

L'assessore Guido Montanari

Urbanistica A CINQUE STELLE

Per il nuovo piano regolatore la giunta di Chiara Appendino promette il recupero degli edifici dimenticati. Per la Torino-Ceres l'intenzione è di valorizzare il tracciato attuale portando la linea fino al centro città

di Riccardo Graziano

Ie elezioni amministrative dello scorso giugno hanno visto la vittoria del Movimento 5 Stelle a Torino, da oltre vent'anni roccaforte del centro-sinistra. L'affermazione del M5S ha restituito la fotografia di una città percorsa da un profondo malessere, colpita dalla crisi più del resto del nord-Italia, vittima di un progressivo declino con la costante emorragia di attività produttive e la perdita di peso specifico a livello nazionale e internazionale, situazione esemplificata in maniera cruda e inequivocabile dalla recente perdita del Salone del Libro, manifestazione pensata e portata al successo nel capoluogo piemontese e ora scippata, per l'ennesima volta, dall'ingorda e accentratrice Milano.

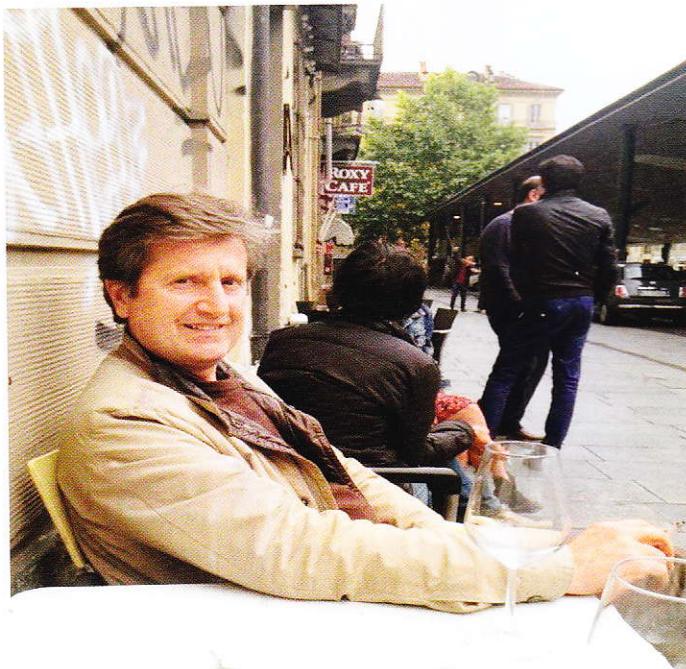
La nuova Giunta a Cinque Stelle si trova quindi di fronte a una duplice, cruciale sfida: dimostrare che il Movimento creato pochi anni fa da Beppe Grillo è ormai sufficientemente maturo per passare dalla protesta all'azione di governo e ridare smalto e fiducia alla città subalpina, che da tempo sembra aver smarrito quel ruolo da protagonista a lungo rivestito all'interno del panorama nazionale. In questo contesto, assumono particolare valenza le questioni relative alle grandi trasformazioni urbanistiche, che

sono state il tratto distintivo del capoluogo piemontese nel recente passato e sono destinate ad avere altrettanta rilevanza nel prossimo futuro. A causa della massiccia deindustrializzazione, infatti, la città si è trovata a dover gestire una enorme quantità di aree industriali dismesse, occasione unica di ridisegno urbano e ripensamento delle proprie vocazioni, in parte vanificata dalla mancanza di una visione strategica di ampio respiro e da una gestione miope, incentrata sul breve periodo,

con l'edificazione bulimica di zone residenziali e centri commerciali, ben oltre le effettive necessità della popolazione. A guidare il nuovo corso, nel ruolo strategico di Assessore all'Urbanistica, è stato chiamato il professor Guido Montanari, docente di storia dell'architettura contemporanea al Politecnico di Torino con già all'attivo una precedente esperienza nella Giunta del Comune di Rivalta, il quale ha assunto anche la carica di Vicesindaco, in virtù della rilevanza delle tematiche di cui dovrà occuparsi e della conoscenza pregressa dei meccanismi amministrativi. A poche settimane dal suo insediamento, lo abbiamo interpellato su alcune delle numerose questioni aperte, per capire quali sviluppi ci attendono.

Per il M5S arrivare alla guida di Torino è una sfida impegnativa. Qual è la sua impressione a poche settimane dall'inizio dell'incarico?

