Mappatura delle trasformazioni metropolitane

Fenomeni e temi per una strategia territoriale metropolitana

Associazione Torino Internazionale/Strategica,
luglio 2013

This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF.

Progetto CityRegions output di progetto 3.3.3
Partner responsabile del presente output: Associazione Torino Internazionale / Strategica

Via Borgosesia 1, 10145 Torino - www.torinostrategica.it - contact@torinostrategica.it

Elaborato da *Nadia Caruso, Urbanista, Ricercatrice, Politecnico di Torino*

Coordinamento ricerca
Anna Prat, Direttrice Torino Internazionale/Strategica, Servizio Grandi progetti urbani, Comune di Torino
Riccardo Saraco, Servizio Grandi progetti urbani, Comune di Torino
Paolo Mascia, Project manager progetto City Regions - Torino Internazionale/Strategica

Ricercatori
Clara Caramazza
Vanessa Carriero
Chiara Grandino

Steering Group
Paolo Antonelli, Responsabile progetti dell'Urban Center Metropolitano (UCM)
Francesca Camorali, Responsabile progetti dell'Urban Center Metropolitano (UCM)
Antonio De Rossi, Vice Direttore Urban Center Metropolitano (UCM)
Daniela Grognardi e Giacomo Leonardi, Direzione Centrale Ambiente, Sviluppo, Territorio e Lavoro del Comune di Torino
Gianfranco Fiora, Dirigente del Servizio Urbanistica, Provincia di Torino
Francesco Fossati, Consulente, Ceipiemonte
Fabio Minucci, Urbanista
Silvia Saccomani, Professore Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino
Luca Staricco, Ricercatore Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino

Si ringraziano gli assessori, dirigenti e funzionari che hanno collaborato alla ricerca e partecipato agli incontri.

L'Associazione ha verificato i dati con i Comuni, ma si scusa in anticipo per eventuali imprecisioni rimaste.

Informazioni sul programma CENTRAL EUROPE

CENTRAL EUROPE è un programma dell'Unione Europea che incoraggia la cooperazione tra i paesi dell'Europa centrale per migliorarne l'innovazione, promuoverne l'accessibilità e tutelarne l'ambiente, sostenendo la competitività e l'attrattiva delle città e delle regioni comprese nell'area eleggibile. CENTRAL EUROPE investe 231 milioni di euro per fornire sovvenzioni a progetti di cooperazione transnazionale che coinvolgono organismi pubblici e privati provenienti da Austria, Repubblica Ceca, Germania, Ungheria, Italia, Polonia, Slovacchia e Slovenia. Il programma è finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) per il periodo 2007 - 2013. I partenariati interessati sono stati invitati a presentare le loro proposte di progetto a fronte di inviti pubblici ("calls") ampiamente pubblicizzati.

Sommario

PREFAZIONE 5
INTRODUZIONE 5
PERCORSO DI ANALISI 7
Metodo utilizzato 7
Programma di lavoro 7
Fase conoscitiva preparatoria 7
Fase d'indagine sul campo 12
Fase di presentazione e discussione dei primi risultati con i Comuni 12
Fase di elaborazione dei dati e di stesura del prodotto finale 13
FENOMENI 15
Ambito metropolitano 15
Quadrante Nord-Ovest 18
Quadrante Nord-Est 21
Quadrante Sud-Ovest 25
Quadrante Sud-Est 28
TEMI PER UNA FUTURA STRATEGIA TERRITORIALE METROPOLITANA 31
Promozione di un approccio di cooperazione nelle trasformazioni del territorio 31
Sistema di perequazione territoriale 31
Politiche di gestione delle aree industriali e terziarie 32
Sistema integrato di mobilità 32
Gestione del territorio e delle risorse ambientali e paesaggistiche 33
Agricoltura sostenibile: filiera corta e tutela del paesaggio 33
Poli del turismo metropolitano 34
Aree commerciali 34
Promozione della qualità urbana 35
Identità e poli metropolitani 35
CONCLUSIONI, PROSSIMI PASSI 36
TESTI DI RIFERIMENTO 37
ELENCO DEGLI INTERVENTI MAPPATI 38

Sommario delle figure

Figura 1 Mappa dei 38 comuni coinvolti nel progetto di mappatura. 8
Figura 2 Esempio di scheda-progetto trasmessa ai comuni per l'indagine. 11
Figura 3 Alcune immagini degli incontri per quadrante. 13
Figura 4 Carta dei progetti presso la sede delll'Urban Center Metropolitano. 14
Figura 5 Cartografia dell'intero ambito metropolitano. 16
Figura 6 Cartografia del quadrante nord-ovest. 19
Figura 7 Cartografia del quadrante nord-est. 23
Figura 8 Cartografia del quadrante sud-ovest. 26
Figura 9 Cartografia del quadrante sud-est. 29

PREFAZIONE

Il progetto di ricerca all'interno del quale si inserisce il presente lavoro è stato realizzato e finanziato nell'ambito del progetto europeo *CityRegions* (www.city-regions.eu), inserito nel Programma Central Europe, di cui sono partner locali l'Associazione **Torino Internazionale/Strategica** e la **Città di Torino**.
Il progetto europeo, che terminerà alla fine del 2014, e di cui fanno parte partner tedeschi, polacchi, cechi e austriaci, mette a confronto e promuove esperienze e progetti pilota mirati a rafforzare le tematiche di collaborazione metropolitana e periurbana.
L'elaborazione materiale del progetto di ricerca è stata svolta da alcune stagiste/tirocinanti del COREP e Politecnico di Torino nell'ambito dei loro programmi formativi e ha potuto beneficiare di un autorevole *Steering group* scientifico composto da rappresentanti di organizzazioni locali diversi (Urban Center Metropolitano, Politecnico di Torino, COREP, CEIP Piemonte, Comune di Torino e Provincia di Torino). A tutti i coordinatori, ricercatori e membri dello *Steering Group* va il ringraziamento per avere partecipato generosamente, commentato in itinere e discusso con passione del metodo della ricerca e dei suoi risultati.

INTRODUZIONE

Il lavoro presentato in questo documento è stato svolto dall'Associazione Torino Internazionale/Strategica - attivando collaborazioni con enti e singoli ricercatori - tra settembre 2012 e giugno 2013, allo scopo di costruire una prima lettura dei fenomeni e dei temi d'interesse metropolitano torinese, in particolare in relazione alle trasformazioni fisiche in atto e previste.
L'Associazione infatti è, da giugno 2013, in fase di rilancio delle proprie attività, in vista della realizzazione di una terza fase di pianificazione strategica torinese. I temi che verranno affrontati in vista della costruzione di *vision*, strategie e azioni prioritarie per "Torino Metropoli 2025" sono diversi, coprendo ambiti che vanno dallo sviluppo economico, alla coesione sociale e rinnovamento del welfare, alla promozione e marketing territoriale, alla qualificazione territoriale[1]. Il paradigma fondamentale emerso con forza nella fase di ascolto degli stakeholder locali, svolta in questi mesi[2], in merito alla policy e azioni da intraprendere è quello metropolitano: il futuro di Torino è *metropolitano*, nessuno di questi ambiti di sviluppo e coesione può essere efficacemente affrontato senza un quadro di *governance* (e in prospettiva di governo) più ampio e strategico, che vada oltre i singoli confini comunali e il torinocentrismo.
Tra le diverse attività sviluppate nell'ultimo anno, si è ritenuto che fosse importante svolgere un primo lavoro di raccolta e valutazione delle progettualità in atto da parte dei Comuni metropolitani, anche allo scopo di ricontattarli e coinvolgerli per costruire un primo elenco di temi per il piano strategico. Questo lavoro sarà infatti riportato alla Commissione territoriale metropolitana che si riunirà ai primi di luglio 2013, dando avvio alla nuova fase di pianificazione strategica.
Il lavoro di ricerca ha concentrato la sua attenzione sulle trasformazioni fisiche, ossia progetti edilizi e di spazio pubblico e verde, di impatto significativo. La conoscenza dei progetti conclusi da meno di un anno (entro il 2012), in corso di attuazione e programmati da parte delle Amministrazioni è stata ritenuta fondamentale per ricostruire il quadro delle tendenze insediative in atto, in termini localizzativi, quantitativi e qualitativi. La mappatura delle

[1] *Per informazioni più approfondite sugli ambiti di lavoro dell'Associazione, consultare il Piano di attività 2013: www.torinostrategica.it*
[2] *In relazione alla attività di ascolto, vedere, sempre sul sito dell'Associazione, i testi* Torino, Città delle opportunità *e* Torino, fare sistema per superare la crisi.

trasformazioni fisiche urbanistiche è infatti uno degli elementi necessari per arrivare ad individuare il quadro delle dinamiche attuali e sviluppare poi gli orientamenti strategici a livello metropolitano. Le interviste e gli incontri con i Comuni hanno aggiunto informazioni preziose sulle prospettive di sviluppo e tematiche che ogni Comune ritiene dover affrontare.

L'approccio adottato è stato quello di partire innanzitutto dalla conoscenza di quanto i singoli Comuni invitati a partecipare ritenessero importante segnalare (lettera con scheda da compilare e, quasi sempre, intervista *in loco*). Il progetto ha quindi mirato innanzitutto a chiedere ai Comuni metropolitani di indicare i 5-10-15 progetti significativi in corso o previsti (a diverso titolo) di tipo residenziale, produttivo, terziario, di spazi pubblici. Il lavoro ha coinvolto i 38 Comuni dell'area metropolitana (inclusa Torino, per la quale però esisteva già una mappatura delle progettualità abbastanza aggiornata presso l'Urban Center Metropolitano, in cui vengono riportati circa 80 progetti). La risposta da parte dei Comuni è stata incoraggiante, in vista del futuro lavoro condiviso di confronto sul piano strategico. In particolare i Comuni sono poi stati invitati a partecipare a degli incontri, organizzati per quadrante geografico, ai quali hanno preso parte, valutando i primi risultati del lavoro e discutendo quanto stava emergendo e su cosa sarebbe utile lavorare, tutti insieme.

La ricerca ha uno "*scope*" di ricerca limitato, non nasce in ambito accademico ma è principalmente funzionale all'avvio della pianificazione strategica (*policy-oriented*). Inizia a sondare in modo significativo un ambito di temi poco trattati. Solo la Provincia di Torino, con cui ci si è confrontati più volte, ha una prospettiva più ampia sulla progettualità locale, ma non dispone di un osservatorio aggiornato sul tema delle trasformazioni in atto e previste, concentrando l'attenzione sui processi di pianificazione di propria competenza.

Come indicato nelle conclusioni, le attività conoscitive da compiere in ambito territoriale metropolitano, in vista della redazione di una strategia comune, sono ancora molte, e contribuiranno ad ampliare questo lavoro. Il lavoro di mappatura riporta infatti una "fotografia" della situazione in termini di progetti previsti dai Comuni (e quindi anche intenzioni, più o meno realizzabili) che non si confronta ancora con il quadro delle infrastrutture e della mobilità, del sistema del verde, del mercato immobiliare, e di altre politiche che i Comuni o altri enti superiori, anche di livello sovra-ordinato, stanno o intendono portare avanti.

Da questa mappatura emergono già alcuni fenomeni interessanti di consolidamento o espansione di alcune aree, assi e funzioni – nella realtà attuale o nelle intenzioni del singolo Comune – e da questo quadro appare chiaro che è ormai necessario affrontare il tema delle trasformazioni territoriali ad una scala diversa. I singoli Comuni, agendo quasi sempre in autonomia, non danno infatti vita ad una strategia complessiva di localizzazioni, concentrazione (o diffusione) di funzioni, rafforzamento, differenziazione e qualificazione di poli metropolitani (ad esempio negli ambiti del turismo, funzioni produttive, terziarie, commerciali, formative, sanitarie, per il tempo libero, rurali, ecc.). Si individua, infatti, la mancanza di una visione del paesaggio metropolitano che limiti il consumo di suolo nella forma di *sprawl* di bassa qualità, in un quadro che tenga conto della sostenibilità ambientale, delle politiche sui trasporti, del verde, e così via, che altri enti programmano e intraprendono.

Questo lavoro di tipo analitico e di *outreach* si collega strettamente ed è complementare ad un'attività di ricerca (analogamente finanziata nell'ambito del progetto europeo *CityRegions*) che in parallelo IRES Piemonte sta concludendo sul tema delle "capacity" di collaborazione metropolitana e intercomunale. Infatti la fotografia, puramente descrittiva (areale e quantitativa) di questo lavoro, oltre a necessitare di approfondimenti propri delle discipline urbanistiche e geografiche, necessita anche di essere contestualizzata e messa in relazione con la ricchissima storia di collaborazione tra i Comuni, sui temi più diversi (per citarne solo alcuni: Patti Territoriali, PRUSST, PTI, Unioni di Comuni) che negli anni hanno creato una "cultura" di collaborazione tra i Comuni, in gran parte *bottom-up*, che si riflette in alcuni risultati raggiunti (es. la collaborazione nel quadrante Nord-Est) ma soprattutto che costituisce una solida base da cui partire.

Il valore principale di questo lavoro è però non facilmente riportabile in un documento, ed è stato il diretto coinvolgimento dei Comuni e l'aver raccolto il loro interesse a considerare l'ipotesi della costruzione condivisa di una Strategia territoriale metropolitana, a cui, da adesso, si inizierà a lavorare.

PERCORSO DI ANALISI
Metodo utilizzato

Il "*brief*" della ricerca è stato definito dall'Associazione e consisteva nel rilevare le principali trasformazioni fisiche in corso e previste nell'area metropolitana, in relazione a diverse destinazioni d'uso (residenziale, produttivo, terziario, commerciale, pubblico – essendo la categoria "misto" ovviamente predominante).
L'approccio metodologico adottato per questo lavoro di mappatura delle trasformazioni in ambito metropolitano è stato lungamente discusso nell'ambito dello *Steering Group*, soprattutto nelle sue fasi iniziali.
I principali temi critici di metodo da affrontare hanno fatto riferimento a:

- la delimitazione dell'area metropolitana oggetto di studio;
- gli "oggetti" (trasformazioni fisiche) da mappare nell'ambito del lavoro;
- i dati conoscitivi da raccogliere in relazione agli "oggetti" da mappare;
- la riclassificazione dei dati ricevuti in tipologie d'intervento;
- le modalità di invito a partecipare e coinvolgimento dei Comuni;
- le necessità di futuri approfondimenti e ricerche.

Le scelte metodologiche adottate, di cui l'Associazione si assume la responsabilità ultima (poiché in alcuni casi controverse, come saranno probabilmente nelle discussioni nell'ambito della Commissione territoriale metropolitana, che sta per avviare i lavori), sono illustrate nei prossimi paragrafi e capitoli.

Programma di lavoro

Il programma di lavoro, svolto tra settembre 2012 e giugno 2013 è stato suddiviso in quattro macro fasi:

1. Fase conoscitiva e preparatoria;
2. Fase d'indagine sul campo;
3. Fase di presentazione e discussione dei primi risultati con i Comuni coinvolti (suddivisi per quadranti);
4. Fase di elaborazione dei dati e di stesura del prodotto finale.

Fase conoscitiva preparatoria

Nel corso della prima fase è stato costituito il gruppo di lavoro, sono stati scelti i confini dell'area metropolitana da analizzare, e definiti sia la scheda di raccolta dati, sia le variabili di indagine. È stato formato anche un gruppo di lavoro misto, cui hanno partecipato attori locali ed esperti del territorio, che hanno costituito lo *Steering Group* scientifico. In questa sede sono state

affrontate sia le questioni teorico-concettuali che gli elementi operativi per svolgere l'analisi.
La scelta dei Comuni da includere nel perimetro dell'Area Metropolitana Torinese (AMT) è stata affrontata durante la prima riunione tra il gruppo operativo e lo *Steering Group* scientifico. Dopo un lungo confronto, si è optato per includere i 38 Comuni[3] che tra il 2000 e il 2004 avevano aderito alla Conferenza metropolitana[4].

