

Dopo il 2006 scomparso il 20% delle imprese edili

Piemonte, dopo il boom olimpico crisi più pesante

Molti impianti inutilizzati in montagna e case per gli atleti occupate dai rifugiati africani – Ance: «Più soldi alle opere pubbliche»

PAGINA DI MARIA CHIARA VOCI

Nei giorni in cui a Sochi, in Russia, si sta svolgendo la XXII edizione dei Giochi Olimpici Invernali, in Piemonte si fa più vivo il ricordo del periodo eccezionale vissuto nel 2006 sulla spinta dell'evento a cinque cerchi.

LE OLIMPIADI DEL 2006

Per Torino e la Regione, le Olimpiadi della neve sono state un'occasione unica di rilancio del territorio: sia sotto l'aspetto delle infrastrutture e dello sviluppo edile (il capoluogo piemontese è una delle poche città in Italia ad aver concretizzato e non "derogato" le azioni previste dal piano regolatore, datato 1995) sia sotto quello della crescita culturale e turistica.

Dalla metropolitana al Passante, dai palazzetti olimpici ai quartieri realizzati per i villaggi atleti, dal restyling dell'aeroporto di Caselle fino alla riconversione di impianti e stazioni sciistiche, la spinta ha coinvolto anche opere non direttamente connesse ai Giochi e la Regione (specie nel torinese) ha saputo sfruttare un'opportunità che ancora oggi ha le sue evidenti ricadute. Non solo nel numero crescente di persone in visita alla prima capitale d'Italia.

IL POST OLIMPIADI

«Accettabile», a detta di molti e nel complesso, anche la gestione del post-Giochi, specie sotto la Mole.

Nonostante i nodi al pettine: molti fra gli impianti realizzati sulle montagne olimpiche sono inutilizzati mentre, a Torino, le palazzine costruite per il villaggio a cinque cerchi del Moi non sono state, se non in parte, riconvertite. A lungo disabitate, le strutture sono oggi parzialmente occupate dai rifugiati dell'Emergenza Nord Africa.

«Torino si è trovata a dover gestire la riconversione post-olimpica in un periodo in cui la crisi economica impone la necessità di cambiare passo ai tempi e ai modi delle trasformazioni – riflette, comunque, Carlo Alberto Barbieri, presidente dell'Inu Piemonte e Valle d'Aosta –. Nonostante questo, la città è riuscita a far fruttare il posizionamento internazionale conquistato grazie ai Giochi e, tutto sommato, è riuscita a riassorbire bene, nonostante alcune eccezioni, il patrimonio dei nuovi metri quadrati lasciato in eredità dall'evento. Il rammarico oggi è che, al contrario, in vista dell'Expo 2015 non si sia riuscita ad attivare una vera sinergia strategica e operativa fra Torino e Milano. Credo sia un'occasione in parte perduta».

DOPO IL BOOM, LA SUPER-CRISI

Rammarico che si riflette nelle aspettative frustrate del mercato. Proprio l'abbuffata dei cantieri olimpici ha reso più netto e marcato, in Piemonte, il contrasto fra pre e post crisi economica. Secondo recenti analisi diffuse dai tre sindacati confederali delle costruzioni, Fillea-Cgil, Filca-Cisl e Feneal Uil, negli ultimi

anni si sono persi oltre 20mila posti di lavoro nella Regione. Nel periodo 2008-2011, le ore effettivamente lavorate e il numero di operai iscritti alla casse edili sono diminuiti di circa il 22% mentre il numero delle imprese iscritte ha subito una flessione di quasi il 20 per cento.

Tutti in negativo i rapporti diffusi dalle associazioni degli edili. Secondo il centro studi di Ance Piemonte, che ha fotografato in autunno 2013 l'umore delle imprese associate, il 94% del campione interpellato dichiara di non avere in previsioni aumenti di fatturato, ma semmai di dover far fronte a sensibili riduzioni.

