tecnologico del territorio regionale e partecipare alla formazione

della programmazione economica della regione di organizzare ricerche e studi, dibattiti e convegni sui temi economici, sociali, territoriali e su problemi di interesse generale, nonché raccogliere ed elaborare informazioni e dati relativi all'industria ed ai problemi inerenti. Sempre nell'ambito regionale, l'associazione attua forme di intervento idonee a realizzare le condizioni per il proficuo svolgersi dell'attività imprenditoriale nei confronti delle diverse componenti istituzionali, sociali ed economiche, aderendo, partecipando e costituendo enti, società, consorzi od organismi collettivi per la realizzazione degli scopi previsti dal presente statuto. Ogni settore merceologico e ogni ambito di sviluppo per l'impresa, come politiche industriali, l'Europa e l'internazionalizzazione, la ricerca e l'innovazione, le infrastrutture e la logistica, l'urbanistica, l'energia e l'ambiente e la formazione e il lavoro sono monitorati e rappresentati da tecnici ed esperti. Inoltre all'interno del sistema macro vi è il Comitato Regionale Piccola Industria del Piemonte e la Federazione Regionale dei Gruppi Giovani Imprenditori piemontesi. Particolare rilievo stanno, inoltre, assumendo le funzioni dedicate al Terziario Innovativo ed all'Information and Communication Technology (ICT), alla Sanità, al Turismo, insieme ad altre tematiche legate al nuovo rapporto tra Categorie ed Associazioni Territoriali.

Il filo conduttore e il "motto" che ispira l'azione della Confindustria Piemonte è la convinzione che la libera impresa ed il libero esercizio dell'attività economica, in un contesto di economia di mercato, siano fattori di sviluppo e di progresso per i territori.

La cooperazione competitiva

Da anni il sistema confindustriale piemontese collabora e ricerca forme di mutuo sviluppo di mutua formazione e scambi economici e culturali tra le regioni vicine Lombardia e Liguria e, vista la sua posizione geografica strategica, anche con gli stati confinanti, Francia e Svizzera. La cooperazione, pur rispettando le diversità e incentivando la competizione tra imprese per uno sviluppo di qualità, rappresenta un punto di forza perché consente di offrire le esperienze/competenze che solo un'area macroregionale fortemente integrata dal punto di vista delle relazioni sociali, economiche e amministrative, oltre che per ragioni storiche e culturali. Una interessante suggestione, che meriterebbe uno studio più approfondito, è quella di confrontare le Regioni del Nord-Ovest con l'Olanda. Basti pensare che questi territori, sia per superficie sia per numero di abitanti, sono molto simili, e l'elemento più interessante mostra che le nostre regioni vantano circa il doppio di imprese (circa 1.200.000 contro le 650.000 olandesi; dati Eurostat).

Inoltre non possiamo non ricordare che soprattutto il Piemonte e la Lombardia sono sede della prima industrializzazione del Paese e fanno parte del "triangolo industriale" italiano che nel tempo ha modificato la propria struttura economica, mantenendo un'importante componente industriale innovativa e competitiva a livello internazionale, in particolare nei settori dei mezzi di tra-

sporto (dall'automobile ai veicoli pesanti, alla cantieristica, all'aeronautica, al ferroviario), dell'ICT, della meccanica strumentale, dell'alimentare. Parallelamente, ha sviluppato in maniera significativa le attività nel settore dei servizi, accompagnando i fenomeni di terziarizzazione e di specializzazione funzionale in settori strategici quali quelli della ricerca e della logistica.

Le infrastrutture sono le più evidenti forme di continuità territoriale e visione globale dei luoghi. Infatti l'accessibilità ai territori la capacità di soddisfare in maniera efficace le esigenze di mobilità e di logistica costituiscono sempre di più una condizione indispensabile per competere. Condividendo questa esigenza i sistemi confindustriali lombardo piemontese e ligure hanno nel 2011 creato l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture (OTI) un sito rivolto in prevalenza alle istituzioni e agli interlocutori coinvolti il punto di vista delle imprese, le loro richieste e il loro contributo per un rapido miglioramento delle condizioni infrastrutturali del Nord-Ovest. Il sito dell'Osservatorio è ancora oggi frutto di una continua relazione e scambio di idee e di proposte, forti della rappresentanza dei tre sistemi confindustriali e quindi frutto degli stimoli delle migliaia di imprese del Nord-Ovest, area della nazione tra le più ricche dinamiche e industriali. Sempre in questo settore su iniziativa del sistema confindustriale piemontese nel 1990 nacque il Comitato Promotore dell'alta velocità ferroviaria merci e passeggeri sulla direttrice ovest-est Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana, oggi Transpadana, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità competenti italiane, francesi e comunitarie sul rilievo strategico di un collegamento ferroviario veloce, ad alta capacità e potenzialità di trasporto, merci e passeggeri, trasversale tra l'Europa occidentale e l'Europa dell'Est attraverso la pianura padana, che colleghi le regioni più industrializzate del nostro Paese ed i porti di Genova e Trieste con la nuova rete ferroviaria europea. Proprio tra le opere più rilevanti concluse ed entrate in esercizio nel corso di questo decennio, oltre al passante ferroviario di Milano, ad alcune opere connesse all'apertura dell'aeroporto di Malpensa e al prolungamento delle reti delle metropolitane, è l'apertura della nuova linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano, che si innesta sulla direttrice nord-sud per collegare le due città a Bologna, Firenze, Roma e Napoli, offrendo la possibilità di un servizio di trasporto rivoluzionario rispetto al passato. Queste nuove infrastrutture hanno stabilito un nuovo modo di viaggiare e una nuova visione dell'area urbana nuovi stili di vita e relazioni lavorative tra le città collegate, rendendo i territori più vicini e più simili.

Da alcuni anni, inoltre, Piemonte, Lombardia e Liguria hanno progressivamente intensificato le interrelazioni a livello economico ed istituzionale, in particolare attraverso il coordinamento delle politiche regionali e dei comuni capoluogo, la condivisione di progetti di sviluppo territoriale (anche in materia di logistica ed infrastrutture) e la formalizzazione di partnership imprenditoriali. Il fattore inno-

vativo e già sperimentato della cooperazione tra territori, attraverso progetti comuni, non fa che confermare la necessità di dotare il Nord-Ovest di un sistema infrastrutturale condiviso che aiuti lo sviluppo commerciale, manifatturiero e logistico. L'esigenza più impellente e necessaria è la logistica. Questo è un obiettivo già condiviso da tutti, ma spesso solo enunciato. La prospettiva del passaggio nei nostri territori dei due corridoi europei (corridoio 5 e corridoio 24) e l'urgenza di dare sostegno competitivo al sistema Paese, rendono il momento attuale e un'opportunità irripetibile in materia di logistica e competitività.

È necessario avviare un grande progetto di respiro europeo che si caratterizzi come un investimento remunerativo per gli interessi nazionali pubblici e privati: la piattaforma europea del Nord-Ovest. L'area strategica di riferimento non può quindi che essere l'intersezione tra i due assi. Oltre al volano generato dalla fase di cantiere, questa piattaforma logistica allargata consente di stabilire un solido e permanente legame produttivo ed occupazionale con il territorio assieme ad una interazione ad alto valore competitivo con il sistema delle imprese. Oltre al volano generato dalla fase di cantiere, che rischia però di restare fine a se stesso, *questa piattaforma logistica allargata consente di stabilire un solido e permanente legame produttivo ed occupazionale con il territorio assieme ad una interazione ad alto valore competitivo con il sistema delle imprese.* Solo a queste condizioni può avvenire quel salto di qualità necessario e sufficiente a giustificare l'impegno politico di spesa richiesto per i due corridoi ferroviari europei 6 e 24. Gli interporti del Nord-Est, Verona, Padova e Bologna sono ai vertici della interportualità nazionale e ricompresi nella prima fascia di quella europea. La situazione del Nord-Ovest per interporti e porti appare analoga al Nord-Est ma a fattori infrastrutturali invertiti. In Piemonte, gli interporti di Orbassano (Torino) e Novara sono dimensionalmente inferiori ed hanno relazioni operative più locali. In Lombardia, addirittura, non vi sono interporti classificati come tali. La cintura portuale del Nord-Ovest La Spezia – Genova – Savona e Livorno è la maggiore d'Italia: rappresenta oltre il 65% dei traffici import/export in Italia ed oltre l'80% della quota di mercato del Nord Italia. Essa sconta però una storica carenza di impianti ed infrastrutture di collegamento verso un adeguato sistema retroportuale/interportuale.

Piemonte, Lombardia e Liguria mantengono un elevato *potenziale di sviluppo*, frenato però, nella sua capacità di competere, da un manifesto *handicap infrastrutturale*: occorre un *recupero di competitività* centrato sull'efficienza del sistema infrastrutturale, per manifestare appieno la capacità di generare sviluppo da parte del Nord-Ovest. Il sistema Nord-Ovest ha un proprio forte *baricentro portuale*, dimensionale e di indirizzo, dove si concentrano il 31% dei traffici di import-export dei flussi containerizzati con origine e destinazione l'Italia.

Gli aeroporti anch'essi rappresentano un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale del territorio del Nord-Ovest. Il costante sviluppo del traffico aereo dell'ultimo

decennio e la rilevante crescita, attesa per i prossimi anni, esercitano pressioni sempre più intense volte all'ampliamento ed alla riorganizzazione degli aeroporti esistenti. L'attenzione per le questioni attinenti, in modo specifico agli aeroporti, deve collocarsi all'interno di una riconsiderazione complessiva della politica nazionale del trasporto aereo. A seguito della progressiva liberalizzazione del traffico aereo realizzatasi in attuazione della normativa comunitaria, il settore, nel nostro paese, si è sviluppato per effetto di spinte autonome che, per quanto concerne gli aeroporti, hanno provocato una proliferazione del numero degli scali, avvenuta in assenza di una programmazione nazionale capace di individuare una strategia coerente di sviluppo. Ciò ha portato, per un verso, all'utilizzo di ingenti risorse pubbliche per la realizzazione e la gestione di aeroporti con volumi di traffico ridotti e, per altro verso, per effetto della concorrenza tra gli scali, alla difficoltà di sviluppare aeroporti su cui concentrare i voli a medio e lungo raggio.

Il sistema aeroportuale del Nord-Ovest riveste un ruolo fondamentale rispetto alle capacità di sviluppo del traffico aereo e, attraverso di esso, del sistema economico nel suo complesso. Il sistema imprenditoriale anche su questo aspetto da qualche anno e recentemente durante la Mobility Conference di Milano ha affrontato la questione in modo globale e non localistico vedendo in Malpensa l'hub internazionale e in Torino caselle un aeroporto business e commerciale.

L'esperienza che ci ha toccato da vicino e che ha permesso un "lifting" alla città è stato il grande evento olimpico. Oggi, forti dell'esperienza di questo grande evento e del 150esimo Anniversario dell'Unità d'Italia, Torino e Milano potranno collaborare per l'Expo del 2015 in sinergia culturale ed economica.

Nel 2010 spinte dalla voglia di fare dallo spirito di condivisione e con l'idea che cooperare sia sinonimo di crescita e sviluppo le confindustrie del Nord hanno creato un gruppo di lavoro volto al confronto su vari temi e alla progettualità macroregionale con l'obiettivo di garantire maggiore rappresentatività alle istanze comuni.

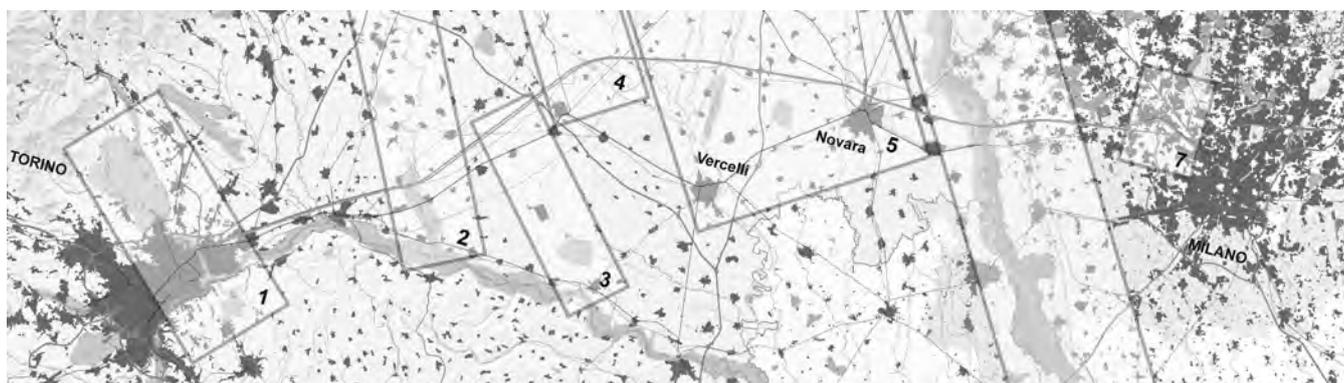
Tra le tematiche affrontate dal Coordinamento particolare attenzione viene riposta alle infrastrutture e agli interventi cantierabili, alla semplificazione delle procedure amministrative, alla finanza e al sistema dei confidi, ai ritardi della pubblica amministrazione, alla fiscalità e al federalismo fiscale.

La distanza tra MI-TO è sempre minore e sono sempre maggiori i fili e le relazioni che ci uniscono. Il nostro sistema confindustriale tutto è come affermato in precedenza un corpo vivente capace di mutare migliorare e interpretare attraverso la concretezza e la dinamicità degli imprenditori gli scenari di competizione e di cooperazione che si stanno e che si creeranno nei nostri territori allargati.

Cristina Manara, architetto, è responsabile del settore Infrastrutture, Trasporti e Urbanistica di Confindustria Piemonte.

La cooperazione culturale

Cultural cooperation



Il sistema dell'arte contemporanea a Milano e Torino

The contemporary art system in Milan and Turin

FRANCESCO POLI

Abstract

L'arte contemporanea rappresenta sia per Milano che per Torino un aspetto molto importante e vitale del loro contesto culturale. In questo articolo è analizzata molto in sintesi la situazione attuale in questo campo, nelle due città, per quello che riguarda le istituzioni museali, le fondazioni, le manifestazioni espositive, la rete di gallerie, le fiere e le case d'asta. In altri termini, si è cercato di mettere a fuoco le specifiche caratteristiche dei rispettivi sistemi dell'arte contemporanea anche per verificare se ci sono le condizioni per avviare una collaborazione su progetti comuni, in particolare nell'ambito delle iniziative legate alla prossima Expo.

For both Milan and Turin, contemporary art represents a very important and vital aspect of their cultural context. This article analyses very briefly the current situation in this field, in both cities, concerning museum institutions, foundations, exhibitions, gallery networks, fairs, and auction houses. In other words, an attempt was made to better focus on the specific characteristics of the respective systems of contemporary art, also with a view to verifying if the prerequisites exist to establish a collaboration on common projects, especially in terms of initiatives related to the upcoming Expo.

Quando si parla di sistema dell'arte contemporanea (in termini generali a livello internazionale o a livelli più circoscritti) si intende far riferimento all'insieme delle strutture culturali e delle strutture commerciali che interagiscono più o meno sinergicamente fra loro per contribuire agli sviluppi della produzione, della valorizzazione qualitativa e quantitativa, della circolazione e della vendita dell'arte attuale.

Si tratta, da un lato, di musei, fondazioni, istituzioni e spazi espositivi pubblici e privati, con specifiche finalità culturali, educative, di sostegno alla ricerca di settore, e di conservazione e accrescimento del patrimonio artistico. Dall'altro lato ci sono le gallerie private che rappresentano la rete fondamentale di vendita della produzione artistica; gallerie che possono essere di diversi livelli di importanza e qualità, più legate a valori consolidati o di scoperta. Quelle migliori hanno anche una effettiva funzione culturale. E oltre alle gallerie, negli ultimi decenni hanno acquisito un ruolo economico strategico per lo sviluppo del mercato dell'arte le fiere d'arte. Di grande importanza sono poi anche le case d'asta, sulle cui vendite ufficiali si basa, in buona parte, la definizione delle quotazioni.

In Italia la situazione complessiva dell'arte contemporanea è, rispetto a paesi come la Germania, la Gran Bretagna, la Francia, gli Stati Uniti, relativamente più arretrata dal punto di vista dell'efficienza e della forza di

impatto delle strutture che possono fare sistema.

Le città più rilevanti e vitali per l'arte contemporanea sono Milano, Roma, Torino, Venezia, Bologna e Napoli. Venezia è importante non per le gallerie ma in particolare per la presenza della Biennale e di fondazioni come la Guggenheim e quella di François Pinault. Bologna ha un certo numero di gallerie di buon livello e un bel museo, ma è soprattutto la sede di Arte Fiera, la fiera di maggior peso in Italia per il moderno e il contemporaneo. A Napoli ci sono alcune gallerie prestigiose e un museo, il Madre, ma la città non può competere con Roma. Nella capitale l'arte contemporanea ha avuto un decisivo impulso grazie all'apertura del MAXXI (Museo del XXI secolo) progettato da Zaha Hadid, e all'ingrandimento del Macro (Museo d'arte contemporanea di Roma).

Anche se Roma è naturalmente un centro di primo piano nel settore, si può dire che le due città di punta dell'arte contemporanea sono Milano e Torino.

Milano è sempre stata la capitale italiana della modernità in tutti i campi, tra cui quelli della moda, del design e dell'architettura, e dell'arte. Sicuramente è qui che si concentra il maggior numero di gallerie, di tutti i livelli, da quello più tradizionale a quello delle novità più effervescenti, anche a livello internazionale. Ma a questo consistente livello di incidenza dell'iniziativa privata non corrisponde un'altrettanto adeguata presenza di istituzioni museali e altre strutture pubbliche o private di grande respiro, all'altezza delle ambizioni culturali di una città che vuole imporsi come metropoli e confrontarsi con le scene internazionali di Londra, New York, Parigi o Berlino.

In altri termini, il suo sistema dell'arte contemporanea (anche secondo le giuste lamentele degli addetti ai lavori, galleristi, curatori, collezionisti, artisti) dovrebbe essere della stessa importanza di quello della moda. Ma purtroppo molta gente confonde la creatività degli stilisti con quella degli artisti.

A Milano, con grandissimo ritardo si è inaugurato il Museo del Novecento all'Arengario (con un intervento progettuale di Italo Rota), ma sono decenni che si aspetta invano un vero Museo d'arte contemporanea. Dopo varie precedenti ipotesi, finalmente si è deciso di costruirlo nell'area dell'ex Fiera Campionaria, come fiore all'occhiello di una grande operazione immobiliare. Il progetto è di Libeskind, ma per adesso non ci sono neanche le fondamenta.

Lo spazio ufficiale del Comune per le mostre temporanee è il glorioso PAC (Padiglione d'Arte Contemporanea) di Ignazio Gardella, che si trova accanto al Museo d'arte moderna (per l'800) in via Palestro.

Progressivamente sempre più impegnata anche nel campo delle arti visive è la Triennale di Milano, sia nella sede storica di Muzio, sia negli spazi della Triennale Bovisa.

Lo spazio più grande e affascinante (ma molto difficile da gestire) è l'immenso fabbricato ex-industriale, dell'Hangar Bicocca, al cui interno svettano le monumentali torri-sculture di Ansel Kiefer. L'attività espositiva è certamente di punta, ma supportata da limitati finanziamenti.

Le altre principali istituzioni per l'arte attuale sono le fondazioni private di due grandi firme della moda. La prima è la Fondazione Prada la cui nuova modernissima sede, progettata da Rem Koolhaas sta per essere inaugurata. La Fondazione Prada negli ultimi anni ha presentato mostre di grande rilievo dedicati ad artisti ormai storicizzati o a protagonisti dell'attuale scena artistica internazionale.

L'altra fondazione è quella di Trussardi, che ha sede nel palazzo accanto alla Scala. Ma è una sede piuttosto piccola, ed è per questo che il direttore artistico Massimiliano Gioni ha impostato una strategia espositiva piuttosto originale, una strategia "nomade", organizzando eventi e mostre in diversi luoghi della città. In questo modo l'operazione artistica contribuisce a vitalizzare culturalmente spazi e contesti urbani non convenzionale. È il caso, per esempio, della mostra di videoinstallazioni dell'artista svizzera Pipilotti Rist che in modo sorprendente e spiazzante occupa tutti gli ambienti del grande cinema Manzoni (chiuso al pubblico da anni).

Un aspetto particolarmente debole del sistema arte milanese è la non soddisfacente reputazione internazionale della fiera MIART. In effetti Milano, città per eccellenza delle fiere commerciali, dovrebbe essere il centro della più importante fiera italiana d'arte contemporanea. Ma per molte ragioni, legate a una troppo debole politica culturale e economica di sistema, Milano deve cedere il passo in questo campo all'Arte Fiera di Bologna, di taglio più generalista, e ad Artissima di Torino, specializzata nell'arte internazionale strettamente contemporanea, "cutting edge".

Ma veniamo a Torino.

In passato, fino agli anni '50 circa, Torino, pur essendo sempre stata una città molto vitale dal punto di vista delle ricerche artistiche, non aveva mai potuto rivaleggiare con Roma e Milano. Le cose incominciano a cambiare a partire dagli anni '60.

Innanzitutto, è un fatto di grande importanza l'apertura nel 1959 del nuovo Museo Civico d'Arte Moderna (la GAM). Questo museo è stato l'unico museo negli anni '60/'70 (insieme alla Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma diretta da Palma Bucarelli) a programmare un'attività espositiva sistematica con grandi mostre sul contemporaneo classico e anche di tempestiva attualità.

Grazie ad alcuni galleristi d'avanguardia (tra cui Gian Enzo Sperone, Luciano Pistoì e poi Christian Stein, Giorgio Persano e Tucci Russo) e a un gruppo di collezionisti anche loro molto innovatori, la città diventa progressivamente sempre più attenta alla scena artistica

internazionale, molto più per certi versi di Milano e Roma, maggiormente legate a un orizzonte nazionale.

Ed è proprio a Torino che si sviluppano le ricerche sperimentali più innovative, tra cui soprattutto quelle del gruppo dell'Arte Povera, in stretta connessione con le altre tendenze europee e americane allora emergenti, come la Process Art, la Minimal Art e l'Arte concettuale. Dunque si può parlare di una specifica vocazione internazionale come caratteristica peculiare della scena torinese. Questa dimensione internazionale viene definitivamente legittimata con l'apertura nel 1984 del Castello di Rivoli che, con la direzione di Rudi Fuchs e poi con quella di Ida Gianelli, diventa il più prestigioso museo d'arte contemporanea italiano e uno dei punti di riferimento di eccellenza del grande circuito espositivo mondiale.

A partire da questa situazione artistica, ben sostenuta dalle due istituzioni museali, nascono anche altri importanti tasselli del sistema dell'arte, tra cui la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo e la Fondazione Merz, e anche soprattutto Artissima, fiera fin dall'inizio orientata in modo elitario verso l'arte più nuova.

Questo sviluppo è dovuto in misura determinante all'impegno diretto delle amministrazioni locali, la Regione Piemonte e il Comune di Torino, intenzionate a rilanciare l'immagine della città (nella difficile fase caratterizzata dal processo di deindustrializzazione) puntando anche fortemente sull'arte contemporanea.

Unico caso nel panorama delle fiere di settore, Artissima è finanziata dagli enti pubblici, proprio per contribuire a rafforzare lo sviluppo del sistema arte torinese.

Molto importante è anche il contributo della Fondazione CRT per l'Arte, che da anni ha deciso di investire nell'arte contemporanea acquistando gruppi importanti di

opere dell'Arte Povera, della Transavanguardia e altro, e collocando queste collezioni (con comodato a tempo indeterminato) nei due musei torinesi. L'impegno per l'Arte della Fondazione si è sviluppato ulteriormente con un programma di finanziamenti a progetti artistici sul territorio.

Per concludere questa breve ricognizione, si può dire che dal punto di vista dell'arte contemporanea la situazione torinese appare più incisiva, perché strutturalmente meglio organizzata e coordinata, di quella milanese, ma quest'ultima è indubbiamente di maggior peso complessivo e con grandi potenzialità di sviluppo.

A Milano, dopo una sequenza di assessori alla cultura decisamente scadenti, l'arrivo di Stefano Boeri, che è sempre stato molto interessato anche alle ricerche artistiche di punta (basta pensare all'impostazione di «Domus» durante la sua direzione), potrebbe essere l'inizio di una svolta piuttosto positiva.

Non è facile pensare a una collaborazione attiva fra le due città su questo terreno. Tuttavia, come nel caso della musica, con MITO, si potrebbero studiare progetti comuni in vari direzioni, e a diversi livelli di impegno, arrivando magari a creare delle sinergie a vantaggio di tutti. Si dovrebbe partire da una sorta di commissione di lavoro bilaterale per mettere a fuoco i problemi e proporre qualche buona idea operativa, in particolare in occasione dell'Expo.

Francesco Poli è storico d'arte contemporanea. Insegna all'Accademia di Brera a Milano e all'Université Paris 8. Come critico ha curato numerose mostre in musei e spazi privati, e collabora al quotidiano «La Stampa».

Cooperare per produrre conoscenza: l'esperienza dell'Alta Scuola Politecnica (ASP)

*Working together to produce knowledge: the
Alta Scuola Politecnica (ASP) experience*

AGATA SPAZIANTE

Abstract

L'articolo illustra una esperienza anomala e virtuosa, l'Alta Scuola Politecnica (ASP), che costituisce uno dei due progetti culturali di cooperazione fra Milano e Torino, nato nel 2004 come attuazione della strategia denominata "Mi-To" con cui si intendeva superare lo scenario competitivo fra le due città. Nell'ASP i due Politecnici collaborano intorno ad un complesso programma didattico destinato a 150 studenti "eccellenti", italiani o stranieri, iscritti ad uno dei 26 Corsi di laurea in Ingegneria, Architettura, Design dei due Atenei, selezionati fra i migliori provenienti dalle lauree triennali di università italiane e straniere. Il progetto, gestito da una Giunta di otto docenti dei due Atenei, prevede un percorso didattico di 30 crediti formativi, integrativo rispetto a quello ordinario dei corsi di laurea, comprensivo di corsi trasversali comuni alle expertise disciplinari diverse degli studenti, e progetti multidisciplinari, proposti da partner esterni e destinati a sviluppare la capacità di interpretare in termini innovativi e multidisciplinari problemi della tecnologia e della società di oggi. Il mix interessante di provenienze e di competenze, il contributo addizionale in termini di qualità della formazione, la promozione di una forte "comunità" di laureati ASP, spiegano il successo di questo profilo politecnico di eccellenza, apprezzato anche dal mercato del lavoro e giustificano l'auspicio che questo esperimento di cooperazione Mi-To prosegua e si sviluppi.

The paper illustrates an unusual and highly successful experience, the Alta Scuola Politecnica (ASP), one of the two cultural cooperation projects between Milan and Turin launched in 2004 to implement the so-called "Mi-To" strategy intended to overcome the traditional competitive approach between the two cities. In ASP, the two Polytechnics have worked together on a complex educational program involving, each year, 150 "excellent" Italian or foreign students selected amongst the best first level Italian and foreign graduates and enrolled in one of the 26 degree courses in Engineering, Architecture, Design at the two Polytechnics. The project, managed by a Board of eight professors of both Universities, provides a trail of 30 credits, in addition to the ordinary degree courses, including both cross-disciplinary "courses", as a joint contribution to the different disciplinary backgrounds of the students, and multidisciplinary "projects", proposed by external partners and intended to promote the students' ability to develop innovative and multidisciplinary issues in today's technology and society. The interesting mix of backgrounds and skills, the additional contribution in terms of training quality, the promotion of a strong "community" of ASP graduates, explain the success of this special Polytechnic profile, much appreciated by the labour market, and justify the hope that this experiment of Mi-To cooperation may continue and be developed.



Mi-To: competizione o cooperazione?

Le recentissime vicende della crisi politica italiana di metà novembre 2011 con il cambio di governo da quello di centro-destra presieduto da Silvio Berlusconi a quello “tecnico” presieduto da Mario Monti in cui è molto forte la presenza di ministri del Nord Ovest, hanno improvvisamente riportato l’attenzione¹ sul vagheggiato ma trascurato rapporto fra le due capitali del Nord Italia, Milano e Torino. È stata così richiamata la strategia denominata “Mi-To”, lanciata nel 2004 in un Convegno a Cernobbio dalle due Camere di Commercio di Torino e Milano ma affidata poi di fatto a poche azioni: un sofisticato festival musicale (“Settembre Musica”, nato a Torino trent’anni fa e trasformato nel 2007 in un programma comune alle due città); la linea ferroviaria dell’Alta Velocità che ha ridotto a 50’ di treno la distanza fra le due stazioni centrali; la fusione fra due grandi banche nazionali (Banca Intesa e Istituto Bancario San Paolo) nel colosso Intesa-SanPaolo; la collaborazione fra i due Politecnici per un percorso di eccellenza dedicato a studenti di talento (l’“Alta Scuola Politecnica”, ASP). Ed è su quest’ultima che questo contributo intende soffermarsi. In realtà la contraddittoria interazione fra le due città è da lungo tempo oggetto di riflessioni nell’ambito di un più generale dibattito sui processi di trasformazione del territorio.

Periodicamente questo rapporto si è proposto come un classico esempio di discutibile e discussa competitività territoriale, entro un contesto interregionale del Nord Ovest italiano, che, sia pure con fasi alterne, ha dimostrato le proprie capacità di mantenere vivo un dinamismo economico e socio-culturale declinato in forme diverse nelle due città. E su questa competizione, specie in alcuni periodi, molto si è giocato, come si evince dal diario di Carlo Alberto Barbieri in questo stesso numero.

Nella difficilissima crisi degli ultimi anni, in cui si stanno modificando processi, tendenze, prospettive che si mantenevano più o meno costanti da lungo tempo, molte delle classiche interpretazioni dei rapporti economici, sociali, funzionali fra territori vengono rivisitate e seguite con attenzione per comprenderne le novità. E fra queste revisioni e ricostruzioni c’è anche la rilettura del rapporto fra Milano e Torino.

Infatti, se negli scorsi anni poteva aver senso una relazione competitiva, sia pure sempre autorevolmente contestata da molti attori, locali e non, oggi questa linea ha perso ogni significato. La competizione fra territori attualmente si gioca su un altro piano, nei confronti con Shanghai o San Francisco o Tokyo, città che hanno in molti casi una estensione superiore alla distanza fra Torino e Milano. Dunque, al di là dell’effetto simbolico proposto dalla composizione del nuovo governo così fortemente caratterizzato dalla presenza di autorevoli tecnici “nordovestini” (neologismo appositamente coniato

dai giornalisti in questa circostanza), oggi ancor più di ieri si impone alle due città, vicine e sostanzialmente complementari sotto il profilo funzionale, la necessità di cooperare per competere, insieme, su un panorama globale, per puntare ad una “cooperazione competitiva”. Ed è dunque particolarmente attuale la proposta di progetti quale quello denominato “Scenari territoriali di una cooperazione competitiva di una megacity region”, promosso dalla Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino (SIAT) e dal Dipartimento di Architettura e Pianificazione (DIAP) del Politecnico di Milano, che coglie tempestivamente un trend improvvisamente ridivenuto emergente e si presenta come uno strumento adatto a favorire la costruzione di una comune piattaforma di studio, valorizzando ricerche già attive sul territorio Milano-Torino.

È inoltre opportuno segnalare, ai fini di quanto si intende commentare in questo contributo, l’importanza di una iniziativa che coinvolge una Università ed una associazione fra operatori dell’ingegneria e dell’architettura: è ormai acquisita infatti la consapevolezza che la partita più impegnativa per affrontare le nuove sfide del mercato globale, si gioca sul terreno della formazione e della produzione di conoscenza.

In realtà questo è vero tanto in una nuova strategia di cooperazione così come nella precedente e strisciante competizione fra Torino e Milano. In entrambi i casi, infatti, ed in senso ampiamente generale, una funzione essenziale nel promuovere lo sviluppo di un territorio è svolta dalle Università. Le grandi istituzioni universitarie, in quanto componenti fondamentali del capitale territoriale, sono strumenti efficaci sia nell’accelerare i processi di crescita sia nell’assicurare alle regioni quei vantaggi localizzativi che consentono di attirare risorse dall’esterno. Costituiscono infatti elemento essenziale per stabilire la continuità con il passato e la sfida verso il futuro; per facilitare la costruzione di reti di attori con forti competenze complementari ed innovative; per promuovere progetti di cooperazione che mettano il territorio al centro dei processi di innovazione; per sfruttare relazionalità e identità proprie del contesto locale; per favorire la diffusione della conoscenza e i processi di mobilità sociale.

È in questo senso che le analisi e le strategie sui processi di sviluppo esaltano il ruolo fondamentale delle istituzioni di ricerca e formazione per la crescita dei territori, nella attuale società basata sulla produzione di conoscenza molto più che su quella di beni materiali. E lo confermano anche molte esperienze straniere in cui si è puntato sulle Università per promuovere “poli di competitività”² a supporto della creazione di nuove reti istituzionali e/o del consolidamento di reti esistenti, destinate a favorire la competizione con altri territori.

Per tutte le ragioni fin qui citate, si è ritenuto interessante, in questo numero che propone un confronto ed una

riflessione di studiosi e di attori operanti nelle due città, dar conto di una esperienza anomala, virtuosa e di successo, che costituisce uno dei due progetti di cooperazione, attivi e di successo (e non a caso entrambi sul piano della cultura), nati dalla citata strategia di cooperazione proposta nel 2004 dalle due Camere di Commercio: l'Alta Scuola Politecnica³.

L'Alta Scuola Politecnica (ASP): origine di un esperimento

L'Alta Scuola Politecnica⁴ è nata nel 2003 ed è attualmente giunta al VIII ciclo. Non è banale chiedersi come mai, in una storia di strisciante e costante, anche se raramente ammessa, competizione fra le due città, si sia potuta avviare una inconsueta iniziativa di cooperazione. Si è sicuramente approfittato di un raro momento favorevole ai rapporti cooperativi fra le due città, ben visti dai due Sindaci del momento (Sergio Chiamparino e Gabriele Albertini) ma soprattutto sostenuti dall'accordo fra le due Camere di Commercio che erano giunte nel 2004 a stilare (come ricordato nella nota sulla cronologia dei fatti 2003-2007 a firma di Carlo Alberto Barbieri), una prima

agenda di concrete azioni per lo sviluppo di una possibile "alleanza". Fu così che i Politecnici di Milano e Torino, le due Università Tecniche del Nord Ovest che laureano complessivamente il 25% degli ingegneri ed il 40% degli architetti italiani, istituirono l'Alta Scuola Politecnica (ASP) attraverso una apposita Convenzione⁵ fra di loro e con il fondamentale sostegno del Ministero dell'Università⁶. Promotori del programma congiunto di Alta Formazione sono stati i due Rettori Giulio Ballio (Politecnico di Milano) e Giovanni Del Tin (Politecnico di Torino) ed il Ministro dell'Università Letizia Moratti, che ne hanno sancito la nascita in una formale cerimonia tenutasi presso la Camera di Commercio di Milano alla presenza del Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni nel febbraio 2004.

Il progetto poneva alla base della sua missione la consapevolezza che il mondo contemporaneo è sempre più caratterizzato dalla elevata complessità dei problemi, non affrontabile con approcci strettamente disciplinari, e dalla necessità di accrescere la capacità di innovazione nel campo delle tecnologie ma anche della gestione dei sistemi socio-economici. Per promuovere un ruolo trainante

Tabella 1. La composizione attuale della Giunta ASP.

Tabella 2. Studenti ammessi all'ASP dal IV al VII ciclo (2007-2011).

Figura 1. La sede di Torino.

Figura 2. La sede di Milano.

Nome	Disciplina	Ateneo	Responsabilità
Stefano Ceri	Tecnologia delle informazioni	PoliMI	Direttore
Marco Cantamessa	Sistemi di produzione e design industriale	PoliTO	Vice-Direttore
Romano Borchiellini	Fisica tecnica industriale	PoliTO	Carriere degli studenti
Franco Bernelli	Meccanica del volo atmosferico e spaziale	PoliMI	Carriere degli studenti
Guya Bertelli	Composizione architettonica e urbana	PoliMI	Corsi ASP
Marco Trisciunglio	Composizione architettonica e urbana	PoliTO	Corsi ASP
Elena Baralis	Tecnologia delle informazioni	PoliMI	Progetti ASP
Paola Bertola	Processi e metodo del design	PoliMi	Progetti ASP

Ciclo	Domande di ammissione		Studenti ammessi		di cui stranieri	
	Milano	Torino	Milano	Torino	Milano	Torino
IV (2007-2008)	174	110	83	57	18	8
V (2008-2009)	251	230	90	60	28	11
VI (2009-2010)	293	200	90	59	22	13
VII (2010-2011)	240	255	90	59	26	8



dell'Università in questa direzione sono indispensabili percorsi formativi di eccellenza in cui, contrariamente a quanto avviene nei piani di studio curricolari delle Università, sia stimolata l'integrazione fra discipline e l'attitudine alla collaborazione: dunque qualificazione senza specialismi.

L'ASP è retta da una Giunta che dura in carica tre anni, formata da otto docenti (quattro per ciascun Politecnico) uno dei quali ha funzioni di Direttore ed un secondo, membro dell'altro Ateneo, funge da vice-direttore. Il primo Direttore è stato il prof. Roberto Verganti, del Politecnico di Milano, e suo vice è stato il prof. Mario Rasetti del Politecnico di Torino. In rispetto al principio di rotazione fra le due sedi, la Direzione ASP è poi passata al prof. Roberto Zanino del Politecnico di Torino, e suo vice è stato il prof. Stefano Ceri del Politecnico di Milano, che lo scorso anno ha assunto il ruolo di Direttore avendo come vice il prof. Marco Cantamessa, del Politecnico di Torino.

La Giunta mescola provenienze disciplinari e assegna specifiche responsabilità nella gestione della Scuola. L'attuale composizione è riportata nella Tabella 1⁷.

Il lavoro della Giunta viene periodicamente sottoposto al vaglio di un comitato scientifico attualmente costituito dai professori R. C. Armstrong (MIT), E. Goles (Adolfo Ibanez, Santiago de Chile), K. Osterwalder (UN University, Tokyo), L. Yongqi (Tong-ji, Shanghai). L'ultima valutazione, avvenuta alla fine del secondo triennio, ha dato un giudizio molto positivo sulla attività condotta e sul programma previsto per il successivo triennio. Presso le due sedi sono in funzione due staff che collaborano con la Giunta nel pesante lavoro di selezione degli studenti, organizzazione della didattica, assistenza agli studenti, comunicazione, gestione degli aspetti logistici; promozione di periodici eventi per la inaugurazione di ogni ciclo, la discussione pubblica dei progetti, la consegna dei diplomi. Tutte le azioni sono rese molto complesse dal numero di utenti (un insieme di 150 studenti per ogni ciclo della durata di due anni e dunque un totale di 300 studenti cui fornire contemporaneamente assistenza e servizi), ma anche dalla varietà di provenienza della docenza e dalla distribuzione della gestione fra le due sedi.

Il costo di questa complessa macchina è rilevante. Il primo triennio è stato coperto con uno specifico finanziamento del MIUR per iniziative didattiche di eccellenza che ha assegnato ai tre nuovi corsi di "alta formazione" per studenti del biennio specialistico o "magistrale" (l'Istituto Italiano di Scienze umane di Firenze, il Consorzio interuniversitario di Roma, l'ASP) un consistente finanziamento distribuito sul triennio 2004-2006 e ripartito fra le tre iniziative in ragione del numero degli iscritti ai corsi di dottorato di ricerca delle Università coinvolte nelle iniziative, dei rapporti con il mondo delle

imprese e dei raccordi a livello internazionale.

Successivamente, con l'aiuto dei Rettori, la Giunta dell'ASP è riuscita a garantire una prospettiva di breve-medio termine, grazie principalmente al generoso contributo delle istituzioni più convinte della opportunità di sostenere la cooperazione di Mi-To: la Compagnia di San Paolo, la Fondazione Cariplo, la Camera di Commercio di Torino. Un contributo addizionale alla sostenibilità dell'ASP viene inoltre oggi da una decina di aziende e istituzioni esterne pubbliche e private, fra cui alcune delle più prestigiose operanti nelle due aree ma anche più in generale nel Paese. Tutte le entrate dell'Alta Scuola, ad eccezione di quelle specificatamente destinate a ciascun ateneo vengono, ai sensi della Convenzione fra i due Atenei, ripartite nella misura del 60% al Politecnico di Milano; 40% al Politecnico di Torino.

La selezione

A partire dal 2004 l'ASP ha proposto ai 26 Corsi di Laurea delle Facoltà di Ingegneria, Architettura e Design dei due Politecnici un progetto le cui parole-chiave sono tuttora "multidisciplinarietà" e "innovazione" ma anche "passione", con l'ambizione di proporre un nuovo e particolare profilo di laureato "politecnico" caratterizzato non solo da una elevata qualificazione nel proprio campo disciplinare ma anche da un addizionale training alla progettualità, al lavoro di gruppo, alla interdisciplinarietà che i corsi di laurea abitualmente non forniscono.

Il progetto si rivolge a studenti con profilo didattico alto e motivazione forte, che svolgono nei due ultimi anni del loro iter accademico un percorso parallelo e aggiuntivo rispetto ai corsi di laurea Magistrale in Ingegneria, Architettura e Design presso il Politecnico a cui sono iscritti e che continuano a seguire regolarmente. È un iter svolto completamente in inglese ed orientato a migliorare la qualità dei futuri tecnici, professionisti, ricercatori potenziandone le capacità di pensare, promuovere e realizzare progetti complessi di innovazione in tutti i campi a cui i Politecnici si rivolgono. Non meno importanti sono considerate la forte motivazione, la capacità di sviluppare la collaborazione fra studenti nelle diverse aree disciplinari, la formazione fra di essi di una vera e propria "comunità" destinata a permanere anche nel corso della successiva vita lavorativa.

L'accesso all'ASP si presenta come fortemente selettivo: l'ammissione è riservata ogni anno a 150 studenti provenienti da tutti i corsi di laurea triennale di Ingegneria, Architettura e Design, italiani e stranieri, pre-selezionati sulla base dei loro *curricula* scolastici. Vengono innanzitutto individuati ed invitati a far domanda gli studenti che alla conclusione del triennio di I livello universitario sono collocati nella fascia del top 5-10% del proprio corso di laurea, sia presso i due Politecnici di Torino e Milano, che presso altri Atenei italiani e stranieri, purché iscritti o

disposti ad iscriversi per la Laurea Magistrale ad uno dei due Politecnici. Il percorso offerto riscuote un buon interesse: il 50% circa degli studenti pre-selezionati attraverso il curriculum ed invitati a far domanda per accedere al progetto ASP, chiede poi l'ammissione e, dopo un colloquio *de visu* o "a distanza", vengono selezionati gli studenti più adatti al progetto.

Alla fine di questo complesso processo di selezione, viene così costituita la nuova classe la cui ripartizione è predeterminata: i posti disponibili sono definiti su base proporzionale alla diversa dimensione dei due Atenei e dunque non più di 90 sono i posti riservati agli studenti iscritti a Milano e 60 quelli riservati agli iscritti a Torino, comprensivi di un massimo del 25% di studenti stranieri. La Tabella 2 che segue, relativa al periodo 2007-2010, fornisce un quadro dell'evoluzione nelle domande di ammissione, fortemente aumentate a Torino (più del doppio fra 2007 e 2010) tanto da superare quelle di Milano. Si mantiene invece sempre ridotto, specie a Torino, il numero di studenti stranieri ammessi, a causa della permanente difficoltà di raggiungere tempestivamente con l'informazione sul progetto ASP studenti di livello qualitativo alto presso le scuole straniere.

Le classi ASP che ne risultano sono di assoluta eccellenza: quasi l'87% degli studenti è un laureato triennale con 110 o 110 e lode (rispetto a un 14% medio negli Atenei) ed ha una media dei voti di esame nella triennale del 28,5/30 (rispetto a un 25/30 medio negli Atenei).

Ogni ciclo si presenta inoltre fortemente multiculturale, come evidente dalla Tabella 3, e multidisciplinare, come evidente nella Tabella 4, da cui si evince la predominanza degli iscritti alle facoltà di Ingegneria dell'informazione e dell'Ingegneria Civile e ambientale, seguiti dagli iscritti ad Architettura e ad Ingegneria Gestionale.

Ad oggi, dopo 5 cicli conclusi, sono circa 700 gli studenti che sono passati attraverso questa esperienza e 300 stanno ancora percorrendo questo esperimento nei due cicli in corso.

Il programma didattico

L'attività didattica offerta a questo gruppo formato dai 150 migliori studenti iscritti ai 26 corsi di laurea dei due Politecnici è misurata in 30 crediti aggiuntivi forniti in parallelo rispetto ai normali corsi di II livello che assicurano le conoscenze specialistiche disciplinari in profondità. Il percorso ASP costituisce pertanto una esperienza didattica addizionale che si caratterizza per l'esplorazione della orizzontalità degli insegnamenti, della trasversalità, della interdisciplinarietà, di una formazione di base comune alle diverse expertise disciplinari degli studenti. Lo scopo infatti è quello di migliorare, attraverso corsi e progetti, la capacità di impostare problemi complessi proponendo nuovi percorsi nei campi in cui le tecnologie sono ancora poco sviluppate o nuove idee dove gli obiettivi

non sono ben articolati. E si alimenta questo obiettivo sviluppando buone capacità di innovazione delle tecniche, attitudine ad una progettazione incrementale, competenze multidisciplinari, riconoscimento delle condizioni del contesto.

Il percorso formativo di eccellenza ASP viene fornito da un corpo accademico che nei 7 anni di attività dell'ASP ha coinvolto circa 500 docenti provenienti sia dai due Politecnici che, in prevalenza, dalle più quotate Università italiane e straniere. Pur con annuali aggiustamenti ed aggiornamenti, inevitabili in un progetto fortemente sperimentale, il programma didattico è, in termini generali, organizzato in:

- 6 corsi di natura interdisciplinare della durata di una settimana *full immersion* ciascuno, nella forma di *summer/spring/winter school*, affidati a docenti di alto livello coordinati da un responsabile del modulo e tenuti talvolta a Torino o Milano ma prevalentemente fuori dalle due sedi, presso grandi strutture ricettive a Bardonecchia, Cagliari, Lignano, Venezia, Sestriere, Belgirate ecc. dove l'intera classe si sposta anche per favorire l'interazione, la collaborazione e la formazione di uno spirito di "comunità" fra i partecipanti;
- un progetto multidisciplinare della durata di due anni proposto, come *partner* esterni, da aziende, istituzioni e centri di ricerca e svolto con l'assistenza di docenti dei due Atenei, per sviluppare la capacità di interpretare in termini innovativi problemi della società di oggi (*problem setting*) ed ove possibile proporre idee per la loro soluzione (*problem solving*), come addestramento concentrato ed efficace all'ingresso, nelle condizioni migliori, nel mondo della tecnica, della ricerca, delle professioni.

I progetti

Ogni progetto (ne vengono sviluppati 12-15 per anno) viene affidato a gruppi di 5-6 studenti volutamente mescolati sia per provenienza disciplinare (architetti, ingegneri, *designer*) che per Ateneo (Torino, Milano) seguiti da 3-4 docenti a loro volta di diversa formazione e diversa appartenenza ai due Atenei (si vedano a questo proposito gli esempi riportati nelle Tabelle 5 e 6).

L'attività che sviluppano ha sempre a che fare con ambienti tecnico-scientifici complessi e dinamici e richiede notevoli basi cognitive, buona attitudine alle relazioni interpersonali, capacità di organizzazione e comunicazione, consapevolezza degli interessi e delle interazioni che si svolgono nello specifico contesto, flessibilità nell'adattarsi ai processi cognitivi su cui il percorso progettuale si basa, capacità di trattarne gli aspetti gestionali.

I progetti, proposti dai soggetti esterni (aziende, istituzioni private o pubbliche) insieme con i docenti dei due Politecnici che fungono da *tutor*, vengono sviluppati nell'arco dei due anni del corso. In realtà anche i progetti sono oggetto di una selezione: a seguito di un *call for pro-*

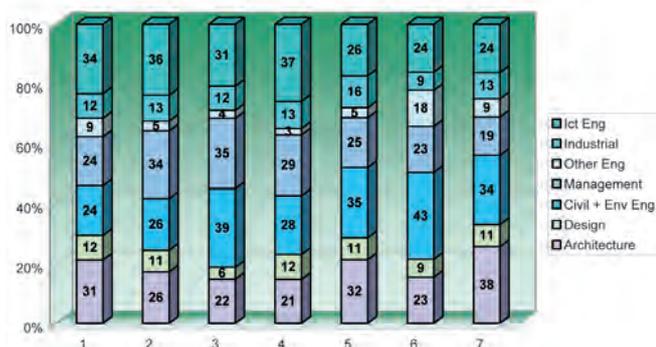
Tabella 3. La distribuzione degli studenti stranieri fra aree geografiche mondiali sul totale dei 7 cicli.

Tabella 4. La distribuzione (%) degli studenti iscritti all'ASP fra le Facoltà dei due Politecnici, sul totale dei 7 cicli attivati finora).

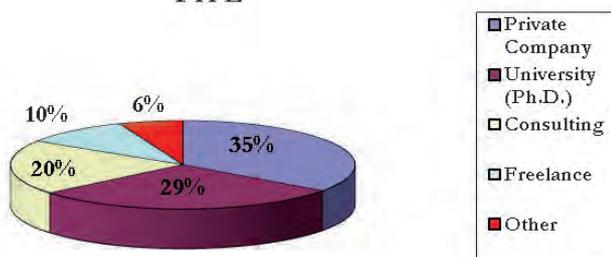
Figura 3. Tipo di occupazione dei diplomati ASP (dati relativi ai primi tre cicli).