Pur non facendo parte del M5S, collaboro con l'attuale sindaco Chiara Appendino relativamente alle tematiche di mia competenza da oltre un anno. Questo ci ha portato a stilare un programma di mandato, approvato nelle prime sedute consiliari, che rispecchia le nostre idee sullo svi-



Guido Montanari, assessore all'Urbanistica di Torino

luppo della città, che dovrebbe rompere con gli schemi del recente passato e ripartire su nuove basi. Questo si scontra con la situazione che abbiamo trovato, quella di una città fortemente indebitata che finora ha finanziato il proprio debito con i capitali della grande edilizia, lasciando in cambio a quest'ultima carta bianca sulla gestione del territorio. Invertire la rotta non sarà facile, perché fermare alcuni progetti secondo noi non appropriati significa rinunciare a grossi introiti per le casse comunali, anche perché non possiamo contare su un Governo nazionale "amico" disposto a darci una mano o a chiudere un occhio, e il rischio di finire commissariati per ragioni di bilancio non è purtroppo così remoto.

Uno dei primi problemi che dovete affrontare è quello della destinazione dell'ex MOI, dove sembrerebbe sfumata l'idea di istituire un centro di ricerca in collaborazione con l'Università ...

Esatto. L'Università ha manifestato la volontà di rinuncia verso quel progetto, evidentemente per problemi di fattibilità e oneri di spesa per mettere a norma e rendere agibili degli spazi che evidentemente non erano stati pensati per ospitare centri di ricerca biomedicale. Al momento questa possibilità appare tramontata, per questo abbiamo già iniziato a pensare all'alternativa di un nuovo insediamento di attività produttive e mercatali, per provvedere comunque al recupero di una zona che ormai da vent'anni versa in stato di sostanziale abbandono. È un problema purtroppo molto comune nella nostra città, dove si sono spesso dismesse o trasferite attività senza avere prima chiara l'idea di come riutilizzare le strutture che le ospitavano, troppo spesso abbandonandole all'incuria e al degrado. A settembre riapriremo il tavolo con Università e Politecnico per verificare se c'è ancora la possibilità di portare avanti la collaborazione sull'ipotesi del centro di ricerca, ma nel caso il progetto venisse definitivamente accantonato, dobbiamo farci trovare pronti con un'alternativa che consenta finalmente il recupero del sito.

Il progetto dell'ex MOI era

a sua volta collegato a un altro intervento rilevante, quello della Città della Salute, che era già risultato spinoso in campagna elettorale, quando il Governo, tramite la ministra Boschi, aveva minacciato di far saltare il relativo finanziamento

E' una questione nodale. Prima di lasciare l'area delle Molinette per la ricollocazione nel sito Fiat Avio, bisognerebbe avere ben chiaro cosa fare dell'ospedale dismesso: residenze protette, centro di riabilitazione e lungodegenza o simili, comunque evitare di condannare ancora una volta all'abbandono degli edifici a volte anche di interesse storico e architettonico. Dobbiamo tenere conto che il governo nazionale è disposto a finanziare con 250 milioni di euro il progetto di ricostruzione del polo ospedaliero, ai quali si aggiungerebbero 150 milioni stanziati dalla Regione Piemonte, vincolati però al trasferimento sull'ex area industriale di Fiat Avio. Rinunciare a priori a un finanziamento di tale portata nell'attuale situazione di indebitamente comunale non sarebbe responsabile. Tuttavia l'aspetto urbanistico ed edilizio è di nostra competenza, quindi prima di sottoscrivere le varianti di destinazione d'uso per il trasferimento della zona ospedaliera vorremmo definire con chiarezza quale sarà il destino delle attuali Molinette.

C'è poi la questione della Torino-Ceres, con il progetto di tunnel sotto Corso Grosseto previsto dalla precedente amministrazione ...

Un progetto costoso e che implica una grossa cantierizzazione. Noi siamo più propensi a valorizzare il tracciato attuale, prevedendo la prosecuzione della linea fino al centro città, con interscambio col Passante ferroviario all'altezza di stazione Dora e recupero dei vecchi binari che arrivano fino alle spalle di Porta Palazzo, dove ci si può collegare alla linea 4.

La tematica dei trasporti è contigua a quella dell'urbanistica, senz'altro avrete già ipotizzato alcune linee guida anche in quell'ambito ...

Puntiamo a una riduzione del numero di vetture circolanti attraverso vari provvedimenti: stop alla costruzione di nuovi parcheggi pubblici in zona centrale e prosecuzione di tutte le iniziative di mobilità alternativa già in fase di sviluppo: car e bike sharing, piste ciclabili, nuove aree pedonali, implementazione della mobilità elettrica.

E per quanto riguarda un nuovo Piano Regolatore?

Lo studieremo in maniera partecipata con tutte le realtà del territorio, andando a individuare le reali esigenze zona per zona. Per molti anni a Torino si è costruito troppo e male, occorrerà individuare le esigenze di servizi, scuole, asili e tutto ciò che può servire alla popolazione, andando anche a creare nuove aree verdi in quartieri che ne sono praticamente privi. ■