Fra i problemi principali, lo stallo nelle gare. Secondo il Collegio Costruttori della Provincia di Torino, i bandi per le opere pubbliche pubblicati nel torinese nel 2013 sono stati il 31% in meno rispetto al 2012, per un valore di 235 milioni di euro. Appena nel 2009, quando già la crisi era iniziata, l'ammontare delle gare raggiungeva i 488 milioni. «Per una città come Torino, che vuole proiettarsi verso il futuro – commenta Alessandro Cherio, presidente del Collegio costruttori – è fondamentale guardare l'orizzonte, ma per arrivare a destinazione è necessario che il terreno sul quale cammina sia privo di "buche". Ci sono urgenze a cui è necessario rispondere. Credo che la pubblica amministrazione debba ragionare su come sia possibile destinare, almeno in parte, gli introiti provenienti dalla fiscalità, a partire dalla Tasi, per le infrastrutture anziché limitarsi a coprire la sola spesa corrente».

Risorse idriche, 6 gli Ato In tre casi gestore unico ma quasi sempre pubblico



Il processo di riforma innesca-
 to dalla legge Galli del 1994
 è tutt'ora in corso. Secondo
 un percorso che, appena due an-
 ni fa, con la legge 7 del 2012, è
 stato rivisto, corretto e riconfer-
 mato. Il Piemonte lavora per arri-
 vare ad accorpare, quanto più pos-
 sibile, la gestione del servizio
 idrico integrato. Che sul territorio conta 36.898
 chilometri di rete di acquedotto, 532.614 metri
 cubi di acqua erogata l'anno, 17.200 chilometri
 di fognature, 172 depuratori con oltre 2mila
 abitanti equivalenti e una copertura che, nel caso
 della distribuzione idrica, arriva al 97% e supera
 il 90% per fognatura e depurazione.

In Piemonte ci sono sei ambiti territoriali
 ottimali (legge n. 13 del 1997) per dare servizio
 a 1.118 Comuni: alcuni coincidono con il territo-
 rio della provincia, come nel caso dell'Ato 3 del
 torinese e dell'Ato 4 nel cuneese. La gestione,
 affidata per lo più a municipalizzate con procedu-

re in-house, è praticamente ovunque in mani di
 società pubbliche: nell'ambito torinese e in quel-
 lo del Verbano-Cusio-Ossola e della pianura no-
 varese si è arrivati a concentrare gli incarichi in
 capo a un unico soggetto mentre, in altre realtà,
 per effetto di contratti pregressi, la situazione è
 ancora parcellizzata. Fra tutti: nel cuneese, dove
 i soggetti gestori sono 12 e dove resistono espe-
 rienze private, quali la Spa Mondo Acqua, che
 gestisce il servizio idrico integrato di Mondovì.
 In casi sporadici, invece, circa il 7% del totale, i
 Comuni hanno deciso di mantenere la gestione
 all'interno dell'amministrazione.

Gli investimenti sono concentrati in gran par-
 te su Torino. Come spiega la Regione, sul perio-
 do 2003-2023 sono programmati interventi per
 3,1 miliardi, di cui oltre 1 miliardo entro il 2011.
 Al momento sono state realizzate opere per circa
 906 milioni, cioè l'83% del preventivato. Come
 in altri territori, anche qui l'impegno è stato
 rivolto, negli ultimi anni, al miglioramento dei
 trattamenti delle acque reflue urbane, per seguire
 le prescrizioni in arrivo dall'Europa.

La tariffa media, al 2011, è di 1,381 euro al mc:
 entro il 31 marzo, tuttavia, con l'entrata in vigore
 dei nuovi listini e il varo dei piani di investimento
 al 2017, sono attesi rincari del 4-5 per cento. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Social housing, Regione e fondazioni no profit spingono l'innovazione



C'è chi ha definito Torino
 la capitale del social hou-
 sing, le iniziative per dare
 risposta alla fascia sociale troppo
 abbiente per le case popolari, ma
 troppo deboli per i canoni di merca-

to.