Figura 4. Tempo per la prima occupazione dei diplomati ASP (dati relativi ai primi tre cicli)

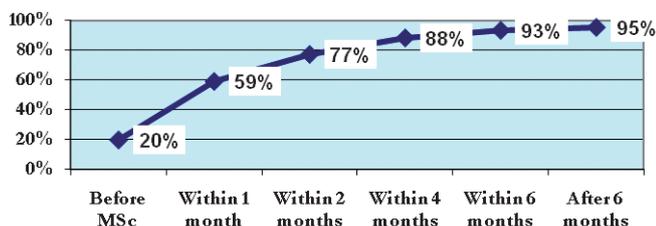
Provenienza	Iscritti
Europa (EU)	10
Europa (non EU)	34
Nord America	6
Centro/Sud America	47
Medioriente/Nord Africa	9
Asia (Cina)	22
Totale	134



TYPE



FIRST EMPLOYMENT



posal rivolto a tutti i docenti e ricercatori dei due Atenei, vengono presentate ogni anno alla Giunta dell'ASP proposte di attività schematizzate in una scheda che ne illustra sinteticamente obiettivi, elementi di interesse e novità, metodo, risultati auspicati, prospettive di applicazione o sviluppo futuro. La Giunta ASP individua i più promettenti e convincenti, anche in rapporto alla composizione disciplinare degli studenti dell'anno. I progetti ritenuti più adatti vengono poi illustrati agli studenti nella riunione di apertura del nuovo ciclo e sottoposti al gradimento degli studenti. Ogni studente vota, individualmente, i 6 progetti di proprio maggiore interesse in ordine di priorità. I 12-13 più votati saranno quelli sviluppati da quel ciclo nei due successivi anni. La Giunta individua, sulla base sia della composizione disciplinare degli studenti suggerita dalle aziende/istituzioni e dai docenti proponenti, sia delle priorità indicate dagli studenti nel votarli, i 30 team circa che lavoreranno, abbinati in due o talora tre team per progetto, ai 12-13 progetti dell'anno. Nei 7 anni di attività dell'ASP circa 200 aziende ed istituzioni private e pubbliche hanno contribuito ai progetti come sponsor o come attivi committenti. In sintesi le ampie tematiche nei quali si possono collocare i progetti condotti nei 5 cicli completati finora sono indicati nella Tabella 5.

A titolo esemplificativo dell'attività progettuale che annualmente l'ASP propone ai suoi studenti si riportano nella Tabella 6 i titoli ed i proponenti di alcuni progetti sviluppati nel corso del VI ciclo (2009-2011) che stanno per essere discussi il 16 dicembre 2011.

Il quadro offerto dai temi, dalle caratteristiche dello staff didattico, dalle ragioni sociali delle istituzioni esterne che propongono i progetti ben documenta l'intreccio stringente fra i due Politecnici ed il carattere interdisciplinare ed innovativo delle attività sviluppate.

I corsi

Il secondo filone della didattica è costituito dai corsi. Nei 7 anni di attività dell'ASP docenti di numerose discipline provenienti oltre che dai due Atenei, da Università italiane e straniere comprendenti Cornell, MIT, Harvard, Amsterdam, Dortmund ecc., si sono avvicendati nel fornire contributi che sviluppano, sollecitando interessi comuni a studenti di così diversa formazione disciplinare, temi formativi quali: promuovere un approccio critico ai principali aspetti di un progetto multidisciplinare complesso; comprendere le implicazioni di un progetto innovativo in termini di sostenibilità, impatto socio-economico, strategie per una impresa di successo; discutere gli elementi comuni al processo di progettazione, propri di tutte le professioni tecniche (ingegneria, architettura, design); alimentare la creatività e il lavoro di gruppo; affrontare gli aspetti gestionali dell'innovazione; analizzare il complesso processo di decisione che interessa tanto

Tabella 5. Le tematiche dei progetti condotti nei 5 cicli completati finora.

Tabella 6. Alcuni progetti del VI ciclo (2009 -2011). Temi, tutor, partner esterni.

Figure 5, 6. La graduation ceremony, I ciclo.

Tematiche	N. progetti
Sviluppo sostenibile di prodotti/progetti architettonici, urbanistici culturali, ambientale	14
Inclusione sociale e sistemi per la salute, la sicurezza e la qualità della vita	9
Sviluppo di prodotti e servizi high-tech ed economia di rete	17
Energia, mobilità e ambiente	18

Titoli, tutor, partner esterni
<p>1) HASEW: Household Appliance System with Equipped Walls Tutor principale: Pietro Asinari, PoliTo, Dip. Energetica; Altri tutor: Luigi Bistagnino, PoliTo, DIPRADI; Ingrid Paoletti, PoliMi, BEST; Andrea Bonarini; PoliMi, Dip. Elettronica e Informatica Partner esterno: Indesit</p>
<p>3) TETI: Integrated Technologies for the Sustainable Management of Underwater Cultural Heritage Tutor principale: Emma Angelini, PoliTo, Dip. Scienze Materiali Altri tutor: Marco Parvis, Simone Corbellini, PoliTo, Dip. di Elettronica; Sabrina Grassini, PoliTo, Dip. di Scienze dei Materiali; Alessandro Ferrero, Loredana Cristaldi, Marco Faifer, PoliMi, Dip. di Ingegneria Elettrica Partner esterni: Soprintendenza del mare, Regione Sicilia; UNESCO</p>
<p>4) CITY SPACES: A virtual/ real platform for exploring, learning about, and interacting with the layered histories of city spaces Tutor principale: Piero Fraternali, PoliMi, Dip. Elettronica Altri tutor: Augusto Sarti, PoliMi, Dip. Elettronica; Vittorio Marchis, PoliTo, Dip. Meccanica; Alessandro Balducci, PoliMi, DIAP; Arturo Dell'Acqua Bellavitis, PoliMi, Dip. Industrial Design; Maria Brovelli, PoliMi, Dip. Ambiente, Idraulica, Infrastrutture Partner esterni: Stanford Humanities Lab, Stanford University; University of California, Los Angeles; Radio Televisione Italiana; Carlo Gavazzi Space; Cefriel</p>
<p>9) Rethinking Industrial Cities: Ivrea as Unesco Site Tutor principale: Alessandro De Magistris, PoliMi, DIAP Altri tutor: Patrizia Bonifazio, Paolo Galuzzi, Gabriele Pasqui, Rossella Salerno, Giorgio Vitillo, PoliMi, DIAP; Carlo Alberto Barbieri, PoliTo, DITER; Filippo De Pieri, PoliTo, DIPRADI Partner esterni: Comune di Ivrea, Fondazione Olivetti; Ecole National Supérieure d'architecture de Lyon; e altri</p>
<p>11) REPACK: Sustainable packaging for fast moving consumer goods Tutor principale: Giovanni Camino, PoliTo, Dip. Scienze dei Materiali Altri tutor: Francesco Geobaldo, PoliTo, Dip. Scienze dei materiali; Giulio Ceppi, PoliMi, Dip. Industrial Design; Roberto Frassine, PoliMi, Dip. Chimica dei materiali Partner esterno: Procter e Gamble</p>
<p>12) Build-Smart: Energy Efficiency and Renewable Energy for Intelligent and Sustainable Buildings Tutor principale: Giovanni Fracastoro, PoliTo, Dip. Energetica Altri tutor: Federico Butera, PoliMi, BEST; Maurizio Rebaudengo, Bartolomeo Montrucchio, PoliTo, Dip. Automatica e Informatica; Cristiana Bolchini, Pier Luca Lenzi, PoliMi, Dip. Elettronica. Partner esterno: ENI</p>
<p>15) B-TRANS: Shanghai Urban-Rural Public Bicycle Transportation System Design Tutor principale: Yonqi Lou, College of Design and Innovation, Tonji University Altri tutor: Davide Fassi, PoliMi, Dip. Industrial Design; Mario Baldi, PoliTo, Dip. Automatica e Informatica Partner esterni: Shanghai Forever Bicycle Co. Ltd; Tektao Urban Design; IDEO Shanghai Office</p>
<p>16) SportFood.PD: the Packaging Design of a new platform of food dedicated to Sport through a multidisciplinary approach Tutor principale: Valeria Bucchetti, PoliMi, Dip. Industrial Design Altri tutor: Erik Ciravegna, Umberto Tolino, Sara Sanvito, Barbara Del Curto, PoliMi, Dip. Industrial Design; Giulio Zotteri, PoliTo, Dip. Ingegneria Gestionale Partner esterno: Barilla</p>



la sfera pubblica quanto quella privata; rendere manifesto l'approccio *bottom-up* alla creatività in architettura, urbanistica, design.

Nella Tabella 7 si riporta in sintesi, a titolo esemplificativo, il programma dei corsi offerti agli studenti del VI ciclo che hanno appena concluso il loro percorso.

I benefici

A fronte di un così rilevante impegno addizionale rispetto a quello richiesto per la frequenza ed il superamento degli esami curriculari, gli studenti ASP accedono a benefici non trascurabili quali:

- uno speciale diploma ASP;
- due diplomi di laurea presso entrambi i Politecnici;
- l'esonero dalle tasse della Laurea Magistrale;
- per gli studenti stranieri l'alloggio gratuito nei Collegi universitari;
- contributo per le spese connesse alla elaborazione del progetto ASP;
- viaggi e soggiorni gratuiti per la partecipazione alle sei *school* ASP fuori sede;
- un programma specifico per l'assistenza nella ricerca iniziale di lavoro;
- l'ammissione alla Associazione degli ex allievi (*Alumni* ASP).

Va detto che non sono comunque questi i benefici più importanti e più apprezzati. La principale ricaduta positiva di questo intenso impegno riguarda il contributo addizionale in termini di qualità della formazione che anche il mercato del lavoro sembra apprezzare.

Vanno infatti segnalati i dati relativi al tipo di lavoro (Figura 3) e al tempo che intercorre fra laurea ed occupazione nei primi sei mesi dopo la laurea (Figura 4), che caratterizza la situazione dei diplomati ASP, sulla base di una inchiesta condotta dagli ex-allievi ASP sui diplomati dei primi tre cicli.

Va anche sottolineato che il percorso parallelo ed aggiuntivo non ritarda il conseguimento della laurea Magistrale: la laurea viene conseguita dagli studenti ASP nello stesso tempo, se non in alcune facoltà addirittura più in fretta, dei loro colleghi laureati con 110 o 110 e lode, non iscritti ad ASP.

Infine, ma non per questo ultimo in termini di importanza, è rilevante il beneficio costituito dalla appartenenza ad una "comunità" con una forte identità e solidi legami di amicizia, scambio di informazioni, solidarietà. Gli ex allievi dell'ASP hanno fondato infatti una attivissima associazione di *Alumni* ASP che mantiene vivi i rapporti fra gli ex-allievi e promuove inchieste, iniziative per la diffusione e la valorizzazione dell'esperienza ASP nel mondo del lavoro, nonché due occasioni l'anno di incontro culturale, sociale, conviviale a cui partecipano sistematicamente i soci venendo dalle più disparate sedi

nazionali ed internazionali in cui lavorano.

A conclusione, un commento

L'esperienza dell'Alta Scuola Politecnica e della collaborazione Torino-Milano attorno a questo progetto sono una buona dimostrazione dei risultati positivi che si possono ottenere da una strategia di cooperazione.

È però ancora difficile per la Giunta ASP far conoscere ed apprezzare l'apporto che questo esperimento può rappresentare in un territorio che non sta ancora prendendo reali iniziative per emergere dalle difficoltà attuali. Per ottenere migliori risultati si dovrà contare su una più efficace azione dei due Politecnici ma anche delle due città che potrebbero, insieme, accrescere la visibilità del progetto ASP, compensando la tradizionale poca attitudine dell'ambiente torinese a fare del buon "marketing" delle proprie iniziative, delle proprie risorse, delle proprie idee innovative.

Indubbiamente la competitività che ha contrapposto in anni passati Torino e Milano oggi è superata ed è, sia pure ancora debolmente, sostituita da una comune azione che si spera costituisca strumento di crescita della coppia Mi-To promuovendo la capacità di competere, insieme, nei confronti di altri territori. Iniziative come questo comune percorso universitario di eccellenza, sono particolarmente rilevanti per una regione Nord Ovest in grave crisi e non più capace di competere efficacemente nei confronti di altre aree europee e mondiali. La possibilità di alimentare con tecnici, studiosi, professionisti, consulenti di profilo molto alto il mondo della ricerca e delle professioni può costituire uno dei pochi strumenti-chiave per riattivare la crescita e lo sviluppo territoriale, e, come tale, va incentivata e sostenuta con opportune politiche, specie in un momento in cui il grave rallentamento della crescita riguarda non solo questa macroregione ma l'intero Paese e la ricerca e la promozione di nuovi fattori di sviluppo deve partire da queste che sono le Regioni meglio attrezzate per riuscirci.

Forse il ricorso in extremis ad un governo tecnico fortemente targato Mi-To è una buona conferma che le speranze di rilancio delle nostre prospettive di sviluppo sono affidate alla formazione di tecnici di grande competenza ma anche di grande capacità di collaborazione e di innovazione che gli Atenei di queste regioni hanno tradizionalmente saputo formare.

La crisi va, in questo senso, colta come opportunità per costruire e praticare con convinzione, anche attorno alle poche esperienze di collaborazione fra Milano e Torino citate in apertura di questo contributo, una nuova stagione di cooperazione e ricerca di complementarità fra le due aree al fine di procurarsi qualche chance di successo nell'attrazione delle poche risorse per lo sviluppo disponibili in un mercato mondiale sempre più povero di opportunità di investimento. E certamente il supporto al

un progetto come quello ASP costituisce un banco di prova, soprattutto in considerazione del fatto che anche questa iniziativa, come tante, verrà messa in difficoltà dalla scarsità di risorse che certamente continuerà ad attardarci per un periodo non breve. Equilibri reciproci e traiettorie di sviluppo sono e saranno ancor di più coinvolti e forse travolti dagli effetti della grave crisi mondiale e sostenere i fattori strategicamente capaci di produrre professionalità molto qualificate sarà una chance ed una sfida da seguire con attenzione e preoccupazione e praticare, ovunque e comunque sia possibile.

Se il futuro davvero sarà affidato alla società della conoscenza, iniziative come quella dell'ASP dovranno essere valorizzate e diffuse per aumentare la capacità di produrre profili innovativi e di alta qualificazione e venire così incontro alle aspettative di sviluppo, comprese quelle ali-

mentate dall'evento Expo 2015 che si spera non rimangano limitate, nei loro effetti, al solo capoluogo lombardo. Aumentare la capacità di proporre alta qualificazione attorno alla didattica di eccellenza, e consolidare così reti di conoscenza e di ricerca interdisciplinare e interregionale può promuovere quella cooperazione competitiva di cui abbiamo molto bisogno in un momento di particolare difficoltà soprattutto per le nostre leve più giovani a cui si vanno riducendo le prospettive di lavoro e di futuro, tanto da indurre i nostri migliori laureati, compresi quelli provenienti dall'esperienza ASP, ad emigrare, portando altrove i benefici dell'investimento economico e culturale fatto dal nostro Paese per portarli a quel livello di formazione. L'ASP, che su questa produzione di profili innovativi e qualificati è impegnata da 8 anni, continuerà, ci auguriamo, a sviluppare questo compito alimen-

Tema generale del corso	Titolo e responsabili del modulo	Obiettivi del modulo
Innovazione ed impatto sulla società	1) Innovation: Why, and for whom? Massimiano Bucchi e Costanzo Ranci Ortigosa	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretare il contesto socio-tecnico in cui l'innovazione nasce e si sviluppa • Comprendere come i valori e le culture normative conformano e guidano l'innovazione e la progettazione tecnica
	2) Design for Social innovation Ezio Manzini	<ul style="list-style-type: none"> • Introdurre i problemi della innovazione in un contesto sociale ed economico • Discutere la rilevanza di coinvolgimento dell'utente nel processo di progettazione • Discutere la creatività e il pensiero progettuale per l'innovazione
Attori e decisioni nella progettazione complessa	3) Management of innovation Mario Calderini	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppare la capacità di condurre analisi strategiche e gestione del progetto • Sviluppare competenza ed esperienza nel lavoro di gruppo e capacità di comunicazione esterna
	4) Decision making Bruno Dente e Giovanni Azzone	<ul style="list-style-type: none"> • Proporre una struttura teorica e strumenti interpretativi per gestire il processo decisionale connesso con la realizzazione di progetti complessi nella sfera pubblica e privata
Aspetti della progettazione di sistemi complessi	5) Global change and sustainability Marino Gatto	<ul style="list-style-type: none"> • Introdurre gli studenti ai problemi del cambiamento globale • Delimitare le politiche possibili e gli avanzamenti tecnici che potrebbero designare percorsi sostenibili • Rendere gli studenti consapevoli della loro responsabilità verso l'introduzione della sostenibilità economica, sociale e ambientale nella loro vita professionale
	6) The dynamics of creativity Agata Spaziante	<ul style="list-style-type: none"> • Discutere come la situazione di crisi economica può stimolare lo sviluppo di nuovi stili di vita e nuovi modi di organizzare, governare, progettare il territorio e l'architettura

Tabella 7. I corsi seguiti dagli studenti del VI ciclo.
Figura 7. Studenti del II ciclo.
Figure 8, 9. Studenti del III ciclo.



tando fra i due Politecnici e le due città l'esile filo della cooperazione nel campo della formazione universitaria e contando, emblematicamente, sul rilancio inopinatamente proposto a questa sfida dalla necessità di ricorrere, per salvare il paese da una crisi gravissima, a tecnici di esperienza e di talento pescati, non a caso, da un bacino di formazione targato Mi-To.

Agata Spaziante, docente di tecnica e pianificazione territoriale presso il Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto e politiche del Territorio (DIST) del Politecnico e dell'Università di Torino e membro della Giunta dell'Alta Scuola Politecnica dal 2004 al 2010.

Note

¹ Ne ha scritto Marco Alfieri (milanese) su «La Stampa» del 17 novembre 2011, nell'articolo *Un governo targato Mi-To*.

² I poli di competitività (associazione di imprese, centri di ricerca e organismi di formazione localizzati in un dato territorio e coinvolti in iniziative partenariali) sono largamente sperimentati in Francia dal 2004 (si veda A. Grandelement, *Vers une géographie des poles de compétitivité: reseaux, construction politique*

et organisation territoriale, in L. Resmini, A. Torre (a cura di), *Competitività territoriale: determinanti e politiche*, FrancoAngeli, Milano 2011, p. 219.

³ L'autrice ha fatto parte dal 2004 al 2010 della prima e della seconda edizione della Giunta ASP, come rappresentante del Politecnico di Torino.

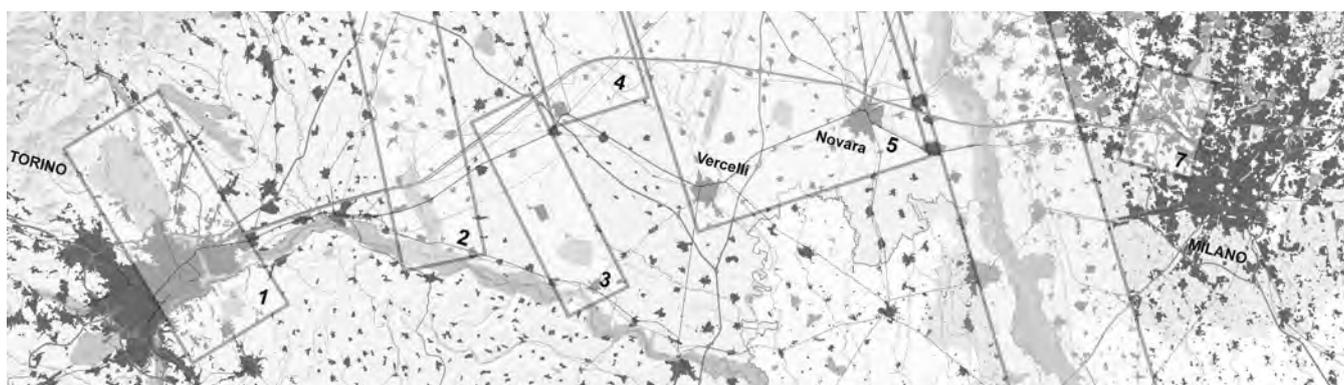
⁴ Per ulteriori informazioni si consulti il sito <http://www.asp-poli.it>, o si contatti Ufficio ASP all'indirizzo e-mail: info-to@asp-poli.it.

⁵ La Convenzione fra i due Politecnici è stata stipulata il 29 marzo 2004.

⁶ L'iniziativa è stata varata dal Ministro per l'Università e la ricerca, che all'epoca era Letizia Moratti, con DM 262 del 5 agosto 2004, nell'ambito di azioni per il potenziamento della rete dell'alta formazione, che hanno dato origine in quell'anno a tre nuove istituzioni: l'Istituto Italiano di Scienze Umane (con sede a Firenze), il Consorzio Interuniversitario di Studi Avanzati (con sede a Roma) e, l'Alta Scuola Politecnica (con sede a Milano-Torino), dotate di apposito finanziamento per il triennio 2004-06.

⁷ Tutti i dati e le rappresentazioni grafiche e tabellari contenute in questo articolo provengono da informazioni ed elaborazioni prodotte dall'Ufficio ASP sotto la guida dell'attuale Direttore prof. Stefano Ceri.

Verso il 2015
Towards 2015



Torino e Milano: territori intermedi e spazi aperti come opportunità di sviluppo di una Smart Region

Torino and Milano: in between territories and open spaces as an opportunity for the development of a Smart Region

ANDREA ROLANDO

Abstract

La configurazione dei territori del nord ovest compresi tra i capoluoghi regionali di Milano e Torino si sta rapidamente modificando in relazione al recente completamento del fascio infrastrutturale, che ha portato negli ultimi dieci anni al potenziamento dell'autostrada ed alla costruzione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità. Di conseguenza, mentre i poli principali si sono ulteriormente rafforzati, i territori intermedi – nonostante l'alta qualità spaziale e la ricchezza di risorse produttive, culturali e ambientali che li caratterizza – si trovano a dovere fronteggiare progressivi rischi di marginalizzazione.

In questo contesto, due sono le azioni strategiche che possono contribuire in termini concreti ad un più corretto equilibrio territoriale: una valorizzazione diffusa dell'intero sistema, incentrata su luoghi pregiati come sono gli spazi aperti e i centri intermedi, dove maggiori sono le opportunità anche in termini di qualità della vita e, in parallelo, una spinta verso l'utilizzo di nuove applicazioni delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, che possono costituire un *driver* territoriale determinante, ad esempio in tema di mobilità e di accessibilità a servizi per le persone e per le imprese.

Il prossimo evento di Expo 2015 a Milano – se esteso proprio a territori verso Torino, dove il tema dell'esposizione "*feeding the planet, energy for life*" trova un'applicazione esemplare – potrebbe essere anche l'occasione per mettere gli spazi aperti al centro delle azioni di progetto e di lavorare sulla scala territoriale dell'evento, portando avanti un'idea innovativa di *Smart Region*, dove le nuove applicazioni delle ICT troverebbero il più interessante ed efficace campo di sperimentazione e di azione, superando l'idea stessa della *Smart City*, dove l'accessibilità ai servizi, grazie alla disponibilità di tecnologie e pratiche d'uso mature è invece ormai ampiamente diffusa.

The configuration of the territories in the northwest region between the main centers of Milan and Turin is rapidly changing in relation to the recent completion of the infrastructure bundle, which led over the last decade to upgrade the highway and the construction of the new high speed railway line. Consequently, while the main poles were further strengthened, the intermediate territories – despite their high spatial quality and the wealth of productive resources and cultural and environmental conditions that characterize them – are running the risk of having to cope with progressive marginalization.

In this context, there are two strategic actions that can contribute to a better territorial balance: a widespread appreciation of the entire system, focusing on places as open spaces and intermediate centers, where more opportunities are possible, also in terms of quality of life and, in parallel, a push towards the use of new information and communication technologies, which can be crucial drivers of territorial change, for example in terms of mobility and accessibility to services for people and for businesses.

*The next event of the Expo 2015 in Milan – if extended to intermediate territories towards Torino, where the theme of the exhibition "*feeding the planet, energy for life*" finds a practical application – could also be an opportunity to put open spaces at*

the center of the project actions and at the same time to work at a territorial scale, implementing the innovative idea of a Smart Region, where new applications of ICT would find a field for true experimentation and action of higher interest and effectiveness, going beyond the same idea of the Smart City, where accessibility to services, thanks to the availability of technologies and practices of use that are mature, is already widely applied.

1. Il quadro territoriale di riferimento: reti lunghe e corte, centri principali e luoghi *in between*

Il recente completamento del fascio infrastrutturale tra Torino e Milano (autostrada e linea ferroviaria ad alta velocità) sta producendo rilevanti cambiamenti in tutto il sistema territoriale compreso tra i nodi principali, che sono agganciati in modo sempre più saldo alle reti lunghe (e veloci) e i cosiddetti luoghi intermedi, che si trovano invece ad un livello subordinato, essendo in relazione alle meno pregiate reti corte (e lente). Luoghi che si trovano in una condizione che si definisce, a più livelli, *in between*, sia in senso spaziale che funzionale e che caratterizzano a scala urbana e territoriale in modo evidente il territorio tra i principali centri in molte delle regioni maggiormente urbanizzate. Basti pensare agli ambiti residuali tra le aree commerciali e gli abitati, alle frange urbane tra città e campagna, agli spazi tra infrastrutture e paesaggio per comprendere come tali luoghi costituiscono l'opportunità forse più preziosa per ripensare a possibili azioni di riequilibrio tra centro e periferia. Si tratterebbe di azioni ormai urgenti, tese ad evitare una già avviata e progressiva segregazione di luoghi che, seppur marginali per localizzazione, potrebbero tuttavia diventare in qualche modo centrali, se gli elementi di pregio che li connotano venissero adeguatamente integrati e valorizzati.

Di certo non si vuole qui proporre l'idea dello spazio intermedio come il luogo, sorta di *buffer zone*, dove le spinte all'espansione dei centri principali possono essere in qualche modo assorbite e incanalate, nella prospettiva di una futura ipotetica saldatura tra le due regioni urbane principali. Al contrario, si vuole invece difendere un punto di vista opposto, che porti a guardare i due poli estremi proprio dal centro, mantenendone il carattere *altro* rispetto all'idea tradizionale di città come luogo di concentrazione densa di attività e di persone. Una posizione al tempo stesso geograficamente centrale e funzionalmente periferica, che può tuttavia divenire una sorta di cerniera, il cui compito è proprio quello di garantire un equilibrio tra la pressione dell'urbanizzato e la disponibilità di spazi aperti che devono essere salvaguardati con attenzione, al fine di garantire il miglior equilibrio del sistema nel suo complesso.

I temi della relazione tra centro e periferia, tra concentrazione e diffusione, tra città e campagna sembrano comunque trovare finalmente attenzione nell'agenda di tecnici e amministratori, alimentando un dibattito disciplinare che viene affrontato da diverse angolature, come dimostra tra l'altro la molteplicità di termini che vengono utilizzati da vari autori, in ambito urbanistico, geografico, sociologico e politico. È sufficiente per questo citare

sostantivi come regione o area urbana, *city region* (aggettivato con *global, mega*), e la sua traduzione, non solo in termini linguistici, ma di senso, nel dibattito tecnico e disciplinare, in città-regione, così come i termini di macro-regione, regione o area metropolitana, megalopoli (Gottmann, 1961) o persino di megalopoli padana (Turri, 2000). Analogamente, si potrebbero menzionare aggettivi e definizioni come periurbano, rur-urbano, *sprawl*, urbanizzato (distinto da edificato!), frange urbane, *edge cities* ecc., per evocare complesse discussioni che meriterebbero forse un intervento specifico mirato all'analisi critica del significato attribuito ai singoli termini, solo apparentemente sinonimi. Un tale esercizio va di certo oltre i limiti e gli obiettivi di questo testo, ma merita comunque tenerne presente, sottotraccia, l'importanza per un riferimento più ampio ai temi trattati.

La tesi che si vuole proporre è che, al di là dei diversi modi di intendere le relazioni e le possibili configurazioni territoriali tra le città, lo spazio (ancora in buona parte "vuoto") che si trova nei territori intermedi, possa diventare più centrale nelle dinamiche di uso che nel prossimo futuro si andranno manifestando nel nord ovest: non perché tale spazio sia colmato in termini concreti, ma perché ne sia riconosciuta la ricchezza di senso, l'importanza, anche in termini di opportunità e di vero e proprio valore, che può portare vantaggio agli effettivi abitanti e ai potenziali *users* che ne potrebbero beneficiare, in diversi modi, anche arrivando dai centri principali; ma, soprattutto, merita portare avanti l'idea che esso possa diventare un vero e proprio bene comune, oggetto di politiche di coesione e collaborazione tese alla valorizzazione territoriale, che risulterebbero vantaggiosi anche in termini competitivi sulla scena internazionale¹.

In questo contesto, due strategie sembrano prevalere tra quelle che possono contribuire in termini concreti alle azioni di riequilibrio territoriale.

In primo luogo, una valorizzazione diffusa dell'intero sistema, incentrata sui luoghi pregiati come gli spazi aperti e alcuni centri minori intermedi (Ivrea, Biella, Vercelli, Casale ecc.), dove maggiori sono le opportunità in termini di qualità della vita. Le eccellenze che qualificano ancora, pur tra le difficoltà della crisi post industriale questi territori (Ivrea con lo straordinario rapporto tra fabbrica, paesaggio e comunità e le recenti opportunità date dagli sviluppi delle *ICT*, Biella e il tessile, il Verbano-Cusio e il design domestico, Casale e i paesaggi del turismo nelle terre del Monferrato) possono costituire un'occasione di rilancio territoriale che ha bisogno di integrazione con nuove politiche di servizi intesi in senso ampio².

In secondo luogo, vista la situazione territoriale di marginalità dei territori *in between*, le tecnologie nei campi dell'informazione e della comunicazione oggi sempre più diffuse possono costituire un *driver* territoriale determinante, ad esempio in tema di mobilità e di accessibilità a servizi per le persone e per le imprese, completando le azioni più tradizionali, che hanno effetto soprattutto sull'*hardware* territoriale, con azioni più diffuse e di tipo *bottom-up* che riguardano invece un approccio maggiormente mirato ad una componente che potremmo definire

software e che verrà trattata nel capitolo successivo. Tornando alle azioni in grado di incidere sulla componente spaziale del territorio del nord ovest, merita ancora ricordare come tale duplice approccio e l'attenzione particolare rivolta a questi argomenti sia giustificata anche dalle caratteristiche strutturali del territorio stesso, plasmato da fattori naturali e da azioni di origine antropica, che hanno prodotto il paesaggio complesso che è oggi al centro del nostro lavoro. Esso risulta infatti caratterizzato, da un punto di vista strutturale, da un fascio principale di elementi lineari disposti lungo l'asse est-ovest, dove il fiume Po, alla cui direttrice si conformano le maggiori infrastrutture ferroviarie e autostradali del nord italiano, costituisce la matrice territoriale principale. A tale direttrice è intrecciato un sistema fatto di molteplici elementi con andamento prevalente nord sud, individuato dai fiumi che scendono dalle Alpi, attraverso i laghi e che determinano il tessuto degli insediamenti minori. L'intero sistema si basa quindi su di una matrice articolata, a doppio ordine di reti lunghe e corte, che non sempre sono in grado di connettersi reciprocamente. In questo senso, il nuovo asse che collega i due nodi di Torino e Milano con la linea ferroviaria ad alta velocità è il tipico esempio di rete lunga che attraversa il territorio delle reti corte, quasi senza alcuna relazione, creando un vero e proprio effetto *tunnel*. Al contrario, il fascio della rete autostradale – apparentemente analogo per gerarchia e per impatto sul territorio – presenta invece numerosi punti di connessione, ad esempio in corrispondenza dei caselli autostradali, delle aree di servizio e di altri luoghi direttamente connessi al suo tracciato. Lo stesso si può dire per le reti ferroviarie interregionali e regionali, che innervano i territori in modo capillare e dove è più facile stabilire connessioni tra il tracciato e i territori attraversati. Da qui, l'interesse per una valorizzazione dei nodi e dei luoghi agganciati alle reti corte, che potrebbero effettivamente costituire occasione per una riqualificazione diffusa *sul* territorio e *del* territorio, secondo una logica quasi ipertestuale, di collegamenti tra nodi e territori circostanti.

2. Interventi sulla componente *hardware* del paesaggio per la valorizzazione dei territori intermedi: progetti per nuovi luoghi lungo le reti infrastrutturali

Molte delle azioni delle quali si discute a proposito della cooperazione e integrazione territoriale tra città³ rimangono negli scritti, nelle parole dei convegni o, nei casi migliori, si concretizzano in iniziative immateriali, come per l'Alta Scuola Politecnica, il festival musicale Mi-To e alcuni tentativi di collaborazione nel campo di altre manifestazioni culturali e artistiche, delle quali anche questo numero monografico della rivista rende conto.

Occorre allora ipotizzare azioni di progetto concrete, che mirino a lavorare sul livello *hardware* della configurazione territoriale e che portino il piano della discussione alla scala delle singole realtà locali diffuse nella regione, considerando il paesaggio centrale (con i suoi spazi aperti e le polarità ambientali, culturali e per il tempo libero) come un grande elemento di cerniera e non come una mera estensione, a forma di corona attorno alle aree

metropolitane principali⁴.

Sembra quindi opportuno mettere l'accento su iniziative di qualificazione e di riequilibrio territoriale efficaci, che incidano sulla componente fisica e spaziale dei luoghi e che possano contribuire a consolidarne la matrice territoriale, intesa come vera e propria struttura che regge la forma del paesaggio, come se si trattasse di un vero e proprio *hardware* che consente il funzionamento di un sistema complesso.

I luoghi intermedi si prestano per questo in maniera ottimale ad azioni di forte innovazione e presentano condizioni ideali per sperimentare soluzioni di riequilibrio e valorizzazione complessiva del territorio. In particolare, in relazione all'infrastruttura a rete esistente, già solida e articolata benché solo in qualche caso sufficientemente integrata ai territori circostanti, si collocano alcuni nodi, relazionali e/o funzionali che costituiscono elementi di interfaccia, di diverso livello e natura, rispetto al territorio, ricco di connotazioni specifiche nei caratteri del paesaggio agricolo e della dotazione culturale. Ma quali sono oggi gli elementi che definiscono l'identità e il valore del paesaggio diffusamente urbanizzato dei territori compresi tra Torino e Milano? Quali elementi meritano di essere progettati o ripensati in modo da ricucire i luoghi e gli spazi? Di certo sembra che i luoghi realizzati di recente siano isole, in alcuni casi anche attentamente risolte in sé stesse dal punto di vista spaziale. Tuttavia, appare anche evidente come, nella maggior parte dei casi, esse manchino di spazi di relazione bene organizzati rispetto al tessuto urbano e paesistico circostante e preesistente, se si pensa ad esempio alla mancanza di qualità spaziale dei collegamenti verso i centri abitati o verso i nodi della rete della mobilità, spesso risolti esclusivamente secondo criteri di progetto che mirano a soluzioni meramente funzionali. I casi delle aree per il commercio sono emblematiche in questo senso, dal momento che esprimono appunto la contraddizione e lo squilibrio tra la qualità interna, spesso attentamente ricercata, e la povertà delle relazioni, a vari livelli, con il contesto che le accoglie⁵.

Di conseguenza, sono proprio tali elementi ad essere maggiormente adatti per sperimentare integrazioni positive tra le reti. Ad esempio, considerando che si trovano spesso in prossimità o lungo le reti autostradali, questi nuovi luoghi potrebbero essere intesi non solo come aree dove si sosta lungo il viaggio o dove ci si reca per necessità, ma dovrebbero svolgere il ruolo di vere e proprie aree di "servizio", inteso nel senso più ampio e ricco del termine: luoghi di interesse effettivo per gli *insiders* che abitano i territori e non solo per gli *outsiders* che li usano. Essi potrebbero così diventare polarità in grado di relazionarsi in modo positivo con i luoghi intermedi dove sono collocati⁶, aprendo un dialogo con i territori circostanti che non sarebbero più solo attraversati e occupati, ma che diventerebbero effettivamente meglio integrati alla rete delle infrastrutture. Tra l'altro, una maggiore attenzione a questi temi porterebbe a riprendere i fili di una tradizione interrotta, se si pensa che luoghi analoghi, nell'Italia degli anni della costruzione della prima rete autostradale, sono stati oggetto di notevole impegno

anche progettuale, almeno alla scala architettonica se non a quella dell'integrazione nel paesaggio. Inoltre, merita anche ricordare come recenti esperienze, soprattutto in Francia e in Germania abbiano ripreso, con risultati positivi gli stessi temi del rapporto tra infrastruttura, viaggio e paesaggio, riuscendo spesso nell'intento di trasformare le linee della mobilità tracciate sul paesaggio in elementi generatori di qualità spaziale che riverbera sui territori retrostanti alle infrastrutture invece che meri consumatori di suolo prezioso. La questione che sembra maggiormente interessante riguarda dunque il ruolo di questi nuovi luoghi come spazi di relazione, che non possono e

non devono restare esclusivamente affacciati verso l'infrastruttura, ma devono diventare aree permeabili da e per il territorio circostante (per approfondimenti su questi temi, si vedano i riferimenti bibliografici 6, 7 e 8). In questo senso, l'intero grande spazio centrale tra Milano e Torino può essere inteso come un grande "cuore verde", riprendendo la definizione che nei Paesi Bassi è stata data per l'area centrale, spazio produttivo agricolo e luogo del loisir, del Randstad Holland⁷. Il territorio tra le due città potrebbe in questo modo essere persino considerato come una sorta di grande area di servizio, compresa tra i laghi prealpini e le colline del

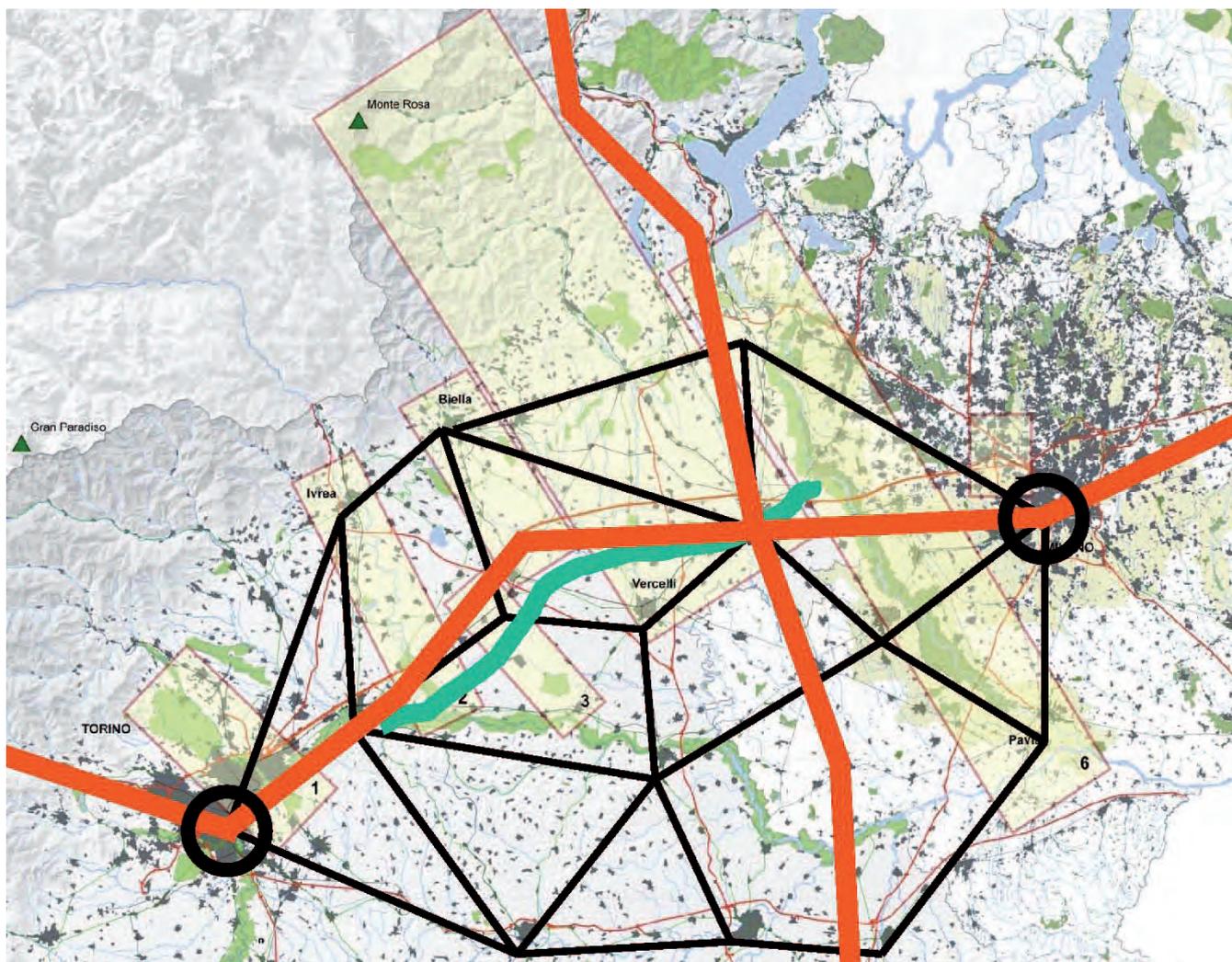
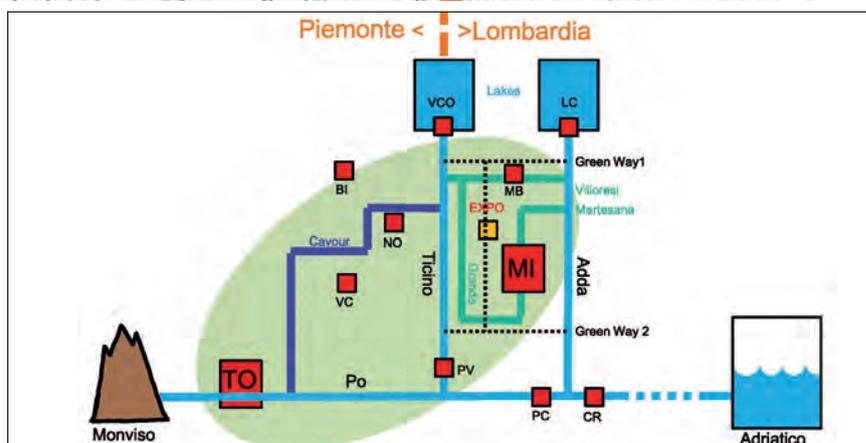


Figura 1. Il sistema delle reti lunghe dei corridoi europei e le reti corte corrispondenti alle relazioni di scala regionale tra Torino e Milano.

Figura 2. Rappresentazione schematica dello spazio aperto centrale tra i poli principali di Torino e Milano e il sistema multipolare dei territori intermedi.



Monferrato, dove potere organizzare una pausa, eventualmente più lunga e magari estesa al territorio, durante il viaggio che congiunge i paesi del nord Europa al Mediterraneo. Le ragioni che giustificano un ruolo di questo tipo per i territori intermedi sono più che comprensibili, se si considerano i flussi dei nuovi visitatori-turisti che decidono di fermarsi nei grandi complessi come l'outlet di Serravalle Scrivia, prima di raggiungere le coste della Liguria e se si leggono in questo senso le localizzazioni di progetti come Mediapolis presso Ivrea e del complesso dell'Outlet a Vicolungo tra Vercelli e Novara, posto nei pressi del corridoio 24.

Si tratta di un tema, anche progettuale, di notevole interesse, che richiede tuttavia un'attenzione particolare a questioni multiscalarità complesse, dove il disegno urbano gioca un ruolo essenziale che porti a ricucire il contesto costruito delle città e dei paesi con quello degli spazi periurbani, dei nuovi luoghi e delle campagne (ove ancora presenti) circostanti.

Una seconda possibile serie di azioni⁸, integrata e complementare alla precedente, potrebbe portare l'attenzione sulle stazioni poste lungo le linee ferroviarie delle reti corte, anche quelle di minor traffico e a rischio di dismissione, come la linea Santhià-Biella-Novara, che è esemplare in questo senso. Esse possono infatti diventare polarità di riferimento territoriale, oltre che per le loro funzioni proprie, di collegamento con i centri principali, anche come porte di accesso e di interfaccia rispetto ai territori che le circondano, in molti casi inseriti in paesaggi di grande pregio e da valorizzare ulteriormente come risorse per il tempo libero per chi provenga dalle aree urbane.

È chiaro come la fruizione completa di tali risorse debba essere integrata all'interno di politiche di accessibilità (anche attraverso collegamenti di mobilità dolce), ospitalità e organizzazione integrata con le comunità locali e che consentano di mettere effettivamente in rete i beni disponibili, spesso di dimensione tale da non reggere iniziative basate sulla sola economia di scala locale (si vedano, al proposito le tesi su questi argomenti citate nei riferimenti bibliografici al n.10). Ma è altrettanto chiaro come azioni di progetto puntuali porterebbero ad una di ricucitura diffusa tra le reti e i territori, stabilendo relazioni strutturali in grado di essere decisive, rispetto alla qualificazione territoriale di uno spazio essenziale e complementare alla città.

3. Interventi sulla componente *software* del paesaggio per la valorizzazione dei territori intermedi: nuove applicazioni di strumenti e ICT come fattori di innovazione per una *smart region*

Uno sguardo dalla periferia, piuttosto che dal centro, suggerisce dunque di dare maggiore importanza alle azioni di progetto che riguardano proprio gli spazi aperti e i luoghi di margine. Se visti insieme, dall'alto e nel contesto territoriale tra Torino e Milano, si tratta di un ambito di alta qualità spaziale – vero e proprio *central park* di dimensione interregionale, paragonabile ad altri sistemi che in Europa, come si è visto per il *Randstad* e per la *Ruhr*, sono

oggetto di attenta valorizzazione – dove tuttavia le risorse sono solo implicite e le opportunità del loro utilizzo da parte degli abitanti e di altri utenti risultano decisamente meno accessibili rispetto alle città principali.

In questo specifico quadro territoriale, nuove applicazioni di dispositivi personali di comunicazione (navigatori, computer portatili e smartphone) integrati alle reti di comunicazione potrebbero rappresentare lo strumento ideale per consentire una migliore relazione tra le reti lunghe dove sono posizionate le città principali e le reti corte che innervano i luoghi intermedi. In particolare, ci si riferisce alla fornitura di servizi in senso lato che, per quanto di tipo immateriale, possono in realtà costituire fattori operativi per l'innovazione territoriale. Si pensi alle pratiche d'uso dei luoghi, anche in relazione ai nuovi stili di vita che sono caratterizzati da distinzioni sempre più labili tra tempo di svago e di lavoro, alle politiche di accessibilità, oppure alle potenzialità che i luoghi di margine offrono in termini di ospitalità (anche turistica) e che i servizi di infomobilità possono rendere effettivamente fruibili (si vedano, al proposito, i riferimenti bibliografici riportati al n.6).

Dagli studi condotti presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione (riferimenti bibliografici 9 e 10) emerge infatti proprio l'importanza delle tecnologie e dei nuovi strumenti di comunicazione, quali fattori che possono incidere sui comportamenti delle persone ma che, soprattutto, possono diventare anche veri e propri motori di modificazione spaziale del territorio. In questo settore, attività recenti, sviluppate nell'ambito dell'Alta Scuola Politecnica, anche in collaborazione con Telecom, sembrano indicare prospettive di ricerca promettenti. Tra i temi di maggior interesse, l'utilizzo di tecnologie di prossimità per la fornitura di servizi, lo studio sull'impatto architettonico e urbano delle strumentazioni e dei dispositivi disponibili, anche in relazione a possibili pratiche d'uso innovativo, l'esplorazione di nuove forme di interfaccia tra utente e dispositivi personali. Si tratta di argomenti che vengono ormai affrontati in molti contesti e che sono oggetto di un vivace dibattito disciplinare⁹, in particolare per le questioni relative alla scala urbana, dove il tema della *smart city* occupa un posto rilevante nell'agenda di molte amministrazioni e istituzioni locali.

L'attenzione che proponiamo sulla scala territoriale, suggerisce tuttavia di lavorare piuttosto su un'idea estesa che potremmo definire *smart region*, superando la nozione, per molti aspetti riduttiva, di *smart city*. Infatti nelle città le nuove tecnologie ICT avranno un ruolo di certo importante, ma esso sarà principalmente teso all'integrazione di servizi che sono, comunque, già sufficientemente accessibili. Nei territori intermedi invece, le stesse tecnologie sono meno diffuse, anche in relazione a lacune nell'armatura delle reti di comunicazione, e devono perciò essere considerate come fattori determinanti per consentire uno sfruttamento efficiente di condizioni ambientali di per sé favorevoli, ma che hanno bisogno di implementazione per garantire l'effettiva disponibilità di servizi ormai indispensabili. Si tratta non solo di garantire una migliore qualità della vita agli abitanti, ma di incentivare

un vero rinnovamento della struttura territoriale se si pensa, ad esempio di dare l'opportunità per una inversione, ancora possibile, dei criteri di localizzazione di specifiche attività nei campi dell'impresa, della cultura e dei servizi. Alcune esperienze, per Ivrea, per settori di punta dell'industria tessile del Biellese e per la valorizzazione anche turistica delle eccellenze del patrimonio paesaggistico potrebbero trovare in questa direzione una strada che meriterebbe percorrere.

4. Expo 2015: un'occasione per una sperimentazione aperta

Alla luce di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, il territorio tra Torino e Milano risulta dunque ancora fortemente dinamico e soggetto a notevoli opportunità di sviluppo. Il consolidamento dell'asse est-ovest lungo corridoio 5 tra le due città è ormai compiuto dal punto di vista fisico, anche se il ruolo effettivo della linea sarà di certo condizionato, in futuro, dalla sua prosecuzione verso la Francia attraverso Torino. L'asse nord-sud del corridoio 24 si va pure definendo, anche se le azioni per il rafforzamento dell'incrocio in corrispondenza del nodo di Novara è ancora non del tutto chiaro, in particolare per le relazioni tra Malpensa, le autostrade e la linea ad alta velocità ferroviaria, ma soprattutto per il ruolo che Novara potrà assumere nel settore della logistica, in relazione alla sua collocazione rispetto alle infrastrutture di scala continentale. Le conseguenze riguarderanno di certo in modo esteso l'intero ambito dei territori intermedi, che, tuttavia, sembrano per ora assumere un ruolo di spettatori, piuttosto che di attori forti sulla scena territoriale.