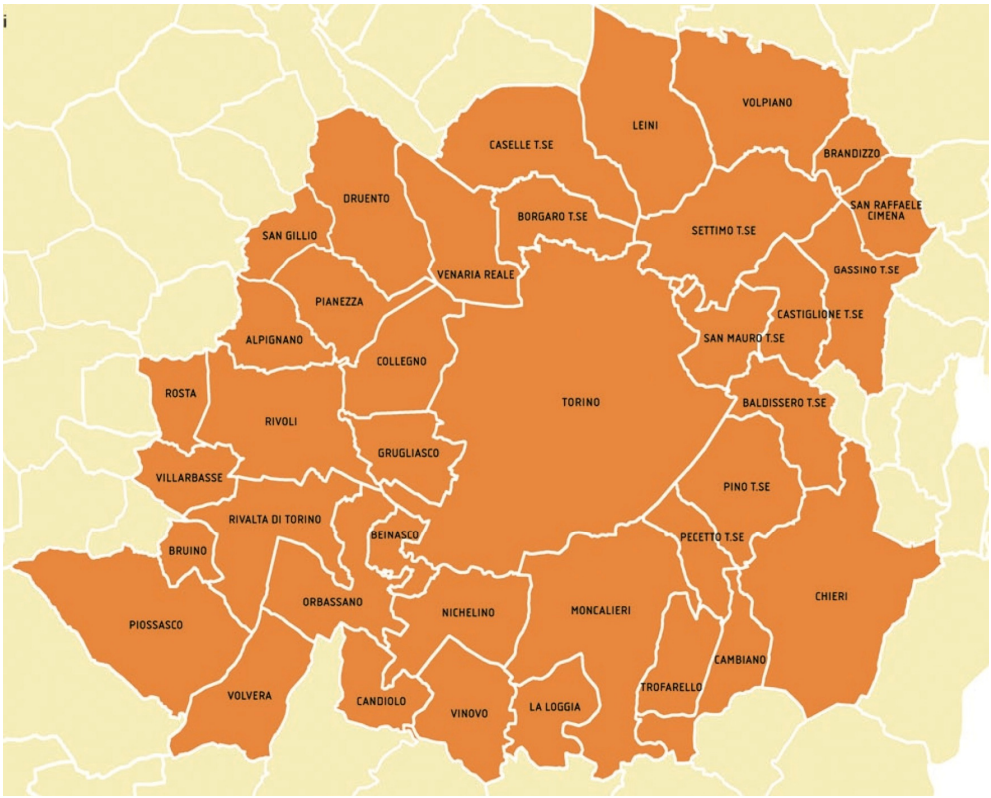


Figura 1 Mappa dei 38 comuni coinvolti nel progetto di mappatura.

I confini dell'area metropolitana costituiscono un tema di discussione per due ragioni principali: nel corso degli anni si sono sviluppate diverse forme di coordinamento inter-comunale, (considerando i documenti di pianificazione sovralocale e le diverse pianificazioni settoriali), che hanno interessato territori diversi e aree più o meno estese; d'altra parte, esaminando i caratteri e le dinamiche socio-economiche che interessano l'area metropolitana, è possibile individuare geometrie variabili che dal comune centrale si estendono secondo diverse direzioni e ambiti.
La questione della definizione dell'ambito dell'area metropolitana resta quindi un problema aperto: i confini, infatti, possono assumere geometrie molto variabili a seconda delle questioni oggetto di approfondimento e delle politiche da attuare. In futuro potrà essere valutata la possibilità di estendere l'area scelta ad altri Comuni.
La richiesta di partecipare al progetto rivolta ai Comuni ha rilevato in modo indiretto il loro

[3] *Nel gennaio 2013 è stato istituito il Comune di Mappano, a cavallo dei Comuni di Caselle Torinese, Borgaro Torinese, Settimo Torinese e Leinì. Non è stato preso in considerazione in questo studio in quanto la ricerca è stata svolta nello stesso periodo e la nuova realtà comunale è attualmente gestita da un commissario prefettizio.*
[4] *La Conferenza Metropolitana ha rappresentato un tavolo di concertazione delle amministrazioni locali, co-presieduto dal sindaco di Torino e dal presidente della Provincia di Torino tra il 2000 e il 2004. I Comuni che hanno aderito alla Conferenza sono stati: Alpignano, Baldissero T.se, Beinasco, Borgaro T.se, Brandizzo, Bruino, Cambiano, Candiolo, Caselle T.se, Castiglione T.se, Chieri, Collegno, Druento, Gassino T.se, Grugrliasco, La Loggia, Leinì, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto T.se, Pianezza, Pino T.se, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, Rosta, San Gillio, San Mauro T.se, San Raffaele Cimena, Settimo T.se, Torino, Trofarello, Venaria Reale, Villarbasse, Vinovo, Volpiano, Volvera.*

interesse a partecipare ad un ragionamento complessivo sull'area metropolitana. Un'identità o "sentimento" metropolitano è stato rilevato considerando la partecipazione attiva al processo. I Comuni attivi, 30 su 38, sono stati coinvolti sia nella ricerca delle informazioni sulle trasformazioni urbane, che nel processo di discussione dei risultati.
Bisogna però rilevare che, trattandosi di un lavoro preliminare per la costruzione di una strategia di sviluppo metropolitano e dopo anni di scarso interesse verso questo tema, l'avvio di questo processo scontava una certa "resistenza" iniziale da parte di alcuni Comuni. Alcune difficoltà di collaborazione tra Comuni stessi e lo stretto legame tra Torino Internazionale/Strategica e il Comune di Torino contribuivano a questa forma di riluttanza.
Con riferimento alla base cartografica, la Provincia di Torino ha fornito i file (in formato shp, GIS) precedentemente utilizzati anche per il PTCP2. La base cartografica rappresentava l'urbanizzato all'anno 2006, la viabilità esistente e in progetto, le linee ferroviarie, i limiti comunali e l'idrografia. Il sistema del verde è stato invece estratto dalla Carta Tecnica Regionale (CTR) del 1990, in quanto non erano disponibili altri dati più aggiornati. Sulla carta sono stati poi riportati i dati ricevuti dal Comune di Torino e già censiti dall'Urban Center Metropolitano. Infatti, uno studio simile effettuato per la Città di Torino dall'Urban Center Metropolitano è stato preso come riferimento per la scelta delle variabili. È da evidenziare che la cartografia prodotta non ha lo stesso grado di dettaglio e di accuratezza del lavoro eseguito precedentemente da Urban Center. Le ragioni sono da ricondursi principalmente alla differenza di scala (da scala urbana a scala metropolitana) e alla finalità del progetto stesso, ossia quello di predisporre una base conoscitiva delle progettualità in area metropolitana per delineare una strategia territoriale metropolitana.
Le progettualità censite che compongono la mappa delle trasformazioni dell'area metropolitana sono state suddivise in quattro categorie per permettere una migliore interpretazione dei fenomeni in atto. Le quattro categorie sono le seguenti:

- **Abitare**: rientrano in questa categoria tutte le progettualità di natura residenziale, comprese le nuove forme dell'abitare (case di riposo e *social housing*), oltre al verde e ai parcheggi a servizio delle residenze stesse. All'interno di questa categoria si possono individuare:
  - Grandi progetti: progettualità/interventi che riguardano ampi ambiti di trasformazione e che in molti casi riguardano aree industriali dimesse da rifunzionalizzare. Sono per la maggior parte interventi di nuova costruzione.
  - Rigenerazione: progettualità/interventi che riguardano il tessuto urbano esistente e che, alle diverse scale, interessano la riqualificazione di contesti o edifici periferici e/o degradati.
  - Architetture: progettualità/interventi che riguardano la scala edilizia e dell'isolato, che hanno a livello urbano un ruolo specifico.
- **Lavoro**: tutti gli interventi che generano lavoro ed in cui il peso relativo alla produzione è maggiore rispetto al consumo. Rientrano tutti gli interventi produttivi ed alcune tipologie di terziario, come i centri direzionali, le banche, le assicurazioni, ovvero quei luoghi in cui si svolgono attività economiche, che non generano spazi o servizi legati al tempo libero e alla cultura, e che non sono di natura pubblica.
- **Consumo**: tutti gli interventi che generano spazi finalizzati al consumo e al tempo libero. Consumo inteso in senso ampio: trasformazioni che generano un bene/un servizio a uso e consumo, e/o a favore di, e/o acquistabile da qualcuno. Rientrano in questa ampia categoria gli esercizi commerciali, i centri sportivi, ma anche le biblioteche e i musei.
- **Citta pubblica**: trasformazioni riguardanti i luoghi di interesse collettivo: luoghi che forniscono un servizio primario, necessario alla società (es. stazioni, ospedali); edifici finanziati o utilizzati dal settore pubblico (uffici, scuole, università, asili nido..). Rientrano in Città pubblica gli interventi di generazione o rigenerazione di spazi pubblici (piazze, piani di recupero del centro storico).

I quesiti in merito agli interventi di trasformazione urbana sono stati ordinati all'interno di una scheda, una per ogni intervento individuato, in modo tale da agevolare la consultazione dei

documenti e la risposta da parte del referente dei singoli comuni interessati. I quesiti sono stati raggruppati in cinque sezioni sia dal punto di vista funzionale che grafico:

- dati introduttivi: necessari per individuare e localizzare il progetto (numero di riferimento, titolo e indirizzo dell'intervento);
- variabili qualitative: caratterizzano le trasformazioni in ragione della destinazione d'uso e della natura dell'intervento;
- variabili temporali: forniscono il livello di realizzazione dell'intervento (es. fase di studio, progetto preliminare, cantiere, ecc.);
- variabili quantitative: i dati urbanistici, permettono di conoscere le dimensioni e i numeri del progetto e i soggetti interessati;
- note e contatti: in tale sezione è stata data la possibilità ai referenti dei Comuni di completare i dati con informazioni aggiuntive, come ad esempio una breve descrizione del progetto, oltre ai contatti dei soggetti coinvolti nell'intervento, utili per svolgere ulteriori approfondimenti.

Nell'immagine nella pagina seguente (2) è rappresentata una scheda esemplificativa.

La scelta delle caratteristiche grafiche delle schede ha richiesto una lunga riflessione ed è stata oggetto di un processo di revisione. Il formato dei materiali trasmesso ai comuni era ISO A3 e A4 al fine di facilitarne la stampa, la compilazione e la consultazione. Il layout d'impostazione e i colori sono stati scelti con l'obiettivo di rendere il documento di immediata comprensione.
Attraverso un'unica e-mail generale è stato richiesto ad assessori e dirigenti delle amministrazioni comunali la collaborazione al progetto, allegando alla stessa i seguenti file: una scheda Comune, una sorta di carta d'identità del territorio, schede-progetto da compilare, e una mappa del Comune per consentire la localizzazione dei singoli progetti censiti.
Parallelamente alla definizione delle variabili e delle schede di raccolta dati, è stata svolta un'integrazione del quadro conoscitivo esistente. In particolare è stata elaborata una bibliografia selettiva della letteratura di rilievo esistente presente (vedi indicazioni su testi di riferimento al termine del testo).

SCHEDA PROGETTO- INTERVENTO N° 1

TITOLO INTERVENTO:	INDIRIZZO:

Destinazione d'uso	INSEDIATIVO					
	Residenza	Commercio	Terziario	Produttivo	Ed. Pubblici	Altro
	SPAZI APERTI					
	Verde			Paviementato		

Natura Intervento	Riqualificazione (stesso uso)	Rifunzionalizzazione (uso diverso)	Nuovo

A che stadio si trova l'intervento?	Fase di studio	Prog. preliminare	Progetto Definitivo/ Esecutivo approvato	In cantiere	Concluso

Data Inizio/Fine Lavori	Inizio (prevista o reale)	Fine (prevista o reale)

Strumento Urbanistico			
Proprietà	Pubblica	Privata	Mista (pubblica e privata)
Committenza	Pubblica	Privata	Mista (pubblica e privata)

Superficie territoriale [mq]					
Superficie Lorda di Pavimento [mq]	*Totale*	*Residenza [%/mq]*	*Commercio [%/mq]*	Terziario [%/mq]	*Produttivo [%/mq]*
Sperficie Fondaria [mq					
Superficie a servizi [mq]					
N. Abitanti insediabili/N. Addetti					

Descrizione/Note	
Contatti	

Figura 2 Esempio di scheda-progetto trasmessa ai comuni per l'indagine.

Fase d'indagine sul campo

In questa fase sono stati contattati i singoli Comuni, chiedendo la loro collaborazione e la condivisione dei dati in loro possesso (via e-mail e contatti telefonici). Il contatto telefonico si è spesso rivelato utile per sollecitare l'invio del materiale, approfondire alcune progettualità e richiedere dati complementari o chiarimenti.
Allo scopo di facilitare e integrare le informazioni sono state realizzate anche interviste presso i Comuni interessati. In molti casi i referenti comunali hanno preferito "raccontare" a voce il proprio territorio. Le interviste costituiscono un utile metodo di approfondimento dell'analisi, permettendo di raccogliere informazioni aggiuntive e contestualizzando gli interventi.
Questa fase ha permesso di mappare le trasformazioni indicate dai Comuni sulla cartografia. Le indicazioni dei singoli Comuni sono state, infatti, trasferite sulla base cartografica (Q-GIS) secondo le quattro categorie presentate precedentemente.

Fase di presentazione e discussione dei primi risultati con i Comuni

I dati raccolti e le cartografie prodotte sono stati presentati seguendo una suddivisione per quadranti metropolitani (Nord-Ovest, Nord-Est, Sud-Ovest, Sud-Est). Questa fase del lavoro è stata necessaria per poter giungere ad una prima lettura dei fenomeni dell'area metropolitana e quindi riuscire ad incontrare in momenti condivisi i Comuni coinvolti.
La suddivisione del territorio metropolitano in quadranti è stata dettata dalla necessità di affrontare i fenomeni considerando anche le aggregazioni territoriali consolidate e le pratiche di trasformazione condivise tra più Comuni. Inoltre, la lettura di fenomeni complessi ha richiesto una semplificazione, trattando separatamente le diverse parti del territorio. La suddivisione in questi quattro quadranti permette, infatti, di mettere in luce fenomeni e dinamiche differenti.
L'area collinare è stata, per esempio, suddivisa in due parti, nel quadrante nord-est e in quello sud-est. Questa divisione permette di leggere dinamiche insediative diverse, legate a diverse caratteristiche morfologiche e ambientali (aree verdi, sistema idrogeologico, ambiti rurali) e socio-economiche (collegamento con altri ambiti territoriali). In particolare, per esempio, il quadrante sud-est ha uno specifico collegamento socio-economico con il territorio meridionale della Provincia di Torino e con la Provincia di Asti, che lo connota diversamente rispetto al quadrante nord-est.
L'area metropolitana occidentale rappresenta invece un *continuum* di Comuni strettamente interconnessi tra loro, sia per le caratteristiche dell'urbanizzato (si veda ad esempio l'asse di Corso Francia, su cui sussistono 4 Comuni diversi: Collegno, Grugliasco, Rivoli e Torino), sia per esperienze di cooperazione tra le amministrazioni comunali. Si è quindi cercato di seguire gli assi urbanizzati più rilevanti, separando i Comuni che gravitano attorno all'asse sud-ovest (Corso Allamano) rispetto a quelli nord-ovest.
I Comuni coinvolti sono stati invitati a partecipare a questi incontri al fine di discutere dei risultati del lavoro di indagine in maniera collettiva e integrata. Gli incontri si sono tenuti secondo il seguente calendario in luoghi diversi dell'area metropolitana:

- 17 aprile 2013 Quadrante Sud-Est, all'incontro sono stati invitati i Comuni di: Baldissero Torinese, Cambiano, Candiolo, Chieri, La Loggia, Moncalieri, Nichelino, Pecetto Torinese, Pino Torinese, Torino, Trofarello e Vinovo;
- 18 aprile 2013 Quadrante Nord-Ovest, i Comuni invitati sono stati: Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, San Gillio, Venaria, Villarbasse e Torino;
- 15 maggio 2013 Quadrante Nord-Est, sono stati invitati i Comuni di: Borgaro Torinese,

Brandizzo, Caselle, Castiglione, Gassino, Leinì, San Mauro Torinese, San Raffaele Cimena, Settimo Torinese, Torino, Volpiano;

> 22 maggio 2013 Quadrante Sud-Ovest, i Comuni invitati sono stati: Beinasco, Bruino, Orbassano, Piossasco, Rivalta di Torino, Volvera e Torino.

