



POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche Del Territorio

Corso di Laurea Magistrale in
Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-ambientale
Collegio di Pianificazione e Progettazione

Tesi di Laurea Magistrale

Analisi di un processo di rigenerazione urbana in Barriera di Milano

Relatore
Marco Santangelo

Candidato
Jessica Allevato

Dicembre 2018

"Vivere in pace è rispettare le opinioni altrui e dare molto, molto di più di quanto si prende. È la volontà di condividere ciò che si possiede"
Sergio Bambarén

"Una città è una grande comunità dove le persone si sentono sole tutte insieme."
Herbert V. Prochnow

"La città non è, se non di cittadini uniti"
Francesco di Giorgio Martini

"Anche quando vado nelle altre città l'unica cosa che mi piace fare è guardare le case. Che bello sarebbe un film fatto solo di case, panoramiche su case. Garbatella, 1927. Villaggio Olimpico, 1960. Tufello, 1960. Vigne Nuove, 1987. Monteverde, 1939."
Nanni moretti, *Caro diario* (1993)

"Sì, la cosa che mi piace più di tutte è vedere le case, vedere i quartieri, e il quartiere che mi piace più di tutti è la Garbatella. E me ne vado in giro per i lotti popolari. Però non mi piace vedere solo le case dall'esterno, ogni tanto mi piace vedere anche come sono fatte dentro. E allora suono un citofono, e faccio finta di fare un sopralluogo, e dico che sto preparando un film. Il padrone di casa mi chiede: "Di che parla questo film?". E io non so che dire. Cos'è questo film? È la storia di un pasticciere, trozkista... Un pasticciere trozkista nell'Italia degli anni '50, è un film musicale. Un musical. Però, mica male il musical sul pasticciere trozkista nell'Italia conformista degli anni '50."
Nanni moretti, *Caro diario* (1993)

"Un paese ci vuole, non fosse che per il gusto di andarsene via. Un paese vuol dire non essere soli, sapere che nella gente, nelle piante, nella terra c'è qualcosa di tuo, che anche quando non ci sei resta ad aspettarti."
Cesare Pavese, *La luna e i falò*

"L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui, l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme. Due modi ci sono per non soffrirne. Il primo riesce facile a molti: accettare l'inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo più. Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui: cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno, e farlo durare, e dargli spazio."
Italo Calvino, *Le città invisibili*

"Barriera ha una straordinaria ricchezza di realtà, storie, luoghi e persone, che meritano di essere raccontati"
Comitato Urban Barriera di Milano

Camminando di notte nel centro di Milano, semideserto e buio e vedendomi venire incontro l'incauto avventore, ebbi un piccolo sobbalzo nella regione epigastroduodenale, che a buon diritto chiamai paura o vigliaccheria emotiva. Sono i momenti in cui amo la polizia, lei lo sa, e si fa desiderare. Si sente solo il rumore dei miei passi, avrei dovuto mettere le clark"
Giorgio Gaber, *La paura*

Indice	
<u>INDICE</u>	<u>4</u>
<u>INTRODUZIONE E STRUTTURA DELLA TESI</u>	<u>6</u>
<u>PARTE I</u>	<u>11</u>
<u>CAPITOLO I LA RIGENERAZIONE URBANA</u>	<u>11</u>
1.1 IL PROCESSO DI DEINDUSTRIALIZZAZIONE, DI DEGRADO E DI SVUOTAMENTO DELLE AREE INDUSTRIALI DELLA CITTÀ FORDISTA	12
1.1.1 LA CRISI DEL MODELLO FORDISTA	13
1.1.2 CRISI DAL PUNTO DI VISTA SOCIALE E CULTURALE	17
1.1.3 LA NUOVA SITUAZIONE DI CRISI DELLE CITTÀ CONTEMPORANEE	19
1.2 CHE COS'È LA RIGENERAZIONE URBANA: LA RIQUALIFICAZIONE FISICA, LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E L'UTILITÀ SOCIALE, CULTURALE ED ECONOMICA	21
1.2.1 LE STAGIONI DELLA RIGENERAZIONE URBANA	27
1.2.2 LE ESPERIENZE TORINESI DELLA RIGENERAZIONE URBANA	32
1.2.3 L'ESPERIENZA DI TIROCINIO	37
<u>PARTE II</u>	<u>39</u>
<u>CAPITOLO II DALLA NASCITA DEL QUARTIERE DI BARRIERA DI MILANO, OLTRE LE CINTA DAZIARIE, FINO AGLI ANNI '90 DEL XX SECOLO</u>	<u>39</u>
2.1 UN APPROCCIO STORIOGRAFICO	40
2.1.1 LA NASCITA DELLA BARRIERA DI MILANO E LA CINTA DAZIARIA DEL 1853	45
2.1.2 PRIME ESPANSIONI DELLA BARRIERA DI MILANO E LA SECONDA CINTA DAZIARIA DEL 1912	55
2.1.3 LO SVILUPPO INDUSTRIALE DALLA FINE DEL XIX SECOLO AGLI ANNI '40 DEL XX SECOLO	68
2.1.4 L'EDILIZIA ECONOMICA PUBBLICA, LE CASE ECONOMICHE DA REDDITO PRIVATE E LE CASE DI TIPO OPERAIO IN BARRIERA DI MILANO	76
2.1.5 LO SVILUPPO URBANISTICO DEGLI ANNI '50 – '70 DEL XX SECOLO, LA SECONDA ONDATA MIGRATORIA E IL BOOM ECONOMICO	96
2.1.6 LO SVILUPPO URBANISTICO NEGLI ANNI '70 – '90 DEL XX SECOLO, LA CRISI DEL MODELLO FORDISTA E LA DISMISSIONE/DEINDUSTRIALIZZAZIONE	102
<u>CAPITOLO III LE TRASFORMAZIONI CHE INTERESSANO IL QUARTIERE DI BARRIERA DI MILANO DAGLI ANNI '90 DEL XX SECOLO ALLE TRASFORMAZIONI PIÙ RECENTI</u>	<u>110</u>
3.1 PROGETTO SPECIALE PERIFERIE	111
3.2 IL MASTERPLAN DELLA VARIANTE 200, SPINA 4, LA LINEA 2 DELLA METROPOLITANA E L'EX SCALO VANCHIGLIA	113
3.3 LA RIGENERAZIONE URBANA NEI PROGETTI E NEGLI STRUMENTI IN ATTO	121
<u>PARTE III</u>	<u>125</u>
<u>CAPITOLO IV DESCRIZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO DI BARRIERA DI MILANO: LINEE D'AZIONE, ASSI, PROGETTI E INTERVENTI</u>	<u>125</u>
4.1 IL PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO	126
4.2 L'AREA DI INTERVENTO	128
4.3 PIANO FISICO-AMBIENTALE	132

4.4 PIANO SOCIO-CULTURALE	152
4.5 IL PIANO ECONOMICO-OCCUPAZIONALE	163
4.6 PIANO DELLA COMUNICAZIONE E DELL'ACCOMPAGNAMENTO SOCIALE	166
4.7 IL QUESTIONARIO A "BARRIERA C'È IL MARE"	167
<u>CAPITOLO V ANALISI DEL QUESTIONARIO "A BARRIERA C'È IL MARE" E CREAZIONE DELLE MAPPE A PARTIRE DALLA GEOREFERENZIAZIONE DELLE RISPOSTE EMERSE DAI QUESTIONARI SVOLTI DAL COMITATO</u>	<u>170</u>
5.1 DESCRIZIONE DELLA METODOLOGIA: COME REALIZZARE LE MAPPE	171
5.2 STRUTTURA E COMPOSIZIONE DEL CAMPIONE INTERVISTATO	178
5.3 PREMESSE UTILI PER LEGGERE LE MAPPE	183
5.4 QUALI LUOGHI NON SONO FREQUENTATI VOLENTIERI DAGLI ABITANTI E DAI FREQUENTATORI DEL QUARTIERE	186
5.4.1 LA LETTURA D'INSIEME	188
5.4.2 LETTURA DELLE MAPPE PER TEMI	190
5.4.3 LUOGHI GENERICI	200
5.5 QUALI LUOGHI SONO FREQUENTATI VOLENTIERI DAGLI ABITANTI E DAI FREQUENTATORI DEL QUARTIERE	205
5.5.1 LA LETTURA D'INSIEME	206
5.5.2 LETTURA DELLE MAPPE PER TEMI	208
5.5.3 LUOGHI GENERICI	212
5.6 CONFRONTO TRA I LUOGHI FREQUENTATI VOLENTIERI E NON VOLENTIERI	215
5.7 QUALI SONO I VANTAGGI DI ABITARE, FREQUENTARE O LAVORARE IN BARRIERA DI MILANO	216
5.8 QUALI SONO GLI SVANTAGGI DI ABITARE, FREQUENTARE O LAVORARE IN BARRIERA DI MILANO	217
5.9 TEMI CHE EMERGONO	219
<u>PARTE IV</u>	<u>221</u>
<u>CAPITOLO VI ANALISI DEL QUESTIONARIO DI APPROFONDIMENTO</u>	<u>221</u>
6.1 METODOLOGIA DI LETTURA DELLE DOMANDE	222
6.2 STRUTTURA E COMPOSIZIONE DEL CAMPIONE INTERVISTATO	223
6.3 IL SECONDO QUESTIONARIO	225
6.4 TEMI CHE EMERGONO	244
<u>CONCLUSIONI</u>	<u>247</u>
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	<u>253</u>
<u>ARTICOLI</u>	<u>255</u>
<u>SITOGRAFIA</u>	<u>255</u>

Introduzione e struttura della tesi

Il lavoro di analisi affrontato nella tesi tratta il tema della rigenerazione urbana, quale strumento operativo delle politiche urbane nazionali ed europee che si pone l'obiettivo di realizzare lo sviluppo sostenibile delle città contemporanee, azioni di recupero, riqualificazione del patrimonio edilizio e rigenerazione sociale e economica dei quartieri residenziali centrali e periferici¹. Come verrà spiegato successivamente, la riqualificazione del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici è affiancata anche da interventi di natura culturale, sociale, economica e ambientale, al fine di conseguire il miglioramento della qualità della vita degli abitanti.

Affrontare teoricamente il processo che ha portato, nell'ultimo ventennio, ad attivare nelle diverse realtà territoriali l'approccio rigenerativo, ha fatto emergere ad un certo punto la necessità di indagare, attraverso l'attività di tirocinio, su una esperienza di questo tipo.

La scelta allora si è indirizzata verso il programma di rigenerazione urbana attivato nel territorio di Barriera di Milano: l'ultimo dei programmi messi in campo dalla Città di Torino e terminato nel dicembre 2016. Più precisamente, l'esperienza di tirocinio è stata svolta presso il Comitato Urban Barriera di Milano, costituito per svolgere operativamente le attività di gestione e supporto del programma di rigenerazione urbana nel suo complesso.

La necessità di vedere da vicino esperienze di questo tipo deriva, in primo luogo, dal fatto di voler capire e comprendere che cosa porta, da una parte la comunità, dall'altra l'amministrazione comunale ad attivare e attivarsi per portare a nuova vita, o riportare a una precedente condizione di efficienza, integrità e dignità un territorio così frammentato come era quello di Barriera di Milano. Frammentato socialmente, culturalmente e fisicamente: socialmente per via della presenza di una popolazione eterogenea, sia per età, che per provenienza etnica, stabilitasi in questo territorio a seguito di differenti ondate di immigrazione, provenienti dal Sud d'Italia (prima) e (successivamente, da paesi europei ed extraeuropei; culturalmente per via di storie, usanze e culture diverse tra loro e che convivono oggi sullo stesso territorio, con non poca difficoltà; fisicamente per via dei differenti usi che si sono avuti negli anni del territorio (passando dall'essere luogo di ingresso alla città per via della presenza delle *barriere* e della *cinta daziaria*, a luogo di espansione della *città fordista*, a luogo dove erano sorte le principali industrie legate al settore metallurgico, metalmeccanico, conciario, chimico e delle fibre artificiali), e per via anche delle (ancora oggi visibili) "barriere fisiche" che hanno per anni circoscritto e contenuto il quartiere di Barriera di Milano, dal momento della sua nascita (se si pensa alla cinta daziaria) fino ad oggi (se si pensa al trincerone, dismesso da anni, e alla zona dove è situato ancora oggi l'ex scalo merci Vanchiglia).

¹ Frutto delle espansioni urbane degli anni '50 – '60 e successivamente degli anni '70 del XX secolo.

Tutti questi fattori, hanno indubbiamente influito, nel tempo, a rendere il quartiere di Barriera di Milano, una città nella città; una parte non esterna, non ai margini, e quindi per questo non definibile una *periferia urbana*, ma comunque, da anni ormai, nella concezione comune (come vedremo emergere dai questionari) esclusa, "abbandonata", "lontana" dal centro della città. Quel centro che per definizione sembra essere l'unico luogo da salvaguardare e conservare.

In secondo luogo, e quindi ricollegandoci a quanto appena detto, questa necessità deriva anche dal voler comprendere e analizzare perché quartieri come quelli di Barriera di Milano vengano spesso ancora oggi considerati delle periferie urbane – caratteristica che tra l'altro Barriera di Milano non rispecchia più ormai da molto tempo se si pensa al modo in cui è nata esternamente alla città – alimentando nelle persone che la abitano, ma anche e soprattutto in quelle che la vivono dal di fuori (fruitori e frequentatori), i numerosi pregiudizi esistenti e alimentando anche il sentimento di diffidenza, di paura e di lontananza per via delle semplificazioni che si fanno quando si usa il termine periferia.

Come si vedrà, da quando è nato, infatti, il quartiere di Barriera di Milano ha mantenuto, durante tutti gli anni di espansione sul territorio, la sua nomea di quartiere "esterno", in cui gli affitti erano meno cari e le derrate alimentari non erano gravate dal dazio di ingresso in città. Ma benché oggi non esistano più le cinte daziarie, la situazione è rimasta pressappoco la stessa.

Se si pensa alla definizione che viene data del termine periferia, come descrivono bene Bellicini, et al. (2011), viene da pensare che attualmente Barriera di Milano non rispecchia effettivamente più quei canoni, in quanto appunto la periferia urbana risulta essere: "...un luogo non definito se non in relazione a un centro urbano. La periferia è l'area marginale di un centro urbano, ma non esistono indicazioni cartografiche o segnaletiche per raggiungere la periferia, esistono indicazioni solo per il centro. Per definire e trovare la periferia è necessario operare attraverso un percorso di negazioni: la periferia urbana non è il centro, ma allo stesso tempo non è la campagna. La periferia urbana si colloca tra questi luoghi. Per raggiungerla dal centro si deve andare fuori, 'portarsi intorno', 'girare intorno' al centro; ma allo stesso tempo venendo dalla campagna e dalla provincia, venendo da fuori si deve andare verso la città. La periferia è la città senza identità, nei suoi due sensi: non è centro, non è campagna. Ma allo stesso tempo periferia è parte integrante della città: dalla campagna attraverso la periferia per arrivare al centro, dal centro attraverso la periferia per arrivare in campagna. Periferia è 'l'area marginale della città'" (Bellicini, et al., 2011, pag. 32).

Evidenziare questa distinzione è importante, benché, anche se alcuni autori ci tengono a precisare che quando si parla di periferia non ci si riferisce soltanto alla posizione geografica all'interno del contesto urbano, ma genericamente a quei "quartieri dove la condizione di malessere sociale sono più serie che in altre parti del territorio, o almeno sono percepite in tal modo dagli abitanti" (Saccomani, 2016, pag. 1), nella concezione comune, ideologicamente (ed erroneamente) permane ancora oggi questa visione del quartiere e l'amministrazione comunale continua a

muoversi in quest'ottica ancora oggi. Nonostante questo, tuttavia, ancora oggi sono numerosi i problemi che interessano il quartiere e che non possono non essere considerati. Sicuramente non sono quegli stessi problemi (o almeno lo sono solo in parte) che affliggono e che accomunano oggi le periferie urbane. Per questo ritengo sia errato associare e abusare di questa accezione.

Infine la terza motivazione della ricerca, risiede nella necessità di indagare, a seguito dell'esperienza di tirocinio, sull'esito prodotto: sia sul piano economico, fisico, sociale e culturale; sia sugli abitanti dei territori interessati da queste pratiche, e di quelli che hanno beneficiato di questo processo (abitanti esterni e persone che per motivi di lavoro, svago o altro frequentano il quartiere).

Ma ancora più importante è la necessità di indagare se la metodologia adottata – e cioè più o meno la stessa delle pratiche di rigenerazione attivate negli ultimi 20/25 anni – è ancora oggi funzionale, oppure c'è bisogno di un'evoluzione di questo tipo approccio, per far sì che le azioni e gli interventi messi in atto non risultino soltanto delle buone pratiche finalizzate a se stesse, ma che possano sedimentarsi sul territorio. In altre parole è da capire se questa è una di quelle realtà in cui come scrive Silvia Saccomani (2015) le esperienze "hanno davvero sedimentato pratiche, soggetti, innovazioni, anticorpi" (pag. 127), in grado di fornire risposte adeguate alle molteplici conseguenze derivanti della crisi. E/o, al contrario, quali sono stati i limiti teorici e pratici di questo approccio.

Il lavoro è stato suddiviso in tre parti: nella prima parte di inquadramento verrà affrontato il macrotema della rigenerazione urbana, quale strumento operativo delle politiche urbane; verrà spiegato di cosa si occupa la rigenerazione urbana, come è nata e si è evoluta e come è stata applicata negli anni, attraverso le diverse politiche e i diversi approcci messi in campo dalle diverse amministrazioni. Visto la quantità e la vastità di informazioni a riguardo, il riferimento principale sarà quello torinese e piemontese.

In questa parte verrà svolta dapprima un'analisi che parte dal processo di deindustrializzazione, di degrado e di svuotamento a cui sono andate incontro le aree industriali della città fordista e post-fordista, che ha portato all'attuazione di questa pratica negli ultimi 25/30 anni.

Per far questo bisognerà quindi spiegare brevemente che cosa si intende:

- per fordismo, nonché *crisi del modello fordista*, e quindi della *città fordista*;
- per post-fordismo, e per *crisi dal punto di vista sociale e culturale delle città post-fordiste*;
- per processo di deindustrializzazione.

Questo excursus servirà a capire che molte delle condizioni in cui riversano oggi o hanno riversato alcune parti delle *città contemporanee* – è proprio il caso di Barriera di Milano – sono in parte – ma non solo – frutto delle trasformazioni socio-economiche e strutturali avvenute a partire dagli anni '30 del XX secolo in poi (*crisi della città fordista e crisi della città post-fordista*).

Questi due momenti – *fordismo* e *post-fordismo* – sono considerati infatti i principali motori di sviluppo delle trasformazioni urbane e territoriali avvenute negli anni successivi: in quanto hanno dato l'avvio alle espansioni delle città (come Torino), oltre le cinta ottocentesche; e hanno generato la gran parte delle concentrazioni delle attività produttive in determinate aree delle città (creando veri e propri distretti produttivi), hanno dato vita a quartieri dormitorio esterni alle città ecc.

Ecco perché è utile spiegare da una parte che cosa ha generato il fenomeno del *fordismo*, la crisi di questo modello, e le successive espansioni urbane degli anni '50 e '60 del XX secolo e dall'altra che cosa ha generato invece il fenomeno del *post-fordismo*, la conseguente deindustrializzazione, e le espansioni urbane degli anni '70 del XX secolo.

Fatto questo breve excursus sarà opportuno capire anche verso quali scenari oggi si stanno indirizzando le città contemporanee, forte dei problemi che ancora non sono stati completamente risolti. Per far questo, nell'ottica di fornire una visione a 360 gradi degli eventi, che hanno gravato (*crisi fordista*, *crisi post-fordista*, espansioni urbane degli anni '50 e '60 e degli anni '70 del XX secolo) e che gravano ancora oggi su molti quartieri nati in quegli anni (nuove immigrazioni, cambiamenti climatici, consumo di suolo ecc), sia periferici che centrali, è utile affrontare anche il tema della "nuova situazione di crisi" (Saccomani, 2016), prima di scendere di scala, al livello locale, e raccontare l'esperienza di rigenerazione a cui è andato in contro il quartiere di Barriera di Milano, quale esempio lampante di realtà territoriale che ha affrontato tutte e tre le tipologie di "crisi".

In seguito verranno brevemente spiegate anche quelle che sono state le esperienze che hanno anticipato il Programma di Barriera di Milano, per capire anche da dove deriva la metodologia adottata (e quindi l'approccio torinese alla rigenerazione urbana) e come questa è cambiata negli anni (le stagioni della rigenerazione urbana). Indubbiamente è necessario fare un discorso più ampio, mettendo a confronto la situazione locale e nazionale con quella sovralocale poiché, come vedremo, questa evoluzione di pensiero (il passaggio dalla riqualificazione alla rigenerazione) ha interessato la scena politica di molti paesi.

Successivamente – sempre nella prima parte – è necessario capire con quale approccio/metodologia oggi si cerca di affrontare i problemi e gli eventi che affliggono o gravano sulle *città contemporanee*, svolgendo un breve riepilogo delle normative in tema di rigenerazione urbana e degli strumenti messi a disposizione a livello regionale, nazionale e sovra nazionale.

Questo quadro generale è utile per comprendere la seconda parte della tesi dove verrà affrontata un'analisi di tipo storico, al fine di indagare sulla nascita del quartiere e la sua evoluzione. Da questa analisi si potrà capire da dove derivano oggi la gran parte dei problemi/continuità che affliggono il quartiere di Barriera di Milano, e quali dinamiche ed elementi strutturanti il territorio sono rimasti invariati, influenzando ancora oggi dinamiche sociali e territoriali.

Si proseguirà poi con l'illustrazione del *Programma Integrato di sviluppo urbano di Barriera di Milano*, e di come questo approccio si inserisca nel quadro degli strumenti messi a disposizione per la rigenerazione urbana. Successivamente verrà raccontata anche l'esperienza di tirocinio svolta, tenendo conto del momento di arrivo all'interno del programma (ovvero l'ultimo anno di operatività), dove è stato possibile fare foto, raccogliere documenti, informazioni e istanze dei cittadini che si prestavano a comunicare in tempo reale le problematiche riscontrate nel quartiere. Qui sarà possibile fare delle considerazioni sulla situazione attuale degli interventi, attraverso la consultazione dei questionari già divulgati dal Comitato Urban; attraverso la raccolta di materiale fotografico o audiovisivo, ecc. così da poter mettere a confronto la situazione prima e durante con quella attuale.

La terza parte, quella di analisi vera e propria, sarà invece incentrata sulla restituzione cartografica e grafica, di alcune risposte della seconda parte del questionario svolto dal Comitato Urban e del secondo questionario svolto autonomamente (divulgato al fine di approfondire alcune tematiche), e sull'analisi derivante da queste rappresentazioni.

A tal proposito si è pensato di strutturare così la ricerca:

- In un primo momento consultando i questionari svolti, a cui non era stata attribuita ancora alcuna restituzione: verrà mostrata la metodologia di lettura, di riordino e di catalogazione dei dati e verranno create delle mappe derivanti dalle risposte degli intervistati. Attraverso queste risposte sarà possibile produrre delle mappe, dapprima mostrando le risposte insieme e successivamente distinguendo le risposte anche per macro-tematiche appositamente individuate. Le mappe prodotte saranno relative ai luoghi frequentati più e meno volentieri nel quartiere, i vantaggi e gli svantaggi di abitare nel quartiere.
- In un secondo momento saranno poi svolte alcune riflessioni circa le mappe che sono state generate. Riflessioni che cercheranno di far emergere anche le motivazioni possibili delle differenti percezioni che gli abitanti mostrano.

In questa parte verrà anche analizzato il secondo questionario somministrato a un campione più piccolo, svolto al fine di approfondire alcune tematiche emerse dalla lettura dei 600 questionari divulgati dal Comitato (che in alcuni casi non è sempre stato possibile rappresentare) e per sopperire alla mancanza di alcune informazioni.

Parte I
Capitolo 1
La rigenerazione urbana



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

“Ne inferisce questo: se l'esistenza in tutti i suoi momenti è tutta se stessa, la città di Zoe è il luogo dell'esistenza indivisibile. Ma perché allora la città? Quale linea separa il dentro dal fuori, il rombo delle ruote dall'ululo dei lupi?”

Le Città Invisibili di Italo Calvino

1.1 Il processo di deindustrializzazione, di degrado e di svuotamento delle aree industriali della città fordista

Per capire da dove ha avuto inizio tutto il lavoro di profondo mutamento e di trasformazione socio-economica delle *città post-fordiste*² a partire dagli anni '80 del XX secolo e successivamente il recupero e la rigenerazione degli spazi dismessi, abbandonati e degradati nonché delle aree sottoutilizzate, dei quartieri, del patrimonio edilizio, e dei vuoti urbani, è necessario ricostruire almeno parzialmente la situazione precedente, ripercorrendo le tappe fondamentali della crisi fordista e del fenomeno della deindustrializzazione.

A metà degli anni Ottanta del XX secolo in molte città, non solo italiane ma anche europee, ci sono stati due fattori fondamentali che hanno generato il profondo e lungo processo di trasformazione delle città post-fordiste; processo che in alcuni casi risulta essere ancora non del tutto concluso. Da una parte c'è stata la crisi della città fordista, iniziata, in Italia, tra la fine degli anni 60 e l'inizio degli anni '70 del XX secolo, dando inizio al periodo definito *post-fordista*, che ha lasciato dietro di sé un gran numero di aree industriali dismesse, all'interno e all'esterno della città diffusa. Questa situazione ha imposto il necessario ripensamento dell'identità e del sistema di produzione industriale, nonché del modello socio-economico e strutturale su cui si sviluppano le città (ad esempio, facendo riferimento al caso di Torino ci si è iniziato a chiedere "che cosa si diventa dopo essere stati capitale manifatturiera e industriale per molti anni?") ma ha anche consentito il ripensamento dei grandi vuoti urbani attraverso processi di trasformazione e di rifunzionalizzazione delle aree dismesse e abbandonate dai processi produttivi a causa del fenomeno della *deindustrializzazione*.

Negli stessi anni della *crisi della città fordista* (e quindi nelle *città post-fordiste*), o addirittura come accade ancora oggi in alcune realtà (nelle *città contemporanee*), è emersa in molte città una situazione di profonda crisi dal punto di vista sociale e culturale e un progressivo incremento del disagio fisico, ed ambientale, di quelle parti di città – frutto delle espansioni degli anni '50 – '60 prima e successivamente negli anni '70 del XX secolo – che nel tempo sono diventati gli stereotipi di conflittualità, povertà e disuguaglianza e in cui si è avviato a partire dagli anni '80 e '90 del XX secolo, in numerose città italiane ed europee, un lungo processo di trasformazione urbana post-industriale (percorso tutt'altro che concluso, data la presenza ancora oggi di un numero consistente di aree dismesse e vuoti urbani).

Successivamente vedremo che si inizierà a parlare in molte città italiane ed europee anche di "nuove situazioni di crisi" (Saccomani, 2016) evoluzione di quelle situazioni di "crisi urbana, di cui

² E in particolar modo di quelle parti della città come il quartiere di Barriera di Milano che hanno ospitato la prima e la seconda fase di industrializzazione.

parlano altri autori come Jacquier (2002) a cavallo tra la fine degli anni '90 del XX secolo e i primi anni 2000, che hanno dato avvio a numerose pratiche di rigenerazione urbana.

1.1.1 La crisi del modello fordista

Relativamente al primo fattore, prima di spiegare cosa è avvenuto successivamente alla crisi della città fordista, bisogna accennare brevemente cosa si intende con questa espressione.

Negli anni che vanno dal 1930 al 1970 circa, l'industria ottocentesca aveva ormai lasciato il passo all'industria moderna: quest'ultima era caratterizzata dalla presenza di tecnologie avanzate³, dal cambiamento dei processi di produzione dei beni⁴ e dalla conseguente nuova riorganizzazione dei rapporti e delle relazioni tra industria e le altre funzioni della città (Bagnasco, 1990).

Per quanto riguarda il termine fordismo, esso fu teorizzato da Antonio Gramsci e dal socialista belga Henri de Man negli anni Trenta del XX secolo per descrivere il successo ottenuto nell'industria automobilistica a partire dal 1913 dall'industriale statunitense Henry Ford. Quest'ultimo, ispirandosi e applicando le teorie proposte dal connazionale Frederick Taylor alla produzione automobilistica, influenzò negli anni a seguire il sistema di produzione nel settore dell'industria manifatturiera⁵.

Tale sistema era basato su una serie di pilastri fondamentali, come spiega Bagnasco (1990): la grande concentrazione industriale, per lo più in zone esterne della città ottocentesca; gli investimenti per addetto, non particolarmente elevati; una rigida suddivisione del lavoro. Per quanto riguarda il penultimo fattore, era infatti necessario una notevole capacità di progettazione e organizzazione, da parte della manodopera, ma anche la presenza di un alto tasso di mansioni dequalificate, che generava la cosiddetta forza lavoro non professionalizzata. Questa organizzazione della produzione ha poi contribuito a generare all'interno delle *città fordiste*, società particolari, caratterizzate da una forte strutturazione delle classi sociali (Ibid.).

Per esempio nella città di Torino, continua l'autore, i tratti sociali del fordismo hanno segnato fortemente la società locale: a metà degli anni 70 del XX secolo, si conta che il numero degli addetti alla produzione Fiat nell'area torinese, era circa pari alla popolazione di città come Perugia e Ravenna; nel 1967 addirittura la percentuale degli operai non specializzati dell'industria ammontava al 50%, a fronte del 38,7% nella città di Milano (Ibid.).

³ Come, ricorda Bagnasco (1990), l'utilizzo della catena di montaggio nel nuovo sistema orientato alla produzione di beni di massa standardizzati al fine di incrementarne la produttività.

⁴ Come la scomposizione del ciclo produttivo in fasi, la specializzazione di parti dell'impresa in operazioni e segmenti produttivi in parte indipendenti, la suddivisione dei compiti e delle mansioni dei lavoratori ecc.

⁵ Non solo: egli aveva anche poi introdotto alcune modifiche nella riorganizzazione della vita nelle fabbriche come l'introduzione della giornata lavorativa di 8 ore, l'aumentato dei salari dei dipendenti da \$ 2, 10 a \$ 5 al giorno ecc.

Negli anni che caratterizzarono il periodo fordista – così come avvenne durante la prima fase di industrializzazione ottocentesca – in molte città italiana e non solo, il nuovo sistema di produzione industriale aveva generato ricadute sul territorio urbano non indifferenti, tanto da essere considerato la principale causa della trasformazione urbana e territoriale delle *città fordiste*.

Tra queste ricadute ricordiamo che in quegli anni la città fabbrica subì la concentrazione di stabilimenti di grosse dimensioni in aree localizzate esternamente che vennero poi inglobate all'interno del tessuto urbano, dando vita a veri e propri distretti industriali.

Successivamente, dal momento che questi stabilimenti necessitavano di un ampio bacino di manodopera, si erano generati forti flussi migratori di popolazione in parte sottratta alle campagne (così come era avvenuto con la crisi agricola negli anni '60 – '80 del XIX secolo per la prima fase di industrializzazione) e in parte proveniente, prima, da diverse regioni del nord come Veneto e Friuli (prima ondata migratoria) e, successivamente, con il boom economico negli anni '50 – '70 del XX secolo, dal sud Italia (seconda ondata migratoria).

Inseguito l'aumento degli abitanti nelle *città fordiste*, aveva portato alla formazione di enormi periferie operaie e quartieri dormitorio, costruiti frettolosamente, ad alta densità abitativa, e spesso privi di connotazione, di servizi e di qualità ambientale.

A Torino per esempio, questi *distretti industriali* si andavano a localizzare in quelle aree (borghi e borgate) definite inizialmente *periferiche* poiché localizzate esternamente alla *cinta daziaria* ottocentesca e laddove già era avvenuta una prima fase di industrializzazione negli ultimi anni dell'Ottocento.

Tutti questi elementi hanno dato vita a fenomeni come l'inurbamento, l'espansione a macchia d'olio, fenomeni di conurbazione, e la crescita a dismisura, in modo impetuoso e non sempre adeguato della *città fordista*.

Contemporaneamente all'espansione delle città fordiste crebbe in quegli anni anche l'importanza verso il settore dei servizi (alle imprese e sociali), e delle infrastrutture (alloggi, strade, mezzi pubblici).

Tra gli anni 60 e 70 del XX secolo il sistema di produzione fordista attraversò la prima fase di crisi causata in parte dal progresso tecnologico, in parte dello spostamento dell'occupazione verso il settore dei servizi (per via della richiesta che stava in quegli anni aumentando), e in parte dal deficit delle esportazioni; ma è all'indomani dell'esplosione della crisi energetica del 1973 (che annunciò l'interruzione del flusso dell'approvvigionamento di petrolio proveniente dalle nazioni esportatrici verso le nazioni importatrici e di conseguenza l'innalzamento dei prezzi) che si fa coincidere convenzionalmente la data di inizio del trend recessivo dell'economia occidentale, verificatosi su scala mondiale e da cui ne è conseguita la riduzione del peso delle produzioni industriali a favore della crescita del settore terziario.

In seguito a questo episodio molte fabbriche chiusero i battenti per via dei costi di gestione diventati ingestibili, mentre altre si spostarono laddove era inferiore il costo della mano d'opera così come il costo di alcuni beni strumentali.

Bagnasco (1990) descrive questo momento come quello in cui inizia o si accelera la trasformazione di molte città, tra cui quella di Torino. Prosegue dicendo che in quegli anni "la città ha affrontato la sua crisi sulla base di due risorse che le appartengono: capacità tecnologiche e capacità organizzative" (Bagnasco, 1990, pag. 25) e in queste circostanze, poiché presentava una struttura sociale semplificata e irrigidita dal fenomeno del fordismo, si è trovata impreparata e incapace di affrontare le tensioni interne, di fronte al mutare delle condizioni esterne, finendo vicina al collasso (Ibid.).

Bagnasco (Ibid.) cita a tal proposito un teorema di sociologia dell'organizzazione che dice "quanto più è rigida, accentrata e burocratica un'organizzazione, tanto più questa è incapace di correggersi gradualmente in funzione dei propri errori; solo il rischio di un collasso spinge al rinnovamento, che deve però allora essere complessivo e drastico" (Bagnasco, 1990, pag. 15).

Con il nuovo sistema di produzione industriale definito post-fordismo viene a delinarsi anche la creazione di un nuovo modello economico che comincia a strutturarsi a partire dalla fine degli anni '70 del XX secolo: Silvia Haddock (2016) spiega che in questo periodo non si ha più la centralità dei sistemi di produzione di massa e delle forme più rigide e gerarchiche dell'organizzazione industriale. In questo contesto, la ricchezza non è più prodotta principalmente dall'industria manifatturiera, ma anche dal settore dei servizi (alle aziende e alle persone) e in particolare da quelle attività intellettuali che sono strettamente legate al mondo della ricerca "e alla creazione di nuove idee in relazione all'emergere dell'economia della conoscenza, da un lato, e allo sviluppo delle industrie culturali dall'altro. In conseguenza di queste trasformazioni dell'economia della città crescono le occupazioni di tipo intellettuale e le categorie professionali ad alto reddito, ma anche i gruppi di lavoratori che forniscono servizi non specializzati e che vanno ad ingrossare le fila di coloro che occupano gli strati inferiori della struttura sociale" (Haddock, 2016, pag. 10).

Nelle città post-fordiste da questo momento in poi inizia il processo di profondo mutamento, svuotamento e abbandono di quei luoghi che fino a poco tempo fa erano stati gli scenari del sistema di produzione industriale della città fordista: da qui il propagare di un ingente numero di edifici dismessi, degradati o abbandonati, aree sottoutilizzate, quartieri degradati, "vuoti urbani" ecc.

Così come il *fordismo*, anche l'avvento del *post-fordismo* è stato considerato la principale causa della modifica urbana e territoriale, in particolare quella avvenuta negli ultimi 30 anni, che ha dato avvio al fenomeno della deindustrializzazione: quindi si può affermare che il sistema di produzione

industriale è stato il motore fondamentale delle grandi trasformazioni territoriali e del riassetto spaziale di ampie superfici urbane.

È da precisare tuttavia che il processo di deindustrializzazione, seppur con caratteristiche simili, è avvenuto in tempi diversi ed è anche progredito a velocità differenti: in un primo momento è emerso negli Stati Uniti, con una diminuzione della quota dei lavoratori dedicati alla manifattura di circa il 12% tra il 1965 e la metà degli anni '90 del XX secolo; in Giappone e in Europa, invece, si è manifestato verso la metà degli anni 1970 ed è progredito più lentamente (Treccani, 2012).

Il termine, scrivono Picchieri, et al. (2016), è entrato nell'uso, diventando parte del discorso pubblico, a partire proprio dagli Stati Uniti e dal Regno Unito in un periodo che va dagli anni '70 agli anni '90 del XX secolo. Successivamente gli autori individuano addirittura una seconda fase che va dagli anni '90 fino alla crisi del 2008⁶.

Fin dall'inizio il termine porta con sé una connotazione prevalentemente negativa: "Deindustrializzazione e declino sono una minaccia, o quanto meno una difficoltà da affrontare, un problema da risolvere: si può avere come obiettivo l'industrializzazione, la reindustrializzazione, ma non la deindustrializzazione, che è se mai il risultato non voluto di politiche sbagliate. Questa visione totalmente negativa della deindustrializzazione è fatta propria negli Stati Uniti da autori come Bluestone, Harrison, Etzioni; interpretazioni più possibiliste, e soprattutto quella che sostiene il carattere fisiologico di una riduzione dell'occupazione industriale determinata dall'aumento della produttività, si affermano più tardi." (Picchieri, et al., 2016, pag. 29).

Successivamente continuano gli autori "Nella letteratura scientifica così come nel dibattito politico si parla di deindustrializzazione a proposito della contrazione (assoluta o relativa) di dimensioni del settore industriale considerate significative: l'occupazione, ma anche il contributo al prodotto interno lordo e l'andamento delle esportazioni (la capacità dell'industria manifatturiera nazionale di tenere in equilibrio la bilancia dei pagamenti)." (Picchieri, et al., 2016, pag. 29).

Dagli anni '80 del XX secolo in poi ha avuto inizio – contemporaneamente al periodo della *deindustrializzazione* – il profondo e lungo processo di trasformazione delle *città post-fordiste* e di ristrutturazione industriale: si è cominciato allora a parlare più in generale di un processo tramite il quale i quartieri residenziali, centrali o periferici, i vuoti urbani, i complessi industriali abbandonati e/o degradati, le aree commerciali ecc., venivano trasformati da investimenti (pubblici e/o privati) di miglioramento. Tutti questi luoghi negli anni si sono prestati o si prestano ancora oggi in alcuni contesti come occasione per ripensare le funzioni di un territorio.

⁶ Si rimanda al contributo degli autori per approfondimenti circa le due fasi della deindustrializzazione. Nei capitoli a seguire invece il riferimento a questa fase è sempre relativa al primo periodo, compreso tra gli anni '70 e gli anni '90 del XX secolo.

Era andato in crisi in quegli anni il modello "totale": nelle città esclusivamente dedite alla produzione industriale si stavano andando a delineare le caratteristiche tipiche delle città "plurali", grazie all'emergere di nuovi settori, come il settore terziario.

1.1.2 Crisi dal punto di vista sociale e culturale

Contemporaneamente – e arriviamo alla spiegazione del secondo fattore fondamentale che ha generato il profondo e lungo processo di trasformazione delle *città post-fordiste* (che in alcuni casi non è ancora del tutto terminato) – negli stessi anni in molte città, si è registrata una situazione di profonda crisi dal punto di vista sociale e culturale, nonché forme di degrado fisico ed ambientale di quelle parti delle *città post-fordiste* (quartieri centrali, periferici o emi-periferici) italiane ed europee, che negli anni sono diventate gli stereotipi di conflittualità, povertà, degrado sociale e fisico e disuguaglianza, frutto delle espansioni degli anni '50 e '60 delle città fordiste e successivamente degli anni '70 del XX secolo.

L'abitazione e l'insediamento urbano infatti hanno sempre giocato un ruolo decisivo nel generare una percezione di benessere nelle comunità locali e cosa ancora più importante hanno contribuito a produrre l'inclusione o l'esclusione dei "nuovi arrivati" rispetto al resto della città. Qualora queste condizioni di benessere (qualità dell'ambiente e del patrimonio edilizio, standard urbanistici, collegamenti ecc.) vengono a mancare ecco verificarsi l'insorgere della bassa qualità dell'abitare di queste parti di città.

Non bisogna mai dimenticare infatti che la qualità dell'abitare è funzione, anche e soprattutto, del sistema di relazioni con lo spazio pubblico e dell'accessibilità ai servizi (Guiati, 2008).

Allo scopo di comprendere perché a partire degli anni '90 del XX secolo si è assistito alla profonda trasformazione strutturale ed economico-sociale – per sopperire da una parte alla condizione di diffuso degrado urbano, di declino economico e di disagio sociale in cui riversavano molti quartieri residenziali delle città italiane ed europee (sia nelle aree centrali quanto in quelle periferiche), e dall'altra alla presenza di vuoti urbani, dei complessi industriali abbandonati e/o degradati – sembra necessario ripercorrere le tappe fondamentali del periodo che intercorre tra il post Seconda Guerra Mondiale e la fine degli anni '70 del XX secolo.

È in quegli anni infatti che, in molte città europee, si iniziano a sperimentare le prime esperienze⁷ di rigenerazione urbana, quale pratica che ha contribuito (e contribuisce ancora oggi, a causa di fattori e situazioni critiche differenti) a generare una soluzione allo stato in cui riversavano immense periferie/emi-periferie o quartieri dormitorio realizzati precedentemente, privi o scarsamente dotati di servizi.

⁷ Vedremo nel 2 paragrafo del primo capitolo un approfondimento circa le differenti fasi, evoluzioni ed esperienze della rigenerazione urbana.

Tutte queste modifiche atte a riorganizzare lo spazio abitato, e non solo, si sono basate su nuovi principi e nuove logiche di sviluppo, al fine di rispondere a problematiche di ordine generale, mettendo in campo numerose politiche, strumenti e processi.

Prendendo in riferimento il caso italiano, tra la fine degli anni '50 e i primi anni '60 del XX secolo, le dinamiche di trasformazione che avevano interessato il paese (che dipendevano soprattutto dal nuovo sistema di produzione industriale del fordismo, come spiegato), avevano dato vita a nuove sfide sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo: per un periodo di circa vent'anni, si realizzò un processo che vide la forte crescita demografica delle città del nord (soprattutto quelle con più spiccata fisionomia industriale), il progressivo aggravarsi del divario tra nord e sud del paese, il formarsi in tempi rapidi di grandi periferie urbane e quartieri periferici/emi-periferici (poveri di servizi e di qualità ambientale) e la crescita di una domanda di case a basso costo (Quaderni ATC, 2008).

Era successo che in quegli anni, in cui lo sviluppo economico fordista si stava consolidando, era diventata ormai inaccettabile la condizione in cui viveva la gran parte della popolazione operaia: "ricoveri di fortuna", posizionati esternamente ai centri storici – in alcuni casi addirittura esternamente alle cinte daziarie – per via dell'intensa immigrazione interna (la seconda immigrazione) avvenuta precedentemente.