Non va però dimenticato che gli stessi territori potranno anche diventare teatro privilegiato dell'evento dell'esposizione universale di Milano del 2015, che non potrà avere come unico polo la città di Milano, ma che dovrà necessariamente riverberare anche sulle regioni vicine. Se si considerano infatti le loro caratteristiche economiche e paesaggistiche (basti pensare all'intreccio di città, paesi e infrastrutture idrauliche che strutturano le terre del riso o la complessità ambientale e culturale dei paesaggi del vino) essi costituiscono una straordinaria risorsa turistica, culturale e produttiva che li rende peculiari rispetto ai temi di Expo (*feeding the planet, energy for life*) e perfettamente complementari rispetto al sito milanese.

L'interesse per le aree comprese tra Milano e Torino è anche riconoscibile nell'iniziativa Expo Diffusa e Sostenibile¹⁰, promossa sotto il coordinamento di Emilio Battisti al Politecnico di Milano, con l'obiettivo di proporre azioni integrate all'Evento di Milano 2015 e che dà conto di un notevole numero di progetti e iniziative, localizzate soprattutto al di fuori del sito vero e proprio e in un ambito esteso ben oltre i confini regionali, lungo le direttrici geografiche e sulle reti corte dei territori diffusi. L'Expo 2015 può dunque costituire un'occasione straordinaria per portare ad azioni di forte riequilibrio e di qualificazione territoriale, contribuendo a includere i territori intermedi in dinamiche di scala maggiore, in particolare se l'evento si attuerà attraverso un effettivo processo di

diffusione sulle regioni circostanti, evitando un'eccessiva polarizzazione dell'iniziativa su Milano¹¹.

Tra i tanti temi possibili e che potrebbero qualificare i territori dell'Expo, il grande spazio centrale tra Milano e Torino, è reso unico dalla presenza di un'infrastruttura di importanza straordinaria, sia come manufatto tecnico ingegneristico che come elemento di forte valenza paesaggistica, come il canale Cavour, che prende le acque del Po a Chivasso, poco a valle di Torino per restituirle nel Ticino dopo avere contribuito ad irrigare l'intera pianura delle risaie tra Vercelli e Novara. Esso potrebbe fornire un'occasione importante per concentrare iniziative, anche tese a consolidarne il ruolo nel sistema territoriale tra Torino e Milano, un'infrastruttura fondamentale per l'equilibrio di un paesaggio agricolo fortemente produttivo e di grandissimo potenziale anche turistico. Perciò, il canale Cavour è il pretesto per affrontare questioni più ampie ed è stato scelto per il suo carattere di elemento fisico, oltre che fortemente simbolico rispetto alle tematiche che Expo si propone di affrontare (in particolare, *"feeding the planet"*), essendo una vera e propria spina dorsale che supporta l'intero paesaggio non solo agricolo tra Torino e Milano, ma al tempo stesso luogo virtuale con il quale sono in stretta relazione, anche se in modi differenti, molte delle realtà intermedie e dei territori *in between*. Il canale, se inteso ad esempio come risorsa turistica percorribile lungo le alzaie, potrebbe anche essere agganciato ad un sistema di altre reti "lunghe" ma "lente" già riconosciute (come le ciclabili Eurovelo 7 e 8) ma, soprattutto, sarebbe facilmente collegabile ai tracciati delle vie d'acqua e di terra previste per l'Expo, anche attraverso le greenways lombarde comprese tra Adda e Ticino, che certamente verranno implementate raggiungendo direttamente il sito milanese. Si costituirebbe in questo modo un vero e proprio "sistema" fortemente integrato e sicuramente innovativo, soprattutto in una dimensione metropolitana come quella della macro regione milanese. Infatti la presenza di una tale rete di vie d'acqua è caratterizzata da veri e propri "corridoi", intorno ai quali la qualità spaziale è, rispetto a situazioni ambientali analoghe, meglio preservata, condizione di certo favorevole e che può essere lo spunto per una nuova configurazione territoriale, maggiormente equilibrata.

Il caso del canale Cavour è oggetto di uno studio specifico condotto nell'ambito delle attività dell'Alta Scuola dei Politecnici di Milano e Torino: si tratta del progetto "E-SCAPE, *New tools and new opportunities for the localization of Expo 2015 general interest services along the Canale Cavour, a backbone of the Milano-Torino urban region*". Il titolo fa riferimento ad un nuovo paesaggio, per certi aspetti luogo di fuga (escape) dalla città e quindi luogo dove si possono sperimentare e integrare le azioni sull'*hardware* (ad esempio realizzando una pista ciclabile che renda percorribili le alzaie del canale sia a scopo turistico che per la mobilità nei pressi dei centri principali attraversati dal canale), ma al tempo stesso luogo di sperimentazione di un nuovo paesaggio "elettronico" (E-scape) e delle ICT, dove intervenire sul *software* territoriale, ad esempio fornendo servizi su smartphone, utili ai turisti e agli abitanti.

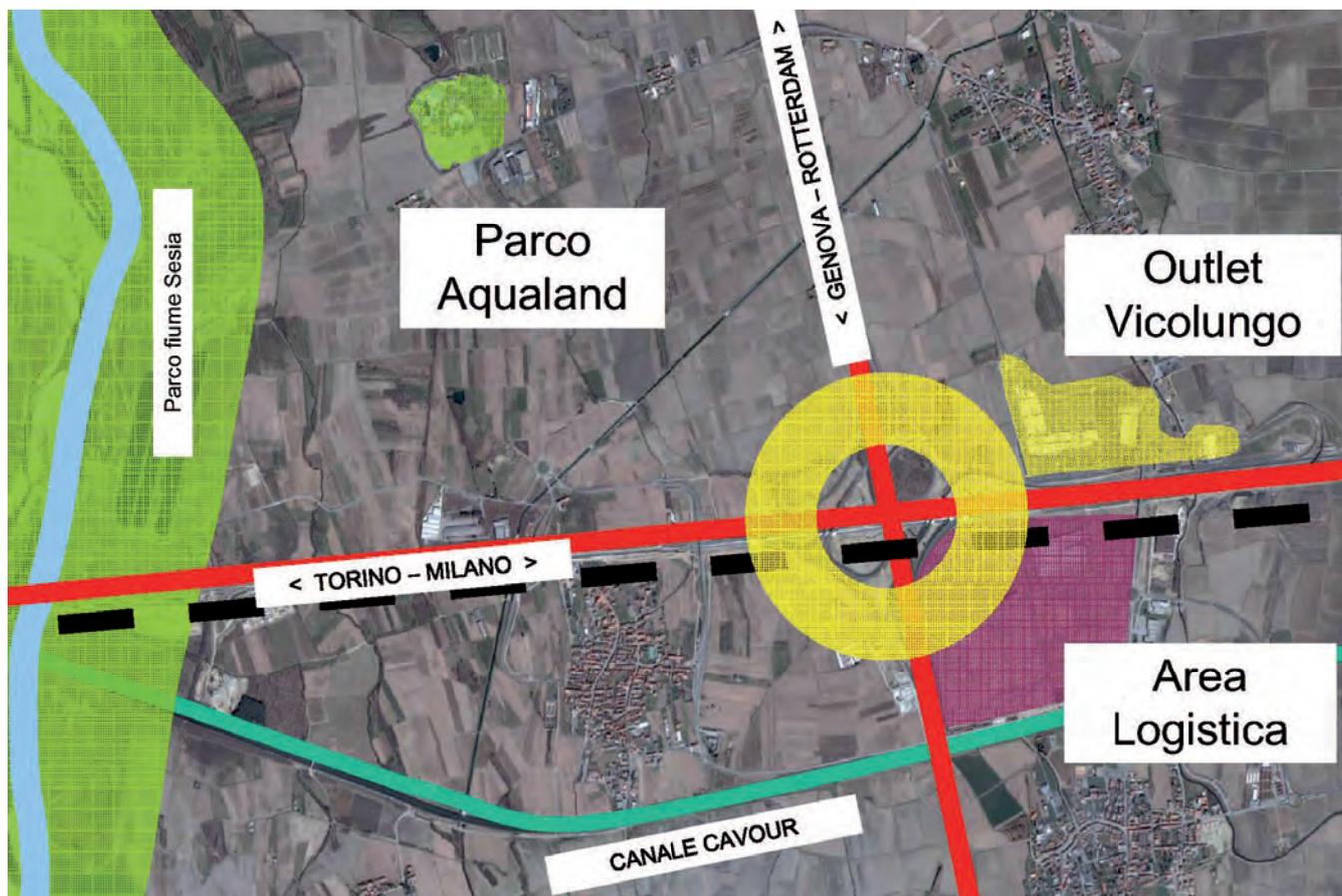


Figura 3. L'incrocio tra i corridoi europei 5 e 24, in corrispondenza del polo della logistica e del complesso commerciale dell'Outlet di Vicolungo.

Figura 4. La qualità dello spazio tra infrastrutture e spazi aperti in between tra il tracciato della ferrovia ad alta velocità, l'autostrada e il canale Cavour.

Figura 5. La qualità dello spazio di relazione all'interno del complesso commerciale dell'Outlet di Vicolungo.

Figura 6. La qualità dello spazio di collegamenti tra il territorio circostante e l'Outlet di Vicolungo, nei pressi del canale Cavour e del fascio infrastrutturale tra Torino e Milano.



In conclusione, questo caso specifico potrebbe costituire una sorta di spina dorsale del paesaggio, struttura portante di riferimento non solo simbolico attraverso la quale attribuire un nuovo significato agli spazi aperti tra Torino e Milano e potrebbe anche creare un'occasione per sperimentare e integrare, in relazione all'Expo di Milano, un approccio multidisciplinare che valorizzi i territori intermedi attraverso la fornitura di nuovi servizi, sia per accessibilità che per ospitalità e che possa determinare dopo l'evento un'eredità concreta per una visione *smart* di una nuova regione.

Andrea Rolando, ingegnere, professore associato presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano.

Riferimenti bibliografici sulle attività sviluppate presso il Politecnico di Milano

Alcuni degli argomenti richiamati nel testo sono stati sviluppati in modo più esteso in occasione di seminari, convegni e ricerche precedentemente svolte presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, tutte inserite nel più ampio filone di studio che riguarda la configurazione della scena territoriale che comprende le città di Torino e di Milano e i territori ad esse intermedi.

Un breve richiamo cronologico e tematico alle iniziative e alle pubblicazioni che ne sono testimonianza sembra quindi opportuno, per dare un quadro di riferimento più ampio rispetto ai temi specifici di questo scritto.

1. La prima discussione pubblica degli argomenti di ricerca è stata proposta in occasione del seminario sulle "Ricadute territoriali legate al potenziamento dalle connessioni infrastrutturali tra Torino e Milano" (curatela scientifica di Alessandro De Magistris e Andrea Rolando), tenuto presso il Politecnico di Milano il 5 aprile 2006. Gli interventi hanno consentito, tra l'altro di riprendere e rilanciare i temi che molti attori prestigiosi della scena torinese e milanese avevano presentato nell'importante convegno promosso dalle Camere di Commercio a Cernobbio nel 2004. Gli esiti del seminario di Milano sono pubblicati in A. CASTELLANO, A. DE MAGISTRIS, A. ROLANDO (a cura di), «Territorio», n. 39, numero monografico su Torino e Milano, FrancoAngeli, Milano 2006. In particolare, sono evidenziate le iniziative e il pensiero di alcuni importanti interlocutori del mondo accademico, della ricerca e delle associazioni di impresa, il riferimento all'importanza del coinvolgimento dei territori intermedi, il richiamo ad importanti esperienze europee come quelli delle regioni della Ruhr e del Randstad olandese. In occasione del seminario è stato anche presentato un sito, dedicato e attivo dal 2005, che integra le attività di ricerca sviluppate al Politecnico di Milano in questo campo: <http://www.netdiap.polimi.it/Lab/milto/index.htm>

2. Il seminario ha fornito anche l'occasione per anticipare alcuni esiti del lavoro sviluppato nell'ambito di un progetto di ricerca PRIN 2003-2005, che hanno affrontato, tra l'altro la questione di una rappresentazione del feno-

meno territoriale e che rendesse conto della effettiva consistenza della regione tra Torino e Milano. Il lavoro ha portato alla realizzazione di una rappresentazione corografica del territorio, contenente la mosaicatura su GIS degli strumenti urbanistici regolatori di scala comunale di entrambe le regioni Lombardia e Piemonte, restituiti poi su di una carta sintetica in scala 1:100.000. Gli esiti sono riportati in A. ROLANDO, *La configurazione di un nuovo paesaggio lungo la linea ad alta capacità tra Torino e Milano*, in A. Pratelli, *Sui codici del disegno di progetto*, Editrice Universitaria Udinese, Udine 2006. Nella stessa ricerca, si è affrontato il tema della percezione del paesaggio in relazione alle infrastrutture come stimolo al progetto di qualificazione spaziale oltre che come parte importante del viaggiare come fatto esperienziale. In quell'occasione è stato anche prodotto un video di documentazione del paesaggio attraversato dall'infrastruttura, riprendendo con una telecamera fissata al finestrino del treno il percorso tra Torino e Milano e restituendo le immagini in relazione alla cartografia generale e di dettaglio, attraverso specifiche sezioni del paesaggio attraversato. Gli esiti sono riportati in A. ROLANDO, *Esplorazioni di luoghi per la rappresentazione di scenari*, in P. Boltri (a cura di), *Sui codici del disegno di progetto*, atti del seminario di Lecco, 30-31 marzo 2006, Cusl, Milano 2006.

3. In parallelo, nell'ambito degli studi a supporto della redazione del Piano Territoriale della Regione Piemonte, è stato commissionato uno specifico incarico di ricerca, i cui esiti sono pubblicati in un quaderno della Regione Piemonte, curato da F. Mellano e A. Rolando, *Problematiche derivanti dalla realizzazione e attuazione dell'asse Torino Milano nelle politiche di pianificazione territoriale*, Torino, Regione Piemonte, 2007.

4. Dal 2008, con l'aprirsi della discussione a proposito dell'assegnazione alla città di Milano dell'Expo del 2015, la dimensione del confronto con Torino ha iniziato a mettere in luce il ruolo dei Grandi Eventi come motore di sviluppo urbano e regionale. Tra l'altro a Torino, dopo l'esperienza delle Olimpiadi invernali del 2006, si stava lavorando all'organizzazione delle celebrazioni per il 150° anniversario dall'Unità d'Italia. In questo contesto, è emerso anche il ruolo, non solo simbolico, che le infrastrutture potrebbero giocare (le ferrovie e le autostrade, ma anche il canale Cavour, come fattori identitari per la costruzione dell'unità nazionale) non solamente perché beni storici da valorizzare, ma anche e soprattutto perché queste vengono riconosciute come elementi da integrare in azioni progettuali di riqualificazione del paesaggio. Queste argomentazioni, anche se proposte in varie sedi, non hanno trovato riscontro effettivo tra i temi delle celebrazioni, ma hanno tuttavia consentito di ragionare in maniera più strutturata sui Grandi Eventi come catalizzatori di azioni di sviluppo urbanistico e territoriali e sul rapporto tra infrastrutture e paesaggio.

5. Con il proseguire del dibattito sull'EXPO milanese, le questioni relative ai Grandi Eventi come catalizzatori dello sviluppo sono state discusse in un convegno internazionale dal titolo "20th Century Great Events" che ha avuto luogo a Milano il 2-3 aprile 2009, e gli esiti princi-

pali pubblicati nei saggi a cura di A. DE MAGISTRIS, A. ROLANDO, I. VALENTE, «Territorio», n. 51, FrancoAngeli, Milano 2009. La pubblicazione ha riportato, tra i molti casi interessanti, in particolare quello dell'IBA (Internationale BauAusstellung – Esposizione Internazionale di architettura e urbanistica) dell'area dell'Emscher Park, nella Ruhr, un ambito complesso, dove coesiste un territorio post industriale insieme a brani importanti di paesaggio agricolo e dove è stata sperimentata concretamente una possibile relazione positiva tra spazi aperti e infrastruttura. Un esempio che troverebbe applicazione anche per il territorio tra Torino e Milano, sia per le frange periurbane che per i più ampi spazi del paesaggio agricolo. Viene anche ribadito l'interesse per infrastrutture lineari come la rete ferroviaria anche minore e il Canale Cavour, che possono costituire occasioni di forte identità, con risvolti concreti su azioni di qualificazione territoriale. In particolare, esso potrebbe diventare elemento simbolico di riferimento sia come importante opera di infrastruttura ultimata nei primi anni dell'Unità di Italia (per Italia 150) che come elemento caratterizzante il paesaggio agricolo (per Expo2015).

6. Un'ulteriore tematica ha riguardato anche il ruolo, inteso in senso ampio, dei servizi alle persone e alle imprese: attività che sono in relazione ad una fruizione del territorio che si sta modificando, secondo dinamiche spesso inattese. In questo senso, le nuove forme di utilizzo del tempo per il lavoro e per il tempo libero, insieme ad un nuovo concetto di *loisir* hanno portato a riflessioni che si sono estese anche campi vicini, come quelli che trattano delle dinamiche del turismo, inteso in senso tradizionale e secondo nuove accezioni: si pensi ad esempio al turismo per i centri commerciali e per gli outlet in particolare. Sulla scorta delle iniziative precedenti, sono stati dunque approfonditi gli studi sulle forme di insediamento delle attrezzature e dei grandi servizi correlati alle infrastrutture: stazioni, centri commerciali, impianti della logistica urbana e delle catene commerciali, stazioni di servizio, parchi a tema. I risultati sono stati discussi in un convegno internazionale tenutosi a Milano il 30 novembre 2007, dal titolo “Le megastrutture a grande occupazione di suolo - logistica, produzione, commercio - e le dinamiche territoriali. Casi europei a confronto” e gli esiti pubblicati in saggi a cura di C. MORANDI, P. PUCCI, A. ROLANDO, «Territorio», n. 46, FrancoAngeli, Milano 2008.

7. Gli esiti di questi temi di ricerca sono stati anche presentati in due convegni tenuti presso il Politecnico di Milano. Il primo ha avuto luogo il 5 dicembre 2008 con il titolo “La città e il tempo: interpretazione e azione” e gli esiti specifici pubblicati in A. ROLANDO, *Milano e la dimensione macroregionale tra Torino 2011 e Milano 2015. Tempi e luoghi della trasformazione, tra infrastrutture e paesaggio agricolo*, in P. Bossi, S. Moroni, M. Poli (a cura di), *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2010.

8. Il secondo dal titolo “Innovation in Right Budget Urban Hospitality”, 24 novembre 2010, e parte dei risultati sono anticipati in C. MORANDI, A. ROLANDO, *Ospitalità right budget per “altri” turisti. Il caso di Milano e Expo 2015*, in E. Marra,

E. Ruspini (a cura di), *Altri turismi crescono. Turismi outdoor e turismi urbani*, FrancoAngeli, Milano 2011.

9. Un ultimo filone di ricerca, appena avviato, esplora come le nuove applicazioni nel settore dell'ICT possono diventare vero e proprio *driver* di innovazione territoriale e fattore determinante di qualità della vita. Si tratta di un campo di indagine che di certo si va rapidamente sviluppando e del quale merita tenere conto, soprattutto per quanto riguarda un nuovo concetto di “servizio” alle persone e nuove modalità di usi del territorio, particolarmente interessanti soprattutto se si prendono in considerazione i territori intermedi.

Il tema è stato anche anticipato in un seminario tenuto presso il Politecnico di Milano il 18 maggio 2010 dal titolo “De–scrivere / Di–segnare: modalità innovative per la rappresentazione dei luoghi e delle architetture” dove Stefan van der Spek della TU di Delft ha affrontato il tema delle applicazioni delle ICT alle analisi e al progetto della città contemporanea. Sviluppi ulteriori verranno affrontati nella ricerca finanziata da Telecom Italia “La *smart region* tra Torino e Milano. I servizi mobili come *driver* di innovazione territoriale in vista di Expo 2015”, sotto la responsabilità scientifica di A. Rolando e C. Morandi e che vedrà i primi esiti alla fine del 2012.

10. Tutti i temi elencati sono anche stati sviluppati anche in occasione delle tesi di laurea:

Il disegno del paesaggio e la cerniera infrastrutturale di Novara (relatori Secondino Coppo e Andrea Rolando), studenti Giuseppe Glionna e Alessandro Scandiffio, Politecnico di Torino - ASP, A. A. 2009/2010;

Assessing the potential for suburban railways: the low-density traffic line Santhià-Biella-Novara (relatori Cristina Pronello e Andrea Rolando), studente Stefano Minini, Politecnico di Torino - ASP, A. A. 2008/2009;

Il mobility management e i piani degli spostamenti casa-lavoro: il caso dell'ASL di Biella (relatori Cristina Pronello e Andrea Rolando), studentessa Michela Bongiorno, Politecnico di Torino - ASP, A. A. 2007/2008;

La riconversione del lanificio Pria a Biella: opportunità di sviluppo tra commercio, tempo libero e riqualificazione ambientale (relatori Corinna Morandi e Andrea Rolando, correlatore Carlo Molteni), studentessa Elena Bresciani, Politecnico di Milano, A. A. 2005/2006.

In forma più ampia e multidisciplinare, temi analoghi e complementari sono stati anche affrontati nell'ambito dell'Alta Scuola dei Politecnici di Torino e di Milano, dove, insieme a Corinna Morandi, sono stati portati avanti i progetti:

“E-SCAPE, New tools and new opportunities for the localization of Expo 2015 general interest services along the Canale Cavour, a backbone of the Milano–Torino urban region” (2010-2012);

“ExpHost, Great events and hospitality. Milan Expo 2015 and Turin Italia 150: new concepts and formats for new populations” (2008-2010);

“Expo 2015, towards a polycentric Milan” (2006-2008);

“Monitoring Territorial Effects due to Commercial Polarities along the Milan-Turin Connection” (2004-2006).

Note

- ¹ Le esperienze di valorizzazione degli spazi aperti, dell'integrazione con le infrastrutture e con i nuovi luoghi del tempo libero condotte nelle regioni del Randstad Holland e della Ruhr sono esemplari in questo senso.
- ² Per Ivrea, si vedano i recenti lavori della *International Summer School* – ISSI del Politecnico di Milano, le azioni mirate ad inseguire la città e il suo patrimonio tra i siti Unesco, ma anche la complessa e interessante vicenda del parco a tema di Mediapolis, posto lungo il raccordo autostradale verso Milano.
- ³ Il riferimento va alla relazione tra Torino e Milano, Torino e Lione, ma discorsi analoghi possono essere fatti se si estende il campo di riferimento a Genova o Bologna, tanto più se si considerano le modifiche, già in atto a valle del completamento della dorsale ad alta velocità tra Torino e Roma che passa per Milano-Bologna Firenze.
- ⁴ In questo senso, la stessa idea del parco agricolo sud che circonda Milano andrebbe superata, estendendone le aree di interesse fin oltre il Ticino.
- ⁵ Si pensi alle aree del nuovo polo commerciale di Settimo Torinese tra gli svincoli autostradali per Milano e Aosta, all'area, perfettamente simmetrica per condizioni territoriali, della Fiera di Rho o al complesso commerciale dell'Outlet di Vicolungo tra Novara e Vercelli, che costituiscono vere e proprie isole, perfettamente risolte al loro interno ma quasi del tutto isolate rispetto ai territori retro e circostanti.
- ⁶ Si faccia riferimento, tra gli altri, ai recenti testi di S. COLAFRANCESCHI, *Autogrill, una storia italiana*, Il Mulino, Bologna 2008 e L. GRECO, *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi, Roma 2010.
- ⁷ Il sistema urbano di forma anulare compreso tra le città di Amsterdam, l'Aja, Rotterdam e Utrecht.
- ⁸ Si citano le stazioni ad esempio e non si sviluppano ulteriormente gli argomenti per ragioni di spazio, ma l'elenco delle tipologie di elementi da prendere in considerazione andrebbe esteso, pensando ad esempio al tema, complesso, della qualità dello spazio pubblico nelle aree urbanizzate fuori dai centri principali, dove l'unica modalità di fruizione è fatta attraverso mezzi privati, con conseguenze evidenti rispetto alla necessità di qualificazione degli spazi di relazione che non richiedono attenzione alla qualità, ma sola efficienza funzionale.
- ⁹ Fra tutti, il Senseable City Lab del Massachusetts Institute of Technology ha una consolidata esperienza pluriennale.
- ¹⁰ Un repertorio ampio di progetti è consultabile sul sito: <http://www.eds.dpa.polimi.it>
- ¹¹ L'esperienza dei giochi olimpici di Torino 2006, in questo senso, deve essere preziosa. Infatti, al di là dell'indubbio successo dell'iniziativa, la vera *legacy* che è mancata è dovuta al fatto che non si è riusciti a creare una sinergia positiva tra città e territorio, che hanno vissuto l'evento in modo del tutto indipendente.

Milano-Torino 2015: proposte *bottom up* per una rigenerazione territoriale diffusa e sostenibile

Milan-Turin 2015: bottom up proposals for a widespread and sustainable territorial regeneration

STEFANO DIVITA

Abstract

Lo sviluppo del sistema insediativo e infrastrutturale del Nord Italia, avvenuto negli scorsi decenni, ha portato alla formazione di una “*mega-city region*” di livello mondiale: la megalopoli padana. All’interno di questo contesto, il Nord Ovest italiano, che conferma il proprio dinamismo culturale, sociale ed economico, torna ad essere oggetto di molteplici riflessioni, che ripropongono il tema delle relazioni tra Milano e Torino, recentemente rafforzate dallo sviluppo infrastrutturale e dai mega-eventi. Le conseguenze però non sono scontate: la crisi globale, esplosa nell’autunno 2008 e accentuatasi nell’estate 2011, impone un ripensamento di politiche e piani di sviluppo urbano e territoriale, facendo leva su un rafforzamento competitivo delle reti e su una valorizzazione delle risorse locali attraverso l’integrazione di processi “*top down*” e “*bottom up*”.

The development of settlements and infrastructures in Northern Italy, which occurred in recent decades, has led to the formation of a global “mega-city region”: the Po Valley megalopolis. In this context, the North West of Italy, which confirms its cultural, social and economic dynamism, becomes the object of several reflections, which re-propose the theme of the relationships between Milan and Turin, recently strengthened by the infrastructural development and by mega-events. The consequences, however, are not granted: the global crisis, exploded in autumn 2008 and strengthened in summer 2011, requires a reconsideration of policies and plans of urban and territorial development, by leveraging on the competitive enhancement of networks and on the exploitation of local resources through the integration of “top down” and “bottom up” processes.

I grandi eventi dalla città moderna alla città globale

Dalla seconda metà dell’Ottocento, i grandi eventi sono stati occasione di innovazione architettonica e di espansione della città moderna attraverso la realizzazione di nuovi quartieri, che hanno spesso consentito di sperimentare inediti modelli di sviluppo urbano e hanno rappresentato la matrice originaria dei successivi ampliamenti delle città ospiti¹.

Dagli anni ottanta del XX secolo, lo sviluppo della società postindustriale ha determinato l’espansione del terziario avanzato, che ha sostituito l’industria pesante nel ruolo di settore trainante dell’economia; la deindustrializzazione dei paesi occidentali e la terziarizzazione delle città europee e nord-americane; la formazione di un sistema economico e culturale esteso a scala globale, nell’ambito del quale assumono però rilevanza le singole specificità; la crescente competizione urbana internazionale, che si fonda però sullo sfruttamento delle risorse locali; la diffusione dei processi di urbanizzazione e lo sviluppo di grandi regioni metropolitane, direttamente connesse tra loro, ma fortemente frammentate al loro interno².

Per rispondere alle esigenze imposte da questo cambiamento, negli ultimi trent’anni le città hanno promosso complesse operazioni di trasformazione dei loro assetti fisici e socio-economici e della loro immagine. La cre-

sciente appetibilità e diffusione dei grandi eventi, registrata dagli anni novanta del Novecento, va quindi legata alla loro capacità di attivare risorse che hanno consentito di accelerare questi processi di rinnovamento urbano.

Queste condizioni sembrano destinate a mutare rapidamente a causa della crisi globale attualmente in corso: una crisi non solo economica, ma anche sociale e ambientale, che ha prodotto un ulteriore incremento della competizione internazionale, a fronte di una drastica riduzione delle risorse disponibili. Questo cambiamento improvviso, benché prevedibile, può però essere interpretato come un'opportunità su cui far leva per introdurre necessari elementi di innovazione nelle strategie e nelle azioni di sviluppo territoriale, assumendo una maggiore sensibilità nei confronti del sistema ambientale e sociale locale. I mega-eventi ben rappresentano la transizione dall'etica della produzione all'estetica del consumo, che tende a sacrificare la città contemporanea allo shopping e al turismo riducendola, nei casi più estremi, ad una sorta di parco tematico *disneyano*³. Spesso, infatti, gli eventi degenerano in uno spettacolo per il consumo di massa, espressione di una dominante cultura dell'opulenza fondata su «un mix letale di competitività e apparenza in cui tutto è lecito»⁴. Ovvero, producono condizioni di sviluppo effimero, limitate nel tempo, e costringono le pubbliche amministrazioni a sostenere investimenti ingenti i cui maggiori benefici tendono a valorizzare alcuni interessi particolari a scapito di quelli collettivi.

Nonostante le evidenti contraddizioni tra eventi e sostenibilità, le grandi manifestazioni, se correttamente orientate, potrebbero però rappresentare un rilevante campo di indagine per il dibattito sullo sviluppo sostenibile che, grazie allo sfruttamento dell'effetto palcoscenico, potrebbe trovare un'occasione di divulgazione a livello internazionale⁵. Se la realizzazione di grandi opere, localizzate in ambiti spazialmente circoscritti e da completare in tempi rapidi, è riconosciuta come una delle più frequenti cause delle criticità ambientali, sociali, urbanistiche ed economiche prodotte dai grandi eventi, opportunità di sostenibilità vengono spesso identificate nella diffusione territoriale di opere minori e nel loro inserimento in una programmazione di lungo periodo, orientata da obiettivi reali di riqualificazione ambientale e di riequilibrio sociale, e non proposti semplicemente come slogan utilizzati per motivi di marketing⁶.

Le attuali condizioni economiche, sociali e ambientali dovrebbero sollecitare lo sviluppo di ampi processi di rigenerazione territoriale basati su: la valorizzazione del patrimonio paesistico-ambientale, socio-economico e culturale locale; lo sviluppo di una *governance* fondata sulla partecipazione di tutti gli attori interessati (gli organizzatori dell'evento, gli enti locali, gli operatori economici privati, il terzo settore); la progettazione sostenibile delle singole opere⁷; il costante monitoraggio e valutazione degli impatti indotti; il trasferimento delle conoscenze sviluppate⁸. Questo possibile e auspicabile cambiamento, che consen-

Figura 1. Home page del portale di e-partecipazione sviluppato dal gruppo di ricerca Expo Diffusa e Sostenibile del Politecnico di Milano (fonte: www.eds.dpa.polimi.it).

tirebbe di affrontare la sfida dello sviluppo globale attraverso la valorizzazione del locale, implica il necessario coinvolgimento degli organismi internazionali preposti ai singoli eventi, che generalmente richiedono a città e territori ospiti la realizzazione di opere prevalentemente rispondenti alla razionalità delle grandi manifestazioni prima che alle reali esigenze locali⁹.

Torino 2011, Milano 2015: verso possibili scenari di sviluppo territoriale integrato

Dall'inizio del XXI secolo, il territorio tra Milano e Torino è interessato da una nuova stagione di grandi eventi che, in particolare, insistono sul capoluogo piemontese. Negli ultimi anni, il sistema economico e sociale milanese si è infatti rigenerato autonomamente, senza una forte regia pubblica, superando in breve tempo la difficile transizione dall'era industriale a quella post-industriale, per cui l'Expo 2015 non è mai stata percepita come condizione necessaria per lo sviluppo della città e del territorio circostante. Al contrario, il sistema economico e sociale torinese ha subito una profonda trasformazione, energicamente condotta dagli enti locali utilizzando le opportunità offerte da una lunga serie di grandi eventi, leva fondamentale per alimentare lo sviluppo urbano e territoriale: i Giochi Olimpici Invernali del 2006, la Capitale Mondiale del Design e il Congresso Mondiale degli Architetti del 2008, il 150° Anniversario dell'Unità Nazionale del 2011. Una successione di occasioni straordinarie per sostenere un processo altrimenti destinato a esaurirsi nel tempo.

La posizione geografica periferica e il rango inferiore rispetto a Milano costringono Torino a concepire i grandi eventi come strumento imprescindibile per il suo riposizionamento e riconoscimento nella rete delle città globali. Una sostanziale differenza rispetto al capoluogo lombardo, dove gli eventi non sono ritenuti indispensabili, probabilmente a scapito della stessa Esposizione Universale del 2015, segnata da evidenti difficoltà organizzative. Nell'ambito di questa sua strategia, Torino sta quindi promovendo il rafforzamento delle relazioni con Milano anche in vista dell'Expo: un tentativo che potrebbe essere destinato a consolidarsi in seguito al recente riallineamento politico delle amministrazioni comunali delle due città.

L'evento di Italia 150, attualmente in corso (marzo-novembre 2011), è stato programmato a diverse scale territoriali: urbana, regionale e nazionale. Se il nucleo centrale della manifestazione è rappresentato dalla città di Torino, dove per l'occasione sono state realizzate dal Comitato Italia 150¹⁰ numerose opere di trasformazione, recupero e riqualificazione di edifici e spazi aperti esistenti, distribuiti in tutta l'area metropolitana¹¹, la Regione Piemonte ha parallelamente promosso una serie di interventi di valorizzazione del patrimonio artistico piemontese legato alla storia sabauda e della formazione dello Stato Italiano, dislocati in tutto il territorio regionale. Contemporaneamente, una serie di opere complementari, previste in varie località d'Italia¹², è stata inserita in un piano nazionale, elaborato per l'evento da un

Comitato Interministeriale presieduto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) del Governo Italiano, benché nella maggior parte dei casi gli interventi programmati non siano ancora stati completati¹³.

Se l'evento si basa su una diffusa valorizzazione del patrimonio esistente a Torino, in Piemonte e in altre regioni italiane, alcune riflessioni critiche possono essere rivolte verso l'assenza di opportune strategie di sviluppo di relazioni territoriali di prossimità dei e tra i progetti proposti. Nel caso specifico del territorio tra Torino e Milano, queste relazioni sono ad esempio penalizzate dal mancato potenziamento del sistema dei trasporti locali (dalla rete ferroviaria regionale, a integrazione della linea dell'alta velocità recentemente aperta, al sistema della mobilità ciclo-pedonale) o dalla carente pianificazione della fase post-evento. Condizioni che rischiano di penalizzare le ricadute della manifestazione, sia a Torino, sia nel territorio regionale e nazionale, sprecando Italia 150 come occasione di rafforzamento delle sinergie tra il capoluogo regionale piemontese e quello lombardo, da tempo proposte e recentemente confermate dall'agenda politica ed economica delle due città, ma finora difficilmente tradotte in azioni concrete¹⁴.

Alcune perplessità riguardano anche Milano 2015. Nonostante il tema dell'Expo sia quello dell'alimentazione e della nutrizione, inquadrato rispetto a obiettivi più ampi di sviluppo sostenibile, l'evento è stato concepito ancora una volta come una tradizionale manifestazione espositiva, concentrata in un apposito recinto di nuova realizzazione: un mega-contenitore, che sarà costruito nei pressi del polo fieristico di Fiera Milano a Rho-Pero attraverso un ulteriore consumo di suolo nell'ambito di un contesto metropolitano già fittamente urbanizzato, ponendosi in contraddizione con il tema della manifestazione. Benché il nuovo quartiere espositivo sia localizzato nel territorio periurbano e si preveda la sua integrazione con la città consolidata attraverso i due progetti della Via d'Acqua e della Via di Terra, l'Expo 2015 conferma un'impostazione fortemente "milanocentrica". Soltanto i progetti complementari di sviluppo infrastrutturale (ancora però sbilanciati verso il potenziamento del trasporto su gomma) riguardano altre province, seppur mantenendosi all'interno dei confini regionali della Lombardia¹⁵.

Alcune potenzialità sono state riconosciute nell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) "Expo 2015", promosso nell'autunno 2008 dalla Regione Lombardia con l'obiettivo di individuare una serie di progetti, previsti o in atto nel territorio regionale, da mettere a sistema con l'Expo per estendere l'effetto evento a tutte le province lombarde. Un programma virtuoso, benché ancora una volta rivolto esclusivamente all'interno dei confini regionali, attivato secondo un tradizionale approccio "top down" e a posteriori rispetto alla definizione dei progetti ufficiali per l'Expo, già concordati con il BIE attraverso il "Dossier di Candidatura", nonché finora mai portato a termine. Scarse aspettative sono altresì rivolte verso i numerosi Protocolli di Intesa che la società di gestione della manifestazione "Milano Expo 2015 SPA" ha stipula-

to con molte città e province in Lombardia e nelle regioni confinanti, spesso molto generici e privi di contenuti concreti, nonché dispendiosi in termini di capacità di programmazione a partire dalla loro eccessiva frammentazione.

Immaginando tutto il Nord Italia come un'unica, grande "glocal city" dai confini difficilmente riconoscibili¹⁶ e considerando come esperienza pilota il caso della direttrice Milano-Torino, se il fine ultimo fosse realmente quello di dare attuazione alla strategia del MI-TO, l'obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello del raggiungimento di alti livelli di competitività internazionale facendo leva sulla cooperazione interna tra i due capoluoghi regionali e i territori intermedi e sulla loro sostenibilità ambientale, economica e sociale. La sfida attuale dovrebbe essere quella della programmazione della fase post-evento (non solo di Milano 2015, ma anche di Torino 2011), rispetto alla quale andrebbero definiti contenuti e modalità. Una sfida che, in un contesto di crisi globale, può essere letta come occasione per stimolare lo sviluppo di tutto il Paese, di cui storicamente le regioni del Nord Ovest sono laboratori di innovazione.

Sarebbe innanzitutto necessario definire un quadro organico, ma flessibile, di strategie condivise di sviluppo territoriale, che coinvolgano sia i due poli urbani milanese e torinese, sia le province intermedie, traducendosi nel sistema delle politiche pubbliche e degli strumenti di pianificazione territoriale. Un obiettivo perseguibile non soltanto con la realizzazione di grandi opere¹⁷ ma, data l'attuale riduzione delle risorse economiche disponibili, soprattutto attraverso la diffusione di interventi minori di valorizzazione delle specificità e di risoluzione delle criticità locali¹⁸.

Sarebbe inoltre necessaria l'integrazione di processi "top down" e "bottom up" attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori (sia locali, sia internazionali) attivi sul territorio. Le strategie indicate dovrebbero essere sviluppate tramite la cooperazione degli enti locali (Regioni, Province, Comuni) che, con il contributo di ricercatori, operatori economici e associazioni, potrebbero giungere alla delineazione delle tematiche da approfondire facendo riferimento ai differenti ambiti territoriali di influenza delle stesse, secondo un assetto "a geometria variabile".

Il sistema di strategie di sviluppo territoriale di carattere sovracomunale e sovraregionale lungo la direttrice Milano-Torino, che dovrebbe far leva sull'approccio culturale di Italia 150 e sul tema dell'alimentazione e della nutrizione dell'Expo 2015, dovrebbe fondarsi sulla promozione di alcuni punti di forza locali: i macro-servizi (ad esempio, i poli culturali, formativi, per attività espositive e congressuali), le attività produttive tradizionalmente insediate e le imprese ad alta capacità di innovazione, le attività turistiche e commerciali, l'accessibilità internazionale (dal sistema aeroportuale, alla rete ferroviaria ad alta velocità), il settore immobiliare (destinato a modificarsi con la crisi globale del 2008-2011), ma soprattutto gli spazi aperti: un'occasione sia per sostenere il rinnovamento dell'agricoltura attraverso il rilancio della produzione locale, sia per incentivare la fruizione sociale e turi-

stica del territorio, contribuendo alla difesa dell'ambiente e del paesaggio dai fenomeni di degrado, abbandono e speculazione edilizia.

Questa strategia dovrebbe altresì fondarsi sulla riduzione di alcuni punti deboli: le inefficienze del sistema amministrativo, la ancora relativa marginalità dell'economia della conoscenza rispetto ad altre città globali, la qualità degli spazi pubblici, dei servizi di base e della mobilità locale (a integrazione dei grandi corridoi infrastrutturali recentemente realizzati, che generalmente sovrastano i territori attraversati), le condizioni di salute e di sicurezza della popolazione insediata¹⁹.

Lungo la direttrice Milano-Torino, i grandi eventi potrebbero dunque essere opportunità di riorganizzazione dei differenti sistemi territoriali (residenziale, produttivo, turistico, culturale, commerciale, infrastrutturale, agricolo, paesistico-ambientale) secondo logiche che consentano di superare i tradizionali limiti amministrativi e di ridurre le conflittualità locali; nonché, potrebbero essere occasione di attivazione di un'adeguata forma di *governance*, basata su un'effettiva collaborazione di tutti i portatori di interesse operativi sul territorio, attraverso cui possa aumentare la possibilità di individuare le potenzialità e le criticità locali. In questo senso, un contributo fondamentale potrebbe essere ad esempio offerto dalla formazione di una nuova rete di conoscenza, la cui proposta è stata avanzata con il Seminario "Dove va il MI-TO? Una rete di saperi: primo appuntamento. 2011-2015: un territorio, due grandi eventi", organizzato nell'ambito del Dipartimento di Architettura e Pianificazione (DiAP) del Politecnico di Milano (maggio 2011)²⁰.

L'esperienza *bottom up* di Expo Diffusa e Sostenibile

Al di là delle azioni promosse da enti e società ufficialmente incaricati nell'ambito di appositi strumenti di pianificazione e progettazione, i grandi eventi sono spesso portatori di iniziative "bottom up", che tendono a svilupparsi parallelamente, ponendosi in relazione con essi, ma mantenendosi indipendenti da essi.

Una delle ricadute maggiormente significative che saranno ereditate dall'Expo 2015 potrebbe essere rappresentata dal grande dibattito civico in atto, in parte espresso dalla ricerca "Expo Diffusa e Sostenibile (EDS)" condotta nell'ambito del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura (DPA) del Politecnico di Milano²¹. Una discussione in corso sin dall'assegnazione della manifestazione a Milano (marzo 2008) e accentuatasi parallelamente all'intensificarsi delle difficoltà operative incontrate da enti e società responsabili dell'evento.

Non sembra azzardato sostenere che questo dibattito e la ricerca EDS, finora non adeguatamente valorizzati dalle istituzioni locali, contribuiranno considerevolmente alla formazione di un'eredità territoriale della grande manifestazione del 2015, introducendo "dal basso" un importante stimolo ad un'innovazione procedurale nell'ambito dei grandi eventi, a fronte dei numerosi problemi emersi nel processo ufficiale condotto secondo il tradizionale approccio "dall'alto".

L'obiettivo della ricerca EDS è quello di sollecitare lo svi-

luppo di un progetto territoriale ecologico e sociale diffuso nel tempo (oltre il 2015) e nello spazio (oltre il recinto espositivo di Rho-Pero e oltre la città di Milano). La proposta originaria (2008) sosteneva la necessità di modificare radicalmente i progetti per l'Expo 2015 presentati al BIE, ancora basati sulla realizzazione di un grande recinto espositivo, rinegoziando la tradizionale formula delle grandi esposizioni, spesso insostenibile e ormai obsoleta rispetto alle opportunità offerte dagli attuali mezzi di comunicazione, con una soluzione alternativa, diffusa alla scala territoriale, a partire dalla valorizzazione di quanto già esiste, è disponibile o è sottoutilizzato. Una nuova formula suggerita dal tema stesso dell'evento e dalle questioni etiche da esso sollevate.

In relazione però alle decisioni della società di gestione dell'Expo di mantenere l'impostazione della manifestazione indicata nel "Dossier di Candidatura", la proposta originaria di "Expo Diffusa e Sostenibile" è stata successivamente modificata con una nuova versione (2010) che suggerisce di integrare i progetti ufficiali dell'evento con la realizzazione di una serie di sedi complementari, ricavate attraverso la valorizzazione di edifici e spazi esistenti in tutto il territorio lombardo, e oltre i confini regionali, dove ospitare alcune manifestazioni collaterali. Una proposta finalizzata ad aumentare la capacità di attrazione dell'evento, per la quale i finanziamenti a disposizione continuano a ridursi, nonché per migliorarne il livello di sosteni-

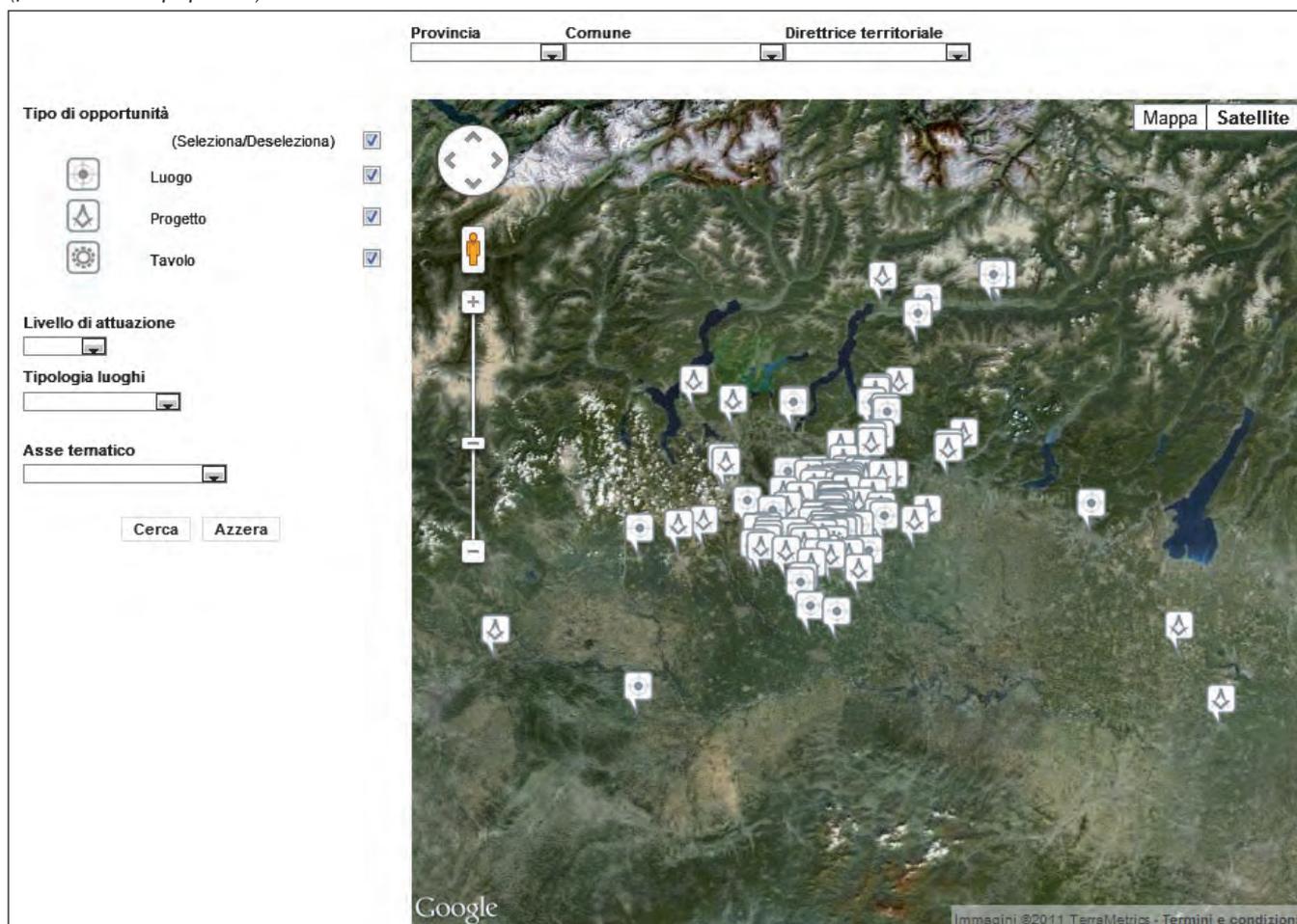
nibilità ambientale, economica e sociale, basandosi su progetti che dovrebbero auto-sostenersi economicamente²².

Le risorse del territorio lombardo e delle regioni limitrofe sono state individuate dal gruppo di ricerca attivo presso il Politecnico di Milano con la collaborazione dei numerosi comuni e province che hanno risposto all'iniziativa; ma anche attraverso le segnalazioni di ricercatori, operatori economici, associazioni locali e semplici cittadini, che hanno usufruito del portale web di *e-partecipation*, appositamente elaborato²³. Per una maggiore sostenibilità della proposta, i luoghi e i progetti potenzialmente ricollegabili all'Expo sono stati selezionati facendo riferimento alle direttrici infrastrutturali, convergenti su Milano, che storicamente strutturano il territorio dell'Italia settentrionale e sono servite da linee di forza del trasporto pubblico (esistenti o da potenziare)²⁴.

Se in questa prima fase sono stati finora segnalati più di 140 luoghi e di 100 progetti, ancora prevalentemente concentrati nell'area metropolitana milanese o nelle province lombarde e solo sporadicamente al di fuori dei confini regionali, la prossima sfida potrebbe essere quella di estendere la sensibilizzazione verso gli strumenti offerti dalla ricerca EDS alle regioni limitrofe, con l'obiettivo di individuarne le potenzialità e di diffondere l'effetto evento in tutto il territorio della megalopoli padana.