Figura 3 Alcune immagini degli incontri per quadrante.

Fase di elaborazione dei dati e di stesura del prodotto finale

Le informazioni raccolte sono state rielaborate e restituite attraverso la mappatura delle progettualità, effettuata utilizzando strumenti di georeferenziazione delle informazioni (Q-GIS) sulla cartografia fornita dalla Provincia di Torino. A seguito degli incontri con i Comuni è stato possibile raccogliere suggestioni e modifiche puntuali in merito al lavoro già svolto. Questo ha permesso di elaborare un quadro condiviso in merito alle trasformazioni urbane nell'area metropolitana.

Le cartografie realizzate completano quella dell'Urban Center Metropolitano, già esistente, che interessa solo la Città di Torino e un numero ridotto di altri progetti al confine tra Torino e altri Comuni.

Figura 4 Carta dei progetti presso la sede delll'Urban Center Metropolitano.

AVVERTENZE E INDICAZIONI

Per una miglior comprensione del lavoro di mappatura svolto è necessario fare alcune precisazioni, utili alla lettura dei dati.

- I dati raccolti fotografano gli interventi segnalati dai Comuni in modo volontario. L'assenza di interventi nella cartografia non significa assenza di trasformazioni urbanistiche, ma indica che il Comune non ha partecipato all'analisi (Baldissero T.se, Brandizzo, Cambiano, Chieri, Leinì, Pianezza, Piossasco, Vinovo). Alcuni dei Comuni citati hanno però partecipato agli incontri.
- Possono essere presenti errori nella catalogazione dell'intervento: l'attribuzione degli interventi nelle categorie Abitare, Consumo, Lavoro e Città pubblica, può, per esempio, essere oggetto di modifiche nella fase esecutiva delle trasformazioni. Inoltre, non essendo presente una categoria "mista", alcuni interventi sono essere stati attribuiti alla classe prevalente piuttosto che a una delle altre presenti.
- I dati in merito agli interventi, presentati nelle sezioni successive del documento, sono stati calcolati per quadrante sulla base delle informazioni trasmesse dai Comuni coinvolti (con le relative eccezioni, ovvero coloro che non hanno partecipato al progetto). Il Comune di Torino, presente in tutti i quadranti, ma difficilmente scorporabile in 4 ambiti, non rientra nei dati percentuali che coprono, invece, il territorio degli altri 37 comuni.
- L'analisi non ha preso in considerazione gli interventi sul sistema infrastrutturale e su quello delle risorse naturali presenti sul territorio, per una lettura completa del territorio è necessario integrare questi elementi.
- La base cartografica a disposizione può presentare delle imprecisioni. L'assenza di una cartografia aggiornata a scala metropolitana determina infatti la presenza di elementi più o meno aggiornati.

FENOMENI
Ambito metropolitano

La mappatura dei progetti e delle trasformazioni dell'area metropolitana torinese rappresenta un quadro dinamico delle progettualità dei Comuni interessati dall'analisi. Gli interventi segnalati costituiscono quindi i principali ambiti di trasformazione attualmente in fase di studio o di realizzazione nei Comuni considerati dallo studio. L'analisi effettuata restituisce una fotografia "scattata" nel giugno 2013 degli interventi attualmente in fase di studio, di progetto o di realizzazione nei diversi comuni.

Alcuni Comuni hanno uno strumento urbanistico (Piano Regolatore Generale, PRG) in fase di esaurimento: interventi urbanistici quasi del tutto completati. Altri invece si trovano in una fase di transizione amministrativa: le elezioni comunali del 2013 segnano un passaggio che immobilizza per alcuni mesi le amministrazioni e la predisposizione di strumenti e autorizzazioni urbanistiche.

La cartografia riportata nelle pagine successive (Figure 5-9) permette di mettere in evidenza i risultati del lavoro di mappatura svolto. Le aree di trasformazione sono indicate attraverso le categorie di Abitare, Consumo, Lavoro e Città pubblica[5].

Osservando il territorio metropolitano è possibile individuare la struttura dell'urbanizzato attuale: dal centro dell'area (Comune di Torino), il tessuto urbano è fortemente densificato in corrispondenza della prima cintura, mentre tende a diradarsi nella seconda e terza. In particolare, la prima cintura può essere definita già parte della conurbazione torinese, mentre nel resto dell'area metropolitana l'urbanizzazione si concentra nei centri dei diversi Comuni e lungo le infrastrutture (insediamenti lineari). Considerando la presenza della collina nell'area orientale, lo sviluppo urbano si è sviluppato in modo evidente nell'area occidentale, con addensamenti maggiori lungo la viabilità ad alto scorrimento che collega il Comune capoluogo con gli altri. Questo fenomeno si rileva chiaramente dalla cartografia, osservando la relazione del Comune di Torino con: Venaria, l'area dei comuni di Settimo e San Mauro, l'ambito di Nichelino e Moncalieri, Orbassano e lungo l'asse di corso Francia (Comuni di Collegno, Grugliasco e Rivoli).

Ciò che si può osservare, concentrandosi sugli interventi di trasformazione, è un ruolo attivo del Comune di Torino: vi sono infatti numerosi interventi, che interessano superfici territoriali notevoli e che sono presenti su tutto il territorio comunale. Molti di questi, sono ambiti di trasformazione ritenuti strategici da parte dell'Amministrazione nell'ambito di una strategia di riqualificazione e rigenerazione urbana.

D'altra parte, si notano invece i rilevanti progetti previsti per il quadrante nord-est. Come verrà approfondito successivamente nel paragrafo relativo, vi sono potenzialità rilevanti per diverse funzioni urbane: residenza, terziario avanzato, produttivo, spazi verdi e aree pubbliche. Altri progetti di immediata visualizzazione si trovano nell'area meridionale (sia sud-ovest, che sud-est) con caratteristiche più frammentate, che costituiscono elementi puntuali e specifici. L'area ovest invece racchiude poche nuove trasformazioni, forse per la forte espansione avvenuta nei decenni passati, che ha saturato il territorio.

Si individua poi la tendenza al compattamento dell'edificato, con diversi interventi che interessano superfici territoriali ridotte, sopratutto nei Comuni di seconda e terza cintura. È possibile individuare una dinamica di generale contenimento e compattamento dell'edificato, lungo le infrastrutture e i bordi urbani.

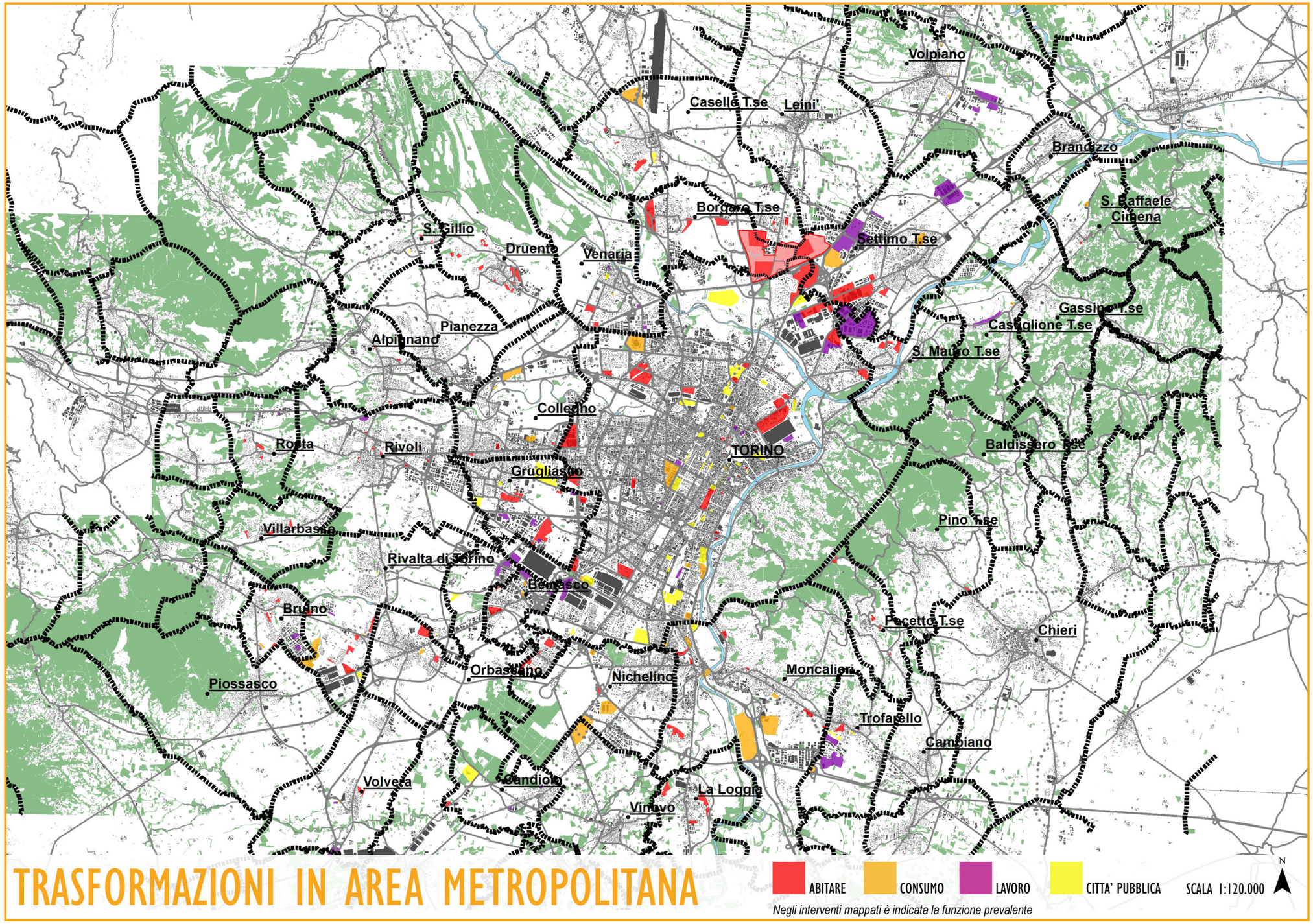
Secondo i dati raccolti, gli interventi residenziali sono preponderanti nell'area metropolitana individuata. Il dato medio dei quattro quadranti, esclusa la Città di Torino, corrisponde al 53% del totale degli interventi mappati. Meno generalizzabili sono i dati relativi alle altre categorie di

[5] *Come segnalato sulla cartografia, gli interventi mappati sono indicati secondo la funzione prevalente nella trasformazione.*

trasformazioni, in quanto vi sono delle differenze tra quadranti rispetto alle attività prevalenti del settore produttivo o delle trasformazioni appartenenti alla tipologia "Città pubblica". L'edilizia residenziale rappresenta quindi, rispetto alle categorie di Consumo, Lavoro e Città pubblica, il settore edilizio più presente nell'ambito metropolitano qui definito. Questi dati confermano come l'area metropolitana torinese sia in linea con le attuali dinamiche di sviluppo urbano: va infatti concludendosi la fase di sviluppo del settore residenziale e, allo stesso tempo, non vi sono altri settori prevalenti, che costituiscano traino per l'edilizia.
Il dato significativo da sottolineare è relativo al territorio sul quale si inseriscono queste trasformazioni: il consumo di suolo di aree non urbanizzate prevale rispetto alle trasformazioni che si localizzano in ambiti già edificati. Il consumo di aree libere equivale a circa il 66% delle trasformazioni, mentre solo nel 34% degli interventi vengono utilizzate aree urbanizzate[6]. In particolare, in merito al consumo di suolo la Provincia di Torino porta avanti un approccio di contenimento e riduzione. Il PTC2 (2011) costituisce infatti uno strumento normativo che persegue il recupero e riutilizzo del patrimonio edilizio esistente e penalizza i comuni che hanno consumato più suolo negli anni passati. Assume il principio che il suolo libero, definito in accordo con le amministrazioni locali, ha un alto valore ed è pertanto da considerarsi inedificabile. Da evidenziare però che nel caso dei comuni considerati, (fortemente urbanizzati soprattutto lungo il confine con Torino), le trasformazioni urbane tendono a riempire e compattare i vuoti urbani all'interno dell'edificato. Osservando la localizzazione degli interventi in cartografia (Figure 5-9), questi non appaiono, in linea generale, come nuove espansioni urbane.
Un progetto a scala metropolitana da evidenziare è "Corona Verde" della Regione Piemonte. Il progetto, attivo dal 2000, è emerso in tutti gli incontri come esempio di esperienza di cooperazione sul settore delle risorse naturali e culturali. Seguendo una rinnovata idea di conservazione e valorizzazione delle risorse naturali, culturali e del paesaggio, Corona Verde integra e interviene su ambiti rurali, fluviali, parchi e sul sistema delle residenze storiche, attraverso specifici strumenti di coinvolgimento, comunicazione e collaborazione tra istituzioni. In particolare, il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale vengono attuati attraverso a interventi quali l'inserimento di percorsi e piste ciclabili, l'organizzazione e la sistemazione delle aree naturali e rurali.
La mappatura e gli incontri con i referenti comunali, come già sottolineato, hanno permesso di mettere in evidenza progetti e programmi attuati (o in fase di attuazione) nell'area metropolitana. Questi progetti strategici per l'intero ambito possono essere meglio descritti esaminando i singoli quadranti metropolitani (Nord-Ovest, Nord-Est, Sud-Ovest, Sud-Est). Sono infatti contestualizzati considerando le caratteristiche di questi ambiti. I quadranti vengono descritti, nei paragrafi successivi, mettendo in evidenza: i Comuni interessati, la struttura territoriale e urbana, le esperienze di cooperazione e i dati raccolti relativi alle trasformazioni urbane. Le specificità di ogni quadrante sono contestualizzate rispetto alle polarità metropolitane presenti in ognuno di essi.

Figura 5 Cartografia dell'intero ambito metropolitano.