L'amministrazione provvide allora alla realizzazione, in tempi brevissimi, di edifici residenziali per rispondere alle esigenze di una popolazione sempre più in aumento (Guiati, 2008): vi era l'urgenza di costruire in quegli anni il maggior numero di alloggi, a causa del crescente abbandono delle campagne e l'inurbamento di un gran numero di famiglie, benché al contempo le dotazioni di urbanizzazioni secondarie, e in molti casi anche di quelle primarie, inseguivano affannosamente il dilagare delle periferie (Quaderni ATC, 2008).

Non solo, ma anche nei quartieri centrali delle città – quelli che non erano stati coinvolti da forme di ristrutturazione a fini terziari – lo stock di case degradate rappresentò per molti anni l'unica offerta di alloggi a basso costo per la *seconda immigrazione*.

Furono queste le cause fondamentali che faranno emergere negli anni '60 del XX secolo – non solo in Italia – la questione delle abitazioni come una delle maggiori emergenze nazionali: si trattava di un'emergenza, e come tale fu affrontata.

Successivamente negli anni '70 del XX secolo, la domanda di abitazioni era ulteriormente mutata, tanto che per far fronte alle richieste, fu necessario utilizzare anche la tecnica della "prefabbricazione".

A completare il quadro come abbiamo visto ci fu tutta la questione della *crisi fordista* e della successiva *deindustrializzazione*.

Tutti questi eventi, problemi e conflitti, alcuni dei quali si sono sedimentati nel tempo, hanno fatto sì che diventasse necessario – sulla scena politica nazionale e sovranazionale –, a partire dagli anni '80 del XX secolo, iniziare ad affrontare problemi come degrado fisico e ambientale, emarginazione sociale, deindustrializzazione, ecc., e si mettessero in pratica le prime esperienze di riqualificazione e di rigenerazione urbana.

1.1.3 La nuova situazione di crisi delle città contemporanee

Come anticipato all'inizio, si è andati incontro negli ultimi anni a una nuova fase: alcuni quartieri di molte grandi città Italiane e non solo, infatti, sono state teatro di "nuove situazioni conflittuali", di diversa provenienza.

Alcuni autori parlano di "nuove situazioni di crisi" (Saccomani, 2016), qualcun altro parla di "crisi sociale e urbana" (Cianfriglia, et al., 2016).

Infatti, se prima eravamo abituati ad associare quasi sempre e solo le periferie o i quartieri popolari a un certo tipo di conflitti, a partire dagli anni '90 del XX secolo i territori che presentano queste caratteristiche hanno morfologie e localizzazioni anche molto differenti tra loro.

Già in precedenza, alcuni autori come Jacquier (2002) avevano iniziato a parlare di "crisi urbana" e di "territori in crisi" affermando che "i territori urbani marchiati sono, in Europa, estremamente diversi. Essi possono essere antichi quartieri del centro città, di sobborghi o di quartieri popolari del XIX secolo; quartieri operai o di imprese; *grands assembles* costruiti negli anni del dopoguerra; quartieri residenziali più recenti" (ibid., pag. 37). Molti di questi conflitti di cui parla anche Jacquier (2002) come vedremo saranno affrontati e risolti in parte nella seconda *stagione della rigenerazione urbana*⁸. Altri si ripresenteranno, altri ancora si stratificheranno sul territorio.

A distanza di anni, in altre parole i nuovi conflitti e quindi anche la nuova fase di crisi che ha interessato molte realtà urbane, se da una parte ricordano quelle dinamiche, problematiche ed eventi che hanno rappresentato il motore trainante delle esperienze di rigenerazione urbana messe in atto nelle città europee partire dagli anni '80 e '90 del XX secolo⁹; dall'altra parte se non risolti si sono sommati ad altre problematiche, aggravando così la già difficile situazione di alcune realtà (vecchie e nuove fragilità).

Altre volte, scrive Silvia Saccomani (2016), questi conflitti si sono verificano addirittura proprio negli stessi quartieri dove negli ultimi vent'anni, esperienze e pratiche di rigenerazione urbana si sono sviluppate.

⁸ Si rimanda al paragrafo 2 per l'analisi delle "stagioni della rigenerazione urbana".

⁹ Si vedrà nel 2 capitolo a cosa corrispondono e cosa distingue questi due periodi.

Molte volte le pregresse "debolezze" di questi quartieri se non risolte hanno favorito l'insorgere di nuovi conflitti. Per esempio, quegli stessi luoghi¹⁰ dove viveva la gran parte della popolazione operaia, a ridosso delle aree industriali, sono stati successivamente interessati, a distanza di anni, da nuovi episodi di degrado fisico e sociale, svalutazione immobiliare, chiusura delle attività storiche, ecc.. Col passare degli anni, spesso sono sempre gli stessi luoghi ad essere la meta più gettonata delle diverse ondate migratorie¹¹

E, contestualmente ad ogni periodo, questi luoghi sono diventati il palcoscenico di "nuovi" episodi di esclusione dei "nuovi arrivati" da parte della popolazione originaria o da precedenti "ondate migratorie"; il sipario della difficile convivenza tra popolazioni di diversa provenienza etnica (*conflitti tra vecchi e nuovi immigrati*) e della "crescente insofferenza nei confronti delle diversità (immigrati, rifugiati e rom)" (Saccomani, 2015, pag. 127); i luoghi principali della concentrazione di una fascia della popolazione con problemi sociali, famigliari ed economiche; fino a sfociare in scenari dove vengono a verificarsi episodi di razzismo, che in molti casi le forze politiche e mediatiche non hanno esitato ad alimentare (Ibid.).

Su queste conflittualità hanno poi inciso in maniera devastante, negli ultimi anni, anche le conseguenze sociali ed economiche della crisi (Saccomani, 2015): disoccupazione, occupazione abusiva, conseguente al problema della domanda abitativa di una certa fascia sociale, sfratti, ecc. Ad alimentare queste problematiche realtà hanno contribuito anche: il continuo crescere delle disuguaglianze sociali; il crescente divario tra ricchi e poveri; l'espulsione di una parte della popolazione da alcuni quartieri interessati da dinamiche di valorizzazione immobiliare e riqualificazione fisica che hanno modificato l'aspetto di alcuni quartieri; e la "recente" esplosione del terrorismo.

Affianco a questi conflitti hanno in alcuni casi influito anche le problematiche legate ai cambiamenti climatici e quelle legate ai dissesti idrogeologici e al rispetto dell'ambiente (riduzioni di emissioni di CO2, consumo di suolo, rischio idrologico ecc), che sono espressione di un problema di forma delle città contemporanee che per anni si sono sviluppate senza tregua e senza controllo¹².

Visto l'emergere di queste nuove situazioni di conflitto, quasi sempre in quegli stessi luoghi (Saccomani, 2015), sia periferici che centrali – e che in molti casi, come già detto, sono anche già stati oggetto di questo tipo di esperienze – alcune domande sorgono spontanee come scrive Saccomani (2015): "che cosa è rimasto nelle nostre città di questa stagione¹³? Ci sono realtà

¹⁰ Seppur oggetto di esperienze di rigenerazione urbana.

¹¹ Come si vedrà nella 2 parte, quella dedicata al quartiere di Barriera di Milano, addirittura si distingue tra prima, seconda e terza immigrazione.

¹² Un decrescere anche del sistema di relazioni con lo spazio pubblico e dell'accessibilità ai servizi.

¹³ Si rimanda al paragrafo 2 l'analisi delle "stagioni della rigenerazione urbana".

urbane in cui queste esperienze hanno davvero sedimentato pratiche, soggetti, innovazioni, anticorpi, in grado di fornire risposte adeguate alle molteplici conseguenze della crisi? Quali sono le loro caratteristiche? E, al contrario, quali ne sono stati i limiti teorici e pratici?" (pag. 127).

Ovviamente, bisognerebbe fare un discorso molto più ampio, per rispondere a queste domande, analizzando nel complesso almeno la situazione torinese.

Una cosa è certa, le situazioni di conflitto che si sono verificate recentemente (nelle vecchie e nuove realtà problematiche) hanno caratteristiche nuove, rispetto ad una storia piuttosto lunga di conflitti urbani, che si sono sedimentati in alcuni territori: come scrive Saccomani (Ibid.) "ad esempio in alcune realtà urbane dove più forti sono stati gli effetti intrecciati e cumulativi della crisi economica e della nuova condizione interetnica, determinatasi in tempi recenti e molto rapidi. Quali sono le nuove e prevalenti caratteristiche dei conflitti che si generano nelle periferie urbane? Quali sono i temi al centro di questi conflitti?" (pag. 127).

Bisognerebbe "Raccogliere informazioni e valutazioni critiche sulle esperienze di rigenerazione urbana che si sono sviluppate nelle città italiane" per rispondere a queste domande, continua Saccomani (pag. 127). "Nel complesso si tratta, di riflettere, a partire dalle esperienze, sugli eventuali limiti ed ambiguità dei concetti che hanno guidato le politiche e le pratiche di rigenerazione urbana e sui cambiamenti di contesto che ne possono influenzare una riproposizione" (pag. 127).

1.2 Che cos'è la rigenerazione urbana: la riqualificazione fisica, la sostenibilità ambientale e l'utilità sociale, culturale ed economica

Per "rigenerazione urbana" [si intende]: "un insieme coordinato di interventi urbanistici, edilizi e socio-economici nelle aree urbanizzate, compresi gli interventi volti a favorire l'insediamento di attività di agricoltura urbana, quali orti urbani, orti didattici, orti sociali e orti condivisi, che persegua gli obiettivi della sostituzione, del riuso e della riqualificazione dell'ambiente costruito in un'ottica di sostenibilità ambientale, di contenimento del consumo di suolo, di localizzazione dei nuovi interventi di trasformazione nelle aree già edificate, di innalzamento del potenziale ecologico-ambientale, di riduzione dei consumi idrici ed energetici e di rilancio della città pubblica attraverso la realizzazione di adeguati servizi primari e secondari"

(ddl. Contenimento consumo del suolo, testo approvato alla camera, art. 2)

La "rigenerazione urbana" [è] un insieme coordinato di interventi urbanistici ed edilizi finalizzati alla riqualificazione dell'ambiente urbano e costruito, alla riorganizzazione dell'assetto urbanistico attraverso il recupero e la realizzazione di urbanizzazioni, spazi verdi e servizi, al miglioramento della qualità percettiva-identitaria dei luoghi e dell'ambiente urbano mediante la previsione di interventi ecologico-paesaggistici finalizzati anche all'incremento della biodiversità e alla più efficace termoregolazione dell'ambiente urbano;

(ddlr. Piemonte "Norme per il governo sostenibile del territorio e il contenimento del consumo di suolo", bozza 1/12/2016, art. 2)

Nel capitolo precedente l'attenzione è ricaduta sui fenomeni/eventi che hanno anticipato la nascita di questo approccio, ricostruendo brevemente le problematiche/crisi¹⁴ a cui i diversi approcci della rigenerazione hanno cercato di dare una risposta nelle città italiane ed europee.

In questo capitolo invece l'attenzione verrà focalizzata sull'evoluzione della pratica di rigenerazione urbana, sia a livello locale che in modo generale facendo riferimento al livello nazionale.

Il termine *rigenerazione urbana* è un termine di derivazione anglosassone (*urban regeneration*), che viene utilizzato a partire dagli anni '60 del XX secolo, per contrassegnare quelle esperienze "di promozione economica, miglioramento fisico ed edilizio congiuntamente a programmi assistenziali per gruppi sociali sfavoriti" (Saccomani, 2004, pag. 28).

Successivamente lo stesso termine viene ripreso in torno agli anni '80 del XX secolo, in Gran Bretagna per identificare quelle esperienze relative ad *aree in crisi*, sia dal punto di vista economico che sociale, per le quali occorreva l'impiego di programmi di rivitalizzazione economica e sociale, oltre che urbanistica (Ibid.).

Non solo, ma le politiche di rigenerazione urbana messe in atto dagli anni '90 del XX secolo in poi, si sono ispirate anche ad altre esperienze europee, come quella ad esempio dei *Quartiers en crise*, sviluppatasi in Francia all'inizio degli anni '80 del XX secolo, che ponevano un forte accento sulla condizione di *disagio sociale*, che contraddistingueva i quartieri da sottoporre a riqualificazione (Ibid.).

Anche l'Unione Europea, a partire dagli anni '90 del XX secolo, sulla scorta di precedenti programmi di lotta contro la povertà (Saccomani, 2004), giocò un ruolo fondamentale sulla scena Europea: vennero infatti avviate politiche urbane che contribuirono nel tempo a diffondere idee come l'approccio integrato e la dimensione sociale che assunsero grande importanza nei diversi paesi e a scala locale (Saccomani, 2004; Governa, et al., 2009). Questo processo di apprendimento delle esperienze europee, in Italia più che in altri paesi europei, venne indirizzato verso esperienze innovative di rigenerazione urbana, tanto che possono essere ben tracciate in alcune esperienze regionali di rigenerazione urbana, tra cui il Piemonte (Governa, et al., 2009).

Per il caso italiano inoltre, continuano gli autori Governa, et al., (2009) al contrario di quanto è accaduto in Francia e in Gran Bretagna, non si può parlare invece di una esplicita politica di "rinnovo urbano"¹⁵.

Nonostante questo assunto, viene sottolineato dagli autori che si possa ricercare l'origine del "rinnovo urbano" nella lunga tradizione delle importanti esperienze di conservazione dei centri

¹⁴ Di cui torneremo a parlare nel 2 capitolo, quando l'attenzione verrà focalizzata sul quartiere di Barriera di Milano, e sarà necessario rivedere queste tre fasi.

¹⁵ Nel testo gli autori parlano di "*urban renewal*".

storici: il rallentamento a cui andarono in contro le grandi città e le grandi quantità di aree vuote e di edifici abbandonati, in seguito alla *deindustrializzazione*, hanno introdotto l'idea che il "rinnovo" non dovesse più essere limitato solo ai centri storici.

Fu così che nel 1992, continuano gli autori, anche grazie a precedenti esperienze di alcune regioni (Ibid.) – durante gli anni '80 del XX secolo – il *Ministro dei lavori pubblici* varò diversi programmi per finanziare interventi urbani. Tra questi: i Programmi Integrati di Intervento – PII (1992), i Programmi di recupero Urbano – PRU (1993), i Programmi di Riqualificazione Urbana – PRIU (1994), i Contratti di Quartiere I e II – CdQ (1998, 2003), i Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio, PRUSST (1998) (Ibid.).

In molti dei PRU attivati il rinnovo urbano era ancora dominante, mentre nei CdQ e nei Programmi Urban l'enfasi cominciò a spostarsi dal rinnovo fisico alla rigenerazione urbana, principalmente intesa come una politica che si occupa tanto di problemi di pianificazione urbana, quanto di problemi economici e sociali in modo integrato. (Governa, et al., 2009).

Tornando alla pratica della rigenerazione, essa nasce quale strumento mirato primariamente a quelle aree urbane di crisi e di marginalità sociale, cioè aree in cui il disagio sociale, l'abbandono, il degrado fisico-ambientale e la mancanza di opportunità economiche, generano situazioni di estraneità ed ostilità rispetto agli ambienti circostanti (Saccomani, 2004).

Tuttavia, come è stato per la gran parte dei casi italiani, questa pratica è stata adottata anche in situazioni leggermente diverse.

Come scrive Silvia Saccomani (2004) questa situazione di totale marginalità sociale e povertà, fortemente presente in parecchie realtà europee, la si percepisce meno in quelle italiane. O forse sarebbe più opportuno dire che questi casi sono limitati sul territorio italiano.

Nella gran parte delle realtà urbane italiane, dove si è operato anche attraverso pratiche di rigenerazione urbana, infatti, non esistono quelle concentrazioni territoriali di povertà e di emarginazione assoluta, presenti invece in molte città europee: Barriera di Milano ne è il tipico esempio.

Come in quest'ultimo caso, infatti le politiche di rigenerazione urbana attivate negli ultimi 25 anni in Europa spesso non hanno riguardato solo le aree con condizioni estreme di degrado fisico e sociale ma anche quelle aree che sono spesso considerate luoghi simbolo del disagio diffuso e dei conflitti tra vecchie e nuove fragilità urbane (come avviene spesso nei quartieri storici).

Questo tuttavia non vuol dire che non manchino in questi casi episodi di scarsa qualità edilizia e urbanistica, associati a fenomeni di emarginazione sociale, di mancanza di identità, e una forte distanza, non solo fisica, dal centro della città. Ma la periferia italiana, così come anche i quartieri storici – centrali e non – sono spesso caratterizzati da una mixité sociale, funzionale ed economica, per cui condizioni di esclusione sociale coesistono spesso con situazioni di "normalità" (Saccomani, 2004).

Questo accade anche perché la politica della casa in Italia non ha prodotto, salvo che per alcuni casi, insediamenti pubblici come i *grands ensembles francesi* (Saccomani, 2004); casi in cui comunque ancora oggi è difficile intervenire, e spesso manca proprio l'interesse a farlo.

Diverse sono le finalità che questo strumento operativo si pone: prima fra tutte la necessità fu quella di contrastare gli effetti derivanti dal processo di deindustrializzazione, di degrado e di svuotamento delle aree industriali, che, dalla metà degli anni '90 del XX secolo, molte città italiane ed europee hanno dovuto affrontare¹⁶.

In questo caso l'obiettivo era¹⁷ quello di rispondere al forte cambiamento della dinamica socio-economica (conseguente al nuovo modello di organizzazione economica post-fordista, in cui non si ha più la centralità dei sistemi di produzione di massa); e quello di affrontare contemporaneamente il problema della dismissione industriale urbana e periurbana, che ha colpito tutte le aree oggetto del secondo sviluppo industriale (anni '30 – fine anni '60 del XX secolo).

In molte città, negli ultimi 20/30 anni, infatti è stato avviato un processo di trasformazione urbana post-industriale (percorso tutt'altro che concluso in alcune città, data la presenza ancora oggi di un numero consistente di aree dismesse e vuoti urbani).

Così come è avvenuto per la città di Torino, diverse città sono passate dall'essere considerate *factory-town*, e quindi capitali manifatturiere e industriali, a città plurali nelle vocazioni, facendo incontrare il loro carattere industriale con le vocazioni della società della conoscenza (ricerca, innovazione, formazione, cultura ecc.).

In secondo luogo, poiché la rigenerazione urbana si pone come principale obiettivo lo sfruttamento dei *brownfields* – ovvero aree già costruite e abbandonate all'interno di tessuti urbani (centrali o periferici) già consolidati, che risultano essere degradati o sottoutilizzati, pronti ad un riuso – piuttosto che dei *greenfields* – territori ancora naturali e di valore ambientale o agricolo – (Alberti, 2013), essa può contribuire e ha contribuito nelle pratiche di gestione e di difesa del suolo non urbanizzato. In molte esperienze, come quella torinese, non a caso, è risultata infatti essere a tutti gli effetti una buona politica in risposta ai problemi che la continua dispersione urbana sul territorio e il conseguente consumo di suolo hanno generato negli ultimi anni.

In questo caso l'obiettivo è quello di fornire una possibile risposta al contenimento del consumo di suolo (Alberti, 2013) delle città contemporanee: attraverso per esempio la localizzazione delle nuove trasformazioni in aree già costruite (recupero o riqualificazione di aree dismesse e dei vuoti urbani) o attraverso la ricucitura dei tessuti urbani, questa pratica ha contribuito a contenere o

¹⁶ In alcuni paesi questi processi avvengono addirittura un decennio prima, come si vedrà nel corso di questo capitolo.

¹⁷ E in alcuni casi lo è ancora, se si pensa ai vuoti urbani e alle aree industriali dismesse che ancora oggi risultano in stato di abbandono e di degrado.

escludere il consumo dei suoli periurbani o agricoli e dei suoli ineditati interni alla città, anche attraverso modalità (indici e parametri) che consentano l'innalzamento del potenziale di rigenerazione ambientale delle aree oggetto di trasformazione (Sbetti, et al., 2013).

Si potrebbe quindi definire la *rigenerazione urbana* come il processo tramite il quale le città, i quartieri residenziali, centrali o periferici, i vuoti urbani, i complessi abbandonati e/o degradati, vengono trasformati da investimenti (pubblici e/o privati) di miglioramento.

In terzo luogo, il processo di *rigenerazione urbana* però non è soltanto una conseguenza del processo di deindustrializzazione e della dismissione delle aree industriali urbane, avvenuto in molte città italiane ed europee, in seguito alla trasformazione socio-economica iniziata con la fine degli anni '70 del XX secolo, ma è anche una soluzione allo stato in cui riversano tutt'ora enormi periferie o emi-periferie (Guiati, 2008) (degrado del patrimonio edilizio e degli spazi esterni alle abitazioni, monofunzionalità dei quartieri dormitorio, disagio sociale, scarsa accessibilità, isolamento, anche psicologico, rispetto alla città ecc.) realizzate, soprattutto negli anni '50 e '60, prive o scarsamente dotate di servizi e di qualità ambientale, e successivamente anche negli anni '70 del XX secolo.

A partire dalla metà degli anni '90 del XX secolo (in alcuni casi europei come già anticipato si inizia a parlare di rigenerazione già negli anni '80 del XX secolo) pertanto, si è assistito a una profonda trasformazione strutturale ed economico-sociale (Bagnasco, et al., 2008) di molte città post-fordiste, per risolvere la condizione di diffuso degrado urbano e la condizione di declino economico e di disagio sociale in cui versano molti quartieri delle città italiane ed europee, sia nelle aree centrali, quanto in quelle *periferiche* o *emi-periferiche*.

In questo caso l'obiettivo era quello di affrontare il recupero totale o parziale del patrimonio edilizio esistente, "non più in grado di fornire prestazioni ambientali ed energetiche positive (oltre che di garantire condizioni decenti di abitabilità alle popolazioni insediate) mediante interventi di sostituzione e/o di radicale ristrutturazione edilizia" (Sbetti, et al., 2013, pag. 19).

Quindi riepilogando l'obiettivo fondamentale è la realizzazione integrata delle azioni sia di carattere fisico (edilizio o urbanistico), sia di carattere socio-culturale (ponendo l'attenzione sulla lotta contro l'esclusione sociale) sia di carattere economico. Questa politica mira cioè a integrare interventi destinati sia a fronteggiare la povertà che la marginalità, con interventi tradizionalmente più noti di riqualificazione urbana¹⁸ e interventi di sviluppo locale, al fine di incrementare la qualità della vita dei cittadini.

¹⁸ Per ridare un aspetto nuovo, competitivo e sostenibile o anche solo per assegnare a questi spazi una nuova funzione territoriale, la rigenerazione urbana mira prima di tutto alla riqualificazione fisica e quindi al miglioramento e al ripristino del livello normale di agibilità, di funzionalità e di efficienza delle abitazioni, degli edifici nonché degli spazi pubblici, attraverso interventi di carattere urbanistico-edilizio di conservazione e rivalorizzazione, o di ristrutturazione, o di riattivazione.

Negli anni più recenti a questi temi si è aggiunta anche la questione della sostenibilità ambientale: si tratta infatti in molti casi di interventi che mirano a limitare il consumo di suolo non urbanizzato, tutelando così il paesaggio e l'ambiente; ma anche di interventi sottoposti a una serie di miglioramenti tali da renderne l'edificato compatibile dal punto di vista ambientale – con l'impiego talvolta di materiali ecologici – e il più possibile autonomo dal punto di vista energetico – con il progressivo ricorso alle fonti rinnovabili – ma anche tali da limitare l'inquinamento acustico. Quindi la *sostenibilità* abbinata alla *riqualificazione* delle aree già edificate è uno degli elementi principali su cui si basa la rigenerazione urbana (Alberti, 2013), che cerca di ricreare nuove relazioni interne alla città e ricucire lo strappo tra nuclei storici e periferie, anche attraverso interventi di qualità ad alta efficienza energetica.

Infine un ultimo elemento caratterizzante delle pratiche di rigenerazione urbana è la partecipazione attiva che si esprime attraverso il coinvolgimento diretto o indiretto della popolazione (che ne sono anche l'oggetto della rigenerazione) nel processo di formazione, attuazione o gestione del programma.

La partecipazione però può essere declinata in forme diverse nelle diverse esperienze: si va da forme di comunicazione circa gli obiettivi e le azioni da intraprendere, prevedendo azioni volte al coinvolgimento degli abitanti negli obiettivi stessi, a forme più complesse, in cui la partecipazione è intesa soprattutto come potenziamento delle capacità di azione (empowerment) dei soggetti coinvolti (Saccomani, 2004).

La riflessione sulle esperienze di partecipazione finora condotte, scrive Silvia Saccomani (2004) ha fatto emergere dubbi circa l'applicazione troppo semplicistica del concetto stesso di partecipazione: c'è chi ad esempio osserva "che nelle pratiche talvolta emerge una certa contraddizione fra l'opportunità della partecipazione come condizione di efficacia dei processi, e l'efficienza, soprattutto decisionale, dei processi stessi, che deriverebbe dal considerare la partecipazione come premessa e non come prodotto dell'azione integrata locale" (Saccomani, 2004, pag. 31). Successivamente continua dicendo: "La stessa logica di efficienza economica e di rigoroso rispetto dei tempi, imposta dall'Unione Europea per Urban, rende più complessa la messa in atto di pratiche partecipative che, soprattutto in situazioni di scarsa coesione sociale, richiedono tempi lunghi di maturazione" (Saccomani, 2004, pag. 31).

In taluni casi questi concetti hanno assunto il ruolo di pure retoriche poste alla base di narrazioni fatte più di auspici che di risultati concreti. In altri casi, però, risultati ci sono stati, magari faticosi, parziali, instabili, ma con una loro concretezza, dando luogo talvolta ad esperienze permanenti di accompagnamento sociale. Come sottolineato recentemente da Marco Cremaschi, <<I migliori programmi di riqualificazione non partono infatti da un progetto disegnato né da soluzioni smart, ma dalla costruzione di rapporti e hanno successo nella misura in cui li rendono stabili e permanenti>>" (Saccomani, 2015, pag. 127).

Siccome le esperienze sono molteplici, in Italia e nel resto d'Europa, arrivati a questo punto, sembra utile un inquadramento teorico-metodologico delle pratiche di rigenerazione urbana.

Si cercherà di affrontare in modo sintetico – rimandando agli autori di riferimento per un approfondimento più dettagliato – due tematiche fondamentali: il primo contributo è un focus sul tema delle stagioni della rigenerazione urbana, utile a comprendere come si è trasformata questa pratica nei decenni, in riferimento sia del palcoscenico europeo che locale; il secondo invece entra più nello specifico e affronta l'approccio torinese alla rigenerazione urbana – che ritroviamo anche nella metodologia adottata dal Programma in questione – analizzando le pregresse esperienze torinesi.

1.2.1 Le stagioni della rigenerazione urbana

Il termine rigenerazione urbana è un termine piuttosto ambiguo, che è stato utilizzato per descrivere politiche/correnti anche molto diverse tra loro sia in Italia che all'estero (Saccomani, 2016). Molti autori hanno sottolineato queste differenze, parlando di stagioni o di generazioni della rigenerazione urbana (Saccomani, 2016; Bighi, 2016; Moulaert, 2014).

Le *stagioni della rigenerazione urbana* sono un chiaro esempio del legame che intercorre tra le politiche della rigenerazione urbana e gli orientamenti di politica economica, indicati da organi sia nazionali che sovranazionali. Esse sono infatti facilmente assimilabili alle visioni economiche del periodo in questione e che hanno poi prodotto diverse conseguenze a scala locale sia dal punto di vista sociale che economico. Quest'ultime realtà a loro volta, come si vedrà per il caso torinese, hanno visto ancora più scansionate queste stagioni, per via sia delle direttive nazionali ma anche per il susseguirsi, probabilmente, delle diverse amministrazioni locali.

Entrando più nello specifico, ad esempio Silva Bighi (2016) scrive nel suo contributo che quel lungo processo "di dismissione / ri-uso / nuove dismissioni" proprio del palcoscenico torinese, a cavallo tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 del XX secolo, era visibile anche a scala sovranazionale, tanto da poter parlare di stagioni o meglio di generazioni di interventi.

La prima stagione scrive Bighi (2016) è riconducibile agli anni Ottanta, e ha avuto diffusione prevalentemente in Inghilterra, ed era costituita dai "*flagship project*" cioè progetti orientati alla riqualificazione di alcuni siti urbani "in una logica sostanzialmente immobilista per parti e completamente al di fuori di una visione complessiva della città" (Bighi, 2016, pag. 115).

La seconda stagione di interventi si colloca invece negli anni Novanta e si caratterizza per una visione più integrata, che guarda alle condizioni economiche, fisiche, sociali ed ambientali insieme. Questo modello è molto vicino a quello dei cosiddetti *Programmi Complessi* sviluppatosi in Italia (ibid.).

Silvia Saccomani (2015) in un suo contributo descrive in modo più dettagliato queste due stagioni. Nella sua analisi afferma che benché diversi autori abbiano descritto, con differenti approcci e approfondimenti, l'evoluzione della *rigenerazione urbana* e delle *politiche della rigenerazione urbana*, nei diversi paesi; molti di questi, europei e non europei, hanno sperimentato quasi sempre gli stessi "steps" nel passaggio dalle politiche di riqualificazione degli anni '80 alle politiche di rigenerazione degli anni '90 del XX secolo, e dell'inizio del nuovo secolo.

Per fare un esempio Saccomani riporta una teoria di Peter Roberts, il quale, riferendosi in particolare alla situazione del Regno Unito¹⁹, ipotizza nel 2008 uno schema di questa evoluzione. Per far questo egli usa sette *criteri chiave*: strategia, attori chiave, livello spaziale, focus economico, contenuto sociale, enfasi fisica, approccio ambientale.

Da questo schema emerge che negli anni '80 la *politica di rigenerazione* nel Regno Unito era una forma di rigenerazione prevalentemente a guida *privata*, con una forte enfasi sulla *crescita economica* e una debole attenzione verso bisogni delle comunità più svantaggiate economicamente e socialmente. L'assunto di base di questa politica era che la prosperità creata dai nuovi sviluppi "sgocciolasse" fino alle aree più svantaggiate che erano state escluse dagli interventi (Saccomani, 2016).

In breve, fu una politica fatta di "progetti pilota"²⁰, in particolare quelli fisici e applicati su larga scala, considerati guida di un processo di rinnovamento che si sarebbe esteso sul territorio. In realtà questi progetti hanno portato solo a una maggiore polarizzazione socioeconomica e a una scarsa partecipazione comunitaria. Si trattava di quella politica generalmente definita di *urbanizzazione neoliberista* coerente con la svolta neoliberale più generale che seguì la fine dell'approccio Keynesiano dai primi decenni del dopoguerra alla fine degli anni '70 e all'inizio degli anni '80 del XX secolo, in molti paesi europei (Ibid.).

Dagli anni '90 del XX secolo, prosegue Saccomani (2015), la politica di rigenerazione è mutata ulteriormente: si è dato vita a un approccio più completo e integrato, cioè orientato verso politiche e pratiche che cercavano di prendere in considerazione diversi aspetti del processo di rigenerazione, attraverso la realizzazione di azioni che miravano a migliorare in campo economico, fisico, sociale e ambientale, l'area soggetta a modifiche. In questi anni, il predominio del settore privato è stato ridotto a favore di una maggiore enfasi sui processi partecipativi e sui partenariati tra settore pubblico, privato e volontariato (Ibid.), cosa che abbiamo visto non accadeva invece nella prima *stagione della rigenerazione*.

¹⁹ Che, come anticipato, fu in Europa uno dei primi paesi a sperimentare pratiche di rigenerazione urbana.

²⁰ Nel contributo, Saccomani (2016) utilizza l'espressione "*flagship projects*", la stessa utilizzata anche da Bigli (2016).

Secondo questo approccio, fra le altre cose erano previste una serie di azioni locali innovative, quando il riferimento erano le aree urbane socialmente svantaggiate: l'attenzione si era spostata sul ruolo delle comunità locali (Ibid.).

Anche l'UE, come già anticipato all'inizio del capitolo, aveva svolto un ruolo importante nel promuovere questo tipo di approccio: il Progetto Pilota Urbano Europeo e il Programma di Iniziativa Comunitaria (PIC) – Urban sono stati due importanti programmi nei periodi di programmazione europea degli anni '90 del XX secolo estendendo la loro influenza anche negli anni 2000²¹ (Ibid.).

Il primo strumento, coincideva con la prima fase di sperimentazione europea, e aveva influito in modo positivo anche sulla metodologia e sui comportamenti delle politiche locali (Bigli, 2016). Qualche tempo dopo svolse anche una funzione di particolare rilievo come modello di buone pratiche che diede vita al secondo programma, più articolato e complesso (Ibid.).

Secondo alcuni autori benché alcuni dei punti fondamentali di queste politiche sono spesso diventate puramente retoriche (Saccomani, 2015; Governa, et al., 2009), molte teorie, che erano alla base di queste politiche europee, hanno influito in modo positivo sulla metodologia e sui comportamenti delle politiche rigenerative a scala locale, nonché sui progetti/programmi/esperienze dei diversi paesi negli anni a seguire; e a loro volta sono stati influenzati dalle teorie e dagli approcci di diversi ricercatori (Saccomani, 2015; Governa, et al., 2009; Bigli, 2016).

Grazie a tutte queste esperienze, sono entrati nel dibattito nazionale e internazionale alcuni concetti fondamentali come l'importanza dello sviluppo locale, la partecipazione, l'approccio integrato ecc. nelle politiche "place-based".

Tipo di strumento	Obiettivi	Riflessioni
Progetto pilota urbano - PPU - Istituito attraverso art.10 del FESR (1989) - Azione rivolta allo sviluppo locale	Promuovere nuovi strumenti e sviluppare un approccio integrato ai problemi urbani, i PPU devono fornire metodologie e soluzioni innovative per la soluzione delle problematiche attraverso la diffusione delle "best practices". I progetti, concreti e realistici, devono essere concepiti come elementi di una strategia globale di sviluppo delle aree urbane, devono essere la base di un nuovo modo di governare in cui il coinvolgimento attivo dei residenti diventi	I PPU che hanno ottenuto il maggior successo sono quelli che hanno: promosso iniziative per rafforzare la base economica locale; attuato azioni volte a rendere partecipi tutti i diversi soggetti locali. È necessaria un'operazione di marketing urbano per poter attuare investimenti e porre le basi per lo sviluppo futuro, l'errore più grosso è quando il marketing coincide con il progetto stesso, in questo caso il rischio è di vendere

²¹ Mentre non erano più inclusi nella politica europea del periodo di programmazione 2007-2013 né nell'attuale periodo 2014- 2020 (Saccomani, 2015).

- Periodo Programmazione 1989-1993 e 1995-1999	l'elemento chiave sia in fase di progettazione, sia in quella di attuazione. Si parla di "territorializzazione degli approcci" ovvero la capacità di saper attingere alle risorse locali e riconoscere le potenzialità per ottenere un valore aggiunto di tipo territoriale	immagini senza costruire nulla di concreto. Si è visto come in molti casi i PPU che hanno avuto effetti sullo sviluppo locale siano quelli che hanno agito in presenza di strategie di sviluppo già avviate o in presenza di una forte volontà di avviare questi processi.
Programma di iniziativa comunitaria - Urban	Promuovere la rigenerazione socio-economica delle città in crisi ricercando soluzioni integrate per i gravi problemi sociali economici ed ambientali rappresentati dalla crisi di molti quartieri urbani. Si considera la riqualificazione territoriale come uno strumento strategico di lotta all'esclusione sociale ed alla povertà. Si concettualizza il territorio come qualcosa che va oltre il supporto fisico spaziale e si presta molta attenzione per le realtà locali ed il milieu locale. Il programma si propone di attribuire un ruolo rilevante agli attori locali facendoli entrare nel processo decisionale in modo che si posino le basi che garantiscano il buon esito delle azioni	Urban è un programma europeo che rende confrontabili attese e risultati di città diverse in paesi diversi, nonostante le fenomenologie del degrado urbano e dell'esclusione sociale siano differenti tra gli Stati Membri. Durante le operazioni di monitoraggio dell'attuazione dei programmi si è visto che: gli Urban che hanno raggiunto gli obiettivi nei tempi previsti sono quelli che: fin dall'inizio hanno portato avanti un programma già esistente e che hanno usato i finanziamenti europei come dei "rimborsi a lavoro fatto". È necessario che ci sia un gruppo di attori di missione che analizzi a monte le problematiche e usi Urban come volano per porre la base per uno sviluppo futuro. Le difficoltà maggiori incontrate stanno nella gestione dei fondi entro i termini e obiettivi previsti per cui il planner deve sviluppare delle capacità di tipo imprenditoriale – manageriali.
- Com 2000/C 141/04 del 28 Aprile 2000 Guce serie C 141/08 del 19 Maggio 2000		
- Azione rivolta allo sviluppo locale		
- Periodo di programmazione 1995-1999 Urban I 2000-2006 Urban II		
- All'interno di questo tipo di strumento anche se gestito dalla Regione si collocano i: Progetti Integrati di Sviluppo Urbano – PISU Attuazione territoriale del PO FESR 2007 - 2013, con riferimento all'ASSE VI "sviluppo urbano sostenibile"		

Fonte: elaborazione Silvia Bigli (pag. 124-125, 2016)

Altri autori (Moulaert, et al., 2014) facendo sempre riferimento alle *stagioni della rigenerazione urbana* hanno affermato che l'Europa negli ultimi 20/25 anni, sia andata in contro a un movimento pendolare nella politica urbana, prendendo però in considerazione due decenni diversi: gli anni '90 del XX secolo e gli anni 2000.

Secondo la *teoria del pendolo*²² di Moulaert, et al. (Ibid.), la politica urbana si è infatti spostata da approccio politico quartiere-centrico, socialmente orientato verso la comunità, tipica degli anni '90 del XX secolo, a una politica a più ampio raggio sulla città, a guida economica e immobiliare negli anni 2000, per ritornare negli ultimi anni a reintrodurre nella politica urbana l'innovazione sociale e l'attenzione verso il quartiere.

Mentre infatti programmi europei degli anni '90 del XX secolo, tra cui "*Poverty III*", "*Urban Pilot Projects*", "*Urban I*" e i "*Neighbourhoods in crisis*", assegnavano un ruolo centrale al quartiere tanto da considerarlo il livello territoriale adatto ad attuare strategie volte a combattere l'esclusione sociale e la povertà (Ibid.), con l'avvento del nuovo millennio questo interesse riposto nel livello di quartiere è stato messo in discussione in vari circoli scientifici e socio-politici, riorientando l'attenzione sulla città e il livello regionale. Oggi quindi, stiamo assistendo a distanza di dieci anni, a un rinnovato interesse per il livello di "quartiere", situato però ora dentro un contesto multi scalare (Ibid.).

Ma come muoversi in questa direzione e come contribuire a creare comunità più sostenibili socialmente, rimane un grande interrogativo a cui rispondere, concludono gli autori.

Da questa analisi è emerso che il cambiamento nell'orientamento della politica urbana (il fenomeno che gli autori chiamano *movimento pendolare*) a livello europeo ha influenzato in modo significativo l'impatto che le iniziative socialmente innovative hanno avuto a livello di quartiere. Questa catena di impatti ha generato un movimento a pendolo scansionato in tre tempi: siamo passati da uno sviluppo territoriale integrato bottom-up (dal basso o dalle basi), caratteristico della politica strutturale degli anni Novanta e rappresentato dai Progetti Pilota Urbani e Urban I, a una politica che privilegiava l'aspetto economico e fisico, con progetti come gli Urban II, per passare infine (ancora una volta) a una politica settoriale di tipo top-down (dall'alto verso il basso), caratteristica dell'era contemporanea post Iniziative Comunitarie e dell'era post Urban che, favorendo la città, mette da parte le iniziative comunitarie di base (Ibid.).

Per quanto riguarda la città di Torino a dirci qualcosa di più è Silvia Bigli (2015), la quale in un altro contributo afferma che, dal 1989 al 2015, si sono alternati quattro periodi di programmazione che si sono avvalsi di strumenti integrati.

Nel contesto torinese, e più in generale in quello piemontese, almeno in un primo momento il confine tra rigenerazione urbana e riqualificazione urbana è stato netto secondo Bigli (Ibid.). Nonostante ciò, continua l'autore, in entrambi i casi, pur agendo su parti distinte di città, gli interventi si sono inseriti in una *vision* di nuovo assetto complessivo e di identità futura della Città (che era individuata nel Piano regolatore del '95), caratteristica totalmente assente nei

²² A cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

programmi/pratiche messe in atto sia dalla Città che nel contesto europeo, tra la fine degli anni '80 e la prima metà degli anni '90²³ del XX secolo.

Ma mentre i *programmi di riqualificazione urbana* hanno agito sulle aree urbane in crisi, concentrando l'attenzione in modo pressoché esclusivo alle questioni fisico-ambientali, quelli di *rigenerazione urbana* hanno cercato di integrare interventi dal punto di vista fisico e ambientali, affrontando anche problemi di disagio sociale e economici, proponendo azioni di trasformazione trasversali.

A Torino sono stati adottati strumenti stra-ordinari di riqualificazione come i Programmi di Riqualificazione Urbana-PRiU e i Programmi Integrati di Intervento-PII, per l'attuazione del PRG al pari di quelli ordinari, previsti dallo stesso PRG. Mentre sono stati adottati gli strumenti stra-ordinari di rigenerazione come i Progetti Pilota Urbani-PPU, PIC-Urban I e II, Contratti di Quartiere I e II-CdQ I e II, Programmi di Recupero Urbano-PRU, Programmi di Recupero Urbano e Sviluppo Urbano Sostenibile-PRUSST, Progetto Integrato di Sviluppo Urbano-PISU, per portare a compimento la strategia di trasformazione della città in parallelo all'attuazione del PRG (Bigli, 2016).

1.2.2 Le esperienze torinesi della rigenerazione urbana

Arrivati a questo punto occorre illustrare brevemente le pratiche nel campo della rigenerazione urbana portate a termine dalla Città di Torino, che hanno anticipato e da cui – come accennato all'inizio di questo capitolo – ha tratto ispirazione la metodologia, il *Programma Integrato di Sviluppo Urbano del quartiere di Barriera di Milano*²⁴. Esperienza che, come raccontano il direttore del Comitato Urban Barriera, Luca Cianfriglia e la responsabile della comunicazione Sandra Giannini (2016), si configura come una sintesi delle precedenti pratiche.

Il Programma infatti, come confermato dagli autori, ha ereditato la metodologia – elaborata e sperimentata nell'ambito delle precedenti esperienze – adattandola alle caratteristiche specifiche degli ambiti di trasformazione urbana del quartiere di Barriera di Milano.

Ma come si arriva a questo punto?