Lo sviluppo delle relazioni tra Milano e Torino, come esperienza pilota per tutta la regione metropolitana del

Figura 2. La mappa delle opportunità territoriali rilevate nell'ambito della ricerca Expo Diffusa e Sostenibile e consultabile sull'omonimo sito internet (fonte: www.eds.dpa.polimi.it).



Nord Italia, potrebbe dunque passare anche attraverso la valorizzazione delle attività, delle proposte e delle segnalazioni promosse da attori di diverso ordine e grado nell'ambito del processo di tipo "bottom up" stimolato dalla ricerca EDS lungo la direttrice "Milano-Magenta-Novara-Torino", non solo rispetto ai due capoluoghi regionali, ma anche ai territori intermedi; non solo in funzione di Expo 2015, ma anche del post-evento di Italia 150.

Un esempio potrebbe essere in questo senso riconosciuto, in un altro contesto territoriale, nel caso di Piacenza, lungo la direttrice "Milano-Lodi-Piacenza-Parma", dove gli enti locali (coordinati dalla Provincia di Piacenza) stanno cercando di promuovere la città e il suo territorio per l'Expo facendo leva proprio sullo scenario offerto dalla ricerca EDS. Con questa finalità, una delle tematiche dell'*International Summer School "Open City. From landscape to exterior design"*, organizzata nell'ambito della Scuola di Architettura e Società del Politecnico di Milano presso il Campus Territoriale di Piacenza (settembre 2011)²⁵, è quella della declinazione dell'Expo Diffusa e Sostenibile a Piacenza come occasione di riqualificazione del *waterfront* fluviale del Po²⁶ intercettando sistemi differenti: quello delle attività espositive e culturali, dell'agro-alimentare, dell'ospitalità *right budget*, della mobilità dolce. Uno studio che ha consentito di prefigurare le possibilità di diffusione territoriale di un grande evento e di sua traduzione locale all'interno di uno dei poli intermedi della regione metropolitana della Pianura Padana.

Nonostante le scelte ufficiali per Torino 2011 e Milano 2015 siano ormai già state compiute, se le opportunità offerte da Expo Diffusa e Sostenibile fossero estese e concretamente valorizzate, sull'esempio del percorso intrapreso a Piacenza, ma anche lungo via Padova e nel Parco Agricolo Sud a Milano, nell'ambito del Progetto 100 Cascine o presso il Parco e la Villa Reale di Monza²⁷, i due eventi potrebbero ancora assumere il ruolo di laboratori di sviluppo territoriale rispetto a obiettivi di cooperazione competitiva in grado di conciliare le dimensioni globale e locale.

I grandi eventi potrebbero dunque diventare opportunità per ridisegnare e riorganizzare non solo le città, ma anche territori più ampi, coniugando obiettivi di competitività e di sostenibilità ambientale, economica e sociale. In questo contesto, molti sono i contributi, gli spunti e le risposte che potrebbero essere offerte dalle ricerche in ambito territoriale e molte potrebbero essere le opportunità di sviluppo per tali attività.

Stefano Di Vita, architetto e dottore di ricerca in Pianificazione Urbana Territoriale e Ambientale presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, stefano.divita@polimi.it.

Note

¹ V. ERBA, *Prefazione*, in S. DI VITA, *Milano Expo 2015. Un'occasione di sviluppo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano 2010.

² M. MAGATTI, L. GHERARDI (a cura di), *The city of flows. Territories, agencies and institutions*, Mondadori, Milano 2010.

³ P. NICOLIN, *Milano Boom. Dall'etica della produzione all'estetica del consumo*, in «Lotus» n. 131, 2007.

⁴ F. GAJA I DIAZ, *Grandi eventi, grandi progetti: una scommessa ad alto rischio*, in V. ERBA (a cura di), *Milano, Forum Expo 2015*, in «Territorio» n. 48, 2009, pag. 92.

⁵ P. FURRER, *Giochi olimpici sostenibili: utopia o realtà?*, in E. DANSERO, A. SEGRE (a cura di), *Il territorio dei grandi eventi. Riflessioni e ricerche guardando a Torino 2006*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana» serie XII, volume VI, fascicolo 4, 2002.

⁶ S. DI VITA, *Milano Expo 2015. Un'occasione di sviluppo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano 2010.

⁷ In ordine a obiettivi di flessibilità, risparmio energetico, contenimento delle emissioni, ridefinizione degli assetti urbani e territoriali in termini di salvaguardia e valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali e di rigenerazione sociale.

⁸ DI VITA, *Milano Expo 2015* cit.

⁹ Se, sotto questo aspetto, il *Comité International Olympique* (CIO), che presiede le Olimpiadi Estive e Invernali, ha già proposto alcuni elementi di innovazione tramite la promozione dell'Agenda 21 del Movimento Olimpico e il lancio di un progetto di valutazione dell'impatto dei Giochi (*l'Olympic Games Global Impact*), gli organismi preposti ad altri eventi – ad esempio, il *Bureau International des Expositions* (BIE) per le Expo, la *Fédération Internationale de Football Association* (FIFA) per i Mondiali di Calcio, l'Unione Europea per la Capitale Europea della Cultura – devono ancora allinearsi rispetto a obiettivi di valorizzazione ambientale e riequilibrio sociale.

¹⁰ Il Comitato Italia 150 è stato istituito nel 2007 ed è formato da Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) del Governo Italiano, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Città di Torino, Compagnia di San Paolo, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino, Unioncamere Piemonte, Università degli Studi di Torino, Politecnico di Torino, Università degli Studi del Piemonte Orientale e Università degli Studi di Scienze Gastronomiche.

¹¹ La creazione del Parco Dora attraverso la trasformazione di alcune aree industriali dismesse; il recupero e il riuso delle Officine Grandi Riparazioni; la riqualificazione della Reggia della Venaria, di Palazzo Carignano, di Palazzo Madama, di Palazzo Reale, del Mastio della Cittadella, del Museo dell'Automobile, del Museo Egizio e del Parco del Valentino.

¹² La realizzazione del nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi al Lido di Venezia, la realizzazione del nuovo Parco della Musica e della Cultura a Firenze, il completamento dell'aeroporto di Perugia, il completamento del Parco Costiero del Ponente Ligure (che interessa 8 comuni in provincia di Imperia), la realizzazione del nuovo auditorium di Isernia, il restauro del Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria.

¹³ BATTISTI E., BATTISTI F., DI VITA S., GUERRITORE C., *Expo Diffusa e Sostenibile*, Unicopli, Milano 2011.

¹⁴ Ad eccezione dei rari casi della collaborazione tra le Camere di Commercio di Milano e di Torino, della celebrazione della mani-

festazione annuale MI-TO Settembre Musica, dell'attivazione dell'Alta Scuola Politecnica tra i Politecnici dei due capoluoghi.

¹⁵ La nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BREBEM), la nuova Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) e il nuovo corridoio stradale della Pedemontana.

¹⁶ MAGATTI, GHERARDI, *The city of flows* cit.

¹⁷ Grandi opere spesso progettate da *archistar* internazionali, i cui rischi sembrano ben rappresentati dal caso di alcune città spagnole (Siviglia con l'Expo del 1992, Barcellona con il Forum Internazionale delle Culture del 2004, Valencia con l'America's Cup del 2007).

¹⁸ Un strategia di cui è esemplare il caso delle manifestazioni dell'IBA Emscher Park e della Capitale Europea della Cultura del 2010 nella conurbazione tedesca della Ruhr.

¹⁹ MAGATTI, GHERARDI, *The city of flows* cit.

²⁰ Seminario "Dove va il MI-TO? Una rete di saperi: primo appuntamento. 2011-2015: un territorio, due grandi eventi", Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione (DiAP), 18 maggio 2011 (coordinatori: Alessandro De Magistris, Andrea Rolando e Matteo Bolocan con la collaborazione di Stefano Di Vita).

²¹ Ricerca "Expo Diffusa e Sostenibile (EDS). Progetto finalizzato a valutare e promuovere le opportunità di realizzazione dell'Expo del 2015 come manifestazione diffusa nel territorio regionale attraverso interventi ecosostenibili a scala generale e locale" (ricerca finanziata

dal Politecnico di Milano, Dipartimento di Progettazione dell'Architettura (DPA) e dalla Fondazione CARIPLO; responsabile scientifico: Emilio Battisti; coordinatore: Francesca Battisti; collaboratori: Stefano Di Vita e Camilla Guerritore).

²² BATTISTI, BATTISTI, DI VITA, GUERRITORE, *Expo Diffusa e Sostenibile* cit.

²³ www.eds.dpa.polimi.it.

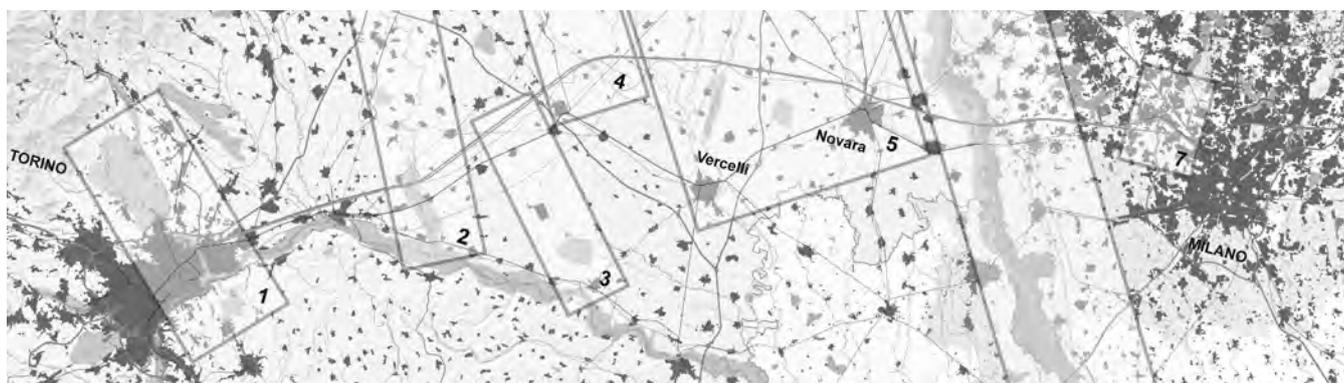
²⁴ Milano-Varese-Lugano; Milano-Saronno-Varese-Laveno; Milano-Como-Chiasso; Milano-Monza-Lecco-Sondrio; Milano-Trezzo sull'Adda-Bergamo; Milano-Brescia-Verona-Venezia; Milano-Lodi-Piacenza-Parma; Milano-Cremona-Mantova; Milano-Pavia-Tortona-Genova; Milano-Vigevano-Mortara; Milano-Magenta-Novara-Torino.

²⁵ *International Summer School "Open City. From landscape to exterior design"*, Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società, Dipartimento di Architettura e Pianificazione (DiAP), Campus Territoriale di Piacenza, 5-23 settembre 2011 (direzione: Guya Bertelli e Luca Molinari).

²⁶ Un ambito attualmente compromesso dalla presenza di un sistema di barriere infrastrutturali, quali l'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia e le linee ferroviarie Milano-Bologna e Torino-Bologna.

²⁷ BATTISTI, BATTISTI, DI VITA, GUERRITORE, *Expo Diffusa e Sostenibile* cit.

Le architetture e i progetti urbani
Architectures and urban projects



Prontuario alla lettura di un confronto difficile

Hard to compare: a handbook

MARIA VITTORIA CAPITANUCCI, FEDERICO DEAMBROSIS

Milano e Torino, vertici di un triangolo industriale ormai non più attuale, sono state oggetto, a più riprese e con maggiore frequenza dopo che si è delineato il progetto del collegamento ad alta velocità, di letture comparative che hanno dovuto sempre fare i conti con le strutturali differenze tra i due casi a confronto.

Ciò è vero, e in modo particolarmente evidente, se si adottano come prospettiva comparativa l'evoluzione urbana e la produzione edilizia degli ultimi anni. Malgrado alcune condizioni comuni legate soprattutto al recente passato industriale e le evidenti differenze di scala, gli scarti sono tali da determinare due approcci e due narrazioni nettamente diversi.

Se ne tenta qui una ricognizione schematica.

Il ruolo del piano

Torino è probabilmente una delle realtà italiane che con maggiore coerenza ha individuato nel piano regolatore, redatto, per ironia della sorte, da uno studio milanese, e nei suoi sviluppi il principale strumento per rilanciare e orientare la trasformazione urbana postindustriale. Milano, malgrado abbia avuto anch'essa una lunga continuità amministrativa, si trova invece in un momento di impasse legislativo e normativo, con un piano regolatore in trasformazione e un piano di governo del territorio in divenire, in cui gli interessi economici hanno indicato direttrici di intervento che ben si distinguono dall'idea di un disegno organico della città.

Centralità

Le differenze nell'impianto viario, nella scala e forse ancora di più nella cultura urbana, orientata, in un caso, al pluralismo e al consociativismo intorno a pochi soggetti prevalenti, nell'altro, hanno portato a due diversi tipi di centralità urbana che potrebbero essere quasi assunti come metafore delle città stesse. I molti centri di Milano, in forte relazione reciproca anche se talvolta conflittuale, hanno prodotto sia la persistenza di un centro storico di piccole dimensioni e dalle proporzioni contenute che mal tollerano certi fuoriscala contemporanei, sia la recente crescita "urlata" a prevalente sviluppo verticale. A tale molteplicità si contrappone la polarità unica, con la sola eccezione dell'area del Lingotto, del centro torinese che si espande lentamente e assorbe prevalentemente al suo interno le oscillazioni del mercato e le migrazioni della vivacità notturna e commerciale. Ieri nel quadrilatero romano, oggi soprattutto a San Salvario.

Permeabilità e cultura professionale

Due immagini urbane tanto distanti trovano un loro, scontato, riflesso nelle culture professionali locali. Per quanto scorrendo i nomi degli autori delle opere più notevoli dell'ultimo decennio nelle due città possano notarsi talune ricorrenze, lo stesso sguardo rapido da conto delle profonde differenze nel numero degli attori coinvolti, nelle modalità di affidamento degli incarichi e nel grado di permeabilità del mercato professionale locale. Elementi che, da soli, spiegano molte delle differenze cui si è fatto riferimento.

Maria Vittoria Capitanucci, laureata in Architettura presso il Politecnico di Milano, ha conseguito il Dottorato in Storia e Critica dell'Architettura all'Università Federico II di Napoli. Insegna Storia dell'Architettura Contemporanea presso la Scuola di Architettura e Società, Politecnico di Milano. Collabora con numerose testate specializzate ed è autore di volumi monografici e saggi.

Federico Deambrosis, architetto e dottore di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica, è assegnista di ricerca presso il Politecnico di Milano dove insegna Storia e teorie della architettura del secondo Novecento.

La trasformazione senza immagini: riflessioni sulla Torino del XXI secolo

The transformation without images: reflections on XXIst Century Turin

FEDERICO DEAMBROSIS

Abstract

A Torino nell'ultimo decennio ha avuto luogo una trasformazione di grande rilevanza quantitativa sostenuta dalle retoriche connesse con gli orizzonti postindustriali della città. Tuttavia il processo non sembra ancora avere creato immagini urbane forti e durevoli, né un numero rilevante di progetti di qualità. La difficile congiuntura economica, la supremazia delle aree centrali, la gestione dei tempi della trasformazione, la scarsa considerazione per l'eredità industriale o la semplice esigenza di una prospettiva temporale più ampia spiegano forse l'incompletezza che si avverte nell'osservare la Torino contemporanea.

In the last decade a wide transformation took place in Turin. The phenomenon has been supported by the rhetoric linked with the city's post-industrial horizon. Nevertheless such a process does not seem to have yet produced strong and enduring urban images, nor a conspicuous number of high-grade projects. The sense of incompleteness that can be felt by the observers of contemporary Turin can be probably explained by the negative economic trend, the supremacy of the city centre, the transformation's timetable, the little regard for the industrial heritage or by the simple need for a wider chronological perspective.

Appunti per una cronologia della trasformazione

L'evoluzione di Torino nell'ultimo decennio è stata prevalentemente raccontata come un processo lineare di profonda trasformazione finalizzata a condurre la città "fuori dagli scogli"¹ nei quali pareva essersi incagliata con la crisi "epocale" del settore industriale, sua vocazione tradizionale.

Gli inizi di tale processo possono essere individuati nell'approvazione, nel 1995, del Piano Regolatore Generale (PRG) o, forse un poco forzatamente, nel 1984, anno del concorso di idee "Venti progetti per il futuro del Lingotto" conseguente la dismissione dello stabilimento di via Nizza². È allora infatti che la prospettiva della città postindustriale, già embrionalmente delineatasi in alcune espressioni della cultura politica e imprenditoriale locale³, viene presentata pubblicamente, in modo persino spettacolare. Ed è in quella stessa occasione che lo studio Gregotti Associati elabora una proposta progettuale nella quale non è difficile riconoscere elementi precursori del Piano regolatore affidatogli due anni più tardi. Anche dal punto di vista amministrativo, infine e tenendo in considerazione i profondi mutamenti che hanno investito la scena politica nazionale e internazionale tra anni ottanta e novanta, potrebbe riconoscersi una certa continuità nelle principali linee di governo della città.

È però con l'elezione di Valentino Castellani, nel luglio 1993, che si inau-

gura un corso coerente e duraturo. E, sebbene non manchino esempi precedenti di iniziative tese a una diversificazione vocazionale dell'area metropolitana⁴, è con il nuovo sindaco che queste paiono collocarsi in un progetto sistematico di comunicazione di un nuovo immaginario urbano rivolto, in prima istanza, ai suoi abitanti o ad una parte di essi.

Oltre un decennio fa, nella prefazione a un numero monografico di «A&RT» dedicato alle «Opere e progetti per l'area metropolitana», Emanuele Levi Montalcini osservava come la trasformazione non avesse fino ad allora prodotto immagini forti:

una nuova immagine di città contemporanea stenta ancor oggi a definirsi. Infatti rispetto all'insieme delle realizzazioni e dei progetti qui richiamati, che comportano investimenti dell'ordine di molte migliaia di miliardi di lire, i progetti capaci di segnare la città con la loro qualità sono relativamente pochi. Raramente infatti la ricerca della qualità architettonica è messa in primo piano rispetto alle molteplici esigenze tecniche, economiche, normative, esecutive, di opere anche consistenti e destinate a durare nel tempo⁵.

Tale assenza distingueva Torino da altre città europee che avevano investito molto su pochi edifici dall'alto valore simbolico per ricollocarsi nel nuovo scenario competi-

vo. Non a caso, forse, il volume proponeva in copertina le immagini effimere dell'allestimento del Museo del Cinema di François Confino all'interno della Mole Antonelliana.

Ma il cantiere della Mole potrebbe dirsi uno degli episodi più notevoli di una precisa linea di tendenza locale di valorizzazione e recupero del patrimonio edilizio storico con finalità museali i cui inizi sono rintracciabili alla fine degli anni settanta, con l'incarico ad Andrea Bruno per la trasformazione del Castello di Rivoli in Museo d'arte contemporanea. Una teoria di realizzazioni legittima una lettura di tale carattere come costante del contesto locale, oltre che vocazione prevalente di alcuni progettisti torinesi, e i recenti sviluppi, come la trasformazione, dai contorni ancora incerti, delle Officine Grandi Riparazioni e il nuovo Museo dell'Automobile di Cino Zucchi⁶, ne rivelano le grandi potenzialità anche in relazione con il patrimonio più recente.

La costruzione iconofobica, o forse dovrebbe dirsi anonima, della Torino contemporanea non sembra invece potersi attribuire ad una precisa volontà progettuale, per quanto la sua persistenza sul lungo periodo attribuisca anche ad essa il carattere di costante.

In tempi recenti è stato «Il Giornale dell'Architettura» a occuparsi della trasformazione della città, avendola rico-

Figura 1. Studio Rosental, Picco Architetti, Al Studio, Torri sull'area ex Michelin Nord - ex Villaggio Media, Spina 3.





Figura 2. Via della Basilica da piazza San Giovanni, una delle aree di intervento nel centro storico.

Figura 3. BSA BottegaStudioArchitetti, Edificio residenziale in via Parma.

Figura 4. Luciano Pia, Molecular Biotechnology Center.





Figura 5. Maire Engineering, Foster and Partners, Icis, Giugiaro Design, Camerana & Partners, Studio Mellano Associati, Studio Buonomo Veglia, Studio Copaco, G. Garzino, R. Lazzerini, M. Luciani, F. Ossola, Poliedra, Teksystem, Nuova sede delle Facoltà di Giurisprudenza e di Scienze Politiche.
Figura 6 Arata Isozaki, Pier Paolo Maggiora, Ove Arup, Palazzo dell'hockey.



nosciuta come la più rilevante a livello nazionale⁷. Di là dalle evidenti differenze, le due iniziative editoriali si collocano quasi simmetricamente rispetto all'ultimo decennio e ai cicli amministrativi della città ed entrambe raccontano una Torino con molti cantieri aperti nella quale la trasformazione si discute, e si descrive, quasi esclusivamente alla scala urbana, essendo quelle dell'intervento edilizio o del piccolo comparto urbano quasi del tutto marginali.

Ma alle soglie del nuovo millennio l'assenza di una immagine definita di città contemporanea si collocava in una Torino che, durante gli anni novanta, aveva imboccato con determinazione ma pure con difficoltà il nuovo corso, che aveva investito prevalentemente sul fronte infrastrutturale della trasformazione e che si apprestava ad aprire quei cantieri olimpici che, si pensava, alla definizione di tale immagine avrebbero contribuito fortemente. Dieci anni più tardi, dopo l'Olimpiade invernale, il Congresso dell'Unione Internazionale degli Architetti, le iniziative connesse alle celebrazioni dei centocinquanta anni dell'unità d'Italia che, unitamente a un sistema di eventi minori, configurano una strategia, peraltro diffusa internazionalmente, di perpetuazione dell'evento nella quale "pre" e "post" si sovrappongono e sfumano⁸, tale assenza assume altra rilevanza, ancor più se la si osserva in funzione dello scarto rispetto ad alcuni modelli dichiarati, Barcellona in primo luogo.

Si è detto in più di una occasione che l'innovazione estetica non è facile a Torino per via del conservatorismo e della diffidenza dei suoi abitanti. Si è detto pure che la trasformazione in superficie della città è il riflesso della grande quantità di risorse che ha attratto l'infrastrutturazione del sottosuolo. Alla prima affermazione, per altro contraddetta da molte esperienze non solo architettoniche del Novecento, sarebbe persino banale rispondere ricordando che, dall'industria all'arte, i produttori instaurano con i ricettori e i loro immaginari una dialettica cui non è possibile sottrarsi⁹. Per rispondere alla seconda, fermo restando il dato quantitativo, non sarebbe meno scontato affermare che la metropolitana è sempre stata un potente mezzo di definizione dell'immagine urbana. Uno sguardo anche affrettato alle stazioni della metropolitana di Bilbao progettate da Norman Foster, per citare un celebre caso di conversione urbana coevo a quello torinese, ma quasi antitetico per strategia adottata, confermerebbe l'attualità di tale potenziale.

Luoghi, quantità e tempi della trasformazione

Il PRG del 1995 individua, come è noto, tre assi prevalenti, approssimativamente orientati in direzione nord-sud e fortemente connotati funzionalmente, come rettori dello sviluppo. Ciò nonostante il primo teatro della trasformazione è il centro storico. Sebbene alcune dinamiche inizino con anteriorità rispetto al trionfo elettorale di

Castellani¹⁰ è negli anni novanta che nell'area del quadrilatero romano si osserva una evidente *gentrification* e un crescente proliferare di locali e ristoranti che la converte rapidamente in una delle principali polarità della vita notturna cittadina; la parziale pedonalizzazione di piazza Castello è del 1999, le fanno seguito una serie di operazioni che, unitamente agli interventi a destinazione museale ricordati in precedenza, contribuiscono a consolidare una mappa gerarchica della città nella quale la preminenza del centro pare sempre meno in discussione.

Dei tre assi direttori previsti dal Piano regolatore quello che fino ad oggi ha avuto maggiore rilevanza fattuale è quello della Spina. Si tratta, del resto, dell'asse cui si riconoscono maggiori potenzialità e si affidano i principali ruoli strategici. La "ricucitura della ferita" costituita dalla trincea ferroviaria mediante l'interramento del piano del ferro e la realizzazione di un grande viale in superficie si articola lungo un percorso che tange numerosi siti industriali dismessi per un totale di oltre due milioni di metri quadrati che il piano intende come principali aree di trasformazione e motori economici della stessa. I cosiddetti quattro "ambiti" collegati dalla Spina sono aree eterogenee per dimensione, caratteristiche e posizione. Non sorprende pertanto una certa differenziazione nelle scelte insediative, nei tratti compositivi e nei materiali, per quanto risulti invece emblematicamente unificante il modello abitativo proposto, quasi invariabilmente composto da condomini e centri commerciali.

Di fronte a simili quantità, ulteriormente accresciute dall'applicazione di una analoga strategia di sostituzione edilizia all'area sudoccidentale di borgo San Paolo, e considerando i tempi brevissimi delle elaborazioni progettuali, le polemiche sulla qualità delle nuove costruzioni in Spina 3 e Spina 4 paiono per lo meno ingenuie. Sembra piuttosto lecito interrogarsi se, di là dalle realizzazioni funzionali all'evento olimpico e delle esigenze di cassa, non fosse possibile "congelare" la trasformazione di alcuni settori, immaginando modalità, destinazioni d'uso e attori molteplici. Vi erano infatti aree in cui l'eredità industriale consisteva di manufatti di grande interesse, forse idonei ad accogliere quei settori della produzione immateriale e dell'eccellenza artigianale che la città pare ambire ad attrarre.

Più generalmente potrebbe dirsi che la scadenza olimpica abbia impresso alla trasformazione una accelerazione che la città, in assenza di gerarchie condivise, ha faticato a gestire sul lungo periodo. Il "profilo dirigitico" torinese ha garantito il rispetto delle consegne ineluttabili imposte dall'evento sportivo, ma non una altrettanto tempestiva gestione delle strutture a giochi conclusi, rispetto alle quali la parziale adozione di soluzioni temporanee sarebbe probabilmente risultata più sostenibile, non solo economicamente¹¹. Così, a cinque anni dalle Olimpiadi, possono riconoscersi gli effetti prodotti sul-



Figura 7. Studio Pession Associato, STS, Latz+Partner, Studio Cappato, Gerd Pfarrè e Ugo Marano, Parco Dora, Area ex Acciaieria Vitali.
Figura 8. Luciano Pia con Ubaldo Bossolano, Edificio residenziale “25 verde”.



l'immaginario collettivo e nella ricollocazione internazionale della città, ma la loro eredità materiale rappresenta un lascito critico e anche le opere che per caratteristiche e intenti progettuali avrebbero potuto contribuire più di altre ad una nuova immagine urbana paiono piuttosto testimonianze di una trasformazione incompiuta¹².

Analogamente si potrebbe osservare come, oltre alle strutture più direttamente connesse con i giochi, non siano mancati realizzazioni e progetti ambiziosi, dalle dichiarate ambizioni simboliche e non privi di qualità. Ma, ad esclusione di pochi casi isolati tra i quali spicca la Scuola di biotecnologie progettata da Luciano Pia inaugurata nel 2006¹³, itinerari spesso sofferti ne hanno impedito o limitato il dialogo con la città: la costruzione del nuovo Centro culturale, affidata tramite concorso a Mario Bellini nel 2001, non ha sino a oggi avuto avvio; il nuovo padiglione dell'abbigliamento a Porta Palazzo, già denominato "Palafuksas" e ora "Palatino", è ora parzialmente fruibile dopo aver funzionato in modo intermittente come sede espositiva per oltre un quinquennio; il cantiere della nuova Stazione di Porta Susa, affidato nel 2002 ad Arep, Silvio d'Ascia e Agostino Magnaghi a seguito di un concorso internazionale, si sta lentamente avviando a conclusione.

L'ambiente professionale e i sistemi di affidamento degli incarichi

Non è facile distinguere i tratti di una declinazione locale della prassi progettuale come ancora è stato tentato alla fine degli anni ottanta¹⁴. Se i riverberi di quella stagione possono osservarsi anche in tempi recenti, né per quantità, né per qualità possono dirsi rappresentativi della cultura locale. D'altronde l'assidua attività dei nuovi protagonisti del mercato professionale costituisce un problema storiografico piuttosto che uno strumento per la definizione di una scuola o tendenza e si colloca in un panorama prevalentemente eclettico.

Si sarebbe tentati di dire che l'apporto dato dalla cultura architettonica alla trasformazione sia stato poco più che residuale, sostanzialmente incapace di orientare processi decisionali e di interagire dialetticamente con il mercato¹⁵. Eppure, sebbene nell'omologazione tipologica che si è detta, è facile riconoscere nei nuovi quartieri residenziali le mani che hanno disegnato alzati e distribuzioni volumetriche, appartenenti a una circolarità definita, tradizionalmente caratteristica dell'ambiente professionale locale. Una circolarità ben visibile pure negli incarichi relativi ai cantieri olimpici, dove un numero limitato di professionisti è stato coinvolto a vario titolo in molteplici operazioni¹⁶.

Negli stessi anni, però, si registra un passaggio significativo del rapporto controverso tra la città e un sistema di



affidamento degli incarichi altrove scontato, il concorso. Dopo vicende sofferte, come quella di piazzale Valdo Fusi, i concorsi internazionali di progettazione per il palazzo per l'hockey (2001) e per il villaggio atleti ex Moi (2002), episodi eccezionali in un panorama dominato da altre pratiche (offerte economicamente più vantaggiose, convenzioni, trattative private), segnano, insieme a quelli per il nuovo Centro culturale, per la nuova sede delle Facoltà di Giurisprudenza e Scienze Politiche e per la stazione di Porta Susa, l'inizio di una fase in cui, in parte forzatamente per effetto della normativa europea, l'ipotesi concorsuale non è rigettata a priori e ha un ulteriore, importante, sviluppo nel concorso per la ristrutturazione e l'ampliamento del Museo dell'Automobile.

Dopo le olimpiadi, forse per effetto delle sofferenze di cassa, i concorsi di progettazione hanno lasciato spazio a una serie di concorsi di idee, focalizzati, con ampiezza di scala variabile, su alcune aree urbane¹⁷.

Prevedere la rilevanza fattuale di tali iniziative, così come le ricadute locali del gran numero di proposte pervenute dall'Italia e dall'estero sarebbe un'operazione arrischiata. Tuttavia quella del concorso sembra una via imprescindibile tanto per la creazione di una nuova immagine urbana, come per l'aggiornamento della cultura architettonica.

Prospettive

La trasformazione urbana ha tempi lunghi e ogni osservazione è quasi inevitabilmente provvisoria. Ciò vale anche per la Torino contemporanea. Il numero dei cantieri aperti, delle aree coinvolte da progetti già definiti e in molti casi approvati e gli intenti programmatici del ciclo amministrativo da poco inaugurato¹⁸ delineano un quadro fortemente dinamico, non privo di conflitti e dagli esiti incerti.

L'attività edilizia, dopo la forte accelerazione dei primi anni duemila e in attesa che si apra un nuovo fronte quantitativamente rilevante sulle aree interessate dal tracciato della seconda linea metropolitana, sembra ora caratterizzata da un'offerta più selettiva che coniuga efficienza energetica e una immagine dell'abitare meno tradizionale, talora insolita.

I numerosi progetti sul tavolo, di là dalle polemiche che ne hanno talvolta accompagnato la presentazione,¹⁹ potrebbero incidere profondamente sulla città e sulla sua immagine contemporanea. Potrebbero, inoltre, finalmente darsi quelle nuove centralità urbane cui il Piano regolatore e i successivi approfondimenti sembrano alludere, ma che oggi è possibile riconoscere forse solo nell'area del Lingotto, a seguito di un lungo processo di stratificazione di edifici, funzioni e attori.

La recente inaugurazione del primo lotto del Parco Dora, affidato nel 2004 a un raggruppamento guidato dallo studio Latz & Partner tramite un altro importante concorso

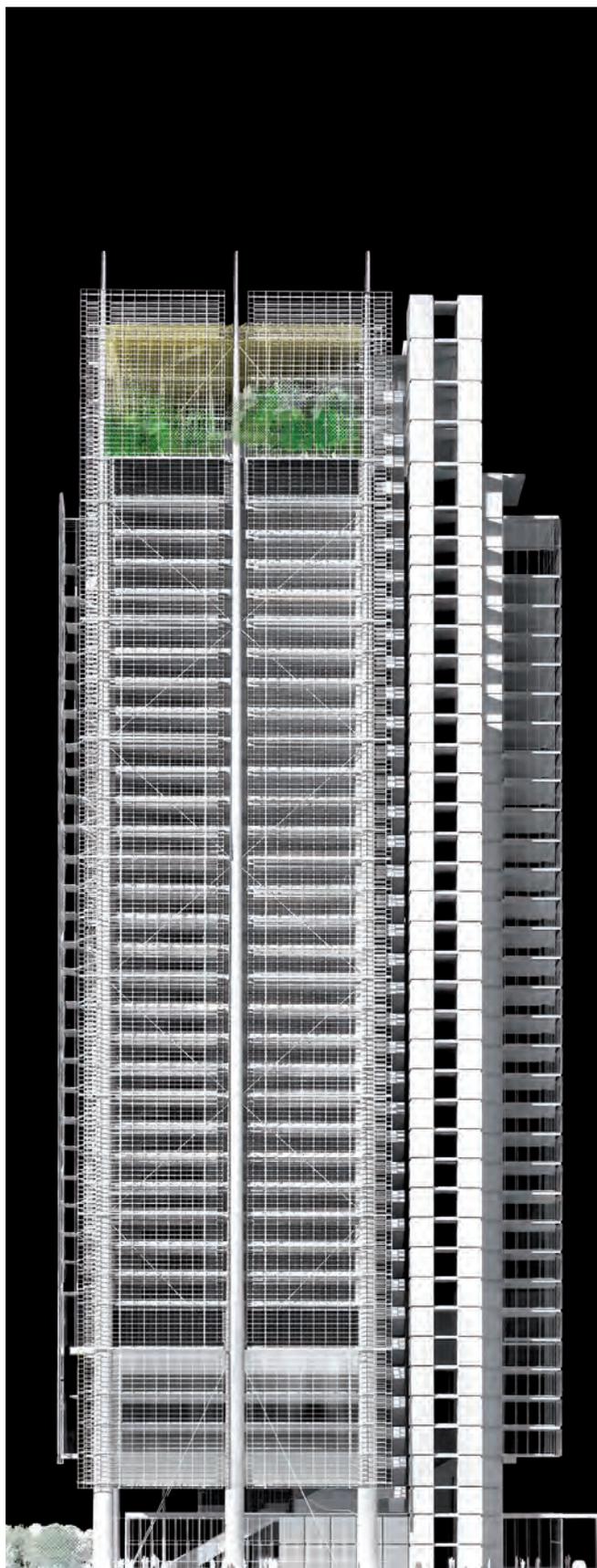


Figura 9. Cino Zucchi Architetti, Ampliamento del Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia" (pagina a sinistra).

Figura 10. Renzo Piano Building Workshop, Nuovo centro direzionale Intesa Sanpaolo, facciata est.

internazionale, mostra come il procedere della trasformazione possa mutare profondamente brani di città le cui caratteristiche paiono ormai consolidate.

Il progetto, a seguito dell'interramento di corso Mortara, stravolge le relazioni interne al quartiere divenendone il centro e crea un sistema di percorsi ciclabili e pedonali paralleli al fiume che si allacciano a quelli esistenti e costituiscono l'accesso privilegiato all'area.

Per più di una ragione Parco Dora può dirsi straordinario: inserito in una trasformazione tesa a delineare l'orizzonte postindustriale della città e generalmente poco riguardosa dell'eredità costruita, fa della memoria industriale uno dei suoi perni fondamentali e lo fa per una precisa scelta progettuale, non per la presenza di un vincolo; cuore di Spina 3, modifica profondamente l'aspetto e la percezione di uno dei principali e più discussi teatri della trasformazione²⁰ e ciò avviene da una posizione che si sarebbe potuto presumere di debolezza, in un contesto in cui gli spazi pubblici delle nuove urbanizzazioni sono per lo più l'esito residuale dei volumi costruiti.

Sarebbe probabilmente errato trarre da una esperienza singola, e per molti versi singolare, conclusioni generali. Eppure Parco Dora sembra mostrare la fondamentale importanza che gli spazi pubblici e una cultura del progetto aperta e permeabile hanno nella creazione di una immagine urbana contemporanea.

Federico Deambrosis, architetto e dottore di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica, è assegnista di ricerca presso il Politecnico di Milano dove insegna Storia e teorie della architettura del secondo Novecento.

Note

- ¹ A. Bagnasco, *Torino fuori dagli scogli*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., LV-1-2, gennaio-febbraio 2001, pp. 15-18.
- ² AA.VV., *Venti progetti per il futuro del Lingotto*, Etas, Milano 1984; tale incipit accomuna la mostra "Torino 011. Biografia di una città", allestita presso le Officine Grandi Riparazioni nel 2008, e l'atlante dell'architettura torinese prodotto lo stesso anno dall'Urban Center; A. Bagnasco, C. Olmo (a cura di), *Torino 011. Biografia di una città*, Electa, Milano 2008; M. Bonino, G. Fassino, D. Ferrando, C. Spinelli (a cura di), *Torino: Atlante dell'architettura 1984-2008*, Allemandi, Torino 2008.
- ³ Si vedano ad esempio i dibattiti apparsi sulla rivista «Nuova Società» a principio degli anni ottanta. Ma è soprattutto la Fondazione Agnelli a delineare e a promuovere l'orizzonte postindustriale.
- ⁴ Dall'istituzione del festival internazionale "Cinema Giovani" nel 1982, all'inaugurazione, nel 1984, del Museo d'arte contemporanea al Castello di Rivoli, alla creazione, quattro anni più tardi, del Salone del Libro.
- ⁵ E. Levi Montalcini, *Prefazione*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., LV-1-2, cit., p. 5.

- ⁶ Potrebbe dirsi che, tra le molte opere di indiscusso valore realizzate a Torino a ridosso delle celebrazioni del centenario dell'unità nazionale, al museo dell'automobile di Amedeo Albertini sia toccato il destino migliore. L. Molinari, *La seconda vita di un museo*, in «Domus», 947, maggio 2011, pp. 52-59.
- ⁷ G. Fassino (a cura di), *Una nuova città chiamata Torino*, in «Il Giornale dell'Architettura», 95, giugno 2011, pp. 1, 12-17.
- ⁸ A. De Steffani, *A la Carte Urban Policies. Mega-Events: From Exceptionality to Construction of Ordinary Planning Practices. A Look at Italy: Case Study of the 2006 Winter Olympic Games in Turin*, in «Science – Future of Lithuania», 3, 2011, pp. 23-29.
- ⁹ G. Picon, *L'écrivain et son ombre*, Gallimard, Parigi 1953.
- ¹⁰ S. Pace, *Condizioni di partenza. Architettura e società a Torino negli anni ottanta e novanta*, in A. Bagnasco, C. Olmo (a cura di), *Torino 011...*, cit., pp. 39-41.
- ¹¹ A. Demagistris, *Dopo i giochi del 2006. Uno sguardo alla Torino post-olimpica*, in «Casabella», 755, maggio 2007, pp. 6-13.
- ¹² A. De Magistris, *Fabbrica di eventi. Arata Isozaki: Palabockey Olimpico, Torino*, in «Casabella», 746, luglio-agosto 2006, pp. 56-65; C. Bianchetti, *Torino: il Villaggio Olimpico*, Officina, Roma 2005.
- ¹³ P. A. Croset, *Espressività del calcestruzzo e chiarezza insediativa*, in «Il Giornale dell'Architettura», 47, gennaio 2007, pp. 21-23; A. De Magistris, *Scuola di biotecnologie: una razionale alternanza di compattezza e trasparenza, di gravità e leggerezza*, in «Casabella», 756, giugno 2007, pp. 58-65.
- ¹⁴ P. A. Croset (a cura di), *Architettura degli anni '80 in Piemonte*, Electa, Milano 1990. Ma già allora poteva avvertirsi una certa difficoltà a operare delle sintesi di fronte a un panorama fondamentalmente frammentato. P. Scrivano, *Torino*, in F. Dal Co (a cura di), *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, Electa, Milano 1997, p. 118.
- ¹⁵ S. Pace, *Condizioni di partenza...*, cit., p. 44.
- ¹⁶ M. Filippi, F. Mellano (a cura di), *Agenzia per lo svolgimento dei XX Giochi olimpici invernali. Torino 2006: 1 Progetti*, Electa, Milano 2004.
- ¹⁷ Le piazze Vittorio e Gran Madre ("La città, il fiume, la collina", 2007), l'area settentrionale della città interessata dalla prevista realizzazione della seconda linea della metropolitana ("La metamorfosi" suddiviso nei tre ambiti ex scalo Vanchiglia, Sempione Gottardo e Spina 4, 2010), la nuova manica di accoglienza a Villa della Regina (2009-2011). F. Castagneto, V. Fallabrino, M. Sudano (a cura di), *Villa della Regina. Il concorso per la nuova manica di accoglienza*, Allemandi, Torino 2011.
- ¹⁸ F. Geremicca: *Fassino: "Sarò il piazzista della Torino che cambia"*, in «La Stampa», 25.7.2011, p. 14.
- ¹⁹ Le maggiori polemiche hanno riguardato gli edifici alti. Per una rassegna dei principali progetti per la città a prevalente sviluppo verticale, si veda A. Martini, D. Rolfo, *Torino, una mappa verticale*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., LXIV-3, dicembre 2010, pp. 78-84.
- ²⁰ C. Bianchetti, A. Todros, *Abitare Spina 3*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», 94, 2009, pp. 63-72; C. Bianchetti, *Spina 3 e i paradossi della politica urbana*, in A. Bagnasco, C. Olmo (a cura di), *Torino 011...*, cit., pp. 47-53.

Milano architettura e trasformazione

Milan architecture and transformation

MARIA VITTORIA CAPITANUCCI

Abstract

Milano città in trasformazione, città che cambia muovendo e portando con sé complesse dinamiche economico- politiche in un'era di crisi e di ripensamenti.

Scale diverse di intervento che vedono l'architettura di nuovo protagonista dopo decenni di "costruzioni" senza qualità rivolte soprattutto al terziario e relegate il più delle volte ai limiti urbani. Le nuove architetture, spesso frutto di consistenti investimenti economici e della mancanza di un strumenti adeguati di controllo del territorio, sono invece distribuite su tutto il territorio cittadino. Dal centro alla "grande Milano", i progetti recenti hanno interessato spesso aree ex industriali che necessitavano di riqualificazione, così come zone da densificare. La prospettiva poi della prossima Expo 2015 rappresenta una spinta forte per l'industria edilizia sia nei termini specifici dell'area interessata all'esposizione sia negli indotti sulla città. Se è vero che alcuni interventi si sono imposti sullo *skyline* cittadino e sull'intorno con troppa forza, essendo troppo "urlati", autopromozionali e fuori scala, molti altri hanno invece riconquistato una qualità che riconduce agli anni eroici del professionismo lombardo del dopoguerra. La ripresa poi di temi e tipologie troppo a lungo assopiti – dalla residenza, nelle sue più varie e contemporanee accezioni, ai luoghi di culto, fino ai luoghi per la cultura –, sembra essere uno degli aspetti più interessanti di questa svolta dinamica del capoluogo lombardo, risposta, in positivo e negativo, dell'industria e dell'alta finanza al periodo di crisi che stiamo affrontando.

Milan, a city in transformation, a city that changes, moving and taking with it complex political and economic dynamics in an era of crises and regrets. Diverse scales of intervention that finally see architecture as the protagonist after decades of "building" without quality mainly for commerce and aimed at the outer urban limits. The new architecture, often fruit of constant investments as well as of the lack of adequate instruments of control, are made wide spread in and around the entire territory. From the centre city to "greater Milan", recent projects have often affected ex-industrial areas that need to be requalified, as well as zones yet to be populated. The prospect of the upcoming 2015 Expo is considered an additional motivational push for the construction industry in the immediate area around the expo site as well as overall for the city of Milan. If it is to be said that many interventions imposed on the cityscape and skyline are considered "forced", too "loud", self proclimatory and out of scale, many others have actually re-acquired the quality and image of the heroic professionalism the Lombardy region was known for in the period following World War II. The awakening of subjects and typologies long since dormant – from residences to places of worship all the way to cultural locations –, seems to be one of the most interesting aspects of the new dynamic of the Lombardy capital and finance and industry's answer to the period of crisis we are faced with today.



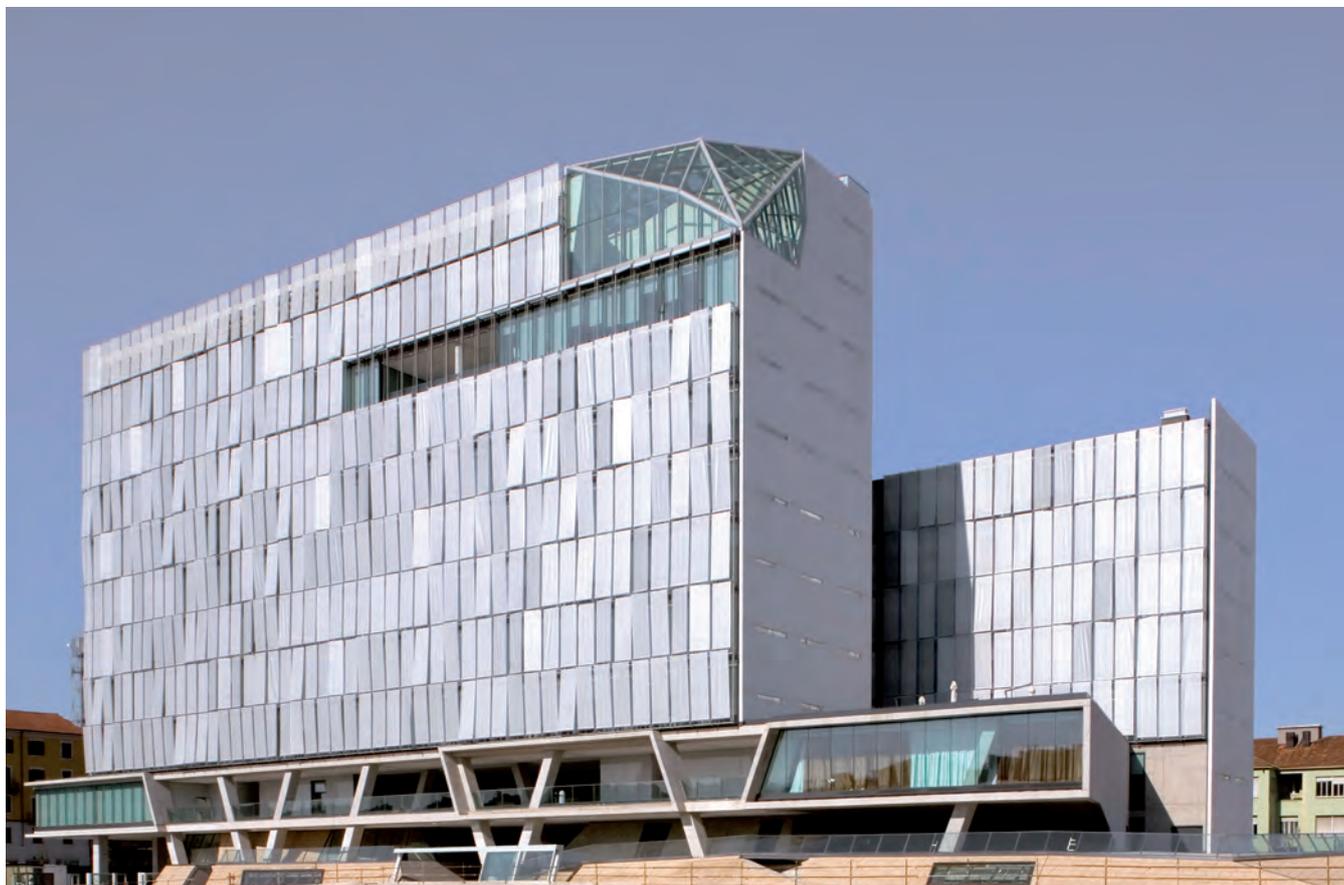
Figura 1. Cino Zucchi Architeti, Residenze al Portello.
Figura 2. Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Feltrinelli.





Figura 3. MAB Arquitectura, Abitare a Milano - Via Gallarate (foto P. Riolzi).

Figura 4. Scandurrastudio, Zurich Insurance Company Headquarters (foto F. Romano).



Dopo anni di *impasse* architettonica, anni in cui si è continuato a costruire anche se a discapito della qualità e quasi esclusivamente ai margini cittadini, dedicandosi soprattutto al terziario, con un certo disinteresse verso temi considerati datati e improduttivi come quello residenziale, Milano da circa un decennio, seppur pilotata da forti interessi economici, sembra aver intrapreso un nuovo corso. Ha rivolto, infatti, il proprio interesse alla progettazione di nuovi e sofisticati edifici, il più delle volte dal forte impatto visivo a cui si affiancano, naturalmente, anche numerosi interventi in una scala più contenuta nonché una costellazione fitta di progetti di riqualificazione e riuso soprattutto di aree ex industriali dimesse. Così, ormai da tempo, fanno parte dello *skyline* cittadino architetture svettanti come la nuova sede della Regione Lombardia di Pei, Cobb, Freed & Partners, Caputo Partnership, che si è andata ad attestare tra le torri “storiche” del capoluogo lombardo, realizzate tra il dopoguerra e agli anni settanta, in quel polo destinato al terziario e mai davvero decollato compreso tra il grattacielo Pirelli, la sede Siemens, la torre Galfa, l’edificio-ponte del Comune di Milano e la maltrattata, ma notevolissima, Stazione Garibaldi (1957-63, E. Gentili Tedeschi, M. Tevarotto, G. Minoletti). All’“Altra Sede”¹ va senz’altro riconosciuta la capacità di creare una connessione, attraverso il suo sistema di piastra-piazza più bassa, frammentata e sinuosa, tra una grande strada di scorrimento come via Melchiorre Gioia e il quartiere Isola – il cui nome stesso denuncia una condizione di “separazione” nel tessuto urbano – periferia storica oggi tangente al cuore pulsante cittadino, interessata da numerosi interventi, qui soprattutto residenziali, che si spingono fino all’area Porta Nuova-Varesine².