A spingere è stata, in primis, la Regione Pieu-
 nte che, a marzo del 2008, nell'ambito del Program-
 ma Casa "10mila alloggi entro il 2012", ha emesso
 un avviso pubblico per selezionare casi pilota di
 interventi rivolti a nuovi modelli di coabitazione
 solidale. Molto attive sono anche le fondazioni ban-
 carie di Torino. È grazie al contributo della Fonda-
 zione Crt che è stata inaugurata, a settembre 2011,
 la residenza Sharing Torino di via Ivrea: 122 allog-
 gi residenziali e 58 camere con possibilità di utilizza-
 re spazi comuni e usufruire di servizi, aperti anche
 agli abitanti del quartiere, dal ristorante al bio

market, dalla tintoria agli sportelli di orientamento e
 consulenza. In precedenza, il Comune ha affidato in
 concessione all'Associazione Giovanile Salesiana,
 con bando pubblico, il condominio solidale di via
 Gessi: 30 minialloggi, assegnati in parte a edilizia
 residenziale pubblica e in parte a giovani, madri
 sole, famiglie affidatarie.

È stato finanziato, al contrario, dalla Compagnia
 di San Paolo ed è gestito dal consorzio Kairos
 l'intervento di via Priocca, dietro il mercato di Porta
 Palazzo, dove da settembre 2013 è aperta una resi-
 denza temporanea che accoglie persone in difficoltà
 con una formula innovativa: gli ospiti sono inseriti in
 un percorso di accompagnamento, che li aiuta entro i
 18 mesi di permanenza a superare le proprie difficul-
 tà. Su questo modello nascerà anche una seconda
 residenza temporanea in via Cottolengo, finanziata
 dall'Opera Barolo, con contributo della Regione.

Da iniziative autonome sono, infine, nati il proget-
 to Stessopiano, inserito nel programma housing del-
 la Compagnia Sanpaolo, che punta a sostenere inizia-
 tive di coabitazione fra i giovani, dando garanzie sui
 contratti di affitto, e Numero Zero, un condominio
 in cohousing, realizzato, sempre a Porta Palazzo e
 con un mutuo concesso da Banca Etica, da un grup-
 po di famiglie torinesi che hanno deciso di unire le
 forze per ristrutturare casa. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Urbanistica, varianti più facili dal 2013 ma è solo mini-riforma



La “camicia” è ancora quella tagliata, a misura del Piemonte, da Giovanni Astengo, nel 1977. Persa qualsiasi occasione di riforma, con l'ondata di programmazione urbanistica di “seconda generazione”, che ha coinvolto altre amministrazioni regionali, sui territori sabaudi si è pensato prima a una riforma di terza generazione. Poi, decaduta la Giunta Bresso con un nulla di fatto e con l'arrivo della Giunta Cota, si è invece deciso di procedere con un moderno e semplice restyling. Aggiustando - senza stravolgimenti - il modello già consolidato.

La rivisitazione della legge 56/1977 è stata approvata, a inizio dello scorso anno, con la legge 3/2013. «Considerato il periodo di crisi economica - spiega Livio Dezzani, direttore dell'Urbanistica della Regione - abbiamo ritenuto di non affrontare rivoluzioni copernicane, venendo incontro a quella che era la richiesta della maggioranza dei Comuni. Preoccupati

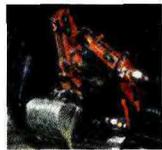
dalle conseguenze che, una revisione profonda, avrebbe comportato su un mercato già ingessato dalla crisi».

La “riformina” ha il merito di aver introdotto il metodo della copianificazione per l'approvazione degli strumenti urbanistici, lasciando nelle mani del Comune la responsabilità di approvare le revisioni dei piani; di aver affermato la perequazione urbanistica e territoriale; di aver imboccato la strada della perfetta integrazione fra iter di composizione dei piani e di valutazione ambientale strategica.