[6] *Il dato non considera gli interventi all'interno del Comune di Torino.*


Volpiano
Caselle T.se
Leini'
Brandizzo
S. Raffaele Cimena
Borgaro T.se
Settimo T.se
S. Gillio
Druento
Venaria
Gassino T.se
Castiglione T.se
Pianezza
Alpignano
S. Mauro T.se
Collegno
Rosta
Rivoli
TORINO
Baldissero T.se
Grugliasco
Pino T.se
Villarbasse
Rivalta di Torino
Beinasco
Bruino
Pecetto T.se
Chieri
Orbassano
Nichelino
Moncalieri
Piossasco
Trofarello
Cambiano
Volvera
Candiolo
La Loggia
Vinovo
TRASFORMAZIONI IN AREA METROPOLITANA
ABITARE
CONSUMO
LAVORO
CITTA' PUBBLICA
SCALA 1:120.000
N
Negli interventi mappati è indicata la funzione prevalente

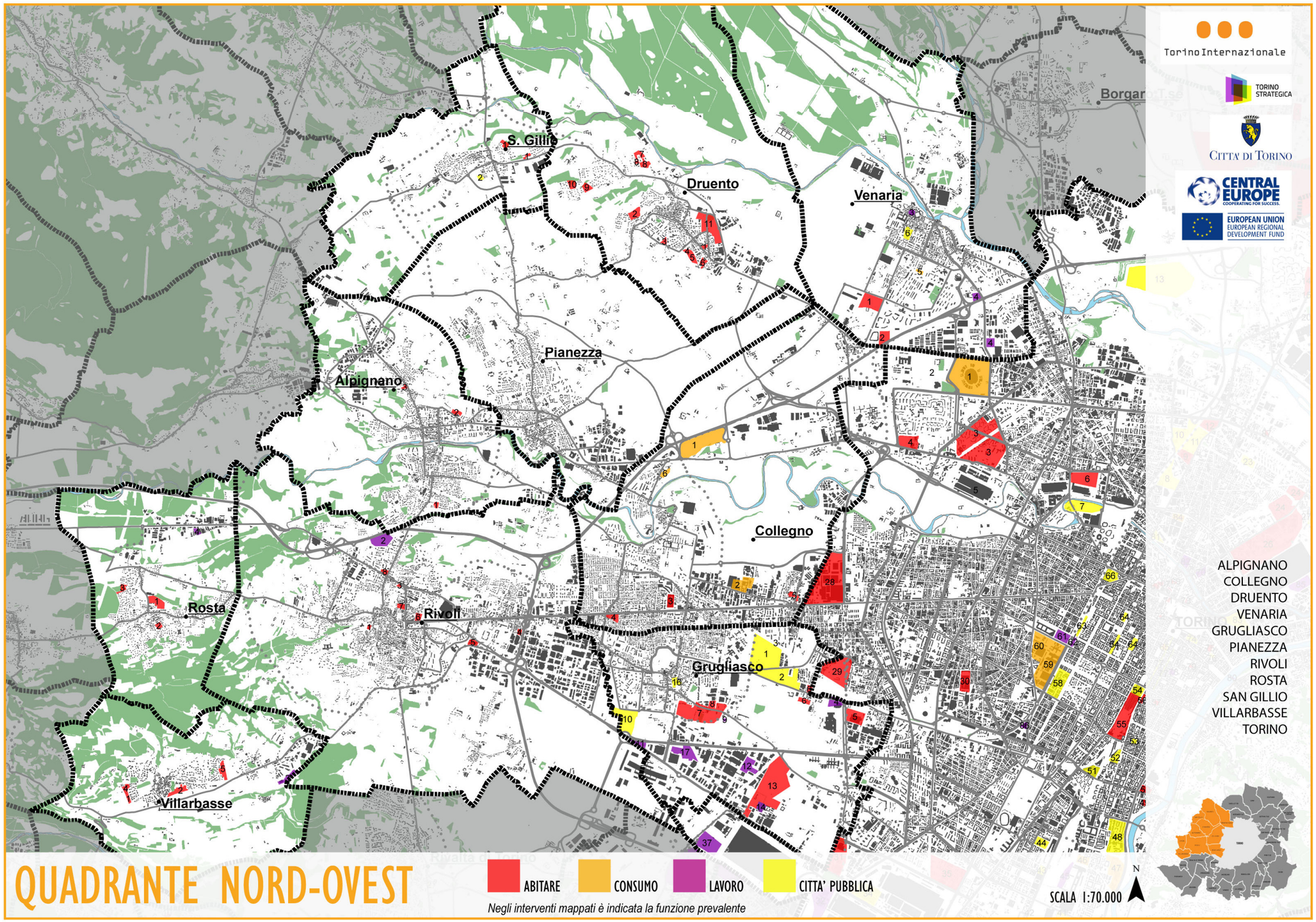
Quadrante Nord-Ovest

I comuni considerati in questo quadrante sono: Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, San Gillio, Venaria, Villarbasse e Torino.
Quest'ambito è caratterizzato da un territorio fortemente urbanizzato, che, specialmente nel rapporto tra la prima cintura e il comune capoluogo, costituisce un *continuum* urbano nel quale non si percepiscono confini o differenze nella struttura urbana. Anche Comuni di seconda cintura come Pianezza e Alpignano presentano queste caratteristiche nei pressi degli assi viari di collegamento con Collegno e Rivoli. Questo fenomeno si riscontra, infatti, anche nell'intorno delle principali direttrici infrastrutturali, lungo le quali negli ultimi anni si sono concentrati numerosi interventi di espansione (residenziale e commerciale, in primis). Lo stesso arco della tangenziale è stato in gran parte attorniato da diversi centri commerciali e da zone industriali e residenziali (queste ultime soprattutto in prossimità dei centri urbani).
Differente è invece il territorio della terza cintura (Druento, San Gillio, Rosta, Villarbasse), che risulta meno urbanizzato e nel quale è possibile individuare aree naturali e ambiti rurali. Minori sono le aree industriali, rispetto alla prima cintura, e prevale l'urbanizzato residenziale, anche grazie alle caratteristiche ambientali e rurali.
In particolare, ciò che emerge dal lavoro di mappatura delle trasformazioni è la prevalenza di interventi residenziali, pari al 65% del totale. I settori di Città pubblica e Lavoro interessano invece percentuali ridotte delle trasformazioni urbane (11% di interventi di Città pubblica e 18% di Lavoro). Il Comune di Grugliasco racchiude la maggior parte delle trasformazioni legate al Lavoro, vi sono infatti alcuni interventi di completamento di aree produttive, specialmente sull'asse di Corso Allamano. La categoria Consumo corrisponde invece solo al 5% degli interventi in atto o previsti dai comuni di questo quadrante. Quest'ultimo dato non considera le numerose superfici commerciali sorte negli ultimi anni, in quanto esperienze di trasformazione del territorio concluse, che quindi non sono state segnalate dai comuni. Inoltre i dati indicati si basano sulla numerosità degli interventi e non sulle superfici da realizzare o realizzate, in quel caso il peso della categoria Consumo sarebbe infatti maggiore.
Il tentativo di compattare e riorganizzare le aree già urbanizzate, parte delle aree consolidate dei comuni, caratterizza questo quadrante metropolitano. Questo fenomeno è leggibile sia nei comuni di prima, che di seconda e terza cintura. Si individuano, infatti, interventi residenziali a completamento e compattamento del tessuto urbano consolidato sia in Comuni quali Collegno e Rivoli, che Druento, San Gillio, Rosta e Villarbasse.
Appare chiaro, quindi, considerando anche la forte espansione avvenuta negli anni passati, come la crescita edilizia della zona nord-ovest stia rallentando, privilegiando l'obiettivo di compattare e concentrare le nuove trasformazioni. Gli interventi che interessano le superfici territoriali più rilevanti si localizzano nella prima cintura e nel territorio del Comune di Torino vicino ai confini amministrativi. Si conferma quindi l'attrattività e le dinamiche di forte urbanizzazione di queste aree.
In questo quadrante vi sono state varie esperienze di cooperazione e collaborazione tra singoli comuni (es. Patto territoriale della zona ovest, Corona Verde, PTI, Contratti di fiume, Protocollo per la realizzazione dell'asse integrato di Corso Marche, ecc.). La capacità di interagire e cooperare è consolidata nelle pubbliche amministrazioni e ha portato, nel corso degli ultimi anni, a diverse iniziative e progetti sinergici.
Le polarità di rilievo metropolitano in questo quadrante sono legate alla fruizione ambientale e culturale: il Castello di Rivoli, la Reggia di Venaria e il Parco della Mandria. Emergenze storico-culturali e ambientali-paesaggistiche che nell'area metropolitana sono di chiara e consolidata importanza. Il Comune di Venaria, date queste presenze nel suo territorio, sta cercando di migliorare l'integrazione con il resto del tessuto urbano qualificando il centro storico. Necessaria è anche la promozione di sinergie e cooperazioni con gli altri poli storico-culturali e ambientali. Il Comune di Druento pone l'accento, per esempio, su una migliore integrazione della Mandria anche nel suo territorio, nell'ottica di promuovere spazi ricettivi e funzioni legate a questo polo.
È poi da considerare anche il tema delle infrastrutture e del rafforzamento dei collegamenti,

tenendo in considerazione anche le forme di mobilità sostenibile. Per esempio, il tema della mobilità ciclabile è già stata affrontato da questi Comuni in maniera condivisa.
Nel Comune di Grugliasco si trova il polo universitario dell'Università di Torino (sede di discipline come agraria e veterinaria), soggetto a progetti di trasformazione e ampliamento. È prevista la realizzazione di un ampliamento del campus e l'insediamento dell'Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Piemonte. L'obiettivo è stabilire una relazione con il polo universitario-ospedaliero di Orbassano (Quadrante Sud-Ovest).
Uno degli interventi infrastrutturali di cui tenere conto nelle fasi di lavoro successive è il progetto di intervento infrastrutturale di Corso Marche. Posto al confine tra il Comune di Torino e quelli di Collegno e Grugliasco, rappresenta una potenzialità infrastrutturale per questo quadrante. Il progetto, di cui si discute da più di trent'anni, rappresenta una "tangenziale interna" al centro urbano, che costituirebbe un nuovo collegamento in direzione nord-sud per diverse forme di mobilità (viale urbano, alto scorrimento-tangenziale, "gronda merci" ferroviaria di collegamento tra l'alta velocità/capacità e lo scalo di Orbassano).
Alcuni comuni segnalano la necessità di una strategia metropolitana per migliorare i collegamenti infrastrutturali, migliorando l'integrazione tra i tessuti urbani storici e quelli più recenti e garantendo un'attenta gestione delle nuove centralità (ad esempio le stazioni della linea di metro M1).
Uno dei temi emersi è il *bike sharing* metropolitano, i comuni di questo quadrante hanno espresso interesse per un sistema omogeneo e integrato rispetto a quello del Comune di Torino. Con questo presupposto di integrazione sono stati sviluppati i singoli sistemi dei comuni dell'area, che però registrano ancora alcune difficoltà nel coordinarsi con Torino.

Gli interventi cartografati nella figura successiva (6), sono indicati con il rispettivo riferimento numerico al termine del report.

Figura 6 Cartografia del quadrante nord-ovest.


S. Gillio
Druento
Venaria
Borgaro
Pianezza
Alpignano
Collegno
Rosta
Rivoli
Grugliasco
Villarbasse
Torino Internazionale
TORINO STRATEGICA
CITTA' DI TORINO
CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
ALPIGNANO
COLLEGNO
DRUENTO
VENARIA
GRUGLIASCO
PIANEZZA
RIVOLI
ROSTA
SAN GILLIO
VILLARBASSE
TORINO
QUADRANTE NORD-OVEST
ABITARE
CONSUMO
LAVORO
CITTA' PUBBLICA
Negli interventi mappati è indicata la funzione prevalente
N
SCALA 1:70.000

Quadrante Nord-Est

Questo quadrante comprende i Comuni di: Borgaro Torinese, Brandizzo, Caselle, Castiglione, Gassino, Leinì, San Mauro Torinese, San Raffaele Cimena, Settimo Torinese, Torino, Volpiano.
L'area urbanizzata di questo quadrante è fortemente influenzata dalle caratteristiche morfologiche del territorio: la presenza della collina e del reticolo idrografico ha, infatti, segnato lo sviluppo urbano. L'area collinare è stata suddivisa tra questo quadrante e quello sud-est, in modo da evidenziare anche le relazioni con l'ambito pianeggiante. I centri urbani situati nel territorio pianeggiante si caratterizzano per uno sviluppo che ha interessato, ampliando, i centri stessi, e si è espanso nei pressi delle linee infrastrutturali. Si nota quindi un urbanizzato meno compatto e con alcune aree di frangia urbana. La collina, invece, ha seguito maggiormente la geografia fisica, l'urbanizzato è stato infatti localizzato nelle aree più pianeggianti e nei pressi delle infrastrutture viarie.
Questo quadrante è interessato da numerosi interventi di trasformazione, prima di esaminarli nel dettaglio, è possibile individuare come sia interessata in maggior misura la prima cintura, che vede vari interventi a cavallo di diversi ambiti amministrativi. Lo stesso Comune di Torino partecipa in alcuni di questi progetti e ha, a sua volta, consistenti interventi localizzati nell'area settentrionale del suo territorio. I Comuni collinari, invece, si caratterizzano per un limitato numero di interventi di trasformazione, che con caratteristiche di completamento e compattamento del tessuto esistente si localizzano all'interno dei centri urbani consolidati e/o lungo le principali direttrici viabili.
In questo quadrante, come nell'intera area metropolitana, risulta prevalere la trasformazione urbana al fine di realizzare edilizia residenziale, (pari al 48% sul totale degli interventi). Altra categoria di rilievo è quella del Lavoro, con il 27% delle trasformazioni del quadrante. Questo dato è collegato ai numerosi interventi di riqualificazione e rafforzamento delle aree produttive già presenti. Successivamente verranno indicati gli interventi più rilevanti di questo settore, che interessano ampie superfici di territorio e prevedono trasformazioni con funzioni miste (residenziali, verdi, produttive e terziarie). I dati relativi alle categorie di Consumo e Città pubblica rappresentano rispettivamente per il 18% e 7% il resto degli interventi previsti in questo quadrante. Queste ultime due percentuali risultano più basse rispetto alle precedenti in quanto la mancanza di una categoria mista penalizza le trasformazioni urbane complesse, assegnando le aree sulla base della funzione urbana prevalente. Come verrà chiarito nei prossimi paragrafi molte delle trasformazioni mappate hanno caratteri e funzioni diverse al loro interno.
Un elemento da evidenziare, considerando il territorio di questi comuni, è la forte esperienza di collaborazione promossa negli ultimi decenni: dai programmi complessi (PRUSST 2010 PLAN, Patti territoriali del Po e della Stura, URBAN Italia S+3, PTI Reti 2011), alla partecipazione al progetto regionale "Corona Verde"[7], alla definizione di un Protocollo d'Intesa e di un Piano di Struttura per Quadrante Nord Est dell'Area Metropolitana Torinese (QNE).
I Comuni di Borgaro, Caselle, San Benigno, San Mauro, Settimo e Volpiano hanno recentemente costituito l'Unione dei Comuni dell'area nord-est Torino, che si pone come obiettivo primario la gestione associata e coordinata di servizi comunali per una maggiore fruibilità e secondo i principi di semplificazione e contenimento dei costi.
Inoltre, alcuni dei comuni appartenenti a quest'area (Torino, Settimo T.se, San Mauro T.se e Borgaro T.se) hanno avviato un percorso di dialogo inter-istituzionale con la Regione Piemonte e la Provincia di Torino al fine di coordinare la pianificazione territoriale secondo obiettivi di riordino e riqualificazione. L'intento è, infatti, di portare avanti scenari di sviluppo e competitività territoriale. Il Piano di Struttura del QNE ha individuato le caratteristiche del

[7] *Questo progetto ha interessato l'intera area metropolitana, non solo il quadrante Nord-Est. Per quest'ambito il progetto Corona Verde prevede diversi progetti preliminari: greenways "Po della collina", greenways "Po della pianura", greenways "Orco Malone", greenways Chico Mendez – Reggia di Venaria, Parco Cascina Bordina.*

sistema infrastrutturale e ambientale di riferimento rispetto ai comuni citati, anticipando e portando avanti un approccio a scala metropolitana. Questo strumento cerca infatti di armonizzare le previsioni urbanistiche attraverso una ricognizione dei dati territoriali disponibili e valutando le trasformazioni previste. L'esperienza del QNE può servire come modello di cooperazione inter-istituzionale per le attività di definizione di una strategia territoriale metropolitana condivisa. La stessa Regione Piemonte vuole, infatti, applicare il modello ad altri ambiti dell'area metropolitana. Il lavoro svolto finora costituisce un rilevante esempio di *governance* multilivello.

Uno dei caratteri che contraddistingue il QNE è la concentrazione in quest'ambito di trasformazioni di importanza strategica per l'area metropolitana e di una considerevole complessità riferita al sistema insediativo, alle reti infrastrutturali e dei servizi, alle risorse naturali e paesaggistiche.

Diverse sono le polarità infrastrutturali di questo quadrante: l'autostrada Torino-Milano (con il relativo tratto di Tangenziale), l'aeroporto Pertini di Caselle, la linea ferroviaria alta velocità verso Milano, il tratto ferroviario della Canavesana parte del sistema ferroviario metropolitano. Inoltre, è in progetto la realizzazione della Linea metropolitana 2 che, attraversando l'ex scalo merci Vanchiglia (Torino), dovrebbe raggiungere Settimo (la zona Pescarito) e gli accessi autostradali. Altro elemento progettuale è il potenziamento della linea ferroviaria Torino-Ceres, che nei prossimi anni dovrebbe collegare l'aeroporto con il centro cittadino.

Per quanto riguarda gli interventi di trasformazione urbanistica, nel Comune di Settimo è previsto il progetto "Laguna Verde" (variante n.21 al PRGC) che riorganizza un'area di 850.000 mq inserendo nuovi edifici residenziali, commercio e terziario avanzato all'interno di un sistema di aree naturali e di viabilità leggera. Il progetto prevede la riqualificazione fisica e funzionale dell'attuale impianto industriale Pirelli e delle analoghe attività adiacenti, che verranno trasferite e ammodernate nell'area di via Brescia a nord del territorio comunale.