Abbiamo visto che durante gli anni '70 del XX secolo, le fondamenta economiche su cui si basava la concentrazione industriale iniziarono a sgretolarsi. La crisi della *città fordista* andava di pari passo con la crisi che colpì non solo i centri di produzione, ma la città nel suo insieme (Governa,

²³ Nel capitolo successivo vedremo che in questo periodo, benché si inizi a parlare di rigenerazione urbana le esperienze messe in campo sono ancora in una fase sperimentale della rigenerazione urbana (siamo infatti nella prima *stagione della rigenerazione urbana*).

²⁴ L'ultimo dei Programmi Urbani Complessi, nato all'interno della programmazione (2007-2013), rispondente agli obiettivi del *Disciplinare Regionale*, in coerenza con le finalità dell'*Asse III* del *POR FESR*, di migliorare la qualità urbana, stimolare un processo condiviso di miglioramento della competitività, della coesione sociale e della sostenibilità attraverso un insieme di interventi coordinati e integrati (Bigli, 2015).

et al., 2009). Questo momento segnò la fine del *fordismo* e l'inizio della transizione verso il *post-fordismo*.

Successivamente, a partire dal momento in cui (negli anni '80 del XX secolo) le aree dismesse²⁵ sul territorio, diventano l'oggetto di riflessione delle politiche urbane, che si inizia a riflettere e a prendere coscienza del fenomeno della dismissione dei centri di produzione, soprattutto industriale, sia nel dibattito nazionale che sovranazionale.

Tale fenomeno, viene declinato nella sua dimensione torinese grazie agli esiti derivanti del censimento condotto nel 1989 da Egidio Dansero (Bigli, 2016), che al momento del censimento contò ben 128 aree dismesse²⁶ (riconosciute ed individuate dalla cessazione dei pagamenti delle tasse sui rifiuti).

È però dalla seconda metà degli anni Novanta che la Città comincia effettivamente la sua attività legata alla *rigenerazione urbana*, diventando, come scrivono Governi, et al., (2009), una questione centrale nell'agenda politica torinese. Come abbiamo anticipato all'inizio del capitolo, in questi anni infatti in Piemonte l'esperienza dei "programmi urbani integrati" aveva assunto ormai un carattere distintivo (ibid.): se si pensa all'influenza che il *Programma di Iniziativa Comunitaria* aveva esercitato sull'approccio seguito dal governo locale e regionale, ci si rende conto che i punti di forza delle esperienze di rigenerazione urbana torinesi attingono proprio da molte delle caratteristiche innovative introdotte da questo Programma.

In quegli anni altro fattore determinante – che va a sommarsi a quelli già elencati – che dà avvio a questa pratica è – come raccontano Cianfriglia e Giannini (2016) – la *crisi sociale e urbana*, che abbiamo accennato nel capitolo precedente, che ha colpito quei luoghi delle città, che non sono per forza solamente quelli più periferici, ma che rappresentano anche la parte più densa, abitata e storica, dove si concentrano e si scontrano le vecchie e le nuove fragilità urbane.

Tra questi, troviamo: Porta Palazzo, San Salvario, Mirafiori Nord e Barriera di Milano; tutti quartieri che diventano, anche mediaticamente, simbolo della conflittualità. Quartieri non (più) periferici, ma con caratteristiche simili a quest'ultimi. Luoghi in cui nasce e si consolida nel tempo anche una nuova richiesta da parte dei cittadini: quella della *maggiore sicurezza*; luoghi in cui prende forma e si consolida negli anni anche il fenomeno delle nuove immigrazione extraeuropea.

²⁵ Ne abbiamo già ampiamente parlato nel 1° paragrafo: sono quelle aree che, come descrive Bigli (2016) "sono quello che rimane sul territorio in seguito ai fenomeni di ri-localizzazione (e abbandono) di impianti industriali con conseguente degrado <<anche là dove si era ancora in presenza di sviluppi produttivi. Solo in pochi casi [...] la causa della dismissione [...] poteva essere ricondotta a processi di vera de-industrializzazione o declino economico e produttivo di carattere patologico>>".

²⁶ Di queste si contavano complessivamente 2.621.884 mq dismessi di superficie fondiaria; se poi si sommano anche le aree della Spina Centrale di Torino, il dato saliva a 4.097.254 mq (Bigli, 2016).

Per tutti questi motivi, nel periodo a cavallo tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 del XX secolo, si verifica questo generale ripensamento a livello nazionale delle politiche, degli strumenti e delle pratiche di azione su queste aree.

È possibile cogliere in quegli anni una tendenza evolutiva comune che, come scrivono alcuni autori (Governa, et al., 2002), "potremmo definire dalla riqualificazione alla rigenerazione", compiendo cioè il passaggio da un approccio di tipo prevalentemente fisico alla trasformazione delle periferie, a un processo che mette in relazione azioni di tipo urbanistico-architettoniche ad azioni di natura economico e socio-culturale, tenendo sempre conto della complessità di queste aree.

Il risultato è la stagione che in Italia prende il nome di Programmi Urbani Complessi (PUC): un insieme di strumenti della riqualificazione urbana, introdotti a partire dagli anni '90 del XX secolo, non più volti a governare la crescita quantitativa ma a promuovere la trasformazione qualitativa dei territori.

Gli altri aspetti fondamentali di questa *nuova stagione* sono: il nuovo interesse per il coinvolgimento della comunità²⁷ nel processo decisionale (Governa, et al., 2009); la dimensione integrata tra interventi fisici ed azioni economiche e sociali e la forte spinta partecipativa anche rispetto a partnership pubblico-privato (Bigli, 2016).

In realtà come scrive Silvia Bigli (2016) i PUC, almeno in un primo momento sono rivolti esclusivamente alla *riqualificazione urbana* e sono gestiti dall'*Ufficio Tecnico* del Comune di Torino.

Quando il fenomeno emerge sulla scena Torinese²⁸ agli inizi degli anni '90 del XX secolo infatti la questione dei vuoti urbani diventa vuoti da riempire (Ibid.) e con il ritorno al piano, il tema delle aree dismesse diventa centrale nella politica di trasformazione delle città anche se "l'enfasi è ancora sulla riqualificazione fisica, più che sulla portata ampia di rigenerazione urbana" (Bigli, 2016, pag. 110).

A distanza di dieci anni dal primo censimento torinese, scrive Bigli (2016) le aree dismesse vengono considerate ancora "come situazioni di decadenza, di degrado e di rischio" che "possono portare a processi cumulativi di disagio ambientale diffuso con un peggioramento della qualità residenziale del contesto" (Bigli, 2016, pag. 110).

²⁷ In altri paesi europei in quegli anni, scrivono Governa, et al. (2009), queste esperienze di coinvolgimento della popolazione e di empowerment hanno origini antiche e un'evoluzione più lineare, rispetto al caso italiano che mostra una significativa discontinuità nelle esperienze.

²⁸ Sulla scena torinese, l'input a questa parziale modifica di approccio arriva in parte dallo Stato e dalla Regione, e in parte, soprattutto, dall'Europa, come anticipato nei paragrafi precedenti. Queste istituzioni, a partire dagli anni '90, infatti hanno messo a disposizione svariate risorse, per affrontare le criticità urbane (che spesso hanno caratteristiche simili in tutto il continente europeo), che hanno dato inizio a un'intensa fase di programmi e progetti d'intervento sulle città europee e italiane.

Successivamente è a partire dal 1997 (a due anni dall'adozione del PRG) che prende il via questo nuovo modo di intervenire "su parti di città degradate" (Bigli, 2016, pag. 121), grazie al nuovo Progetto Speciale Periferia (Psp) – istituito in quell'anno – il quale individuerà nelle Azioni di sviluppo locale partecipato il principale strumento delle attività di rigenerazione urbana torinese (Ibid.).

Grazie a questo Progetto, si decide di investire le risorse e le energie in un progetto sperimentale, che ha come obiettivo la rigenerazione di quelle parti di città in cui si concentrano la gran parte delle disgregazioni sociali e l'immobilità economica (Bigli, 2015), migliorando la qualità urbana e ambientale delle periferie urbane, creando opportunità di sviluppo economico e sociale, e promuovendo un senso condiviso di appartenenza tra gli abitanti dei quartieri "difficili" (Governa, et al., 2009)

Il Psp è fortemente in linea con le "direttive" europee; identificava come elemento imprescindibile dei processi di rigenerazione urbana dei territori periferici, l'esigenza di intervenire sull'ambiente urbano degradato sia dal punto di vista fisico e strutturale che dal punto di vista sociale e culturale, ponendo al centro della metodologia di progettazione e realizzazione degli interventi anche il coinvolgimento dei destinatari e di tutti gli attori (pubblici e privati) in grado di contribuire al miglioramento della qualità urbana (Bigli, 2016.).

L'obiettivo dell'intervento sulle periferie era infatti la ricostruzione del senso di appartenenza, quale motore della partecipazione e dell'esercizio dei diritti di cittadinanza (Ibid).

Il Progetto, scrive ancora Bigli (2016), "supera la parzialità degli strumenti urbanistici di pianificazione ordinaria e di quelli impiegati per la lotta all'esclusione sociale. Infatti interviene direttamente sul campo, inserendosi nella vita delle persone, nell'ambiente, nelle relazioni sociali, in quei quartieri a "rischio" connotati da fenomeni di degrado sociale quali delinquenza, soprattutto minorile, droga, disoccupazione di lunga durata. L'obiettivo è creare una città policentrica composta da molte città minori dotate di servizi, risorse umane, economiche e culturali tali da essere autonome dal centro; gli abitanti devono imparare a riconoscere i problemi ed affrontarli in prima persona, rinunciando a delegarli ad altri."

In poco più di cinque anni, verranno realizzati numerosi interventi urbani, con i quali è stato attuato il Psp. Questo approccio ha consentito di intervenire sul tessuto urbano valorizzando sia le risorse umane, che economiche e culturali dei diversi quartieri al fine di migliorare la qualità della vita degli abitanti e di rafforzare il senso di identità e di appartenenza al territorio.

Il piano nel suo complesso ha previsto la realizzazione di interventi su 15 aree cittadine:

- 3 "Programmi di recupero urbano" (PRU): via Artom, via Ivrea e c.so Grosseto;
- 4 "Contratti di quartiere" (CDQ): via Arquata, Via Dina (compresa nell'ambito di Urban II), Via Ghedini e Via Parenzo;

- 1 "Programma integrato comunitario" (PIC) URBAN II, per lo sviluppo di Mirafiori nord;
- 8 "Azioni di sviluppo locale partecipato": Falchera, Porta Palazzo, San Donato, San Paolo-Cenisia, San Salvario, Corso Taranto, Zona Montebianco, Lucento-Vallette;
- un Progetto Pilota Urbano: The Gate Porta Palazzo.

In questi Programmi non solo è stato sperimentato un *nuovo approccio alla rigenerazione*, in contrasto con il tradizionale approccio settoriale al rinnovamento urbano, come commentano alcuni autori (Bigli, 2015; Governa, et al., 2009), ma la popolazione è stata coinvolta nella progettazione del proprio spazio attraverso la comunicazione e l'ascolto (Bigli, 2015).

Qualche anno dopo, precisamente nel 2001, a seguito dei primi anni di sperimentazione, le competenze e le metodologie sviluppate dal Progetto Speciale Periferie danno vita al nuovo Settore Periferie della Città di Torino, che dal 2007 assume la denominazione di Settore Rigenerazione Urbana e Sviluppo²⁹: da questo momento in poi non si fa più riferimento soltanto alle aree periferiche della città ma a tutti i territori che presentano situazioni di fragilità e conflittualità sociale, e vengono introdotti all'interno i temi dell'inclusione dei nuovi cittadini, della coesione sociale e dello spazio pubblico, del suo uso e del suo valore sociale e vengono individuati processi di riqualificazione in grado di offrire un valore aggiunto a coloro che vivono e operano sui territori interessati, cercando di evitare il fenomeno della *gentrification* e operando a favore dell'integrazione della popolazione più fragile (Cianfriglia, et al., 2016).

Nei venti anni di attività scrivono Cianfriglia, et al. (Ibid.) sono state complessivamente 18 le aree di Torino che sono state interessate da interventi di *rigenerazione urbana*. Tali interventi è possibile classificarli a seconda delle fonti di finanziamento adottate, delle caratteristiche e del grado di coinvolgimento della Città negli organismi territoriali individuati (Ibid.):

- Programmi di rigenerazione urbana (Programmi di Recupero Urbano di Via Artom, Corso Grosseto e Via Ivrea, Contratto di Quartiere di Via Arquata, Contratti di Quartiere II di Via Dina, Via Ghedini e Via Parenzo): in questo caso, secondo quanto raccontano Cianfriglia, et al. (Ibid.), "la Città si è occupata di co-progettare e co-finanziare gli interventi previsti, di coordinare attraverso il *Settore Rigenerazione Urbana e Sviluppo* il procedimento amministrativo e di curare la realizzazione di un <<servizio di accompagnamento>> affidato a soggetti privati, spesso in associazione temporanea" (Cianfriglia, et al., 2016, pag. 166).
- Azioni locali di rigenerazione urbana (quelle che un tempo erano denominate *Azioni di sviluppo locale partecipato*: Barca-Bertolla, Corso Taranto, San Donato, Falchera, Monte Bianco-Barriera di Milano, Parco Dora, Porta Palazzo, San Paolo-Cenisia, San Salvario, Via Artom-Mirafiori, Corso Grosseto, Via Ivrea-Pietra Alta, Via Arquata, Via Dina, Via Ghedini, Via Parenzo): in questo caso invece, sempre secondo quanto raccontano Cianfriglia, et al. (Ibid.), "la Città ha

²⁹ Attualmente è il *Servizio Arredo Urbano, Rigenerazione Urbana e Integrazione*.

svolto un ruolo di co-progettazione e supporto anche economico di azioni immateriali realizzate da soggetti locali (associazioni, cooperative e imprese sociali, organizzazioni sindacali e del volontariato, comitati spontanei di quartiere, attori locali che a diverso titolo operano sul territorio). In alcune aree si sono costituiti soggetti giuridici specifici su diretta promozione pubblica (agenzie pubbliche/private come The Gate e Parco Dora), in altre operano associazioni di secondo livello (Agenzia per lo sviluppo locale di San Salvario, Agenzia per lo sviluppo locale di Pietra Alta), nelle altre i soggetti locali operano nell'ambito di un <<tavolo sociale>> coordinato dalla Città" (Cianfriglia, et al., 2016, pag. 166).

- Programmi Urban (Urban Il Mirafiori Nord, Urban Barriera di Milano), che sono "sistemi integrati di interventi finanziati mediante fondi e misure di iniziativa comunitaria, in cui si sono costituiti comitati di scopo, controllati dalla Città, con la funzione di gestione del programma" (Cianfriglia, et al., 2016, pag. 166).

1.2.3 L'esperienza di tirocinio

Come anticipato nell'introduzione, affrontando teoricamente il processo che ha portato, nell'ultimo ventennio, ad attivare in diverse realtà territoriali l'approccio rigenerativo, ha fatto emergere ad un certo punto la necessità di indagare, attraverso l'esperienza di tirocinio, sulla trasformazione di una realtà di questo tipo. La scelta di svolgere un'esperienza di tirocinio si è indirizzata verso l'ultimo dei programmi di rigenerazione messi in campo dalla Città di Torino e dal Servizio Arredo Urbano, Rigenerazione Urbana e Integrazione.

L'esperienza ha avuto inizio nel marzo del 2016, presso il Comitato Urban Barriera di Milano, momento di avvio dell'ultimo anno di operatività del programma di rigenerazione urbana, quindi quando la maggior parte degli interventi sia fisici che culturali, sia economici che sociali, erano quasi terminati.

Mentre l'approccio al quartiere avviene quasi in contemporanea all'inizio dell'esperienza di tirocinio, la conoscenza del programma risale invece a molti anni prima quando il PISU di Barriera di Milano venne utilizzato durante un corso della triennale di "Pianificazione Territoriale Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale" del Politecnico di Torino – "Programmi integrati di sviluppo locale e rigenerazione urbana" – nell'ottica di sviluppare un'operazione di simulazione del programma, immaginando la propria collocazione come quella di un gruppo di consulenti della pubblica amministrazione che collaborano alle varie fasi di definizione del programma, rispondendo ai requisiti del bando per il finanziamento del programma.

Durante l'esperienza di Tirocinio i progetti ancora attivi seguiti sono stati principalmente 4 oltre a una serie di eventi e attività promosse dal Comitato e dalle associazioni culturali:

- Cura Barriera
- Riqualificazione dell'ex Boschetto verde

- Comunicazione
- Servizio di accompagnamento

Una volta terminata l'esperienza di tirocinio sono sorte alcune domande che poi sono diventate l'oggetto della presente tesi.

Una delle prime considerazioni che è stato possibile fare, è che ci sono ancora oggi – a distanza di 2 anni dalla fine del programma di rigenerazione – numerose diffidenze e distanze, sia dentro il quartiere, sia nei confronti del quartiere, in particolar modo verso ciò che è culturalmente o socialmente "diverso".

Questa prima riflessione, è emersa a partire dall'esperienza di tirocinio e dalla comprensione delle dinamiche interne al quartiere, generate dalla frequentazione del territorio nell'arco di tempo di due anni. Tempo che, pur essendo molto limitato, ha permesso di conoscere il territorio, le dinamiche di inclusione/esclusione; di intessere relazioni; di parlare/intervistare gli abitanti, anche non in relazione alle attività di tirocinio.

Girando per il quartiere è stato possibile venire a conoscenza della situazione attuale delle aree riqualificate e di quelle ancora da riqualificare, conoscere gli interventi realizzati, seguire l'avanzamento dei lavori, fare foto, raccogliere informazioni e istanze dei cittadini che si prestavano a informare per esempio delle problematiche riscontrate nel quartiere come la situazione attuale dei giardini o dei parchi del quartiere (presenza di giochi danneggiati, panchine vandalizzate o alle quali è necessaria la ritinteggiatura, opere di decoro urbano danneggiate ecc) o a informare della propria disponibilità alla sistemazione di alcune aree in comune con i propri mezzi e strumenti ecc.

Successivamente a questo primo momento, un primo riscontro è stato fornito dalla consultazione e analisi dei 600 questionari svolti e somministrati dal Comitato Urban.

È a questo punto che subentra l'analisi propria e la georeferenziazione, realizzata grazie al supporto GIS, della seconda parte dei questionari attraverso cui si è cercato di dare una rappresentazione del quartiere.

Successivamente come vedremo si è pensato di produrre un secondo questionario per approfondire alcune tematiche.

Parte II
Capitolo 2

Dalla nascita del quartiere di Barriera di Milano, oltre le cinta daziarie, fino
agli anni '90 del XX secolo



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

“Non di questo è fatta la città, ma di relazioni tra le misure del suo spazio e gli avvenimenti del suo passato (...) Una descrizione di Zaira quale è oggi dovrebbe contenere tutto il passato di Zaira. Ma la città non dice il suo passato, lo contiene come le linee d'una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, negli scorrimano delle scale, nelle antenne dei parafulmini, nelle aste delle bandiere, ogni segmento rigato a sua volta di graffi, seghettature, intagli, svirgole.”

Le Città Invisibili di Italo Calvino

2.1 Un approccio storiografico

Attraverso l'indagine storica, in questo capitolo verrà illustrata la nascita e la trasformazione del quartiere di Barriera di Milano, per vedere come alcuni aspetti della *città storica*³⁰ siano stati fondamentali nel lungo processo della sua trasformazione.

Come spiega Lupo (2011), questa indagine è utile ad approfondire la conoscenza di un territorio. Secondo l'autore, infatti, l'approccio storiografico può servire a individuare l'evoluzione delle dimensioni e delle forme fisiche³¹ di quegli aggregati urbani che un tempo venivano considerati dei *nuclei borghigiani*³² – come nel caso di Barriera di Milano – e, di conseguenza, può indirizzare anche la sua trasformazione, attraverso la costruzione di un piano, che elimini le condizioni di sofferenza sociale e fisica.

Come vedremo in parte questo è avvenuto, ma come spiegato nel 2° capitolo alcuni aspetti del passato, sono ancora lì, evidenti sul territorio.

Un aspetto importante del ripensare oggi, le *periferie di ieri* (Ibid.), così come le intende il giornalista Abate Daga (1926) sia proprio l'uso della storia, che ci permette di capire e analizzare i *luoghi urbani non centrali*, che risultano oggi abbandonati e trascurati, poiché circondati da quell'agglomerato informe, eterogeneo e disgregato che è l'espansione recente (Lupo, 2011).

A conferma di ciò, Lupo (2011) scrive "i siti che in forma di nuclei hanno dato origine ai borghi e alle borgate devono essere tutelati e recuperati, sulla scorta di declinazioni della cultura storica e della partecipazione dei cittadini (...). Forse sarebbe utile partire dall'osservazione della realtà urbana storica e che si vuole conservare in forma selettiva e critica. Ciò significa riflettere sulla costruzione di un modello concreto, che dovrebbe confrontarsi con la forma fisica esistente, modificata con interventi leggeri che intreccino la qualità specifica e lo spessore storico dei luoghi con gli standard di qualità della vita." (Lupo, 2011, pag. 36).

In questo caso specifico, al fine di conoscere la localizzazione e la stratificazione degli eventi urbani (le trasformazioni e il sistema di produzione di fine Ottocento, del periodo fordista e post fordista, l'immigrazione, la riconversione post fordista, la questione della sicurezza urbana ecc.), l'indagine storica può anche aiutare a chiarire e analizzare determinate questioni e problematiche attuali, oppure a farne emergere delle altre.

In riferimento alla prima opzione, mi riferisco a quelle questioni che sono rimaste invariate negli anni (come per esempio la questione del fenomeno immigratorio o la questione delle barriere fisiche) e che sono giunte fino a noi con tutti i problemi di sorta (integrazione, mixité sociale,

³⁰ Come ad esempio la 1° e 2° *cinta daziaria* e le barriere.

³¹ In ordine cronologico, Barriera di Milano è stata: luogo amministrativo, contrada, borgata e infine quartiere inglobato perfettamente nella città.

³² Per le borgate di Torino, l'inesco cronologico come vedremo è la seconda metà dell'Ottocento, in concomitanza con la disposizione della *cinta daziaria* del 1853 e delle barriere di ingresso alla città (per il passaggio di merci e persone) (Lupo, 2011).

diffidenza, razzismo ecc. o la frammentazione fisica³³); altre che hanno ancora effetti sul presente (per esempio le grandi trasformazioni della seconda metà del XIX secolo e dei primi decenni del XX secolo); altre che sono state risolte (per esempio la demolizione della cinta e delle barriere daziare, ecc.); e altre ancora che, pur sopravvivendo ancora nella concezione comune, in realtà non esistono più (per esempio la questione dell'*effetto periferia*). Tutte queste sono le motivazioni che hanno portato a effettuare un'indagine storica e che sono alla base di alcune problematiche a cui, soprattutto negli ultimi 20 anni, si è cercato di dare una soluzione.

Nel secondo caso, grazie proprio all'approccio storiografico sono emerse poi altre questioni che hanno attraversato una profonda trasformazione (per esempio la questione dei confini geografici) e che aiutano alla comprensione di alcune dinamiche territoriali, soprattutto in un secondo momento, quando si andranno ad analizzare le risposte emerse dai questionari.

Qui di seguito verranno brevemente affrontate le questioni e le problematiche attuali che verranno in parte chiarite e analizzate attraverso la ricerca storiografica.

In primo luogo vi è la questione delle grandi trasformazioni, sia fisiche che del sistema produttivo, attuate a partire dalla seconda metà del XIX secolo fino ai primi decenni del XX secolo.

Questa ricerca servirà a mostrare come le grandi trasformazioni, che hanno interessato la città di Torino nella sua interezza, hanno condizionato in misura maggiore le sue aree più esterne³⁴ (le emi-periferie di cui si parlava all'inizio) con particolare riferimento al quartiere di Barriera di Milano. Basti pensare che da quando il quartiere è sorto, ha ospitato non solo buona parte del sistema produttivo³⁵ della città, ma anche buona parte della popolazione (immigrata e non) che stanziandosi in questo quartiere, gli farà attribuire la nomea di quartiere operaio e popolare.

Non solo, ma di queste grandi trasformazioni, come si vedrà in seguito, il quartiere ancora oggi ne subisce gli effetti, producendo un altro tipo di trasformazione, attuata attraverso le pratiche di riqualificazione e di rigenerazione.

Basti pensare che uno dei motivi per cui è stato attuato il *Programma integrato di rigenerazione urbana* dipende proprio dalla presenza di numerose aree e complessi industriali dismessi, degradati e abbandonati in seguito alla *crisi fordista (fenomeno della deindustrializzazione)* che, come si è visto nel capitolo precedente, sono stati l'esito delle trasformazioni del sistema produttivo accennato poc'anzi. Trasformazioni che fondano le loro radici nel periodo in cui si è

³³ Lo abbiamo spiegato all'inizio, per via dei differenti usi che si è fatto negli anni del territorio, e per via anche delle "barriere fisiche" che hanno per anni "ciroscritto" e "contenuto" il quartiere di Barriera di Milano.

³⁴ In realtà in *Storia della Barriera di Milano 1852-1945*, a cui si fa riferimento, Castrovilli, et al. (2004) parlano di *periferie*.

³⁵ Tanto da essere considerato uno dei quartieri simbolo dello sviluppo industriale avvenuto a cavallo tra il XIX e il XX secolo (Davico, et al. 2014).

sviluppati e si è trasformato questo quartiere, e cioè a partire dagli anni in cui è stata costruita la prima *cinta daziaria* della città ed è stato aperto un varco (la *barriera*) in direzione di Milano.

In secondo luogo vi è la questione della *costante del fenomeno migratorio*.

L'immigrazione è diventata una peculiarità torinese, in un primo momento a causa delle difficoltà in cui si stava imbattendo l'agricoltura (anni '60 e '80 del XIX secolo) che aveva determinato l'inurbamento di un numero sempre maggiore di contadini (Castrovilli, et al., 2004). In quegli anni, Torino, e in particolare le *periferie* come le intendeva Abate Daga nel 1926, divennero così le principali mete di questa prima ondata migratoria proveniente, come precisano Castrovilli, et al. (2004), "dalle vicine vallate alpine, dai centri della provincia e, successivamente, dal resto del Piemonte e da alcune particolari regioni del giovane Regno d'Italia" (Castrovilli, et al., 2004, pag. 120).

Nonostante si sia modificato il sistema di produzione industriale (a causa della *crisi fordista*) e con esso anche la composizione sociale degli abitanti (non essendo più oggi un *quartiere operaio*), tuttavia si può affermare che, nel continuo mutamento della realtà del quartiere, vi è una costante che è rimasta invariata fino ai giorni nostri: quella dell'immigrazione; quasi come se avesse conservato in tutti questi anni la sua vocazione di quartiere simbolo della prima accoglienza.

Ancora oggi, infatti, Barriera di Milano (in misura maggiore rispetto ad altri quartieri) è il punto di arrivo di diverse *ondate migratorie*: mentre un tempo i nuovi arrivati furono, come vedremo, prima i veneti, i toscani e gli abitanti provenienti dalle campagne piemontesi circostanti (De Luca, et al. 2010) e successivamente la popolazione proveniente dal sud, oggi i nuovi arrivati sono invece cittadini provenienti da paesi più disparati dell'Europa, dell'Africa e dell'Asia.

È da precisare che l'espressione *Barriera di Milano*, che verrà in seguito utilizzata per indicare il territorio e le sue trasformazioni, non fa riferimento al territorio che oggi conosciamo, secondo la suddivisione territoriale-amministrativa della Circoscrizione VI; anzi, in molti casi i confini negli anni sono variati notevolmente, comprendendo aree che oggi appartengono ad altri quartieri o escludendone altre che invece rientrano nei confini amministrativi del quartiere.

Pertanto definire sempre correttamente i confini e circoscrivere il territorio che sarà successivamente denominato Barriera di Milano, è un lavoro alquanto difficile e che non sempre sarà possibile garantire.

Questo fatto è importante soprattutto perché, come accennato all'inizio, sarà trattato in una fase successiva e porterà a comprendere il perché dell'emergere dai questionari di molte risposte – nel descrivere i luoghi che si frequenta più o meno volentieri – in cui si segnalano aree esterne al territorio di Barriera di Milano (così come lo intendiamo noi oggi).

A titolo di esempio, nella seconda metà del XIX secolo, è un'espressione – quello di Barriera di Milano – che può essere assimilabile a quello di *contrada*, i cui limiti si intrecciano con quelli del

territorio agricolo e i confini si ampliano a mano a mano seguendo l'espansione della città (Castrovilli, et al., 2004). Ma prima ancora che essere assimilabile a una contrada, una borgata o un quartiere, questa zona della città era solamente un luogo amministrativo (Ibid.) dove nella seconda metà del XIX secolo, era situato solamente un ufficio daziario e gli uffici di pertinenza. Successivamente, nell'arco di circa cinquanta anni (dalla seconda metà del XIX secolo al primo decennio del XX), in seguito allo sviluppo industriale e allo sviluppo urbanistico, l'area acquisirà una sua precisa connotazione, che giungerà fino ai giorni nostri, e che sarà compresa nei confini che oggi conosciamo:

- a Nord l'antico percorso della *cinta daziaria* del 1912, oggi occupato dal Trincerone che, un paio di anni fa collegava la ferrovia Torino-Milano con l'ex-scalo Vanchiglia;
- a Ovest la ferrovia Torino- Milano;
- a Sud i corsi Novara e Vigevano;
- a Est il Corso Regio Parco, nonché l'ex-scalo Vanchiglia e il Cimitero Monumentale.



Quest'ultima delimitazione quindi è comoda ed è utile oggi solamente a fini statistici, amministrativi e di ricerca, ma non è rimasta invariata negli anni, come precedentemente accennato.

Per esempio diversa sarà la delimitazione utilizzata con il censimento del 1911, in occasione della quale verrà considerato come territorio di Barriera di Milano l'area compresa fra il torrente Stura, la ferrovia Torino- Milano, i corsi Novara e Vigevano e la strada dell'Arrivone (oggi Via Cruto e Via Corelli), escludendo quindi la borgata Maddalene (appartenente al Borgo Regio Parco) e i terreni costituenti le pertinenze della Cascina Nuova.

Diversamente tuttavia non si conosce quella che era precedentemente la percezione dei confini territoriali della barriera (Castrovilli, et al., 2004).

Il giornalista Abate Daga³⁶ nel 1926 dà ancora una diversa delimitazione del quartiere: "Il limite della periferia a nord della città di Torino, è segnato, si può dire dal corso della Dora Riparia, oltre

³⁶ Il giornalista in seguito verrà più volte citato – in merito alle situazioni tipo che denotano le dinamiche della struttura fisica e funzionale della borgata – in quanto possiamo cogliere nelle sue parole il senso della

il quale si allarga, suddivisa nelle borgate Aurora, Monte Bianco, Monte Rosa e Maddalene, l'estesa regione della barriera di Milano" (Abate Daga, 1926, pag.273).

L'autore prosegue descrivendo in questo modo la topografia della regione: "Dalla Dora Riparia la zona della barriera di Milano, largamente intesa, si stende fino alla nuova *cinta daziaria*³⁷ ed è contenuta fra i margini estremi della ferrovia di Milano a ponente e della Via Bologna a levante. Ne costituisce l'arteria centrale il Corso Ponte Mosca (...) che procede senza deviazioni fino all'incrocio col Corso Palermo, e sarà prolungato, secondo il piano regolatore (...) oltre la Stura. Quasi parallelo al Corso Ponte Mosca si apre ad occidente il Corso Vercelli, importante per i grandi stabilimenti industriali che lo fiancheggiano e per la linea tranviaria n. 15, che lo percorre offrendo agli abitanti di quella zona una facile e pronta comunicazione col centro della città. (...) attraversa il borgo, nella stessa direzione, la Via Cigna, attualmente terminante all'altezza di Via Palestrina, ma destinata a proseguire fino alla nuova barriera. A levante la rete stradale della regione è diagonalmente tagliata dal Corso Palermo, che dal ponte del Corso Regio Parco sulla Dora, sale in linea retta fino alla trincea della cintura di ferro³⁸ della stazione di Vanchiglia." (Abate Daga, 1926, pag.274).

Come si può notare tutta una parte di territorio, che oggi riterremmo compreso nei confini di Barriera di Milano oltre la Via Bologna, non era allora compreso in quanto facente parte della borgata Regio Parco. Per questo motivo dovrà essere analizzata anche una parte della storia di questo borgo, attinente a questa area, per capire come si è sviluppata.

Infine verrà affrontata la questione dell'effetto periferia.

Questo quartiere, come vedremo, e come è stato più volte già accennato, nasce e si sviluppa inizialmente in una zona *periferica* e nel giro di pochi anni, come ricorda il giornalista Abate Daga "quello della barriera di Milano è diventato, in non lungo periodo di anni, quasi un'altra città a fianco della grande madre Torino" (Abate Daga, 1926, pag. 276). In questo caso, come vedremo più avanti, il termine è appropriato in quanto, nel momento in cui sorge l'agglomerato di case, esso è ubicato effettivamente in una *area urbana periferica* rispetto alla zona interna alla *cinta daziaria*. Quando infatti l'agglomerato di case si sviluppa a ridosso o esternamente alla *cinta daziaria*³⁹, almeno in un primo momento, e per molti anni avvenire, esso risulterà scollegato e distante dalla *città ottocentesca*.

memoria, come commenta Costanza Roggero (2011), delle borgate Monte Rosa e Monte Bianco. Egli, infatti, come vedremo, seleziona i problemi delle aree periferiche, delineando lo stato delle cose della città in una sorta di racconto urbano.

³⁷ Abate Daga fa riferimento cioè alla seconda *cinta daziaria* costruita nel 1912.

³⁸ Abate Daga fa riferimento in questo caso al Trincerone che collegava la ferrovia Torino-Milano con l'ex Scalo Vanchiglia.

³⁹ A seconda di quale borgata e confini si prende in considerazione.

Una sorta di periferia storica e vicina, come commenta Lupo (2011), che ricorda le parole dei sociologi francesi, *banlieue proche*, i quali descrivono questi luoghi come stratificati e non facenti parte di quella città dormitorio alienata.

Successivamente come vedremo le borgate esterne – Monte Bianco e Monte Rosa – e la città all'interno della cinta, si salderanno grazie al *Piano Regolatore per l'ampliamento della città oltre la Dora*, e la *cinta daziaria* verrà spostata più esternamente, comprendendo a questo punto tutti quei territori e borgate che Abate Daga descrive in *Torino fuori porta* nel 1926: da questo momento in poi l'area smetterà almeno in teoria di essere considerata *periferica* o quanto meno esterna.

Ciò nonostante, comunque, per via di tutta una serie di elementi (la *cinta daziaria*, le infrastrutture, il fiume, la mancanza di collegamenti e servizi, la struttura sociale, la concentrazione di stabilimenti industriali e produttivi, ecc.) il quartiere conserverà per molti anni questa sua vocazione di *quartiere periferico*, pur di fatto non essendolo più, almeno secondo quella che era l'accezione di allora, nonostante si sia ovviato ad alcune di queste questioni.

Anche in questo caso, è come se si fosse tramandata di generazione in generazione questa prerogativa, non tanto per indicare ancora (oggi) la sua lontananza dal *centro* della città, o la sua mancanza di collegamenti e servizi, quanto più che altro per associare dinamiche sociali e culturali (mixité di etnie e di culture, presenza di una fascia di popolazione a basso reddito, presenza di un alto tasso di popolazione anziana o con problemi sociali, presenza di stabilimenti e aree dismesse o abbandonate, degrado fisico e sociale ecc.) alla sua forma e struttura.

Ma andiamo con ordine.

2.1.1 La nascita della Barriera di Milano e la cinta daziaria del 1853

Attorno alla metà del XIX secolo, Torino contava circa 120.000 abitanti (Castrovilli, et al., 2004) e l'area urbanizzata andava di poco oltre la zona compresa fra il Po, Corso Regina Margherita, Corso Principe Oddone e Corso Vittorio Emanuele: poco più in là si apriva la campagna disseminata dalle cascine e dagli edifici rurali.

Barriera di Milano, così come molte delle altre borgate nate in connessione con le aperture – per il passaggio di merci e persone – della prima *cinta daziaria*, non esisteva ancora: il territorio su cui presto si localizzerà il quartiere, come si può notare consultando la carta dal *Catasto Rabbini*, nella seconda metà del XIX secolo era una distesa di pascoli e prati, attraversati dalla *Strada Reale d'Italia*, successivamente denominata *Strada provinciale di Vercelli* e oggi Corso Vercelli.

A distanza di pochi anni dall'abbattimento delle mura difensive a inizio del XIX secolo, a Torino vennero ridisegnati i nuovi confini attraverso la costruzione della *cinta daziaria* (nel 1853), che divise appunto la città in zona *interna* ed *esterna* (Museo Torino, La cinta daziaria e le barriere), a seguito della proposta nel 1849 di reintegrare il diritto di riscossione del dazio sui generi di consumo.

Figura 3 – Territorio urbano agricolo



Fonte: Antonio Rabbini, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XIII, IX, XIII,*

Più a est si nota invece già in quegli anni la presenza di un agglomerato di case, definito e compatto, sviluppatosi attorno alla *Manifattura Tabacchi*, da cui avrà origine poi il borgo Regio Parco (Davico, 2014): si riconosce anche già il percorso tortuoso dell'allora *Strada Comunale delle Maddalene*, che partendo dall'agglomerato attraversa in obliquo il territorio della Barriera di Milano e diventerà una delle direttrici portanti del futuro sviluppo del borgo Regio Parco.

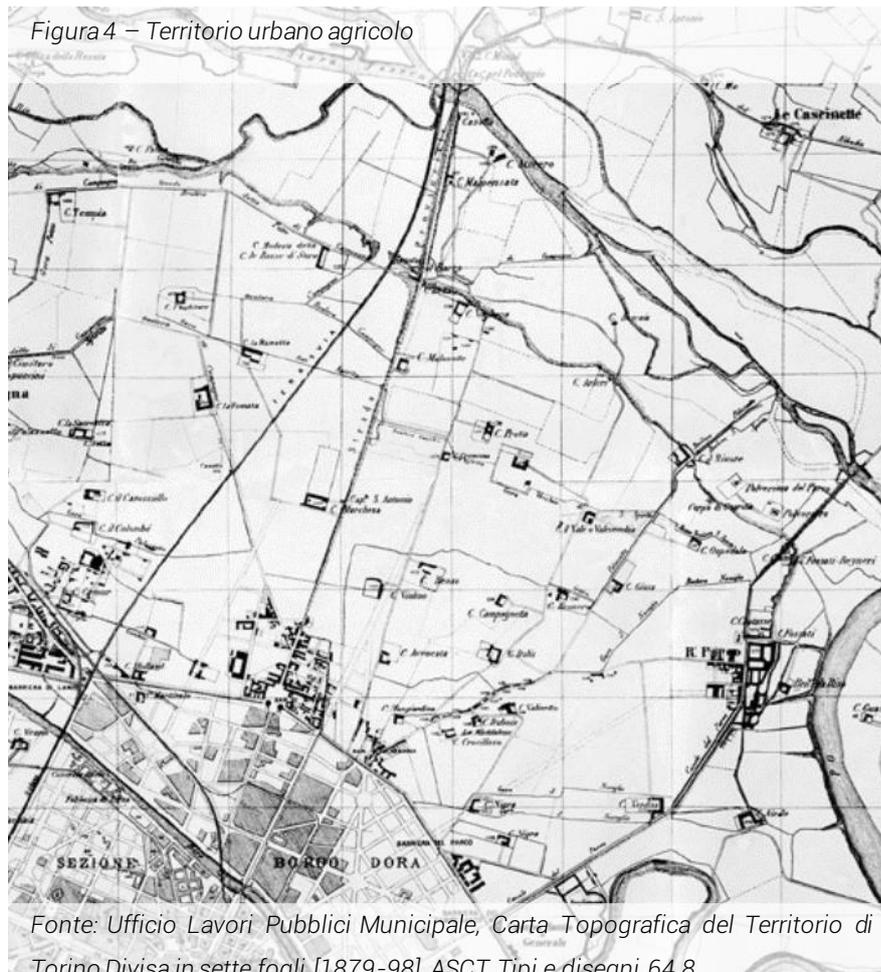
Poco fuori dalla *cinta daziaria* del 1853, sempre nella zona a est di Barriera di Milano, si nota anche la presenza del *Cimitero Monumentale*.

Nel restante territorio di Barriera di Milano vi erano per lo più cascine, edifici rurali, costruzioni sparse e una fitta rete di canalizzazioni (Ibid.): quei terreni liberi, come vedremo, ben presto lasceranno il posto ai primi stabilimenti industriali e successivamente subiranno gli effetti inarrestabili dell'espansione urbana⁴⁰.

⁴⁰ Durante l'espansione della città, infatti, i profitti che i proprietari terrieri trarranno cedendo i terreni circostanti, segneranno la fine delle cascine (Castrovilli, et al., 2004). Il processo culminerà negli anni 70 del XX secolo, quando molte di quelle rimaste ancora visibili sul territorio vennero demolite per lasciare spazio ad altre costruzioni o per garantire il disegno della città. A titolo di esempio la *Cascina Druetto* venne abbattuta per costruire la scuola materna di Via Mercadante, mentre la *Cascina Crocifisso* e la *Cascina Bolognina* vennero demolite rispettivamente per garantire l'apertura di Via Pacini e Via Cigna.

Il territorio per molti anni manterrà pressoché invariata la sua vocazione agricola, ma ben presto, in prossimità del varco di accesso della barriera di Piazza Crispi – così come avvenne presso le altre barriere – si formerà un insediamento piuttosto consistente, soprattutto sui fronti dell'allora Strada Reale d'Italia (Davico, et al., 2014).

Fu proprio l'aggregazione di questi piccoli nuclei a dare il via al processo – più o meno lento e definito a seconda dei diversi casi – di edificazione, legato anche alla tipologia delle *barriere* (di primo, secondo o terzo ordine) (Lupo, 2011) e alla presenza di fabbricati industriali, o di lottizzazione private su grandi aree esterne alla cinta



Per quanto concerne i lavori per la costruzione della *cinta daziaria*, essi iniziarono nel 1853 e si conclusero circa 5 anni dopo; la cinta assunse da quel momento in poi il compito di garantire il controllo doganale sulle merci in entrata nella città, imponendo appunto dazi sulle merci destinate al consumo locale, al fine di implementare le risorse fiscali della città.

Come spiega Lupo (2011) la cinta infatti divideva in due parti il territorio comunale, non solo però per quanto riguardava gli aspetti economici con l'imposizione di tasse sulle merci in entrata nella città, ma anche per quanto riguardava gli aspetti normativi, poiché sanciva la distinzione tra dentro e fuori (o tra realtà *urbana* ed *extraurbana*), imponendo regole che controllavano l'ampliamento urbano e l'attività edilizia della parte di territorio compreso all'interno della *cinta daziaria*.

Questo fatto spiega in parte perché negli anni avvenire, e fino a quando la prima cinta rimase attiva (sino al 1912), gran parte dello sviluppo produttivo, industriale e commerciale della città, assieme (soprattutto) a gran parte anche dello sviluppo edilizio, si fosse localizzato proprio fuori dalla cinta (Castrovilli, et al., 2004) o a ridosso di essa⁴¹.