Qui, il masterplan di César Pelli, commissionato dal gruppo statunitense Hines, ha ribaltato la percezione della zona – in vero mai risolta in precedenza – con una selva di edifici alti, alternati ad interventi meno spinti nel senso della verticalità, tutti a firma di importanti studi di rilevanza internazionale. Dunque all’alta torre ad appartamenti di Arquitectonica fanno da delicato contrappunto le residenze “a stecca” su doppio livello tra il verde di CZA e quelle degli spagnoli Munoz&Albin. Al tempo stesso il grattacielo, quasi concluso, di Kohn Pedersen Fox e la torre dell’Hotel Gili di Benati dialogheranno a breve con la bella conchiglia di Nicholas Grimshaw, ma anche con la piattaforma espositiva di Citterio&Partners e con quella più sinuosa dei Piuarch frontalmente opposta al residenziale “bosco verticale” di Boeri Studio³. Infine, la mastodontica torre affidata a Pelli, visibile dai punti più impensabili della città, rappresenta il cuore reale e simbolico di questo intervento, simile ad una foresta di nuove realizzazioni cresciuta con una rapidità inversamente proporzionale a quella che ha caratterizzato le

decisioni di dotarsi di nuovi strumenti di azione e controllo sul territorio, tra i quali anche il nuovo e tormentato Piano del Governo del Territorio⁴ milanese ora nuovamente al centro di una revisione critica.

Certamente iniziative come quella del PGT⁵ e la prospettiva della prossima Expo internazionale del 2015⁶, di cui peraltro al momento non siamo a conoscenza degli sviluppi “architettonico-strutturali”, sono divenuti elementi propulsori di una aspirazione alla trasformazione della città e del suo territorio sia in termini di riqualificazione e di miglioramento sia in termini prettamente speculativi. Dal punto di vista del governo del territorio, molti strumenti sono stati rivisti e modificati negli ultimi anni, come l’Aggiornamento del Documento di Inquadramento a cui è seguito il PGT, per l’appunto, e la parallela Revisione del Regolamento edilizio. A questi, in tempi recentissimi si è aggiunto il criticato “Piano casa”⁷ che, certamente, più che in quella *intra moenia*, ha un peso microchirurgico nella città diffusa. Ci sarà dunque da constatare se tali strumenti siano veramente in grado di gestire i grandi cambiamenti in atto, nel controllo della densificazione edilizia già in corso, ma anche nella pianificazione della mobilità urbana e del sistema del verde (anche agricolo e delle acque), una delle maggiori risorse lombarde.

Evidentemente l’appuntamento con l’Expo 2015 – con una previsione di 30 milioni di visitatori – ha incentivato la ripresa dell’industria edilizia milanese, anche se il baratro della crisi economica di questi giorni mieterà nuove “vittime” illustri. L’area prescelta per l’evento⁸ – in un primo momento studiata da un team di “saggi”⁹ nominati per la definizione del masterplan e poi passata in mano all’Ufficio di Piano¹⁰ che sta ora indicando i primi concorsi per i manufatti così come per i padiglioni nazionali¹¹ – è di un milione di metri quadrati ed è ubicata a nord-ovest della città, non distante dal parallelepipedo dorato sede della Fondazione Fiera Milano dello studio 5+1 (2011), dal nuovo polo fieristico (nell’area delle ex raffinerie AGIP) progettato sapientemente nel 2005 da Massimiliano Fuksas e dalle due suggestive torri-albergo inclinate di Dominique Perrault (2009), quasi due nuove porte di accesso alla città, un segno notevole pronto a coniugare immagine a funzionalità. Dunque un intero settore metropolitano che potrebbe risolversi in un vero sistema se, a breve, fosse raccordato da una adeguata rete infrastrutturale – con anche la nuova stazione ad alta velocità (TAV) – nonché da quella che è stata definita dall’amministrazione cittadina, una “mobilità dolce”. Inoltre anche Urban, il “programma urbano che si finanzia con i fondi dell’Europa”¹², nella fase Urban II, sembra intreciarsi con l’attuazione della programmazione di Fondi Strutturali, finalizzati anche alla prossima Expo con progetti nell’area nord-ovest della città di sviluppo infra-



Figura 5. Studio Pei, Cobb, Freed & Partners, Caputo Partnership, Sistema 2000, Altra sede della Regione Lombardia.
 Figura 6. Grafton Architects, Ampliamento dell'Università Bocconi (foto P. Tonato).



strutturale (TAV, corridoi transeuropei, Milano Malpensa) e di trasformazioni urbane (Polo ospedaliero, il Politecnico, la Città della Scienza ecc).

Dunque le problematiche di Milano tornano ciclicamente, indipendentemente dalle epoche, quasi fossero derivate e poi cristallizzate già fin dai piani tardo ottocenteschi per proseguire poi in quelli pre e post bellici. Le direttrici delle grandi trasformazioni e di espansione sul territorio continuano ad essere le medesime e il nuovo PGT non farebbe che confermare la vocazione storica del capoluogo allo sviluppo verso nord, dopo le realizzazioni della Bicocca, della Fiera Rho-Pero e dell'aeroporto di Malpensa.

È ormai un fatto che la grande Milano superi, da tempo, i suoi stessi confini amministrativi e si può sostenere che il capoluogo lombardo abbia scelto, in tempi non sospetti, di aprirsi sul territorio, pur continuando a mantenere un "corpo" concentrato, e persino troppo contenuto nelle sue dimensioni, rispetto alle altre grandi città europee. Ma allo stesso modo di queste, anche qui gli interventi di maggior portata riguardano aree ex-industriali distribuite tra la periferia storica e la "Grande Milano" come è stato nel caso dell'ex Alfa Romeo al Portello. Pionieristica iniziativa di Ennio Brion¹³ che ha affidato il masterplan dell'area a Gino Valle, il cui studio ha poi realizzato lo shopping center e alcuni edifici per il terziario, lasciando a Guido Canali una serie di torri ad uffici e a residenze, mentre a Cino Zucchi è andato il compito del recupero dell'ex mensa, memoria del luogo e elemento di connessione con la città e il notevole intervento residenziale, privato e semi-sovvenzionato, dal fascino in bilico tra linguaggio colto del dopoguerra e architettura del presente. Tutto tra il verde disegnato da Charles Jenks e lo

studio Land, con una collina-ziggurat che rimanda alla nota Montagnetta milanese, pensato anche per "superare" la presenza di una grande via di scorrimento che taglia in due parti l'area e connettere la premeditata eterogeneità degli interventi.

È ancora più recente la riqualificazione dell'area ex Carlo Erba in piazzale Maciachini¹⁴, forse assieme al Portello una delle occasioni maggiormente risolte nella periferia storica cittadina sia sul piano compositivo sia su quello del disegno urbano, nella relazione con il tessuto circostante. In questo caso il masterplan è stato affidato a Italo Rota che ha anche realizzato due edifici polifunzionali ma che ha soprattutto scelto di coinvolgere altre voci, altri architetti. Si distinguono così i tre edifici per gli uffici dalla doppia pelle striata e colorata di Sauerbruch & Hutton, il centro direzionale più classicamente algido di M. Kanah, l'ibrido notevolissimo di Scandurrastudio per la Zurich Assicurazioni Italia e il sottile Food Park di P. Pasquini. Questo Business Park esprime una contemporaneità data dall'unitarietà d'insieme, nonostante la singolarità dei linguaggi adottati, espressa anche nel rapporto con la preesistenza, con i nuovi percorsi studiati al fine di porre in relazione la città con una zona in passato sottolineata dalla presenza di un recinto e, dunque, obsoleta rispetto al contesto.

A non grande distanza, in zona Bovisa – dove anche il campus del Politecnico è frutto del riuso di antichi stabilimenti chimici di cui fa parte anche la zona dei gasometri al centro di un masterplan affidato a Rem Koolhaas e non attuato – l'area della fabbrica per laterizi Candiani è stata riconvertita così come le sue adiacenze. Tra le nuove realizzazioni anche un edificio a firma di Alessandro Mendini che ben presto diverrà un centro per il design e una costellazione di edifici abitativi di contenute dimensioni tra cui si distingue quello di via Negrotto, sorto anch'esso su un'area ex-industriale ad opera di Brandolino Architetti.

Apripista, in questa direzione, erano stati certamente i progetti di recupero concentrati nella zona di Porta Genova, tra cui quelli per gli ex stabilimenti della Riva-Calzoni in zona Tortona o per la tormentata e attesissima "Città delle Culture" di David Chipperfield nell'area ex Ansaldo, ad oggi non ancora non realizzata nonostante si tratti del risultato di un concorso internazionale indetto nel lontano 2000. Cultura che sembra non essere proprio al centro degli interessi milanesi, almeno sul piano degli investimenti pubblici, visto che anche il progetto di Bolles & Wilson con Alterstudio per la Biblioteca Europea di Informazione e Cultura – BEIC – in zona Porta Vittoria, frutto di un importante concorso internazionale, è rimasto a lungo in *impasse* tanto da essere praticamente eliminato dalle prospettive realizzative del capoluogo.

È invece in fase di realizzazione il nuovo *headquarter* della Fondazione Prada su progetto di OMA-Rem Koolhaas

Figura 7. Studio Italo Rota & Partners, Arengario Museo del Novecento.





Figura 8. Boeri Studio, Bosco verticale.

Figura 9. Boeri Studio, Cerba.





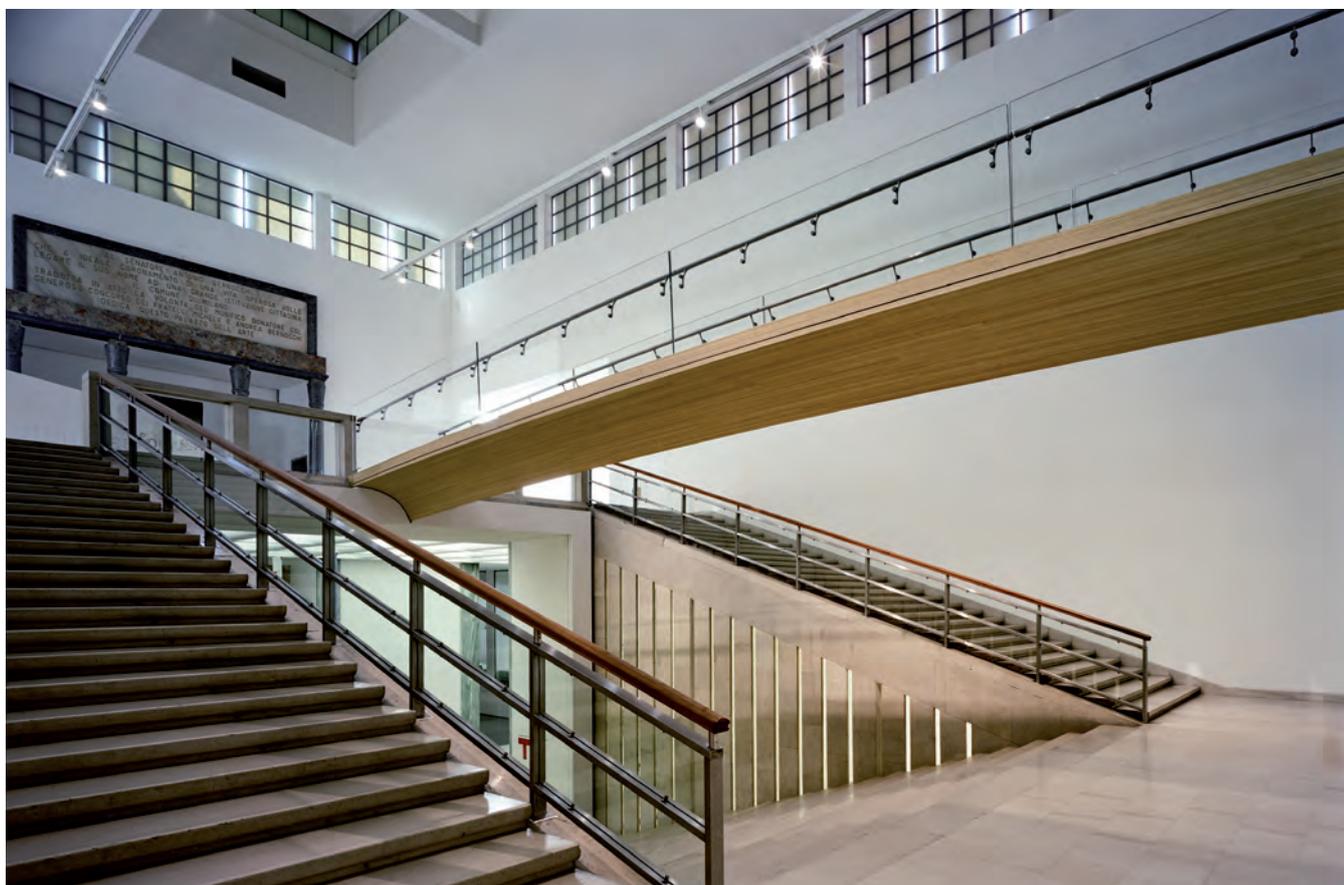
Figura 10. Porta Nuova-Garibaldi.
Figura 11. Maciachini.





Figura 12. Piuarch, Nuova sede D&G (foto A. Piovano).

Figura 13. Michele De Lucchi – MDL, Triennale Design Museum, ponte di accesso (foto A. Chemollo).



nell'ex area industriale di Largo Isarco, dove una torre segnerà la presenza di questo "contenitore" ancora coperto da un'aura di segreto e silenzio mediatico, forse nella prospettiva di un lancio ad effetto. Centro per l'arte contemporanea che, assieme al bel progetto di Herzog & de Meuron per la sede della casa editrice Feltrinelli e della relativa fondazione – in zona Baiamonti, nel sito di un ex vivaio – rappresenterà uno dei punti cospicui dedicati alla cultura, anche se su iniziativa privata, all'interno di una nebulosa in cui il nostro paese sembra essere affondato. In compenso il Museo del Novecento di Italo Rota all'interno dell'Arenario (2000-2011), nel cuore della città, adiacente a Palazzo Reale e al Duomo, ha riscontrato un successo notevole, così come l'ampliamento dell'Università Bocconi delle irlandesi Grafton Architects che, in zona Montenero, si staglia nella volontaria rottura della cortina edilizia. Distinguendosi come uno dei migliori interventi degli ultimi anni in città, in un dialogo serrato e non emulativo con la stessa. Sulla scia degli spazi per la cultura va segnalato, inoltre, il recupero essenziale e di forte impatto, del teatro Franco Parenti su progetto di Michele De Lucchi, già impegnato pochi anni fa nella rilettura degli interni della Triennale di Milano e del Museo del Design. Nella medesima direzione rientra anche il recentissimo progetto "Excelsior" commissionato al grande architetto Jean Nouvel (appena inaugurato, settembre 2011) dal gruppo Coin negli spazi dell'omonimo cinema anni trenta affacciato oggi tra arconi e trasparenze su corso Vittorio Emanuele, l'arteria pedonale simbolo della città. Si tratta di un sistema di gallerie commerciali sulla scia di esempi europei alla Selfridges o Harrods, timidamente anticipato qualche anno fa dalla ristrutturazione della Rinascente (ubicata in un edificio postbellico di F. Reggiori) dove, ogni piano fu affidato all'estro di un diverso progettista.

Un ulteriore fenomeno emerso negli ultimi anni, è quello della "bonifica", la ristrutturazione di edifici, il più delle volte destinati a terziario o all'industria, risalenti agli anni cinquanta-settanta. Strutture di qualità ma "superate" da un punto di vista del risparmio energetico, edifici non più a norma di cui si tende a non stravolgere l'impianto e i caratteri costitutivi ma che vanno assolutamente "aggiornati". Eclatante il caso del restauro del grattacielo Pirelli di Gio Ponti da parte dello studio napoletano Corvino e Multari, cui si sono affiancati nel tempo l'edificio delle Generali dei 5+1 vicino alla rinnovata Stazione Centrale – già autori della ristrutturazione dei Frigoriferi Milanesi in via Piranesi, complesso polifunzionale ora divenuto importante fucina culturale – e quello annunciato dalla grande vetrata gialla e la bella pensilina di Zucchi & Partners e Park Associati in via Tiziano. Questi ultimi impegnati anche nella ristrutturazione dell'edificio ex Campari dei fratelli Soncini in via Turati, icona degli anni della ricostruzione in cui l'ingegneria sposava l'ar-

chitettura in un unicum sperimentale e di alta qualità professionale. Appartiene anch'esso alla categoria di "speciale riuso" la sede del Crédit Suisse in via Manzoni di Progetto CMR, autori anche del restyling dei due grattacieli che si stagliano sulla stazione Garibaldi, dinosauri di una stagione brevissima di "postmoderni" lombardo.

La tendenza al rinnovamento ha nel frattempo interessato anche tipologie quasi dimenticate o assopite, dalle abitazioni alle chiese, ad esempio. Il ritorno alla centralità del tema dell'abitare, a lungo rimasto all'ombra del terziario sembra essere uno dei campi di novità e ricerca di questi ultimi tempi. Con l'ultima tendenza ad aggiungere elementi "parassiti", posti anche su edifici di proprietà Aler come è avvenuto a Cinisello per un progetto del gruppo Albori. Progetti in un certo senso figli, ma anche superamento, di quella legge regionale del recupero dei sottotetti¹⁵ che tanto ha modificato lo skyline milanese, fornendo però occasioni lavorative notevoli a tante giovani generazioni di professionisti e non solo. Naturalmente la ripresa del tema residenziale, in un primo momento, ha interessato aree industriali dimesse – come il caso dell'ex Richard Ginori lungo i navigli e le vicine Concerie di via Malaga o l'area di Lambrate a partire dagli ex stabilimenti Faema di via Ventura fino a tutta la zona Lambretto – poi, più in generale, si è rivolto anche alle nuove costruzioni in aree riqualificate o da densificare in un'alternanza di destinazioni d'uso.

Così è avvenuto anche nel caso dell'ex Fiera di Milano, nell'ambito del progetto City Life¹⁶, dove tra la verticalità di quelli che saranno le tre torri ad uffici di Hadid, Libeskind, Isozaki e Maggiora, sono stati previsti dei sistemi abitativi dall'andamento sinuoso e dai profondi terrazzamenti, disegnati dall'abile estro della progettista irachena e da Daniel Libeskind. Edifici, questi, senz'altro meno invasivi e di minor impatto rispetto ai restanti interventi, non escluso l'inutile, troppo piccolo e incomprendibile Museo d'Arte Contemporanea progettato dallo stesso architetto statunitense.

Segue, senza minor enfasi, l'area Milano Fiori sud e nord¹⁷. Qui sotto il coordinamento dello studio Van Egeraat Associated Architects, si sono confrontati sul tema della sostenibilità e dell'innovazione tipologica le residenze vetrate di OBR con gli edifici per terziario e commercio di 5+1, CZA, Park Associati, ASA, ARCHEA, BDA solo in parte realizzati, al momento. Ciascuno unico nella ricerca attenta al tema della pelle, del risparmio energetico, nella distribuzione interna e nel rapporto con il verde. Programmi, poi, come Abitare Milano¹⁸ hanno prodotto una serie di realizzazioni di qualità, quasi tutte ormai ultimate, tra le quali gli "Alberi di Bicocca", nell'area ex Besta, dello studio Sergio Pascolo, nonché le residenze di via Ovada di Cecchi e Lima Architetti Associati, progettisti con alle spalle una lunga esperienza sul tema della residenza condotta anche sul piano teorico in ambito

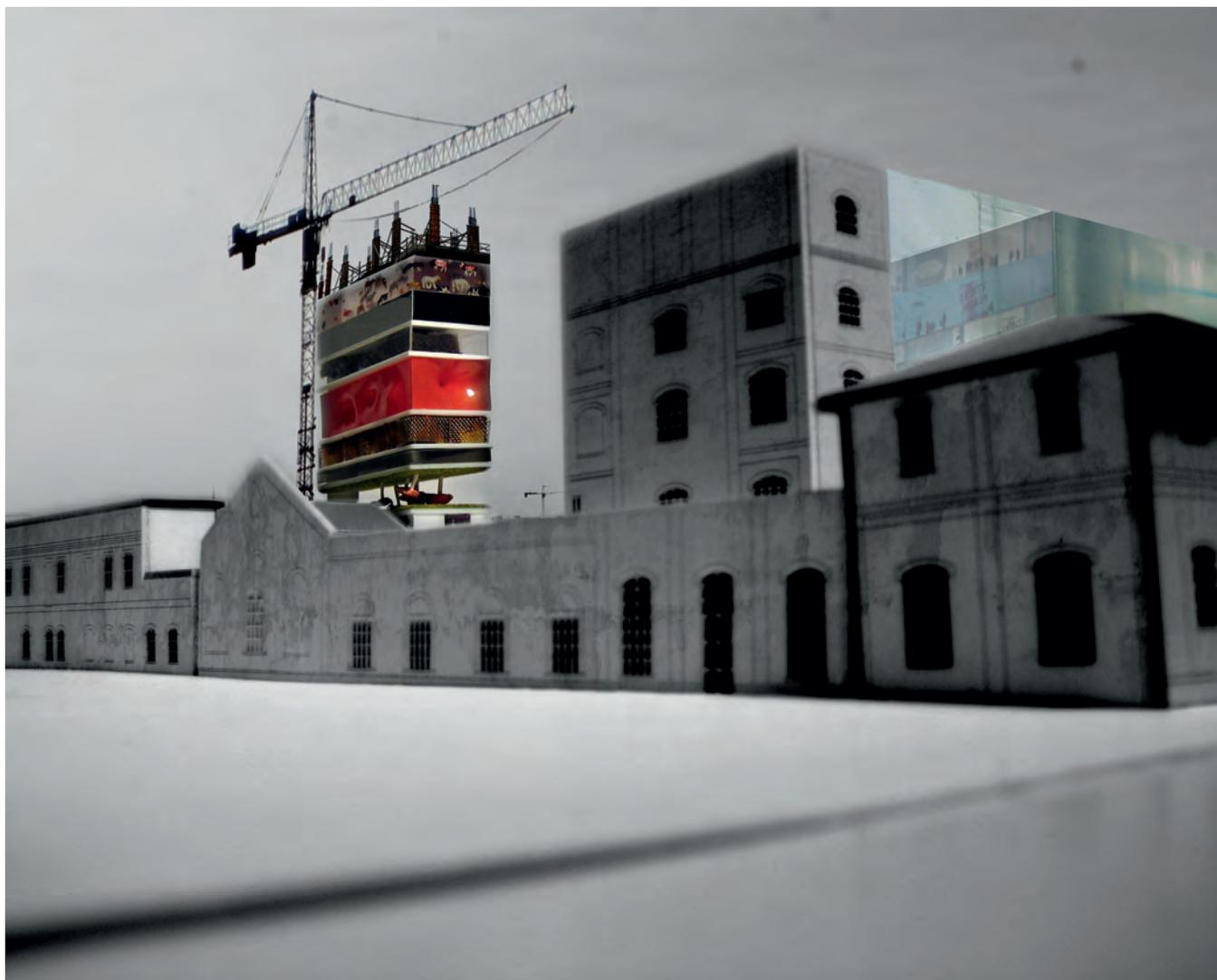
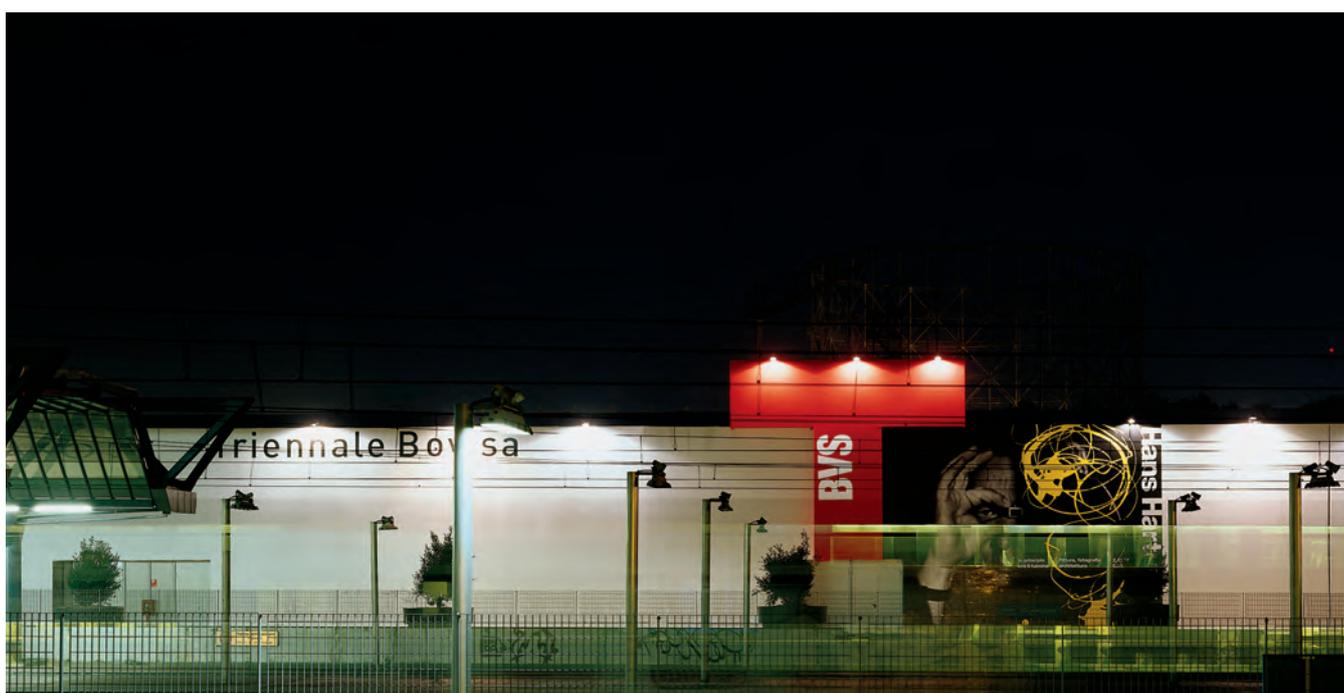


Figura 14. OMA – Rem Koolhaas, Fondazione Prada.

Figura 15. Studio Cerri & Associati, Triennale Bovisa (foto C. Valsecchi).



universitario così come OdA associati con l'appena terminato intervento di via Senigallia. Poi ancora Consalez Rossi Architetti Associati, Vudafieri Saverino and Partners in via Civitavecchia, mentre in via Giambellino, all'interno di un parco pubblico è la volta del progetto residenziale degli architetti Sechi, Hasuike e Tarabay. Si è distinto poi per la sua alta qualità (con anche una selezione meritata al premio Mies van der Rohe) il sistema abitativo sovvenzionato in via Gallarate dello studio under 40 MAB – Marotta Basile Arquitectura – con sede a Barcellona. Di recente il team italo-spagnolo si è associato al più “anziano” Studio Beretta in occasione della progettazione di una serie di residenze cittadine su committenza privata. Un fatto significativo che vede la collaborazione paritetica tra due generazioni di progettisti qualificati nel cui lavoro affiora anche una forte attenzione alle problematiche della sostenibilità, senza estremismi, nell'interesse comune al tema dell'abitare e al rapporto con lo spazio pubblico come avviene anche nella torre di piazza Tirana dei Quattro Associati. Un atteggiamento che riporta, seppur solo con un sottile filo di speranza, agli anni eroici del dopoguerra (quelli prima delle speculazioni senza qualità, del boom vero e proprio) quando un'armata di talentuosi professionisti¹⁹, da Gardella a Magistretti, da Caccia Dominioni ai Latis, dai Monti a Minoletti, rileggeva ed interpretava il tema condominiale.

Maria Vittoria Capitanucci, laureata in Architettura presso il Politecnico di Milano, ha conseguito il Dottorato in Storia e Critica dell'Architettura all'Università Federico II di Napoli. Insegna Storia dell'Architettura Contemporanea presso la Scuola di Architettura e Società, Politecnico di Milano. Collabora con numerose testate specializzate ed è autore di volumi monografici e saggi.

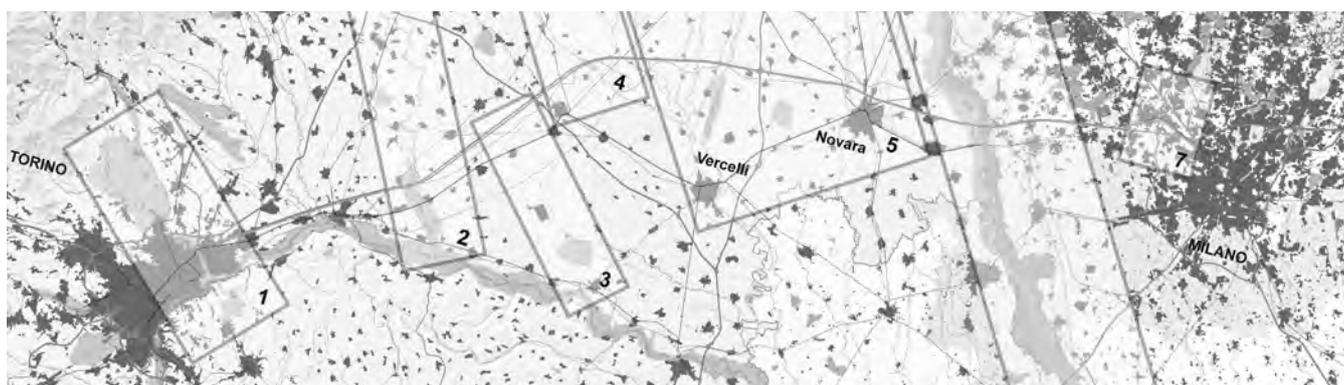
Note

- ¹ Questo è il nome attribuito alla torre dalla presidenza della Regione
- ² Un'area di 290.000 metri quadri sotto il coordinamento della multinazionale di *urban development* Hines, coadiuvata da Gallotti per il settore Varesine.
- ³ L'attuale assessore alla cultura, Stefano Boeri, è anche il progettista in area milanese dei nuovi *headquarters* Rizzoli –RCS e Siemens, nonché del notevole progetto, anche se contestato perché occupa parte del Parco Agricolo Sud Milano, per la Cerba (Centro Europeo di Ricerca Biomedica Avanzata), ideale ampliamento dello Ieo (Istituto Europeo di Oncologia).
- ⁴ Il nuovo PGT è stato adottato il 13 luglio 2010 e approvato

nel febbraio 2011. Commissionato dall'amministrazione comunale uscente allo studio Metrogramma ha visto per il Piano del verde e del sistema ambientale il coinvolgimento di Andeas Kipar – Studio Land già autore del sistema del verde per l'area ex Alfa Romeo al Portello. L'8 luglio 2011 la nuova Giunta di Palazzo Marino guidata dal sindaco Giuliano Pisapia ha deciso all'unanimità di revocare la delibera di approvazione del Pgt.

- ⁵ Il nuovo PGT, che di fatto va a sostituire il PRG del 1980, prevede una inevitabile densificazione della città, identificando 25 aree destinate alla “trasformazione urbana” tra anche caserme e scali ferroviari.
- ⁶ Esposizione Internazionale dedicata all'alimentazione dal titolo “Nutrire il Pianeta. Energia per la vita”.
- ⁷ Progetto di legge n. 392: “Azioni straordinarie per lo sviluppo e la qualificazione del patrimonio edilizio ed urbanistico della Lombardia”, anche se, come lo stesso Ordine degli architetti, restauratori e pianificatori della Lombardia ha fatto notare, «introduce innovazioni normative già presenti nella strumentazione urbanistica comunale».
- ⁸ L'area di proprietà del gruppo Cabassi che aveva affidato il masterplan della zona allo Studio 5+1, poi bypassato dalla nuova destinazione, è stata al centro di scontri accesi sulle modalità di acquisizione tra istituzioni, protagonisti e responsabili dell'evento internazionale.
- ⁹ Stefano Boeri, Richard Burdett, Herzog & de Meuron, William McDonough, Joan Busquets.
- ¹⁰ Con la sola consulenza di S. Boeri e J. Herzog.
- ¹¹ Ad ottobre si prevedono le uscite dei primi bandi concorsuali mentre in maniera autonoma è stata già indetta la competizione per il padiglione svizzero, bando del 19 agosto 2011 con scadenza prima fase 9 ottobre 2011.
- ¹² Luisa Garzonio, Progetto Urban Milano. Iniziato ben prima della candidatura della città all'Expo.
- ¹³ Risale infatti al 1998 il progetto di riqualificazione dell'area.
- ¹⁴ Investitore: Europa Risorse.
- ¹⁵ La legge regionale 15/7/1996 n. 15, modificata nel 2005.
- ¹⁶ Frutto del noto concorso internazionale rivolto ai *developer* e indetto nel 2004. Vincitore la cordata composta Generali Properties, Gruppo RAS, Progestim, Lamaro Appalti e Grupo Lar, con gli architetti Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind e Pier Paolo Maggiora.
- ¹⁷ Proprietaria Brioschi Sviluppo Immobiliare, le due aree si riferiscono, rispettivamente: la nord (materplan Van Egeraat) al comune di Assago, la sud (masterplan 5+1) a quello di Rozzano.
- ¹⁸ Concorso Internazionale di Progettazione indetto dal Comune di Milano assieme al Politecnico nel 2005.
- ¹⁹ Si veda a proposito: M. Bellini, R. Orefice, L. Zanon Dal Bo, *I baroni rampanti del movimento moderno*, in «Superfici», n.0, 1960; F. Irace, *Milano Moderna*, Motta Editore, Milano 1996.

Il treno come osservatorio mobile del territorio
The train as a mobile observatory of the territory



In viaggio con il paesaggio

Travelling with the landscape

MARCO DEMARIE

Abstract

Il paesaggio non è un argomento lineare, né teoricamente né praticamente. La sua natura di “bene comune”, tuttavia, lo rende un oggetto di impegno pertinente per attori quali le fondazioni, che proprio nel sostegno e nella promozione dei “beni contestuali” individuano una propria specifica vocazione.

Le esperienze in materia costruite presso la Compagnia di San Paolo possono essere sommariamente organizzate intorno ad alcune chiavi: la conoscenza documentata; il paesaggio quale componente della qualità territoriale/sociale; il rapporto tra arte e paesaggio. Il progetto della ripresa del paesaggio dal treno fra Torino e Milano rientra in questa linea d’azione.

Landscape is no easy subject matter, neither theoretically nor practically. Its belonging to the class of commons, though, makes it a proper working area for those players, such as foundations, which look at themselves as supporters and promoters of systemic goods. Concerning landscape, the Compagnia di San Paolo has been focusing on different project areas such as research and accessible documentation; landscape as a component of social life; the relationship between landscape and the arts. The “filming from the Turin-Milan train” project is part of this action line.

1. Troppo difficile?

Come definire una *pratica* del paesaggio? Intorno a questa domanda una fondazione quale la Compagnia di San Paolo prova a esercitarsi da tempo, non ancora con punti di approdo del tutto soddisfacenti. La *teoria* del paesaggio – nella sua oceanica complessità – aiuta ma non è necessariamente risolutiva degli specifici problemi che si pongono ad una fondazione non specializzata, la quale tuttavia si preoccupa di non applicare approcci troppo *naive*, o al contrario intellettualistici, o eccessivamente pragmatici – in ogni caso, culturalmente fondati. Si preoccupa, inoltre, di promuovere progetti (e soggetti) non avulsi da una storicità, e da una geografia, concrete e delimitate. Un *hic et nunc*, dunque, con buona consapevolezza dell’*olim* e molto orientamento al *cras*, un domani anche non immediato. Questo quasi involontario ricorso al latino rivela una dimensione che la Compagnia assume come importante: la collocazione di ogni riflessione sul paesaggio all’interno di quei vettori di lunga durata della vicenda territoriale che si colgono quasi invisibili binari di strutturazione dello spazio umano territoriale quale lo conosciamo, e che è probabile, non solo inerzialmente, ma forse addirittura vocationalmente, continueranno a dare forma ai luoghi. È piuttosto evidente come queste premesse, esile e poderose al tempo stesso, aprano più dimensioni problematiche di quante ne esauriscano: dimensioni certo *proficuamente* problematiche, ma spesso non facilmente maneg-

giabili. Ciascuno dei concetti in gioco, infatti, evoca dilemmi definitori e scelte di metodo, ed anche politiche, non scontate e soprattutto complicate. Già a partire dallo stesso riferimento ai *luoghi*: dove questioni di scala, di continuità/discontinuità, di priorità, di ripartizione funzionale o di governo, emergono *in re ipsa*; e non mancano di entrare in gioco altre imponenti dimensioni quali quelle dell'urbano verso il rurale, il naturale verso l'artificiale, l'integro verso il deteriorato – il bello, osiamo!, verso il brutto; senza contare le intenzionalità, queste esplicitamente politiche, della conservazione, del recupero, della trasformazione o dell'innovazione, tutte in linea di principio egualmente plausibili, che possono essere al cuore, per così dire, dell'azione paesaggistica.

2. Il paesaggio è necessario (consigliabile)

Prolungare l'elencazione delle variabili problematiche sarebbe a questo punto poco produttivo. Meglio forse esplicitare quali assunti abbia fatto propri, ad oggi, il *modus operandi* della Compagnia, che, come si ricorderà, agisce in generale ed anche in questo campo attraverso il sostegno a progetti presentati spontaneamente da terzi soggetti (esclusivamente, per legge e statuto, enti pubblici o senza fini di lucro) sulla base di un quadro di priorità definito annualmente dalla Compagnia medesima, ma non si astiene dal mettere in campo progetti propri o a sollecitarne sulla base di bandi o diverse forme di coinvolgimento delle istituzioni e della società civile organizzata.

In primo luogo, il paesaggio è un "bene comune", una di quelle risorse, cioè, che beneficiano un'intera collettività, la quale, dunque, della loro preservazione e razionale utilizzo porta solidalmente la responsabilità, che viene esercitata attraverso una regolazione dettata dalla legge o da altri sistemi di norme, talvolta anche non scritte. La sua cura, pertanto, va al di là del regime della proprietà, privata e pubblica. Per quanto possa suonare paradossale, il paesaggio è un "bene immateriale", anche se non si dà senza il suo precipitato materiale, o meglio una qualità "emergente" dello spazio fisico, frutto cioè della composizione, per lo più non unitariamente programmata, di innumerevoli azioni o astensioni dall'azione da parte dei suoi abitanti (o visitatori). In questo senso esso disvela la sua realtà di costruzione sociale e dipende dall'attitudine e dalle competenze interpretative dell'osservatore – il paesaggio è sempre "negli occhi di chi guarda". Proprio in quanto costruzione sociale, storica, il paesaggio è in continua trasformazione ed è tale anche quando rimane inalterato: giacché l'apparente naturale permanenza dipende anch'esso da decisioni di astensione e di manutenzione/conservazione. Ed infine il paesaggio è un valore (*può* essere un valore), ma non è un tabù: esso è dentro, e totalmente coinvolto, nella trasformazione della società: merita il più alto rispetto, come di risorsa a spesa irreversibile, non l'idolatria. Queste enunciazioni – che

pongono in evidenza la natura sociale, quindi condivisa e conflittuale, del paesaggio – anche allorché esso si configuri in unicità irripetibili o proprietarie – legittimano l'intervento di una fondazione come la Compagnia che utilizza le proprie disponibilità economiche – anch'esse il risultato dell'amministrazione di un "bene comune", quale è il suo patrimonio – esclusivamente ai fini dell'interesse collettivo.

3. Linee di lavoro

Ma secondo quali linee operative? Le esperienze costruite presso la Compagnia possono essere sommariamente organizzate intorno ad alcune chiavi: la conoscenza documentata; il paesaggio quale componente della qualità territoriale/sociale; rapporto arte e paesaggio. Sullo sfondo, inoltre, è presente, come nella totalità degli interventi della fondazione, un'attenzione alla qualità paesaggistica *anche* come fattore di sviluppo economico: ma, per evitare effetti di cortocircuito, ci limitiamo qui a menzionare tale non secondario tema.

Nell'esperienza della Compagnia, il rapporto arte e paesaggio è stato il primo a maturare e a trovare applicazioni concrete, sulla base di una competenza sofisticata ed una pratica consolidata dello staff specialistico nel campo della riqualificazione di beni storico-artistici. L'idea è in fin dei conti semplice: considerare il bene non soltanto nel suo, per così dire, auto-contenimento, isolato per quanto splendidamente dal contorno territoriale, principalmente ma non esclusivamente a corto raggio; cogliendo invece le legature filologiche o anche innovative in grado di riaprire e migliorare il dialogo tra i diversi registri dello spazio storico, musealizzato o abitato. Sicché il bene culturale "alto" diventi motore di qualità sistemica diffusiva. Passare dalle chiese ai sagrati, dai musei alle strade adiacenti, dagli interni agli esterni, dall'isolato al permeabile è un principio sempre più diffuso nella cultura dei beni storico-artistici che si rivela particolarmente pertinente al caso italiano e ai suoi mille epicentri storicamente complessi e stratificati. Un esempio che ci piace riportare, tipico e atipico al tempo stesso, è il giardino di Penone presso la Reggia di Venaria, e la sua capacità di interpretare un passato irrecuperabile connettendolo alla contemporaneità.

Tutto ciò produce paesaggio: non un paesaggio da cartolina, *people-free*, però. Nella logica della Compagnia, infatti, la qualità del paesaggio diventa un mezzo ed insieme un obiettivo di ripristino o, quando necessario, creazione, di qualità delle relazioni sociali e comunitarie. Il paesaggio – come l'architettura – non salveranno il mondo: ma il loro degrado può fare ahimè molto per affossarlo, mentre la loro cura può aiutare a costruire rapporti umani migliori – più vitali. Un'esperienza in fin dei conti modesta come il bando di azione integrata sui beni culturali ed paesaggistici nelle valli di Lanzo, ci insegna come lavora-

re per il recupero e la condivisione della memoria territorializzata – talvolta *possa* innescare energie sociali cooperative, creative e generose. Altrettanto – naturalmente con diversi temi problematici – può dirsi delle iniziative per una buona qualità ambientale nelle città e nelle periferie costruita con alleanze tra fondazioni, amministrazioni e cittadini, così come accade in altri progetti sostenuti dalla Compagnia.

Infine la conoscenza documentata. Si è usata più sopra l'espressione il paesaggio "quale lo conosciamo": ma lo conosciamo realmente? E quale documentazione possediamo della sua evoluzione nel corso del tempo? Su quali basi conoscitive effettuiamo i nostri sforzi di interpretazione e di intervento? Per quanto sia molto ampia l'accumulazione di buoni dati sul paesaggio, né dal punto di vista del loro grado di copertura, né del loro aggiornamento, né della loro archiviazione e disponibilità d'uso un paese variegato come l'Italia può essere pienamente soddisfatto. In questo campo una fondazione può trovare un ruolo effettivo, aiutando il lavoro delle istituzioni preposte, in primo luogo quelle di ricerca, o le iniziative della società civile locale – e anche, quando se ne presenti l'occasione, tentare qualche sperimentazione. I progetti possono essere i più diversi, come diverse sono le tecniche e le metodiche utilizzabili: l'importante è che essi costituiscano delle basi conoscitive accessibili. Ad esempio l'Istituto Siti, costituito dalla Compagnia con il Politecnico di Torino, lavora sistematicamente sui rapporti tra paesaggio, territorio e cultura, in termini di ricerca e analisi pre-progettuale – suoi sono il dossier per la candidatura Unesco del paesaggio delle Langhe o gli studi sull'Abbazia di San Fruttuoso. Ma anche interventi apparentemente più occasionali, come Il progetto di campagna fotografica ancora in territorio langarolo, curato da Gabriele Basilico dal 2009 per e con il Centro Culturale

Beppe Fenoglio di Murazzano (non a caso partecipato anche da altre fondazioni piemontesi, come Fondazione Crt e Crc) hanno un loro significato. Si tratta di pratiche culturali conoscitive – ed anche artistiche – centrate sulla fotografia documentaristica e che hanno altrove, specialmente in Francia, piena affermazione. Altrettanto si può dire del progetto di registrazione del paesaggio lineare TO-MI e ritorno tramite ripresa cinematografica continua dal treno, di cui si parla in questo numero della Rivista. La crescente disponibilità di immagini zenitali del territorio – che Internet ci fornisce a costi quasi inesistenti – non trova complemento in immagini del verticali, degli alzati e dei profili. Il paesaggio dal treno – l'Italia non fa eccezione – è spesso rivelativo del meglio e del peggio che un paese possa offrire, oltre a costituire – data la longevità delle linee ferroviarie – un punto di vista stabile per osservazioni ripetute nel corso del tempo. Una copertura completa sarebbe operazione onerosa: ma ciò non toglie che possano essere realizzate sperimentazioni più locali. La tratta TO-MI è inoltre interessante per molti motivi, non ultimo il tema dell'Expo 2015 e delle sue ricadute a scala ridotta o ampia. Ma lasciamo agli autori del progetto di meglio illustrarne le potenzialità documentali, didattiche, forse artistiche.

Ricapitolando. Come bene comune, il paesaggio sembra porsi come oggetto d'azione particolarmente adeguato alle fondazioni. La Compagnia sta imparando a considerare paesaggi e contesti fisici sempre più come componenti essenziali delle sue politiche pro sociali e di sviluppo. Rapporto arte-paesaggio, qualità sociale e qualità paesaggistica, conoscenza documentata rappresentano le tre dimensioni operative di una sensibilità che pervade, più o meno esplicitamente, il suo lavoro in tutti i campi. Il viaggio continua.

Marco Demarie, Ufficio Studi, Compagnia di San Paolo, Torino.

Guardare dal treno. Note su un film dal treno Torino-Milano e ritorno

Looking from the train. Notes on a film from the train, from Turin to Milan and return

SISTO GIRIODI

Abstract

Un film di quattro ore che faccia scorrere il paesaggio visto dal treno – da Torino a Milano e ritorno – è un’iniziativa insolita, così, perché non sembri incomprensibile, questo saggio colloca lo sguardo “orizzontale” tra gli sguardi con i quali guardiamo al mondo, ne rintraccia la presenza nelle pratiche diverse nelle quali si esercitano questi sguardi, ne approfondisce l’analisi nel caso dello sguardo “orizzontale” ferroviario, o sguardo “panoramatico”, portando ad evidenza l’intreccio di radici – materiali e culturali – che stanno dietro l’atto, a prima vista normale, banale, di guardare fuori del finestrino dal treno in corsa.

A fianco di questo lavoro di scavo sul come, cioè sulle ragioni e sui modi per cui si guarda – o non si guarda – dal treno, il film renderà possibile, grazie alla tecnologia digitale e GPS, un lavoro lungo e paziente sul che cosa si vede dal treno, perché il territorio attraversato dalla ferrovia è come un palinsesto, nel quale è scritta una storia centenaria di interventi successivi, documento che adesso potrà essere “scientificamente” decifrato da un arco di saperi diversi.

Questo scritto è dedicato a Roberto Gabetti, studioso paziente della storia della ferrovia in Piemonte, e a Gianni Celati, che guarda il mondo, la vita, come un cinema all’aperto, un cinema “naturale”.

A four hours film that let run the landscape seen by a window of a train – from Torino to Milano and return – is an unusual enterprise, therefore, in order to avoid that it looks inconclusive, this essay place the “horizontal” glance between the glances we use to look at the world, tracks down its presence in the different practices in which we exercise these glances, and studies in depth the railway “horizontal”, or “panoramical” glance, bringing to evidence the intertwine of material and cultural roots that stand underneath the ordinary act of looking at the landscape from a train.

Aside this analysis of the reasons and ways that explain why and how we look – or do not look – from a train, the film will allow to start a long and patient work on what we see when we look from a train, because the land crossed by the railway it’s a kind of palinsesto, in which is written a century old history, a document that from now on, thanks to digital and GPS technology, will be disposable, to be “scientifically” deciphered. by a wide range of technicians.

This essay is dedicated to Roberto Gabetti, patient historian of the Piedmont railroads net, and to Gianni Celati, who looks at the world, at life, as to an “open air” film, a “natural” film.

Figura 1. W.Wenders, Falso movimento.



Questione di sguardi. Lo sguardo orizzontale

Questo scritto si propone di guardare ad una operazione insolita come quella di riprendere un territorio dal finestrino del treno – da Torino a Milano e ritorno – senza dare niente per scontato, cominciando quindi dall'inizio – dai modi di guardare e di rappresentare il mondo – nella condizione di “sospensione di giudizio” imparata da Roberto Gabetti, perché «ogni immagine incorpora un modo di vedere»¹.

Ci sono sguardi che possiamo chiamare “centrali”, che si concentrano cioè su qualcosa e sul suo immediato intorno: un oggetto, un volto, una o più persone, uno o più edifici; questo modo di guardare e di rappresentare il mondo è stato il più diffuso per secoli, come risulta sfogliando libri di storia dell'architettura, della pittura, della fotografia, nei quali colpisce la prevalenza assoluta e costante di questo tipo di sguardo, di rappresentazione.

Ci sono poi sguardi “dilatati”, che possiamo chiamare sguardi “verticali”, i quali si concentrano cioè su qualcosa che si sviluppa su una stretta banda verticale, come succede ad esempio nei dipinti giapponesi di paesaggi montani con cascate; lo sguardo verticale lo abbiamo imparato leggendo le pagine dei libri: è lo sguardo con cui leggiamo obbligatoriamente le poesie o le colonne strette dei vecchi “gialli”; è lo sguardo con cui Jack Kerouac ha scritto a macchina *On the Road* tutto di seguito su lunghi rulli di carta che si era fabbricato per non perdere l'ispirazione cambiando il foglio².

