

VENERDÌ, 02 NOVEMBRE 2007

Pagina III - Torino

L'intervento

Grattacieli a Torino parliamone senza paura E senza coraggio

LILIANA PITTARELLO *

Grattacieli sì, grattacieli no: grazie ad una mostra ed ai giornali, si è avviato un salutare dibattito cittadino. Ma di quali e di quanti grattacieli si sta parlando? Dalla girandola dei dati pubblicati, si deduce: uno, quello progettato da Renzo Piano per Intesa Sanpaolo, oggi in mostra in Palazzo Madama (peccato, il biglietto di ingresso al museo tiene fuori molti interessati): altezza 206 metri più antenne (quindi quasi quattro volte l'adiacente palazzo ex Sip, futura sede della Provincia). Sito: corso Inghilterra angolo corso Vittorio. Due, quello progettato da Fuksas che ha vinto il concorso bandito dalla Regione per l'area ex Materferro di largo Orbassano, ora riadattato e rialzato per l'area delle ex officine Avio, nei pressi del Lingotto: altezza fino a 190 metri (è stato detto martedì in Soprintendenza). Tre, quello sull'area di largo Orbassano, per il quale è partito il bando per i diritti edificatori: altezza 100 metri, dicono i giornali. Quattro, il grattacielo "delle ferrovie", sempre in corso Inghilterra, di cui non si sa ancora nulla. Inoltre, vi sono state dichiarazioni che attestano tanta altra voglia di verticalità.

SEGUE A PAGINA XV

VENERDÌ, 02 NOVEMBRE 2007

Pagina XVII - Torino

La direttrice per i Beni culturali del Piemonte interviene nel dibattito sulla "verticalizzazione" di Torino. E pone alcuni interrogativi

Quattro grattacieli e qualche dubbio

Pittarello: "Né coraggio né paura, ma una regia per il futuro della città"

"Che accade della "porta urbana" pensata da Gregotti se una delle torri sarà quella di Piano, alta 200 e più metri?"

"La sostenibilità affermata per queste opere sul piano tecnico deve sussistere anche a livello territoriale e paesaggistico"

LILIANA PITTARELLO *

Ma, quali sono le regole? A quanto ne so, il Piano regolatore di Torino di Gregotti-Cagnardi, approvato nel 1995, prevedeva tre grattacieli di altezza massima 100 metri: due "gemelli" collocati all'inizio di corso Inghilterra (a mo' di "porta urbana") e uno nell'area di largo Orbassano: tre grattacieli finalizzati a comporre una sorta di "cittadella" a sottolineare la nuova centralità della Spina 2. Ai tempi del Prg, l'area della Fiat Avio era ancora pensata industriale. Ecco quindi la necessità di procedimenti per l'approvazione di varianti.

Ora, mi paiono logiche e di buon senso alcune domande. Che accade della "porta urbana" pensata da Gregotti se uno dei due grattacieli sarà quello di Piano, alto 200 e più metri? Perché forzare un piano regolatore di forte carattere, il cui percorso ha implicato le procedure di rito (elaborazioni e verifiche approfondite, dibattiti, confronto democratico), per affidarsi a varianti urbanistiche caso per caso? E queste potranno analizzare compiutamente il tema del bilanciamento delle attività e funzioni sull'intero territorio cittadino, con attenzione a far sì che quello che sembra un processo centrifugo non impoverisca il centro storico di Torino, rivitalizzato con sapienza, tenacia e cura in un processo durato almeno vent'anni? Che accadrà del mercato immobiliare con tutti i volumi già messi a disposizione da Spina 3, dal villaggio olimpico ed ora in progetto sull'area Avio, ecc., in una città di poco più di 900.000 abitanti?

E' necessaria - e deve essere comunicata ai cittadini - una regia per queste operazioni, che veda la città nel suo complesso, ponendo attenzione allo skyline di Torino, che è una sua specificità, un forte atout nella odierna spietata competizione internazionale fra città, alla cui valorizzazione si è tanto e benissimo lavorato in questi ultimi anni. Cioè, in sintesi, la "sostenibilità" affermata per queste torri sul piano tecnico deve sussistere anche a livello territoriale e paesaggistico.

Chiudo con un'osservazione: in questi anni nei quali la globalizzazione tende ad uniformare il mondo e i luoghi e le popolazioni si difendono dall'omologazione puntando sulle loro specificità culturali, territoriali, di tradizione, può sembrare una contraddizione che anche le città italiane vogliano i loro grattacieli, rivolgendosi a modelli urbani tanto diversi: per celebrare il proprio ruolo di potenza economica e commerciale (Milano), o per evidenziare il potere politico e finanziario, (Torino), o volendosi ridisegnare, come Jesolo (a nord est di Venezia, al di là della laguna), o cercando visibilità, come Savona (col grattacielo di Bofill ed il progetto di Fuksas in mezzo al mare di Albisola), o subendo iniziative imprenditoriali, come la piccola Albenga.

Preoccupa, cioè, che la peculiarità delle città italiane, insita nella loro forma urbana stratificata nei secoli, non riesca più a "tenere", dopo aver già subito i danni di uno sviluppo spesso caotico dei decenni passati.

Nella discussione che si è finalmente aperta, non si tratta quindi di "aver coraggio" o di "aver paura" del nuovo o della modernità, come è stato detto. Occorre abbandonare i luoghi comuni, per ragionare - su dati certi (anche i due plastici in mostra non aiutano...) - con grande apertura e ancor più grande senso di responsabilità nei confronti del futuro della città, poiché, se da un lato le città sono state plasmate nei secoli da interventi spesso di rinnovamento urbano, dall'altro non dobbiamo dimenticare che gli strumenti di intervento oggi a nostra disposizione hanno forza tale da poter risultare devastanti.

(* direttore regionale per i Beni culturali e paesaggistici del Piemonte)