Così è stato per il quartiere di Barriera di Milano, uno dei borghi operai tipici della fase di industrializzazione, (Comoli, 1984) nonostante, come vedremo, lo spazio disponibile all'interno della *cinta daziaria* fosse ancora lontano dall'essere saturo di abitazioni⁴².

All'epoca il perimetro della *cinta daziaria* si estendeva per 16,60 km attorno alla città (Castrovilli, et al., 2004), con strada di ronda interna, fossato esterno, e circonvallazione esterna (Via Circonvallazione). La parte rimanente del perimetro, una distanza di 4,5 chilometri (Museo Torino, Cinta daziaria del 1853), era segnata dal corso del fiume Po, della Dora e dal profilo delle colline. Il muro era alto più di 2 metri e rappresentava il confine tra città e campagna, pur comprendendo una fascia di terreni agricoli al suo interno.

La cinta includeva allora l'area compresa fra la Cittadella, il cimitero (attuale Cimitero Monumentale) e la zona di San Salvario (tradizionalmente di contrabbando). In previsione di un futuro ampliamento della città, la superficie coperta misurava in totale 1.700 ettari, oltre quattro volte l'area effettivamente urbanizzata all'epoca (circa 400 ettari) (Museo Torino, La cinta daziaria e le barriere).

Abbiamo detto che quando venne eretta la prima *cinta daziaria*, il quartiere di Barriera di Milano era ancora solo un agglomerato di case e botteghe, situato proprio a ridosso della cinta o di poco oltre (immagine 3). Come in altri punti della cinta, qui il transito di persone e merci avveniva solamente tramite la porta di ingresso situata nei pressi di Piazza Crispi, una delle barriere più importanti (Castrovilli, et al., 2004). Oltre alla barriera di ingresso vi erano situati i magazzini, gli uffici del dazio⁴³, le stalle, il posto di guardia e l'osteria. La *barriera*, intesa come varco aperto nella cinta, sorto lungo l'allora strada Reale d'Italia (oggi Corso Vercelli), venne chiamata appunto *di Milano* – da cui prende oggi il nome il quartiere –, poiché la direzione era quella verso il noto capoluogo lombardo.

⁴¹ Nei primi anni della seconda metà del XIX secolo, numerosissime fabbriche erano sorte anche (e per prima) nella zona compresa tra la *cinta daziaria* e il fiume Dora. In questa zona, il numero non smise mai di crescere per tutto il periodo precedente l'avvento del fordismo, per via, come vedremo, della vicinanza del fiume. Gambino (1994) specifica che per quanto possa sembrare che la parte di città sviluppata si fuori la cinta sembri rappresentare il territorio dove si concentreranno la maggior parte delle attività industriali di Torino, in realtà questa considerazione è vera solo a partire dalla prima guerra mondiale.

⁴² Stessa considerazione è possibile farla per la localizzazione, come verrà spiegato più avanti, dei complessi costruiti dall'I.A.C.P. a cavallo tra il primo e il secondo decennio del XX secolo.

⁴³ Di primo e secondo ordine così, in base all'importanza delle strade stesse: erano uffici daziari di primo ordine quelli sulle strade di Nizza, Francia, Milano, Casale, Piacenza; e di secondo ordine quelli sulle strade per Stupinigi, Orbassano, Lanzo, Vanchiglia. C'erano poi anche delle aperture secondarie con semplici garitte o "baracconi" per le guardie daziarie.

È nei pressi di questa barriera e sulla direttrice principale della *Strada Reale* che, come vedremo, si espanderà la Borgata Monte Bianco⁴⁴, che prendeva il nome dall'omonima via (attualmente Via Banfo). Stessa cosa accadrà anche nei pressi della *Strada dell'Abbadia di Stura*, seconda direttrice d'espansione, attorno alla quale si configurerà la Borgata Maddalene⁴⁵, e, nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, su corso Palermo e Via Monte Rosa, venendo così a formarsi la Borgata Monte Rosa.

Successivamente, la crisi agricola degli anni sessanta e ottanta del XIX secolo, portò a Torino la prima grande ondata migratoria. Abbiamo detto all'inizio che i nuovi arrivati provenivano, come precisano Castrovilli, et al., (2004), principalmente "dalle vicine vallate alpine, dai centri della provincia e, successivamente, dal resto del Piemonte e da alcune particolari regioni del giovane Regno d'Italia" (Castrovilli, et al., 2004, pag. 120).

Altri autori invece evidenziano che molti di essi, oltre che dalle campagne piemontesi circostanti, provenivano principalmente da Veneto e Toscana (De Luca, et al., 2010).

Indubbiamente, in quegli anni un numero sempre maggiore di persone aveva cominciato a spostarsi verso la città, in cerca di un impiego nella nascente industria, pur non avendo la certezza di un lavoro stabile, e nonostante le dure condizioni di lavoro che li attendeva (Castrovilli, et al., 2004). Un flusso costante e comunque non smisurato, almeno in un primo momento, che non aveva generato fenomeni di rifiuto (Ibid.). Iniziò così per Torino il primo momento di crisi abitativa, coincidente con il primo inurbamento a seguito della crisi agricola (De Luca, et al., 2010). Il fenomeno dell'inurbamento e dell'immigrazione dalle altre regioni del Regno d'Italia, continuò anche nel primo decennio del XX secolo come è possibile notare nella seguente tabella.

⁴⁴ L'insediamento originario di questa borgata è ancora parzialmente visibile nel lato sinistro di Piazza Crispi e in Via Chiusella.

⁴⁵ L'insediamento originario di antiche casette a schiera sulla strada delle Maddalene è ancora perfettamente visibile sia nel tratto di Via Aosta tra Corso Novara e Via Ternengo e nel tratto prospiciente Via Petrella e nel tratto dell'attuale Via delle Maddalene oltre Via Cimarosa.

Tabella 1 – Provenienza immigrati a Torino 1911-1912	
Fonte: Musso, 1994	
Luoghi di provenienza	Unità
Torino provincia	7.389
Cuneo provincia	2.981
Vercelli provincia	2.403
Asti provincia	1.963
Alessandria provincia	1.940
Novara provincia	777
TOTALE PIEMONTE	17.453
Lombardia	2.970
Liguria	1.795
Veneto	954
Friuli-Trentino Alto Adige	112
Valle d'Aosta	107
TOTALE NORD	5.938
Toscana	1.409
Emilia Romagna	1.245
Lazio	894
Puglia	514
Campania	451
Marche	261
Sicilia	251
Umbria	229
Sardegna	217
Abruzzo Molise	121
Calabria	65
Basilicata	13
TOTALE CENTRO E SUD	5.670
TOTALE IMMIGRATI	29.061

Dematteis (2011), in un articolo del 1969 scrive che, nel periodo che va dal 1881 al 1911, la popolazione cominciò a crescere, passando da 249.664 abitanti a 415.667: nel 1881 all'interno del confine daziario, risiedevano 222.923 abitanti, mentre nel suburbio, ancora prevalentemente agricolo, se ne contavano solamente 26.741; venti anni dopo, all'interno della cinta la popolazione era cresciuta del 36%, raggiungendo le 304.420 unità, mentre all'esterno era cresciuta del 327%, raggiungendo le 114.246 unità. Come anticipato, fu a questa prima fase di incremento demografico (o prima ondata migratoria) contemporaneo alla prima fase di massima crescita

industriale, che corrispose la prima fase "pioniera" di espansione di Torino (Ibid.), riscontrata tanto nei territori ricompresi nei confini daziari, quanto all'esterno.

Fu così che gli spazi rimasti liberi dentro le mura daziarie vennero ben presto edificati, tanto che i confini della città cominciarono ad andare stretti già alla fine dell'800 (Castrovilli, et al., 2004).

A tal proposito Dematteis (2011) precisa – sempre nell'articolo sopra citato del 1969 – che entro cinta risiedevano maggiormente gli strati sociali medi e superiori mentre furono i nuovi immigrati, per lo più operai, a stabilirsi nel suburbio, poiché attratti dalla possibilità di trovare affitti poco costosi e vicini alle fabbriche.

Nell'arco di 40 anni, il Comune progettò tutta una serie di ampliamenti che tuttavia mancavano ancora di una visione generale di crescita urbana (Castrovilli, et al., 2004): dapprima, nel 1873, attraverso il *Piano Regolatore per l'ampliamento della città oltre la Dora*, con il quale si contribuì a ricongiungere la città con la barriera di Piazza Crispi, anche se ci vorranno ancora 15 anni perché la città raggiungesse il limite della *cinta daziaria* (Ibid.) e così anche il quartiere di Barriera di Milano, per come lo conosciamo oggi.

Così, poiché nelle contrade periferiche avevano cominciato a trasferirsi sempre più torinesi e immigrati provenienti dalle campagne, come accennato poc'anzi, in quegli anni, pur non essendo ancora completamente satura di costruzioni la città dentro la *cinta daziaria*, si era innescata, come afferma Lupo (2011), a partire dalla seconda metà del XIX secolo, la nascita delle borgate⁴⁶ periferiche, e quindi l'ulteriore espansione di quegli agglomerati di case e contrade sorte a ridosso delle barriere o comunque esternamente alla cinta.

Dal momento in cui nacquero queste borgate al di fuori della cinta, abbiamo detto che si assistette a Torino a un'esplosione dei residenti fuori dalla cinta poiché i costi dei generi alimentari, delle costruzioni e degli affitti⁴⁷ erano di molto inferiori: come accenna Lupo (2011) vivere fuori cinta costava poco o comunque meno rispetto al costo della vita dentro le mura sui cui gravavano le varie imposte del dazio di ingresso in città.

Qui non solo i costi di costruzione sono inferiori rispetto a quelli del centro, per via del minor prezzo a cui vengono venduti i materiali e i terreni liberi, ma inoltre fuori cinta, come vedremo, non si applicano strumenti di pianificazione e di controllo dell'attività edilizia. Allo stesso modo anche gli industriali, come gli impresari, sono attirati dal basso costo delle materie prime non gravate dal dazio di entrata e per questo comincia a localizzare i propri stabilimenti al di fuori della cinta.

Nonostante ciò, fino alla fine del XIX secolo, i vantaggi economici derivanti dalla localizzazione degli insediamenti fuori cinta, sia per gli industriali che per gli operai, saranno tuttavia compensati

⁴⁶ Per borgate si intende, infatti, come precisano Davico, et al. (2014), il raggruppamento di case, localizzato in una zona della città ancora da urbanizzare, precisamente lungo una strada d'accesso alla città o attorno a una barriera della cinta daziaria; essa subisce poi ampliamenti normati

⁴⁷ Così come l'offerta di vani era maggiore (Gambino, 1994).

dagli svantaggi derivanti dalla scarsa o totale presenza di servizi e dalla lontananza dal centro (Gambino, 1994).

Occorre fare una precisazione arrivati a questo punto: come anticipato all'inizio, quando si parlerà di *aree urbane periferiche*, o semplicemente di *periferia*, il riferimento non va a "quella zona marginale rispetto al centro urbano, che risulta di origine relativamente recente e appare costituita da una fascia di larghezza variabile, con una struttura viaria e una morfologia urbana non omogenea; tale condizione fisica della periferia è connessa all'espansione urbana a macchia d'olio, che in Italia è – fondamentalmente – un fatto legato alla rapida crescita delle città nel secondo dopoguerra" (Lupo, 2001, pag. 303). Al contrario, continua Lupo, "Fra Otto e Novecento, le zone non centrali delle città europee si presentavano in forma di nuclei urbani con caratteri borghigiani localizzati in un esteso territorio ancora di tipo foraneo: in questo senso, quando ci si riferisce alla periferia in epoca contemporanea occorre precisarne i tempi e i modi" (Ibid.): questo è il caso, come vedremo, di Barriera di Milano, che nasce come espansione di due borgate originariamente sorte nei pressi della barriera di Milano.

Nel quartiere di Barriera di Milano, come nel resto degli insediamenti borghigiani esterni alla *cinta daziaria*, gli immigrati vennero ad abitare per via – principalmente – della vicinanza delle borgate, agli stabilimenti industriali e alle fabbriche⁴⁸, come verrà spiegato in seguito. Nel decennio compreso tra il 1901 e il 1911, come si può notare dalla tabella 2, la popolazione ebbe un aumento considerevole: passò da 5.747 a 24.925 abitanti nel solo quartiere di Barriera di Milano; successivamente nel decennio compreso tra il 1921 e il 1931 avverrà un secondo aumento importante.

Tabella 2 – Popolazione presente nelle frazioni di censimento

Fonte: Castrovilli, et al., 2004. Riferimento alla figura 3

Frazione	Censimenti				
	1881	1901	1911	1921	1931
Barriera di Lanzo - Borgo Vittoria	585	2.851	6.205	7.905	9.291
Barriera di Milano	1.901	5.747	17.791	24.925	39.967
Regio Parco	1.970	3.867	9.601	14.850	18.851

Quindi anche la crescita della popolazione residente in Barriera di Milano non diminuì, così come non mutò la sua composizione sociale: come si evince dalla tabella 3, che mette a confronto la composizione sociale dei principali quartieri operai torinesi nel 1931, si nota che anche nel terzo

⁴⁸ Lupo nel 2011 afferma che contemporaneamente su questi territori "si pianificò la localizzazione delle fabbriche e delle case per la classe operaia (...) che si aggiungevano a quelle per le classi meno abbienti (...) in funzione dell'esenzione delle tasse daziarie e dell'assenza, o carenza, di regole urbane ed edilizie che facilitavano la costruzione degli edifici." (Lupo, 2001, pag. 32).

decennio del XX secolo, quasi la metà della popolazione attiva del quartiere era costituita ancora in prevalenza da operai. Sono questi gli anni del fordismo.

<i>Tabella 3 – Composizione sociale in alcuni quartieri torinesi nel 1931</i> <i>Fonte: Castrovilli, et al., 2006</i>			
Quartiere	Abitanti	Operai	Commercianti
Barriera Milano	33.899	15.567	1.491
Barriera di Lanzo - Borgo Vittoria	7.918	3.902	348
Regio Parco	16.199	7.656	599
Lingotto	4.393	1.260	87
Mirafiori	1.097	378	32
San Paolo - Pozzo Strada	43.020	15.097	1.598

Ma torniamo ora per un attimo a parlare delle espansioni del quartiere: come possiamo notare dal *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento* del 1911, immagine 3, dalla piazza daziaria di Barriera di Milano oltre la cinta del 1853, l'abitato cominciò ad espandersi assumendo come principale direttrice Corso Vercelli, quale asse di generazione dello sviluppo edilizio.

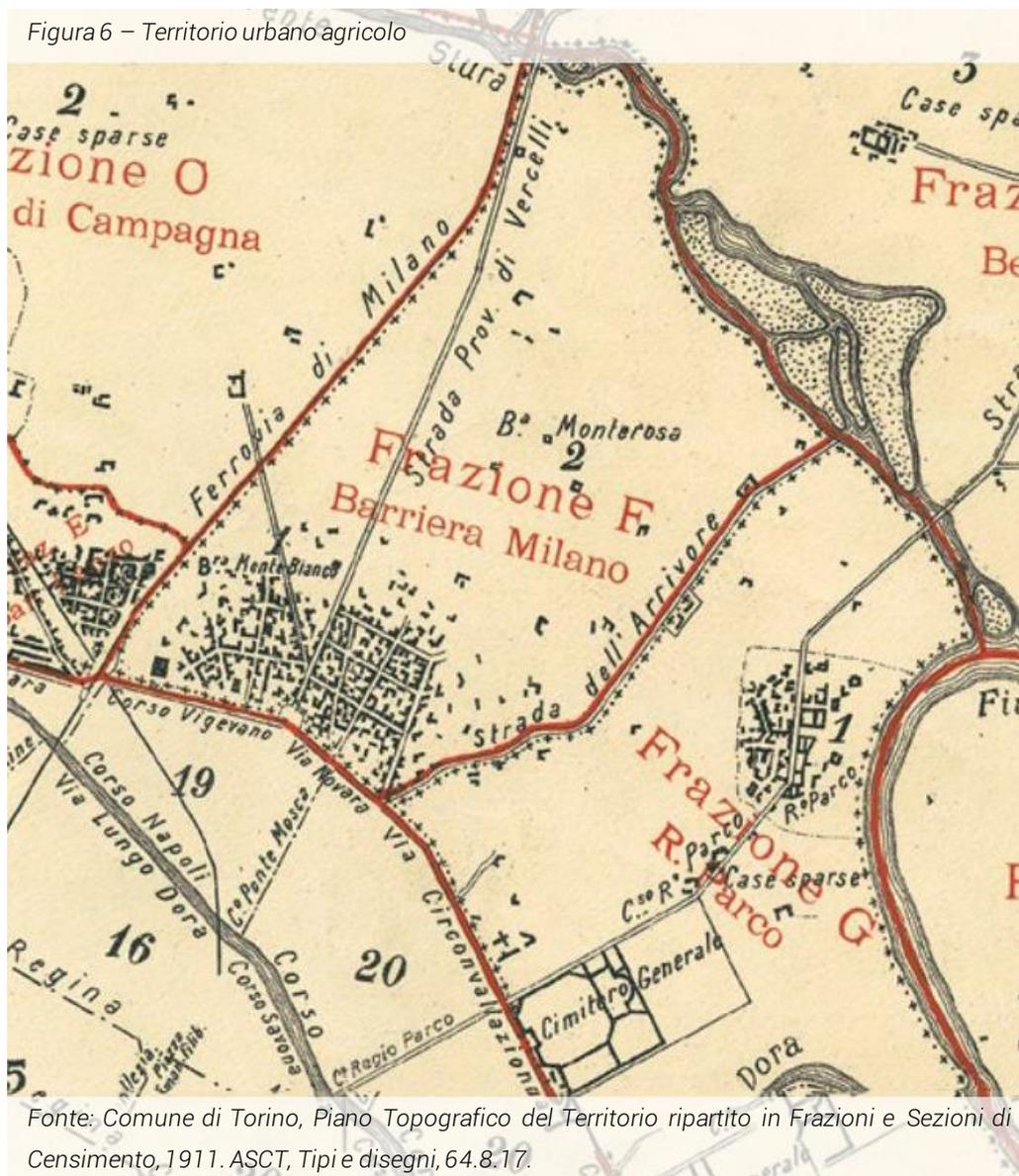
Ben presto l'agglomerato di case e botteghe sparse – sorto nei pressi della barriera di Piazza Crispi, nella seconda metà del XIX secolo – muterà e nel lasso di tempo che va dal 1896 al 1906 si registrerà uno dei periodi di massima espansione delle due borgate (Castrovilli, et al., 2006).

Le espansioni avverranno:

- verso Nord, lungo la direttrice di Corso Vercelli, con lo sviluppo delle sue prime traverse alle spalle di Piazza Crispi;
- verso Ovest lungo Via Fossata e Via Monte Bianco, dove l'abitato, caratterizzato dalla presenza di stabilimenti industriali, prende il nome appunto di borgata Monte Bianco;
- verso Est, lungo Via Monte Rosa e Via Leini, dove l'abitato prende il nome di borgata Monte Rosa – qui le industrie non erano numerose e la borgata aveva caratteristiche più residenziali –, mentre lungo Via Aosta e attorno alla Barriera dell'Abbadia, invece, prende il nome di borgata Maddalene che si sviluppa lungo Corso Ponte Mosca (oggi Corso Giulio Cesare) e nelle zone limitrofe verso Corso Palermo.

Queste due borgate – che abbiamo detto rappresentano il primo innesco di tipo della *borgata* attorno alla barriera di Piazza Crispi, la cui l'origine, e in parte anche il loro sviluppo, sono contemporanei – cresceranno, per molti anni, sulla base di lottizzazioni private e di iniziative individuali anziché regolate da una normativa comunale, che sarà imposta, come vedremo, fuori dalla cinta, solamente a partire dal 1887 e poi, in modo più incisivo, a partire dal 1901 (Gambino, 1994).

Figura 6 – Territorio urbano agricolo



Fonte: Comune di Torino, Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.

Nonostante quanto detto sopra, è pur vero che fino alla fine del XIX secolo, dice Gambino (1994), nessun provvedimento di "vera pianificazione" verrà però adottato per il territorio fuori dalla cinta: addirittura egli parlerà di una vera e propria "pianificazione privata". Per tutta la seconda metà del secolo la città continuerà ancora a essere distinta in *città chiusa* e *territorio esterno*.

Una delle principali cause, come più volte è stato ricordato, fu l'esenzione dal dazio di consumo, per la parte di territorio esterno alla *cinta daziaria*. Si sono così distinti due diversi modi di pianificare e gestire la crescita urbana nelle due parti del territorio della città: al suo interno il Comune applicherà "i vincoli istituzionali delle normative edilizia e di piano, in nome del concetto di decoro urbano, e ricerca, nella definizione delle maglie viarie, una coerenza geometrica con il centro già costruito" (Ibid.); al contrario nella parte esterna il Comune "lascia che la città assuma le forme che risultano dall'azione di imprenditori capitalistici immobiliari privati (banchieri, industriali, semplici costruttori)" (Gambino, 1994, pag. 33.). Questi operatori pianificheranno per

molti anni il territorio, trasformando terreni agricoli in aree fabbricabili mediante la lottizzazione "adatta anche ad una clientela di non alto livello socioeconomico" (Gambino, 1994, pag. 33.).

Come è stato anticipato più volte, e come si può notare dall'immagine 3, nel 1911 in occasione del 5° *Censimento della popolazione* i confini della Barriera di Milano vengono per la prima volta definiti, mentre prima di allora non si conosce quale fosse la percezione dei confini territoriali della Barriera di Milano (Castrovilli, et al., 2006).

Come conferma anche Lupo (2011), l'indagine sui limiti perimetrali della borgata non è sempre stato di facile individuazione: indubbiamente, spiega, possono essere legati o a fatti urbani naturali (fiumi o torrenti), fissi e costanti, oppure a fatti urbani artificiali (infrastrutture stradali, ferroviarie o daziarie), fissi o variabili.

I confini geografici del quartiere quindi possiamo affermare che non sono rimasti sicuramente invariati nel tempo, ma sono stati modificati e si sono spostati con la trasformazione del territorio vista fino a questo momento.

Nel 1911, oltre alle due borgate erano compresi in parte territori che oggi indicheremmo come appartenenti al quartiere Regio Parco della Circoscrizione VI (quelli a nord delle due borgate), mentre ne vennero esclusi altri che oggi rientrerebbero nei confini amministrativi del quartiere: è il caso di una parte del territorio che in realtà occupa un settore della Frazione G, Regio Parco, a est della Strada dell'Arrivone, che fa da confine al quartiere.

Le due borgate Monte Bianco e Monte Rosa appartenevano alla Frazione F, Barriera di Milano, rispettivamente alla sezione 1, la prima, e alla sezione 2 la seconda, mentre la Strada provinciale di Vercelli suddivideva il territorio agricolo nelle aree est e ovest.

I due nuclei abitativi, come si nota, risultavano sì vicini, ma ancora nettamente distinguibili: ben presto tuttavia si salderanno formando un unico agglomerato urbano, che si espanderà negli anni e i cui limiti si intrecceranno con quelli del territorio agricolo (Castrovilli, et al., 2006).

Gambino (1994) afferma che manca uno studio e che forse mancherà per sempre, data la mancanza di testimonianze orali dirette sull'argomento e dal momento che ancora oggi sfugge quale potesse essere la rappresentazione e la percezione che gli abitanti avessero delle due borgate e del territorio sul quale, da lì a poco, avrebbe avuto inizio un processo che lo avrebbe trasformato da borgata, per il momento ancora periferica, a città (Castrovilli, et al., 2006).

2.1.2 Prime espansioni della Barriera di Milano e la seconda cinta daziaria del 1912
Cercando di riassumere in poche righe, quanto detto finora, come affermano alcuni autori, come Castrovilli, et al. (2006), a scatenare lo sviluppo e la crescita delle borgate e dei borghi suburbani fu la combinazione di una serie di fattori, stretti fra loro da un rapporto di interdipendenza, che operarono nell'arco di circa 40 anni: da una parte si verificò l'espansione del sistema produttivo e la concentrazione degli stabilimenti sul territorio esterno o a ridosso della *cinta daziaria*, che attirò

un ingente numero di persone verso la città – fenomeno dell'inurbamento – in concomitanza con il fenomeno dell'immigrazione dalle campagne, non solo piemontesi (*prima ondata migratoria*), causato dalla *crisi agricola* degli anni '60 e '80 del XIX secolo; dall'altro lato si verificò il bisogno crescente di abitazioni per i lavoratori vicino agli stabilimenti produttivi, che insieme al prezzo esagerato degli affitti (specialmente nella zona centrale), furono fattori che spinsero un numero sempre maggiore di persone alla periferia della città, tanto che ben presto la carenza di case (*prima crisi abitativa*) iniziò a farsi sentire e la ricerca di un'abitazione divenne una questione sempre di più difficile soluzione. A favorire il tutto ci fu il potenziamento delle strutture commerciali e di servizio.

Altri autori come Gambino (1994) fanno notare invece che alla base del processo di crescita delle borgate fuori cinta attorno al XX secolo furono soprattutto i vantaggi economici offerti dalla zona: così fecero gli industriali, che vi collocarono i nuovi stabilimenti; poi gli impresari, che vi costruirono case e intere borgate; infine gli operai e le famiglie a basso reddito, che vi si trasferirono.

Figura 7 – Ex barriera del dazio di Corso Vercelli e tram per Volpiano, anni '20 del XX secolo



Fonte: Immagini del cambiamento, BM01, Chiara Devoti

Come anticipato, in questo contesto, il territorio oltre la *cinta daziaria*, scrivono Castrovilli, et al. (2006), mutò ancora e soprattutto ad opera dell'iniziativa privata e della grande speculazione edilizia. "Nei primi anni del XX secolo lo sviluppo urbano e l'incremento demografico assunsero dimensioni e ritmi mai riscontrati in precedenza, che saranno inferiori solamente a quelli registrati nel decennio compreso tra la metà degli anni cinquanta e la metà degli anni sessanta del XX secolo, quando Torino fu al centro di imponenti flussi migratori che ne accelerarono, disordinatamente, la crescita urbana e demografica" (Castrovilli, et al., 2006, pag. 43).

In queste zone periferiche, continuano poi gli autori, il ruolo del comune era sentito meno che in altre zone della città, soprattutto, come accennato precedentemente, fino a che non sarà imposta

una normativa comunale per controllare le espansioni fuori dalla *cinta daziaria*, e cioè a partire dal 1887.

Nelle due borgate sorte presso la barriera di Milano, tutte le nuove vie, tracciate prima di quella data, erano per lo più private oppure erano consortili e anche la loro manutenzione era in misura maggiore compito dei proprietari, mentre il comune partecipava solo in parte.

Tale pianificazione privata come la chiamò Gambino (1994) si innesterà proprio sul reticolo viario già esistente (costituito da grandi strade di collegamento tra la città e l'esterno e le strade minori rurali, d'uso prevalentemente agricolo) che vincolerà molto il Comune anche al momento della successiva fase di regolamentazione, quella definita di pianificazione ufficiale.

In questo contesto, il Consiglio comunale, dice ancora Gambino (1994), si era reso conto ormai troppo tardi dell'urgenza che incombeva su questi territori: la regolamentazione della crescita urbana all'esterno della *cinta daziaria*. Da una parte ci si trovava di fronte le preesistenze rurali (il sistema delle cascine, le strade di campagna, la rete di bealere per l'irrigazione, i confini tra le proprietà e tra le colture) e dall'altra le nuove borgate cresciute disordinatamente sulle strade esistenti.

Furono in particolare le disposizioni di due piani di ampliamento (uno del 1887 e l'altro del 1908), che interessarono – ma non solo – le due borgate della Barriera di Milano (Davico, et al., 2014), a contribuire maggiormente e controllare le espansioni fuori dalla *cinta daziaria*.

Il *primo piano di ampliamento* fu approvato con *Regio Decreto del 4 settembre 1887*, e sancì la regolarizzazione o il prolungamento dei principali corsi e vie fuori dalla *cinta daziaria* del 1853, e quindi anche in direzione nord (verso il quartiere Regio Parco)⁴⁹.

Per la borgata Monte Bianco, vennero decretati i prolungamenti di Via Cigna fino al raggiungimento della ferrovia Torino-Milano, e di Corso Vercelli fino al raggiungimento del ponte sulla Stura. Per la borgata Monte Rosa, invece, vennero decretati i prolungamenti di Via Ponte Mosca (oggi Corso Giulio Cesare) fino al raggiungimento della zona compresa fra l'argine e il letto del fiume, di Corso Palermo fino al raggiungimento della strada di Milano e di Via Bologna fino al raggiungimento del Regio Parco.

⁴⁹ Provvedimento che secondo Gambino (1994), come accennato poc'anzi, non possiamo neanche lontanamente definire di "pianificazione urbanistica". Ci si limiterà infatti a sancire il prolungamento in linea retta di tali vie e corsi e "l'estensione dei regolamenti edilizi alle costruzioni su ambo i lati di esse (come pure sul lato esterno della strada di circonvallazione) per una profondità di 30 metri" (Gambino, 1994, pag. 35). Tale provvedimento ricorda Gambino sarà tuttavia anche il primo vero atto di presa di coscienza da parte del Comune delle direzioni in cui stava andando lo sviluppo della città sul territorio fuori cinta.

Nel secolo successivo, a pianificare e normare le due borgate furono il *Piano unico regolatore e d'ampliamento* (il *secondo piano di ampliamento*), progettato nel 1906 e approvato nel 1908⁵⁰, e le sue varianti⁵¹ più significative (del 1915, 1926 e 1935).

Per la borgata Monte Bianco, il piano del 1908 e le successive varianti conferirono al reticolo viario un'ulteriore evoluzione: vennero prolungati alcuni assi viari, vennero mantenute alcune strade storiche, come Via Fossata e Corso Vercelli, e si svilupparono una serie di vie ortogonali al corso stesso. Per la borgata Monte Rosa il piano del 1908 e le successive varianti conferirono al reticolo viario un'evoluzione simile: vennero prolungati alcuni assi viari, si svilupparono una serie di vie ortogonali a Corso Vercelli che si intersecarono con Via Bologna e vennero mantenute alcune strade storiche come Via Aosta.

Da questo momento in poi lo sviluppo urbano seguirà i prolungamenti degli assi viari previsti dai singoli piani di espansione, i quali in seguito dovettero fare i conti anche con la preesistente viabilità rurale, con la rete dei canali di irrigazione (le *bealere*) sparsa sul territorio e con le numerose costruzioni (Ibid.).

Prima del piano regolatore del 1908, è da segnalare tuttavia, come ricorda Gambino (1994), che l'amministrazione comunale aveva già proposto tra il 1899 e il 1901 ben tre piani regolatori, poiché l'espansione urbana fuori cinta ormai stava sfuggendo di mano. Vennero emanati, in ordine, i tre piani regolatori di ampliamento per le zone: Madonna di Campagna, Borgata Vittoria e Monte Bianco; barriere di Nizza, di Stupinigi e d'Orbassano; barriere di Vanchiglia e di Casale e di Madonna del Pilone. Giunti al Ministero dei Lavori pubblici, vennero tuttavia respinti poiché giudicati eccessivi sia rispetto alle previsioni per i successivi 25 anni, sia in quanto le risorse comunali non erano sufficienti per permettere l'ampliamento del territorio urbanizzato.

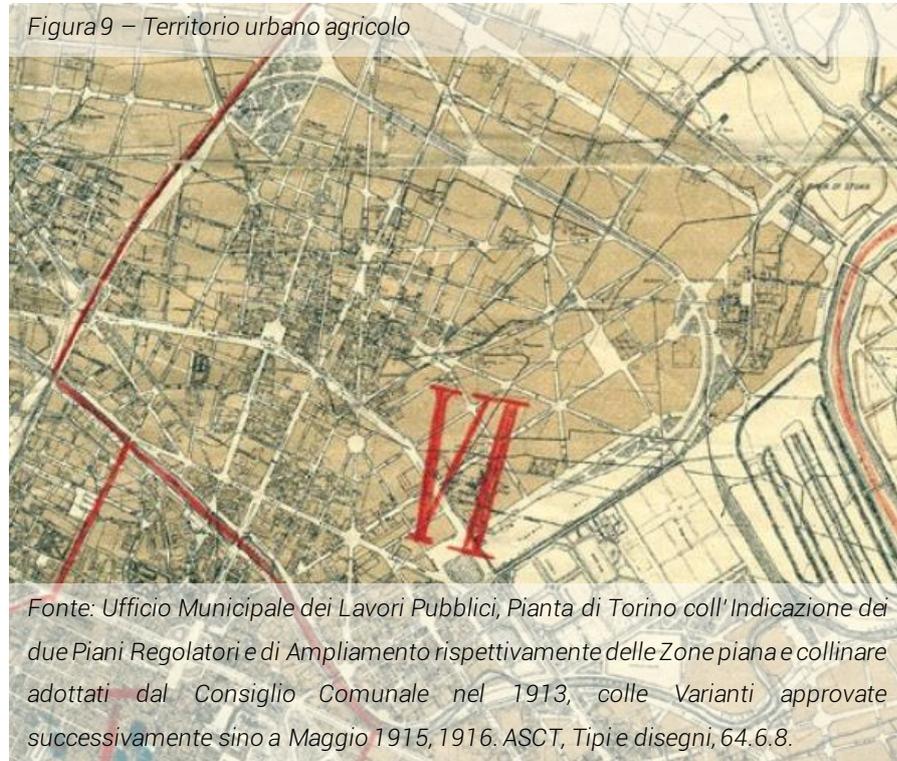
La realtà tuttavia era ben diversa come abbiamo visto, in quanto l'amministrazione comunale non era stata in grado di governare e gestire l'avanzare dell'espansione della città fuori dalla *cinta daziaria*, che continuava infatti a crescere. Tale incremento era frutto, scrivono Castrovilli, et al. (2006) tanto dello sviluppo industriale, quanto di quello urbano: nel primo caso il Comune intervenne abolendo il dazio sulle materie prime industriali, distribuendo energia a basso costo, creando scuole tecniche e professionali e migliorando i servizi e le comunicazioni e demolendo la

⁵⁰ Anche questo piano regolatore, più assimilabile a un programma viario di lottizzazione, privo di aree destinate a servizi (Beraudi, et al., 2006), secondo Castrovilli, et al. (2004) "regolava assai poco oltre alla viabilità e andava piuttosto a definire l'estendersi a perdita d'occhio dell'edificato lungo i viali d'accesso alla città (strada di Nizza, di Vercelli, di Francia) costituenti lo scheletro viario della crescita urbana. Per quanto un simile progetto di espansione edilizia possa apparire rudimentale, non va però dimenticato che tale organizzazione della città era il manifesto di un uso del territorio urbano che puntava al massimo della rendita, idea rispetto alla quale la rigida organizzazione viaria e la maglia ad angoli retti si adattava con efficacia" (Castrovilli, et al., 2004, pag. 42).

⁵¹ Il piano fu integrato con 36 varianti, che vennero approvate nel 1913 (Beraudi, et al., 2006).

cinta daziaria del 1853. Meno incisiva fu invece l'azione che riguardava la pianificazione e il governo del territorio, come abbiamo detto poc'anzi.

Successivamente il Comune decise di mettere insieme i tre piani senza modificarne sostanzialmente il disegno, e adottando il sopracitato *Piano unico regolatore e d'ampliamento*, progettato nel 1906 e approvato nel 1908 (il secondo piano di ampliamento, citato poc'anzi).



Poteva sembrare che finalmente, a seguito dell'eliminazione della *cinta daziaria* del 1853, l'espansione si sarebbe finalmente attenuata.

In realtà con gli ampliamenti generati dal piano regolatore del 1908 e dalle successive varianti, seguirà la rapida crescita dell'edilizia residenziale e la creazione di servizi, fino a che le due borgate si saldarono con la borgata Aurora (Castrovilli, et al. 2006) come è possibile notare nell'immagine 5 "*Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915, 1916*".

Si arrivò così al 1912, anno in cui vennero ridisegnati i confini della città⁵² entro la fine di quell'anno. Il nuovo perimetro, così come previsto dal piano regolatore del 1908, venne portato a 33 km e 700 metri: il muro in alcuni punti si spingerà fino ai confini comunali (Ibid.).

⁵² La nuova cinta dice Gambino (1994) non ha più scopi militari, ma serve soltanto a facilitare la sorveglianza perimetrale delle guardie daziarie; non vi è fossato e il nuovo muro sarà edificato in mattoni o in cemento armato.

La costruzione della seconda cinta fu preceduta però da non poche polemiche. Quelli favorevoli all'ampliamento della *cinta daziaria* sostenevano la loro idea fondandola su ragioni di natura edilizia, "poiché chiunque conosca l'attuale condizione dei sobborghi che esistono attorno alla vecchia cinta deve convenire che essi non sono se non che una continuazione della città stessa", variava cioè "solo il sistema di riscossione fra le varie parti del territorio" (Castrovilli, et al. 2006, pag. 109), per cui chi abitava dentro la cinta, comperava gli stessi generi a prezzi più elevati e pagava imposte in misura superiore rispetto a coloro che abitavano fuori dalla cinta (Ibid.). Inoltre, chi auspicava l'ampliamento sosteneva che con gli introiti derivanti, il Comune avrebbe potuto garantire una migliore gestione del territorio e assecondare la richiesta di maggiori servizi che giungevano dagli abitanti dei sobborghi (Ibid.). Chi al contrario si opponeva al suo ampliamento, metteva in evidenza invece il problema relativo al costo complessivo di realizzazione dell'opera, affermando addirittura che questo non fosse altro che un modo per risanare il bilancio comunale (Ibid.).

In realtà secondo Castrovilli, et al. (2006) la questione era ancora un'altra: "il nocciolo vero della contesa era rappresentato dalla contrapposizione fra due diverse concezioni in materia di tassazione, (tassazione diretta o indiretta) collegata alla richiesta dell'abolizione di ogni tipo di *cinta daziaria*, all'istituzione di un comune aperto e all'aspirazione che si giungesse ad un sistema tributario fondato sulla tassazione dei capitali, delle proprietà e non dei consumi".

Lo stesso Gramsci (1980) scrisse di quel periodo che "Nessuno naturalmente si preoccupa di far conoscere all'ufficio il suo reddito esatto, nessuno domanda di essere tassato per tutto il suo reddito. Si fa solo questione di relatività. Il conte tale, che tutti sanno paga meno di me; la mia padrona di casa che ricava tanto paga solamente e così via. Perché i ruoli sono deficienti, perché qualche altolucato papavero è riuscito per diritto o per traverso a eludere il fisco, tutti vogliono tentare l'alea" (Gramsci, 1980, pag. 416).

Né la popolazione, né le industrie della nuova zona inclusa nel 1912, racconta Gambino (1994), sono entusiaste dell'allargamento della cinta: molte aziende subiranno infatti un aumento improvviso dei costi di produzione.

Il Consiglio comunale tuttavia, come anticipato, andò comunque avanti nella realizzazione del progetto, e approvò definitivamente il 3 maggio 1912 il tracciato della nuova cinta. La strada di circonvallazione correrà ora lungo le attuali vie Corradino, Vigliani, Settembrini, Reni, Mazzarello, De Sanctis, Cossa, Sansovino, Veronese, e Botticelli, racchiudendo una superficie di oltre 57 kmq, poco più di 1/3 dei circa 130 kmq dell'intero territorio comunale.

La barriera verso Milano sarà invece spostata verso nord, nei pressi di *Piazza Rebaudengo*, dove ancora oggi è visibile uno dei casotti del dazio del 1912 che ospitava allora gli uffici del dazio.

È così raggiunto l'obiettivo di assoggettare al dazio di consumo la quasi totalità della popolazione del comune.

Da questo momento in poi, come vedremo, il territorio di Barriera di Milano cominciò ad essere intensamente e profondamente modificato, come non era ancora successo nella storia urbanistica della città (Castrovilli, et al., 2004)⁵³.

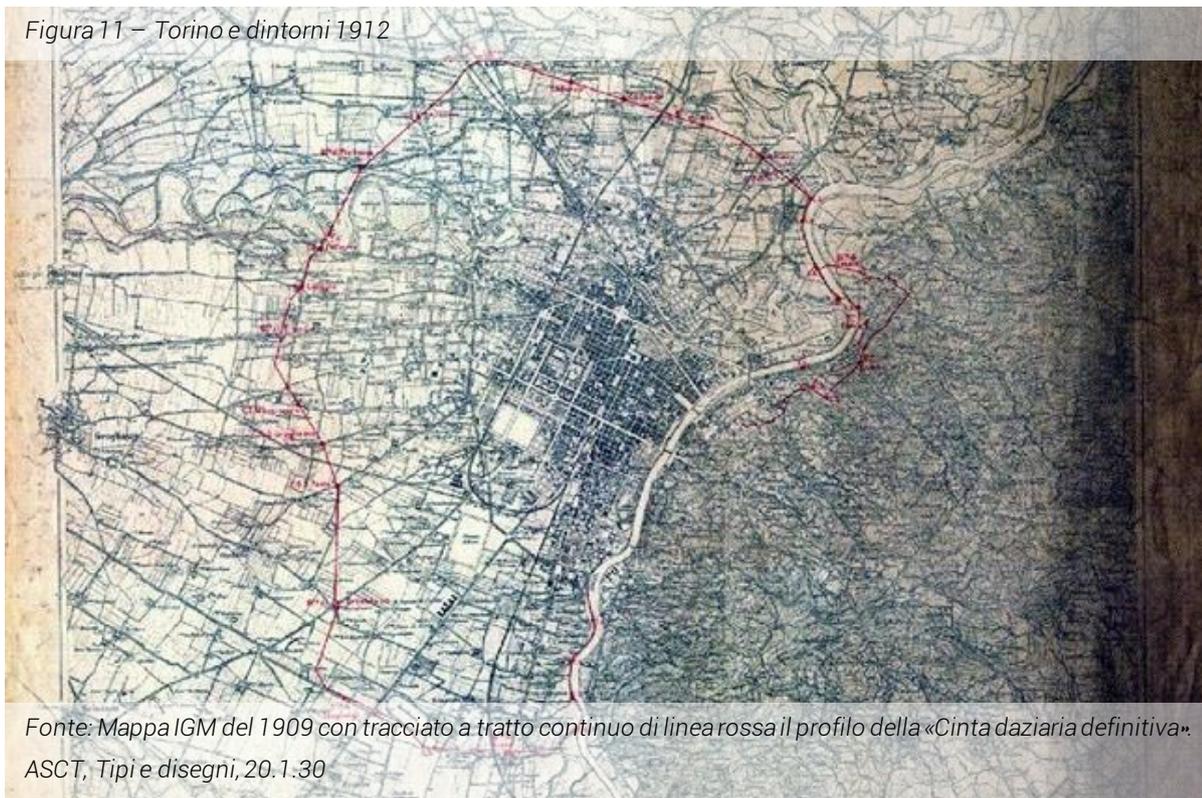
Quasi contemporaneamente vennero realizzati dall'amministrazione comunale alcuni progetti di miglioramento dei servizi offerti agli stabilimenti della zona, ciò a riprova anche del fatto che l'area nord aveva costituito per molti anni un tassello importante nel ruolo della crescita economica della città (Ibid.).