La variante n.20 del Comune di Settimo prevede invece la realizzazione di Settimo Cielo Retail Park, l'area ospiterà attività commerciali, ricettive e altro terziario.

Nel Comune di Torino, nell'ambito di questo quadrante, la variante n.200 prevede la trasformazione di aree dismesse e la realizzazione di servizi e residenza, riqualificando dal punto di vista ambientale e sociale una superficie pari a circa 1.350.000 mq (ambiti principali: Spina 4, Sempione-Gottardo, Scalo Vanchiglia). Inoltre, sono stati adottati nel 2011 i Programmi integrati Michelin-Stura e Cebrosa: i due Prin prevedono un intervento unitario e coordinato per la riorganizzazione delle aree nei pressi di corso Romania, strada delle Cascinette e strada Cebrosa. Gli impianti produttivi dismessi verranno ridimensionati, sarà potenziato il polo logistico e direzionale e verrà inserito un mix funzionale di residenza, terziario e aree verdi.

Inoltre, il Piano Città (di livello nazionale) permetterà di finanziare interventi di riassetto territoriale nell'area di Torino Nord, quartiere Falchera. Gli interventi, (non ancora presenti in queste cartografie), seguiranno quattro assi principali: la promozione di nuova edilizia residenziale e di una rete di servizi pubblici e privati; nuova realizzazione e miglioramento della dotazione infrastrutturale; valorizzazione della qualità ambientale e della sostenibilità energetica; sostegno all'inclusione sociale e alla riduzione della marginalizzazione.

A San Mauro viene invece avviata la trasformazione del Distretto urbanistico Oltrepo (varianti n.11-14 al PRGC), nel quale si definisce un nuovo impianto urbano con la progettazione di un "Ecoborgo", un nuovo sistema del verde (compresa la bonifica della sinistra del Po), contenendo l'impatto ambientale e garantendo un'alta efficienza energetica. Oltre all'area residenziale sono previste destinazioni quali commercio di vicinato, piccolo artigianato, terziario direzionale e altri servizi.

In tutti questi ambiti di trasformazione è previsto un mix funzionale tra residenza, terziario (anche avanzato) e commercio. L'obiettivo generale è il recupero e la riqualificazione territoriale e ambientale delle aree. Non a caso, in questo quadrante il consumo di suolo è inferiore rispetto alla media del territorio analizzato, circa il 40% di questi interventi trasforma territori già urbanizzati.

Considerando gli ambiti di trasformazione del settore produttivo, l'area industriale di Pescarito, a cavallo dei tre comuni di Torino, Settimo e San Mauro, rappresenta un nodo di rilevanza strategica metropolitana. Le tre amministrazioni intendono inserirla in un progetto di ridisegno

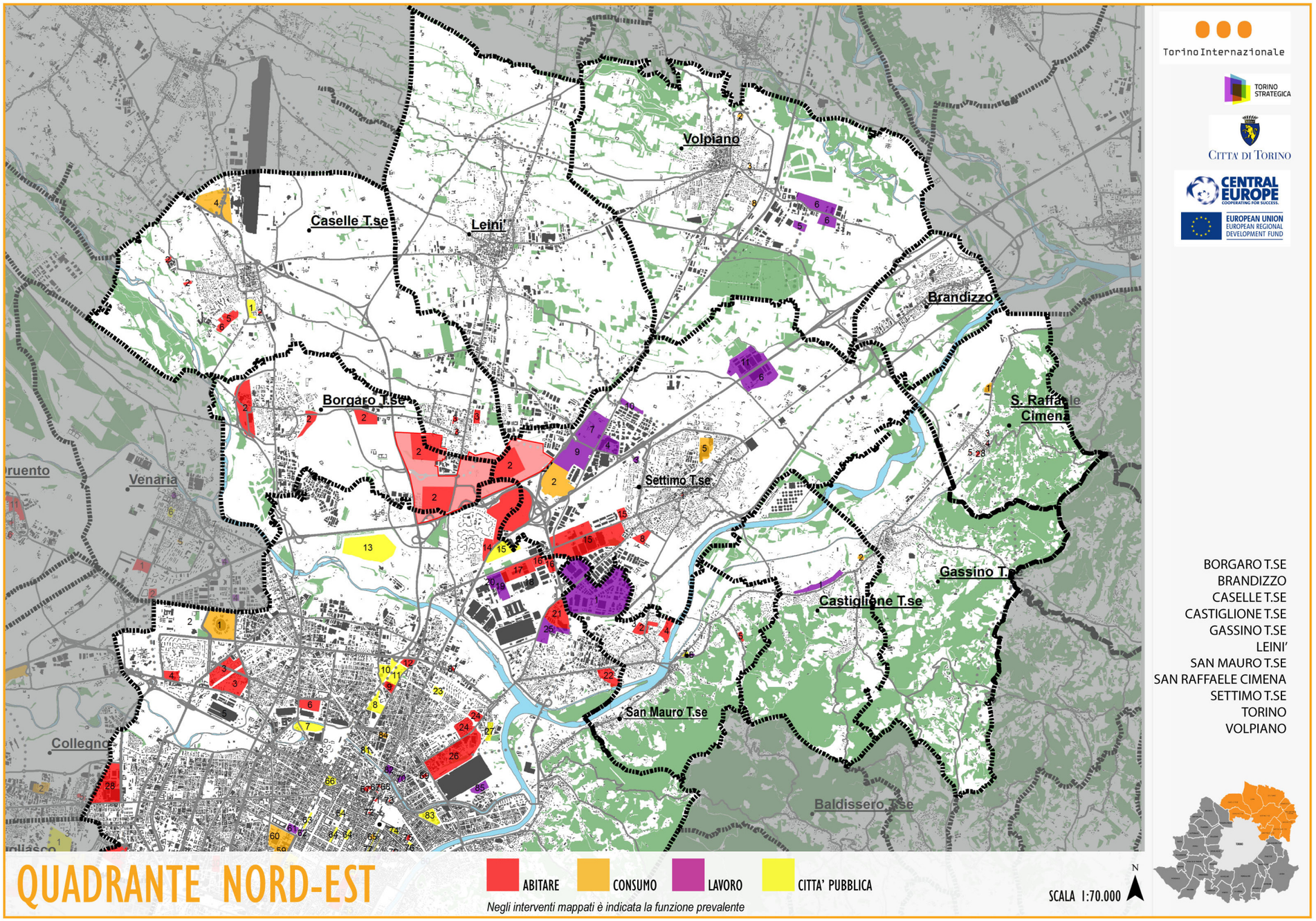
urbano e di ristrutturazione del tessuto, rafforzandone il ruolo a livello metropolitano. Attualmente il QNE ha proposto alcune strategie per la riqualificazione dell'ambito:

- mitigazione del rischio idrogeologico (interventi di riordino del reticolo idrografico e migliorare l'efficienza delle reti e dei sottoservizi);
- generale rilancio economico dell'area individuando nuove vocazioni e incrementando la capacità attrattiva della stessa, al fine di una riqualificazione di Pescarito in relazione ai territori circostanti (messa a punto di modelli di perequazione urbanistica e territoriale condivisi);
- rigenerazione del tessuto urbano e ridisegno del paesaggio.

Confluito nel progetto di Corona Verde, il progetto "Tangenziale Verde" (PRUSST 2010 Plan) vede l'accordo tra le diverse amministrazioni per creare un parco di collegamento tra la Mandria, il parco Stura e il parco del Po. La strategia prevede l'integrazione delle vocazioni territoriali e delle aree verdi.
Il progetto per l'area Bor.Set.To. (tratto dai nomi dei comuni firmatari) rappresenta un altro intervento simile su quest'ambito. Si costituisce infatti come esperienza di cooperazione e concertazione inter-istituzionale. Il progetto interessa circa 3 milioni di metri quadrati da destinare a parco pubblico, e prevede la realizzazione di aree residenziali e a servizi (pari all'11,5% dell'area complessiva) e di un polo tecnologico da realizzare nella frazione di Mappano a Borgaro.

Gli interventi cartografati nella figura successiva (7), sono indicati con il rispettivo riferimento numerico al termine del report.

Figura 7 Cartografia del quadrante nord-est.


Caselle T.se
Leini'
Volpiano
Brandizzo
Borgaro T.se
S. Raffaele Cimena
Venaria
Settimo T.se
Gassino T.se
Castiglione T.se
San Mauro T.se
Collegno
Baldissero T.se
Torino Internazionale
TORINO STRATEGICA
CITTA' DI TORINO
CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
BORGARO T.SE
BRANDIZZO
CASELLE T.SE
CASTIGLIONE T.SE
GASSINO T.SE
LEINI'
SAN MAURO T.SE
SAN RAFFAELE CIMENA
SETTIMO T.SE
TORINO
VOLPIANO
QUADRANTE NORD-EST
ABITARE
CONSUMO
LAVORO
CITTA' PUBBLICA
Negli interventi mappati è indicata la funzione prevalente
SCALA 1:70.000
N

Quadrante Sud-Ovest

Il quadrante è composto dai Comuni di: Beinasco, Bruino, Orbassano, Piossasco, Rivalta di Torino, Volvera e Torino. Costituisce il quadrante che raccoglie il minor numero di Comuni e corrisponde all'area fortemente urbanizzata al confine tra il Comune di Torino, Beinasco e Orbassano, fino a raggiungere i Comuni con più alta qualità ambientale di terza cintura quali Piossasco e Volvera.

L'area urbanizzata più compatta è, come in tutti i quadranti, quella al confine con il Comune di Torino. La seconda e terza cintura hanno seguito invece un'espansione che ha interessato sia le aree nei pressi delle infrastrutture viarie, sia i centri urbani, che si sono ampliati. Alcuni di questi Comuni sono riusciti a mantenere un edificato piuttosto compatto, mentre altri si sono diffusi maggiormente sul territorio, seguendo anche la struttura fisica del territorio (ambiti naturali e rete idrografica). In particolare, al confine con Torino, sull'asse di corso Orbassano, si sono sviluppate negli anni numerose infrastrutture e ambiti destinati a funzioni produttive e terziarie. Queste trasformazioni sono spesso avvenute in maniera poco condivisa tra i diversi comuni, generando, in alcuni casi, aree di ridotta qualità urbana.

Gli interventi mappati in questo quadrante non seguono una dinamica prevalente: vi sono alcuni ambiti di completamento all'interno dei centri di seconda e terza cintura, ma anche aree che interessano superfici territoriali rilevanti ai margini dell'urbanizzato consolidato.

In questo quadrante la percentuale di interventi su aree non urbanizzate è più alta rispetto alla media dell'area metropolitana analizzata: il 79% delle trasformazioni previste o in fase di realizzazione si trova in aree libere. Analizzando la cartografia è possibile notare come molti degli interventi siano localizzati in aree esterne ai centri urbani, secondo un principio di addizione ed espansione delle aree urbani attuali.

Il 52% degli interventi di questo quadrante corrisponde alla categoria Abitare, prevalente in tutta l'area metropolitana. Al secondo posto, con circa il 23% delle trasformazioni si trova, invece, la categoria Lavoro. Oltre ad alcuni interventi puntuali all'interno dei centri urbani, le aree di trasformazione produttiva che risultano più evidenti sulla cartografia sono quelle al confine con il Comune di Torino. Nei Comuni di Beinasco e Orbassano si trovano infatti alcune aree di completamento produttivo nei pressi dell'infrastruttura tangenziale e dell'area di Mirafiori TNE (Torino Nuova Economia). Le categorie di Città pubblica e Consumo hanno lo stesso numero di interventi e corrispondono entrambe a circa il 12% delle trasformazioni presenti nel quadrante.

Come negli altri quadranti dell'area metropolitana, è possibile individuare esperienze di cooperazione tra i Comuni interessati (Contratto di fiume del Sangone, Corona Verde, PTI, ecc.).

Due delle polarità metropolitane di questo quadrante si trovano nel Comune di Orbassano: il polo sanitario, l'Ospedale San Luigi, centro ospedaliero integrato nella rete del sistema sanitario; e il nodo logistico. Quest'ultimo è costituito da: l'asse tangenziale-autostradale, l'asse autostradale Torino-Pinerolo (A55), la connessione del sistema ferroviario metropolitano con lo scalo merci, l'Interporto SITO. Lo sviluppo dell'accessibilità del quadrante è una delle potenzialità di quest'ambito. È in fase di studio, infatti, la realizzazione di un sistema di collegamento tra il polo ospedaliero e i diversi centri dell'area, e di un potenziamento del centro merci, che potrebbe venire collegato ai progetti dell'alta velocità/capacità e di corso Marche.

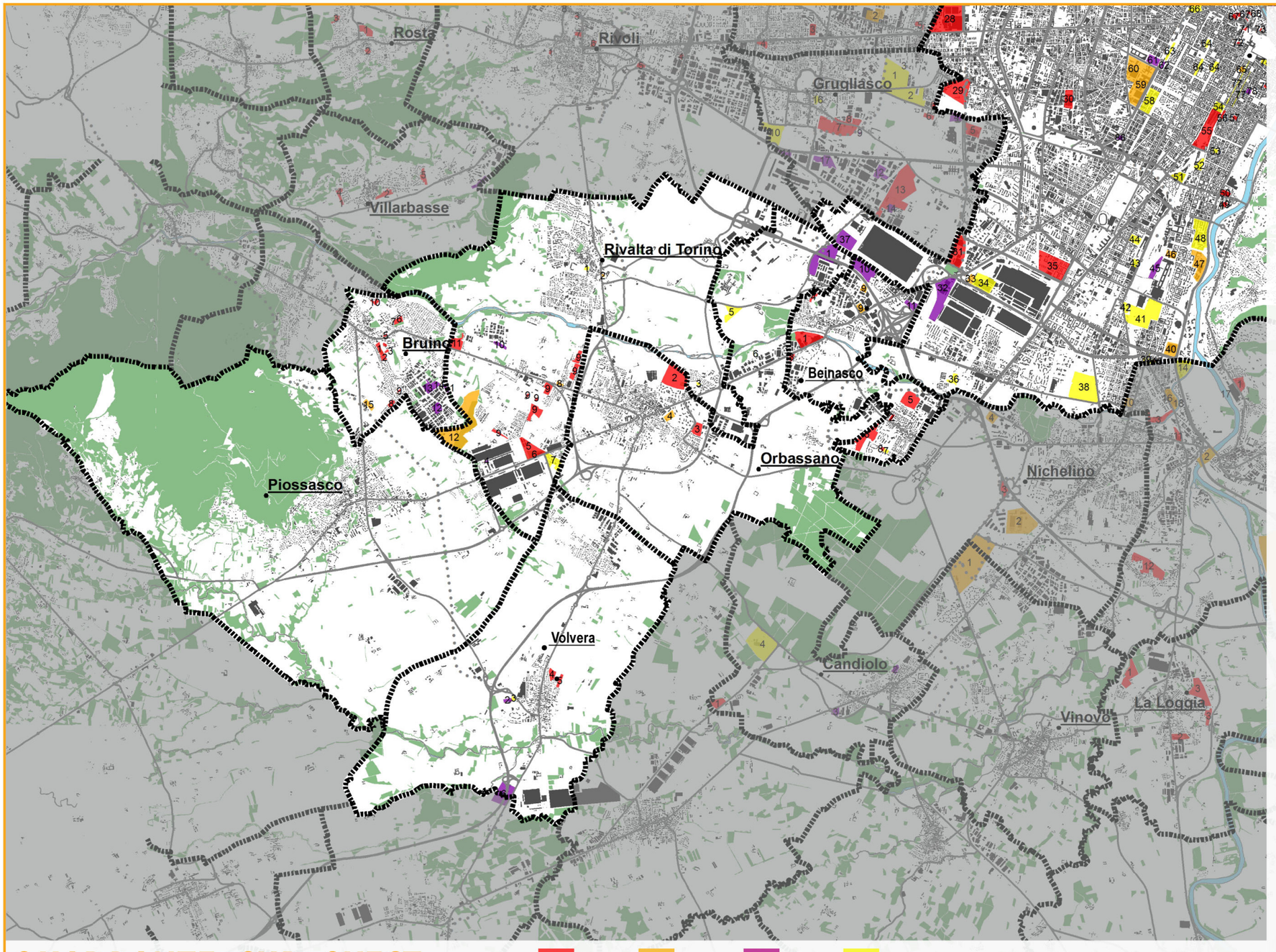
Il tema dell'accessibilità è centrale in questo quadrante, sono molti i nodi da considerare nell'ambito di una strategia territoriale metropolitana. Le trasformazioni della viabilità nei comuni di Beinasco, Orbassano e Torino vanno esaminate considerando come i flussi di traffico si stiano spostando dalle direttrici principali, verso le secondarie di nuova apertura. Il progetto di corso Marche richiede invece maggiore attenzione sul nodo di "piazza Mirafiori", che dev'essere integrata al sistema infrastrutturale attuale.