Tuttavia, sono evidenti i limiti di una scelta «poco coraggiosa». Come sottolinea l'Istituto nazionale di urbanistica. «La crisi è il momento giusto per attuare le riforme - spiega Carlo Alberto Barbieri, docente al Politecnico di Torino e presidente dell'Inu Piemonte -. La Regione avrebbe dovuto abbandonare i vecchi piani e optare per strumenti diversi, con un minor grado di dettaglio rispetto ai Prg, ma capaci di sostenere un rinnovamento. Al contrario, mantenendo in piedi la vecchia impalcatura, il rischio è l'“involuzione” dello sviluppo urbanistico. I Comuni, provati anche dalla scarsità di risorse, non hanno più alcuno stimolo a scommettere sul rinnovamento della pianificazione. Con il risultato che si procede per varianti, meglio se parziali. Senza alcuna spinta all'innovazione e senza il respiro di progetti che inquadrano il territorio con uno sguardo complessivo». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi opere, Torino è cambiata grazie al Passante e al metrò



La "grande opera" che davvero negli ultimi anni ha cambiato il territorio, è stato il **Passante ferroviario di Torino**. Una grande infrastruttura, partita negli anni Ottanta e ancora in completamento, che ha rivoluzionato

non solo il capoluogo piemontese (dove grazie all'interramento dei binari è stato recuperato spazio utile al tessuto urbano), ma **la** mobilità dell'intera Regione.

I 12 km di ferrovia sotterranea da Lingotto alla stazione Stura, hanno consentito a Torino di posizionarsi al centro di un Sistema ferroviario metropolitano, che si snoda su 8 linee, serve 93 stazioni e consente 358 collegamenti giornalieri con un treno in partenza ogni 8 minuti.

Il trasporto torinese si è inoltre arricchito della **prima linea del metrò**, completata in tre tranches fra 2006 e 2011: da Collegno al Lingotto, in 23 minuti è possibile percorrere 13,2 km. Attualmente,

sono in corso (in fase di riaffidamento) i lavori **per** il prolungamento Sud, da Lingotto a piazza Bengasi. Il Comune, inoltre, ha avviato **la progettazione della linea 2**, strettamente connessa nella prima fase con lo sviluppo della grande riconversione dell'area Nord-Est del territorio cittadino, individuata dalla variante 200.

Se Torino è stata al centro di grandi cambiamenti infrastrutturali, più a rilento è andata, invece, **la** situazione nel resto della Regione. Fra le principali opere dell'ultimo decennio, spicca **la Asti-Cuneo**. **La** storia di questa infrastruttura, suddivisa in due tronchi, uno in direzione Cuneo e l'altro di Asti, connessi dalla A6 Torino-Savona, è però costellata di ritardi. Il collegamento, parzialmente aperto, è oggi in mano al concessionario Asti-Cuneo Spa, 35% Anas, 60% Salt e 5% Itinera (entrambe gruppo Gavio). Ma **per** arrivare al completamento del tracciato, che **per** motivi di budget è stato anche ridimensionato rispetto al progetto iniziale, mancano ancora lotti fondamentali, come il Il.6 Cherasco-Alba.

Stesso ralenti **per** il **raddoppio del tunnel di Tenda**, i cui lavori sono affidati, mentre resta un miraggio l'autostrada Pedemontana, 40 chilometri fra **la** Torino-Milano e il collegamento Biella-A26, che dovrebbero essere realizzati da Satap in project financing. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Apripista nel recupero dei sottotetti, paesaggio con mappatura dettagliata



L'ambizione è centrare l'obiettivo della candidatura a patrimonio dell'umanità dell'Unesco **per** le zone di produzione vitivinicola delle Langhe, del Roero e del Monferrato. **La** decisione sull'ammissibilità è attesa

per il prossimo giugno: a questo traguardo guarda anche l'intero lavoro della pianificazione territoriale del Piemonte.