Ci sono infine gli sguardi “dilatati” che possiamo chiamare “orizzontali”: sono gli sguardi con cui si leggevano i papiri prima dei libri, o, ancora oggi, i rotoli della Legge nelle sinagoghe, ma soprattutto sono gli sguardi con cui ci dicono gli studiosi che, automaticamente, inconsciamente, guardiamo al mondo, per orientarci, per capire subito se ci è amico od ostile, escludendo il cielo e la terra su cui poggiamo i piedi per concentrarci invece sulla fascia centrale della visione, che di suo è larga 120°, cioè arriva quasi a coprirci le spalle; questi sguardi, rari per molti motivi nelle rappresentazioni del mondo nell'antichità, diventano per altri motivi sempre più frequenti nell'Europa moderna, a partire dalla richiesta crescente di rappresentare per la prima volta con precisione il mondo nella sua estensione, per possederlo e per trasformarlo.

Lo sguardo “orizzontale”, appare quindi oggi come sguardo umano “moderno” per eccellenza, come forma naturale del nostro *essere-nel-mondo*, e giustifica quindi una prima analisi veloce – un “fumetto” come diceva Roberto Gabetti – dedicata alle sue diverse declinazioni in pratiche diverse, le quali costituiscono lo sfondo sul quale collocare il lavoro del film.

Lo sguardo “orizzontale” in architettura

In architettura per secoli è stato difficile, per molti motivi offrire agli abitanti “sguardi orizzontali” sul mondo dall'interno degli edifici, mentre si può parlare di sguardo “orizzontale” all'esterno, per gli esempi rari di architetture eccezionali che per essere colte intere portano lo sguardo a muoversi in orizzontale: dagli acquedotti romani alla Muraglia cinese; dal Karl Marx-Hof a Vienna³, al

Lingotto di Matté Trucco a Torino⁴, arenato tra i prati della periferia come una massiccia petroliera di cemento armato, col ponte trasformato in pista per le auto.

Tra gli ideali dell'architettura contemporanea c'è quello di “fare sempre più grande”, oggetti sempre più “lunghi” che richiedono quindi uno sguardo “orizzontale” per essere visti tutti interi: dai progetti di Le Corbusier per Algeri, per Rio de Janeiro⁵, lunghi chilometri ma non eseguiti, ai progetti lunghi “solo” un chilometro, ma eseguiti: il “drago” di Erskine a Londra⁶ il Forte Quezzi di Daneri a Genova, e il Corviale di Mario Fiorentino a Roma⁷; il “muro” rosso di Jean Nouvel⁸, a fianco dell'autostrada A4; il progetto moderno tende ad estendere il controllo su spazi sempre più grandi, fino ad occupare tutta la terra come sognava il Superstudio con l'anello intorno al mondo del Monumento Continuo⁹.

Per arrivare allo sguardo “orizzontale” dall'interno di un edificio verso il paesaggio, bisogna aspettare Le Corbusier, che appunta nel suo *carnet* il mare “impaginato” dalla passeggiata coperta della nave e se ne ricorda quando disegna le *fenêtres en logueur* nelle facciate delle ville, nella parete del terrazzo della Ville Savoye¹⁰: lo sguardo “orizzontale” rinnova non solo i progetti, ma anche i disegni di Le Corbusier, che produce disegni “orizzontali” mai visti prima, dei disegni come finestre “lunghe” per raccontare finestre “lunghe”¹¹; in uno dei suoi stimolanti saggi su «Tuttolibri», Marco Belpoliti suggerisce relazioni inedite ed inquietanti tra la “finestra lunga” di Le Corbusier e le feritoie orizzontali dei bunker in calcestruzzo del Vallo Atlantico, nate per il compito bellicoso di sorvegliare il territorio, più che per quello pacifico di offrire alla vista il paesaggio,

A Torino esiste un esempio eccezionale di *fenêtre en logueur*, la finestra lunga decine di metri tagliata nella pietra della facciata in curva del Museo dell'Automobile di Torino, disegnata da Amedeo Albertini¹² per vedere tutta la collina di fronte al di là del Po, finestra tappata dal riallestimento di François Confino, ma ripresa nel progetto di “restauro” di Cino Zucchi da una spettacolare vetrata in curva, aperta al piano terra che restituisce la vista sulla collina allo spazio continuo dell'atrio di ingresso.

Lo sguardo “orizzontale” nella pittura

Nella storia della pittura occidentale, lo sguardo “orizzontale” compare tardi e di rado, nei “cicli” che corrono sulle pareti di chiese e palazzi – come nel caso della “foto di gruppo” della corte di Bisanzio nel mosaico circolare di San Vitale, o nella “foto panoramica” dell'affresco *Il buon governo della città e della campagna*¹³ – e comunque senza riferimenti precisi al mondo reale: anche Giotto, che introduce per primo la città ed il paesaggio, li comprime però deformati in “scatti” di formato prevalentemente quadrato: è il maturare di interessi e strumenti nuovi e diversi che introduce temi e formati nuovi nella rappresentazione del mondo: la caccia nel bosco di Paolo

Figura 2. Il Lingotto a Torino, G. Matté Trucco, 1915-1923.

Figura 3. Progetto di uffici, Le Corbusier, 1932.

Figura 4. Monumento Continuo, Superstudio, 1971.

Figura 5. Museo dell'Auto a Torino, A. Albertini, 1960.



Uccello¹⁴, è una festa nuova per lo sguardo, invitato a muoversi in orizzontale accumulando in una sola rappresentazione un numero di informazioni prima impensabile. La “invenzione” dello sguardo “orizzontale”, passati gli entusiasmi della scoperta, che danno luogo a risultati diversi, diventa una cosa seria: nel Settecento: dai proprietari terrieri¹⁵, al Re Sole¹⁶, cresce la domanda di “tecnici” capaci di rappresentare il territorio e la città, non più mescolando ingenuamente planimetrie e sagome di monumenti isolati, ma da punti di vista reali e nel modo più esteso e continuo, per sapere come sono fatti la città e il territorio e che cosa farne.

Allo sguardo “orizzontale”, che con l'aiuto della “camera chiara” è diventato capace di raccontare il mondo in modo sempre più preciso e completo, si chiede sempre di più: nell'Ottocento ai pittori si chiede di raccontare tutta una città, di riprodurre i paesaggi più richiesti per proiettarli sulle pareti dei capannoni circolari – i diorama¹⁷ – nei quali la gente si affolla per vedere mondi nuovi o comunque in modo nuovo.

In America a metà Ottocento un giovane scenografo, John Banvard, progetta e realizza lo sguardo “orizzontale” più lungo del mondo¹⁸: in due anni discende in barca il corso del Mississippi – 3000 miglia – prendendo appunti, che poi per altri due anni riversa su una grande tela lunga tre miglia, che ci mette due ore a svolgersi sui rulli verticali del suo diorama mobile: è questa una rappresentazione dilatata di un mondo dilatato dall'apertura della “frontiera”, risultato che in qualche modo anticipa il cinema, con la “carrellata” su di un paesaggio lineare da un mezzo – la barca – che si muove parallelo al paesaggio in modo lento e regolare.

Gli sguardi “centrali” impegnati a riprodurre in modo illusionistico frammenti di un mondo da contemplare, sono stati quindi progressivamente affiancati da sguardi “orizzontali”, utilizzati per riprodurre in modo preciso un mondo da possedere e da sfruttare.

Lo sguardo “orizzontale” in fotografia

La fotografia nasce con lastre di formato quasi quadrato, lo stesso della maggioranza dei quadri; nasce quindi da uno sguardo “centrale” che si accontenta di poco, anche solo una scopa contro un muro (W.H. Fox Talbot), ma nel giro di pochi anni ci sono già le prime fotografie “panoramiche”, ottenute prima per montaggio di scatti singoli, poi subito con uno scatto singolo¹⁹: una novità quest'ultima a prima vista inattesa, sorprendente, in realtà preparata da due secoli di “sguardo orizzontale” diografi e disegnatori.

A differenza di altre invenzioni che hanno messo molto tempo a sviluppare le potenzialità dell'idea iniziale, la fotografia sembra essere nata “imparata”, perché praticamente subito vengono messi a punto apparecchi diversi, in grado di produrre, oltre alle fotografie “panoramiche”, anche foto stereoscopiche, che simulano il rilievo: però, forse per il formato – scomodo da utilizzare, da pubblicare, da commercializzare – in realtà dopo i primi entusiasmi la foto “panoramica” è stata poco utilizzata – mentre la foto stereoscopica ad esempio è stata utilizzata

nell'Ottocento per documentare tutti i lavori di “rinnovo urbano” sotto Haussman a Parigi – così che quando nel Novecento Berenice Abbott vuole fotografare l'immenso atrio della Grand Central Station di New York, per non ricorrere ad un grand'angolo deformante, ritorna agli inizi, ricorre a due scatti da accostare, scatti che diventano decine nel rilievo-racconto dello *strip* di Los Angeles eseguito da Ed Ruscha negli anni cinquanta²⁰, soluzioni riprese recentemente, forse per un vezzo storicista, da fotografi d'avanguardia negli anni del cambio di secolo, con coppie di immagini²¹, fino al “grande sguardo orizzontale” di Luigi Ghirri, che fotografa il muro dell'auto-dromo di Modena coperto di manifesti e ne fa un libro in scala uno a dieci, lungo due metri e mezzo²².

Un caso particolare di foto panoramiche ottenute con uno scatto singolo è quello delle foto ottenute con macchine speciali, con obiettivi ruotanti, con un campo di 180° o a 360°, che però comportano deformazioni e comunque non corrispondono a una nostra percezione. La fotografia nasce come “disegno automatico” perché supera i limiti del disegno “a mano” nella rappresentazione completa e precisa, senza errori, di un mondo sempre più complicato, anche se non riesce ad andare oltre la produzione di frammenti di questo mondo, rimanendo quindi, come la pittura, sotto il segno della discontinuità e della fissità spazio-temporale.

Lo sguardo “orizzontale” nei cinema

Con la parola “cinema” si intendono qui in senso largo proiezioni realizzate con tecnologie diverse: dai diorama dell'Ottocento – grandi padiglioni circolari sulle cui pareti venivano proiettati paesaggi e scene urbane, al circarama del Novecento²³ – che era come il diorama solo che le proiezioni sulle pareti erano di filmati in movimento –, ai film da sala ed ai video.

Parole simili indicano però sguardi diversi: nel diorama l'immagine era fissa e lo spettatore si muoveva lui, mentre nel circarama lo spettatore da fermo si vedeva passare davanti un mondo sfuggente, come poi al cinema; il diorama e il circarama richiedevano comunque sguardi lunghi, “orizzontali”, perché lo schermo nel diorama e nel circarama era lungo anche decine di metri, mentre il cinema – che si guarda stando seduti – nasce con un fotogramma di formato quasi quadrato, quindi per uno sguardo “centrale”, che però continua ad allungarsi, fino al rapporto di 1:2,5 del *cinemascope*, per stabilizzarsi oggi su un formato mediamente allungato e “orizzontale” nel rapporto 9/16.

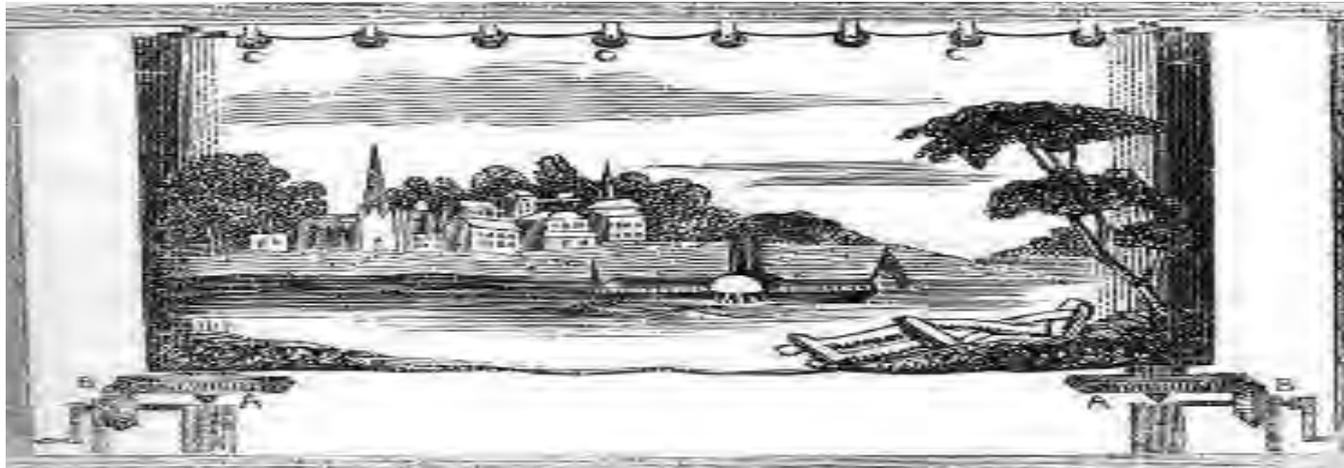
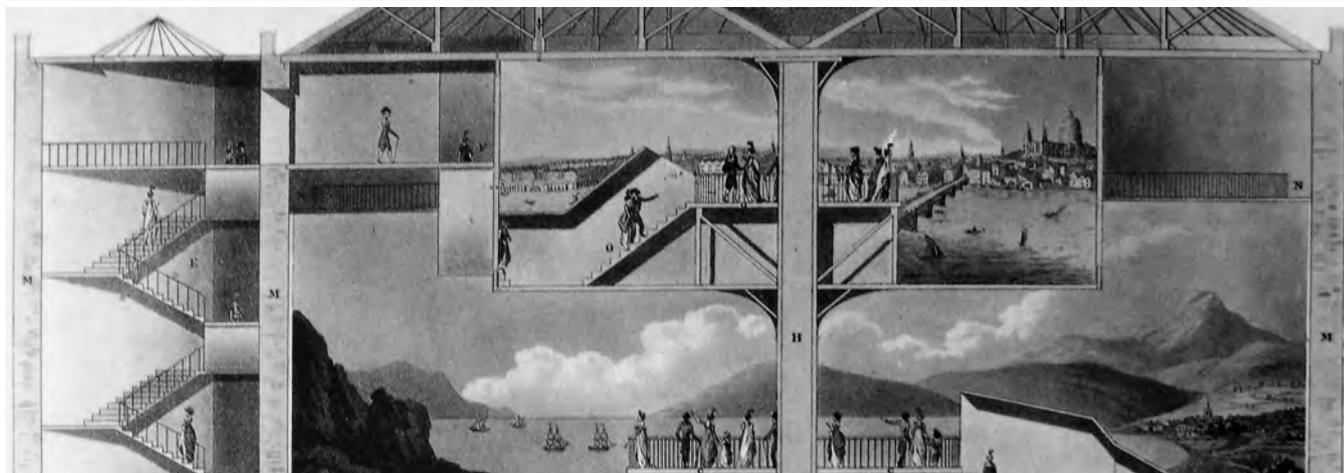
Anche quando il fotogramma del film non corrisponde a uno sguardo “orizzontale” il cinema ha la capacità di produrre l'equivalente di uno sguardo “orizzontale” dilatato, proseguendo sulla strada della sequenza di scatti aperta dalla fotografia: con il movimento orizzontale della macchina chiamato “panoramica” – come fa Gianni Celati nel suo film sulle “case sparse” nella campagna emiliana²⁴

Figura 6. Paolo Uccello, *La caccia*.

Figura 7. Dal film *The Draughtsman's Contract* di Peter Greenaway.

Figura 8. Diorama.

Figura 9. La “follia” di Banvard.



– ma anche con un altro movimento orizzontale della macchina, la “carrellata”, come fa Wim Wenders nel suo *Falso Movimento*, seguendo un gruppo di persone che cammina su una strada alta sul corso del Reno²⁵; mentre nella “panoramica” la macchina ruota fissata sul treppiede, nella “carrellata” la macchina sta ferma, fissata al carrello che scorre su rotaie diritte: ecco comparire uno legame stretto tra sguardo “orizzontale”, film e treno, soprattutto se la macchina avanza “guardando” di fianco, perché in questo caso per lo spettatore poi è come guardare dal finestrino del treno.

Se per la pittura, l'architettura, la fotografia, è stato facile trovare degli esempi di sguardo “orizzontale” conosciuti, per il cinema la cosa è più difficile: c'è un sito che raccoglie segnalazioni sui film nei quali compare un treno – www.treni/film.it – fatto però di schede scritte – 350! – e non di immagini, e poi che nel film ci sia un treno non vuol dire che qualcuno guardi dal finestrino con uno sguardo “orizzontale”.

Lo sguardo “orizzontale” in letteratura

Non tutti i *media* sono eguali, e parlare di sguardo “orizzontale” in letteratura a prima vista mi sembrava, se non impossibile, almeno difficile: poi mi sono ricordato di un libro che aveva fatto molto rumore negli anni cinquanta – *La modificazione*, di Michel Butor²⁶ – individuato allora addirittura come atto di nascita di una corrente letteraria, *l'école du regard*: e cosa guarda il protagonista? Il paesaggio dal treno durante un viaggio da Parigi a Roma!

La mia paura di non riuscire a chiudere il cerchio del discorso iniziato sugli sguardi era superata, c'era da tirare un filo che non solo legava letteratura e sguardo “orizzontale”, ma addirittura legava letteratura e treno, “sguardo orizzontale” e treno; insieme a questo ho ritrovato un altro libro – *Treni di carta* di Remo Ceserani²⁷ – che ricostruisce la storia del treno nella letteratura otto-novecentesca, nella quale però va detto subito che il treno compare in occasioni e modi diversi: come oggetto visto dall'esterno, dalla stazione, dal paesaggio, oppure visto dall'interno, cioè dallo scompartimento; però solo una parte dei testi – dai romanzi alle poesie – affida il racconto dell'esperienza del viaggio in treno allo sguardo dal finestrino, che diventa sguardo “orizzontale” per tener dietro al paesaggio che sfugge al contrario.

La modificazione è interessante per la capacità, conservata nella traduzione, di restituire usando il tempo presente l'esperienza visiva sfuggente del mondo visto dal treno: «dall'altro lato del corridoio c'è una fattoria con un boschetto di pioppi gialli, una strada infossata che si rintana per poi riapparire dietro un grande campo arato, a dorso d'asino, punteggiata di corvi e percorsa da un motociclista con casco e giaccone di pelle, che si avvicina alla strada ferrata, sprofonda fra due rinterri sotto un ponte che vedi imboccare dalla locomotiva e dai primi vagoni che vi precedono»: il paesaggio non è un quadro piatto che sfilava, ma è uno spazio che il movimento del treno rende animato di vita propria, tanto più se abitato da uomini, animali e macchine, che appaiono e scompaiono con traiettorie proprie.

*Biglietto aperto*²⁸ di Sten Nadolny è il libro che vent'anni fa – allora andavo e venivo in treno da Torino a Trieste tutte le settimane – mi ha fatto capire cosa mi perdeva a leggere in treno invece di guardare fuori, e mi ha fatto venire voglia di fermare con un film la bellezza inafferrabile del mondo, colta al volo dal finestrino del treno: forse perché nel libro chi scrive e chi viaggia sono la stessa persona, all'esperienza purovisibilista di Butor si aggiungono con noncuranza riflessioni personali sottili ed acute sull'esperienza del viaggio in treno, dello sguardo dal treno. Nadolny è tornato più tardi a scrivere di un altro viaggio in treno²⁹: un libro strano, che registra una “modificazione” dello sguardo insieme all'umore dell'autore, il quale ritrova solo alla fine del viaggio il piacere di guardare la vita dal treno.

Il lavoro di Ceserani è importante perché coglie nelle parole degli scrittori, aspetti profondi dell'esperienza dello sguardo dal treno, echi che si ritrovano nell'esperienza della vita moderna descritta da altri punti di vista, da altre avanguardie artistiche.

Un primo aspetto è quello degli echi che sollevano i “quadri” dei paesaggi urbani ed extraurbani, pieni di oggetti incongrui come nei sogni dei surrealisti: «il paesaggio / nel riquadro delle portiere / corre via furiosamente, e intere pianure / con acque, campi di grano, alberi e cielo / vanno a confondersi nel vortice crudele / in cui precipitano i pali sottili del telegrafo / i cui fili hanno l'aspetto strano di uno svolazzo»³⁰.

Un secondo aspetto è quello degli echi, visivi e mentali – pensieri, ricordi, sogni – che le immagini fuggitive possono sollevare nel passeggero che guarda il paesaggio dal finestrino, come succede nel racconto *Corto viaggio sentimentale* di Italo Svevo, quando la vista delle galline che razzolano in una stazione di campagna si mescola con le figure della moglie sottomessa e del figlio petulante, di se stesso: si potrebbe dire che la “corrente” di “immagini” che entra negli occhi dal finestrino, alimenta la “corrente” di pensieri, quella *stream of consciousness* che, da Joyce in poi appartiene alla quotidianità “bassa” ma è anche allo stesso tempo una sfida espressiva “alta”.

Un terzo aspetto è quello degli echi che solleva la struttura visiva dello sguardo dal finestrino di un treno in viaggio: Ceserani ricorda che «già nel 1830, il reverendo Edward Stanley mise la nuova esperienza in rapporto con alcune esperienze ottiche artificiali e spettacolari: quelle della fantasmagoria, del panorama e della lanterna magica, antenate sotto vari aspetti dell'invenzione del cinema», e più avanti fa una lunga citazione da un dialogo su quello che si vede dal treno, che potrebbe essere lo script, la sceneggiatura di un film: «Campi, nient'altro che campi. Campi di marzo, grigi, umidi, morti. Non c'è niente da descrivere. Una strada attraversa i campi bagnati, un furgone, una casa sulla strada. Ho visto una donna sul balcone, che stendeva le coperte, una Mutti tedesca, con i grembiule ed i capelli a crocchia, una tipica casa unifami-

Figura 10. Anonimo, *Panoramica di Parigi*.

Figura 11. *Panoramica in due scatti* di W. Niedermayr.

Figura 12. L. Ghirri, *Il muro dell'autodromo di Monza*.

Figura 13. A. Delpopolo, *Piazza Castello a 180°*.



liare, una casa di artigiano, mancava l'intonaco ai muri esterni. Lamiera. Lamiera. Una quantità straordinaria di lamiera, una specie di cimitero d'automobili. Ora vengono capannoni, baracche, orticelli... una sedia da giardino, una vasca da bagno ricoperta di assi, un pollaio... ora di nuovo non c'è niente, nulla se non terra coltivata».

Allargare lo sguardo oltre il film, ad altri sguardi sul mondo, forse non è stata una perdita di tempo: dalla letteratura abbiamo imparato l'esistenza di un possibile legame tra le parole "sguardo" e "treno", ma anche "cinema"; dal cinema abbiamo imparato che la parola "sguardo" lega le parole "film" e "treno", e addirittura che «qualche studioso di cinema, come per esempio Joachim Paech, ha insistito sulle analogie tra mondo ferroviario e mondo cinematografico, e sul rapporto profondo, di affinità, che c'è tra la visione del viaggiatore attraverso il finestrino del treno e quello dello spettatore seduto in un cinema che osserva i movimenti delle immagini nel riquadro dello schermo», e Jacques Aumont ha addirittura sostenuto che «esiste un rapporto tra la macchina da presa e la macchina locomotiva, fondate l'una e l'altra sulla trasformazione di un movimento circolare in movimento longitudinale».

Oltre a queste acquisizioni immediate, il "vagabondaggio" tra i saperi e le pratiche ha permesso di accorgersi che la storia degli guardi e delle rappresentazioni del mondo, può essere vista come una lenta marcia «dal mondo del press'a poco all'universo della precisione» (A. Koyre), di accorgersi dell'esistenza di legami sotterranei inaspettati tra lo sguardo del film e questi altri sguardi, a cominciare dalla consapevolezza della comune appartenenza ad ideali costitutivi della modernità: l'ideale di vedere tutto, di sapere tutto, di dire tutto, l'ideale di affidarsi ad una macchina, di diventare come una macchina: l'ideale di superare i limiti "naturali" nell'esperienza del mondo e della sua rappresentazione finché «l'intera realtà viene meccanicamente misurata dalla sua materialità»³¹.

A questo punto si può procedere ad una serie di precisazioni che restringono progressivamente il campo di questo scritto: il discorso sullo sguardo "orizzontale" si può ormai restringere allo sguardo orizzontale nei film, anzi, ai film nei quali c'è un treno, distinzione alla quale ne segue un'altra, quella tra i film nei quali è il treno ad essere guardato, e i film nei quali è il mondo – il paesaggio o la città – ad essere guardato da qualcuno sul treno, distinzioni alle quali ne segue un'altra, quella tra le riprese "frontali", eseguite dalla cabina di guida, e le riprese "laterali", eseguite da uno scompartimento; nel primo caso lo sguardo è quello del macchinista, ed è uno sguardo "centrale", centrato sul punto di incontro dei binari all'orizzonte, che vede di scorcio il resto del mondo; nel secondo caso, che è quello che ci interessa, lo sguardo "orizzontale-ferroviario" è quello di un viaggiatore di fronte al finestrino, l'unico sguardo in grado di vedere "tutto" e senza deformazioni.

Questione di sguardi 2. Gli sguardi dal treno

Lo sguardo "orizzontale" dal treno è uno sguardo storicamente determinato, detto altrimenti non è un dato

naturale, come succede per gli animali che non vedono il mondo come lo vediamo noi, ma è una conquista culturale, legata allo sviluppo di nuove soluzioni tecniche nelle ferrovie, come di nuove abitudini percettive.

Come in tutte le invenzioni all'inizio si sono risolti i problemi in modo empirico, partendo da quello che c'era: i primi viaggiatori infatti venivano intruppati in piedi negli stessi vagoncini dalle alte sponde nati per il trasporto di materiali industriali, dai quali il loro sguardo poteva errare libero, ma i disagi erano tanti, soluzione quindi insoddisfacente, come pure quella di mettere su un pianale delle carrozze senza ruote, perdendo comunque la libertà di sguardo, il rapporto fisico col territorio attraversato, propri del viaggio in carrozza tradizionale.

Provando e riprovando si è arrivati al vagone, in due versioni: quella per la prima e seconda classe, fatta di "scompartimenti" – come tante carrozze "squadrate" e incollate una all'altra – e quello per la terza e la quarta classe, che invece aveva due file di panche in legno contrapposte col corridoio in mezzo; in tutti e due i tipi di vagone si saliva e scendeva da due porte che corrispondeva allo spazio tra i sedili, e che davano luogo a tre finestrini, stretti e alti, che finivano per frazionare la vista sul paesaggio.

Negli anni trenta i vagoni "cento porte" sono sostituiti da vagoni "moderni", che hanno introdotto una rivoluzione tipologico-distributiva – la nascita del corridoio a fianco degli scompartimenti, che liberava i passeggeri dalle patologie della convivenza forzata – e una rivoluzione percettiva: la nascita del "finestrino" unico, in realtà un "finestrone", grande quasi come lo scompartimento, un invito esplicito guardare fuori, allo sguardo "orizzontale"; ancora più "moderna" era la "littorina", carrozza dal disegno completamente ripensato, innovativo e aerodinamico anche nello spazio interno unico occupato da coppie di sedili serviti da un corridoio centrale.

Oggi i vagoni fatti di scompartimenti sono a loro volta, quasi scomparsi, sostituiti da vagoni che riprendono per tipologia, i modelli "razionalisti" dell'anteguerra, cioè tutti aperti col corridoio in mezzo, realizzati in due versioni: una con due file di coppie di sedili orientati tutti nello stesso senso – come succede sugli aerei, solo che qui gli sguardi sono ostacolati dal rapporto incerto tra i sedili ed il finestrino – l'altra con due file di coppie di sedili affrontati, che hanno col finestrino lo stesso rapporto che c'era nel vecchio scompartimento, ridisegnati oggi nelle carrozze dell'Alta Velocità³².

Le carrozze "salone" permettono oggi nuovi tipi di sguardi "orizzontali": stando in piedi a metà del corridoio nelle carrozze passeggeri, o, ancora meglio, stando seduti ad uno dei tavoli centrali nella carrozza ristorante, posizioni da cui con uno sguardo solo si colgono i due paesaggi laterali opposti, come due metà di un unico paesaggio e veramente sembra di viaggiare volando raso terra sul tappeto magico della favola.

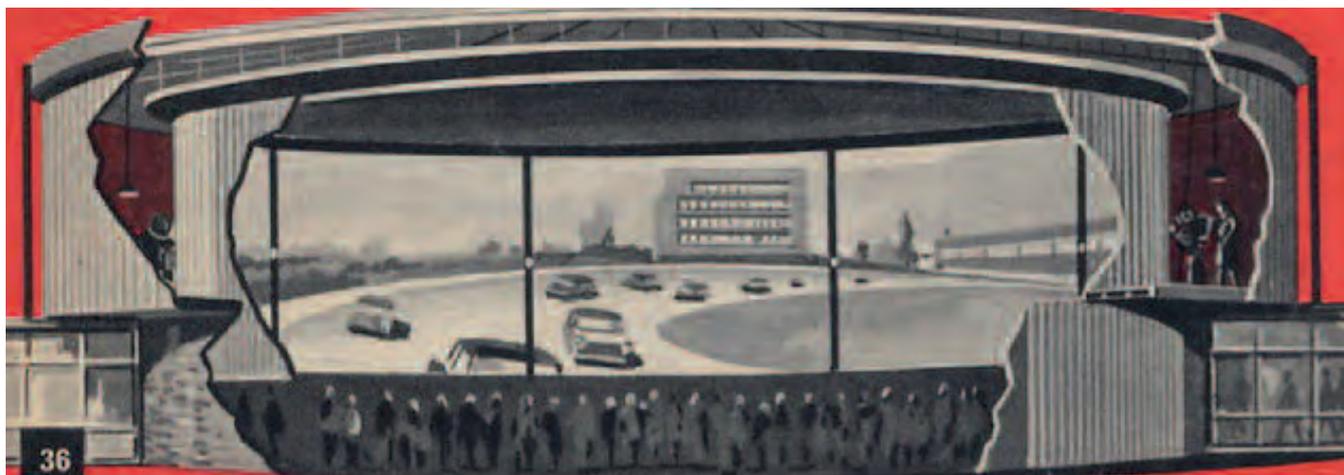
La storia dello sguardo "ferroviario" al variare delle solu-

Figura 14. *Circarama.*

Figura 15. *Cinemascope.*

Figura 16. G. Celati, *Visioni di case che crollano.*

Figura 17. W. Wenders, *Falso movimento.*



zioni tecniche è tutto sommato semplice; più complicata è la storia dello sguardo “ferroviario” al variare delle convenzioni percettive, anche perché si tratta di storie intrecciate³³. Il viaggio in treno cambia tutte le percezioni abituali nel viaggio in carrozza: per via della velocità, del rumore, del fumo, che rendono difficile avere una vista chiara e completa del paesaggio, che le rotaie poi tagliano per dritto indifferenti che ripropongono quindi da punti di vista sconosciuti nello spazio vuoto della campagna; a questo proposito si richiama l'attenzione sulla differenza fra il paesaggio dal treno in Francia e in Italia, paesaggio “architettato” secondo la felice definizione di Luigi Ghirri.

Agli inizi, nella maggioranza dei “diari” di viaggio è ricorrente il rifiuto di questa esperienza, resa più faticosa e deludente dal fatto che gli oggetti si sottraggono allo sguardo «le cose più vicine, alberi casolari e simili, non si possono affatto distinguere bene, e appena ci si vuole girare per guardarle, sono già scomparse da un pezzo», o addirittura per Ruskin, dal fatto che per lui non c'è niente da vedere «poco importa se avete occhi per vedere, o siete ciechi, oppure dormite, se siete intelligenti o cretini; quello che nel migliore dei casi potete apprendere sul paese che state attraversando, è la sua configurazione geologica e la sua superficie in generale»; la reazione a queste fatiche, a queste delusioni, è la noia, il rifiuto di guardare, come succede a Flaubert che scrive: «in treno mi annoio a tal punto che dopo cinque minuti incomincio ad urlare per il fastidio... e cerco di dormire tanto poco mi importa di ciò che si può vedere dal finestrino dello scompartimento».

Sono però già presenti negli stessi anni giudizi nei quali si riconosce la possibilità di uno sguardo nuovo: «alla velocità massima è impossibile mentre si passa col treno riconoscere una persona ferma lungo la strada... chi ha la vista buona si abitua da subito a osservare da una certa distanza tutto ciò che gli si presenta davanti, e, se ha un certo talento per l'osservazione, non gli sfuggerà neppure la benché minima cosa»: sembra di sentire parlare dello sguardo paziente dei fotografi dell'Ottocento.

Guardare fuori del finestrino è una pratica che si impone all'inizio per sfuggire al disagio della convivenza forzata tra estranei bloccati nello scompartimento, come «estensione vicaria dello spazio personale» (E. Goffman), ma che, con l'allentarsi dello stress, si diffonde anche per interesse o per piacere: per questo nuovo sguardo dal finestrino tutto quello che prima sembrava estraneo, incomprensibile, accende invece nuove curiosità: «è ormai un pregiudizio quello secondo il quale dal finestrino di un treno non si vede nulla. Vero è che un occhio non interessato scorge soltanto una siepe e dei pali del telegrafo. Ma dopo essermi esercitato per tre anni io ho disegnato dal finestrino dello scompartimento paesaggi, flora, case di contadini, utensili» (Strindberg, 1885).

Concorrono in questo nuovo sguardo ricordi di esperienze di realtà diverse, a prima vista opposte: il mondo dell'arte, dello spettacolo, e il mondo della macchina.

Il paesaggio dal quale il viaggiatore nello scompartimento è separato, “incorniciato” dal finestrino, diventa per lui

un quadro, anzi una successione di quadri e scene, e un viaggio in ferrovia diventa per lui come uno spettacolo a teatro: il paesaggio sfuggente infatti si trasforma in uno spettacolo animato di tipo nuovo, perché la velocità fa comparire in rapida successione cose e scene che appartengono agli ambiti più disparati; l'accelerazione della visione richiede una percezione nuova, continua, chiamata panoramica e definita dagli studiosi come «la filosofia sintetica dell'occhio» (Gastineau) o come «la percezione europea del XIX secolo, cioè la tendenza a vedere indistintamente ciò che è distinto».

La velocità del viaggio in treno comprime le apparizioni del paesaggio e la vista poco a poco si abitua: questo effetto della ferrovia si rivela un momento di quel processo, proprio dei tempi moderni, del costituirsi della percezione “metropolitana”, definita come «un'intensificazione della vita nervosa, che è prodotta dal rapido e continuo avvicinarsi di impressioni», perché a questo punto la differenza tra gli stimoli nella grande città e in treno è del tutto irrilevante.

Quest'ultima osservazione ci dice che il treno e la città fanno ormai e sempre più parte di un unico contesto artificiale, creato dalla tecnica, a cui gli uomini si sono andati abituando come ad una seconda natura: nella grande città come in treno, il movimento penetra nello sguardo, che si abitua a vedere in condizioni di mobilità; lo sguardo orizzontale *panoramatico*, è ancora sguardo umano, ma ha accolto in sé i progressi della tecnica, diventando capace di interiorizzare stimoli provocati tecnicamente.

Questione di sguardi 3. Gli sguardi “altri”

Guardare fuori del finestrino è stata la via d'uscita dei viaggiatori borghesi per darsi un contegno di fronte al disagio e all'imbarazzo della convivenza forzata nello scompartimento, ma non è stata l'unica: guardare un giornale, un libro, è stata una seconda via d'uscita, una manovra difensiva elegante per supplire alla conversazione che l'educazione insieme imponeva e vietava, per evitare lo sguardo di chi sedeva di fronte: per questo e per la noia, in treno leggere è diventata subito un'abitudine diffusa, tanto da far nascere un'editoria mirata ai viaggiatori, e nelle prime stazioni edicole per vendere giornali e libri da “consumare” nello spazio di un viaggio; queste strategie “patologiche” sono state messe a punto dai viaggiatori “borghesi” delle prime due classi, perché i popolani delle ultime due classi, nello spazio unico dei loro vagoni, non si facevano tanti problemi.

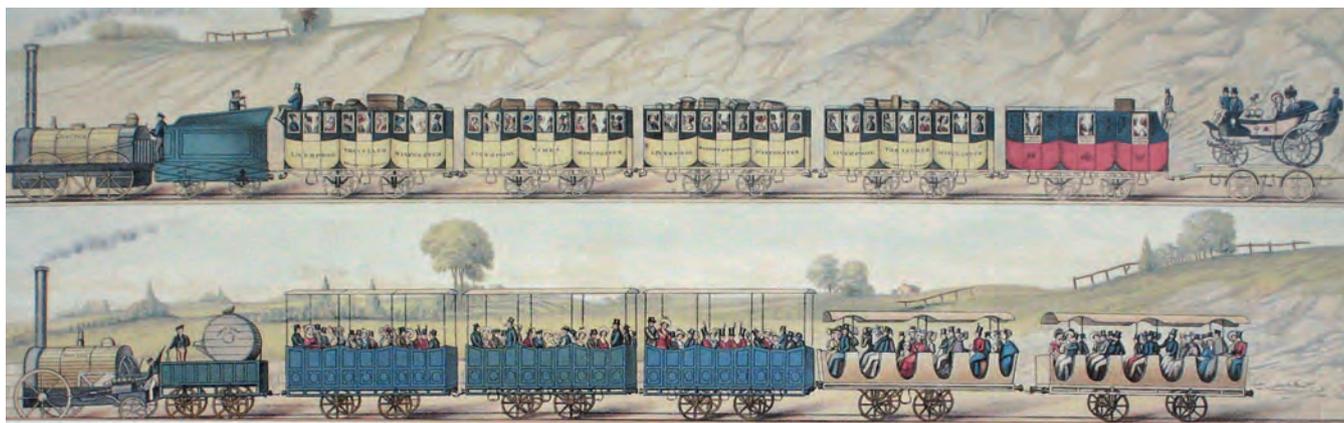
A questo punto si capisce che lo sguardo “orizzontale” in treno non è una costante fisiologica data, ma è una percezione che compare e scompare per una serie di ragioni, a partire proprio dalle caratteristiche dello “spazio personale” di ogni viaggiatore, che a sua volta dipende dal modello scelto per l'organizzazione spaziale del vagone. Guardare il paesaggio, guardare altro: anche se non sono più frutto di strategie “patologiche”, queste due pratiche

Figura 18. Tipi di carrozze e vagoni nei primi treni.

Figura 19. Scompartimenti di 1° e 3° classe nei vagoni “centoporte”.

Figura 20. Scompartimenti e corridoio in 1°, 2° e 3° classe.

Figura 21. Carrozza “salone” nei treni intercity e Alta Velocità.



alternative sopravvivono nello spazio libero delle carrozze “salone”, nelle quali guardare fuori del finestrino non è più una via di fuga quasi obbligata dall'imbarazzo di una convivenza forzata tra estranei, così che lo sguardo è libero di volgersi a nuove forme di convivenza, ma anche di isolamento, a nuovi sguardi, “centrati” sui fogli dello studio o del lavoro, o sullo schermo del computer, che tutte insieme rendono spesso una carrozza un paesaggio umano vario ed animato, altrettanto interessante del paesaggio che fugge.

A tutti questi “nuovi” viaggiatori bisogna riconoscere che dello sguardo orizzontale *panoramatico* non interessa niente, forse perché, per usare una definizione proposta da Robert Venturi³⁴ in architettura, lo sguardo orizzontale panoramico è per tipi «ascetici ed esclusivi», mentre loro sono tipi «edonistici ed inclusivi».

Sembra invece una nuova forma di “patologia” del viaggio in treno, l'idea proposta da un gruppo di ricerca dell'Alta Scuola Politecnica³⁵ di trasformare i finestrini in schermi, sui quali proiettare dei filmati, come succede sugli aerei, perdendo così la ricchezza presente nella possibilità di uno sguardo al paesaggio ed alle città attraversate, oppure alla varia umanità dei passeggeri.

Questione di sguardi. 4. Tra *studium* e *punctum*

Questo vagabondare tra gli sguardi in generale, tra gli sguardi “ferroviari”, dove porta? Che cosa pensare di questi discorsi, di questo film? Abbiamo capito che l'uomo oggi tende a vedere tutto, con precisione, e, quando non ce la fa con un'immagine sola ricorre a tante immagini messe in fila, ma, e poi?

È stato Roland Barthes, sottile semiologo e letterato francese, a “inventarsi” negli anni settanta due categorie critiche – quelle di *studium* e di *punctum* – che si sono rivelate utilissime a ragionare sulla fotografia³⁶; per cui appartengono alla sfera dello *studium* le immagini chiare e distinte, fatte per corrispondere alle proposizioni della scienza, mentre appartengono alla sfera del *punctum* le altre immagini, quelle che per qualche motivo inspiegabile ci “pungono”, ci emozionano.

La “teoria” di Barthes può essere estesa alle immagini dei film, che sono fatti di fotogrammi, e ancora estesa alla considerazione del potere di sguardi diversi di dare letture diverse della stessa immagine – di vedere il *punctum* nello *studium* e viceversa – e infine estesa all'esperienza che ci possono essere immagini nelle quali *studium* e *punctum* sono compresenti: infatti tutti conosciamo immagini nate per lo *studium* che però ci “pungono”, così come immagini nate da un'emozione che ci possono anche invitare allo *studium*, ad utilizzarle in uno studio “scientifico”. Senza pretese di esaustività, provo qui di seguito a trovare nelle mie disordinate esperienze, qualche esempio della duplice appartenenza di lavori di questo genere: appartenenti cioè contemporaneamente ai mondi dello *studium* e del *punctum*.

Sono prevalentemente lavori di catalogazione rigorosa di reperti comparabili, su cui effettuare misurazioni, confronti osservazioni, per costruire nuovi saperi, secondo procedure faticosamente messe a punto in epoca

“moderna”, facilitate ed accelerate nell'Ottocento e ancor più nel Novecento dalla disponibilità di nuovi mezzi di riproduzione: la fotografia e il film.

Paradossalmente è proprio dallo *studium*, dalla regolarità un po' noiosa di questi lavori che invece affiorano differenze, e sorprese, che aprono la via al *punctum*: che l'appartenenza alle due sfere sia possibile, lo dimostra la richiesta attuale di immagini tratte da questi lavori per farne poster e cartoline, copertine di libri e annunci pubblicitari.

Anche quando non si tratta di sguardi “orizzontali”, di immagini “panoramiche”, sembra essere rintracciabile comunque in questi lavori un legame con il progetto del film, legame che consiste nell'obbiettivo di “vedere tutto”, di “sapere tutto”, nell'oggettività dello sguardo sul mondo. È questo nel Settecento il mondo degli erbari, degli atlanti di anatomia, dell'Enciclopedia dei mestieri³⁷, le cui tavole fatte a mano non nascono da una “volontà d'arte”, ma sono capaci oggi di rivelare una dimensione estetica allora forse insospettata.

È questo il mondo, nell'Ottocento, delle “campagne” fotografiche: in Europa, dove producono migliaia di lastre prima Marville e poi Atget³⁸, il quale, quartiere prima per quartiere, documenta la Parigi che scompare sotto il piccone demolitore di Haussmann; dove si producono migliaia di lastre che documentano giorno per giorno il cantiere dell'Opera di Parigi, i cantieri della Francia trasformata dalla rivoluzione industriale, che costruisce ferrovie, canali, ponti e strade; ma anche in America, dove Edward S. Curtis³⁹ si gira tutto il West per costruire l'atlante dei pellirosse d'America, mentre Muybridge⁴⁰ negli stessi anni lavora ad un “atlante” dei movimenti umani: i corpi nudi dei soggetti, bianchi e perfetti spiccano contro lo sfondo nero a righe bianche e sembrano spostarsi da una posizione all'altra senza sforzo apparente, come per una capacità segreta, misteriosa. È questo un mondo di lastre che spesso rivelano esiti estetici, tanto più commoventi in quanto involontari.

È questo il mondo, nel Novecento, dell'atlante dei tipi umani nella società tedesca tra le due guerre, di August Sander⁴¹ e dei tipi umani dell'America rurale del dopoguerra, fotografati per quarant'anni da Mike Disfarmer⁴² nella sua bottega in un paesino dell'Arkansas, “scoperto” dopo cinquant'anni da critici e storici della fotografia.

È questo il mondo di George Perec – scrittore francese “anomalo” per la sua attenzione maniacale a tutto quello che lui ha chiamato “infraordinario” – il quale negli anni ottanta si impegna nel tentativo di “esaurire” con osservazioni ripetute per dodici anni, la descrizione di dodici luoghi di Parigi⁴³, così che questo film potrebbe avere per titolo *Tentativo di esaurire la descrizione del paesaggio della linea Torino-Milano*.

È questo il mondo delle “campagne” fotografiche realizzate negli anni passati in Lombardia: raccolte nei volumi dell'*Archivio dello spazio*⁴⁴, monumentale raccolta affidata a decine di fotografi, che ha “documentato” per dieci anni lo stato del territorio, e nei volumi “tematici” dell'Unione delle Bonifiche, dedicati a temi precisi del paesaggio agrario della Lombardia – le cascine, i fiumi, le centrali elettriche – posti a confronto con saggi interdisciplinari sugli stessi temi.

Sono questi lavori infiniti, che sono stati iniziati senza sapere tutto prima – che cosa si sarebbe trovato, che cosa se ne sarebbe fatto – da qualcuno che avvertiva oscuramente di doverlo fare, con una mite ostinazione per la quale è ricordato ancora oggi con ammirazione e gratitudine.

Questo film dal treno Torino-Milano, è un lavoro “bifronte” dello stesso genere: l’indifferenza al suo oggetto, l’assunzione di un punto di vista sul mondo unico e costante, il ruolo della macchina e della tecnologia, lo collocano senza dubbio nella sfera dello *studium*, ma queste stesse parole “chiave” ricorrono in molti lavori della avanguardia artistica contemporanea, insieme ad altre parole chiave che appartengono invece alla sfera del *punctum*: attesa e sorpresa, possesso e perdita, qualsiasi ed eccezionalità.

L’ideale otto-novecentesco di vedere tutto, di sapere tutto del mondo, aveva però nell’impiego della fotografia un limite tecnico ineliminabile: la discontinuità conseguente all’intervallo tra gli scatti; per questo Muybridge metteva le sue foto una attaccata l’altra a dare l’idea della continuità del movimento, come fotogrammi di un film, la nuova tecnica di rappresentare il mondo nata proprio negli stessi anni, ma utilizzata dai fratelli Lumière per il *punctum* più che per lo *studium*.

L’ideale otto-novecentesco di “vedere tutto” è oggi realizzato dai documentari scientifici, ad esempio da quelli realizzati dalla BBC, o dal film incredibile realizzato da Jaques Perrin⁴⁵ volando insieme (!) agli uccelli che migrano ogni anno tra le due Americhe: è tutto vero, tutto scientifico, ma anche di una bellezza struggente.

Questi documentari realizzano l’osservazione di Wim Wenders: «esistono ovviamente anche film che lasciano molta libertà allo spettatore [...] che non esercitano nessuna costrizione sullo spettatore, che gli offrono la libertà di ricostruire da sé il proprio film [...] i film non devono prescrivere niente, ma stimolare la sensibilità visiva dello spettatore, allargare la visuale, come nella vita»⁴⁶, invito che ricorda l’invito di Luigi Ghirri ad aprire lo sguardo allo spazio aperto, anche quando sembra che non ci sia niente da vedere⁴⁷. Le fotografie di Luigi Ghirri ieri⁴⁸, le fotografie di Guido Guidi⁴⁹ oggi, possono essere viste come fotogrammi di un film, di un documentario come quelli realizzati da Gianni Celati⁵⁰, intellettuale “fuori dal coro”, prima come scrittore e poi come regista, che dalla frequentazione di Luigi Ghirri è stato preparato a produrre documentari «imprevedibili come i sogni [...] la cui essenza è l’esposizione al fuori, all’inatteso [...] fatta di tutte le cose quotidiane, di tutto quello che è fuori di noi: qualcosa di anonimo e di collettivo, che non può essere controllato o presupposto»; come i film di Celati questo è «un film senza discorsi, fatto solo di immagini, che sembra davvero un sogno, con quelle incredibili aperture all’infinito... un esercizio a guardare tutto, dove tutto diventa singolare, commovente come la vita»⁵¹.

I limiti posti alla rappresentazione del mondo dal ricorso agli scatti singoli della fotografia, possono quindi essere superati dalla tecnologia del film, utilizzata però paradossalmente nel modo più semplice, che la limiti a quello che Wenders chiama «l’atto del vedere»⁵² scelta che può supe-

rare anche l’opposizione tra *studium* e *punctum*: scelta ed esito che sembrano essere la cifra anche di questo lavoro, che punta consapevolmente a sciogliere l’opposizione tra coppie antinomiche: non solo quella tra *studium* e *punctum*, ma anche quelle tra finito e infinito, tra umano e non-umano. Appartengono al finito i frammenti del mondo dispersi in ogni fotogramma, che verranno separati di nuovo dal lavoro di analisi interdisciplinare degli studiosi; appartiene all’infinito la visione continua di un territorio intero «lo sguardo di un Dio in volo sul mondo» come dice Wittgenstein a proposito dell’assonometria⁵³.

Appartiene all’umano l’accettazione della “qualsiasià”, nostra e del mondo in cui viviamo, che è stata la scelta mite di Luigi Ghirri per un vedere “puro”, che rendesse il mondo tutto “guardabile” – le stesse parole tornano nella scelta di Wim Wenders⁵⁴ per il “puro” vedere, che significa per lui «uno sguardo che renda tutto “visibile”... uno sguardo sul mondo lontano da ogni opinione, uno sguardo completamente ontologico, come può essere solo quello dei bambini»: è questo lo sguardo di cui parla in *Tokyo-Ga*, quello di un occhio che si apre per la prima volta sul mondo, che però mi fa pensare piuttosto all’occhio dilatato dell’incisione di Boullée, nel quale il riflesso del mondo cancella lo sguardo umano: l’occhio di un replicante, l’occhio di vetro di una macchina da presa.