Particolare attenzione dev'essere posta poi ai Comuni di seconda e terza cintura, che risultano scarsamente collegati sia con Torino che con i Comuni circostanti. Da parte di questi Comuni, esclusi dal sistema ferroviario, vi è una chiara richiesta a un miglioramento dell'accessibilità e del sistema di trasporto pubblico. In particolare, questo potrebbe essere svolto in un'ottica di sostenibilità e promozione dell'intermodalità.

Rispetto a questo quadrante, gli incontri con i responsabili comunali hanno messo in luce la necessità di una maggiore cooperazione e concertazione, che permetta di ripensare alle aree produttive, riqualificando e riportando sul mercato quelle già realizzate. Emerge chiaro, infatti, dai commenti dei comuni, il problema delle aree produttive rimaste vacanti e dell'impatto della crisi economico finanziaria su questi ambiti.
Inoltre, i comuni di seconda e terza cintura hanno elevati livelli di qualità ambientale, alcuni dei quali presentano una vocazione agricola marcata. Il progetto della Regione Piemonte Corona Verde ha interessato anche questo quadrante metropolitano. In particolare, in questo ambito vi sono risorse come il fiume Sangone, parte del Parco della Palazzina di caccia di Stupinigi, aree ambientali di pregio e zone rurali. Corona Verde promuove progetti di *greenways*, piste ciclabili e interventi di riordino e valorizzazione delle risorse naturali e culturali.

Gli interventi cartografati nella figura successiva (8), sono indicati con il rispettivo riferimento numerico al termine del report.

Figura 8 Cartografia del quadrante sud-ovest.



Torino Internazionale

TORINO STRATEGICA

CITTÀ DI TORINO

CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.

EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND

BEINASCO
BRUINO
ORBASSANO
PIOSSASCO
RIVALTA DI TORINO
VOLVERA
TORINO

QUADRANTE SUD-OVEST

ABITARE CONSUMO LAVORO CITTA' PUBBLICA

Negli interventi mappati è indicata la funzione prevalente

N

SCALA 1:70.000

Quadrante Sud-Est

Comprende i Comuni di: Baldissero Torinese, Cambiano, Candiolo, Chieri, La Loggia, Moncalieri, Nichelino, Pecetto Torinese, Pino Torinese, Torino, Trofarello e Vinovo. In questo quadrante si trovano parte dei Comuni collinari, e una parte rilevante dei Comuni situati nella zona meridionale dell'area metropolitana torinese.

Come nel caso del quadrante nord-est, il tessuto urbano della collina si differenzia da quello dell'area pianeggiante. In particolare, è facilmente riconoscibile la diffusione dell'edilizia residenziale a bassa densità su tutto il territorio collinare. I Comuni di Nichelino, La Loggia, Vinovo e Moncalieri seguono maggiormente un'espansione lungo le linee infrastrutturali. L'urbanizzato risulta più compatto nella prima cintura, evidenziando un continuum tra Torino, Nichelino e Moncalieri, interrotto esclusivamente dalla rete idrografica.

Le trasformazioni mappate si caratterizzano per una generale dinamica di completamento e compattamento dell'edificato esistente, individuabile in quasi tutti i comuni dell'area. Solo la categoria del Consumo interessa superfici territoriali rilevanti ed è localizzata nei pressi delle grande infrastrutture, discostandosi dal trend del settore residenziale e produttivo.

Il 48% degli interventi di trasformazione urbana previsti o in fase di attuazione in questo quadrante corrisponde al settore residenziale (categoria Abitare). Anche in quest'area quindi l'edilizia residenziale mantiene il carattere prevalente che ricopre sull'intera area metropolitana torinese. Gli interventi della categoria Consumo, localizzati prevalentemente nei comuni di Moncalieri e Nichelino (vedi paragrafi successivi), corrispondono al 24% del totale degli interventi. Le categorie di Città pubblica e Lavoro sono minoritarie, in quanto equivalgono rispettivamente al 17% e al 9% delle trasformazioni di questo quadrante. Da rilevare come il Comune di Trofarello abbia un numero rilevante di interventi in queste due categorie: sono interventi in fase di studio (o di progetto preliminare) e alcuni di essi risultano conclusi recentemente.

Come nel caso degli altri quadranti, si possono individuare progetti e programmi che a scala intercomunale hanno interessato quest'ambito territoriale. I Comuni stessi hanno posto l'accento sul progetto Corona Verde, sull'Agenda strategica del Chierese e sul Movicentro chierese. Inoltre, come nel caso del quadrante nord-est, è stata realizzata un'unione di più Comuni, avente come oggetto la gestione dei servizi (i Comuni interessati sono: Trofarello, Moncalieri, La Loggia).

In particolare, in questo quadrante si trovano diverse polarità di interesse metropolitano: due residenze sabaude (il Castello di Moncalieri e la Palazzina di caccia di Stupinigi); il polo sanitario IRCCS di Candiolo; i diversi nodi commerciali-produttivi nei comuni di Nichelino, Moncalieri, Trofarello. L'area collinare costituisce poi una specificità metropolitana per quanto riguarda la qualità ambientale e paesaggistica e la vocazione rurale di questo territorio.

Considerando i risultati del progetto di mappatura delle trasformazioni in una prospettiva metropolitana, è da evidenziare l'importanza del progetto di potenziamento e ampliamento dell'istituto di ricerca scientifico di Candiolo. L'istituto costituisce una risorsa e una polarità scientifica e ospedaliera nella rete del sistema sanitario e ospedaliero.

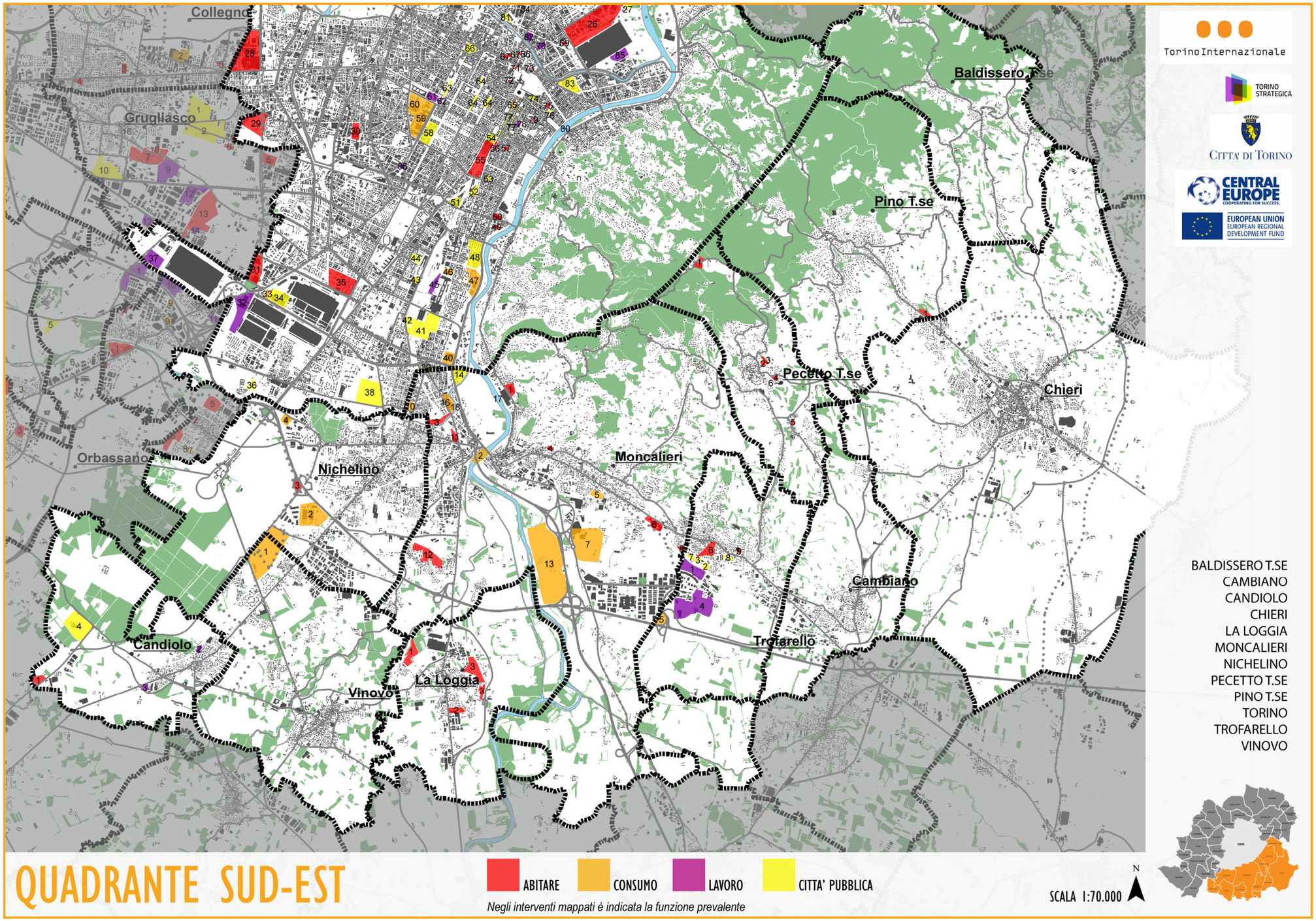
Altro dato che emerge con chiarezza dalla cartografia è la presenza di interventi commerciali rilevanti. In particolare a Nichelino e a Moncalieri dovrebbero sorgere spazi commerciali di notevoli dimensioni (esempio Mondo Juve a Nichelino). Per queste trasformazioni è necessario sottolineare l'importanza del contenimento del consumo di suolo, se in alcuni casi i progetti costituiscono riqualificazioni o rifunzionalizzazioni di ambiti già esistenti, in altri rappresentano consumo di suolo libero. Quest'ultimo è il carattere prevalente, insieme alla localizzazione lungo le principali direttrici infrastrutturali.

Con riferimento al settore produttivo, è previsto un ampliamento per l'area Sanda Vadò a cavallo dei comuni di Moncalieri e Trofarello. L'obiettivo è la creazione un polo tecnologico integrato. Quest'area industriale è localizzata in stretta connessione con la viabilità tangenziale e autostradale, e con il sistema ferroviario (stazione Movicentro di Trofarello). Oltre alla destinazione industriale, l'ambito si compone di attività terziarie avanzate e commerciali. Quest'area, che ospita già aziende di rilevanza nazionale, come Italdesign-Giugiaro, è stata

oggetto negli ultimi anni di diverse forme di collaborazione tra i comuni di Moncalieri e Trofarello. Utilizzando diversi strumenti urbanistici e forme di finanziamento, i comuni interessati hanno portato avanti lo sviluppo e la promozione dell'area, e il rafforzamento dell'accessibilità. La realizzazione del Movicentro, nodo di interscambio ferro-gomma (situato nel Comune di Trofarello) è parte di questa strategia. Negli ultimi anni, l'area è stata ampliata anche attraverso l'inserimento di attività legate alla grande distribuzione commerciale.
La richiesta da parte dei referenti comunali di questo territorio è una maggiore attenzione verso l'accessibilità e le politiche in tema di trasporti. Il Movicentro per esempio, di recente realizzazione, necessita di una maggiore integrazione con la rete locale.
Il Comune di Trofarello è stato oggetto anche di un processo di valorizzazione, riqualificazione e ampliamento intervenendo sul patrimonio comunale con lo strumento dei Contratti di Quartiere III. Sono state promosse azioni sul patrimonio pubblico per la realizzazione di un asilo nido e di edilizia sociale.
Nel territorio dei comuni collinari, come Pino Torinese e Pecetto Torinese, la qualità ambientale e il settore agricolo costituiscono le principali vocazioni. Quest'ambito sta cercando di rafforzare l'identità locale basata sul territorio rurale, limitando gli interventi ad alto impatto paesaggistico e ambientale e contenendo le espansioni residenziali. Aspetti quali qualità della vita e risorse paesaggistiche rappresentano i punti di forza per rivitalizzare le vocazioni agricole, gastronomiche e paesaggistiche locali. Il tema dell'identità dei luoghi è sottolineato dai Comuni citati al fine di preservare le caratteristiche del territorio e di valorizzarle, valorizzando le comunità locali e la loro storia.
Il progetto Corona Verde interviene anche in questo quadrante, con specifiche misure per il Parco della Collina Torinese e per le aree naturali, rurali e fluviali, in relazione al sistema delle regge sabaude. Il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale vengono attuati attraverso a interventi quali l'inserimento di percorsi e piste ciclabili, l'organizzazione e la sistemazione delle aree interessate.

Gli interventi cartografati nella figura successiva (9), sono indicati con il rispettivo riferimento numerico al termine del report.

Figura 9 Cartografia del quadrante sud-est.


Collegno
Grugliasco
Orbassano
Nichelino
Moncalieri
Pino T.se
Baldissero T.se
Pecetto T.se
Chieri
Cambiano
Trofarello
La Loggia
Vinovo
Candiolo
Torino Internazionale
TORINO STRATEGICA
CITTA DI TORINO
CENTRAL EUROPE
COOPERATING FOR SUCCESS.
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
BALDISSERO T.SE
CAMBIANO
CANDIOLO
CHIERI
LA LOGGIA
MONCALIERI
NICHELINO
PECETTO T.SE
PINO T.SE
TORINO
TROFARELLO
VINOVO
QUADRANTE SUD-EST
ABITARE
CONSUMO
LAVORO
CITTA' PUBBLICA
Negli interventi mappati è indicata la funzione prevalente
N
SCALA 1:70.000

TEMI PER UNA FUTURA STRATEGIA TERRITORIALE METROPOLITANA

Il percorso di analisi delle progettualità dei comuni dell'area metropolitana ha permesso di individuare alcuni temi per le future politiche metropolitane. L'obiettivo finale di prefigurare ipotesi di sviluppo condivise, in grado di valorizzare i punti di forza del sistema metropolitano massimizzandone le sinergie, viene determinato anche attraverso la ricognizione delle trasformazioni in atto o in fase di studio. Per individuare un quadro funzionale nel quale emergano anche le attese della collettività metropolitana, vengono di seguito proposti alcuni temi che possono essere affrontati a scala metropolitana, in quanto superano il livello comunale.

Promozione di un approccio di cooperazione nelle trasformazioni del territorio

I Comuni che hanno partecipato alla mappatura degli interventi di trasformazione hanno espresso interesse e attenzione verso lo sviluppo di politiche integrate e sinergiche a scala metropolitana. L'atteggiamento positivo è stato spesso legato a esperienze, progetti e programmi di cooperazione e concertazione messi in atto negli anni passati. La partecipazione e il coinvolgimento dei comuni nelle diverse forme di cooperazione inter-istituzionale costituiscono una capacità di chiaro rilievo per definire e portare avanti strategie comuni a livello metropolitano (vedi ad esempio di Corona Verde, citata da tutti i comuni, e l'intesa tra i comuni del Quadrante Nord Est, QNE). Le esperienze di *governance* tra amministrazioni locali hanno risultati ed effetti anche a conclusione dei progetti, non solo per sviluppare nuove forme di cooperazione, ma anche per valorizzare il capitale istituzionale. Sono processi le cui tracce permangono nelle macchine amministrative. È quindi necessario riprendere e rafforzare questo capitale immateriale delle pubbliche amministrazioni. Per superare la difficile fase di crisi e stallo economico è necessario andare oltre alla logica comunale e all'approccio parziale legato alle singole trasformazioni urbanistiche.
I Comuni di seconda e terza cintura hanno, per esempio, problemi nelle istituzioni sovralocali di zona: esistono punti di riferimento diversi, dentro e fuori dall'area metropolitana, a seconda del servizio e/o dell'istituzione. Prospettare un disegno unitario presuppone la creazione di un sistema urbano più coeso, con centri locali chiaramente identificabili e zone articolate secondo logiche di sinergia ed efficienza. Un quadro comune, portato avanti attraverso a strategie di lungo periodo, costituisce l'obiettivo generale per un'efficace strategia territoriale metropolitana.