Per quanto riguarda il miglioramento dei trasporti venne realizzato lo Scalo Merci Vanchiglia nel 1919, che entrò poi in funzione nel 1926. Il sistema ferroviario relativo alla stazione merci costeggiava l'importante arteria del Corso Regio Parco. L'ansa della ferrovia, fino al confine dell'attigua borgata della barriera di Milano (Via Bologna), ricadeva ancora in una fascia di territorio che faceva parte del borgo Regio Parco, come ricordano Davico, et al., (2014).

⁵³ Per rendere l'idea, vengono riportate di seguito le principali varianti apportate al piano regolatore del 1908 che interessarono il territorio di Barriera di Milano, così come individuate da Castrovilli, et al. (2004):

- Completamento della via esterna di circonvallazione tra la barriera di Lanzo e quella di Milano: costruzione di Corso Vigevano
- Costruzione dei Magazzini generali (docks);
- Allargamento a 15 m della via privata Courmayeur (nel Borgo Monte Bianco) per evitare che venga a sboccare verso la strada di Vercelli, con andamento fortemente obliquo;
- Allargamento da 15 m a 31,80 m della Via Cigna, in conformità alla larghezza di Corso Valdocco;
- Formazione di una nuova Via a giorno di Via Cherubini, fra Corso Sempione e Via Cimarosa;
- Parziale destinazione a fabbricazione del terreno compreso fra la nuova sede del Corso Sempione le vie Petrella e Como;
- Piazzale all'incrocio delle vie Cherubini e Pergolesi; variante alla sua precedente configurazione per scopi estetici
- Formazione di una nuova via in protendimento di Via Fusinato fra Via Cherubini e Corso Taranto;
- Allargamento di Volpiano, fra la strada di Vercelli e Corso Palermo;
- Modifica degli allineamenti dei corsi Palermo e Ponte Mosca nel loro incrocio, fra le vie Elvo e Volpiano e fra le vie Scarlatti e Cherubini;
- Formazione di nuova via a giorno di Via Muzio Clementi fra Piazza Bottesini e strada vecchia di Circonvallazione;
- Piazza Bottesini: variante ai suoi allineamenti sui lati a levante e ponente;
- Via Monte Rosa e Via Foroni: smussatura dell'isolato all'angolo di tali vie in corrispondenza di Via Baltea.

Figura 11 – Torino e dintorni 1912



Qualche anno prima vennero realizzati invece i nuovi magazzini generali *Docks Dora*, in un'area strategica sia per la vicinanza con la ferrovia Torino-Milano sia per la prossimità agli stabilimenti produttivi più importanti della zona. Fu questo forse uno degli interventi che più influenzò la borgata Monte Bianco (Castrovilli, et al., 2004).

A tal proposito è interessante notare come descrisse Abate Daga, qualche anno dopo, nel 1926, il panorama a cavallo tra il primo e il secondo decennio del XX secolo, fornendo a grandi linee la configurazione del suolo pubblico della regione della Barriera di Milano (così come la intendeva lui): "La trincea per la linea ferroviaria di allacciamento delle ferrovie dello Stato alla stazione merci di Vanchiglia è ultimata. Malgrado i facili e frequenti passaggi in corrispondenza di ogni corso e delle vie principali della borgata, la cerchia di ferro costituirà pur sempre un ostacolo alla libera circolazione; ma è lecito chiedersi se i vantaggi che arrecherà la nuova stazione non siano di gran lunga superiori a questo sacrificio. Del resto la trincea è aperta a tale profondità da permettere in qualsiasi momento la sua chiusura in galleria, come già è stabilito per la Piazza Marcello, che attraversa." (Abate Daga, 1926, pag. 275). Il giornalista prosegue poi dicendo che "In merito alle comunicazioni transferroviarie, le popolazioni delle due regioni limitrofe della barriera di Milano e del borgo Vittoria lamentano che il ponticello di unione della Via Cervino e della Via del Ridotto attraverso alla ferrovia di Milano, che è di grande utilità perché evita il dislivello della rampa dal piazzale della stazione Dora al cavalcavia della Via Stradella, sia troppo stretto: se ne reclama l'allargamento in modo che almeno abbiano libero passaggio due carri che si incontrano." (Ibid.). "Vennero sistemati: il Corso Vigevano tra il Corso Vercelli e la ferrovia Torino-Milano; il Corso Novara tra il Corso Vercelli ed il Corso Ponte Mosca, ed in parte sino al Corso Palermo; il Corso

Palermo sino al Corso Sempione, un tratto del Corso Sempione tra i corsi Palermo e Vercelli; il Corso Ponte Mosca tra il Corso Novara e la Via Malone; il piazzale della barriera di Milano; la Via Cigna sino a Via Palestrina; Via Norberto Rosa, Malone e tratti di Via Pacini. Si sono costruiti i cavalcavia: di Via Bologna sul raccordo stazione merci, di Corso Vercelli e di Via Cigna sulla Ciriè-Lanzo e la passerella di Via Norberto Rosa." (Ibid.).

Figura 13 – Corso Palermo verso nord, da Corso Novara, anni 20 (?)



Fonte: Immagini del cambiamento, BM13, EUT 6

Di seguito, nelle tabelle 4 e 5, realizzate da Castrovilli, et al. (2004), verranno mostrati invece alcuni progetti edilizi realizzati tra la fine della seconda metà del XIX secolo e il 1915, relativi alle vie Monte Bianco e Monte Rosa, le due vie attorno alle quali si svilupparono le due borgate originarie del quartiere, per mostrare cosa significò lo sviluppo urbanistico del periodo raccontato fino ad ora. Nelle due tabelle saranno elencate alcune tipologie edilizie (sopraelevazioni, ampliamenti, ampliamento casa, ampliamento fabbricato) le quali, riferiscono gli autori, fanno riferimento evidentemente a costruzioni precedentemente realizzate e di cui non si hanno tuttavia più traccia. Questo accade probabilmente perché o i progetti, precedenti il loro ampliamento o la loro elevazione, sono andati perduti oppure perché non sono mai stati segnalati, essendo le costruzioni all'epoca localizzate praticamente in campagna (e cioè fuori la *cinta daziaria*).

Contemporaneamente all'espansione urbanistica riprese anche l'edificazione di opere pubbliche ed edifici di culto.

Benché molte aree rimasero ancora per molti anni inedificate e alcune cascine conservarono ancora la loro funzione di aziende agricole, il territorio di Barriera di Milano aveva ormai assunto un aspetto riconducibile a quello che conosciamo oggi (Castrovilli, et al., 2004): la *prima fase di espansione*, durata circa 40 anni, iniziata tra la fine del XIX secolo e i primi due decenni del XX secolo, si era conclusa. Riprenderà poi, verso la fine degli anni '50 fino agli anni '70 del XX secolo, la *seconda fase di espansione* che segnerà ulteriormente e definitivamente non solo il territorio, ma anche la composizione sociale degli abitanti della barriera a causa della seconda ondata migratoria proveniente in gran parte dal sud d'Italia.

Come spiegano Castrovilli, et al. (2004) anche la situazione dei flussi migratori non si interruppe, in particolar modo negli anni fra il 1922 e il 1926, ma a differenza della prima grande ondata migratoria, non giungevano più solo dalle vicine province piemontesi – prevalentemente – e dalle regioni contigue, ma avevano iniziato a interessare, sempre più, nuovi bacini migratori, che, negli anni precedenti, avevano guardato ad esempio agli Stati Uniti.

Nel ventennio fascista, un numero notevole di immigrati aveva iniziato a provenire da regioni sempre più lontane: per lo più erano contadini che giungevano dalle campagne venete e dalle più povere regioni meridionali, nonostante fossero state emanate leggi dal regime fascista, al fine di contenere la mobilità e l'inurbamento (Castrovilli, et al., 2004). Iniziò ad imporsi, già a partire da questi anni, la realtà delle migrazioni dal Sud verso il Nord (Treves, 1976).

Tabella 4 – Progressione delle costruzioni in Via Monte Bianco (ora Via Banfo)

Fonte: Castrovilli, et al., 2004

Indirizzo	Anno	N° pratica	Tipo di costruzione	Proprietario	Progettista
Via Banfo	1889	116	casa	Grabbi	Cigolini
Via Banfo	1896	127	tettoie	Grabbi	assente
Via Banfo	1909	993	casa	Faggiani	Florio
Via Banfo ang. Via Fossata	1911	219	ampliamento	Gallo	Accossato
Via Banfo 1	1900	80	casa	Bologna	Bologna
Via Banfo 1	1904	143	ampliamento	Bologna	Bologna
Via Banfo 50	1909	218	casa	Trivero	Sacchi
Via Banfo 50	1915	272	casa	Faccenda	Sgarbi
Via Banfo 50	1915	323	varianti	Faccenda	Bollino
Via Banfo 57	1909	512	sopraelevazione	Aiassa	Sgarbi
Via Banfo 57 ang. Via Belmonte	1912	1051	ampliamento casa	Cerutti	Trincherio
Via Banfo 59	1913	258	fabbricato	De Ambrogio	Carminati
Via Banfo 61	1913	258	fabbricato	De Ambrogio	Carminati
Via Banfo 65	1908	314	sopraelevazione	Buzzo Margari	Operti
Via Banfo 67	1905	426	casa	Damiano	Signa
Via Banfo 67	1908	393	fabbricato	Damiano	Muggia
Via Banfo 67	1909	427	ampliamento	Damiano	Witzel
Via Banfo 1 ang. Via Parella	1913	736	fabbricato	Boccalatte	Moriondo
Via Banfo ang. Corso Vigevano	1907	206	demolizioni	Cerutti	Bertrandi
Via Banfo ang. Corso Vigevano	1907	206	demolizioni	Grabbi	Bertrandi

Tabella 5 – Progressione delle costruzioni in Via Monte Rosa

Fonte: Castrovilli, et al., 2004

Indirizzo	Anno	N° Pratica	Tipo di costruzione	Proprietario	Progettista
Via Monte Rosa	1891	175	casa	Crescenti	Muggia
Via Monte Rosa ang. Via Foroni	1913	145	casa	Decorte	Sgarbi
Via Monte Rosa ang. Corso G. Cesare	1915	111	casotto	Milano	Bosco
Via M. Rosa ang. Via Malone	1907	175	casa	Germano	Bertola
M. Rosa ang. Via Sesia	1914	716	casa	Bolfo	Muggia
Via Monte Rosa 1	1891	59	casa	Crescenti Maggia	Muggia
Via Monte Rosa 9	1905	303	sopraelevazione	Dosio	Nigra
Via Monte Rosa 10	1912	804	sopraelevazione	Perino	Florio
Via Monte Rosa 15 ang. Corso Palermo	1907	299	casa	Grassi	De Giglio
Via Monte Rosa 17 ang. Corso Palermo	1907	299	casa	Grassi	De Giglio
Via Monte Rosa 24	1909	49	ampliamento casa	Bollito	Ferrari
Via Monte Rosa 25	1910	976	sopraelevazione	Ferrari	Momigliano
Via Monte Rosa 28	1909	878	ampliamento casa	Gamba	Ruscazio
Via Monte Rosa 29 ang. Corso Palermo	1912	328	sopraelevazione	Stabbio	Olivero
Via Monte Rosa 31	1912	1002	sopraelevazione	Parteglio	Olivero
Via Monte Rosa 41	1909	817	sopraelevazione	Bertolone	Conti
Via Monte Rosa 42	1909	536	ampliamento casa	Penna	Lanzalona
Via Monte Rosa 45	1907	293	casa	Appiano	assente
Via Monte Rosa 46	1913	735	casa	Decorte	Lossa
Via Monte Rosa 48	1911	800	casa	Decorte	Lossa

Via Monte Rosa 58 ang. Via Brandizzo	1915	434	varianti	Gai	Sgarbi
Via Monte Rosa 71 ang. Via Brandizzo	1910	847	casa	Caviglietto	Florio
Via Monte Rosa ang. Via Aosta	1899	133	ampliamento casa	Cuciglio	Gastaldi
Via Monte Rosa ang. Via Brandizzo	1914	185	casa	Derossi	Barberis
Via Monte Rosa ang. Via Candia	1913	591	casa	Decorte	Sgarbi
Via Monte Rosa ang. Via Feletto	1912	1178	varianti	Riviera	Rocchietta
Via Monte Rosa 11 ang. Via Foroni	1913	252	scuderia	Decorte	Lossa
Via Monte Rosa ang. Via Malone 34	1912	806	ampliamento casa	Rubin Barazza	Baldi
Via Monte Rosa ang. Via Malone 37	1909	184	sopraelevazione	Obialero	Lossa
Via Monte Rosa ang. Corso Palermo	1912	738	casa	Sobrero	Rocchietta
Via Monte Rosa ang. Corso Palermo	1908	220	ampliamento casa	Sobrero	Cerale
Via Monte Rosa ang. Corso Palermo 9	1911	220	casa	Piazza	Rocchietta
Via Monte Rosa ang. Via Sesia	1907	399	casa	Mazzucato	Bergonzi
Via Monte Rosa ang. Via Sesia 49	1908	527	casa	Riviera	Bertrandi



Come si può notare nell'immagine 8, qualche anno dopo come scrivono Davico, et al. (2014) la parte centrale delle due borgate, delimitato dagli assi dei corsi Vercelli, Giulio Cesare e Palermo, risulta pressoché saturato dall'edilizia prevalentemente residenziale sino al raccordo ferroviario. Allo stesso modo, proseguono gli autori, la stessa situazione la si riscontra pure sui fronti di Via Bologna e Via Cigna, dove negli anni '20 del XX secolo sorgono anche i due complessi di edilizia popolare QM1 e Q12⁵⁴. In prossimità del Corso Vercelli, verso la Stura, si nota la presenza di un nuovo minuto insediamento "fuori porta", oltre la nuova *cinta daziaria* del 1912. Grandi complessi industriali sono sorti nel frattempo: due della *INCET* (Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino) lungo il Corso Vigevano, su cui si affaccia anche il biscottificio *WAMAR*, la *FIAT Ricambi* in due isolati su Via Valprato, e la *SpA Italtubi* metallici su Via Cervino.

2.1.3 Lo sviluppo industriale dalla fine del XIX secolo agli anni '40 del XX secolo

A cavallo tra il XIX e il XX secolo la città attraversò il primo considerevole sviluppo economico ed industriale (Castrovilli, et al., 2004). Da quando il quartiere è sorto infatti, come più volte è stato ricordato, esso ha ospitato una buona parte del sistema produttivo della città, tanto da essere considerato uno dei quartieri simbolo dello sviluppo industriale avvenuto appunto a cavallo tra il XIX e il XX secolo (Davico, et al., 2014).

È interessante anche in questo caso avere un parere sul panorama di allora, fornito sempre dal giornalista Abate Daga, che nel 1926 fa un confronto tra la realtà di questo quartiere e le altre aree considerate all'epoca ancora *periferiche*. Tenendo sempre in mente a quali confini facesse riferimento l'autore, egli descrive che: "se in tutte le altre zone periferiche vi è un'attività

⁵⁴ Che vedremo successivamente nel paragrafo 2.1.4.

sorprendente, alla barriera di Milano vi è tale intensa operosità da poter aspirare al primato, se non della grandiosità dei singoli stabilimenti, certo della molteplice varietà di industrie, del numero degli operai, della somma dei prodotti, che in ogni giorno, ad ogni ora escono dagli opifici, per prendere le vie interne dell'Italia o quelle dell'estero. Non per nulla il primitivo borgo della barriera di Milano è stato chiamato '*L. bourg del fum*'. Fumo infatti ne esce in abbondanza dalle alte ciminiere, quantunque esso non sia più l'unico simbolo, la misura evidente dell'energia che si consuma. L'elettricità, questo carbone bianco che altri paesi ci invidiano e che emancipa le nostre industrie dalla dura necessità di rifornimenti esteri, ha cacciato in gran parte il fumo dalle officine, sostituendovi la magia della sua forza occulta, apportandovi un preciso ritmo di lavorazione, migliorando le condizioni morali ed igieniche dell'ambiente e delle maestranze. La selva di ciminiere permane quale era prima. Se alcune sono inerti, non conta. Sotto di esse vi è più che mai fervore di lavoro, fragore di macchine operanti." (Abate Daga, 1926, pag. 283).

Anche Castrovilli, et al. nel 2004, sono d'accordo sul fatto che tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo la città fosse contornata da una corona di fabbriche e quartieri operai. Gli autori tuttavia fanno una precisazione rispetto alla descrizione fornita da Abate Daga. Tenendo presente in questo caso che essi fanno riferimento a un territorio suddiviso secondo i confini che oggi conosciamo – a differenza del primo – precisano che, alla fine del XIX secolo, mentre nei territori di Borgo Dora e di Aurora erano sorti i principali complessi industriali e manifatturieri, erano le borgate originarie di Barriera di Milano, Monte Rosa e Monte Bianco, ad avere sviluppato una connotazione più operaia e popolare, nonostante la borgata Monte Bianco contenesse anche un certo numero di aree industriali già dalla fine del XIX secolo. Questo vuol dire che quando nacquero, le due borgate, gravitavano totalmente attorno ad Aurora e Borgo Dora, e almeno in un primo momento la gran parte del sistema produttivo aveva sede presso questi due quartieri, mentre in Barriera di Milano erano maggiormente localizzate le abitazioni degli operai⁵⁵.

Successivamente, continuano gli autori, dai primi anni del XX secolo iniziarono a stabilirsi un numero sempre più elevato di stabilimenti industriali e si andarono ad accentuare così le caratteristiche di borgo operaio: "Con questi presupposti la Barriera di Milano divenne, nell'immaginario collettivo, non esclusivamente torinese, il paradigma del borgo popolare ed industriale" (Castrovilli, et al., 2004, pag. 122).

Gli autori spiegano anche quali furono le ragioni che spinsero progressivamente a localizzare nella *regione estesa di Barriera di Milano* (intesa come la intendeva Abate Daga), la maggior parte dello sviluppo industriale della città.

⁵⁵ Come spiegato prima, la nascita di queste due borgate fu anche la conseguenza della migrazione della popolazione dalle campagne piemontesi e non solo, in seguito alla prima ondata migratoria dovuta dalla *crisi agricola* degli anni '60 del XIX secolo.

La prima ragione è da far risalire alla presenza di corsi d'acqua e alla fitta rete di canali di derivazione, che avevano contribuito al posizionamento degli stabilimenti anche in aperta campagna nei territori oltre la *cinta daziaria* e, come diceva Abate Daga nel 1926, a cacciare gran parte del fumo dalle officine: "Il problema dell'energia era infatti quello che maggiormente condizionava la posizione delle fabbriche che traevano la principale forza motrice proprio dall'acqua. L'alto costo del combustibile, che doveva essere importato non rendeva economicamente conveniente l'utilizzo del vapore e, d'altra parte, la presenza di fiumi quali la Dora e la Stura, facilitava la derivazione di canali utilizzabili per la produzione di energia, fattore che spinse molte fabbriche a localizzarsi proprio lungo i corsi d'acqua." (Castrovilli, et al., 2004 pag. 52).

Come accennato da Abate Daga nel 1926, così anche Castrovilli, et al. nel 2004 affermano quindi che l'energia idraulica che utilizzava le acque della Dora e della Stura aveva reso quasi obbligatorio l'insediamento in questa zona, così da eludere il problema dell'alto costo del combustibile.

Gambino (1994) spiega che la maggior parte delle industrie dotate di motori si era, infatti, stabilita solo dove la presenza e le condizioni dei corsi d'acqua artificiali lo consentisse (quindi anche posizionate leggermente distanti dai fiumi). Successivamente, con l'introduzione della forza motrice elettrica, la localizzazione delle fabbriche viene svincolata dai canali artificiali e si diffusero anche nel suburbio la localizzazione delle nuove sedi industriali.

A titolo d'esempio, è necessario ricordare almeno l'inizio di questo momento segnante per il territorio di Barriera di Milano: nel 1896 nacque infatti a Torino la *Società Elettrica Alta Italia* che diede un forte impulso soprattutto all'industrializzazione di Barriera di Milano (Castrovilli, et al., 2004), già sede all'epoca di attività manifatturiere e produttive.

Abate Daga scrive a tal proposito nel 1926: "La regione della barriera di Milano anche a questo riguardo ha il merito di ospitare nel suo seno i principali stabilimenti della Società Alta Italia, che quest'energia produce." la cui centrale era situata "Nel vasto trapezio fra le vie Bologna, Pisa, Ancona e Corso Palermo" nella regione estesa della Barriera di Milano come la intendeva Abate Daga, "che un tempo era la vera stazione ricevitrice, convertitrice, distributrice di tutta la grandiosa rete che alimenta Torino e le vicinanze." (Abate Daga, pag. 285, 1926).

Ben presto tuttavia con il "crescente sviluppo della distribuzione dell'energia elettrica (...) si rese necessario il decentramento della trasformazione dell'energia elettrica che ora arriva alla città di Torino dalle tre grandi sorgenti del Monviso, Moncenisio e Valle d'Aosta, in tre grandi cabine trasformatrici situate alla periferia fuori dell'attuale cinta daziaria" (Ibid.) e la centrale di Via Bologna divenne una semplice cabina di trasformazione.

Contemporaneamente, un ruolo fondamentale nello sviluppo economico e produttivo del territorio di Barriera di Milano, lo ebbe sicuramente anche la presenza della *linea ferroviaria Torino-Milano*, cominciata nel 1857 e terminata alla fine del XIX secolo: se in un primo momento gli stabilimenti

furono localizzati vicino ai principali corsi d'acqua, dentro o a ridosso della *cinta daziaria*, che correva lungo i corsi Vigevano e Novara, come accennato poc'anzi, la ferrovia accentuò anche l'insediamento nella zona esterna ancora prevalentemente agricola.

Infine, i diversi stabilimenti industriali e produttivi, vennero localizzati fuori o dentro la *cinta daziaria*, anche in relazione alla presenza o all'assenza della tassazione sulle merci prodotte (Lupo, 2011).

Come vedremo, gli stabilimenti produttivi che sono sorti e si sono sviluppati sul territorio di Barriera di Milano erano la riprova del fatto che la Barriera di Milano riproducesse al suo interno la grande suddivisione dell'industria torinese.

Come infatti descrive Abate Daga nel 1926: "Nella regione della barriera di Milano sono rappresentate, si può dire, tutte le forme di attività industriale, dalla produzione e distribuzione di energia elettrica all'automobile, dal setificio e dal cotonificio alle manifatture e confezioni, dalle industrie metallurgiche e meccaniche ai caloriferi, ai lubrificanti, alla fabbrica di saponi, ai depositi di nafta, dalla lavorazione dei marmi e della pietra alla fabbrica di carte da parati. Esiste financo una fabbrica di bambole. Oltre trentamila sono gli operai addetti ai vari opifici. Se non fosse un po' arrischiata una statistica in proposito si potrebbe affermare che almeno un terzo dell'area coperta di fabbricati è occupata dalle industrie. Certo più dei due terzi della popolazione sono rappresentati dalle famiglie di operai." (Abate Daga, 1926, pag. 283).

All'alba del primo decennio del XX secolo nella Barriera di Milano e nelle aree limitrofe si erano insediate nuove industrie di piccole e grandi dimensioni, mentre quelle più datate si erano ulteriormente sviluppate.

Come affermano Castrovilli, et al., nel 2004 elencare precisamente tutti gli stabilimenti della regione estesa della Barriera di Milano è un lavoro davvero difficile, tuttavia il seguente elenco può risultare più che esaustivo: troviamo "le *Acciaierie e Fonderie Piemontesi* (fonderia d'acciaio) in Via Belmonte 40 (diventata poi FIAT Sezione Acciaierie), la *Barone Ambrogio e Figlio* (carte da parati e patinate) in Corso Vigevano 33, la *Fabbrica Torinese Colla e Concimi* (concimi) di Corso Novara 99, le *Fonderie Subalpine* (fonderia ghisa stufe e caloriferi) in Via Bologna 67-85, la *Diatto* (molle e accessori per rotabili) in Via Mondovì, la *Giovanni Gilardini* (conceria e forniture militari) in Corso Ponte Mosca 18 angolo lungo Dora Firenze, le *Industrie Metallurgiche Torino* (acciaio stampato, lamiere e telai) in Via Cigna 115 e Via Valprato (diventata poi FIAT Sezione Industrie Metallurgiche e Acciaierie FIAT), l'*Unione Arti Grafiche sui Metalli* (litografia) in Corso Brescia 9, la *Nebiolo & C.* (fonderia di caratteri tipografici) in Corso Palermo 1-3, la *Hofmann* (fabbrica tessile) in Via Parella 6, il *Lanificio Giordano* (lanificio) in Corso Vigevano 21-23, la *Resegotti Lorenzo AURORA* (apparecchi sanitari e latrine) in Corso Ponte Mosca 57, la *Sclopis & C.* (prodotti chimici) in Via Aosta 29/31, la *Tedeschi ing. Vittorio & C.* (cavi elettrici) in Via Monte Bianco 7, le *Fonderie Poccardi* (fonderie ghisa, acciaio e macchine per mole smeriglie) che si era trasferita da Corso

Ponte Mosca in Via Cervino 60/68 in una vasta area costituita dal quadrilatero formato dalle Via Valprato, Gressoney, Cervino e la ferrovia Torino Milano, la *FIAT San Giorgio* trasformata in *Ansaldo-San Giorgio* e quindi in *FIAT Grandi Motori* (motori navali) in Via Cuneo 20, la *FIAT Brevetti* nata dalla trasformazione della *FIAT Ansaldo* in Via Cuneo 17." (Castrovilli, et al., 2004, pag. 55-56).

Tabella 6 – Industrie principali e manodopera impiegata in Barriera di Milano 1911

Fonte: Castrovilli, et al., 2004

Industria	Indirizzo	Dipendenti
Industrie Metallurgiche	Via Cigna 115	586
Acciaierie e Fonderie Piemontesi	Via Belmonte 40	244
Società Tedeschi (INCET)	Via Monte Bianco 7	616
Hofmann	Via Parella 6	432
Fabbrica di Colla e Concimi	corso Novara 99	170
Giordano Filippo	corso Vigevano 21-23	101
Fonderie Garrone	Via Cuneo 11-15	240
FIAT-Brevetti	Via Cuneo 17	523
Diatto	Via Mondovì	136
Fonderie FIAT	Via Cuneo 20	606
Sclopis	Via Aosta 31	170
Gilardini	corso Ponte Mosca 18	424
Unione Arti Grafiche sui metalli	corso Brescia 9	157
Soc. Augusta (NEBIOLO)	corso Palermo 1	538
Fonderie Subalpine	Via Bologna 71-73-75	311

Tra il 1910 e il 1920 lo sviluppo industriale della zona della Barriera di Milano non si arrestò, e mentre alcuni stabilimenti furono assorbiti dalla FIAT (come nel caso della *Fonderia Garrone Carlo* in Via Cuneo 11-15) altri, invece, si insediarono: "la *F.I.I. Piacenza* (filatura di lana) in Via Bologna 190, la *Filatura di Tollegno* (filati di lana e cotone) in Via Bologna 204, la *Fabbrica Piemontese Lampade Elettriche* (lampade elettriche) in Via Valprato 36, la *Fabbrica Italiana Utensili Lavorazione Metalli* (utensili) in Via Bologna 64 ed i *Docks Dora* (magazzini) presso lo scalo Torino-Dora in Via Valprato." (Castrovilli, et al., 2004, pag. 56-57).

La collocazione delle attività produttive nella zona aumentò in modo considerevole fino al 1940, un lasso di tempo nel corso del quale sorsero: "la *F.I.B.A.T., Fabbrica Italiana Biancheria e Affini Torino* (biancherie) in Via Courmayeur 8, la *Fabbrica Italiana Vernici Industriali* (vernici) in Via Bologna 41-43, la *S.A.F.T. Società Anonima Farmaceutica Torino* (prodotti chimici e farmaceutici) in Via Santhià 18, la *Società Italiana Ossigeno e altri gas* (prodotti chimici e farmaceutici) in Via Bologna 74, l'*A.F.A.S.T.* (calzaturificio) in Via Desana 4 e Via Leinì 90, la *Saponeria Gandini Ercole* (sapone candele e sego) in Via Palestrina 38, la *C.E.A.T.* (cavi elettrici) in Corso Palermo 1, le *Fonderie Monte Bianco* in Via Desana 9- 11-13 e Chatillon 86, la *Fonderia Artistica Torinese* in

Corso Vercelli 114, la *Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili* (tubi metallici flessibili) in Via Cervino 50, la ditta *Faccenda Vittorio & C.* (forniture militari e ferroviarie) in Via Monte Bianco 50, la ditta *Sacerdote Alberto* (forniture militari e ferroviarie) in Via Cervino 66-68, il *Lanificio Filippo Giordano* (drapperie e lanerie) in Corso Vigevano 21-23-25, la *Fautrero* (legnami da lavoro e costruzioni) in Corso Novara 80, la *G. Rivoira Liquigas* (gas per cucina e illuminazione) in Corso Novara 121, la *Società Nazionale Chimica*, derivata dall'accorpamento della *Fabbrica Torinese Colla e Concimi* con la *Fino* (colla e gelatine) in Corso Novara 99 e strada dell'Arrivore 401, la *Società Anonima Ferdinando Zanoletti Metalli* (alluminio metalli) in Via Bologna 2, la *Società Anonima Alluminium* (alluminio) in Corso Vigevano 35 e la *WAMAR di Marchisio e C.* (biscotti) in Corso Vigevano 46." (Castrovilli, et al., 2004, pag. 57).

Abbiamo accennato al fatto che la FIAT avesse assorbito alcuni stabilimenti del territorio. Anche Abate Daga nel 1926 scrive "Non vi fu quasi regione periferica dove la grande industria della FIAT non abbia messo radici" (Abate Daga, 1926, pag. 280). In particolare nel territorio di Barriera di Milano essa si afferma con tre importanti stabilimenti: la *Sezione Industrie Metallurgiche*, composta di 4 fabbricati e forni predisposti per il funzionamento a carbone e a nafta; la *FIAT Grandi Motori*, composta da una serie di officine, originariamente create dalla FIAT (la *FIAT San Giorgio*) poi cedute ad altra società (*Ansaldo-San Giorgio*) e infine rilevate nuovamente; la *FIAT Sezione Acciaierie*, composta da un vasto stabilimento (Ibid.).

Fu così che in poco più di 40 anni il territorio della Barriera di Milano si era trasformato: il volto delle vecchie borgate Monte Rosa e Monte Bianco mutarono e la zona Nord divenne una direttrice importante nello sviluppo industriale di Torino (Castrovilli, et al., 2004). Nel frattempo, i terreni agricoli che circondavano le due borgate stavano scomparendo e la dimensione di borgata originaria era stata progressivamente sostituita da quella urbana (Ibid.). Nel suo continuo espandersi il quartiere cancellerà a poco a poco le ultime tracce delle preesistenti attività agricole. Allo scoppio della seconda guerra mondiale, sono visibili solo più tredici cascine insediate nei secoli precedenti, alcune delle quali ancora in piena attività.

Comparto produttivo al 1910 nel territorio di Barriera di Milano

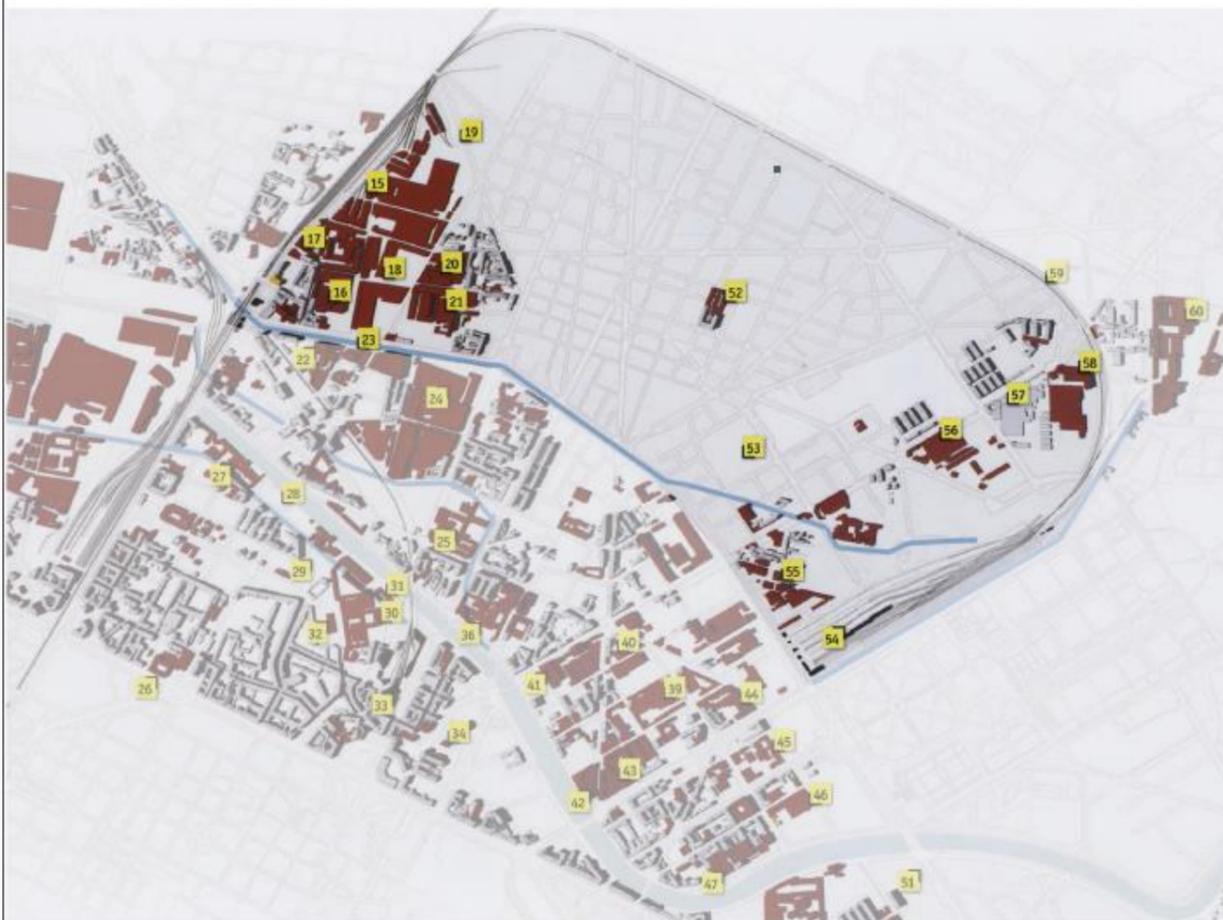
- 15. Doks Dora
- 16. Biscottificio WAMAR
- 17. Fonderie Poccardi e C.
- 18. Comprensorio Fonderie Fiat Telai Iveco già SIMA
- 19. Gondrand - Metallurgia Piemontese
- 21. Fabbricati ad uso industriale SICME
- 23. Fabbrica Carte da Parati Barone Ambrogio e Figli
- 52. Istituto Biologico Chemioterapico Torinese
- 53. CEAT GOMME
- 54. Scalo Merci Vanchiglia
- 55. Bassi fabbricati produttivi e barriera operaia del Regio Parco
- 56. Fabbricati industriali URMET
- 57. Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica già Lanificio Piacenza
- 58. Lanificio Maggia già Manifattura Bona
- 59. Trincea Ferroviaria Sempione-Gottardo "Trincerone"



Fonte: elaborazione propria delle tavole di analisi di Maspoli et al. (2012)

Comparto produttivo al 1950 nel territorio di Barriera di Milano

- 15. Doks Dora
- 16. Biscottificio WAMAR
- 17. Fonderie Poccardi e C.
- 18. Comprensorio Fonderie Fiat Telai Iveco già SIMA
- 19. Gondrand - Metallurgia Piemontese
- 21. INCET Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino
- 23. Fabbrica Carte da Parati Barone Ambrogio e Figli
- 52. Istituto Biologico Chemioterapico Torinese
- 53. CEAT GOMME
- 54. Scalo merci Vanchiglia
- 55. Bassi fabbricati produttivi e barriera operaia del Regio Parco
- 56. Fabbricati industriali URMET
- 57. Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica già Lanificio Piacenza
- 58. Lanificio Maggia già Manifattura Bona
- 59. Trincea Ferroviaria Sempione-Gottardo "Trincerone"



Fonte: elaborazione propria delle tavole di analisi di Maspoli et al. (2012)

CEAT – Cavi Elettrici e Affini Torino

Figura 21 – Disegno dello stabilimento CEAT Gomma nel 1950



Fonte: Museo Torino "CEAT (Cavi Elettrici e Affini Torino)"

L'ultimo grande intervento d'edilizia industriale in Barriera si avrà a partire dal 1946, con l'insediamento dello stabilimento della C.E.A.T. Gomma, in Via Leoncavallo, su terreni rurali acquistati dall'Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista e della Città di Torino. In quegli anni percorrendo le vie Aosta e Ponchielli, era frequente vedere da una parte la mole industriale della C.E.A.T., e dall'altra mandrie di bovini al pascolo e contadini in piena attività.

L'ingresso dell'azienda nel settore della gomma avviene negli anni della seconda guerra mondiale, quando a partire dal 1939 inizia la produzione di maschere antigas nei reparti della SIRCA, una piccola fabbrica di Corso Regio Parco di proprietà della stessa CEAT. Nel 1943, l'edificio di Corso Palermo subirà numerosi danneggiamenti dai bombardamenti, affrontando ingenti danni agli apparati produttivi che, immediatamente ripristinati, ritorneranno a produrre di nuovo l'anno successivo.

Subito dopo, nel primo dopoguerra l'azienda decide di convertire le proprie lavorazioni, affiancando alla produzione di cavi, quella di pneumatici per agricoltura e trasporto leggero (automobili, motociclette, biciclette) e nel 1946 decide di razionalizzare il proprio ciclo produttivo destinando la struttura di Corso Palermo alla fabbricazione di cavi elettrici e spostando le lavorazioni della gomma nel nuovo complesso di Via Leoncavallo.

Lo stabilimento inizialmente consisteva solo nella manica prospiciente Via Leoncavallo, poi nel 1960 arrivò a occupare un'area di 65.000 mq di cui 40.000 mq coperti: arrivò a occupare l'intero isolato compreso tra le vie Leoncavallo, Pacini, Broglio e Ternengo. Arrivò a produrre 1.000 pneumatici al giorno impiegando 1.200 lavoratori nel 1961, cresciuti a 1.750 all'inizio degli anni Settanta.

Dopo il grave incendio avvenuto nel 1961, in pochi mesi lo stabilimento tornerà a produrre e rimarrà attivo fino al 1979 quando tutta la produzione verrà spostata a Settimo Torinese.

Beraudo, et al (2006) affermano che tra i motivi che portarono alla chiusura della fabbrica sono da segnalare: la difficoltà di ristrutturare il vecchio stabilimento adeguando i sistemi di produzione alle nuove tecnologie e la crescente protesta da parte degli abitanti della zona, che iniziò quando costruirono le case di Via Pacini e Via Leoncavallo (la CEAT era adiacente al nuovo insediamento, la zona E8, di edilizia popolare) a causa dell'inquinamento che veniva prodotto dalle lavorazioni. Nel 1982 il fabbricato di Via Leoncavallo è stato completamente sgomberato e abbandonato.

Fiat Grandi Motori

Nel 1884 sorgono nel cuore della Barriera di Milano le Officine Meccaniche Michele Ansaldo che impiega circa 300 operai. Nel 1905 Ansaldo, fondatore della fabbrica, sigla un accordo con Giovanni Agnelli e nasce la Fiat Ansaldo che si specializza nella produzione di «vetture leggere a quattro cilindri». Successivamente la Fiat inizia a legare alla propria orbita altre società: una di queste è il cantiere navale San Giorgio di Muggiano assorbito dall'azienda torinese nel 1905. Nasce così la Fiat San Giorgio, che ha nella costruzione di torpediniere e sommergibili le sue lavorazioni

principali e che produce nello stabilimento torinese motori marini e tubi di lancio. Nel 1916 la Fiat San Giorgio è ceduta alla genovese Ansaldo.

Figura 22 –Stabilimento Fiat Grandi Motori (vista da nordest)



Fonte: Immagini del cambiamento, AU59

Nel 1923 lo stabilimento viene poi riacquistato dalla Fiat che inaugura la sezione Grandi Motori, che viene destinata alla costruzione di motori diesel per qualsiasi applicazione. Tra il 1923 e il 1928 il complesso subisce un importante ampliamento, al quale segue l'acquisto di un edificio a pochi metri dal gruppo di officine di Via Cuneo, e che porta la Grandi Motori, dove nel 1935 erano occupati 5.000 dipendenti, a svilupparsi su due nuclei ben definiti, per un totale di 115.000 metri quadrati di superficie.

INCET – Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino

L'isolato ex INCET compreso tra Via Cigna (a ovest), Via Cervino (a nord), Via Banfo (a est) e Corso Vigevano (a sud), è collocato nella zona sud ovest della città. Il complesso industriale, edificato a partire dall'ultimo decennio nel 1888 era la sede della Società Anonima Ing. Virginio Tedeschi (fabbrica di cavi elettrici), che successivamente si impose come una delle principali attività ausiliarie della nascente industria dell'automobile.

2.1.4 L'edilizia economica pubblica, le case economiche da reddito private e le case di tipo operaio in Barriera di Milano

Come scrivono De Luca, et al. (2010), i problemi abitativi della Torino fordista sono da far risalire al periodo del primo inurbamento e della prima industrializzazione a seguito della crisi agricola degli anni immediatamente successivi all'Unità d'Italia, e nei primi vent'anni del Novecento, con la rapida espansione del sistema FIAT.

Come abbiamo avuto più volte modo di sottolineare, nei primi anni del XX secolo infatti la città ebbe un grande sviluppo sia dal punto di vista economico, che industriale, e dal punto di vista urbanistico. In questo contesto, il problema abitativo non smise mai di ripresentarsi e sia i costruttori privati, sia il comune, sia l'I.A.C.P. in parte hanno provveduto a tale bisogno.

A tal proposito è utile ricordare cosa scrisse nel 1926 Abate Daga, che, fornendo una visione della situazione abitativa di allora nelle aree periferiche della città, esterne alla *cinta daziaria*, fa una riflessione a proposito del nascente rapporto, sviluppo industriale e insufficienza abitativa: "Qui come dovunque, il primo bisogno della vita è rappresentato dalle abitazioni. Dove le case scarseggiano non è possibile pensare ad un largo incremento dell'industria. Si può mangiare un

pezzo di pane stando seduti, anche sull'orlo di un fosso, non si può dormire in mezzo alla strada o in mezzo ai campi. Per questa ragione le nuove industrie che sorgono, prima che all'officina, pensano all'alloggio degli operai." (Abate Daga, 1926, pag. 276).