Un ambito dove, a fianco della disciplina urbanistica, **la** Regione ha lavorato molto negli ultimi anni. Con un nuovo **Piano territoriale**, varato nel 2011, e **la** revisione del **Piano paesaggistico**, adottato nel 2009 e in attesa della pubblicazione definitiva. «Lo sforzo è significativo, ed è stato svolto in stretta collaborazione con il Mibac – spiega **Giovanni Paludi, responsabile della Pianificazione territoriale e paesaggistica della Regione** –. In Piemonte mancava **la** perimetrazione di dettaglio dei beni paesaggistici con una scala adeguata, che arriva anche fino a 1 a mille **per** i singoli beni tutelati. Ora **la** conoscenza del territorio è molto più approfondita».

Se il processo di revisione, sotto l'aspetto della pianificazione, procede, da segnalare che il Piemonte è stato attivo anche negli interventi **per** il rinnovo del patrimonio edilizio. Innanzitutto, con **la legge di recupero dei sottotetti: la** Regio-

ne è sceso in campo – fra le prime – con **la legge regionale 21 del 6 agosto 1998**, che consentiva il recupero delle mansarde a soli fini abitativi, se in edifici residenziali o parzialmente residenziali. Successivamente, con il Piano casa (legge regionale 20/2009 e 1/2011) è stato esteso il restyling anche a scopo turistico-ricettivo. «Nel tempo – fa un bilancio Livio Dezzani, direttore dell'Urbanistica – **la** legge ha permesso di rinnovare parte del costruito».

Meno successo pare avere avuto il **Piano casa**, inizialmente varato dalla Giunta Bresso con un impianto fortemente improntato a limitare gli interventi e poi "liberalizzato" dalla Giunta Cota. Non è comunque facile valutare il successo dell'iniziativa perché non è stato previsto un meccanismo di classificazione e conteggio degli interventi. **La** legge ha subito una serie di proroghe e consente, comunque, di intervenire fino a dicembre 2014. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Osservatorio Torino-Lione, cambia l'opera, resta il no

TRATTA INTERNAZIONALE *Alta capacità Torino-Lione*

57 I chilometri del tunnel di base, di cui circa 45 in territorio francese (con 3 discenderie già realizzate) e 12 in territorio italiano con 1 galleria geognostica di 7,5 chilometri da realizzare a Chiomonte (Maddalena)

2 Stazioni internazionali, a Susa e Saint Jean de Maurienne

750 Metri la lunghezza massima dei convogli previsti

220 Km/h la velocità del trasporto passeggeri e 100-120 Km/h la velocità del trasporto merci e autostrade ferroviarie

8,3 Miliardi i costi per la tratta internazionale, di cui il 34,7% a carico dell'Italia (2,9 mld), il 25,3% a carico della Francia (2,1 mld) e il 40% a carico dell'Ue (2,4 mld)

L' esperimento è scaturito da una necessità pratica. Dopo i violenti scontri che, nel dicembre 2005, hanno bloccato in Valsusa l'avvio degli scavi propeudeutici alla linea ad alta velocità Torino-Lione, il Governo ha deciso di fare un passo indietro e rimettere in discussione non l'opera, ma il progetto fino ad allora elaborato. Aprendo al confronto con la popolazione locale e inventandosi nuovi strumenti, non previsti dalla legge e dalle procedure ordinarie, per una discussione democratica.

Sono nati così l'Osservatorio della Torino-Lione, cabina di regia formata da tecnici, per approfondire le questioni operative del nuovo progetto (nel frattempo, completamente rielaborato), e il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, organismo politico che raggruppa gli enti locali, per un dialogo diretto e senza mediazione con l'Esecutivo. Due realtà mai testate in precedenza nell'iter di accompagnamento di una grande infrastruttura pubblica. Una scelta che ha avuto il merito di sollevare e sciogliere nodi irrisolti e di dar vita a un tracciato che, nella versione post-confronto, riduce sensibilmente l'impatto ambientale e il consumo di suolo e aumenta le opportunità di sviluppo per il territorio, a partire dal Comune di Susa, dove è prevista la nascita di una stazione internazionale, oggetto di un concorso vinto dall'archistar Kengo Kuma.