Sistema di perequazione territoriale

All'interno dell'area metropolitana si riscontra la necessità di sviluppare forme di perequazione, non solo rispetto alle trasformazioni del tessuto urbano e periurbano, ma anche in

considerazione della gestione del patrimonio esistente. Affrontare il tema della perequazione territoriale nell'area metropolitana consiste nel promuovere e rafforzare occasioni di sviluppo per il territorio. Costruire, ad esempio, delle relazioni territoriali e finanziarie tra ambiti fortemente urbanizzati e attraversati da numerose infrastrutture, e zone di alta qualità paesaggistica e naturale permetterebbe lo spostamento di diritti edificatori, la compensazione e la creazione di rapporti virtuosi economicamente sostenibili. La perequazione territoriale e finanziaria permetterebbe, per esempio, di affrontare il tema delle compensazioni legate alle grandi trasformazioni infrastrutturali rispetto al settore della logistica (quadranti sud-ovest e nord-est). Non a caso nell'area del quadrante nord-est, il tema della perequazione è già stato affrontato dai comuni in relazione alle numerose trasformazioni urbane in previsione (vedi Piano di Struttura del QNE). Il valore strategico dato da nuove infrastrutture aumenterebbe se queste venissero collegate a meccanismi di compensazione rispetto anche alle diverse tipologie di funzioni urbane ed alle emergenze ambientali e del paesaggio.
Inoltre, anche il fenomeno del consumo di suolo può essere governato in modo più efficace concentrandosi sulla scala metropolitana e sfruttando le aree urbane dismesse da riconvertire.
La perequazione territoriale, gli accordi territoriali e le convenzioni per la pianificazione costituiscono elementi di novità introdotti nel panorama legislativo regionale dalla L.R. 3/2013. L'interesse verso queste forme di cooperazione è promosso a livello regionale, attraverso l'introduzione di accordi tra enti, che prescrivano l'utilizzo di strumenti economico-finanziari e gestionali concordati. I principi perequativi sono decisivi ad una scala metropolitana per permettere di assicurare standard urbanistici, servizi sociali e attrezzature di livello comunale.

Politiche di gestione delle aree industriali e terziarie

Nella situazione di attuale crisi economico-finanziaria e di difficoltà di sviluppo, vi sono aree industriali, commerciali e di terziario avanzato che, nei diversi quadranti metropolitani, presentano dinamiche simili di dismissione (ad esempio nel quadrante sud-ovest). I responsabili comunali che hanno partecipato al progetto di mappatura hanno espresso la necessità di un meccanismo di gestione integrata di queste zone. Un osservatorio che permetta di far conoscere e valorizzare le aree già esistenti potrebbe, in una logica sistemica, identificare le localizzazioni produttive strategiche, ripensare alla rete di attività produttive e commerciali ed evitare il fenomeno di capannoni vuoti e dismessi. La Regione Piemonte e la Provincia di Torino potrebbero avere un ruolo attivo in questo processo, i comuni stessi propongono un generale coordinamento anche con questi soggetti a scala sovralocale. Considerando una domanda diversa dal passato, verso un settore produttivo "leggero" e la sovrabbondanza di spazi commerciali della grande distribuzione, vanno definiti orientamenti generali e strategie differenti a seconda dei settori economici.

Sistema integrato di mobilità

In alcuni dei quadranti dell'area metropolitana torinese è emerso il problema di una migliore pianificazione e gestione della mobilità. Convogliando la mobilità verso stazioni di interscambio ferro-gomma, è possibile migliorare la connessione e l'accessibilità con gli ambiti locali circostanti. Ripensare la mobilità in modo sinergico significa, inoltre, occuparsi anche della rete delle piste ciclabili e dei sistemi di *bike sharing* (tecnologicamente uniformi in tutta l'area metropolitana, vedi problematiche sorte nel quadrante nord-ovest).
Nel caso dei comuni di seconda e terza cintura, l'accessibilità è sempre più problematica, con comuni spesso mal collegati sia al capoluogo che agli altri centri di rilievo fuori dall'area

metropolitana torinese (esempi nei quadranti sud-ovest e sud-est). Il tema del Sistema Ferroviario Metropolitano non è stato affrontato durante gli incontri con i referenti comunali, in quanto il sistema è stato attivato recentemente.
Vi sono poi zone con alte dotazioni infrastrutturali (il quadrante nord-est e sud-ovest per esempio) che possono costituire occasioni di sviluppo urbano. La vicinanza a direttrici infrastrutturali e scali intermodali ha problematiche simili, può essere però anche considerata in relazione a principi perequativi, promuovendone le potenzialità e le relazioni con altri ambiti territoriali.

Gestione del territorio e delle risorse ambientali e paesaggistiche

In tutti i quadranti esaminati è emerso come il progetto regionale Corona Verde abbia integrato le progettualità locali e fornito risorse e strategie generali di recupero e valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale e storico. Corona Verde, progetto attivo dal 2000, può quindi costituire un interessante esempio di strategia a scala sovralocale per la gestione degli ambiti a parco, fluviali, rurali e del sistema di residenze storiche. Finanziato dall'Unione Europea e dalla Regione Piemonte il progetto ha superato la visione di protezione "passiva" delle risorse ambientali naturali, verso un approccio basato sull'integrazione delle politiche di tutela e valorizzazione, la multifunzionalità delle aree rurali, la promozione della qualità del paesaggio, e la creazione di un sistema di mobilità sostenibile attraverso una rete di percorsi pedonali e ciclabili.
Una strategia territoriale per le risorse naturali non può quindi prescindere dal tenere in considerazione questo tipo di politiche, utilizzandole come punto di partenza e strumento di sperimentazione per la possibile introduzione di un nuovo approccio di *governance* metropolitana di queste risorse, integrativo rispetto a quello regionale.
In questo contesto va considerato anche il tema idrogeologico, il territorio dev'essere considerato non dimenticando la tutela e gestione delle acque e dei suoli. In particolare, per esempio nel quadrante Nord-Est, emerge come sia necessario migliorare la regimentazione dell'acqua (rete di canali presenti), ponendo attenzione anche all'impatto sul territorio dell'impermeabilizzazione dei suoli.

Agricoltura sostenibile: filiera corta e tutela del paesaggio

Negli ultimi anni il tema dell'agricoltura urbana si è sviluppato notevolmente. Una maggiore attenzione da parte dei cittadini si è concentrata sulle diverse forme di agricoltura (orti e prodotti a filiera corta). Allo stesso tempo, il dibattito ha messo in relazione i temi della sostenibilità e della riduzione di sprechi di risorse (energetiche e non) con quelli del paesaggio e della sua tutela.
In alcuni ambiti dell'area metropolitana è possibile riscontrare un'alta qualità ambientale, legata alla presenza di aree rurali e alla tutela del paesaggio posta in essere dalle amministrazioni. Questi ambiti possono essere identificati nella zona collinare (in particolare nel quadrante sud-est) e nei comuni di seconda, terza cintura.
Comuni come Pino Torinese e Pecetto Torinese non autorizzano interventi industriali e commerciali impattanti per il paesaggio, cercano invece di incentivare il recupero delle cascine

storiche e del ritorno della popolazione più giovane al settore dell'agricoltura. Nel quadrante sud-est è infatti sentito il tema dell'agricoltura sostenibile e della sua promozione, adottando politiche di filiera corta e prodotti a km0, che servano le aree metropolitane più urbanizzate. L'intento è valorizzare l'identità territoriale dei comuni collinari, garantendo una buona qualità della vita e promuovendo anche un turismo legato ai piccoli centri.
Questo tema è facilmente collegabile alla politica di gestione delle aree industriali e terziarie. La presenza di un meccanismo di gestione metropolitana darebbe la possibilità di concentrare gli insediamenti industriali e commerciali a seconda delle caratteristiche territoriali, spostando eventuali richieste di investimento da comuni ad alto valore naturale e paesaggistico, verso zone industriali consolidate e dotate di appositi servizi.
I comuni a vocazione agricola nel territorio pianeggiante dell'area metropolitana sono più legati all'agricoltura intensiva. Risulta quindi difficoltoso per i comuni interessati portare avanti principi di agricoltura sostenibile, condizionando le logiche di mercato prevalenti. Sostituire l'agricoltura intensiva con tipologie biologiche, a lotta integrata (ecc.), costituisce anche una trasformazione della tipologia di lavoro agricolo. L'agricoltura sostenibile, infatti, richiede una più alta intensità di lavoro.
Per rispondere a queste istanze, nate negli ultimi anni, i comuni necessitano di linee guida dettagliate per la sostenibilità ambientale dei territori, al fine di rispondere alle difficoltà che emergono nell'attuare un processo di valorizzazione. Queste politiche richiedono infatti strumenti specifici che, sempre in un'ottica sinergica e strategica, possano sviluppare indirizzi comuni e rafforzino il ruolo delle amministrazioni comunali.

Poli del turismo metropolitano

Le residenze sabaude sono presenti nei diversi quadranti dell'area metropolitana. Come riconosciuto da tutti gli strumenti di pianificazione territoriale, queste emergenze storico-culturali rappresentano un patrimonio di rilievo per il territorio metropolitano, soprattutto in relazione ai contesti urbani e/o naturali nei quali sono inserite. Si intende quindi in questa sede sottolineare l'importanza del loro collegamento e radicamento territoriale. Alcune di queste peculiarità storico-culturali potrebbero essere maggiormente promosse in sinergia con i musei e le altre residenze storiche dell'area metropolitana. In particolare, il sistema museale risente, nei suoi poli più lontani dal capoluogo, di poca connessione e integrazione con Torino.
Il settore turistico può però essere valorizzato non solo migliorando la connessione con le emergenze storico-architettoniche, ma anche nei confronti delle aree naturali e paesaggistiche rilevanti. La stessa zona collinare potrebbe essere maggiormente valorizzata, in una prospettiva metropolitana, nel già consolidato sistema di Turismo Torino e Provincia.

Aree commerciali

Le aree commerciali hanno interessato lo sviluppo della prima cintura dagli anni '90 in poi. Negli ultimi anni, nuove aree sono state individuate come nuovi ambiti di trasformazione per la realizzazione di grandi superfici commerciali. Questo fenomeno si è localizzato soprattutto nel quadrante sud-ovest, lungo la tangenziale, e in quello sud-est nei pressi dell'area Sanda Vadò (anch'essa vicino a infrastrutture viabili ad alto scorrimento). Si rileva la necessità di una maggiore attenzione nella localizzazione e gestione del territorio, sia per quanto riguarda gli spazi più o meno utilizzati, sia per contenere il consumo di suolo.
In maniera simile alle aree industriali e terziarie, sarebbe auspicabile una gestione integrata e coordinata su tutto il territorio metropolitano, che permetta dinamiche di concentrazione e razionalizzazione.

Promozione della qualità urbana

Il tema della qualità urbana interessa l'intero territorio metropolitano. L'ambito, oggetto di forme di urbanizzazione differente, presenta caratteri spesso non omogenei e aree di ridotta qualità ambientale. Oltre all'attenzione verso una migliore organizzazione e coordinamento del patrimonio edilizio esistente (e delle strutture commerciali e produttive sottoutilizzate), si intende promuovere anche una specifica attenzione verso la qualità urbana. Questa strategia può essere perseguita anche nelle trasformazioni urbane in fase di studio e non ancora realizzate.

Identità e poli metropolitani

L'area metropolitana non è indifferenziata. È costituita da aree con storie urbane, caratteristiche morfologiche, ambientali e insediative diverse, che possono essere valorizzate, creando poli con identità forti in un'ottica policentrica. La collina torinese e chierese costituisce, ad esempio, un ambito che offre una significativa opportunità di preservare delle caratteristiche ambientali, insediative ed economiche di qualità, in parte auto-contenute, ma anche strettamente connesse al resto dell'area metropolitana. Anche per i Comuni metropolitani più fuse nel *continuum* urbano con la città capoluogo (e tra loro) si presenta la possibilità di definire politiche di maggiore definizione della loro identità, favorendone uno sviluppo che ne metta in luce le centralità (centro e patrimonio storici, tessuti consolidati compatti), differenziando il contesto rurale che ancora in parte le circonda.
In particolare potranno essere maggiormente valorizzate le funzioni metropolitane (turistiche, commerciali, formative, pubbliche in generale) che costituiscono vere e proprie centralità metropolitane.

CONCLUSIONI, PROSSIMI PASSI

La lettura dei fenomeni attuali è un elemento di rilievo, a cui è necessario dare seguito con un lavoro di ricomposizione dello scenario metropolitano, che capitalizzi il patrimonio conoscitivo già esistente sull'ambito metropolitano torinese. Il quadro conoscitivo che si andrà a delineare successivamente, anche con riferimento agli aspetti ancora non esaminati e considerando il panorama di studi, ricerche e progetti strategici attuati nell'area metropolitana, permetterà di raccogliere le potenzialità e i punti di forza del territorio metropolitano. Questo processo consentirà di prefigurare i possibili scenari di sviluppo e di individuare, in maniera condivisa, quello da portare avanti nei prossimi anni, come riferimento per le politiche di sviluppo metropolitano.

In particolare, uno dei passi successivi sarà l'analisi dei sistemi infrastrutturali e ambientali e dei loro interventi. Questi elementi potranno quindi integrarsi con il lavoro di mappatura e con le altre analisi già svolte sull'area metropolitana. Allo stesso tempo, le caratteristiche socio-economiche dell'area sono fattori di rilievo per mettere in relazione il tessuto urbano e condizioni quali gli aspetti demografici, economici, culturali. Nella fase di crisi economico-finanziaria attuale, sarà importante considerare anche la realtà del mercato immobiliare, che in quanto in fase di contrazione e riduzione, può essere considerato altamente competitivo.

L'integrazione e "sovrapposizione" di queste letture territoriali definisce un quadro conoscitivo completo dell'intero ambito metropolitano.

Un ulteriore approfondimento di rilievo è quello relativo alla definizione di progetti strategici e nodi sui quali concentrare l'attenzione dei vari soggetti che parteciperanno alla definizione di una strategia territoriale metropolitana. Concentrandosi su ambiti di importanza strategica a livello metropolitano sarà possibile sviluppare cooperazioni e progettualità specifiche e, allo stesso tempo, definire linee di intervento per l'intera area metropolitana.

L'elemento temporale non è poi secondario, ragionare sulle trasformazioni urbane dei diversi Comuni ha permesso di individuare fenomeni e temi attuali. Di chiaro interesse sarebbe un aggiornamento dei dati nel corso tempo, per permettere di verificare le progettualità.

Si rimanda quindi per questi approfondimenti e integrazioni alle fasi successive del processo di costruzione di una strategia metropolitana, in un'ottica di lavoro basata su studi e azioni successive e complementari.