Paradossalmente quindi finisce per appartenere all’umano l’affidare ad una macchina l’accettazione della qualsiasià del mondo, di «una geografia di cui noi siamo gli autori» (Perec): questo accettare le cose del mondo per quello che sono, questo lasciar fare, lasciar guardare il mondo per noi da una macchina, non lo si fa per nichilismo, ma per la serena fiducia con cui Luigi Ghirri, rovesciando il detto sapienziale, diceva «niente di antico sotto il sole», per l’esperienza confortante della capacità della vita, anche la più apparentemente ordinaria, di sorprenderci ancora e sempre.

Figura 22. La ripresa del paesaggio dal treno.



Il film. Note tecniche

Come risulta da una ricerca recente⁵⁵, l'impiego di tecniche video per la descrizione dello spazio nella pratica urbanistica è una novità per l'Italia.

L'autore riconosce che il mezzo visivo viene usato dalla disciplina urbanistica prevalentemente come linguaggio per la comunicazione del progetto finito, e propone invece di estenderne l'utilizzo in fase progettuale, per superare i limiti che presentano le metodologie di progettazione correnti, che ricorrono ad un apparato di visioni astratte, apparato che non sempre riesce a leggere e a descrivere tutti i fenomeni legati alla progettazione, e così restituisce spesso una visione sfuocata della vita dei luoghi e delle relazioni sulle quali interverrà il progetto, sfocatura che è data dalla difficoltà di osservare con estrema precisione il reale tramite visioni astratte, di rilevare figure composte dalla stratificazione delle tracce dei progetti e delle pratiche d'uso.

Questa estensione viene affidata alla lettura di materiale visivo di cui però non vengono chiarite la modalità di produzione: le azioni di lettura illustrate riguardano inquadrature fisse, panoramiche e zoomate, queste ultime presentate come sequenze di fotogrammi distinti, esito che può discendere da una tecnica fotografica, come da una cinematografica, con evidenti differenze nel rapporto col territorio, come dimostra la storia recente delle "campagne" fotografiche in Europa⁵⁶ mai utilizzate da progetti urbanistici.

Solo il film continuo con camera fissa, infatti permette sia una visione sintetica, sincronica, del territorio – preziosa per coglierne quello che Luigi Ghirri chiamava il "tono", ma anche i modi d'uso concreti, quotidiani – e può contemporaneamente diventare uno strumento per una conoscenza analitica, diacronica dello stesso: infatti smembrando il file in fotogrammi, questi possono essere utilizzati in fase di analisi per operazioni di lettura di grana fine, ma anche per costruire un'integrazione tra le informazioni già disponibili – fatte di parole, numeri, mappe – e le informazioni desumibili dall'esame del materiale visivo, e permettere così operazioni come la costruzione di classi degli interventi edilizi – in base all'età, alla tipologia edilizia, costruttiva, di uso – ma anche di classi delle colture, per tipo ed estensione, e fornire così un contributo innovativo ad una costruzione della storia del territorio, ma anche ad un giudizio sugli esiti passati e futuri delle pratiche urbanistiche, oltre un impiego diretto in fase di progetto, grazie alla possibilità di "disegnare" sull'immagine dell'esistente una o più alternative di progetto per valutarne l'impatto ambientale.

Per realizzare il film sono state impiegate due telecamere digitali in parallelo, poste su treppiede ad altezza d'uomo, davanti al finestrino laterale della locomotiva, e puntate lateralmente, a 90° rispetto alla direzione di marcia, verso il paesaggio visibile dal finestrino.

Per fornire l'immagine principale è stata utilizzata una prima telecamera, in formato 16/9, con obiettivo moderatamente grandangolare, mentre è stata utilizzata una seconda telecamera, in formato 4/3 con un leggero teleo-

biettivo, per fornire una visione più ravvicinata e dettagliata, da inserire al centro dell'immagine principale, soprattutto quando la vista si allarga sulla campagna e si rischia di perdere interesse e leggibilità dei particolari. Le due immagini saranno perfettamente coassiali e simuleranno così, in modo convenzionale, il meccanismo psicologico della visione umana, che pur permettendo la percezione dell'ambiente (a quasi 180°), si concentra su precisi oggetti di attenzione.

Un problema affrontato in sede di ripresa, è stato quello della continua variazione d'altezza dell'orizzonte: il binario infatti è inclinato lateralmente in modo variabile, per la conformazione della massicciata e per compensare la velocità in curva; è quindi necessario correggere continuamente l'orientamento verticale delle telecamere, le quali, per mantenere la centratura sono state montate su di un'unica piastra, mentre la compensazione è stata effettuata manualmente.

Tra le due telecamere è stata fissata alla piastra una terza mini-telecamera che usufruisce del sistema GPS per incidere sulla memoria interna il riferimento continuo di latitudine e longitudine, sincronizzato con le immagini: in questo modo ogni immagine delle riprese è contrassegnata da precisi dati spaziali e temporali, certamente utili, oltre che a livello informativo, per possibili utilizzi tecnici o di ricerca.

Il lavoro di montaggio è consistito nella correzione degli sbalzi di luminosità e di colore, e nell'inserimento dell'immagine in 3/4 al centro di quella più grande in 16/9, nei casi di ampiezza eccessiva del campo.

Per consentire di localizzare in ogni momento qual è il paesaggio che scorre di fianco al treno, si è previsto l'utilizzo, nella proiezione pubblica, di un secondo monitor, più piccolo, posto sotto lo schermo al plasma, o di un inserto video, alla base dell'immagine principale. In questo modo sarà possibile seguire la corsa del treno sul territorio vista dall'alto registrata dal GPS: curiosamente si realizza così il desiderio della bambina nel racconto di Svevo, quello di poter vedere contemporaneamente il paesaggio e il treno che lo attraversa.

Istruzioni per l'uso

Questo film nasce da un'iniziativa nuova e quindi le "istruzioni per l'uso" sono le prime che vengono in mente, e non ne escludono altre eventuali.

Per l'università

Il film potrebbe essere utilizzato nei corsi di storia e progettazione urbanistica delle Facoltà di Architettura e Ingegneria italiane e in particolare nei corsi e nei laboratori di ricerca dei Politecnici di Torino e di Milano, dell'Alta Scuola Politecnica – per aggiornare la conoscenza dell'infrastruttura ferroviaria e del territorio, libero ed urbanizzato, da questa attraversato – utilizzando la possibilità offerta dalla tecnologia digitale di effettuare facilmente operazioni di ritaglio di immagini, di ingrandimento, di stampa, per costituire sotto-archivi tematici, ma anche per valutare l'impatto virtuale di nuovi eventuali interventi, utilizzando la possibilità di lavorare su di

una copia delle immagini, per “cancellare” e “disegnare”, e vedere così l’effetto che fa.

Per il territorio

Il film potrebbe essere messo “distribuito” alle amministrazioni dei Comuni, ma anche delle Provincie e delle Regioni attraversate dalla ferrovia, ed essere utilizzato in due modi: come tanti “specchi” ad una faccia per gli *insiders*, che tendono a dare per scontate molte cose, a non vederle più, e come “specchio” a più facce, cioè come occasione per organizzare incontri nei quali scambiarsi il ruolo di *insider* e *outsider*, per discutere di problemi e programmi comuni, a partire da qualche cosa di concreto e verificabile, che non siano solo carte di carta.

Per il mercato

Esiste da sempre in Italia un mercato di film dal treno, che però sono realizzati per gli appassionati di temi ferroviari – locomotive, ponti e gallerie – con riprese effettuate nella cabina del macchinista, in asse con i binari in fuga all’infinito, che quindi poco o niente dicono sul territorio attraversato: un film come questo forse potrebbe interessare comunque qualche “patito” dei trenini, ma forse ancor di più gli appassionati di forme di turismo “dolci”, “lente” – ad esempio quelle che utilizzano il treno all’interno di progetti di trekking treno + bicicletta, per i quali potrebbero studiarsi in anticipo il percorso e le cose da vedere – a questo proposito si accenna alla possibilità di utilizzare come “sonoro” una descrizione delle cose notevoli dei territori attraversati, e di considerare questo film come il primo di una serie.

Sisto Giriodi, già professore associato di Progettazione architettonica alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, come fotografo di territorio lavora da anni a un suo Atlante Piemontese.

Note

- ¹ J. Berger, *Questione di sguardi*, il Saggiatore, Milano 1998.
- ² S. Turner, *Jack Kerouac. L’angelo caduto*, Fazi, Roma 1997.
- ³ M. Tafuri, *Vienna rossa*, Electa, Milano 1998.
- ⁴ C. Olmo, *Lingotto*, Allemandi, Torino 1994.
- ⁵ AA.VV., *Le Corbusier*, Arsenale, Venezia 1989.
- ⁶ P. Collymore, *The architecture of Ralph Eskine*, Academy Editions, London 1994.
- ⁷ Tutti e due in M. Tafuri, *Storia dell’architettura italiana 1945-1985*, Einaudi, Torino 1988.
- ⁸ C. Prati, *Jean Nouvel*, Edilstampa, Roma 2007.
- ⁹ R. Gargiani, B. Lampariello, *Superstudio*, Laterza, Bari 2010.
- ¹⁰ AA.VV., *Le Corbusier*, cit.
- ¹¹ Ibidem.
- ¹² A. Montanari, *Amedeo Albertini*, Skira, Milano 2007.
- ¹³ *Ambrogio Lorenzetti*, Electa, Milano 1995.
- ¹⁴ *La pittura del Rinascimento*, Electa, Milano 2000.
- ¹⁵ P. Greenaway, *The Draughtsman’s Contract*, film, 1982.

- ¹⁶ J. Vernet, *Les ports de France*, MNM, Paris 2002.
- ¹⁷ In P. Galassi, *Prima della fotografia*, B&B, Torino 1989.
- ¹⁸ P. Collins, *La follia di Banvard*, Adelphi, Milano 2006.
- ¹⁹ M. Frizot, *A new history of photography*, Könemann, Köln 1998.
- ²⁰ Su Ed Ruscha cfr. informazioni e immagini su Google.
- ²¹ Su Robert Adams e Walter Niedermayr cfr. informazioni e immagini su Google.
- ²² M. Mussini, *Luigi Ghirri*, Motta, Milano 2001.
- ²³ Sul circarama cfr. informazioni e immagini su Google.
- ²⁴ G. Celati, *Visioni di case che crollano*, film, Fandango 2011.
- ²⁵ W. Wenders, *Falso movimento*, film, 1974.
- ²⁶ M. Butor, *La modificazione*, Fandango, Roma 2009.
- ²⁷ R. Ceserani, *Treni di carta*, Bollati Boringhieri, Torino 2002.
- ²⁸ S. Nadolny, *Biglietto aperto*, Einaudi, Torino 1996.
- ²⁹ S. Nadolny, *Lui o io*, Garzanti, Milano 2003.
- ³⁰ Le citazioni seguenti sono tratte da R. Ceserani, *Treni di carta*, cit.
- ³¹ J. Berger, *Questione di sguardi*, il Saggiatore, Milano 1998.
- ³² AA.VV., *L’epopea del treno*, Mondadori, Milano 1999.
- ³³ Le citazioni seguenti sono tratte da: V. Schivelbush, *Storia della ferrovia*, Einaudi, Torino 1988.
- ³⁴ R. Venturi, *Complessità e contraddizione in architettura*, Dedalo, Bari 1980.
- ³⁵ Alta Scuola Politecnica Polipress, 2005.
- ³⁶ R. Barthes, *La camera chiara*, Einaudi, Torino 1992.
- ³⁷ D. Diderot, J.-B. d’Alembert, *Il mestiere e il sapere. Tutte le tavole dell’Encyclopédie*, Mondadori, Milano 1992.
- ³⁸ L. Beaumont-Maillet, *Atget Paris*, Hazan, Paris 2000.
- ³⁹ E.S. Curtis, *American Indian*, Taschen, Köln 1997.
- ⁴⁰ M. Frizot, *A new history of photography*, cit.
- ⁴¹ U. Keller, *August Sander*, Schirmer/Mosel, München 1994.
- ⁴² Su Mike Disfarmer cfr. informazioni e immagini su Google.
- ⁴³ I volumi della serie *Osservater* sono editi da Electa, Milano.
- ⁴⁴ R. Valtorta, A. Sacconi, *1987/1997 Archivio dello spazio. 10 anni di fotografia italiana sul territorio della Provincia di Milano*, Art&, Udine 1998.
- ⁴⁵ J. Perrin, *Il popolo migratore*, film, 2001.
- ⁴⁶ W. Wenders, *L’atto del vedere*, Ubulibri, Milano 1992.
- ⁴⁷ L. Ghirri, *Infinito*, Meltemi, Roma 2001.
- ⁴⁸ L. Ghirri, *Il paesaggio delle nuvole*, Feltrinelli, Milano 1989.
- ⁴⁹ G. Guidi, *A new map of Italy*, Loosestrife Books, Rockville, MD 2011.
- ⁵⁰ G. Celati, *Cinema all’aperto*, Fandango, Roma 2011.
- ⁵¹ G. Celati, *Conversazioni del vento volatore*, Quodlibet, Macerata 2011.
- ⁵² W. Wenders, *L’atto del vedere*, cit.
- ⁵³ L. Wittgenstein, *Pensieri diversi*, Adelphi, Milano 1980.
- ⁵⁴ W. Wenders, *L’atto del vedere*, cit.
- ⁵⁵ A. di Campi, *Arona, strategie e pratiche del progetto urbanistico*, FrancoAngeli, Milano 2008.
- ⁵⁶ *Luoghi come spazi*, Edizioni Linea di confine, Rubiera 2001.

Il video dal finestrino del treno. Uno sguardo fisso per catturare e condividere frammenti di esperienze

The video from the train window. A fixed look to capture and share snippets of experiences

ANDREA GIORDANO, DANILO MARCUZZO, ALBERTO MELLANO,
FRANCESCO ROVERA

Abstract

La pratica della ripresa amatoriale del video dal finestrino di un treno è una forma di cultura diffusa, che permette a chiunque di condividere un viaggio, un'esperienza, uno *sguardo*, che spazia tra soggettività e oggettività. Una realtà in movimento per cogliere frammenti di paesaggio, mediati dalle velocità.

The practice of taking amateur video from a train window is a form of popular culture, which allows anyone to share a journey, an experience, a look, that ranges between subjectivity and objectivity. A reality in motion to capture fragments of landscape, mediated by speed.

Oggi il video è uno dei modi più “popolari” di guardare il mondo; concentrandoci sulla produzione di filmati catturati dal finestrino del treno in corsa, incontriamo uno sguardo speciale, che esula dai comuni canoni di discussione “alti” di arte, cinema, letteratura, ma definisce un fenomeno ampiamente diffuso.

È una declinazione del fenomeno “*youreporter (news from you)*”¹, ovvero la pratica della condivisione istantanea di contenuti catturati *live*, che raccolgono eventi, esperienze, situazioni. Un'immediatezza peculiare del web, che ha reso oggi questo fenomeno senza storia² uno strumento sedimentato nella realtà quotidiana; un riflesso della “società liquida” teorizzata da Bauman, del bisogno di sentirsi parte della modernità, assecondando le attitudini del gruppo per non sentirsi esclusi. Attraverso gli strumenti di oggi, dai social network alle piattaforme di condivisione, come youtube, la nuova televisione alimentata dagli utenti stessi.

Una forma di cultura. Secondo i due studiosi australiani Burgess e Green³, youtube «non è una semplice piattaforma di distribuzione e promozione», ma «è un sito che promuove la cultura partecipativa». Accessibile a tutti, in quanto la *tecnologia*, nella sua semplicità, permette in tempo reale di catturare lo sguardo, per poi distribuirlo in modo “democratico” sulla rete.

Nell'era del 3G⁴, ogni ambiente è informatizzato; anche in treno, fornito di prese elettriche e wi-fi, sembra quindi indispensabile colmare i momenti di inattività. Nuovi strumenti stanno occupando lo spazio che è da sempre stato esclusivo del giornale e del libro. Il tablet, il pc, l'mp3, lo smartphone. Tecnologie che quasi sempre permettono di diventare anche soggetti attivi; ed è qui che nasce il fenomeno del filmato, creato e condiviso. Il video è sguardo, esperienza, viaggio.

Non è un caso che i video siano indicizzati perlopiù con la parola chiave “viaggio”, piuttosto che con le keywords “video, finestrino, treno ecc.”; è

la volontà di condividere un'esperienza; visiva, fatta per immagini. «La loro azione costruisce in maniera più o meno esplicita una narrazione, mettendo al centro la dimensione temporale o spaziale del contesto indagato [...]»⁵

È un racconto mediato dal finestrino. Come dice Dan Graham, «la finestra è un dispositivo distanziatore per osservare uno spazio incorniciato e percepito entro una prospettiva. In questa immagine il video restituisce una narrazione lineare dello spazio osservato»⁶.

Il viaggio in treno offre una visione privilegiata, un “percorso obbligato” con pendenze costanti, un “taglio netto”, quasi fosse una sezione nel paesaggio; con passaggi secchi da stazione-città-campagna. Vista privilegiata che nessun altro mezzo di trasporto è in grado di offrire (dovuto all'esclusività del tracciato). Un punto di vista di per sé oggettivo.

Prendiamo come esempio e confrontiamo i lavori di Robert Cahen, *L'invitation au voyage*, e di Mario Sasso, *Telecamera su Roma*. Se Cahen, rielaborando le immagini provenienti dal finestrino di un treno, «indaga il tema del paesaggio, intrecciandolo con l'idea di viaggio come percorso senza meta, sostanziato dalla dimensione dell'intravisto, dell'attesa, dell'altrove», Sasso, percorrendo con una telecamera le strade di Roma, «ha così trasferito l'occhio e la ripresa nell'andamento ritmico e ondeggiante del camminare, registrando una sequenza di immagini dilatate e fuggevoli, che disgregano dinamicamente la compattezza del tracciato urbano»⁷.

Quindi, il video catturato per strada è di per sé soggettivo, perché l'autore è libero di scegliere il percorso e il punto di vista, con infiniti gradi di libertà; il video dal finestrino, invece, è oggettivo, ha una direzione fissa vincolata dalla cornice, vede il mondo “dal treno in poi”, è vincolato dalla tratta. Subordina la soggettività, poiché il mezzo non permette inganni, modificazioni, personalizzazioni (tanto più se lo strumento è amatoriale, come nei filmati di youtube). Una visione costante.

Esiste una inconsapevole traslazione tra la *soggettività* (interesse emotivo) del videomaker, l'*oggettività* del prodotto (video) e la *soggettività* dell'osservatore.

Il video diventa filtro tra due atteggiamenti; quello di chi cattura il pezzo di mondo in quanto luogo significativo *per se stesso* (in base all'esperienza); quello di chi cattura l'immagine perché significativa *in se stessa*.

È un'immagine in movimento, in cui la velocità è una variabile esterna, non controllabile.

Velocità *fisica*, che varia lungo il percorso, alle fermate delle stazioni, o nei centri abitati, o in aperta campagna; ma anche velocità *dell'osservazione*, intesa come profondità di sguardi. Dal paradosso di “fermarsi a guardare” anche a 180 km/h in treno; alla differenza di fermarsi a riscoprire un paesaggio “quotidiano” lungo i binari di una vecchia linea dismessa, a piedi o in bicicletta⁸.



«Quello che accade è una semplificazione e tematizzazione spinta del paesaggio diurno, “ridotto” in pochi tratti salienti che lo caratterizzano più di altri, che invece restano in ombra», dice Zagari; «È un po' quello che accade naturalmente in un paesaggio nella nebbia o sotto la neve; siamo affascinati dall'essenzialità dei segni, che ce ne rivela una visione astratta, che essendo meno dispersa non sottrae ma aggiunge nuove informazioni, e ne approfondisce la conoscenza»⁹.

«Il trasferimento sul monitor ne modifica non solo la percezione ma la struttura, il linguaggio, configurando un prodotto diverso e in certa misura autonomo [...]»¹⁰.

Un elemento oggettivo che, nella sua indeterminatezza, ci permette di cogliere la struttura del paesaggio, interessante in sé perché offre una visione unica e inedita. È il mezzo della diffusione di tanti sguardi, diversi, orizzontali, che paradossalmente convogliano verso tratti comuni. Strumento per fissare, catturare significati, anche emotivi, che riteniamo nostri. Un medium per conoscere, ricordare, rivivere, astraendo dalle distanze fisiche e temporali.



Andrea Giordano, Danilo Marcuzzo, Alberto Mellano, Francesco Rovera sono quattro laureandi in Architettura (Ambiente e Paesaggio) al Politecnico di Torino. Si occupano di questioni legate al territorio e alle ferrovie piemontesi. Nella tesi di laurea di primo livello Una sottile linea lenta, La ciclopista sulla linea Busca-Dronero hanno studiato temi inerenti a ferrovie abbandonate, mobilità dolce, osservazione e riscoperta del paesaggio.

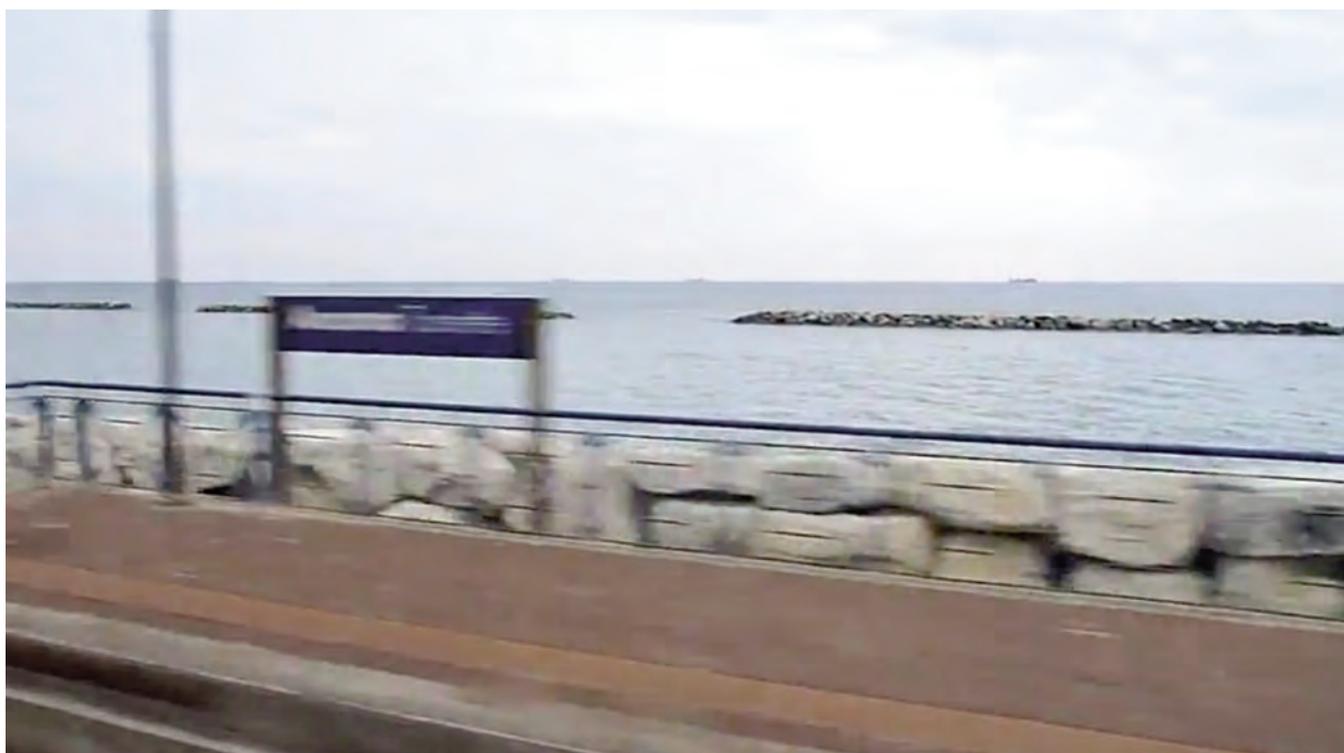
Le immagini sono fotogrammi tratti da alcuni video condivisi su youtube.

Note

- ¹ www.youreporter.it è il primo sito italiano di giornalismo partecipativo. È l'emblema dell'invasione dei new media su quelli tradizionali. Notizie e contributi, partendo da una condivisione sul web, anticipano quelle dei programmi di informazione, che spesso li utilizzano per la loro immediatezza e competitività.
- ² Youtube è stato fondato nel febbraio 2005 e il primo video è

stato caricato il 23 aprile 2005.

- ³ J. Burgess, J. Green, *YouTube*, Egea, 2009.
- ⁴ Nell'ambito della telefonia cellulare, il termine 3G (acronimo di 3rd Generation) indica le tecnologie e gli standard di terza generazione.
- ⁵ A. di Campli, *Arona. Strategie e pratiche del progetto urbanistico*, FrancoAngeli, Milano 2008, p.107.
- ⁶ Ibidem.
- ⁷ S. Bordini, *Appunti sul paesaggio nell'arte mediale*, Postmedia Data, Milano 2010, pp. 16, 20.
- ⁸ Come nel lavoro di tesi di Laurea triennale in Architettura: A. Giordano, D. Marcuzzo, A. Mellano, F. Rovera, *Una sottile linea lenta. La ciclopista sulla linea Busca-Dronero*, rel. arch. S. Giriodi, arch. L. Barello, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura II, sede di Mondovì, febbraio 2010.
- ⁹ F. Zagari, *Questo è paesaggio. 48 definizioni*, Mancosu Editore, Roma 2006, p. 83.
- ¹⁰ S. Bordini, *Appunti sul paesaggio* cit., pp. 11-12.



La vista ferroviaria come sezione territoriale

The view from the railway as a territorial section

DAVIDE ROLFO

Abstract

La considerazione della “vista cinetica” dal punto di vista rappresentato da un veicolo in movimento ha rappresentato, a partire dal XIX secolo, una importante evoluzione nel modo di percepire il paesaggio, aprendo interessanti scenari; la moltiplicazione delle inquadrature possibili porta con sé tuttavia anche il tema della loro selezione o – al suo opposto – il problema di come trattare una vista “continua”.

In particolare, sembra essere interessante prendere in considerazione i tracciati ferroviari, in virtù delle loro caratteristiche di marcata “estraneità geometrica” rispetto all’orografia dei territori attraversati, che possono essere utilmente sfruttate per costruire delle viste del paesaggio che ne determinino delle sezioni a grande scala. Tali sezioni-prospetto, corrispondenti alle viste laterali dal treno in movimento, possono rappresentare utili strumenti per una progettazione “architettonica” del paesaggio.

Starting from the 19th century, consideration of the “kinetic view” from the perspective of a moving vehicle has represented a major evolution in how landscape is perceived, revealing various interesting scenarios; however, multiplication of the possible views also gives rise to the issue of selecting these or – on the contrary – the problem of how to deal with a “continuous” view.

In this context, it appears particularly interesting to consider railway routes in view of their marked characteristics as “geometrical entities” extraneous to the orography of the territories they pass through, which can be adopted in a useful manner to construct views of the landscape that determine large-scale sections. These prospect-sections, corresponding to side views from a moving train, may represent useful instruments for “architectural” design of the landscape.

Introduzione

Uno dei contributi a questo numero di «A&RT» è la ripresa cinematografica continua effettuata da Sisto Giriodi nei due sensi lungo l’asse della linea ferroviaria storica tra Torino e Milano, e illustrata dal testo *Guardare dal treno. Note su un film dal treno Torino-Milano e ritorno*.

Un’operazione del genere, che in sé richiama atteggiamenti già propri del *Neuer Deutscher Film*, può porre, dal punto di vista di chi si occupi di architettura del territorio, diverse questioni.

Innanzitutto, un film “lungo” 153 chilometri (e ritorno) pone il tema, che precede di per sé considerazioni propriamente architettoniche, della *selezione* delle informazioni presentate; in realtà, la scelta di non operare (se non, per questioni tecniche, in minima parte) una selezione delle immagini può condurre a trasmettere un inedito tipo di informazione complessiva, con esiti non banali. In secondo luogo, la scelta del mezzo – il treno – che ospita il punto di vista

dal quale viene effettuata la ripresa, attribuisce una caratterizzazione specifica al filmato che ne nasce: le marcate caratteristiche di “estraneità geometrica” al territorio proprie della linea ferroviaria fanno sì che il film tagli una *sezione* astratta del paesaggio, sezione la cui fruizione è però operabile non attraverso – letteralmente – un unico “colpo d’occhio”, ma soltanto per mezzo del recupero del “fattore tempo” nella rappresentazione.

Infine, le considerazioni precedenti possono avere – e in parte, pur non senza difficoltà, hanno avuto – ricadute operative sulla *progettazione* delle viste, potenzialmente a scala territoriale, in funzione di una percezione cinetica dello spazio attraversato.

Non è possibile, dati i limiti di questa pubblicazione, condurre qui un’analisi esaustiva degli argomenti accennati, ricchi di implicazioni in varie direzioni; si intende tuttavia tracciare un possibile percorso e suggerire una serie di spunti di riflessione.

La selezione dell’immagine

Nell’episodio *Zio Paperone e i viaggi computerizzati*¹, Paperone de’ Paperoni mette in piedi un’agenzia turistica che organizza viaggi per gitanti frettolosi utilizzando autobus che rimangono immobili in una rimessa, sui finestrini dei quali vengono proiettate, dall’esterno, le immagini in movimento dei luoghi ipoteticamente attraversati (Figura 1).



Nello stesso anno Federico Fellini dirige uno spot pubblicitario per la Campari², in cui il finestrino di una carrozza ferroviaria diventa uno schermo televisivo, consentendo ai viaggiatori (annoati o beffardi), utilizzando un telecomando, di variare a piacimento il paesaggio visibile all’esterno (Figura 2).

Entrambe le ipotesi tratteggiate sopra possono evidentemente concedersi il lusso – l’una attraverso la mancanza di realismo che può essere propria del fumetto, l’altra per mezzo della passione per la visione onirica caratteristica del suo autore – di essere paradossali, ma possono tuttavia essere utili per definire un estremo punto di partenza del ragionamento che si intende sviluppare.

Le due situazioni descritte condividono infatti il fatto di *selezionare*, nel paesaggio visibile dal veicolo in movimento (pullman gran turismo o treno non è qui importante), *alcune* viste di fatto fisse, mettendo quindi in evidenza le immagini ritenute di maggiore interesse. La percezione viviva dal veicolo è quindi ridotta a una serie di *screenshot*, di “cartoline” notevoli.

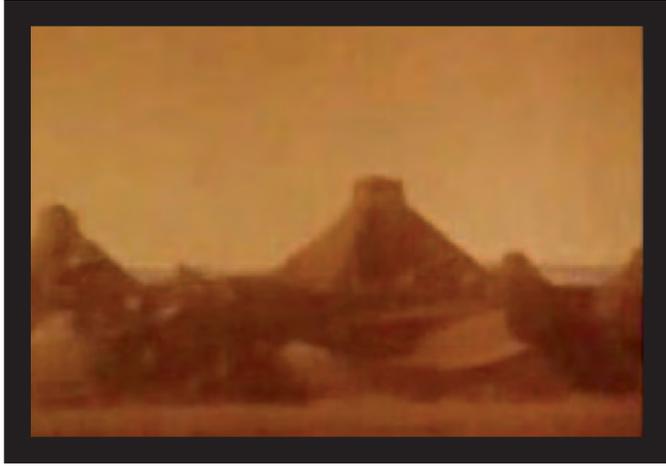
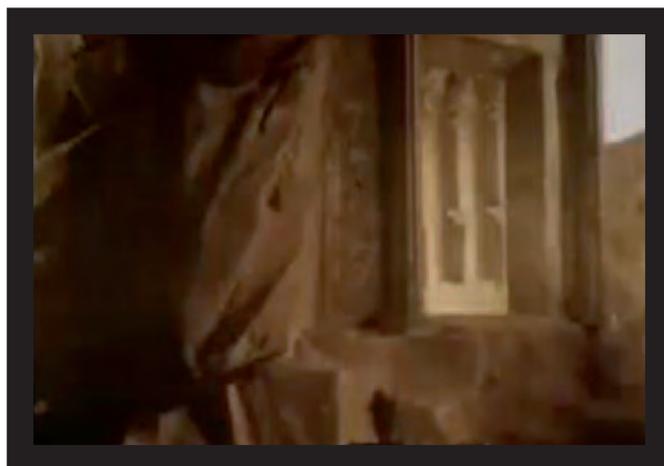
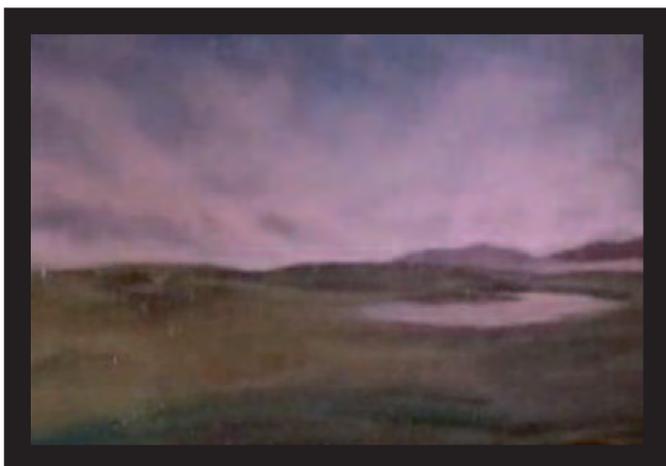
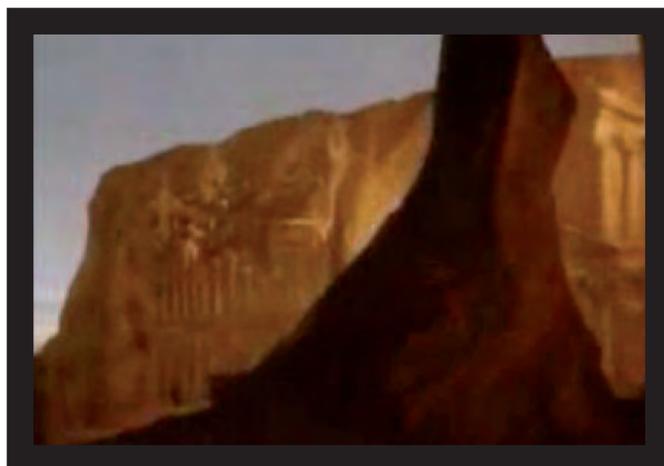
Tale atteggiamento è indubbiamente quello più consueto: la selezione di alcune immagini tra le infinite possibili all’interno di qualunque contesto è un procedimento talmente connaturato alle necessità della rappresentazione viviva – dalla pittura alla fotografia, e in realtà anche al cinema – da apparire ovvio.

Attraverso la scomposizione dei punti di vista, all’inizio del ‘900 il Cubismo porta prepotentemente alla ribalta il tema della rappresentazione del “fattore tempo” nelle arti figurative³, moltiplicando i punti di vista alla ricerca di una restituzione completa della realtà. Rimanendo nell’ambito dell’arte occidentale, la questione, in altra forma, si era in realtà posta ben prima, attraverso cicli scultorei o pittorici che rappresentano in sequenza varie fasi della stessa vicenda, dai fregi trionfali di età classica fino alle rappresentazioni della Passione di Cristo (di cui un caso particolarmente interessante, da questo punto di vista, sono quelle in cui le scene successive sono riportate in contemporanea all’interno della medesima cornice architettonica e urbana: una per tutte, la cosiddetta *Passione di Torino* di Hans Memling, 1470-71 ca.).

Tuttavia il problema della restituzione grafica del movimento dell’osservatore rispetto al quadro diviene dirompente e non più aggirabile proprio con la nascita e diffusione del viaggio ferroviario, nella prima metà del XIX secolo. Diventa allora evidente come la velocità raggiunta dagli spostamenti per mezzo di veicoli a trazione animale non fosse comparabile con quella – ancorché per gli standard attuali assai modesta – raggiunta dai primi mezzi

Figura 1. Giorgio Cavazzano (disegni), Gabriella Damianovich (testi), Zio Paperone e i viaggi computerizzati, in «Topolino» n. 1485, 13 maggio 1984, p. 127.

Figura 2. Federico Fellini, spot per Campari, Italia, 1984 (lettura per colonne).





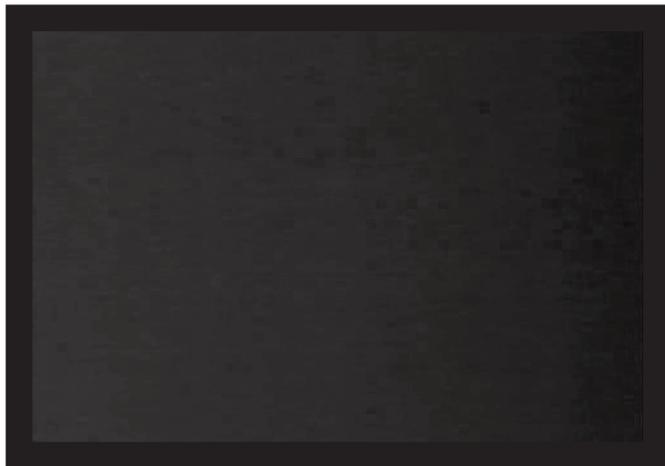
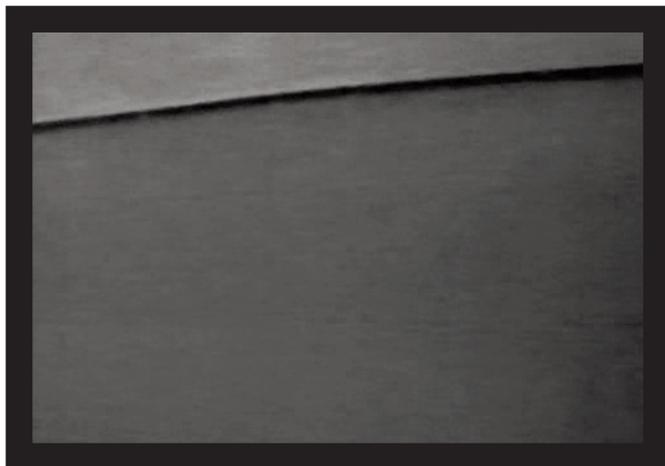
ferrovieri a vapore. Se un cavallo può raggiungere una velocità tra i 5 e i 7 km/h al passo, arrivando fino a dieci volte tanto al galoppo (per pochi minuti), la *Locomotion n.1* di George Stephenson nel 1825 traina il primo convoglio commerciale della storia a 9 km/h; nel 1829 la *Rocket*, sempre di Stephenson, arriva a 49 km/h; nei venti anni successivi le velocità raddoppiano.

Se la velocità dello spostamento a cavallo poteva essere trascurata, quella raggiunta dal treno, mantenuta inoltre costante per lunghi tratti, e che rapidamente diviene una esperienza di massa, pone un effettivo ed inedito problema di visione, che, dopo una prima fase di rifiuto di un paesaggio divenuto incomprensibile, produce uno *choc* ampiamente documentato da romanzi e resoconti di viaggio⁴. Si mette in evidenza il fatto che la velocità «cambia la prospettiva ad ogni istante» e «mette in moto la natura»⁵; ne deriva una perdita di profondità della scena a favore di una visione continua dello spazio, al quale il viaggiatore è estraneo, separato dal paesaggio dalla velocità stessa⁶.

A differenza di quanto avviene con il racconto, dal punto

Figura 3. Joseph Mallord William Turner, *Rain, Steam, and Speed – The Great Western Railway*, 1844.

Figura 4. Honoré Daumier, *Le voyage en chemin de fer est moins amusant que ne l'espérait*. Rifolard n. 2, dalla serie *Les banqueteurs*, 1848.
Figura 5. Wim Wenders, *Summer in the City*, Germania Ovest, 1969-70 (lettura per colonne).



di vista della rappresentazione visiva rimante tuttavia difficile ipostatizzare un'immagine in movimento su un supporto fisso, e la rappresentazione della velocità, anche in esempi molto raffinati, quali ad esempio quelli di Turner (come *Rain, Steam, and Speed – The Great Western Railway*, del 1844, Figura 3), sembra continuare a prediligere la vista del veicolo in movimento da un punto fisso esterno. Una caricatura di soggetto ferroviario di Daumier (1848), riportata anche da Schivelbusch⁷, disegna, in secondo piano rispetto alla scena principale, fuori dal finestrino, il paesaggio deformato dalla velocità (e forse causa, nella sua inafferrabilità, della irresistibile sonnolenza che pervade i viaggiatori) (Figura 4).

Al di là del tema “ferroviario”, la rappresentazione della velocità seguirà poi le sue strade, e sarà il Futurismo a fare del tema uno dei suoi soggetti prediletti, con particolare attenzione però alle sue macchine-feticcio: l'automobile e l'aeroplano⁸ (l'emblematica corrente dell'«aeropittura» esordisce nel 1926 con *Prospettiva di volo* di Felice Azari). Per mezzo di un percorso parallelo, un ulteriore e differente tentativo di rappresentazione del paesaggio a grande scala si ha attraverso l'esperienza, a partire dalla fine del XVIII secolo, dei *panorama*. Una tarda applicazione “ferroviaria” di questo strumento è la realizzazione della lunghissima visione *panoramatica* acquerellata che illustra

le viste del territorio russo dalla ferrovia transiberiana, messa a punto tra il 1897 e il 1903 da Pavel Yakovlevich Pyasetsky per Nicola II e attualmente conservata al museo dell'Ermitage⁹.

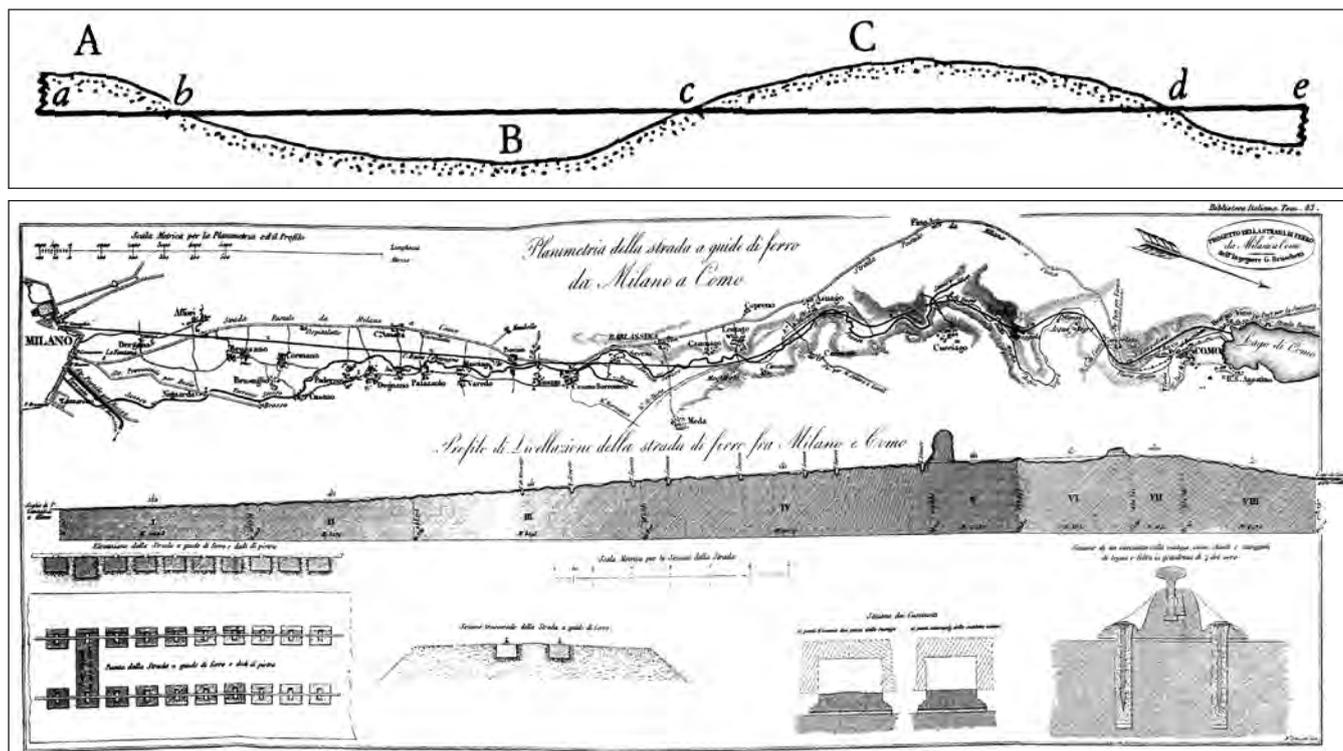
In antitesi ad una qualsiasi altra precedente forma di restituzione grafica, che richiede comunque un tempo di elaborazione, è evidentemente soltanto con il cinema che, per mezzo della cattura istantanea delle immagini in sequenza, la rappresentazione – più o meno continua – di un paesaggio in movimento diviene possibile. Tuttavia, nonostante la vista dal treno si possa configurare come una sorta di “carrellata” naturale, con tanto di binari, nell'innomerevole serie di film di ambientazione ferroviaria rari paiono essere i casi in cui la visione continua diventa rilevante, mentre s'èguita a prevalere la pratica della selezione delle immagini-sequenze interessanti – come, in maniera estremizzata, nel citato spot di Fellini – o il punto di vista esterno, a partire, naturalmente, dall'archetipico *L'arrivo di un treno alla stazione di La Ciotat*¹⁰.

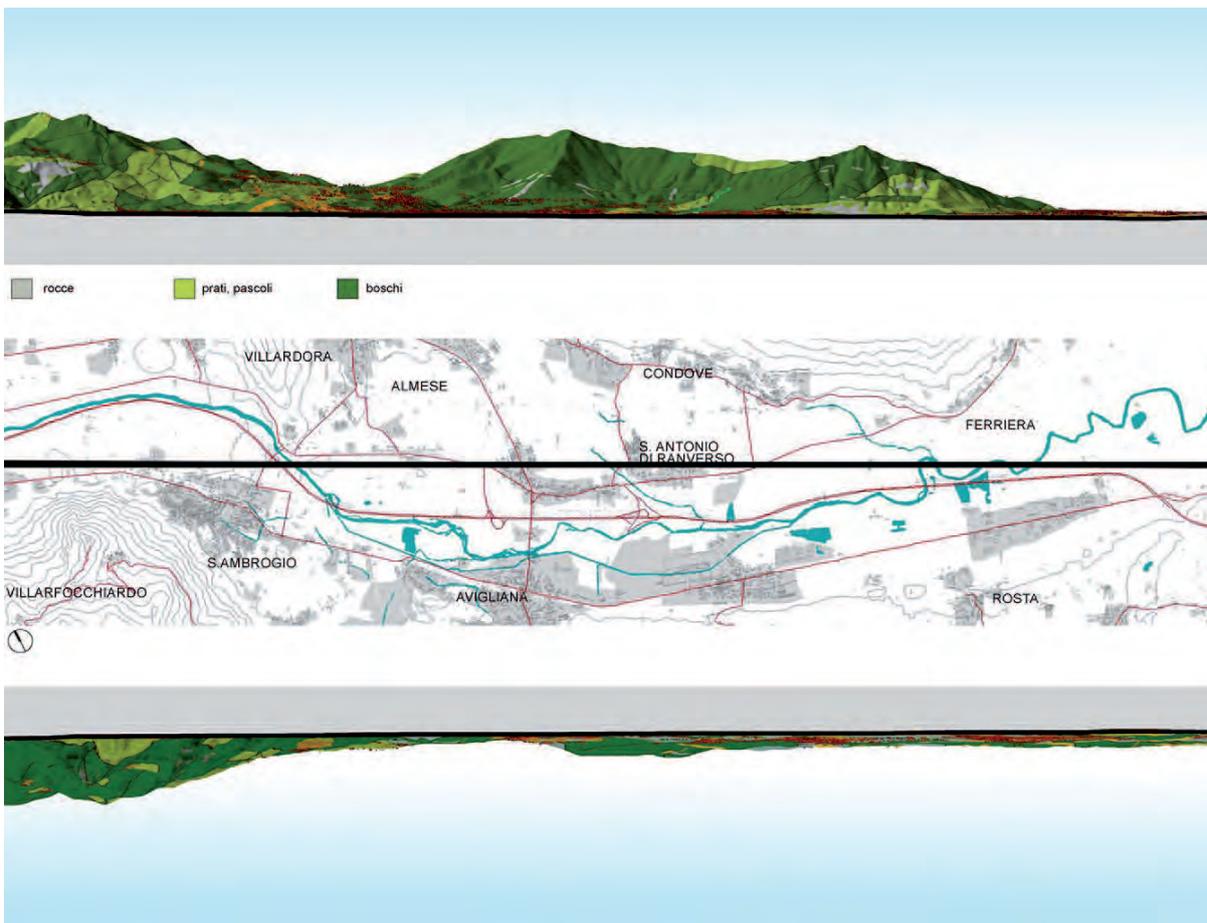
Sono rilevabili rare eccezioni. In un episodio della serie di film *Heimat*¹¹ vengono montate su un carro merci scoperto, posto in testa a un treno, tre cineprese, una orientata in avanti e due laterali, in modo da riprendere il paesaggio con un'apertura complessiva di circa 180°; il triplo film così ottenuto è quindi proiettato su di uno schermo

Figura 6. La linea «liscia, piana, dura e diritta» della ferrovia, come rappresentata da Nicholas Wood, *A Practical Treatise of Rail-Roads, and Interior Communication in General* [...], Longman, Orme, Brown, Green, & Longmans, London 1838¹¹, Fig. 1, Plate V (ridisegnato in Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, p. 24).

Figura 7. Progetto della strada di ferro da Milano a Como dell'Ingegnere G. Bruschetti, 1836; la scala delle ascisse è in rapporto di 1:10 con quella delle ordinate (da «La Biblioteca Italiana», vol. 83, agosto 1836, Allegato, via http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Milano-Chiasso).

Figure 8a, 8b. Prospetti nord e sud. Da Rosta a Sant'Ambrogio e Da Sant'Ambrogio a Borgone, da Politecnico di Torino, Dipartimento di Progettazione architettonica (a cura di), Elementi caratterizzanti il paesaggio. Esplorazioni progettuali, in Regione Piemonte, Piano Territoriale Regionale. Approfondimento della Valle di Susa. Studi preliminari, Regione Piemonte, Torino 2001 (immagini realizzate da Andrea Zavattaro) (pagina a destra).





cinematografico diviso in altrettante sezioni. Il breve esercizio, al di là del fatto che di fatto finisce per ricostruire l'inquadratura di un grandangolo molto spinto, sembra comunque essere rimasto limitato al gioco del "film nel film".