Almeno in un primo momento tale situazione venne affrontata dai migranti, che cercano di colmare l'assenza di una precisa politica abitativa, come spiegano De Luca, et al. (2010), in tre modi differenti: attraverso la realizzazione di sistemazioni di fortuna ai margini della città e nelle immediate vicinanze dei maggiori centri produttivi – meridionali, veneti e piemontesi sono gli immigrati *baraccati* che non hanno accesso ad acqua corrente, riscaldamento ed elettricità; attraverso la concentrazione di ex baraccati nullatenenti in edifici pubblici preesistenti; attraverso la sistemazione ricavata nelle soffitte delle case situate nei vecchi borghi ottocenteschi.

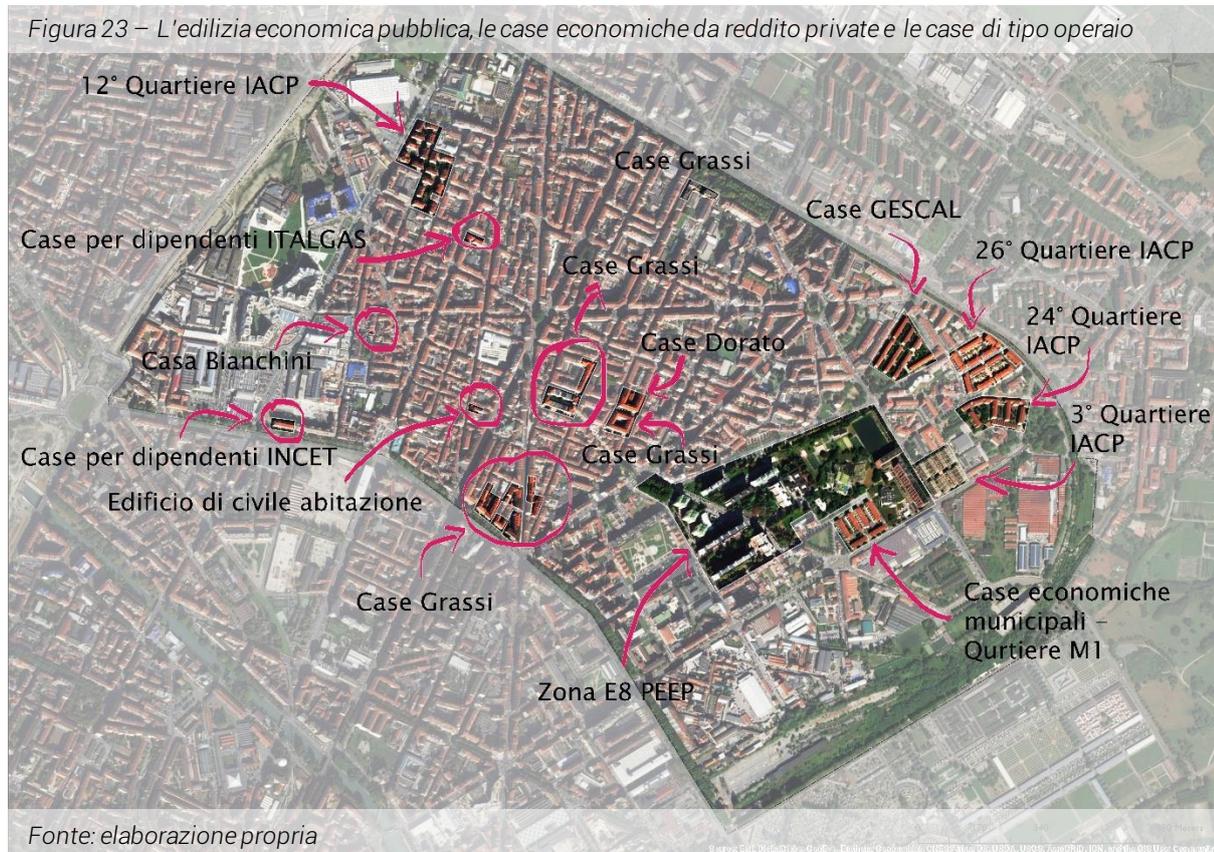
Oltre a queste *sistemazioni di fortuna provvisorie*, nel primo decennio del XX secolo, si cercò di ovviare in parte al problema, dapprima con la costituzione del nuovo organismo, l'Istituto Autonomo per le Case Popolari (I.A.C.P.), fondato a livello nazionale nel 1903 e a Torino nel 1908, grazie alla collaborazione di tre diversi enti: il comune, l'Istituto Opere Pie di San Paolo e la Cassa di Risparmio.

Il primo periodo di attività dell'Istituto inizia nel 1909, quando l'amministrazione comunale concepisce la costruzione di 9000 camere letto, che avrebbero almeno dovuto soddisfare i bisogni immediati, entro 3 anni dalla data di istituzione dell'ente: a tal proposito, venne fornita all'IACP l'immediata disponibilità di alcuni lotti, a cui si aggiunsero diversi appezzamenti di terreno assegnati a titolo gratuito, dislocati nei punti strategici della periferia cittadina, e altri per acquisizione diretta (Castrovilli, et al., 2004). La scelta di questi lotti è attribuita al Comune di Torino, che cede gratuitamente aree del proprio demanio, e si inserisce nel piano di urbanizzazione programmato dal P.R.G.C. del 1906.

Ciò nonostante, l'Istituto riuscì a realizzare in quell'arco di tempo stabilito solamente 8 gruppi di fabbricati⁵⁶, (complessivamente erano 39 fabbricati) localizzati per lo più negli intorni della città: 4596 furono i locali costruiti, per un totale di 2429 alloggi e 22 botteghe (Castrovilli, et al., 2004). La localizzazione risulta tuttavia periferica e lontana dai borghi extraurbani e dalle barriere operaie, ma pur sorgendo in aperta campagna, e talvolta su aree di vecchie cascine, "i complessi erano progettati secondo la logica urbanistica di isolato urbano, seguendo le indicazioni del Piano Regolatore, del Regolamento Edilizio e del Regolamento d'Igiene del Comune di Torino" (Barrera, 1984, pag. 815). Anche nel settore privato, questa tipologia si sostituì gradualmente alle malsane case a ballatoio tipiche della speculazione edilizia della prima città industriale (Ibid.). Al momento del loro impianto, la distanza dal centro città costituì un effettivo fattore di segregazione.

⁵⁶ La maggior parte dei complessi sorge nella zona Nord di Torino (5 gruppi), quella di maggiore espansione industriale all'epoca; solo 3 sorgono nella zona Sud.

Successivamente, negli anni '80 del XX secolo tutti i gruppi del *primo periodo* sono stati sottoposti ad un programma di risanamento, che in parte ha provveduto a dotare i fabbricati degli impianti tecnici di cui erano sprovvisti al momento della loro costruzione.



Ricordando quali fossero i confini della vasta area della Barriera di Milano all'epoca (immagine 3), di questi 8 gruppi di fabbricati, secondo Castrovilli, et al. (2004) solo due furono realizzati nel territorio della barriera nel primo periodo di intervento dell'IACP: il 1° Quartiere e il 12° Quartiere.

Il primo complesso, il 1° Quartiere, venne costruito nel 1909 su un'area di 6972 mq, recuperati dall'abbattimento delle costruzioni comprese fra le vie Cuneo, Damiano (un tempo Mondovì), Schio, e Pinerolo, e comprendeva "sette corpi di fabbrica a quattro piani fuori terra, con 497 camere divise in 268 alloggi, di cui 99 ad una camera, 110 a due e 58 a tre camere" (Abate Daga, 1926, pag. 276). Il complesso è localizzato internamente alla cinta, e si trova nelle immediate vicinanze degli stabilimenti Ansaldo (che diventeranno in seguito la FIAT Grandi Motori)⁵⁷ e per questo motivo sarà prevalentemente abitato dalla classe operaia.

Negli anni che vanno dalla costruzione del complesso popolare fino al 1920, questo sarà l'unico intervento che verrà attuato dall'I.A.C.P. nel quartiere nel *primo periodo* di intervento dell'Istituto, mentre non avrà alcun ruolo a riguardo il Comune: questa è la riprova dello scarso rilievo che, in quest'area, avrà l'intervento pubblico nel governare la carenza abitativa, a favore invece di un

⁵⁷ Come avvenne nel territorio di Barriera di Milano, su tutto il territorio gli interventi attuati dall'I.A.C.P. vennero realizzati prevalentemente in prossimità delle grandi fabbriche o comunque in aree esterne o a ridosso alla *cinta daziaria*.

massiccio sviluppo urbano affidato quasi esclusivamente all'iniziativa privata (Castrovilli, et al., 2004). In quegli anni, Abate Daga (1926) afferma infatti che lo sviluppo edilizio in Barriera di Milano è stato, forse meno intenso di quanto non fosse lo sviluppo delle industrie.

In realtà se si fa riferimento a quelli che sono gli attuali confini del quartiere, sempre nel 1909, si può notare che (nell'allora quartiere Regio Parco, oggi invece facente parte del quartiere Barriera di Milano) fu realizzato un secondo complesso di 8 fabbricati, il 3° Quartiere, nei pressi di alcuni terreni di pertinenza dell'antica *Cascina Verdina* concessi gratuitamente, nel 1908, dal Comune all'I.A.C.P., in seguito al suo smantellamento.

Il complesso, che sorge fra le attuali vie Cimarosa, Bologna e Moncrivello, tuttavia per molti anni risultò isolato rispetto all'agglomerato urbano dell'epoca. A rendere inizialmente poco appetibili le case contribuì, in parte, la mancanza di collegamenti efficienti con l'area urbana centrale (la linea tramviaria per il Regio Parco entrò in funzione solo a partire 1912) (Museo Torino, 3° Quartiere IACP) e in parte anche la quasi totale mancanza di servizi. La collocazione del quartiere in un'area così periferica rese pertanto necessario un intervento immediato: venne allora aperta una "casa dei bambini" nei locali al pian terreno e un ambulatorio medico gestito dall'Alleanza Cooperativa Torinese (Ibid.). Al loro interno gli alloggi erano articolati secondo i canoni adottati dall'Istituto in quegli anni, per cui si accedeva direttamente dal pianerottolo; erano dotati di servizi igienici propri, forniti di acqua potabile distribuita anche nelle cucine provviste di camino e potagè a due buchi.

Tornando a considerare i confini dell'epoca di riferimento (immagine 3), il secondo degli 8 complessi realizzati dall'I.A.C.P. nel territorio di Barriera di Milano secondo Castrovilli, et al. (2004), invece, è parte del secondo periodo⁵⁸ di intervento (1920 – 1945) più massiccio realizzato dall'Istituto, che come affermano gli autori, tuttavia produrrà nel territorio di Barriera di Milano ben pochi alloggi.

Questo quartiere, il 12° Quartiere, che sorge fra le attuali vie Desna, Chatillon, Lauro Rossi e Cigna, in funzione forse dei vicini impianti ferroviari (Castrovilli, et al., 2004), è stato ultimato nel 1923 e comprendeva come racconta Abate Daga: "17 corpi di fabbrica a tre piani, ed ha un numero complessivo di 671 camere divise in 262 alloggi, di cui 112 a due camere e 149 a tre camere. I cortili interni sono chiusi e sistemati a giardino" (Abate Daga, 1926, pag. 276). Nel 1946 il complesso venne poi sopraelevato di un piano (Castrovilli, et al., 2004).

Il Comune dal canto suo ha invece provveduto alla costruzione delle "case economiche di Via Bologna, al confine fra le due regioni della Barriera di Milano e della Barriera di stura" (Abate Daga, 1926, pag. 277) – ovvero in un'area compresa fra le regioni della *Maddalene* e del *Regio Parco* –

⁵⁸ L'attività dell'Istituto riprende nel 1920: i complessi vengono realizzati sempre su aree interne alla fascia di espansione urbana individuata dal PRGC del 1908 e dalle sue varianti del 1925 e 1935. Nella zona Nord sorsero 3 complessi mentre nella zona Sud sorsero 5 complessi, sempre su aree donate dal Comune.

dimostrando ancora una volta il suo apporto quasi insignificante, come affermano Castrovilli, et al. (2004).

Fu così che nel biennio 1921-1922, localizzato tra le vie Bologna 137/147, Borriana 1/12, Caresana 1/11, e Paganini 32/42, sorse il Quartiere M1, primo quartiere delle Case economiche municipali di Torino per conto del Comune di Torino: il nucleo di edifici, di civile abitazione di edilizia economica popolare, tipico esempio di edilizia popolare del primo periodo, è articolato in 6 corpi di fabbrica di 4 piani fuori terra, per un numero di circa 750 vani raggruppati in alloggi composti mediamente da 4 stanze. Le unità abitative comprendevano ingresso, disimpegno, cucina dotata di lavello e contatore per il gas, due camere da letto, oltre a servizi igienici interni, balconi su doppia esposizione e persino una cantina (Museo Torino, Case economiche municipali Quartiere M1).

Alla vigilia dell'apertura delle abitazioni, il consiglio comunale decise di realizzare un impianto per bagni e lavatoi, affinché non solo gli inquilini delle suddette case ma anche gli abitanti della zona circostante potessero usufruire, poiché questo servizio spesso non era presente negli alloggi modesti. Il bagno pubblico, inoltre, spesso riportò danni alla copertura del tetto e crollo di volte e muricci (Ibid.). L'insediamento offriva addirittura standard qualitativi migliori rispetto a quelli che avevano contraddistinto l'opera dell'*Istituto per le case popolari*, pur accogliendo un analogo bacino d'utenza, composto soprattutto da operai e gruppi consistenti di impiegati (Ibid.).

Altra questione sono le case da reddito economiche private ad opera dell'impresa di Luigi Grassi⁵⁹, disegnatore, costruttore, proprietario e amministratore dei caseggiati, a dimostrazione del fatto che allo stesso modo anche i privati avevano provveduto all'epoca alla realizzazione di edilizia residenziale a basso costo, affiancata spesso alla realizzazione di edilizia residenziale destinata al ceto medio. Questi sono alloggi da affittare proprio agli operai che lavorano nelle fabbriche di Barriera di Milano e sono tutti edifici giunti fino a noi in condizioni pressoché invariate, dal punto di vista architettonico ad eccezione delle modifiche interne, attuate per ricavare lo spazio per i bagni⁶⁰. In totale Grassi realizzò circa 1250 alloggi nei quartieri Aurora e Barriera di Milano mentre IACP e Municipio, insieme ne realizzano circa 2100 nello stesso periodo e nella stessa zona, che comprende anche il Regio Parco.

Per quanto concerne il quartiere di Barriera di Milano troviamo:

⁵⁹ Il commendator Luigi Grassi fu un pioniere dell'edilizia economica popolare privata: costruì di sua volontà importanti gruppi di fabbricati sia nei borghi di Barriera di Milano che Aurora e Vanchiglietta. La sua attività inizia nel 1903 con la costruzione di *case economiche* nella Borgata Monte Rosa, in Via Lombardore e in Via di Circonvallazione (poi Corso Novara), e continuarono anche nel dopoguerra.

⁶⁰ La presenza dei bagni pubblici in Barriera di Milano era ancora un'esigenza molto sentita, dal momento che per la maggior parte le abitazioni del quartiere erano prive di bagno: si trattava infatti quasi sempre di case da reddito di ringhiera, di un unico proprietario, con il solo gabinetto sul balcone condiviso. Solo a partire dagli anni Settanta, con il frazionamento delle case, gli alloggi vengono dotati via via di bagni interni. Gradualmente diminuisce così l'utenza dei bagni pubblici fino a che, nei primi anni Novanta, il Municipio ne delibera la chiusura.

- Le Case Grassi situate in Via Lombardore 4-6-8, Corso Novara 19-21 e Via Agliè 1-3, anche dette *case da reddito economiche di ringhiera*, sono del primo Novecento (1903 - 1904): si tratta del primo di una lunga serie di interventi edilizi dell'impresa di Luigi Grassi. Gli alloggi tipo sono di due stanze allineate con ingresso da ballatoio e gabinetto esterno in comune a due unità abitative. Gli affitti di questi alloggi così spartani sono talmente bassi che risultano concorrenziali addirittura con quelli delle case popolari pubbliche IACP e Municipali (Museo Torino, Case Grassi, Via Lombardore – Corso Novara – Via Agliè). La sopraelevazione di 2 piani della casa di Corso Novara 19 è operata nel secondo dopoguerra, nel 1957. I locali del piano terreno sul fronte di Corso Novara sono utilizzati per attività commerciali.
- Le Case Grassi di Corso Novara 23, costruite nel 1906, anche dette *case da reddito economiche di ringhiera*. Gli alloggi sono di due tipologie: da due stanze allineate con ingresso da ballatoio e gabinetto esterno in comune a due unità abitative, oppure con ingresso da pianerottolo e gabinetto interno privato.
- Le Case Grassi situate in Corso Palermo 102-106-108 e in Via Monte Rosa 15, anche dette *case da reddito economiche di ringhiera*, sono del 1907. Gli alloggi sono di due tipologie: da due o quattro stanze, allineate con ingresso da ballatoio e gabinetto esterno in comune a due unità abitative. La particolarità di questo intervento sta nel fatto che le scale di accesso sono posizionati all'esterno del corpo fabbrica, nel cortile, e quindi tutti gli alloggi hanno l'accesso unicamente da ballatoio. Parte dei locali situati al piano terra sul fronte di Corso Palermo sono utilizzati per attività commerciali.
- Le Case Grassi situate tra Corso Palermo, Via Barbania e Via Agliè anch'esse dette *case da reddito economiche di ringhiera* del 1909: si tratta di intervento edilizio su tre fronti. Gli alloggi sono di due tipologie: da due o quattro stanze, allineate con ingresso da ballatoio e gabinetto esterno in comune a due unità abitative, e da tre o quattro stanze con ingresso da pianerottolo e gabinetto interno privato. Anche in questo caso gli affitti di questi alloggi sono concorrenziali addirittura con quelli delle case popolari pubbliche IACP e Municipali (Museo Torino, Case Grassi, Corso Palermo) e i locali del piano terra sono utilizzati per attività commerciali.
- Le Case Grassi di Corso Novara 25, che occupa l'intero isolato compreso tra i corsi Novara e Palermo e Via Favria, costruite nel 1909: gli alloggi sono della stessa tipologia e taglio di quelli situati tra Corso Palermo, Via Barbania e Via Agliè e i locali al piano terreno sul fronte di Corso Palermo sono anch'essi adibiti ad attività commerciali. Con queste case, Grassi introduce l'istituto della "caparra" e investe il denaro incassato in nuove case.
- Le Case Grassi che occupano l'intero isolato tra le vie Santhià, Candia, Crescentino e Scarlatti, del 1912, anch'esse definite *case da reddito economiche di ringhiera* per un totale di circa 130 alloggi, ad opera dell'impresa di Luigi Grassi: si tratta di un intervento edilizio in cui compaiono per la prima volta nelle costruzioni di Grassi alcuni elementi decorativi nei parapetti e nelle

mensole in "litocemento" dei balconi (Museo Torino, Case Grassi, Via Candia – Via Scarlatti). L'intervento di sopraelevazione fatto nel primo dopoguerra (1923), non prevedeva la dotazione di balconi, è fu progettato dal figlio del comm. Grassi, l'ing. Piero. Per il resto gli alloggi sono della stessa tipologia e taglio di quelli situati tra Corso Palermo, Via Barbania e Via Agliè e i locali al piano terreno sono anch'essi adibiti ad attività commerciali.

- Le Case Grassi, che occupano l'intero isolato compreso tra le vie Baltea, Monte Rosa, Montanaro e Scarlatti per un totale di 100 alloggi: il complesso di edifici di civile abitazione è costruito tra il 1920 e il 1921 e nel 1922 vennero sopraelevate di un piano le quattro testate agli angoli delle vie. Questo intervento è uno dei primi in cui Grassi introduce un metodo di costruzione che utilizza alcuni elementi prefabbricati (come pilastri alveolati, travature in calcestruzzo armato, lastre per orizzontamenti, pannelli di tamponamento) che sono costruiti in parte in laboratorio e in parte sotto una tettoia appositamente allestita nel cantiere. Inoltre viene abbandonata la tipologia di alloggi con ingresso a ballatoio e gabinetti esterni in comune a più famiglie. Le unità abitative presentano tutte l'ingresso indipendente da pianerottolo, sono composte da 3, 4, 5 vani e dotate di servizi sanitari in parte interni e in parte esterni su balconi coperti (altra particolarità). Sono presenti anche decorazioni e fregi che abbelliscono le facciate. Alcuni dei locali situati a piano terra che danno su Via Monte Rosa e su Via Montanaro sono utilizzati per attività commerciali.
- Le Case Grassi, situate in Via Monte Rosa 61-63-65-67-67bis e in Via Feletto 56: sono costruite nel primo dopoguerra (1926 – 1928) quelle di Via Monte Rosa, 4 piani f.t. (civici 63-65-67) e 5 piani f.t. (civici 61-67bis), poi ampliate con quelle di Via Feletto 56 nel 1935, 5 piani f.t., e infine sopraelevate di un piano nel 1953 – 1954 quelle di Via Monte Rosa (civici 63-65-67). Anche questo intervento utilizza in modo massiccio elementi prefabbricati. Le unità abitative sono tutte con ingresso indipendente da pianerottolo, composte da 4 o 5 vani e servizi privati. I locali del piano terra, posti all'angolo con Via Scarlatti e con Via Feletto sono utilizzati per attività commerciali e sono dotati di alloggio di 3 stanze collegato. Anche qui sono presenti molti elementi decorativi in "litocemento" che abbelliscono le facciate: bassorilievi con putti e altri motivi in evidenza sui muri in laterizio a vista, mensole dei balconi, sopra porte e sopra finestre, la fascia marca piano tra il terzo e il quarto piano (Museo Torino, Case Grassi, Via Monte Rosa – Via Feletto).
- Le Case Grassi situate tra Via Monte Rosa 120-122-124 e Via Santhià 101 (5 piani fuori terra) e in largo Sempione 164-166-168-170 (6 piani fuori terra), costruite tra gli anni 1937 e 1939 e per la prima volta sono già dotate di ricoveri antiaerei. L'intervento utilizza in modo massiccio elementi prefabbricati. Le unità abitative sono tutte con ingresso indipendente da pianerottolo, per la maggior parte composte da tre vani e servizi privati per un totale di 202

alloggi. I locali situati al piano terreno e affacciati su largo Sempione sono utilizzati invece per attività commerciali.

Allo stesso modo hanno provveduto alla costruzione di case economiche da reddito private anche i coniugi Dorato, costruttori e amministratori dei caseggiati:

- Le Case Dorato di Via Santhià 20, Via Scarlatti 23-25 e Via Crescentino 23 anch'esse definite *case da reddito economiche di ringhiera* del 1929: si tratta di intervento edilizio, che occupa metà dell'isolato tra le vie Santhià, Scarlatti, Crescentino e Brandizzo per un totale di circa 190 alloggi, ad opera dei coniugi Maria Torchio e Ferdinando Dorato. La costruzione ha muri portanti in mattoni senza utilizzo di cemento armato, mentre gli appartamenti sono per la maggior parte di due stanze allineate con ingresso da ballatoio e gabinetto esterno in comune a due unità abitative; solo quelli ad angolo sono di tre stanze con ingresso da pianerottolo e gabinetto interno privato. Si tratta di uno degli ultimi interventi di case economiche di ringhiera, dal momento che gli altri costruttori che operavano nella zona, tra i quali anche Luigi Grassi, edificavano ormai solo più case con servizi interni e ingresso da pianerottolo. Parte dei locali del piano terreno sui fronti di Via Scarlatti e Via Santhià sono utilizzati per attività commerciali. Sono presenti motivi di decorazione sulla facciata.

Comoli, et al. (1984) individuano anche la presenza di:

- La Casa Bianchini, in Via Mottarone 9, prototipo di casa operaia della prima industrializzazione, realizzata alla fine dell'Ottocento su disegno dell'ingegnere R. Bianchini.
- L'Edificio di civile abitazione, quale significativo esempio di casa da cooperativa degli anni '30 del XX secolo, progettata nel 1930 per conto della *Alleanza Cooperativa della Società Operaia Barriera di Milano*, situato tra le vie Leinì e Sesia.
- le Case per dipendenti ITALGAS, tra Corso Vercelli 110 e Via Verres 13, residenza di tipo economico popolare realizzata negli anni '30 del XX secolo e acquisita successivamente nel 1950 dalla Società Italgas per l'abitazione dei propri dipendenti;
- il 24° Quartiere, tra Via Leoncavallo 104 e Via Maddalene 30/34, secondo gli autori tipico esempio di edilizia popolarissima per conto dello IACP degli anni '40': progettato nel 1941 il primo lotto di edifici e completato con i corpi trasversali nel 1942 ed il rifugio antiaereo interrato; i lotti sono di quattro o cinque piani fuori terra e contano circa 230 alloggi;
- il 26° Quartiere, tra Via Leoncavallo 131, Via Sempione, Via Petrella, Via Gallina 3 e Via Pietracqua, altro quartiere IACP di edilizia popolare composto da 4 fabbricati di abitazione popolare (117 alloggi) progettato del 1941 e edificato nel 1945, che affiancano 5 edifici di abitazione popolare già presenti sull'area, progettati nel 1926 per conto del Comune di Torino e cedute nel 1939 allo IACP, tipico esempio di edilizia popolare di Case economiche municipali del primo periodo (1908-1920).

Degli anni successivi – dopo la seconda guerra mondiale quando si registra a Torino un alto tasso di immigrazione – è il Complesso residenziale di edilizia economico-popolare, situato tra le vie Cruto e Petrella, tipico esempio di edilizia economica popolare GESCAL (anni 50'), progettato nel 1949: il nucleo di edifici è composto da sette edifici di abitazione popolare.

In questi anni a dare risposta al *problema abitativo* interverrà finalmente anche lo Stato, dapprima mediante il Programma INA-Casa, e successivamente un ruolo fondamentale lo svolgerà anche la FIAT: tra il 1949 e il 1952 verranno realizzati dall'*Istituto nazionale delle assicurazioni* e dalla FIAT circa 2000 alloggi dislocati tra Torino (principalmente), Avigliana, Chieri, Moncalieri e Collegno. Successivamente dal 1955 al 1957 la FIAT realizzerà autonomamente il *Piano case FIAT*, con 2500 alloggi interamente localizzati nella città: di questi, 3 insediamenti sono localizzati nella "regione estesa della Barriera di Milano" e uno in particolare all'interno del territorio di Barriera di Milano con 120 alloggi.

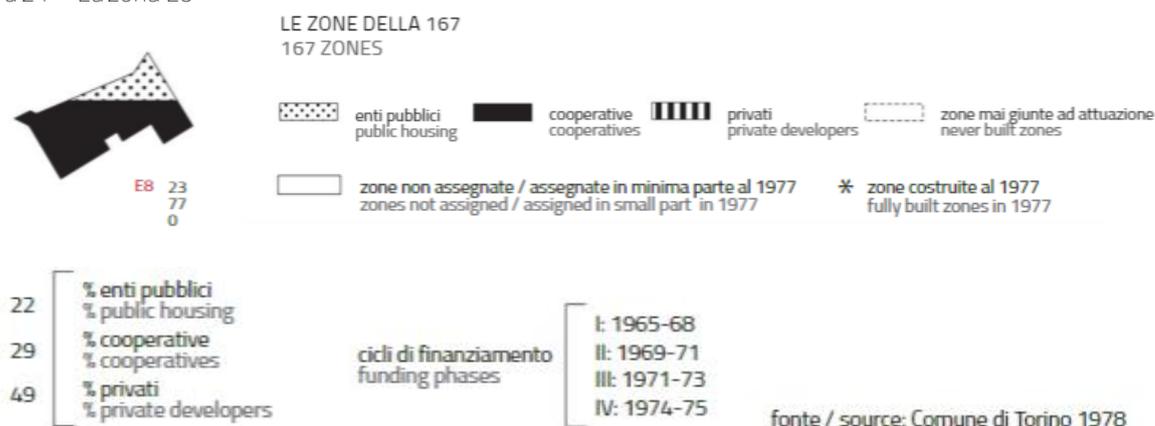
Allo stesso modo anche altri stabilimenti – già a partire dal primo decennio – come l'INCET avevano provveduto a rispondere al problema abitativo: ad esempio in Corso Novara 22-24 si trova lo stabile costruito dall'azienda INCET nel 1908, che ospitava appunto le famiglie dei dipendenti del vicino stabilimento.

Successivamente anche tra gli anni sessanta e settanta l'edilizia pubblica crescerà allo stesso ritmo delle fabbriche e il paesaggio urbano assumerà un'altra forma. Questi anni sono caratterizzati dalla ripresa economica, dal boom edilizio del 1962-63 e dall'urgenza di soddisfare rapidamente il fabbisogno abitativo determinato da un'immigrazione in continua crescita. Con la Legge 167 del 1962 vengono reperite nuove aree periferiche, localizzate ai margini del territorio comunale, per la costruzione di nuovi complessi. Per una realizzazione rapida delle abitazioni popolari viene introdotta la prefabbricazione pesante: questo fatto, comporta delle soluzioni molto rigide e pressoché indifferenziate.

Per quanto riguarda il Piano di zona 167, si distinguono 4 cicli di finanziamento, che danno origine alle prime 24 zone di Peep lungo la cintura semiperiferica della città. In realtà il primo piano di zona avrebbe dovuto avere durata decennale, tuttavia nel 1973 non tutte le aree Peep erano state edificate o urbanizzate.

Nel quartiere esiste una sola zona di edilizia economica popolare costruiti con la 167: la zona E8.

Figura 24 – Lazona E8



Tra il 1977 al 1979, tra le vie Petrella, Cimarosa, Tollegno e Pacini, vengono costruiti gli edifici del comprensorio E8, facente parte del III ciclo di finanziamento: l'insediamento ha comportato la costruzione di 756 alloggi dei quali 180 a cura dell'Istituto Autonomo Case Popolari (i 3 edifici a torre su pilotis, ciascuno dei quali è formato da 9 piani, strutturati in appartamenti composti da tre o quattro stanze oltre ai locali per cucina, bagno e ripostiglio) e 576 a cura di cooperative edilizie a proprietà indivisa o individuale finanziate con fondi GESCAL. L'area comprendente terreni agricoli di pertinenza delle cascine Dubois e Valinotto, è di proprietà dell'ospedale Maggiore di San Giovanni Battista e della Città di Torino.

Come vedremo con l'approvazione del nuovo Piano Regolatore nel 1995, che prevede il riutilizzo delle grandi aree industriali dismesse per nuovi insediamenti e per aree destinate a servizi pubblici, l'attività per edilizia residenziale dopo gli anni '90 del XX secolo per il quartiere 18, si sbloccherà. In quest'occasione verranno costruiti anche alloggi di edilizia popolare come ad esempio quelli su una parte dell'ex INCET, in Corso Vigevano: 164 alloggi di edilizia popolare e 90 di cooperative edilizie sull'area ex-CEAT Gomma di Via Leoncavallo, dal 1995 al 1999; vennero inoltre costruiti 48 alloggi popolari e 82 di cooperative su aree limitrofe all'ex-CEAT.

Per molti anni così facendo, tutta una serie di politiche (la costruzione della *cinta daziaria*, le case popolari in aree esterne alla città) non hanno fatto altro che contribuire al consolidamento del fenomeno della suddivisione del territorio in zone sociali: da una parte c'erano le aree centrali di maggior pregio e alcuni quartieri, seppur intermedi, abitati prevalentemente dalla borghesia; dall'altra invece c'erano quartieri esterni o comunque separati dalla città, come Barriera di Milano, che erano per lo più popolati dai ceti più bassi, espulsi dal centro, e dalla classe operaia (Castrovilli, et al., 2004) che per motivi diversi preferivano o erano obbligati a vivere vicino al luogo di lavoro.

3° QUARTIERE IACP



Fonte: elaborazione propria

12° QUARTIERE IACP



Fonte: elaborazione propria

QUARTIERE M1



Fonte: elaborazione propria

CASE GRASSI in Corso Novara 25



CASE GRASSI tra le Vie Baltea, Monte Rosa, Montanaro e Scarlatti



Fonte: Google maps e elaborazione propria

CASE GRASSI tra le Vie Baltea, Monte Rosa, Montanaro e Scarlatti



CASE GRASSI tra le Vie Santhià, Candia, Crescentino e Scarlatti



Fonte: elaborazione propria

CASE DORATO in Via Santhià 20, Via Scarlatti 23-25 e Via Crescentino 23



Fonte: elaborazione propria

CASE BIANCHINI in Via Mottarone 9



Fonte: elaborazione propria

Case per dipendenti ITALGAS



24° Quartiere IACP



Fonte: elaborazione propria e Google maps

26° Quartiere IACP



Fonte: elaborazione propria

Complesso residenziale di edilizia economico-popolare GESCAL



Zona E8 PEEP



Fonte: elaborazione propria

2.1.5 Lo sviluppo urbanistico degli anni '50 – '70 del XX secolo, la seconda ondata migratoria e il boom economico

Siamo nei primi anni dopo la fine della seconda guerra mondiale e la situazione economica è così descritta in intervista raccolta da Baraudo et al. (2006): "in Barriera di Milano, come del resto a Torino e in tutta Italia era alquanto difficile e per alcuni aspetti drammatica... C'era ancora la tessera per l'approvvigionamento degli alimenti come zucchero, pasta... alcuni prodotti si trovavano in maggior quantità a borsa nera. Per esempio l'olio d'oliva non si trovava e se lo trovavi a borsa nera lo pagavi quanto uno stipendio, soldi in tasca ne avevamo pochi. Molte case della barriera erano ancora sinistrate a causa dei bombardamenti che furono tremendi e che distrussero molte abitazioni che si trovavano in prossimità delle grandi fabbriche...Era difficile trovare degli alloggi, a molti sfollati fuori Torino fu requisita la casa. C'erano due o tre famiglie che coabitavano nello stesso alloggio e prima che queste famiglie trovassero un altro alloggio passarono molti anni, la ricostruzione iniziò dopo il 1946, ma la casa era difficile trovarla" (ibid., pag.139).

Appena terminata la Seconda Guerra Mondiale, la Barriera di Milano, più che un quartiere, era ancora considerata una borgata. Qui le cose iniziarono a cambiare nel 1948, quando iniziarono a tornare gli sfollati e intorno alla metà degli anni '50 si ricominciò in Barriera a ricostruire ciò che era stato distrutto dai bombardamenti e a costruire ex novo. L'immagine che identificava la Barriera come un mondo a sé stante, era in procinto di scomparire.

La prima cosa che fu rimessa subito apposto era l'apparato industriale, per riavviare i processi produttivi.

Nonostante questo, prosegue l'intervistato: "Mi ricordo che nel 1947 era difficilissimo trovare un lavoro nelle grandi fabbriche, mentre vi era un'offerta nelle piccole boite, questa difficoltà era causata dal fatto che durante la guerra, gli uomini partiti per il fronte furono sostituiti dalle donne e queste, per tantissimi buoni motivi, volevano continuare a svolgere il lavoro. Dal 1946 cominciarono a tornare i reduci e gli ex internati nei campi di prigionia sparsi in tutto il mondo, volevano essere reintegrati nel loro vecchio posto di lavoro" (ibid., pag.140).

Grazie alla lotta politica e partigiana e soprattutto alle vittime del regime Nazifascista, la popolazione della Barriera di Milano aveva maturato una forte coscienza politica e un senso d'appartenenza. La presenza in zona di grandi fabbriche come la Grandi Motori, la SIMA e l'INCET aveva garantito una massiccia presenza operaia impegnata nella lotta politica e sindacale.

Fino agli anni '70 del XX secolo la Barriera di Milano rimarrà un quartiere operaio per eccellenza, gli operai andavano in prevalenza a lavorare alla FIAT Grandi Motori, alla FIAT SIMA, alla FIAT Mirafiori, all'INCET, alla CEAT.

Tornando agli anni '50 e al periodo dei licenziamenti per rappresaglia, il fenomeno si avvertì in tutta Torino e non solo nella Barriera di Milano. Diverse centinaia furono gli operai licenziati che abitavano e lavoravano in Barriera, molte espulsioni avvennero alla Grandi Motori, alla Nebiolo, alle Ferriere. L'unica a fare l'eccezione fu l'INCET che non si accodò al volere della FIAT.

Dalla testimonianza di un'altra intervistata raccolta da Beraudo et al. (2006): "Dal '45 al '53 in Barriera di Milano lavoravano quasi tutti, i problemi si posero quando ci furono i licenziamenti per rappresaglia nelle fabbriche. D'altronde gli operai non vivevano mica alla Crocetta, vivevano nelle barriere, chi era colpito dal licenziamento e non era più tanto giovane aveva difficoltà a trovare una nuova sistemazione." (ibid., pag. 153).

Nel 1940 la parte edificata del quartiere allora presentava le seguenti estensioni:

- lungo la direttrice di Corso Vercelli sul lato destro si estendeva fino al Trincerone Ferroviario di Corso Sempione, mentre sul lato sinistro si estendeva fino alla Cascina Marchesa (in Via Rondissone);
- lungo la direttrice di Corso Giulio Cesare fino al Trincerone di Corso Sempione;
- lungo le direttrici di Via Monte Rosa e Via Mercadante fino a Via Spontini;
- lungo la direttrice di Via Paisiello fino a Via Brandizzo, all'incirca all'altezza dell'oratorio Michele Rua.

Abbiamo detto che la città di Torino, come molte altre città italiane, ha attraversato, tra gli anni '50 e i primi anni '70 del XX secolo, un ventennio di crescita incontrollata.

La popolazione è più che raddoppiata in questi anni: la causa è da ricondurre negli effetti della seconda grande ondata migratoria, accennata precedentemente, proveniente principalmente dalle regioni del sud, che ha portato masse di contadini a trasferirsi nelle città del nord d'Italia, e trasformarsi in operai della grande industria metalmeccanica.

Come spiegato prima, in questi anni il bisogno di case fece costruire da una parte in gran fretta i grandi quartieri popolari della periferia, e dall'altra contribuì a completare gli spazi rimasti vuoti dalle precedenti espansioni, tra il centro e le case sorte attorno alle barriere daziarie e alle fabbriche.



Una visione del quartiere subito dopo la fine della seconda guerra mondiale la fornisce di nuovo il lavoro di Baraudo et al. (2006): "Grande borgata quella di Milano. Gli abitanti, incontrandosi, si dicono: Sei della emme?. Basta l'iniziale! Parte dal cuore di Torino e va a perdersi entro le belle onde della verde campagna che la culla con la sua pace. (...) Grandi industrie sorgono un po' dovunque; negozi, caffè, sale cinematografiche e da ballo la allietano. (...) Di case distrutte ve ne sono ad ogni passo... Delle 2400 case che compongono la barriera di Milano 200 sono andate distrutte. Le danneggiate sono innumerevoli. (...) Dei 75 mila abitanti della barriera più della metà ha preso il volo per zone più sicure durante i bombardamenti...Anche in barriera di Milano il problema delle scuole è acuto. Delle tre scuole già esistenti due funzionano ancora, la Gabelli e la Pestalozzi. La Parini è stata danneggiata durante un'incursione... Le strade sono in condizioni pietose. Corso Vercelli e Corso Palermo sono travagliati da una serie di buche, anche profonde, che al minimo acquazzone sin trasformano in pozzanghere. (...) Le uniche vie che si sono conservate bene sono Corso Giulio Cesare e Via Bologna... I mercati rionali di Piazza Foroni e Piazza Crispi funzionano a dovere. Durante l'inverno scorso le cose non sono andate troppo bene... Vi si praticavano prezzi esosi... dopo la liberazione alcune cose sono cambiate, grazie soprattutto all'attività del C.L.N. rionale e di quello della Grandi Motori... Sulle strade (...) durante la notte incombe, in molte vie, l'oscurità più completa. Questa manchevolezza non è dovuta all'incuria dei servizi dell'illuminazione ma alla poca responsabilità di alcuni che...rubano le lampadine". (Beraudo, et al, 2006, pag. 45-46).

Pochi anni ancora e il quartiere sarebbe stato investito da importanti mutamenti, non solo urbanistici. C'è chi descrive così la situazione in quegli anni: "Ho fatto un lungo viaggio in periferia e mi sono accorto che la colata di cemento progredisce inesorabile. Spariscono orti e prati, crollano sotto i colpi di maglio le vecchie cascine seicentesche, le "osterie dei cacciatori", le cappelle votive. La città avanza disordinatamente" (Beraudo, et al, 2006, pag. 46).

È in questi anni che si comincia ad edificare in ogni parte del territorio⁶¹ buttando giù antiche cascine, edifici rurali e consumando sempre più suolo agricolo: la città ormai andava in contro a un'espansione talmente incontrollata che da lì a 20 anni avrebbe cancellato totalmente la campagna che un tempo caratterizzava il territorio intorno alle barriere.

Come anticipato, con l'espansione delle attività industriali, soprattutto siderurgiche e metalmeccaniche, che richiedevano una nuova e sempre maggiore manodopera, in tutta la città cominciarono a giungere nuovi immigrati questa volta provenienti da tutte le regioni d'Italia.

⁶¹ Le espansioni procederanno prima con un andamento lento e poi con sempre più enfasi, soprattutto sotto la spinta del *boom economico* e della *seconda immigrazione* degli anni '50 e '60 del XX secolo.

A partire dagli anni '50 del XX secolo ebbe inizio quello che fu definito il *boom economico*, e così iniziò il richiamo massiccio della manodopera meridionale, una manodopera non qualificata e destinata ai cicli produttivi delle catene di montaggio.

Nel corso degli anni come abbiamo visto il fenomeno migratorio fu costante, come fu costante negli anni anche l'espansione urbanistica dei borghi sviluppati a ridosso delle barriere. Ma è a partire proprio dagli anni '50 del XX secolo che si verifica la seconda ondata migratoria durata oltre un ventennio, sino alla fine degli anni '70 del XX secolo, che portò a Torino migliaia di persone. Per moltissimi immigrati il principale punto di riferimento era Porta Palazzo il quartiere simbolo dell'immigrazione a Torino. Oltre a Porta Palazzo però, vi era un'altra zona simbolo dell'immigrazione dal sud: la Barriera di Milano (Beraudo, et al., 2006).

Dagli anni '50 agli anni '70 del XX secolo l'immigrazione aveva prodotto una serie di cambiamenti nella Barriera: fu un tale fenomeno di massa che anche nella scuola si sentirono gli effetti dell'immigrazione.

Ad esempio scrivono Beraudo, et al. (2006) tra il 1954 e il 1979 la scuola Pestalozzi ha avuto tra gli 800 e i 1000 iscritti; nell'anno scolastico 1956-57 furono 1170 gli iscritti, mentre nel 1969-70 furono 1043, e ancora nel 1974-75 furono 1039. Dal 1979 poi cominciarono a diminuire progressivamente di numero fino a raggiungere le 250 unità nell'anno scolastico 2005-06. Nel giro di dieci anni (dal 1994-95 fino al 2005-06) la presenza dei bambini meridionali o con almeno un genitore, è passata progressivamente da 80,2% a 43,0%. Diversamente accade per i bambini di provenienza straniera che negli stessi dieci anni nella scuola sono aumentati progressivamente passando da 3,6% a 38,1%.

Non pochi i problemi nelle scuole, non solo dovuti al numero di iscritti, ma anche alla presenza stessa di bambini provenienti dal meridione, che si evincono dalla consultazione dei registri di classe degli anni '50, '60, '70 del XX secolo.