TESTI DI RIFERIMENTO

Agenzia per la mobilità metropolitana, Indagine sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti, 2010

M. Alulli, La riforma metropolitana e i suoi dilemmi, CITTALIA, giugno 2010

R. Cogno, Alla ricerca della dimensione territoriale ottimale ed omogenea. Il caso Piemonte, IRES Piemonte, luglio 2011

Consiglio Regionale del Piemonte, Le aree e le città metropolitane, in Dossier informativo per i Consiglieri regionali, Direzione Segreteria dell'Assemblea Regionale e Direzione Processo Legislativo VIII Legislatura, ottobre 2008

S. Crivello, L. Davico, L. Staricco, Studiare il Piemonte quindici anni dopo: 1998-2008, in Quaderni di ricerca, IRES Piemonte, 2008

A. Debenardi, Analisi della domanda di mobilità nel bacino funzionale di Torino a supporto del PTC 2, Polinomia, 2010

L. Debernardi, T. Parisi, Territorio, servizi e popolazione: il ruolo degli enti pubblici. Quindicesimo rapporto focalizzato, Osservatorio del Nord Ovest, 2008

B. Dente, Una ricognizione dei contesti territoriali individuati come regioni urbane o aree urbane nelle nove città metropolitane, Politecnico di Milano e Comitato scientifico ReCS, in Intervento alla Commissione ReCS-ANCI sulle città metropolitane Venezia, 10 dicembre 2009

FORMSTAT, Significati di governance, Linea Osservatorio Progetto Governance. IRES, Linee di piano territoriale per il Comprensorio di Torino, Napoli 1976

IRES, L'organizzazione territoriale del Piemonte, Quaderni di ricerca Ires, Torino, Dicembre 1988

A. Mela, L. Davico, S. Crivello, L. Staricco, Lo sviluppo multipolare dell'area metropolitana Torinese, in Scenari per il Piemonte 2015, IRES, Torino 2008

F. Merloni, Il rebus metropolitano, Le soluzioni istituzionali per il governo delle grandi aree urbane: nove esperienze straniere a confronto, IRESM, Roma 1986

F. Minucci, L'evoluzione del governo del territorio e dell'ambiente, Dalla logica dei comandi alle logiche condivise, UTET, Torino 2005

S. Piperno, S. Piazza, G. Pola, Sviluppo urbano e interdipendenze fiscali nelle aree metropolitane: un'esplorazione preliminare con riferimento all'area metropolitana di Torino, IRES Piemonte, 2006

Progetto InterMETREX, Politiche metropolitane nell'area torinese: http://www.regione.piemonte.it/territorio/dwd/documentazione/programmiComunitari/PoliticheMetropolitaneAreaTorinese.pdf

Provincia di Torino, Conferenza Metropolitana Torinese: obiettivi e percorso, il documento della Provincia di Torino, 26 ottobre 2012 Torino.

Provincia di Torino, Il governo d'area vasta nella Provincia di Torino, agosto 2008

Regione Piemonte, Contributo alla formazione del piano territoriale del comprensorio di Torino, Franco Angeli Editore, Milano, 1979

Regione Piemonte, Corona Verde: un progetto per la rete verde dell'area metropolitana torinese: www.regione.piemonte.it/europa/coronaverde

Regione Piemonte, La questione metropolitana nel Piemonte del duemila. Una prima ricognizione analitica, IRES Piemonte, Torino, giugno 2006

Regione Piemonte, PTR, Quadro di riferimento strutturale, Torino, luglio 2007

F. Spalla, R. Lanza, Area Metropolitana, in Amministrare n. 1-2, Gennaio- Agosto 2008, il Mulino, Bologna

Urban Center Metropolitano, Gran Torino, Appunti per la futura città metropolitana, luglio 2012

ELENCO DEGLI INTERVENTI MAPPATI

COMUNI	NUMERO INTERVENTO	NOME DELL'INTERVENTO
Alpignano	1	CRS1
Alpignano	2	CRS2
Alpignano	3	CRS3
Beinasco	1	RR 2-9
Beinasco	2	RR 2 -10
Beinasco	3	RN 10
Beinasco	5	RN 12
Beinasco	6	RN 13
Beinasco	7	Centro servizi
Beinasco	8	TNR1
Beinasco	9	Distretto Commerciale
Beinasco	10	PIP
Beinasco	11	Produttivo di completamento
Beinasco	4	RN 11
Borgaro Torinese	1	Bor.set.to
Borgaro Torinese	2	Variante n.7- Porta accesso
Bruino	13	ZI3
Bruino	1	C*D
Bruino	2	C*E
Bruino	10	C*A
Bruino	8	C*G
Bruino	9	C*O
Bruino	3	C*C
Bruino	4	C*P
Bruino	5	C*B
Bruino	6	C*I
Bruino	7	C*L
Bruino	11	ZI1
Bruino	12	ZI2
Bruino	14	ZRU
Bruino	15	CO5
Candiolo	3	Area Industriale I2 3
Candiolo	2	Area Industriale I3 a
Candiolo	1	Ex Ariagel
Candiolo	4	Ampliamento IRCC
Caselle Torinese	1	Parco Centrale
Caselle Torinese	3	Ex aree industriali
Caselle Torinese	4	Area Commerciale
Caselle Torinese	6	Area Residenziale "RN1a"
Caselle Torinese	5	Area Residenziale
Caselle Torinese	2	Aree Residenziali "A"
Castiglione Torinese	1	Completamento area artigianale
Castiglione Torinese	2	Area commerciale
Collegno	5	Messina
Collegno	2	Area Ex Elbi
Collegno	3	Area Centrale
Collegno	4	Area Fabbrichetta
Collegno	6	Centro Ippoterapeutico
Collegno	1	Ikea
Druento	1	T1
Druento	2	C1
Druento	3	C4
Druento	4	C5
Druento	5	C6
Druento	6	C7
Druento	7	C12
Druento	8	C13
Druento	9	C15
Druento	10	C16

Druento	11	Programma casa
Gassino Torinese	1	Polo scolastico
Gassino Torinese	2	Ambito Residenziale
Gassino Torinese	3	Piano Casa
Grugliasco	1	Progetto Universitario
Grugliasco	2	Istituto Zooprofilattico Sperimentale
Grugliasco	3	Stazione Ferroviaria
Grugliasco	4	Centro Servizi
Grugliasco	5	Area Ex Pininfarina
Grugliasco	6	Intervento Residenziale
Grugliasco	7	Il Borgo
Grugliasco	8	Da Vinci Ovest
Grugliasco	9	Intervento Produttivo
Grugliasco	10	Z12
Grugliasco	11	Corso Allamano-Strada del Portone
Grugliasco	12	Insediamenti produttivi di completamento
Grugliasco	13	PIP Maggiordomo
Grugliasco	14	Villa Maggiordomo
Grugliasco	16	Piazza Matteotti
Grugliasco	17	Produttivo di completamenteo
La Loggia	1	PP Rnm
La Loggia	3	PEC Rn1
La Loggia	2	PP Pb4
Moncalieri	13	Campo di Canottaggio
Moncalieri	7	Area Commerciale CP1
Moncalieri	2	Quadrilatero dei ponti
Moncalieri	4	Ex Pozzo Gros Monti
Moncalieri	11	Ex-Garis
Moncalieri	3	Area Ex-FIRSAT
Moncalieri	16	Area ex SMAT
Moncalieri	14	Parcheggio di Interscambio
Moncalieri	15	Stazione metro-Piazza Bengasi
Moncalieri	10	CRC
Moncalieri	1	Area Ex-DEA
Moncalieri	5	CRS1 Strada Vivero
Moncalieri	6	Ex- Altissimo
Moncalieri	8	Ex-Distilleria Torino
Moncalieri	12	Intervento di Edilizia residenziale
Moncalieri	17	Ciclo pista spondadx Po e ascensore panoramico
Moncalieri	18	Ciclo pista spondasx Sangone (Corona Verde)
Nichelino	2	Ex Viberti - Auchan
Nichelino	3	Intervento residenziale - Debuscè
Nichelino	4	Ampliamento Carrefour
Nichelino	1	Mondo Juve
Orbassano	1	Produttivo di completamento
Orbassano	2	Arpini
Orbassano	3	1017
Orbassano	4	Piazza del mercato
Orbassano	5	Stazione FM5
Orbassano	6	Parco pubblico
Pecetto	1	Torre dell'Eremo
Pecetto	2	Zona Pontetto Ambito n.5
Pecetto	3	Zona Pontetto Ambito n.6
Pecetto	4	Strada Chieri Ambito n.7
Pecetto	5	San Pietro Ambito n.8
Pecetto	6	Sistema ambientale Rio Valle San Pietro
Pino Torinese	1	Ri9A
Rivalta	1	Castello Orsini
Rivalta	2	Cascina Commenda
Rivalta	3	Chiesa
Rivalta	4	Edificio direzionale Avio
Rivalta	5	Casermette
Rivalta	6	2 Lotti di residenza popolare
Rivalta	7	frazione tetti francesi
Rivalta	8	L1
Rivalta	9	Espansione Residenziale

Rivalta	10	Ampliamento Zona Industriale
Rivalta	11	Espansione Residenziale 2
Rivalta	12	Ex Cerrina
Rivoli	1	Ex villa Botteri
Rivoli	2	Ativa
Rivoli	3	Intervento Largo Susa
Rivoli	4	Intervento Via Omegna
Rivoli	5	Intervento Levi/Einaudi
Rivoli	6	Intervento Trento
Rivoli	7	Ex Enel
Rivoli	8	Intervento Susa
Rosta	4	BI III233
Rosta	3	NI 15
Rosta	1	NI 5
Rosta	2	NI 8
San Gillio	1	R723/718/5.7/5.9
San Gillio	2	Scuola elementare e asilo
San Mauro	1	Comparto Pescarito
San Mauro	4	Bonifica Sponda Sinistra Po
San Mauro	6	Ex Saponificio
San Mauro	7	Ex Desalles Borzino
San Mauro	2	Eco-Borgo
San Mauro	3	Parco Urbano
San Mauro	5	Area residenziale Rivodora
San Raffaele Cimena	1	L2
San Raffaele Cimena	2	Pec 44/2010
San Raffaele Cimena	3	Via san Bernardo 1
San Raffaele Cimena	4	Via san Bernardo 2
San Raffaele Cimena	5	Via Revel
San Raffaele Cimena	6	Via Rivalta
San Raffaele Cimena	7	Via san Bernardo 3
San Raffaele Cimena	8	Via della Repubblica
Settimo Torinese	15	Laguna Verde -Mf18
Settimo Torinese	1	QT6/3 Standa
Settimo Torinese	2	Pdc-Settimo Cielo
Settimo Torinese	3	Mf16-Area ex SIVA
Settimo Torinese	4	Mf17-Area Lucchini
Settimo Torinese	5	Mf2-Area ex acciaieria Ferrero
Settimo Torinese	6	Pirelli
Settimo Torinese	7	Pi 11
Settimo Torinese	8	Ht6
Settimo Torinese	9	Pd-Settimo Cielo
Settimo Torinese	10	Pi 15
Settimo Torinese	11	Area ex Ceat
Torino	1	Juventus stadium (S.13)
Torino	2	Area Continassa (S.12)
Torino	3	Contratto di quartiere Via Parenzo (A.43)
Torino	4	Area Via Pianezza (L.9)
Torino	5	Thyssen_Ilva_(L:7)
Torino	6	Area vitali Nord (A.27)
Torino	7	Parco dora (A.31)
Torino	8	Parco spina 4 (A.30)
Torino	9	PR.IN. Gondrand /metallurgica piemontese ((A.9)
Torino	10	Stazione Rebaudendo (S.17)
Torino	11	Linea2_Lotto1 (A.50)
Torino	12	Spina 4
Torino	13	Basse di stura (A. 46)
Torino	14	BOR.SET.TO (A.6)
Torino	15	Innesto urbano A4 TO/Mi (A.4)
Torino	16	PR.IN. Cebrosa (A.2)
Torino	17	PR.IN MICHELIN (A.1)
Torino	18	
Torino	19	MICHELIN/PROFIMM (S.16)
Torino	20	Ampliamento Auchan (S.1)
Torino	21	Abbadia di stura (A.7)
Torino	25	Area Abbadia di stura (L.2)

Torino	22	ATS BANDELLO (A.3)
Torino	23	Ex TRINCEA FERROVIARIA (A.51)
Torino	24	Contratto di quartiere via Ghedini (A.14)
Torino	26	Ambito ex scalo vanchiglia (A.10)
Torino	27	Manifattura Tabacchi (C.7)
Torino	28	Alenia (A.44)
Torino	29	PR.IN. Pronda- Marche (A.42)
Torino	30	LANCIA _(A.45)
Torino	31	Area Galp (A.38)
Torino	32	Mirafiori TNE zona b/c (L.6+ L.5)
Torino	33	Mirafiori /TNE zona A e piazza mirafiori (S.11)
Torino	34	Mirafiori /TNE centro del design e ampl. (C.13)
Torino	36	Area Sangone (A.40)
Torino	37	TRM Gerbido (L.8)
Torino	38	Parco Colonnetti (A.41)
Torino	39	Piazza Bengasi (A.35)
Torino	40	Palazzo del Lavoro (S.9)
Torino	41	Area ex Fiat Avio (S.8)
Torino	42	Stazione Lingotto (S.20)
Torino	43	Area ex Mercati Generali (A.33)
Torino	44	Stadio Filadelfia (A.34)
Torino	45	Area Trenitalia (L.4)
Torino	46	Piano Particolareggiato Lingotto
Torino	47	Museo dell'Auto mobile (C.11)
Torino	48	Citta della Salute e della scienza (C.12)
Torino	49	25 Verde (A.37)
Torino	50	Ex Ivisor (A.36)
Torino	51	Ex Ghia -OSI, Campus Led (C.10)
Torino	52	Ampliamento delle Biotecnologie (C.9)
Torino	53	Casa del Quartiere (A.20)
Torino	54	Stazione Porta Nuova (S.18)
Torino	55	Area porta Nuova (A.32)
Torino	56	Piano di recupero San Salvario (A.17)
Torino	57	Via San Pio V (A.15)
Torino	58	Cittadella Politecnica (C.8)
Torino	59	Officine grandi Riparazioini (C.7)
Torino	60	Ex Westinghouse (S.7)
Torino	61	Torre Intesa San Paolo (S.4)
Torino	62	Torre RFI (S.5)
Torino	63	Stazione Porta Susa (S.19)
Torino	64	Sistema dei Parcheggi (A.26)
Torino	65	Ampliamento Museo Egizio (C.6)
Torino	66	Ex Istituto Femminile del Buon Pastore
Torino	67	Coabitare numero zero (A.19)
Torino	68	Residenze temporanee (A.19)
Torino	69	ex pastore (A.11)
Torino	70	Nuovo Centro direzionale Lavazza (S.2)
Torino	71	Piano di recupero di Porta Palazzo (A. 16)
Torino	72	Casa del Senato (A:23)
Torino	73	Ex cinema Hollywood (A.22)
Torino	74	Cavallerizza Reale (C.4)
Torino	75	Via Riberi (A.21)
Torino	76	Ex Aldo Moro (C.3)
Torino	77	Sistema delle pedonalizzazioni (A.25)
Torino	78	Ex Borsa Valori (C.5)
Torino	79	Casa Gramsci (A.24)
Torino	80	Centrale parco Michelotti (L.3)
Torino	81	Cecchi Point Hub multiculturale (A.29)
Torino	82	Mosca (A.48)
Torino	83	Area Ex ITAL GAS Gasometri (C.1)
Torino	84	Officine Grandi Motori (S.14)
Torino	85	Nuova sede AMIAT (L.10)
Torino	86	Porta Europa (S.6)
Torino	87	Ex Alfa Romeo (S.15)
Torino	35	Contratto di quartiere via Dina
Trofarello	1	Movi centro- APEA

Trofarello	2	Movicentro- servizi
Trofarello	3	Movicentro -Piazzale Europa
Trofarello	4	Montepo'- Pis Vadò
Trofarello	5	Montepò Commercio L2
Trofarello	7	Parco Garibaldi
Trofarello	6	Via Roma
Trofarello	8	scuola materna
Trofarello	9	PEC ATC
Venaria Reale	1	PP VAR 15
Venaria Reale	2	PP Casalis
Venaria Reale	3	Variante n. 18
Venaria Reale	4	Variante n. 17
Venaria Reale	7	Corona Verde
Venaria Reale	6	Ex Caserma Baleno
Venaria Reale	5	PF Movicentro
Villarbasse	1	PEC C1
Villarbasse	2	PEC 2
Villarbasse	3	DNI
Villarbasse	4	PEC 1
Villarbasse	5	PEC 3
Volpiano	2	Area Commerciale L1 scheda c2
Volpiano	3	Area Commerciale NR12a
Volpiano	5	Nuova Area Industriale
Volpiano	6	Ampliamento Industriale
Volpiano	8	Commerciale scheda c2.1
Volvera	3	M8DR - COMPARTO2
Volvera	2	M8DR - COMPARTO1
Volvera	4	CEM1
Volvera	5	CE14
Volvera	6	Interscambio merci