Uno dei casi in cui programmaticamente, con fini narrativi, si rinuncia alla selezione delle immagini visibili da un veicolo in movimento è invece rappresentato da *Summer in the City*, di Wim Wenders¹²:

In una lunghissima sequenza contenuta nella prima parte del film, il protagonista si trova in un'auto guidata da un amico e guarda fuori dal finestrino; la macchina da presa inquadra "in soggettiva" il paesaggio urbano che scorre, i marciapiedi, le insegne, i negozi, i passanti; ad un certo punto l'auto entra in un tunnel, ma l'inquadratura rimane fissa a mostrare l'esterno, cioè il muro del tunnel, rabbiuando l'immagine per circa trenta secondi, vale a dire per tutto il tempo impiegato dall'auto per tornare alla luce¹³.

Poco importa che questa sequenza, che da sola «basterebbe a fare accapponare la pelle ad un qualsiasi montatore americano»¹⁴, sia ripresa da un'auto piuttosto che da un treno: il dato fondamentale è il recupero della dimensione temporale "continua" e la conseguente rinuncia a "tagliare" le immagini usualmente considerate poco significative, ritenendole invece, in maniera oggettiva, essenziali come le altre allo svolgimento e alla comprensione della storia, indipendentemente dal valore formale del singolo fotogramma (Figura 5).

Nell'ambito delle ricerche sulla forma del territorio, lo stesso principio di rinuncia alla selezione delle immagini è applicato nel filmato realizzato nel 2001 dai Mecanoo lungo i 153 chilometri della Randstad olandese (che, casualmente, ha lunghezza coincidente con quella della tratta ferroviaria Torino-Milano), utilizzando quattro telecamere montate su un'auto, con il fine di studiare la percezione del paesaggio autostradale, ottenendo però – al di là della schematizzazione successiva – un «filmato [che] appare molto noioso»¹⁵.

La sezione dell'immagine

«Una strada perfetta dovrebbe essere liscia, piana, dura e diritta»¹⁶: così Dionysius Lardner, divulgatore scientifico della prima metà dell'800, riassume le caratteristiche di un percorso ottimale dal punto di vista fisico; la ferrovia, nelle sue stesse parole, rappresenta la migliore approssimazione possibile a questa ipotesi ideale (Figura 6).

La combinazione tra le necessità di ridurre gli attriti, rimanere entro il limitato ambito di pendenze consentite dal contatto tra ruota e rotaia (comprese, per linee di pianura, tra il 5 e l'8 per 1000), ridurre al minimo le variazioni di direzione, fa sì che le linee ferroviarie si configurino, sin dagli inizi e sempre di più con il potenziamento dei mezzi tecnici, come percorsi astratti ed estranei

rispetto al paesaggio su cui, letteralmente, si appoggiano; ad esso – a differenza della strada – non si adattano, se non in minima parte (si trascura qui il problema dell'inclinazione trasversale in curva): in definitiva il «corridoio» ferroviario, definito dall'«assolutizzazione dei parametri tecnici»¹⁷ e solo a questi legato, «attraversa il paesaggio come un righello»¹⁸. Paradossalmente, come del resto anche per le strade, in termini di rappresentazione la limitatissima variazione altimetrica delle linee fa sì che per la resa grafica del loro profilo longitudinale sia necessario, convenzionalmente, utilizzare scale diverse per ascisse e ordinate (generalmente in un rapporto di 1:10), ottenendo una figura del tutto artificiale (Figura 7).

La linea retta e piana tracciata dal «righello» del percorso ferroviario, una tra le tante «linee nel paesaggio»¹⁹, taglia il territorio, generandone una *sezione*, il cui piano interseca il terreno in corrispondenza del tracciato stesso: il fatto, di valenza più generale, che «l'infrastruttura sia sezione essa stessa del territorio che attraversa»²⁰ è dunque ancora più evidente nel caso dell'infrastruttura ferroviaria, proprio per le sue più marcate caratteristiche di astrazione rispetto al paesaggio.

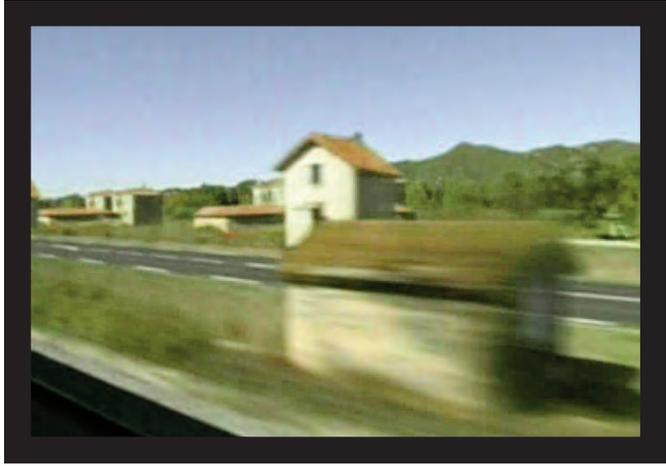
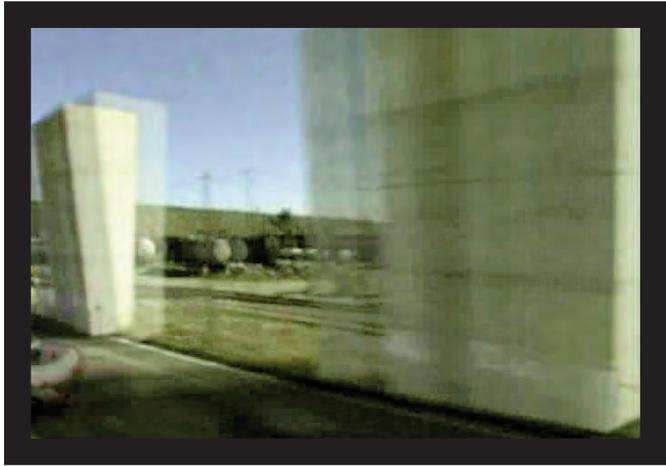
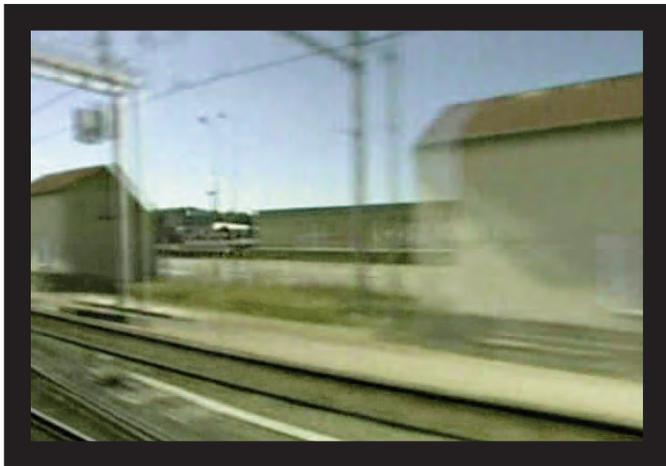
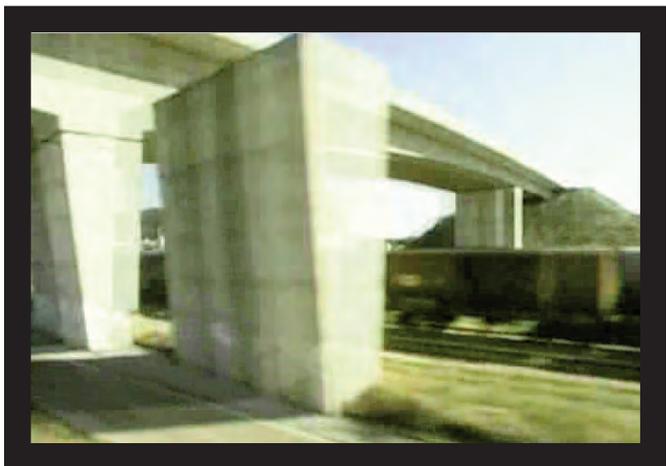
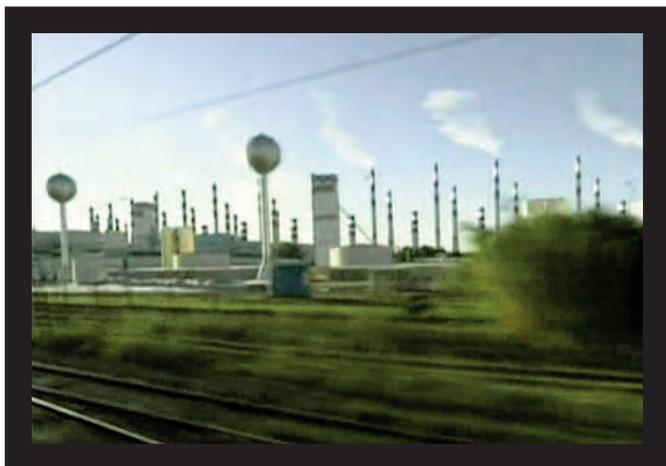
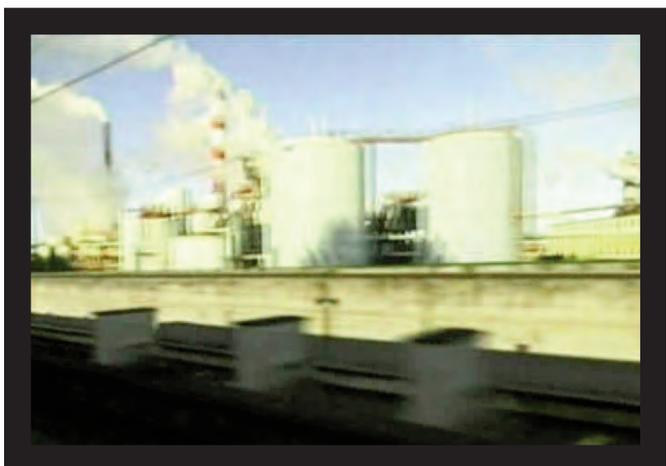
Lo sguardo fisso attraverso il finestrino del treno, la *vista laterale*, rappresenta quindi lo scorrere della sezione attraverso il paesaggio: una visione continua, "imparziale", senza particolarità, eccezioni, né selezioni di immagini notevoli.

Come l'ultima, definitiva (e inutilizzabile) Mappa dell'Impero prodotta dai cartografi immaginati da Borges²¹, la vista laterale ferroviaria permette la riproduzione reale, virtualmente in scala 1:1, di "sezioni territoriali" a grande scala²², un tipo di rappresentazione che riveste notevole importanza negli studi e progetti paesaggistici e di morfologia del territorio.

Alcuni studi portati avanti per l'Approfondimento della Valle di Susa del Piano Paesaggistico Regionale piemontese hanno impiegato in maniera sistematica lo strumento delle sezioni territoriali estese a vaste porzioni di territorio, restituendo con un disegno "architettonico" i due "prospetti" laterali della valle, definiti da una linea di sezione retta, teorica, che corre centralmente rispetto all'invaso della valle stessa (Figure 8a, 8b)²³. Il disegno di tali sezioni si scontra evidentemente con la difficoltà di riprodurre su supporti fissi e finiti ambiti di dimensioni notevoli, la cui restituzione grafica (nel senso esteso del termine) mantiene senso soltanto se non ricorre in maniera spinta all'astrazione propria della rappresentazione cartografica, ma conserva aspetti di rappresentazione di tipo architettonico.

Una sezione lunga 153 chilometri, quale quella che può disegnare la linea ferroviaria storica Torino-Milano,

Figura 9. Michel Gondry, Star Guitar, 2002, video del singolo estratto dall'album dei Chemical Brothers Come with Us, Virgin 2002 (lettura per colonne).



è evidentemente non rappresentabile attraverso un'immagine fissa; acquista quindi interesse la possibilità di fare scorrere lo sguardo (fisso) lungo la sezione (in movimento), reintroducendo quindi il "fattore tempo" nella percezione dell'immagine architettonica alla grande scala²⁴.

La progettazione dell'immagine

Il video, a regia di Michel Gondry, della canzone *Star Guitar* dei Chemical Brothers²⁵, chiude in qualche modo il cerchio della modalità di selezione delle immagini all'interno della "visione continua" dello sguardo dal finestrino del treno (Figura 9). Il paesaggio percepito – in visione laterale, con inquadratura fissa – dal treno in movimento non è più *smontato* in funzione della narrazione, ma al contrario è *costruito* sulla musica. Con un procedimento proprio della musica elettronica, segmenti di territorio reale (case, magazzini, stazioni, veicoli, paesaggi naturali, ripresi sulla linea ferroviaria tra Nîmes e Valence-sur-Rhône) vengono campionati e rimontati sulle note del duo inglese, dando luogo a un paesaggio nuovo, "progettato" dalla sequenza musicale stessa. La musica non *descrive* più il paesaggio, ma lo *scrive*: il paesaggio nasce a seguito della musica.

Se la sperimentazione di *Star Guitar* illustra concetti interessanti quanto immateriali, gli esempi di luoghi realmente costruiti in funzione della percezione cinetica sono piuttosto rari²⁶. Ciò a dispetto di un'attenzione al fenomeno della visione "automobilistica" del paesaggio tutto sommato precoce rispetto alla diffusione del trasporto individuale di massa, testimoniato innanzitutto dagli studi di matrice lynchiana, che si pongono soprattutto problemi di riconoscimento e orientamento²⁷.

Benché, per esempio, il lavoro condotto da Venturi su Las Vegas²⁸ si focalizzi anche sul tema della visione generata dalla velocità automobilistica, le attenzioni e le tecniche messe in evidenza nell'analisi delle insegne della *strip* sono prevalentemente ricondotte, più che alla costruzione di un paesaggio coerente in sé, alla necessità di riconoscimento del singolo elemento all'interno del panorama urbano; al contrario, diviene importante proprio l'eccezionalità dell'oggetto all'interno della scena urbana.

Alcuni progetti architettonici che tengono conto della percezione cinetica continuano a lavorare sull'oggetto singolo, con risultati tanto maggiormente apprezzabili quanto più aumenta la dimensione dell'intervento: dalla stazione di servizio Esso (Vittorio De Feo, Fabrizio Aggarbati, Carla Saggioro, Andrea Vigni, concorso, 1971²⁹, Figura 10), ai 114 metri della facciata del Museo dell'Automobile «Carlo Biscaretti di Ruffia» di Torino (Amedeo Albertini, 1958-60³⁰) fino al *Kilometro Rosso*, muro che raccoglie uffici e laboratori dell'industria di freni Brembo lungo l'autostrada A4 Milano-Bergamo

(Jean Nouvel, dal 2001³¹, Figura 11). In tutti questi casi gli oggetti sono pensati in funzione di una modalità di visione "fugace"; l'edificio, anche se di grandi dimensioni, rimane però solo *uno* degli elementi architettonici allineati sul percorso; l'effetto, per quanto riuscito, è quindi limitato ad una porzione relativamente limitata della "vista laterale".

Passando dall'ambito stradale a quello ferroviario, in tempi recenti la realizzazione delle linee ad alta velocità francesi ha rappresentato l'occasione per riflettere non solo sugli aspetti di reintegrazione del paesaggio in seguito all'inserimento dell'infrastruttura, ma, al contrario, di utilizzare il tracciato della ferrovia per mettere in evidenza peculiarità del territorio attraversato, preesistente o ricostruito. Il lavoro svolto da Jean-Marie Duthilleu per la SNCF si muove in questa direzione, attribuendo uguale peso alla percezione *del e dal* treno, con tutte le difficoltà conseguenti ad una visione determinata da una velocità di esercizio di 250-300 km/h, che fa sì che, paradossalmente, sia più agevolmente apprezzabile il "campo lungo", esterno all'area di *aménagement paysagère*, che il "primo piano" trattabile in quanto interno all'area di proprietà delle ferrovie; l'assetto e la continuità di tale primo piano viene quindi talvolta organizzato non in sé ma in funzione delle viste del paesaggio già esistente che esso può determinare: «la linea ferroviaria [...] diventa [...] un elemento rivelatore dell'orografia, un misuratore di rilievi; ad esempio, superando una vallata, il ponte ne evidenzia la sezione»³².

Nel 1996, la sistemazione paesaggistica proposta da Rodolphe Luscher per la linea ferroviaria Coppet-Ginevra individua, lungo il percorso, una serie di temi paesaggistico-orografici (la «*terrasse*», la «*tranche urbaine*», il «*balcom*», la «*tranche verte*»), evidenziandole come "stanze" distinte da masse vegetali compatti, al fine di offrire al viaggiatore una sequenza di esperienze percettive che ricollegano il viaggio al paesaggio³³.

Un ulteriore tentativo di disegnare effettivamente il paesaggio anche in funzione della (o delle) velocità si ha con il concorso «*A design for places left over after planning*», bandito nel 2003 dall'Atelier HSL, che sovrintende agli aspetti architettonici della costruzione della linea ferroviaria olandese *High Speed Line South*, e volto alla sistemazione di alcune aree residuali ai margini del tracciato, conseguenze della sovrapposizione dello stesso, rispondente come di consueto innanzitutto alle ragioni tecniche dello spostamento ferroviario ad alta velocità, sull'accuratissimo ed eminentemente "bidimensionale" paesaggio dei Paesi Bassi.

Il progetto *The View From the Rai*³⁴ interviene su di un'area approssimativamente triangolare, compresa tra la ferrovia – che in quel tratto corre in trincea e l'autostrada, con i fronti di circa 450 e 380 metri rispettivamente

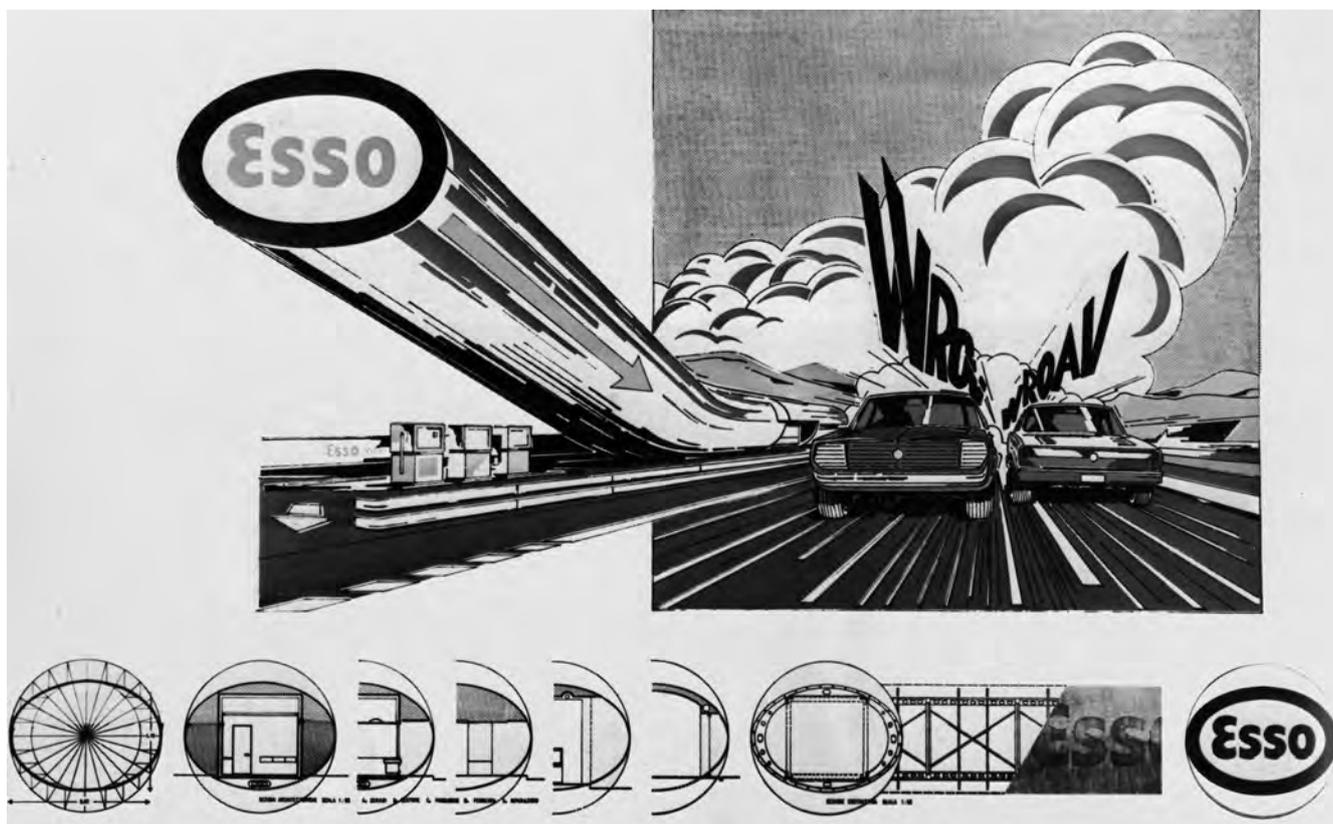


Figura 10. Vittorio De Feo, Fabrizio Aggarbati, Carla Saggioro, Andrea Vigni, nuova stazione di servizio Esso, progetto di concorso, 1971.
 Figura 11. Jean Nouvel, Kilometro Rosso, Bergamo, 2001-2007 (da www.kilometrorosso.com).



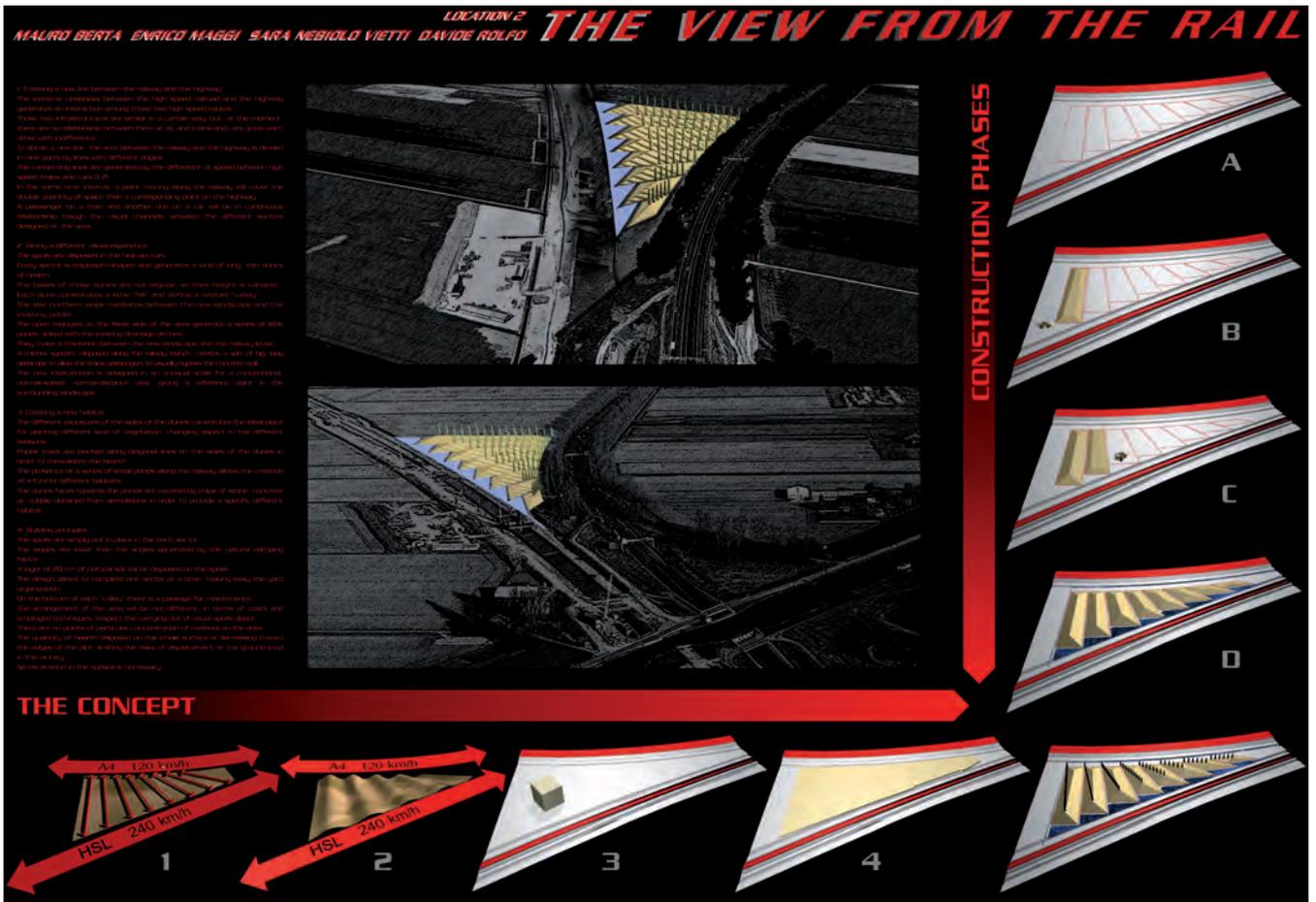
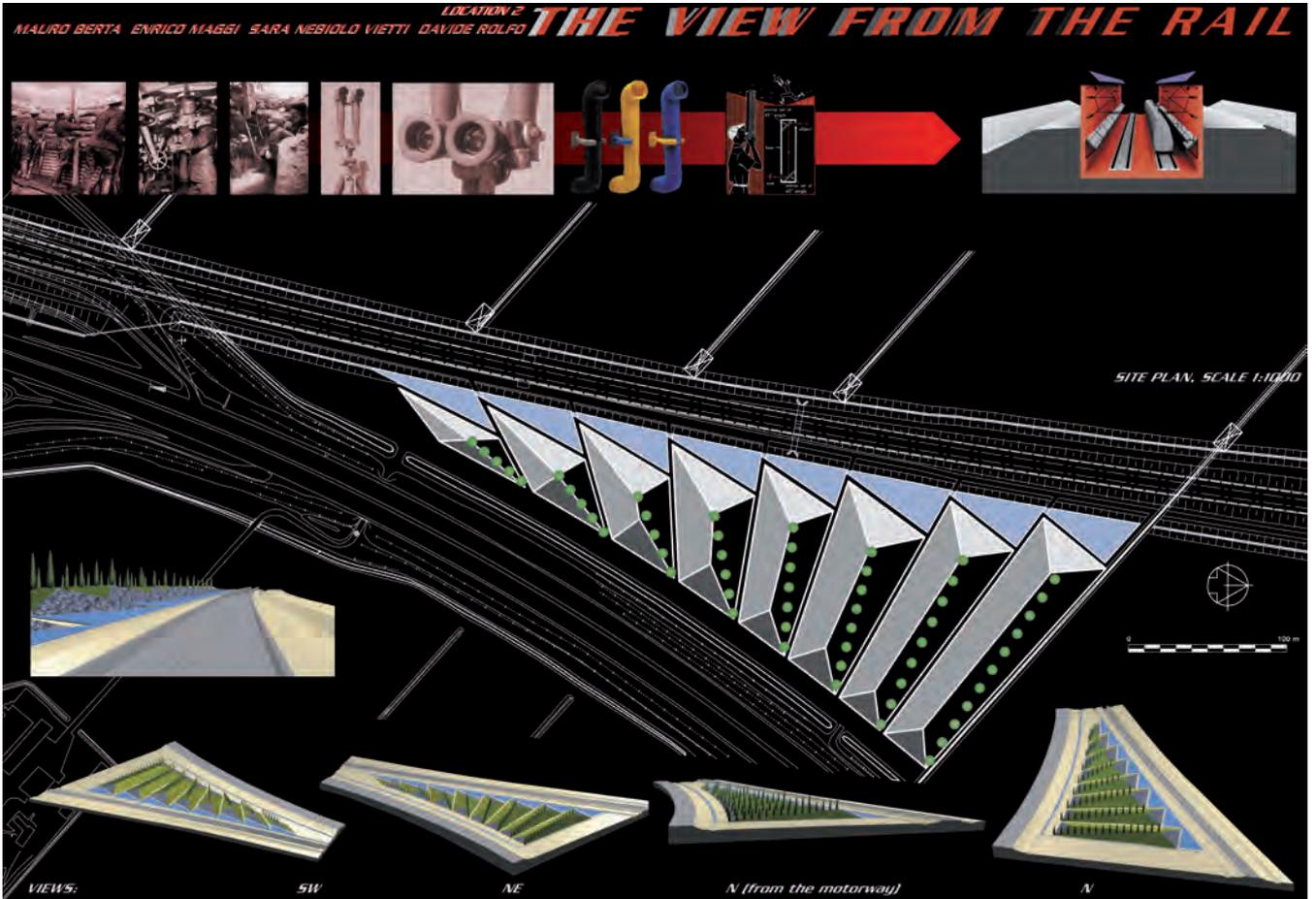


Figure 12a, 12b. Mauro Berta, Enrico Maggi, Sara Nebiolo Vietti, Davide Rolfo, The View From The Rail, progetto di concorso, 2003.



(Figure 12a, 12b). Con il riutilizzo, come da bando, del materiale di scavo risultante dai lavori, viene disegnata una sequenza di colline la forma geometrica delle cui basi è determinata dal rapporto, circa 1:2, tra le velocità del traffico veicolare e di quello ferroviario (rispettivamente, 120 e 250 km/h circa): ciò consente, in quel tratto, di mantenere una relazione visiva continua tra un osservatore posto su un'auto ed uno sul treno. Le differenze di quota sono annullate grazie a un sistema di specchi in acciaio inox lucidato, addossato alla struttura della trincea ferroviaria, che forma un "periscopio" continuo, ricostruendo connessioni paesaggistiche e visioni altrimenti perdute.

Si ringrazia Ferdinando Boccazzi-Varotto per l'aiuto nel reperimento delle immagini dei filmati.

Davide Rolfo, architetto, PhD, è assegnista di ricerca e insegna composizione architettonica presso il Politecnico di Torino.

Note

- ¹ Giorgio Cavazzano (disegni), Gabriella Damianovich (testi), *Zio Paperone e i viaggi computerizzati*, in «Topolino» n. 1485, 13 maggio 1984, pp. 119-142.
- ² Federico Fellini, spot per Campari, Italia, 1984; cfr. <http://www.youtube.com/watch?v=kc-RMLR8sGw>.
- ³ Riferimento imprescindibile rimane Sigfried Giedion, *Spazio, tempo ed architettura. Lo sviluppo di una nuova tradizione*, Hoepli, Milano 1984, in particolare le pp. 419-440 (ed. or. *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge, MA 1941).
- ⁴ Cfr. Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988 (ed. or. *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hanser Verlag, München-Wien 1977).
- ⁵ Benjamin Gastineau, *La vie en chemin de fer*, E. Dentu, Paris 1861, p. 31, cit. in Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, cit., p. 64-65.
- ⁶ Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, cit., pp. 63-67.
- ⁷ *Ibidem*, tav. 7; questa vignetta è peraltro l'unica immagine che rappresenti il paesaggio in movimento riportata nel volume.
- ⁸ Sulle relazioni tra Futurismo e movimento cfr. anche Paul Virilio, *Velocità e politica. Saggio di dromologia*, Multhipla edizioni, Milano 1981 (ed. or. *Vitesse et politique*, Editions Galilée, Paris 1977).
- ⁹ Il recente progetto fotografico di Anton Lange *La Russia dal finestrino del treno* (2006-2009) sembra, attraverso la selezione di viste "notevoli", riecheggiare, più che l'esperienza di Pyasetsky, le campagne fotografiche "imperiali" di Sergei Mikhailovich Prokudin-Gorsky condotte tra il 1909 e il 1915; sul progetto di Lange cfr. <http://www.phototrains.ru/>.
- ¹⁰ Auguste e Louis Lumière, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, Francia, 1895.
- ¹¹ Edgar Reitz, *Heimat, Heimat 2, Heimat 3*, Germania, 1984-2004.
- ¹² Wim Wenders, *Summer in the City*, Germania Ovest, 1969-70.
- ¹³ Filippo D'Angelo, *Wim Wenders*, Il Castoro, Milano 1995, p. 29.
- ¹⁴ *Ivi*.
- ¹⁵ Francine Houben, *Mobility. A room with a view*, in «Area» n. 79, marzo-aprile 2005, pp. 104-109.
- ¹⁶ Dionysius Lardner, *The Steam Engine, Steam Navigation, Roads, and Railways, Explained and Illustrated*, Taylor, Walton, and Maberly, London 1851^{VIII}, p. 315, cit. in Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, cit., p. 22.
- ¹⁷ Antonio De Rossi, voce *Corridoio* del *Lessico*, in *In.fra Atlante. Forme insediative e infrastrutture. Ricerche coordinate da Aimaro Isola in 12 scuole di architettura*, Marsilio, Venezia 2002, p. 189.
- ¹⁸ Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, cit., p. 24.
- ¹⁹ Il riferimento è a Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, Francesca Governa, Luca Reinerio, Matteo Robiglio (a cura di), *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei luoghi della trasformazione*, Utet, Torino 1999.
- ²⁰ Filippo Lambertucci, voce *Sezione* del *Lessico*, in *In.fra Atlante*, cit., p. 205.
- ²¹ Jorge Luis Borges, *Del rigore nella scienza*, in *L'artefice*, Adelphi, Milano 1996, p. 181 (ed. or. *Del rigor en la ciencia*, in *L'hacedor*, 1960).
- ²² Sul concetto di "grande scala" così come inteso qui, cfr. in particolare Antonio De Rossi, *L'architettura della GrandeScala*, in Id. (a cura di), *GrandeScala. Architettura Politica Forma*, LISt, Barcelona 2009, pp. 10-26.
- ²³ Politecnico di Torino, Dipartimento di Progettazione architettonica (gruppo di lavoro: L. Bazzanella, A. De Rossi, G. Durbiano, C. Giammarco, R. Rigamonti, con A. Armando, M. Berta, A. Bondonio, E. Carmagnani, M. Crotti, S. Mukerjee, D. Rolfo, M. Luciano, G. Nosenzo) (a cura di), *Elementi caratterizzanti il paesaggio. Esplorazioni progettuali*, in Regione Piemonte, *Piano Territoriale Regionale. Approfondimento della Valle di Susa. Studi preliminari*, Regione Piemonte, Torino 2001 (con sottotitoli leggermente diversi, corrispondenti alle fasi di approfondimento, si sono susseguite le seguenti edizioni: 2004^{II}, 2004^{III}, 2005^{IV}, cd e dvd; il Piano non è mai stato adottato); cfr. anche Mauro Berta, Antonio De Rossi, *È possibile progettare "architettonicamente" il paesaggio?. Gli studi per l'Approfondimento Valle Susa del Piano Territoriale della Regione Piemonte*, in «Controspazio» n. 104, 2004, pp. 2-19.

- ²⁴ In generale, sulla percezione del paesaggio dal punto di vista del viaggiatore ferroviario, cfr. Daniele Segre, *Il treno entra in città. Percezione e rappresentazione del paesaggio urbano e indirizzi progettuali*, tesi di Laurea Specialistica in architettura (Progettazione urbana e territoriale), 1a Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, relatori M. Berta, L. Bazzanella, 2009.
- ²⁵ Chemical Brothers, *Star Guitar*, singolo estratto dall'album *Come with Us*, Virgin 2002 (regia del video di Michel Gondry); cfr. <http://www.youtube.com/watch?v=NZYfdsaqOM>.
- ²⁶ Per una analisi completa del rapporto infrastruttura-architettura-territorio, in particolare dal punto di vista della strada, cfr. Gustavo Ambrosini, *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*, Celid, Torino 2002; Mauro Berta, *Paesaggi accelerati. Spazi per il progetto tra infrastruttura e territorio*, tesi di Dottorato di Ricerca in Architettura e progettazione edilizia, 1a Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, relatori A. De Rossi, C. Giammarco, R. Rigamonti, 2003.
- ²⁷ Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Mayer, *The View from the Road*, MIT Press, Cambridge, MA 1964.
- ²⁸ Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Imparando da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Cluva, Venezia 1985 (ed. or. *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Cambridge, MA 1972).
- ²⁹ Manfredo Tafuri, Francesco Dal Co, *Architettura Contemporanea*, Electa, Milano 1976, p. 374.
- ³⁰ Guido Montanari, *Amedeo Albertini. Fantasia e tecnica nell'architettura*, Skira, Milano 2007, pp. 36-43..
- ³¹ Marco Casamonti, *Jean Nouvel*, Motta, Milano 2008, pp. 68-71; Carlo Prati, *Jean Nouvel*, EdilStampa, Roma 2007, pp. 48-50, 114-125; Marco Adriano Perletti, *Presupposti*, in *L'architettura*, www.kilometrorosso.com; sul lavoro di Albertini e Nouvel cfr. inoltre Sisto Giriodi su questo stesso numero di «A&RT», pp....
- ³² Martino Canonico, *Intervista a Jean-Marie Duthilleu*, in Id., *L'Agence d'étude des gares. I progetti per le stazioni del TGV*, in «ArQ» n. 13, dicembre 1994, Electa Napoli, pp. 119- 120.
- ³³ Rodolphe Luscher, *Da Berges du Rhône a Valence, A7, Francia; Ferrovia Coppet-Genève, Svizzera*, in «Lotus Navigator» n. 7, 2003, *Il paesaggio delle freeway*, pp. 100-105.
- ³⁴ Mauro Berta, Enrico Maggi, Sara Nebiolo Vietti, Davide Rolfo, *The View From The Rail*; cfr. Flos Wildschut (editor), *A design for places left over after planning*, Atelier HSL – Cahier II, Amsterdam 2003, pp. 70-71.

Note sulla tratta piemontese della Missione fotografica Trieste-Torino

Notes on the Piedmontese section of the Trieste-Turin Photographic Mission

SISTO GIRIODI

Abstract

Nel 2003, per festeggiare la nascita dell'associazione Ponte Mosca, che avrebbe dovuto riunire le associazioni torinesi in una "casa" comune in un'area liberata dalla demolizione di due edifici adattati a scuole situata all'imbocco del ponte Mosca, la presidente dell'associazione – Luisella D'Alessandro – che era anche Presidente della Fondazione Italiana della Fotografia, aveva pensato ad una "campagna" fotografica "unitaria" sull'asse Torino-Trieste, assegnando i "nodi", cioè le grandi città, a fotografi affermati, e gli archi, cioè i territori intermedi, a fotografi "emergenti": a me era stato assegnato l'arco da Torino a Milano, ed i testi e le immagini che seguono sono quello che resta della "campagna", interrotta dalle difficoltà crescenti che hanno condotto alla chiusura della Fondazione, una presenza che oggi qualcuno comincia a rimpiangere.

In 2003, to celebrate the birth of the Ponte Mosca Association, due to bring together in a common "house" the city's associations, the President – Luisella D'Alessandro – who was also the President of the Italian Photography Foundation, thought out a "mission" along the Torino-Trieste axis, allotting the "knots", that is big cities, to well-known photographers, and the "arcs", that is the in between territories, to less-known ones: I was charged to work along the "arc" between Torino and Milano, and these texts and pictures, are the remains of the "mission", interrupted because of the growing problem that have led to close the Photography Foundation. A presence that today someone regrets.

"Missione" Torino-Trieste: da Torino a Milano

C'è un'idea che è l'idea di materializzare l'asse Trieste-Torino con una linea retta continua che tagli la pianura padana come una lama taglia un tessuto, o come taglia la mappa la linea rossa della tenda che Christo ha tirato attraverso una valle, una linea retta che attraversi la pianura padana come una autostrada invisibile, segreta, mentale: è questa un'idea astratta, concettuale, ma anche una possibile macchina per generare sorprese, nel senso che passa per posti dove nessuno passa, vede cose che nessuno vede, cose però che con Torino e Trieste non avranno nella maggioranza dei casi un legame diretto, evidente, ma, se va bene un legame indiretto, un po' tirato per i capelli, come succede nei progetti concettuali, come succede nel libro *Perché siamo nel Vietnam?* di Norman Mailer, nel quale non si parlava del Vietnam ma di una battuta di caccia sulle Montagne Rocciose in America C'è un'idea che è l'idea di ritornare sull'asse reale, storico, Torino-Trieste: è un'idea che poteva essere di Roberto Gabetti – studioso paziente della rete ferroviaria del Piemonte, del quale tra l'altro ci sono le fotografie del "viag-



Figure 1-5. Infrastrutture liquide: i canali

Il canale Cavour, insieme agli altri canali dell'epoca, è una infrastruttura diversa dalle solite, liquida si direbbe oggi (Bauman), perché fa muovere l'acqua invece che gli uomini o le cose da Torino verso la Lombardia. Il canale acquista consistenza materiale negli snodi, regolati da edifici di servizio – architetture “civili” in mattoni pieni e pietra –, che siano le lunghe dighe porticate dei bacini iniziali, o le cabine isolate delle chiuse intermedie, che delimitano sul prato un proscenio che ha per sfondo il paesaggio. Il canale è un'infrastruttura tecnica, voluta e costruita da tecnici, ma oggi può anche essere visto come un'opera di land art, leggera e mite come la running fence di tela lunga chilometri realizzata da Christo.



Figure 6-9. Infrastrutture solide: i ponti

I ponti costruiti per attraversare i fiumi che scendono verso il Po, sono invece infrastrutture "solide", delle quali è più evidente la presenza, l'uso – per il traffico, che può essere su ruota, su rotaia, civile o militare –, il materiale e la tecnologia di costruzione: prima il mattone e poi il ferro. Oggi sembra tutto semplice, lineare, ma, ai tempi di Cavour, arrivati al confine con la Lombardia "austriaca", bisognava scendere uomini e cose, e far loro cambiare treno, perché le due ferrovie non avevano lo stesso scartamento.



Figure 10-14. Infrastrutture ferroviarie: le stazioni

Le stazioni sono i nodi costruiti della infrastruttura altrimenti sottile e diritta – le rotaie – e possono essere viste come il palinsesto sul quale sono stratificate le tracce delle successive “modernizzazioni”, i ridisegni del paesaggio della ferrovia operati dalla costruzione di silos, di condomini, di pensiline «pel comodo del popolo crescente», ma ci sono anche stazioni che invece di crescere, scompaiono, si trasformano in un ristorante cinese: un’immagine che da sola dà la misura ed il senso delle trasformazioni in corso.



Figure 15-18. Infrastrutture ferroviarie: sopra e sottopassi

Tra le infrastrutture recenti realizzate per rendere più stretti e sicuri i rapporti delle stazioni con il loro retroterra abitato, sono i sovrappassi ed i sottopassi, che utilizzano in modi diversi una struttura presente da sempre nel vocabolario dell'architettura, ma di uso raro – la rampa – usata nelle ziggurat, nei palazzi rinascimentali per salire al piano nobile a cavallo, e ripresa nel '900 da Le Corbusier, connotandola come segno nuovo e moderno: sono queste strutture non “firmate”, che si possono guardare come architetture a pieno titolo.



Figure 19-22. Il territorio come palinsesto. I
 Come la paratia di una chiusa può cambiare il corso dell'acqua e far crescere o seccare la campagna circostante, così la realizzazione di infrastrutture come la ferrovia, l'autostrada, possono influire sulle dinamiche dei centri abitati di un territorio: rinforzarle o indebolirle, accelerarle o rallentarle. Un segno di questo ritirarsi della vita nei piccoli centri sull'asse Torino-Milano, sono le "porte chiuse" in piccoli edifici, circondati dai segni del degrado, in qualche caso già condannati alla demolizione da un cambio di destinazione, paradossalmente da ringraziare, perché è un segno che la vita continua.



Figure 23-27. Il territorio come palinsesto. 2
 Nel palinsesto del territorio si alternano segni dei nuovi interventi e segni della passata importanza: come un ospedale dell'800, oggi rimpicciolito e svuotato, ridotto ad un rudere transennato, oppure una grande scuola del '900, ancora in uso, "rallegrata" dal monumento ai caduti in cortile: come i piloni votivi lungo strade che nessuno percorre più a «5 chilometri all'ora», coperti dai cespugli di rovi, come le case e casette isolate, abbandonate, che aprono finestre senza serramento, orbite vuote che guardano la campagna vuota, attraversata da treni e automobili, che sfrecciano verso il niente, quello indicato dai segnali stradali scoloriti.

gio di formazione”, proprio da Ventimiglia a Venezia negli anni cinquanta, in quella che potrebbe essere considerata una “missione” come questa, in anticipo di cinquant’anni – o anche un’idea di Aldo Rossi, idea che nei rossiani ha ancor oggi un *incipit* codificato, rituale, che comincia con frasi come questa «... ci sono questioni con cui non si può fare a meno di confrontarsi...», idea che però questa volta sembra funzionare, sembra capace di suggerire “parole chiave”, in un procedimento concettuale, però non astratto ma storicamente determinato.

Se in molte “missioni” della *Mission Transmanche* – assegnate in occasione dei lavori di costruzione del tunnel sotto la Manica – la parola chiave è *frontiera* – cioè *qualcosa che divide* – in questo caso la parola chiave dovrebbe essere: *qualcosa che unisce*. Infatti la storia dell’unione di Torino prima con Milano, e poi con Trieste, è passata di qua: la strada e la ferrovia ieri, l’autostrada e l’Alta Velocità oggi, sono le linee lungo le quali scorrono da sempre le attrazioni reciproche. Ritornare oggi su questi assi storici vuol dire allora ritrovare le tracce di questo tendere reciproco, materializzato soprattutto nelle infrastrutture: strade, ponti, ferrovie, canali, che hanno unito quello che prima era diviso; vuol dire guardare con il “secondo sguardo” della fotografia, strade e luoghi che oggi sono sospinti sullo sfondo della storia dalle nuove infrastrutture, che generano nuove centralità.

Questa è un’idea che lascia ancora spazio al caso, all’imprevisto, nel senso che non si sa tutto prima, nel senso che non tutte le immagini sono note in anticipo, ma solo avranno più possibilità di avere qualche attinenza visibile col tema Trieste-Torino, in una parola di non essere solo genericamente tracce di una realtà che un soggetto collega a Torino e Trieste in un’esperienza personale, ma concretamente tracce delle tracce che la storia ha sedimentato, stratificate, sull’asse storico Torino-Trieste.

Missione fotografica sulla tratta Torino-Novara. 1° Rapporto. Ottobre 2003

Le prime fasi della “missione” hanno confermato le ipotesi iniziali, e cioè che non tutto fosse già detto scontato nella formulazione del tema: infatti la ricerca svolta nella Biblioteca Centrale della Facoltà di Architettura sulle tesi riguardanti la storia delle infrastrutture – strade, ferrovie, canali, ponti – realizzate sull’asse Torino-Trieste dal 1800 ad oggi, ha permesso un allargamento ed un approfondimento del progetto, processo rafforzato ed arricchito dal

lavoro sul campo, ricco di sorprese.

Un primo allargamento ed approfondimento è venuto dalla collocazione della storia delle infrastrutture nel quadro di una “spinta ad est” – limitata all’inizio alla Lombardia “austriaca” – che era stata spinta economica, ma anche militare: persino una infrastruttura “pacifica” come il Canale Depretis è stato usato come un’arma, più efficace dei cannoni, per ritardare l’avanzata degli austriaci allagando la pianura; questa dimensione militare della “spinta ad est” ha lasciato tracce nei paesi e nelle città: lapidi, monumenti, ossari (mancano, in attesa delle condizioni favorevoli di ripresa, gli ossari di Pastrengo e Bicocca, e la dogana davanti al Ticino trasformata in quartiere generale da Vittorio Emanuele II e Napoleone III).

Un secondo allargamento ed approfondimento del progetto è venuto dalle osservazioni raccolte in merito agli effetti che la realizzazione di questo tipo di infrastrutture ha avuto ieri, ed ha oggi, nel rafforzare il ruolo dei centri coinvolti, nell’indebolire il ruolo dei centri scartati, nel ridisegnare il paesaggio agrario: tracce di questi processi sono rintracciabili lungo l’asse “storico” tra Torino e Novara, con caratteri contraddittori: ci sono porte “murate” di chiese e osterie lungo la strada principale, così come edifici a servizi più importanti del solito, che magari oggi sono abbandonati e ridotti a carcasse in attesa di demolizione; ci sono centri nei quali la strada principale presenta tratti praticamente intatti (Saluggia, S. Antonino, Santhià) e centri nei quali la strada principale è stata pedonalizzata, rovesciandone l’uso e l’immagine: Settimo, Chivasso, Vercelli) così come ci sono caselli ferroviari murati e stazioni “moderne” per la presenza di sottopassi o sovrappassi, opere di ingegneria di grande sincerità costruttiva felicemente inserite nel tessuto urbano e nell’uso.

Il lavoro svolto quest’anno ha lasciato indietro il discorso sulle infrastrutture del ‘900 – l’autostrada Torino-Milano e la TAV – per diversi motivi: primo, che l’autostrada da Santhià a Novara descrive una grande curva che la allontana dalle infrastrutture dell’800 – strada statale, ferrovia, canale – e, secondo, che il confronto tra infrastrutture “storiche” e quelle in cantiere sarà più chiaro a lavori, se non terminati, almeno avanzati.

Sisto Giriodi, già professore associato di Progettazione architettonica alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, come fotografo di territorio lavora da anni a un suo Atlante Piemontese.

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella rivista «Atti e Rassegna Tecnica», in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non Soci invitati. La pubblicazione implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.

SLAT

Consiglio direttivo

Presidente:

Carla Barovetti

Vice Presidenti:

Emanuela Recchi, Marco Filippi

Consiglieri:

Chiara Bordogna, Piero Cornaglia, Roberto Fraternali, Piera Levi-Montalcini, Elena Neirotti, Antonio Recupero, Valerio Rosa, Michele Sassi, Claudio Vaglio Bernè, Stefano Vellano

A T T I E R A S S E G N A T E C N I C A
DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Direttore responsabile: Carla Barovetti

Autorizzazione Tribunale di Torino, n. 41 del 19 giugno 1948.

Stampato da Graphic Center S.r.l., lungo Dora Voghera, 34 Torino