Da questi spesso si evincono anche i problemi legati alle sofferenze economiche nelle quali vivevano molte famiglie meridionali e le lamentele/preoccupazioni degli insegnanti e dei genitori, i quali evidenziavano: che la povertà delle famiglie non sempre garantiva un adeguato corredo scolastico; il difficile rapporto genitori-insegnanti; i nuovi arrivati a metà dell'anno scolastico che scombussolavano l'equilibrio; difficoltà linguistiche.

A titolo d'esempio, di seguito viene mostrata una delle tante testimonianze raccolte da Beraudo et al. (2006), di Rita Ferraris, per mostrare quella che fu la portata all'epoca del fenomeno: "Dei flussi migratori degli anni '60 provenienti dal meridione, della reale consistenza e impatto sulla barriera, me ne accorsi quando mia figlia cominciò a frequentare la scuola media Baretta, alle elementari effettuate presso la scuola Gabelli c'erano sì tanti bambini d'origine meridionale ma la differenza numerica non era così marcata, alla scuola media mia figlia si ritrovò in una classe con un'altra bambina piemontese, due in tutta la classe, tutti gli altri erano d'origine meridionale. (...)

Con questo non voglio affermare che prima la presenza dei meridionali in barriera non era avvertita, mi ricordo che quando ero bambina e frequentavo la Pestalozzi avevo in classe delle compagne d'origine meridionale, per lo più pugliesi, ma si trattava di un tipo d'immigrazione diversa da quella degli anni '60 e '70, era più diluita nel tempo, non era di massa." (pag. 156).

Ma andiamo con ordine. Intorno alla seconda metà degli anni '50 del XX secolo, la popolazione in città ha iniziato poi a crescere in modo sempre più costante e con essa ha iniziato a crescere anche la richiesta di abitazioni, come era già avvenuto in un primo momento durante la *prima crisi abitativa*.

Nel 1956 ad esempio, la città venne raggiunta da oltre 50.000 nuovi abitanti (Beraudo, et al., 2006) che va a localizzarsi principalmente nei quartieri sorti a ridosso delle barriere.

Beraudo et al. (2006) analizzando i censimenti effettuati negli anni 1936, 1951, 1961 e 1971, notano che nel *XV raggruppamento*⁶², di cui appunto fa parte anche il quartiere di Barriera di Milano, il numero degli abitanti della barriera⁶³ ha avuto un incremento notevole nel corso degli anni '50: la maggiore crescita il quartiere l'ha avuta proprio dal 1951 al 1961, aumentando di 24.055 unità (39,98%) in soli 10 anni, rispetto alle 7881 unità (10,83%) nei 15 anni precedenti. Successivamente nel decennio dal 1961 al 1971 si era avuto un ulteriore incremento di 21.683 unità (25,75%).

Tabella 7 – Residenti nel XV raggruppamento statistico

Fonte: Beraudo et al., 2006

Censimento 1936	Censimento 1951	Censimento 1961	Censimento 1971
54.286	60.167	84.222	105.905

I confini del quartiere cambiano di nuovo poi negli anni '70 del XX secolo. Ai fini statistici il *Quartiere 18*, Barriera di Milano, presentava i seguenti confini: Piazza Baldissera, Corso Vigevano, Corso Novara, Corso Regio Parco, Via Cimarosa, Via Cruto, Corso Sempione, Ferrovia Torino Milano e Via Stradella.

La popolazione del *Quartiere 18* in quegli anni crescerà costantemente fino al 1979, quando raggiungerà la cifra di circa 60.000 abitanti.

La crescita dipenderà in parte dal fenomeno dei flussi migratori che hanno generato un aumento incontrollato della densità abitativa, e in parte dallo spostamento di popolazione da altre zone della città, per via del numero di nuove abitazioni che venivano man mano costruite sul territorio, anche

⁶² Il *XV raggruppamento* era denominato *Regio Parco*, e comprendeva oltre il quartiere di Barriera di Milano, anche il quartiere Regio Parco e la zona Rebaudengo. I confini erano i seguenti: asse: Corso Vigevano, Corso Novara, Ponte Carlo Emanuele I; e asse: Torrente Dora Riparia, fiume Po, torrente Stura, ferrovia Torino-Milano, Via Stradella, Piazza generale Baldissera.

⁶³ Si fa riferimento a questa poiché rispetto a Regio Parco e Rebaudengo contava all'epoca molti più insediamenti.

di edilizia economico popolare. A quella data, ricordiamo che il territorio del quartiere inizia ad essere quasi completamente saturo di costruzioni.

Fanno poi notare gli autori che a dimostrazione del fatto che aumentavano i residenti negli anni '50 del XX secolo, era cresciuta anche la richiesta di abitazioni e su scala cittadina, sempre nel decennio considerato, 1951 - 1961, erano aumentati di 75.035 unità.

Per quanto riguarda il quartiere di Barriera di Milano, a conferma di ciò Beraudo et al. (2006) notano che nel periodo che va dal 1945 al 1951, se si prendono in considerazione il numero delle stanze distribuite secondo i progetti approvati nei diversi raggruppamenti statistici, considerati periferici, la Barriera di Milano si trova al secondo posto per numero di locali.

Tabella 8 – Numero stanze realizzate dal 1945 al 1951 suddivise per raggruppamenti statistici		
<i>Fonte: Beraudo et al., 2006</i>		
Zona Statistica	Denominazione	Numero Stanze
V	Borgo San Secondo Crocetta	8.175
XV	Regio Parco M.Rosa M.Bianco	6.164
XIII	Boringhieri Tesoriera	5.722
XIX	Santa Rita	5.345
XX	Molinetto Lingotto	5.169
IX	Borgo San Donato	4.801
XXI	Nuova FIAT Mirafiori	4.177
XXI	Nuova FIAT Mirafiori	4.177
XVI	Madonna Campagna Borgo Vittoria	3.390

Stessa cosa avviene nei successivi dodici anni, 1951 - 1963, dove, come emerge dallo studio di Beraudo et al. (Ibid.), nell'arco di dodici anni nel quartiere si costruirono fino a 7198 alloggi (con una media di 600 edifici l'anno), e nel solo anno 1962 vennero costruiti 1025 alloggi, per poi precipitare a soli 393 l'anno successivo.

L'espansione edilizia alla metà degli anni '50 del XX secolo, come già più volte anticipato, è stata agevolata sicuramente dalla presenza di strumenti urbanistici inadeguati, in quanto, come ricordano Beraudo et al. (Ibid.), le norme del piano regolatore del 1908, con le sue varianti adottate fino agli anni '20 del XX secolo, furono ulteriormente prorogate di validità fino al 1958, quando venne adottato il nuovo piano nel 1956: la ricostruzione a quel punto era terminata e si erano ormai compromesse quasi del tutto le periferie.

Con il nuovo piano la situazione non cambiò molto, poiché quest'ultimo non solo permetteva un'edificazione intensiva (Ibid.) ma per quanto riguardava i servizi pubblici prevedeva una quota piuttosto bassa: di circa 7 mq per abitante.

A peggiorare la già difficile situazione tra l'adozione del piano nel 1956 e la sua approvazione nel 1959, furono concesse, su tutto il territorio comunale, circa 5000 licenze edilizie.

Questo voleva dire che sarebbero stati edificati terreni che in realtà il piano regolatore vincolava a servizi pubblici.

Il numero di appartamenti costruiti quindi riprende a crescere dal 1964 e al 1965 e poi nuovamente, dal 1967 al 1971 (Ibid.). È in questo periodo che in Barriera di Milano viene edificata la zona attorno a Piazza Respighi: la Via Mercadante, da Via Spontini a Corso Sempione; e le vie Cimarosa, Paisiello e Cherubini oltre la Piazza Respighi. Lo stesso avvenne anche, fuori quartiere, nella zona di Piazza Rebaudengo, Via Botticelli e Corso Vercelli, oltre la Piazza Rebaudengo.

2.1.6 Lo sviluppo urbanistico negli anni '70 – '90 del XX secolo, la crisi del modello fordista e la dismissione/deindustrializzazione

Negli anni '70 del XX secolo nel quartiere due sono le principali problematiche connesse allo sviluppo urbanistico:

- 1- l'espansione urbana, andata in contro già dalla fine degli anni '60 del XX secolo a un evidente saturazione del territorio disponibile, che fa emergere la conseguente carenza di servizi pubblici;
- 2- la crisi del modello fordista e la conseguente dismissione industriale, che inizia ad emergere e a crescere sempre più fino all'inizio degli anni '80 del XX secolo, così come avviene nelle altre parti della città.

In merito al primo problema, dallo studio di Beraudo et al. (2006) si nota che a partire dai primi anni '70 del XX secolo comincia a decrescere il numero di case costruite, fino a quasi annullarsi nella seconda metà del decennio. Le uniche costruzioni di quegli anni nel quartiere interessarono, come già anticipato nel paragrafo 2.1.4, solo la zona E8 del PEEP.

Parallelamente a questo, inizia a diventare sempre più evidente il problema che affligge il quartiere in questi anni: la carenza dei servizi pubblici. La situazione in realtà inizia a diventare insostenibile già dalla fine degli anni '60 per poi peggiorare negli anni '70 del XX secolo, a seguito della grande espansione del decennio precedente: in particolare per quanto riguarda la presenza di scuole e le aree verdi. La situazione, come scrivono Beraudo et al. (2006), è infatti pressappoco la stessa degli anni '30.

Ricordiamo che il 2 aprile 1968 era stato appena approvato un decreto⁶⁴ che fissava nuovi e severi standard urbanistici per la dotazione minima di 18 mq per abitante per "spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie" (art.3).

In contemporanea per rallentare lo sviluppo incontrollato fu adottata nel 1970 una variante al PRG (Variante 13) di parziale blocco edilizio, e successivamente venne prevista una variante organica al PRG (Variante 17⁶⁵) per l'adeguamento agli standard urbanistici fissati con il decreto del 1968. Nonostante questo, nel momento in cui fu resa pubblica la seconda variante, vennero approvate nella città (e anche nel quartiere di Barriera) 65 licenze edilizie che compromettevano molti dei terreni destinati invece a servizi; questo nonostante fosse stato richiesto di congelare preventivamente le suddette aree.

Dallo studio di Beraudo et al. (2006) notiamo che l'attività per edilizia residenziale nel *Quartiere 18* – rispetto agli altri quartieri della Circoscrizione 6 – è praticamente bloccata, per via non solo della *Variante 17* al P.R.G. ma anche per via dell'ormai avvenuta saturazione del territorio del quartiere. La situazione si sbloccherà poi solo con l'approvazione del nuovo Piano Regolatore nel 1995 che prevederà il riutilizzo delle grandi aree industriali dismesse con l'obiettivo di realizzare nuovi insediamenti e aree destinate a servizi pubblici. A titolo di esempio, in questi anni, vennero costruiti: gli alloggi di edilizia popolare su una parte dell'ex INCET, in Corso Vigevano; 164 alloggi di edilizia popolare e 90 di cooperative edilizie sull'area ex-CEAT Gomma di Via Leoncavallo, dal 1995 al 1999; 48 alloggi popolari e 82 di cooperative su aree limitrofe all'ex-CEAT.

Tornando al problema relativo alla mancanza di servizi pubblici, per quanto riguarda il quartiere di Barriera di Milano, in riferimento alla carenza di servizi pubblici, a titolo d'esempio è necessario menzionare almeno tre questioni fondamentali: la scuola, le strutture sanitarie e i trasporti pubblici. Nel primo caso la situazione in questi anni è la seguente: "sono attive le scuole materne municipali Tommaso di Savoia di Via Cervino 6, risalente a fine Ottocento e la Principessa di Piemonte (anni trenta) di Via Paisiello 1; alle prime si aggiungono le scuole materne private Suore Immacolatine di Via Vestignè 7 e la Thaon di Revel di Via Lombardore 27. Nel 1950, nel 1961 e nel 1970 vengono attivate rispettivamente le scuole materne private presso la parrocchia della Speranza in Via Desana 16 e presso la parrocchia Gesù Operaio, la scuola Federica Tedeschi in Via Tollegno 21, e la scuola Mamma Margherita in Via Paisiello 42 presso il Michele Rua. In quartiere funzionavano solo due scuole elementari, la Gabelli e la Pestalozzi entrambe risalenti ai primi anni del novecento e ampliate negli anni trenta. Tra l'altro le due scuole avevano un'utenza anche esterna alla Barriera

⁶⁴ La legge era la n°1444 "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 765 del 1967."

⁶⁵ Chiamata anche Piano dei servizi.

di Milano; infatti la Pestalozzi copriva la zona di Piazza Rebaudengo e la Gabelli alcuni isolati di case popolari che facevano riferimento a Regio Parco come l'insediamento di Via Cimarosa e quelli di Via Cruto, Petrella, Petracqua." (Beraudo et al., 2006, pag. 60)

Per risolvere in parte il problema della carenza di aule, a partire dalla fine degli anni '50 del XX secolo furono attivati i *doppi turni* e così fu fino a metà degli anni '70 del XX secolo. Nel frattempo furono attivate nuove scuole, ma la carenza di aule da questo momento in poi crescerà fino a diventare insostenibile per via del forte incremento di popolazione e dell'istituzione del tempo pieno nel 1971.

In questi anni vengono costruite ad esempio: 2 scuole succursali della scuola Gabelli nella zona Monterosa, una delle quali diventerà poi la scuola Perotti; una succursale per 7 classi della scuola Pestalozzi in Via Ceresole; una succursale della scuola Pestalozzi di 12 aule prefabbricate in Via Courmayeur; il complesso Marchesa in Corso Vercelli; la scuola Salvo D'Acquino in Via Collegno.

Altro problema erano le scuole medie: fino alla metà degli anni '60 del XX secolo infatti non ci sono strutture in Barriera di Milano, tanto che i ragazzi del quartiere che volessero frequentarle, così come anche quelli del Regio Parco e di Rebaudengo dovettero frequentare quelle situate ad esempio in Borgo Rossini, oppure nella zona centrale.

È anche vero che in quel momento l'obbligo scolastico è limitato alla scuola elementare e l'ordinamento scolastico prevedeva dopo la frequenza della scuola elementare due possibili sbocchi: "la scuola media con esame di ammissione finale che dava accesso alla scuola secondaria superiore e ai licei e la scuola di avviamento professionale triennale industriale o commerciale che poteva dare accesso ad altri due anni di scuola tecnica. Previo superamento di esame di ammissione, dopo l'avviamento si poteva accedere anche agli istituti tecnici ma non ai licei" (Beraudo et al., 2006, pag. 63).

La situazione poi cambia drasticamente quando nel 1963 viene istituita la scuola media unica e obbligatoria la situazione inizia a diventare problematica per via dell'incremento del numero dei frequentati.

In Barriera c'era all'epoca solo una scuola media unica: la privata Michele Rua, trasformata da scuola di avviamento professionale in scuola media. Allo stesso modo la scuola di avviamento Birago sarà trasformato in scuola tecnica professionale. La scuola di avviamento commerciale Baretti in Borgo Rossini verrà trasformata in scuola media e trasferita in Via Santhià.

Si presenta così anche per la scuola media la necessità di reperire nuove aule e di costruire nuove scuole: nei primi anni '70 del XX secolo entrerà in attività la scuola Casella, nei locali in affitto presso la parrocchia della Speranza per poi trasferirsi a fine anni '70 del XX secolo presso il complesso Marchesa di corso Vercelli insieme alla scuola elementare, alla scuola materna, al centro culturale e al centro polisportivo; viene poi attivata anche la scuola Viotti, dapprima localizzata nei locali in affitto presso la parrocchia della Pace, poi occupando una parte della

scuola Gabelli in via Scarlatti. Infine, a fine anni '70 del XX secolo, nella zona E8 venne edificata la succursale della scuola Giacosa in via Bologna.

Stessa sorte tocca anche alle strutture sanitarie: nel dopoguerra nel quartiere si contano solamente due poliambulatori e successivamente negli anni '60 del XX secolo, era stato costruito l'ospedale di zona, il Giovanni Bosco, originariamente chiamato Nuova Astanteria Martini, su un terreno di circa 30.000 metri quadrati nell'isolato compreso tra largo Gottardo e le vie Monte Rosa, Pergolesi e Mercadante, oggi denominato Giovanni Bosco.

Non tanto diversa era la situazione relativa ai *trasporti pubblici*⁶⁶, che rimane pressappoco la stessa fino agli anni '80 del XX secolo: infatti dal secondo dopoguerra fino alla prima vera ristrutturazione dei trasporti avvenuta nel 1966, l'assetto delle linee di trasporto pubblico, raccontano Beraudo et al. (Ibid) per quanto riguarda le linee tranviarie, non subisce significative modifiche e rimane praticamente il medesimo del periodo compreso tra le due guerre. Le uniche novità riguarderanno l'introduzione di alcune linee automobilistiche che adattano i loro percorsi allo sviluppo dei quartieri che vanno espandendosi.

Successivamente nel 1966 verrà attuata una prima rivoluzione delle linee di trasporto pubblico che coinvolgerà anche le linee tranviarie i cui percorsi rimarranno immutati fino alle nuove modifiche introdotte dal *Progetto Rete 82* entrato in funzione appunto del 1982 e che, con alcuni provvedimenti di rettifica e di completamento effettuati negli anni successivi, rispecchia sostanzialmente la situazione attuale del trasporto pubblico.

Il comitato spontaneo di quartiere

Fra il 1960 e il 1964 – e per tutto il decennio successivo – sono sorti in città i primi comitati spontanei nei quartieri di Falchera, Parella, Lingotto, Mirafiori Sud, Vanchiglietta, Madonna del Pilone, Vallette, i quali "(...) concorrevano al recupero di alcuni aspetti della dimensione comunitaria...produsse cortei, manifestazioni assemblee, ma anche la nascita e o strutturarsi di rapporti interpersonali che s'intrecciavano con la dimensione pubblica" (Beraudo, et al., 2006, pag. 73).

Qualche anno dopo nascerà anche il comitato spontaneo di Barriera di Milano.

L'azione dei *comitati spontanei* era mirata a stimolare la pubblica amministrazione con iniziative che promuovevano la partecipazione popolare e al fine di affrontare problemi quali la carenza di servizi pubblici, in particolare di strutture scolastiche e anche l'incontrollata edificazione di aree verdi.

In Barriera di Milano l'avvio ufficiale dell'attività del comitato di quartiere, avviene nel 1971, quando iniziano a riunirsi, con regolarità presso i locali di Via Chatillon 41, gruppi di cittadini, anche di diversi orientamenti politici, i quali discussero, si confrontarono e si aggregarono per segnalare all'opinione pubblica problemi da risolvere: "Il comitato (...) si è riunito per diversi anni presso i locali messi a disposizione dalla parrocchia della Speranza (...). Il comitato è nato su iniziativa di appartenenti a partiti politici quali il PCI, il PSI, la DC, persone appartenenti a gruppi parrocchiali della Pace, della Speranza, del Michele Rua, appartenenti al sindacato e alle ACLI" (ibid. pag. 74)

⁶⁶ Si rimanda agli autori Beraudo, et al. (2006) per un approfondimento più dettagliato.

Ai lavori del comitato erano presenti anche i genitori e gli insegnanti della scuola Pestalozzi e a mano a mano, nel tempo, cominciarono a partecipare anche quelli delle altre scuole che sorgevano sul quartiere.

In un quartiere di grande immigrazione, tale esperimento era riuscito a unire i lavoratori di tutte le provenienze: piemontesi, veneti, toscani, e meridionali (Ibid.).

Tra le questioni che stavano più a cuore al comitato di quartiere, il problema della scuola era uno dei primi, problema comune a tutti i quartieri in cui sorsero i *comitati spontanei*. Questo problema già qualche anno prima (nel 1968) della nascita del comitato di quartiere era stato affrontato inizialmente dal comitato genitori-insegnanti della scuola elementare Pestalozzi, che aveva rivendicato la costruzione di una nuova scuola sull'area della cascina Marchesa, così come era previsto dal piano regolatore del 1959, per risolvere il problema della carenza di aule ed eliminare i doppi turni.

La stessa cosa venne fatta da un comitato della zona di Corso Vercelli che, nel 1970, affronta il problema dell'inquinamento atmosferico e quello della scuola; l'attenzione si rivolse in questo caso ai ragazzi che vivevano nei pressi della zona intorno al parco Sempione, dove al posto di una scuola materna fu concesso il permesso di costruzione per una nuova chiesa in Via Boccherini angolo Via Cigna.

Il comune rispose che era in corso lo studio e che quanto prima la scuola si sarebbe costruita, ma nulla si mosse fino al 1971, quando il comitato genitori-insegnanti, appoggiato dal comitato di quartiere (appena costituito), iniziò una serie di manifestazioni pubbliche per ottenere al più presto una soluzione al problema, che nel frattempo si era ingigantito con l'entrata in vigore del tempo pieno nelle scuole.

Altra questione cara al comitato era il problema casa. Visto che in quegli anni almeno un terzo di Barriera di Milano era costituito da edilizia di vecchia costruzione, il comitato si mosse per fare un accurato censimento delle case da risanare, e mise in funzione un servizio di consulenza sul problema dell'equo canone e degli sfratti effettuato con cadenza settimanale.

Non di meno importanza fu il problema dell'inquinamento ambientale. A titolo d'esempio, dal 1972 al 1975 si lottò per far cessare l'inquinamento prodotto da oltre trent'anni, dall'industria chimica Nerini di Via Mercadante 25.

Come anticipato, di licenze edilizie per costruzione di fabbricati su terreni che il *Piano dei Servizi* del 1968 destinava invece a scuole o a verde, in quei mesi ne furono rilasciate, a Torino, ben 65 (Beraudo, et al., 2006).

Per capire la portata del problema leggiamo tra le testimonianze raccolte da Beraudo et al. (ibid.): "La mancanza di aree verdi è una questione risaputa, quando ero bambina oltre corso Sempione c'erano solo prati e cascine, la costruzione delle case negli anni '60 e '70 ha, di fatto, eliminato le zone verdi. Oggi abbiamo due o tre giardini

Figura 26 – Area Delta, manifestazione in via Cigna, 24/1/76



Fonte: Beraudo, et al., 2006

striminziti, e pensare che in corso Palermo, quando ero piccola c'era un viale alberato che fu tagliato nel periodo della guerra per farne legna e non più rimpiazzato" (Beraudo, et al., 2006, pag. 155).

Anche qui a titolo d'esempio ricordiamo, la lotta portata avanti dal *comitato di quartiere* per l'Area Delta, iniziativa che ebbe un significato simbolico talmente forte, in quanto fu l'unica battaglia vinta tra quelle portate avanti dal movimento dei *comitati di quartieri*, relativamente a quelle 65 licenze edilizie concesse, in carenza di salvaguardia tra la presentazione del *Piano dei Servizi* e la sua approvazione. L'area, di 20.000 metri quadrati di superficie, adiacente al numero civico 209 di Via Cigna, occupata dalla *Gondrand* (anch'essa frutto di una licenza contestata), era da anni richiesta dal *comitato di quartiere* e dal comitato genitori-insegnanti della scuola Pestalozzi perché fosse destinata a servizi pubblici.

Nel 1973 l'amministrazione comunale aveva concesso alla *Società di Autotrasporti Delta* una licenza edilizia per la costruzione di un fabbricato industriale che avrebbe dovuto sorgere in Via Cigna 209/2, sul terreno compreso tra Via Cigna e il Trincerone Ferroviario di Corso Sempione.

"Dopo circa tre anni di lotta e mobilitazione dei cittadini e dei lavoratori della Barriera di Milano si è conclusa positivamente la vicenda dell'area Delta di Via Cigna 209/2 (vicino al Parco Sempione). L'area contestata è stata definitivamente restituita al quartiere dopo un lungo "braccio di ferro" tra cittadini e società Delta. Difatti proprio in questi giorni, con la firma da parte del Presidente della Giunta Regionale del decreto n. 3452 del 15 luglio 1976 è terminata la procedura dell'esproprio e dell'occupazione d'urgenza dell'area. L'impegno politico per questa lotta è stata la constatazione dell'assoluta mancanza di verde nel nostro quartiere, e di conseguenza la difesa di quel poco terreno che restava da destinare a verde pubblico attrezzato. Lo ricordiamo ancora una volta che alla Barriera di

Figura 27 - Area Delta, manifestazione in via Cigna, 10/3/74



Fonte: Beraudo, et al., 2006

Milano il verde pubblico disponibile attualmente è di 0,42 metri quadrati per abitante contro i 9 metri quadrati previsti dai decreti urbanistici Determinante, in questa lunga vertenza, è stata la costituzione del Comitato di lotta al quale hanno dato l'adesione il Consiglio sindacale intercategoriale di zona, la terza lega FLM, le ACLI, le sezioni territoriali del PCI, PSI, Avanguardia Operaia, PDUP, alcuni consigli di istituto delle scuole di barriera di Milano. Questo fronte unitario è stato possibile costruirlo per la giustizia di questa lotta che

ha superato il confine di quartiere, e che è stata collocata nell'intervento più complessivo sull'esigenza di creare servizi sociali integrati. Concludendo sull'area Delta, chiediamo al Comune di Torino di discutere al più presto l'utilizzo dell'immobile costruito parzialmente e dell'area stessa." (Beraudo, et al., 2006, pag. 90-91)

La giunta comunale approvò il progetto di massima per l'intervento sull'area stanziando 400 milioni per il riutilizzo del fabbricato come centro d'incontro e per la sistemazione dell'area verde

Il comitato di quartiere raccolse 4000 firme e organizzò decine di manifestazioni con occupazione dell'area. Con l'acquisizione di questo terreno la superficie destinata a verde pubblico nel quartiere in quegli anni era quasi raddoppiata; infatti la superficie a verde in precedenza era di 26.000 metri quadrati.

Lo stabile parzialmente costruito dalla società Delta non venne abbattuto, ma venne poi trasformato in centro d'incontro per giovani e anziani; attualmente al posto del centro troviamo lo *Spazio 211*.

Il lavoro dei vari comitati, inevitabilmente, si incrociarono con le necessità del decentramento amministrativo, tanto che l'amministrazione comunale nel 1975, organizzò una vasta consultazione popolare che coinvolse i tra in primis i singoli comitati di quartiere al fine di definire una sorta di mappa dei bisogni della città: in Barriera di Milano il comitato presentò per l'occasione un documento, indicativo delle problematiche affrontate in quegli anni dal comitato, tenuto in considerazione molti aspetti del censimento delle aree libere e liberabili rilevate nel 1973.

In merito al secondo problema, accennato all'inizio del paragrafo, a cavallo tra la fine degli anni '70 e la prima metà degli anni '80 del XX secolo, il territorio, così come accade nel resto della città, andrà in contro a una generale politica di rilocalizzazione di molti siti produttivi della media industria (Maspoli et al., 2012), un tempo presenti sul territorio, verso parti di città come la zona Nord di Torino o addirittura in altri comuni della cintura torinese. Questo fenomeno dipende dell'obsolescenza propria degli impianti di produzione e dell'innovazione del ciclo produttivo, che richiede ora nuove tipologie di impianti e di metodologie, con il conseguente consumo di suolo e

costruzione di nuove strutture, tali da non essere compatibili con la disponibilità dei siti urbani già densificati.

È da questo momento che le aree dismesse iniziano a essere lette nel contesto urbano come "vuoti", luoghi di abbandono in attesa di trasformazione e strategie di sviluppo (Maspoli et al., 2012). E sarà così per tutti gli anni '80 del XX secolo.

Con il passare degli anni, sempre più stabilimenti produttivi cesseranno la propria attività e altri invece scompariranno per far posto a nuovi insediamenti residenziali.

Consultando lo studio effettuato da Maspoli et al. (2012), alle immagini 30 e 31, possiamo intuire quale fosse la situazione sul territorio all'epoca e quale fossero le aree scomparse, in attesa o in via di trasformazione/trasformate, a cavallo tra gli anni '80 del XX secolo e il 2012, hanno di pubblicazione dello studio.

Attualmente molte delle aree che già al 2012 risultavano in attesa di trasformazione risultano ancora in attesa: Scalo merci Vanchiglia, Fabbricati industriali URMET, Trincea Ferroviaria Sempione-Gottardo "Trincerone", Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica già Lanificio Piacenza

La popolazione in questi anni inizia lentamente a diminuire, come inizia a diminuire anche l'immigrazione interna, come si nota dallo studio di Beraudo et al. (Ibid.) e prende avvio il fenomeno inverso rispetto agli anni '50 - '60.

Per la Barriera di Milano, la popolazione raggiunge, nell'anno 2000, 46.720 abitanti; mentre la Circoscrizione VI, nella sua interezza raggiunge il minimo due anni più tardi, nel 2002. Dal 2001 come fanno notare Beraudo et al. (Ibid.) si ha una nuova inversione di tendenza e la popolazione di Barriera di Milano riprende ad aumentare – un caso anomalo rispetto agli altri quartieri che compongono la Circoscrizione VI poichè nell'ambito della circoscrizione la crescita demografica riprenderà solamente nel 2003.

Questa crescita più accentuata nel quartiere di Barriera di Milano che, non avviene negli altri quartieri della circoscrizione, è dovuta come fanno notare gli autori all'aumento massiccio di immigrati stranieri, i quali dopo essersi insediati nella zona di Porta Palazzo e del borgo Aurora in quegli anni, si sono insediati anche nei quartieri adiacenti che sono caratterizzati dalla presenza di abitazioni più accessibili, dal punto di vista economico (Ibid.).

Non solo ma dal 2000 inizierà la costruzione di centinaia di appartamenti nella zona di Via Cigna, nei pressi della Spina 4, prima occupata dalla FIAT.

Vengono anche costruiti numerosi edifici sparsi nel quartiere, in sostituzione di bassi fabbricati, prima occupati da insediamenti produttivi, da magazzini o da edilizia residenziale fatiscente facilmente riconoscibili.



Comparto produttivo al 1980 nel territorio di Barriera di Milano

- 15. Doks Dora
- 16. Biscottificio WAMAR
- 17. Fonderie Poccardi e C.
- 18. Comprensorio Fonderie Fiat Telai Iveco già SIMA
- 19. Gondrand - Metallurgia Piemontese
- 21. INCET Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino
- 23. Fabbrica Carte da Parati Barone Ambrogio e Figli
- 52. Istituto Biologico Chemioterapico Torinese
- 53. CEAT GOMME
- 54. Scalo merci Vanchiglia
- 55. Bassi fabbricati produttivi e barriera operaia del Regio Parco
- 56. Fabbricati industriali URMET
- 57. Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica già Lanificio Piacenza
- 58. Lanificio Maggia già Manifattura Bona
- 59. Trincea Ferroviaria Sempione-Gottardo "Trincerone"

Fonte: elaborazione propria delle tavole di analisi di Maspoli et al. (2012)



Comparto produttivo al 2012 nel territorio di Barriera di Milano

- 15. Doks Dora
- 16. Biscottificio WAMAR
- 17. Fonderie Poccardi e C.
- 18. Comprensorio Fonderie Fiat Telai Iveco già SIMA
- 19. Gondrand - Metallurgia Piemontese
- 21. INCET Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino
- 23. Fabbrica Carte da Parati Barone Ambrogio e Figli
- 52. Istituto Biologico Chemioterapico Torinese
- 53. CEAT GOMME
- 54. Scalo merci Vanchiglia
- 55. Bassi fabbricati produttivi e barriera operaia del Regio Parco
- 56. Fabbricati industriali URMET
- 57. Magazzino Artiglieria e Difesa Chimica già Lanificio Piacenza
- 58. Lanificio Maggia già Manifattura Bona
- 59. Trincea Ferroviaria Sempione-Gottardo "Trincerone"

Legenda

- Scomparsi
- In Attesa
- In trasformazione/trasformati

Fonte: elaborazione propria delle tavole di analisi di Maspoli et al. (2012)

Capitolo 3

Le trasformazioni che interessano il quartiere di Barriera di Milano dagli anni '90 del XX secolo alle trasformazioni più recenti



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

"Guardatevi dal dir loro che talvolta città diverse si succedono sopra lo stesso suolo e sotto lo stesso nome, nascono e muoiono senza essersi conosciute, incomunicabili tra loro. Alle volte anche i nomi degli abitanti restano uguali, e l'accento delle voci, e perfino i lineamenti delle facce; ma gli dèi che abitano sotto i nomi e sopra i luoghi se ne sono andati senza dir nulla e al loro posto si sono annidati dèi estranei."

Le Città Invisibili di Italo Calvino

3.1 Progetto Speciale Periferie

Nell'ambito del PSP, di cui si è ampiamente parlato nel capitolo 1.2, sono stati realizzati due interventi che hanno interessato il quartiere di Barriera di Milano a cavallo tra la fine degli anni '90 del XX secolo e i primi anni 2000, che sono le Azioni di Sviluppo Locale Partecipato dell'area Monte Bianco e il Contratto di Quartiere I dell'area di Via Ghedini.

Figura 30 – Azioni di Sviluppo Locale Partecipato dell'area nord



Fonte: Comune di Torino, "Periferie il cuore della città – Aree di intervento 2006"

Per il primo caso si trattava di un programma complesso che ha interessato la parte ovest del quartiere Barriera di Milano (tra i corsi Giulio Cesare, Vigevano, Novara, la ferrovia Torino-Milano e Via Sempione) che comprendeva una parte storica del quartiere, come visto in precedenza, ad alta intensità abitativa, con aree industriali all'epoca dismesse e alcuni edifici di edilizia pubblica. Come si legge nel documento che racconta i vari progetti, all'epoca l'area contava circa 20.000 abitanti ed era uno dei luoghi dove la terza ondata migratoria (quella extracomunitaria) si era localizzata; era inoltre un'area con una notevole presenza di attività commerciale e associativa. Quest'area tuttavia era caratterizzata dalla presenza di alcuni elementi di degrado ambientale.

Nel 2002 è stato attivato un Tavolo sociale per coinvolgere maggiormente i soggetti locali, in occasione del quale si era deciso di privilegiare quegli interventi rivolti ai più piccoli, cioè bambini e ragazzi, utilizzando la scuola come luogo in cui promuovere, mediante attività specifiche, diversi progetti come l'integrazione dei nuovi abitanti stranieri, e come quelli finalizzati a contrastare il fenomeno del bullismo giovanile. Vi sono stati poi numerosi momenti di festa e si è sviluppato anche il filone di riscoperta dell'identità del luogo, con la realizzazione di due volumi della "Storia della Barriera di Milano".

Anche il secondo caso è un programma complesso: la tipologia è il Contratto di quartiere.

L'area di Via Ghedini, che contava all'epoca 3.350 abitanti, si caratterizzava per la forte presenza di edilizia residenziale pubblica, per il Trincerone ferroviario e per un'eccessiva frammentazione delle aree verdi.

Si riscontravano inoltre forti elementi di degrado, anche se non esistevano forti conflitti: era infatti un'area tranquilla anche se presentava carenze dal punto di vista della socialità e della partecipazione comunitaria.

Sono state realizzate azioni suddivise su quattro assi di intervento:

- il primo riguardava gli interventi fisici sugli edifici residenziali pubblici e sulle parti comuni con la creazione di "piazze" nelle corti interne, la bonifica, il recupero di fabbricati, la riqualificazione degli spazi verdi e della viabilità;
- il secondo riguardava lo sviluppo locale: un percorso partecipato per la progettazione degli interventi fisici, la creazione di nuovi spazi di incontro per i giovani, la cura del quartiere, politiche attive del lavoro, l'accoglienza di donne in difficoltà e la creazione del soggetto gestore e coordinatore delle azioni di sviluppo locale;
- il terzo era rivolto alla promozione culturale e prevedeva una serie di iniziative che si integravano con il programma circoscrizionale relativo all'Ecomuseo cittadino e con le azioni del progetto Teatro di Comunità;
- il quarto riguardava le azioni relative alla comunicazione e al coinvolgimento del territorio, volte a garantire che gli abitanti e i soggetti locali siano costantemente informati in merito all'avanzamento dei singoli progetti e dell'intero programma di intervento.

Tipo di strumento	Obiettivi	Riflessioni
Contratti di quartiere I e II – CdQ I e II	Riqualificazione dell'edilizia pubblica, finanziati con fondi Gescal e finalizzati al recupero di quartieri segnati da diffuso degrado fisico e ambientale, carenze di servizi, scarsa coesione sociale e marcato disagio abitativo.	Nel bando di concorso dei Contratti di Quartiere si possono sottolineare alcuni aspetti di innovazione nelle politiche urbane.
- D.M. LL.PP. 22 Ottobre 1997	Si caratterizzano per la natura negoziale in quanto implicano un intervento coordinato tra diversi soggetti pubblici (Comuni, Regioni e Stato) e tra pubblico e privato. Fondamentale è il coinvolgimento diretto dei soggetti locali, primi fra tutti gli abitanti.	L'iniziativa fa riferimento a finanziamenti disponibili per programmi di sperimentazione edilizia in ambiti urbani periferici o comunque degradati. Si richiedono programmi che intervengano, non soltanto in ambito urbanistico-edilizio, ma anche in ambito sociale promuovendo l'integrazione e incrementando l'offerta di lavoro. Questo strumento affianca gli altri indirizzati al recupero urbano, ma l'orientamento alle problematiche sociali è decisamente forte.
- Azione rivolta allo sviluppo locale		Nell'ottobre del 2003 è stato pubblicato il bando per i Contratti di Quartiere II. In questa seconda fase di azioni di sviluppo locale si pone l'accento sulla sperimentazione di soluzioni progettuali sostenibili ed eco-compatibili.

Fonte: elaborazione Silvia Bigli (pag. 127, 2016)

3.2 Il masterplan della Variante 200, Spina 4, la Linea 2 della metropolitana e l'ex Scalo Vanchiglia

Altri progetti interessano il quartiere di Barriera di Milano e più in generale il quadrante nord-est della città.

Il primo fra questi è la Variante strutturale n. 200, che nel 2010, la Giunta Comunale della città di Torino aveva approvato. Questo strumento urbanistico modifica alcune delle indicazioni contenute nel Piano Regolatore di Gregotti e Cagnardi, Piano che dal 1995 definisce e regola la trasformazione della città.

L'intervento interessa lo sviluppo del quadrante nord-est della città e coinvolge nella trasformazione tre ambiti, che delimitano su tre lati il quartiere: la Spina 4, l'ex Scalo Vanchiglia e il Trincerone Ferroviario di Corso Sempione e Via Gottardo. L'area d'intervento che coinvolge oltre 900.000 mq di superficie, è costituita da aree di proprietà mista pubblico-privata dal passato prevalentemente industriale.



Come si legge nel masterplan V200 prodotto per la variante strutturale, la prima delle tre aree interessate dalla trasformazione, Regio Parco, (l'ambito corrispondente all'ex Scalo Vanchiglia) dovrebbe diventare il prossimo quartiere smart di Torino, connesso al sistema dei fiumi grazie a un grande parco, situato a due passi dal centro storico e contrassegnato da un mix di nuove architetture e vecchie fabbriche del '900 rinnovate e riutilizzate. Gli Isolati saranno

bassi e si fonderanno con le fabbriche esistenti, ma non mancheranno edifici alti e snelli a segnare i punti del paesaggio della città, lungo Via Bologna e al termine degli assi urbani principali.

Il Masterplan completa il *Borgo Regio Parco* con: due edifici residenziali che definiscono il contorno di Piazza Maddalene, una nuova piazza a servizio della Manifattura Tabacchi, un parco lineare e il canale Regio Parco.

Figura 33 – Alberata



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera, Variante 200, Masterplan

La seconda area interessata dalla trasformazione è Alberata, il nome del boulevard alberato (lungo circa 2 km) tra Via Gottardo e Via Sempione, che conetterà i due siti principali dell'area (*Regio Parco* e *Vertice Nord*): quest'area alberata correrà lungo spazio sovrastante la trincea ferroviaria che verrà riutilizzata per il nuovo percorso della Linea 2 della Metropolitana, e ricucirà due quartieri che risultano ancora oggi separati dalla ferrovia. L'accessibilità all'area sarà garantita da una serie di stazioni M2 e da nuovi

percorsi ciclabili e pedonali, rigenerando il tessuto urbano esistente. Verrà rafforzato anche il ruolo dell'Ospedale San Giovanni con nuovi edifici per servizi sanitari pubblici e privati, affacciati su una piazza verde. L'asse urbano formato dalle vie Cruto e Cherubini collegherà la città densa con il Parco fluviale della Stura.

Figura 34 – Alberata



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera, Variante 200, Masterplan

Infine c'è la terza area interessata dalla trasformazione, il Vertice Nord, cioè *Spina 4*, che si incrocia con il Passante Ferroviario e rappresenta la nuova porta nord di Torino verso Milano, e che dovrà diventare la nuova centralità metropolitana. La stazione ferroviaria di Rebaudengo-Fossata e il collegamento con le autostrade e la futura Linea 2. Lo spazio pubblico lineare pedonale completa il boulevard della Spina Centrale e connette i due grandi parchi verdi.

Attualmente lo strumento urbanistico è decaduto; risultano avviati soltanto i lavori della *Spina 4*⁶⁷ (quinto lotto della sistemazione superficiale del passante ferroviario) anche se non sono ancora stati ultimati.

Figura 35 – 3D del progetto di Spina 4



Fonte: Comune di Torino, Urban Center Metropolitan

Dell'intera area (che conta una superficie totale di 93.350 metri quadrati) è stata ultimata:

⁶⁷ Il terzo ambito della *Variante 200* ricompreso tra Via Cigna, Corso Grosseto, Corso Venezia, oltre Piazza Baldissera, all'altezza della Stazione Rebaudengo, vicino all'area verde del Parco Sempione.

- la copertura delle gallerie ferroviarie lungo Corso Venezia, un'area di circa 60 mila metri quadrati (immagine 38 e 39);
- è stata realizzata buona parte del tracciato in superficie di Corso Venezia che parte da Piazza Baldissera e arriva all'altezza della nuova *Stazione Rebaudengo* (immagine 40 e 41);
- sono stati ultimati i lavori che interessavano il nodo di Piazza Baldissera⁶⁸ (come si nota nelle immagini 42 e 43) e il collegamento con la rotonda di Via Breglio/Via Lauro Rossi/Via Fossata.

Manca ancora il tratto finale che collegherà la stazione con il Raccordo Autostradale Torino – Caselle che ultimerà il prolungamento di Corso Venezia (immagine 38 e 39).

Come si legge negli indirizzi progettuali elaborati a cura dell'Urban Center, l'obiettivo di questa trasformazione è quello di connettere i tessuti urbani, fino ad oggi separati dalla ferrovia (come vediamo bene nell'immagine 44) e dalle aree industriali: per far questo il sistema degli spazi aperti già presenti sui due lati della *Spina 4* costituisce una risorsa qualitativa fondamentale per il successo della trasformazione.

⁶⁸ Che un tempo ospitava la sopraelevata che si sviluppava al di sopra di Piazza Baldissera e della Stazione Dora, la quale collegava direttamente i corsi Vigevano e Mortara, altrimenti separati dagli impianti della linea ferroviaria Torino-Milano, che fu abbattuta a partire dal 2005 in concomitanza con la realizzazione del Passante Ferroviario e i cui lavori furono terminati nel 2011.