Dal 12 dicembre del 2006, data

della prima riunione, l'Osservatorio - affidato alla guida dell'architetto Mario Virano, divenuto uomo-simbolo della Torino-Lione - si è riunito oltre 220 volte e ha organizzato 300 audizioni con esperti, convocati anche dall'estero. «Si è trattato - spiega Virano - di un'esperienza di confronto unica in Italia e con pochi esempi in Europa. Al tavolo si sono seduti (almeno all'inizio) 33 rappresentanti di amministrazioni locali, compreso il Comune di Torino, la Provincia e la Regione oltre tutti i soggetti, a vario titolo, interessati al progetto».

L'attività si è sviluppata in quattro fasi. «La prima - prosegue Virano - conclusa nel luglio del 2008 con l'accordo di Pracatinat, è servita a chiarire alcuni macro-dubbi,

dalla capacità della linea storica alle previsioni di traffico, dal futuro del nodo logistico di Torino alle alternative di tracciato possibili».

In una seconda fase, è stato impostato un documento che ha dettato le specifiche per i progettisti mentre in una terza fase, proseguita fino a giugno 2010, è stato messo a punto il nuovo tracciato e il piano dei sondaggi. Attualmente è in corso una quarta fase: l'opera, divisa in tranches, sta procedendo per la tratta internazionale Italia-Francia, è partito lo scavo del cunicolo di sondaggio a Chiomonte e il progetto definitivo del tunnel di base è al vaglio per il via libera finale.

«La sperimentazione avviata sul-

la Torino-Lione - prosegue Virano - ha avuto come conseguenza non solo la creazione di cabine di regia nuove, ma anche la decisione di introdurre procedure estranee alla legislazione vigente».

Tecnicamente inserito all'interno della Legge obiettivo, il progetto sarà sottoposto anche sul definitivo, come nel preliminare, a un'analisi d'impatto ambientale per la Via. La Regione Piemonte, sulla falsariga di quanto era già avvenuto in Francia per lo svolgimento dei sondaggi del Tav, ha approvato una legge che ripropone la cosiddetta "Demarche Grande Chantier" e cerca di far atterrare sul territorio benefici diretti e agevolazioni, già in fase di cantiere. Di pari passo con l'opera principale, è partita l'iniziativa Smart Susa Valley, affidata anch'essa all'Osservatorio, che utilizzerà i fondi «in conto compensazioni» per mobilità, costruzioni verdi, energia e ambiente.

Per la Torino-Lione, purtroppo, lo sforzo compiuto non è comunque bastato. L'apertura al dialogo è arrivata, forse, tardi per cancellare l'opposizione alla linea veloce e alcune amministrazioni si sono volontariamente sfilate dall'Osservatorio e dal Tavolo politico, rinunciando al confronto. La soglia di protesta resta elevata. La strada disegnata con la linea veloce della Valsusa ha, tuttavia, il merito di aver testato sul campo un processo che, in futuro, potrebbe essere intrapreso - e questa volta fin dalla concertazione iniziale - per altre grandi infrastrutture. ■

NEL SITO



PICCOLE OPERE

Piano 6mila campanili, il Piemonte fa il pieno di finanziamenti statali

Su 152 progetti premiati dal Ministero, 43 arrivano dai piccoli Comuni piemontesi



ALTA CAPACITÀ

Corsa tra big nel maxi-bando Ltf, a fine anno gare per 400 milioni

Il punto sulla Torino-Lione: avanti con il cunicolo pilota, licitazione sul lato francese



NEL SITO



IMMOBILIARE

Torino, bando per trasformare 25mila mq di superfici ex Fiat

Proposte entro il 10 giugno, con base d'asta 20 milioni, per servizi e commercio



INFRASTRUTTURE

Metropolitana, Lingotto-Bengasi riaffidata dopo la crisi Coopsette

Mesi di stop, e ora nuovo contratto ai subentranti Cogefa, Mattioda e Ccc Torino