Figura 43 – Ferrovia in direzione di Milano, 2005



Fonte: Immagini del cambiamento, AU57, CDS 5

Figura 42 – Cantiere per il viale su Spina 4, 2017



Fonte: Immagini del cambiamento, AU57, Luca Davico

Figura 41 – Binari verso il bivio ex-scalo Vanchiglia (dal cavalcaferrovia di Via Breglio-Rossi), 1991



Fonte: Immagini del cambiamento, BV21, Paolo Arlandi

Figura 40 – Parcheggio, cantieri Spina 4, a sinistra la nuova stazione Fossata, 2017



Fonte: Immagini del cambiamento, BV21, Luca Davico

Figura 39 – Smantellamento sopraelevata Piazza Baldissera, sullo sfondo stazione Dora, 2007



Fonte: Immagini del cambiamento, AU57, Luca Staricco

Figura 36 – Piazza Baldissera dotata di rotonda per lo scorrimento del traffico e percorsi ciclopedonali, lavori in corso verso Corso Venezia, 2017



Fonte: Immagini del cambiamento, AU57, Elena Cardino

Figura 38 Prima della demolizione della sopraelevata di Piazza Baldissera



Fonte: Atlante di Torino, Borgo Dora

Figura 37 – Dopo la demolizione della sopraelevata di Piazza Baldissera



Fonte: Google maps

Nell'immagine 45 viene mostrato invece il Concept dell'ambito Spina 4 sempre elaborato da Urban Center, che mostra come verrà modificata la viabilità, gli spazi aperti, le infrastrutture e l'accessibilità.

Figura 44 – Concept Spina 4



Fonte: Comune di Torino, Urban Center Metropolitan, "01 Allegato di indirizzi progettuali. AMBITO SPINA 4"

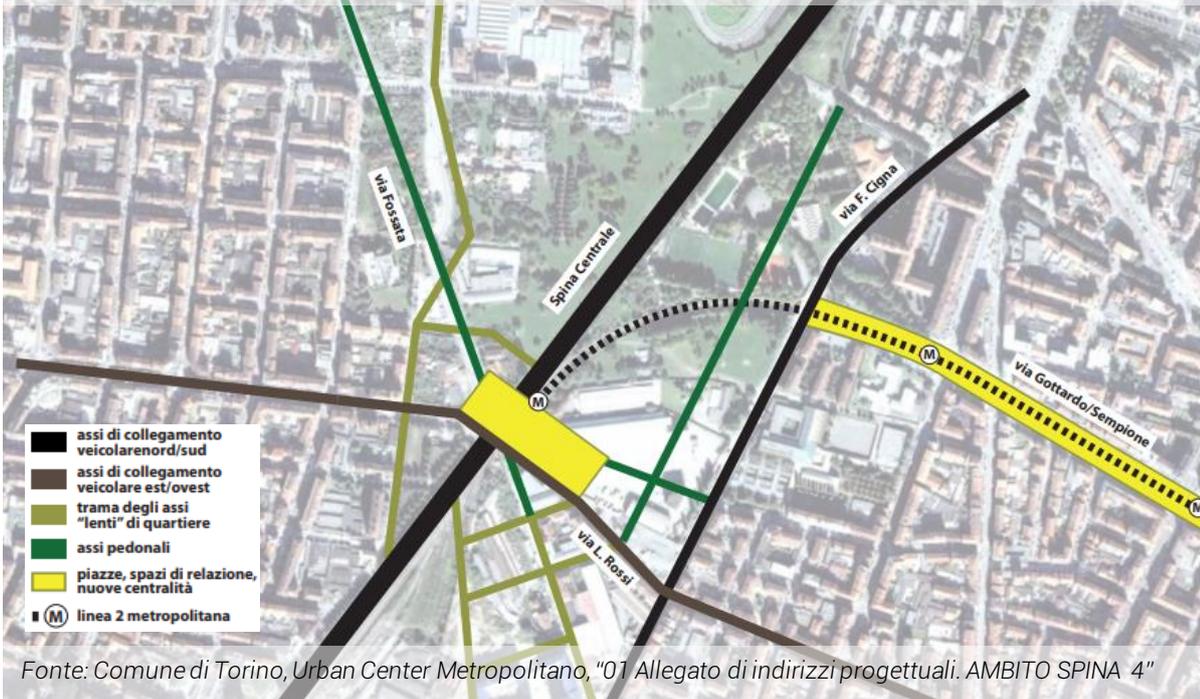
Per l'ambito Spina 4, il nuovo accesso da nord alla città attraverso il viale della Spina 4 permetterà il ripensamento: della Via Cigna, come asse di collegamento veicolare, ma anche come elemento strutturante dell'insediamento; della Via Lauro Rossi come nodale collegamento veicolare est-ovest ed luogo in cui sorgerà la nuova piazza; della nuova trama urbana degli assi di quartiere e delle percorrenze pedonali e ciclabili; della Via Fossata come asse storico, da trattarsi come asse della percorrenza lenta a livello di quartiere.

Figura 45 – Matrici urbane esistenti e in progetto: il riammagliamenti dei tessuti urbani esistenti a est e ovest del nuovo viale della Spina Centrale



Fonte: Comune di Torino, Urban Center Metropolitan, "01 Allegato di indirizzi progettuali. AMBITO SPINA 4"

Figura 46 – Nuovi assi di collegamento (veicolare, pedonale e metropolitana)



Fonte: Comune di Torino, Urban Center Metropolitano, "01 Allegato di indirizzi progettuali. AMBITO SPINA 4"

Per quanto riguarda invece la realizzazione della nuova Linea 2 della Metropolitana, come anticipato occuperà nel suo primo tratto il Trincerone Ferroviario⁶⁹ dismesso (figura 36), e si conetterà con l'intero sistema di trasporto urbano: dalla Linea 1 alla linea tramviaria 4, dal Passante Ferroviario al collegamento verso l'aeroporto, per giungere in futuro fino a Mirafiori e Pescarito, come da progetto.

Attualmente (ottobre 2018) i lavori per il primo tratto della Linea 2 non sono ancora partiti.

Figura 48 – Trincea binari dismessi per scalo Vanchiglia (utilizzati dal 1921 al 1990), anni '90



Fonte: Immagini del cambiamento, RP11, Archivio Storico Città Torino

Figura 47 – Binari sommersi dalla vegetazione, 2017



Fonte: Immagini del cambiamento, RP11, Gianluca Beltran Komin

Di seguito sono state scattate alcune foto della situazione attuale su Via Gottardo/Via Sempione all'angolo con Via Monte Rosa e Corso Giulio Cesare. Fonte: Immagini del cambiamento, RP11, Gianluca Beltran Komin

⁶⁹ Corrispondente al secondo ambito della Variante 200 ricompreso tra le vie Gottardo e Sempione.

Figura 50 – Trincerone Ferroviario 2008, Via Monte Rosa



Fonte: Google maps

Figura 49 – Trincerone Ferroviario 2018, Via Monte Rosa



Fonte: elaborazione propria

Figura 52 – Trincerone Ferroviario 2008, Corso Giulio Cesare



Fonte: Google maps

Figura 51 – Trincerone Ferroviario 2018, Corso Giulio Cesare



Fonte: elaborazione propria

Fedele alle indicazioni espresse nel masterplan della *Variante 200*, il viale che correrà in superficie sarà trasformato in parco lineare che svolgerà anche di funzione di collegamento con il sistema dei parchi limitrofi e di ricucitura tra i tessuti urbani dei due quartieri a nord e sud rispetto al *Trincerone*. Presenta, inoltre, un'impostazione che, seppur bisognosa di approfondimenti, tende a riconnettere due parti di città prevedendo l'inserimento di nuove funzioni e di una nuova organizzazione viabile. Di particolare interesse la soluzione proposta per la condizione asimmetrica della sezione complessiva e il tentativo di riconfigurare lo spazio paesaggistico utilizzando elementi vegetali. Risulta, infine, convincente la proposta per la piazza dell'Ospedale.

Figura 53 – Trincerone Ferroviario e Linea 2



Anche all'ambito dell'ex Scalo Vanchiglia è toccata più o meno la stessa sorte: attualmente il progetto esiste, ma non sono stati iniziati i lavori, né si sa quando la trasformazione dell'area andrà in porto.

Secondo gli ultimi aggiornamenti (ottobre 2018) la Città di Torino intende richiedere l'intero finanziamento è nelle mani del governo, che dovrà arrivare entro settembre 2019. I fondi serviranno per finanziare la gara del Primo Lotto funzionale dell'opera, che dovrebbe riguardare la zona dove installare il deposito dei treni e il centro di controllo: i tecnici di Systra hanno spiegato che probabilmente verrà costruito un solo deposito all'estremità Nord o Sud del tracciato. Se arriveranno i fondi il bando dovrebbe essere pronto entro il 2021 e a quel punto serviranno 6 anni di lavori per avere il primo tratto in esercizio nel 2028.

Il progetto è individuato come il migliore tra i sette scenari analizzati da Systra, il raggruppamento di imprese incaricato della progettazione preliminare, prevede anche prolungamenti a Sud Ovest, fino a Orbassano, e a Nord Est, fino a San Mauro, con una deviazione da via Bologna. La Linea 2 della metropolitana andrà quindi da San Mauro Torinese a Orbassano e si snoderà su un tracciato di 26,5 chilometri, per un numero di 33 fermate fra le stazioni Anselmetti e Rebaudengo. L'ipotesi di progetto lascia aperte poi le possibilità di prolungare il tracciato da Rebaudengo verso Venaria Reale.

Il progetto preliminare della Linea 2 verrà consegnato entro il 12 dicembre 2018.

3.3 La rigenerazione urbana nei progetti e negli strumenti in atto

Altra questione è poi quella che riguarda i progetti e gli strumenti più recenti che si occupano di rigenerazione urbana.

C'è da una parte il Servizio Progetto AxTO, Beni Comuni e Periferie che è un'articolazione organizzativa della Città di Torino che si occupa attualmente di azioni di rigenerazione urbana. Il Servizio segue il Progetto AxTO, la Rete delle Case del Quartiere, (eredità delle azioni di rigenerazione degli anni passati) e le iniziative relative all'applicazione del Regolamento dei Beni Comuni, nuovo strumento di partecipazione dei cittadini.

Il *Progetto AxTO - Azioni per le periferie torinesi* è il progetto di cura, manutenzione e rigenerazione del territorio, realizzato dalla Città di Torino. Il *Progetto* è stato presentato dalla Città di Torino in occasione del bando promosso dalla *Presidenza del Consiglio dei Ministri*, per la presentazione di progetti per la predisposizione del *Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*, ed è stato approvato il 25 maggio 2016: per l'occasione il *Progetto* si è classificato all'ottavo posto su 120 progetti presentati, facendo ottenere alla Città un finanziamento di 18 milioni di euro per la realizzazione dei 44 interventi, il cui costo complessivo è di oltre 45 milioni di euro.

Il *Progetto* è organizzato in cinque assi strategici: *Spazio pubblico, Casa, Lavoro e Commercio, Scuola e Cultura, Comunità e Partecipazione*⁷⁰.

Sulla pagina del sito della città di Torino dedicata al *Servizio Progetto AxTO, Beni Comuni e Periferie*, si legge che il *Progetto AxTO* investe "più che sui grandi interventi, sulla cura e sulla manutenzione. Sulla manutenzione del capitale sociale e dell'infrastrutturazione urbana, sulla sicurezza e sulla capacità di resilienza urbana, sul potenziamento dei servizi e sulla realizzazione di nuovi modelli di welfare metropolitano e urbano, promossi da soggetti pubblici e privati"⁷¹.

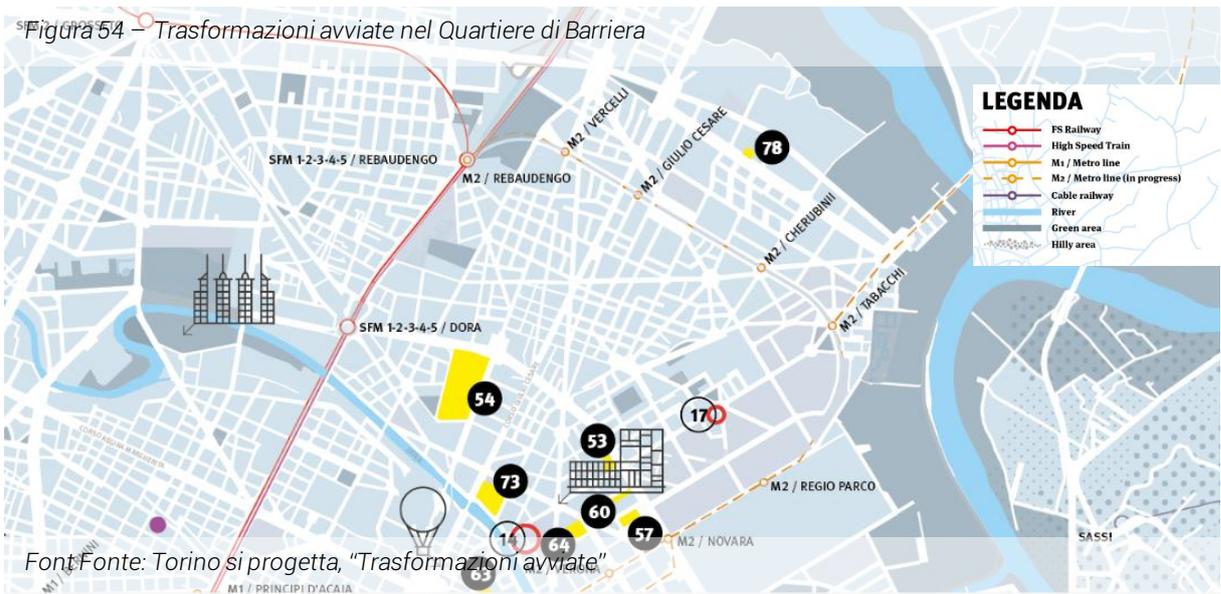
Attualmente il progetto è ancora in corso, ma si dovrà concludere entro il 31 dicembre 2019.

Affianco ad AxTo troviamo anche Open For Business, un progetto che ha come obiettivo quello di delineare strategie di medio-lungo periodo della città, per concentrare le risorse disponibili e garantire al territorio torinese sviluppo e rilancio.

Open For Business si configura come un vero e proprio piano strategico che prevede di ridare alla città una spinta analoga a quella dei primi anni Duemila, al fine di favorire l'insediamento di nuove imprese produttive, in ambito cittadino, metropolitano e regionale. Si punta inoltre a ottimizzare gli investimenti, incrementando i benefici attraverso un lavoro sinergico. Sono racchiuse tre aree di intervento principale: l'area manifatturiera e produttiva, l'area della finanza e l'area della cultura.

⁷⁰ Si rimanda al sito del Comune di Torino, "Servizio Progetto AxTO, Beni Comuni e Periferie" per approfondimenti sullo stato di avanzamento.

⁷¹ Ultima consultazione del sito del Comune di Torino, "Servizio Progetto AxTO, Beni Comuni e Periferie" al 2/07/2018.



In merito al comparto produttivo, il progetto mira ad attirare nuovi investimenti, sviluppare il tessuto industriale e il terziario avanzato.

L'area di intervento della finanza ha previsto la missione a Dubai nel 2016 della delegazione dell'Amministrazione comunale, nell'ottica di attrarre investimenti e capitali dall'estero: l'obiettivo era quello di trovare un project financing sulla costruzione e probabile gestione della seconda linea della metropolitana torinese.

Infine per quanto riguarda l'area cultura verrà data priorità alle nuove tecnologie per rafforzare la posizione di Torino come hub culturale, sviluppando strumenti economici, facilmente accessibili e di ampia diffusione per favorire l'incontro tra "player" e la promozione e il finanziamento di iniziative.

Attualmente sono passati 2 anni dall'approvazione del progetto e in occasione del primo bilancio e del relativo dibattito avvenuto in Sala Rossa, l'assessore Alberto Sacco ha specificato che sono state "effettuate ricognizioni dell'esistente e mappe aggiornate da mettere a disposizione di

investitori interessate. Sono stati individuati alcuni dossier fondamentali sui quali lavorare: turismo, università e industria, innovazione e ricerca, Collaborazioni sono state avviate con la Confindustria piemontese, CEIP, Turismo Torino, anche per la definizione di dossier congiunti rivolti agli investitori italiani e stranieri. Si è lavorato anche con la RAI rispetto al grattacielo di Via Cernaia, per il quale è interessata la società Hilton. Anche lo student housing è oggetto di attenzione. Con la città di San Pietroburgo sono stati organizzati incontri tra associazioni di categoria, su temi come fashion, meccatronica, automotive, enogastronomia, flussi turistici. D'altra parte, ha aggiunto l'assessore, si è lavorato sui temi della sburocratizzazione e della semplificazione amministrativa, d'intesa con Unione Industriale Camera di Commercio, mentre è anche intensa l'attività di promozione turistica, con Turismo Torino e con la SAGAT (nuovi collegamenti aerei con Berlino, Fez, Cracovia e altre città). In fatto di relazioni internazionali, l'assessore ha poi ricordato la prosecuzione delle attività del Forum Economico Islamico (TIEF), con missioni a Dubai, in partnership con Università e Camera di commercio. Sacco ha quindi ricordato come 34 start up siano già state finanziate per 1,5 milioni di euro con 80% di garanzia della Città." (Comune di Torino, Comunicato stampa, ottobre 2018).

Parte III

Capitolo 4

Descrizione del Programma Integrato di Sviluppo Urbano di Barriera di Milano: linee d'azione, assi, progetti e interventi



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

"Al centro di Fedora, metropoli di pietra grigia, sta un palazzo di metallo con una sfera di vetro in ogni stanza. Guardando dentro ogni sfera si vede una città azzurra che è il modello d'un'altra Fedora. Sono le forme che la città avrebbe potuto prendere se non fosse, per una ragione o per l'altra, diventata come oggi la vediamo."

Le Città Invisibili di Italo Calvino

4.1 Il Programma Integrato di Sviluppo Urbano

Il Programma Integrato di Sviluppo urbano è stato realizzato per l'area di Barriera di Milano, quartiere storico della zona Nord della città di Torino, finanziato dalla Città di Torino, dalla Regione Piemonte e dalla Comunità Europea.

Il programma, che ha avuto un costo complessivo di 35 milioni di euro⁷², è stato redatto dalla Città di Torino nell'ambito della linea di finanziamento per la "Riqualificazione di aree degradate" promossa dalla Regione Piemonte in attuazione del Programma Operativo del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2007-2013.

Ai 20 milioni di euro assegnati si aggiungono ulteriori 15 milioni di euro di fondi comunali o provenienti da ulteriori accordi con Stato e Regione per la realizzazione di interventi specifici.

Ha preso ufficialmente avvio nel primo trimestre 2011 e si è concluso il 31 dicembre 2016. Si sarebbe dovuto concludere entro il 31 dicembre 2014 come previsto dal regolamento della Regione Piemonte.

Il programma è composto di 34 interventi, ed è stato l'esito di un processo, durato quasi due anni, che ha visto il coinvolgimento dei settori tecnici della Città, chiamati a fornire il proprio contributo progettuale, e del territorio, che attraverso l'attività della Circostrizione 6 ha presentato le proprie istanze.

Gli interventi sono stati individuati per far fronte ai principali problemi, definendo un Programma interamente finanziabile e in grado di agire in modo strategico su obiettivi ben definiti di riqualificazione.

Il Comitato Urban invece è il Comitato costituito da Città di Torino, ATC e Caritas Diocesana (su delega di Torino Internazionale) e svolge un ruolo operativo fondamentale in quanto coordina le attività di gestione e supporto del programma nel suo complesso, garantendo la corretta realizzazione di tutte le procedure attuative.

Il Comitato Urban si occupa inoltre di comunicare gli esiti dei progetti, di accogliere le istanze del territorio, di sviluppare azioni e servizi a favore del territorio, di lavorare a diretto contatto con la cittadinanza, e di accompagnare l'intero programma in modo tale da poter trovare sinergie e collaborazioni con tutti gli attori del quartiere.

Dalla primavera 2011 alla primavera 2016, nella sede di Corso Palermo 122, il Comitato ha svolto il ruolo di referente del rapporto vivo con la collettività di Barriera, accogliendo le istanze, sviluppando azioni e servizi per il territorio e attivando sinergie e collaborazione con gli attori del quartiere.

⁷² Fonte Comitato Urban Barriera di Milano, "Il progetto".

Figura 56 – Comitato Urban in Corso Palermo 122



Fonte: da repertorio del Comitato Urban Barriera

Dal mese di maggio 2016, successivamente, il Comitato si è spostato nei nuovi uffici situati all'interno degli spazi dell'ex Incet in Via Cigna 96/17, dove un nuovo centro di servizi per la collettività sta trovando posto nell'ex stabilimento industriale riqualificato, concludendo tuttavia l'attività dello sportello di Corso Palermo 122.

Figura 57 – La nuova sede del Comitato Urban Barriera



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera, "Urban Barriera si è spostato all'Incet in Via Cigna 96/17"

Il programma di rigenerazione opera sia sul piano fisico, che economico, sia su quello sociale, che culturale e interviene sul territorio favorendo la collaborazione e l'interazione propositiva tra tutti i soggetti attori e beneficiari della riqualificazione (Settori della Pubblica Amministrazione, realtà del territorio, associazionismo, istituzioni, cittadini, imprenditori, ecc.).

Più nello specifico il programma ha agito su quattro piani differenti: il piano fisico-ambientale, il piano economico-occupazionale, quello socio-culturale e sul piano della comunicazione e dell'accompagnamento sociale.

Parallelamente ai quattro assi del programma, vi sono sei linee d'azione in cui il programma è stato scansionato per orientare i diversi interventi; a ognuno di questi viene dedicato uno spazio sul corriere di Barriera. Le linee d'azione sono le seguenti:

- Barriera che migliora: è la linea di azione che rappresenta il modo in cui il Programma Urban ha intervenuto in modo coordinato sugli spazi pubblici e i luoghi per l'aggregazione del quartiere, specie su quelli che nel tempo hanno subito un processo di degrado e perdita di identità e funzione, con l'obiettivo di restituirli alla cittadinanza più fruibile, più sicuri ed esteticamente più belli;

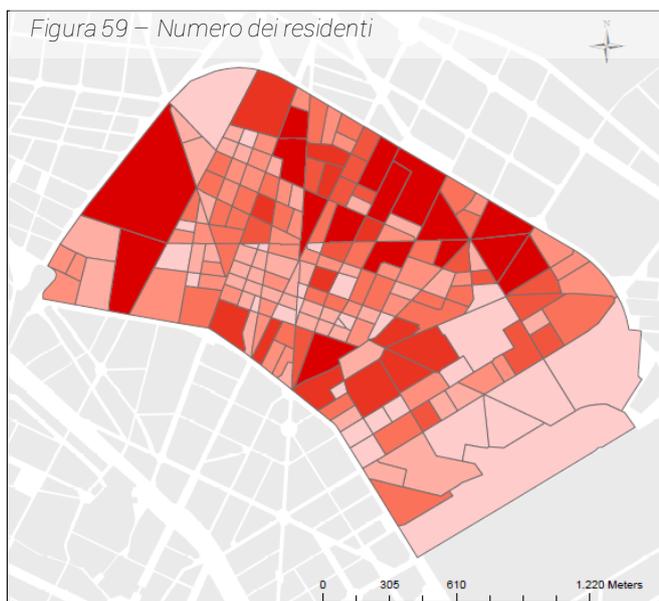
- **Barriera che lavora:** è la linea di azione che intende supportare il tema del lavoro nei suoi molteplici aspetti, contribuendo a creare le condizioni per attrarre nuove attività economiche, per permettere alle imprese di investire nel miglioramento delle proprie realtà imprenditoriali, per stimolare e rendere più dinamico il rapporto tra domanda e offerta di lavoro;
- **Barriera che si trasforma:** è la linea di azione del Programma Urban che interviene per riqualificare e offrire alla cittadinanza nuovi spazi e nuovi luoghi per l'aggregazione; il programma prevede la riconversione delle vecchie fabbriche che, per anni abbandonate e inaccessibili, costituiscono oggi nuove opportunità per gli abitanti del quartiere e dell'intera città;
- **Barriera che vive:** è la linea di azione del Programma Urban che interviene per offrire al territorio e ai suoi cittadini nuove opportunità di socializzazione, di fruizione culturale, di servizi alle persone, di relazioni mediante il coinvolgimento attivo della cittadinanza e del sistema associativo;
- **Barriera che ricorda:** è la linea di azione che rappresenta il modo in cui il programma Urban vuole intervenire sul quartiere valorizzando la sua storia e cercando di contribuire a creare un patrimonio fruibile di quello che la Barriera ha rappresentato nel passato, cogliendo in esso gli elementi necessari affinché il suo futuro possa essere più sostenibile e più ricco;
- **Barriera che si guarda attorno:** è la linea di azione che rappresenta il modo in cui il Programma Urban vuole relazionarsi, comunicare e accompagnare le trasformazioni urbane che nei prossimi anni interesseranno la zona nord di Torino (variante 200, Linea 2 della Metropolitana), sviluppando azioni in grado di definire il ruolo e gestire gli effetti dei grandi cambiamenti, affinché questi possano rappresentare per Barriera un'occasione di sviluppo concreto e sostenibile.

Va detto in anticipo che la descrizione che verrà di seguito presentata di tutti i progetti socio-culturali e economico-occupazionali, le linee d'azione e gli interventi fisici fanno riferimento alle indicazioni che è possibile trovare sul sito del Comitato Urban Barriera di Milano e a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti.

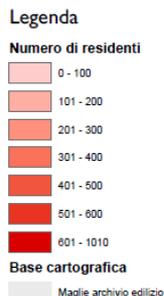
4.2 L'area di intervento

L'area di intervento del Programma Urban Barriera di Milano ha una dimensione di 2,3 chilometri quadrati, e una popolazione di 51.000 abitanti circa (al 31 dicembre 2017), ed è compresa tra: Corso Venezia ad ovest, Via Sempione a nord, Via Bologna ad est, Corso Novara/Corso Vigevano a sud.

Figura 59 – Numero dei residenti

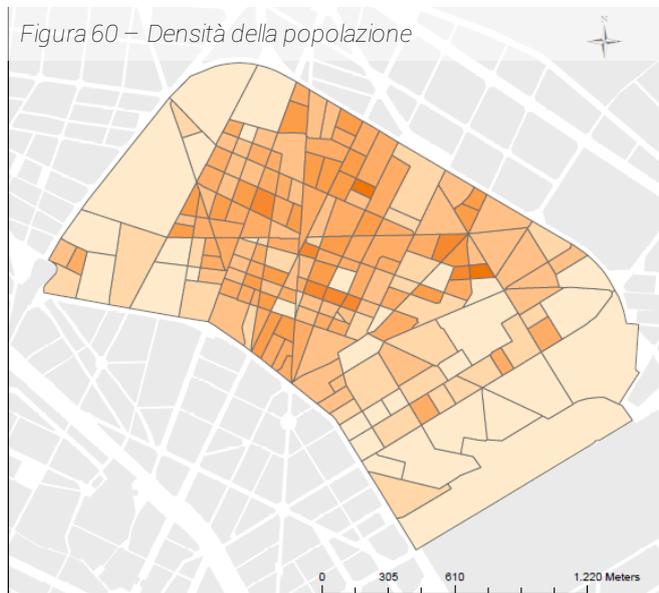


Numero dei residenti

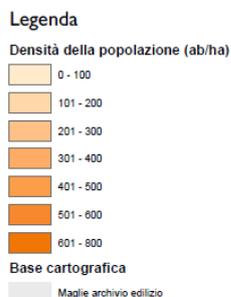


Fonte: Elaborazione propria dei dati comunali relativi alle sezioni di censimento, aggiornati a marzo 2017 consultabili presso gli Open Data della città di Torino

Figura 60 – Densità della popolazione



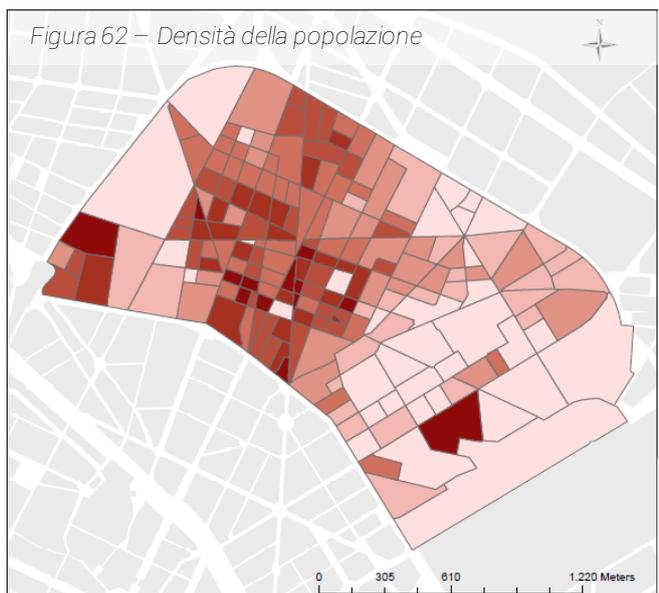
Densità della popolazione



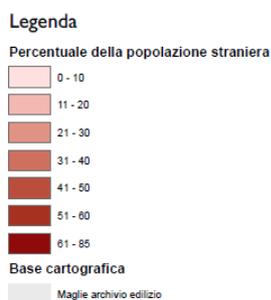
Fonte: Elaborazione propria dei dati comunali relativi alle sezioni di censimento, aggiornati a marzo 2017 consultabili presso gli Open Data della città di Torino

Figura 61 – Percentuale della popolazione straniera

Figura 62 – Densità della popolazione



Percentuale della popolazione straniera



Fonte: Elaborazione propria dei dati comunali relativi alle sezioni di censimento, aggiornati a marzo 2017 consultabili presso gli Open Data della città di Torino

Figura 63 Mappa degli interventi fisici



Fonte: Urban Barriera di Milano, "L'area di intervento"

4.3 Piano fisico-ambientale

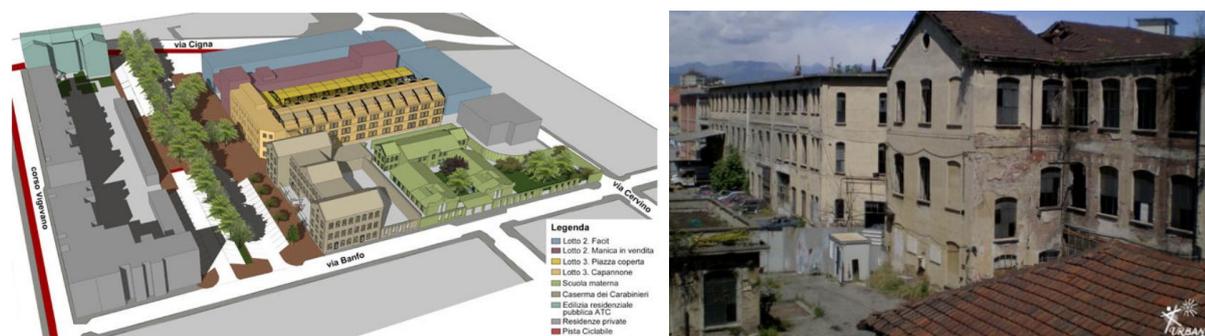
Gli obiettivi di questo assetto prevedono: la riqualificazione di alcuni spazi pubblici inclusi nelle aree degradate, da destinare all'insediamento di nuove funzioni; il miglioramento degli spazi a uso collettivo e delle aree verdi al fine di favorire l'aggregazione e l'integrazione sociale; la promozione della mobilità urbana sostenibile.

Nell'ambito del programma di rigenerazione dell'area di Barriera di Milano sono stati realizzati nello specifico i seguenti interventi fisici.

Riqualificazione area Ex Incet - Lotti 1 e 2

L'isolato ex INCET è compreso tra le vie Cigna (a ovest), Cervino (a nord), Banfo (a est) e Corso Vigevano (a sud) e si posiziona nella zona sud ovest dell'area interessata dal programma di rigenerazione. Sull'area in precedenza sorgeva un importante complesso industriale da tempo in disuso, edificato a partire dall'ultimo decennio del XIX secolo quale sede della Società Anonima Ing. Virginio Tedeschi (fabbrica di cavi elettrici), per imporsi successivamente come una delle principali attività ausiliarie della nascente industria dell'automobile. Nel secondo dopoguerra l'Azienda venne assorbita dalla Pirelli, fino a quando l'attività non cessò nel 1968 a seguito del trasferimento nella nuova sede. A seguito della dismissione l'area rimase in condizione di abbandono fino ad inizio 2009, tranne alcune parti dell'area che erano già state sottoposte ad interventi di recupero come gli edifici che si affacciano su Via Cigna e parte di Via Cervino, che ospitano uffici e spazi commerciali dei magazzini dell'abbigliamento FACIT, mentre quelli collocati su Corso Vigevano sono stati demoliti e sostituiti con nuovi edifici residenziali. La riconversione del sito ha imposto operazioni di smaltimento e messa in sicurezza dal punto di vista ambientale e la necessità di interventi di recupero e consolidamento degli edifici preesistenti. Gli interventi hanno riguardato la realizzazione di una nuova sede zonale del Comando dei Carabinieri, lungo il fronte prospiciente Via Banfo, e di un centro polifunzionale di servizi integrati per la collettività, da insediarsi nel complesso di capannoni industriali ubicato al centro dell'isolato. A completamento dei medesimi è stato realizzato un intervento di risistemazione complessiva delle aree esterne antistanti i fabbricati, per una superficie fondiaria di circa 11.000 mq.

Figura 64 – Rendering e Stato di abbandono anteriore all'intervento di riqualificazione



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Ex Incet"



Realizzazione di una Scuola di Infanzia - Nido Ex Incet

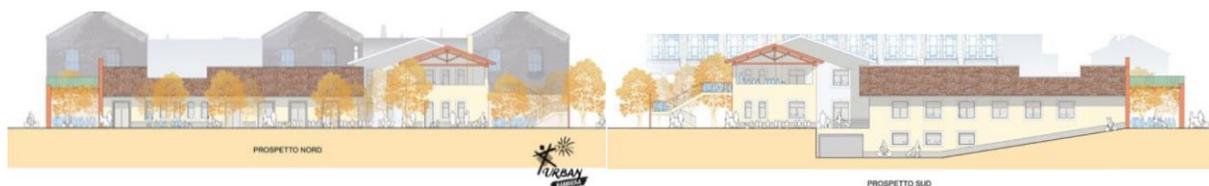
Il nuovo complesso scolastico si localizza all'interno dell'area dell'ex Incet, nella zona nord-est dell'area, su una superficie di circa 1100 mq delimitata dalle vie Banfo e Cervino, in asse con Via Courmayeur. L'edificio ha un impianto a forma di U, si articola su tre corpi di fabbrica, mentre al centro e attorno all'edificio, un'area verde è destinata allo spazio per il gioco all'aperto. L'edificio è stato costruito su una parte dell'area industriale dismessa che ospitava il complesso industriale dell'Incet: per l'avvio dei lavori è stata necessaria la demolizione, tra il 2006 e il 2007, dell'edificio preesistente, a cui è seguito lo smaltimento del sito dai materiali e sostanze inquinanti derivanti dal processo industriale. Il progetto ha previsto la realizzazione di un Nido d'Infanzia (capienza 60 bambini) e di una Scuola Materna (capienza 75 bambini) con l'obiettivo di aiutare a colmare il fabbisogno attuale e quello pregresso di servizi per l'infanzia. Questi nuovi servizi risultano essere di grande rilevanza sociale per un quartiere in cui il numero di bambini in età 0-6 anni è superiore alla media cittadina e in cui, però, il numero di strutture scolastiche non è adeguatamente proporzionale a tale presenza. L'ingresso è previsto da Via Banfo, lungo la quale è stato mantenuto il muro di cinta dell'ex complesso industriale. Il cantiere si è concluso nell'autunno 2016.

Figura 67 – Prospetto est lungo Via Banfo



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n.29, pag.7

Figura 68 – Prospettiv nord/sud



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione nuova Scuola di Infanzia - Nido Ex Incet"

Figura 69 – Nido ex-Incet



Fonte: elaborazione propria

Figura 70 – Dati del progetto del Nido ex-Incet



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n.29, pag.7

Realizzazione Parco Spina 4

Il nuovo Parco Urbano (43.000 mq) è stato realizzato su un'area ex industriale, situato tra Via Cigna, Via Valprato e il Passante Ferroviario, area che un tempo era occupata dalle ex officine Iveco-Telai e che si estendeva sull'area delimitata ad ovest dal complesso dei Docks Dora, a est da Via Cigna e a sud da Corso Vigevano. Oggi l'area è coinvolta anche da un'importante processo di trasformazione urbana che ha previsto la sostituzione dei fabbricati industriali con nuove residenze e spazi commerciali. L'area verde attrezzata compensa la carenza di aree verdi nel quartiere. La gran parte degli edifici preesistenti sono stati demoliti, mentre sono stati recuperati una porzione significativa delle Capriate Porcheddu, la cosiddetta "cattedrale" e la torre piezometrica, denominata il "campanile entrambi rappresentativi del carattere originario dell'area.

Il progetto ha previsto: in partenza la realizzazione delle opere di bonifica; di un sistema di assi di collegamento, alberati e ciclabili; di aree prative ed alberate; l'inserimento di un'area giochi di 1000 mq oltre ad una piastra polivalente sportiva; il recupero del muro perimetrale (lato locali Docks Dora). A completare l'intervento è stato posizionato un sistema di muretti seduta e arredi ombreggianti, un sistema d'impianti d'irrigazione e d'illuminazione. Il parco è stato inaugurato il 31 maggio 2015 e intitolato ad Aurelio Peccei.

Figura 71 – Lavori preliminari di bonifica dell'area e festa di inaugurazione



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione Parco Spina 4 - Aurelio Peccei"

Figura 72 – Vista da Via Cigna

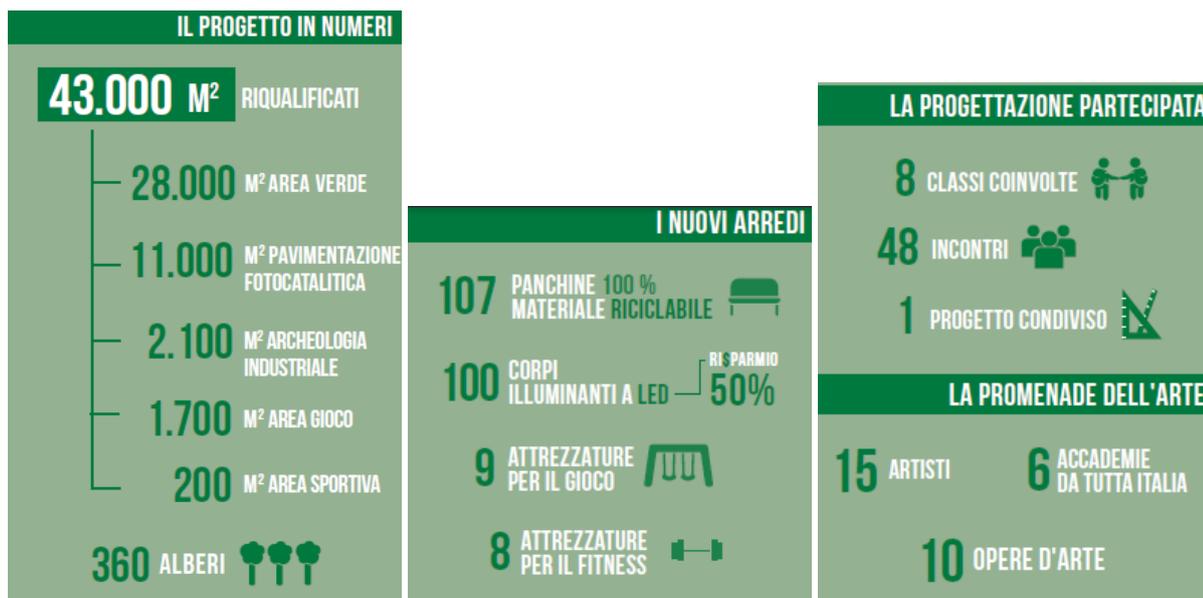


Fonte: elaborazione propria e Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione Parco Spina 4 - Aurelio Peccei"



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione Parco Spina 4 - Aurelio Peccei"

Figura 74 – Dati del progetto del Parco Peccei



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 9

Figura 75 – Cattedrale e torre piezometrica



Fonte: da repertorio del Comitato Urban Barriera



Realizzazione area verde Ex Ceat

L'area adibita a verde pubblico sorge sul cortile attrezzato dell'ex-cortile interno della fabbrica Ceat (16.000 mq), localizzata tra Via Pacini, Via Leoncavallo e Via Ternengo, attualmente sede della Biblioteca Civica Primo Levi e dell'associazione Acmos.

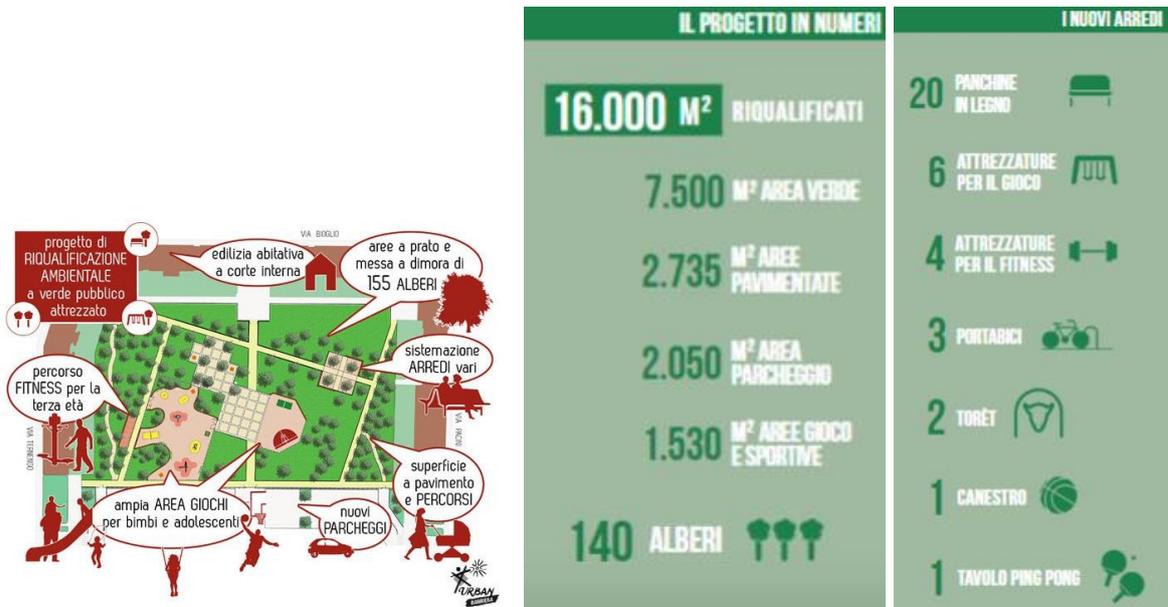
L'intervento ha previsto la riqualificazione ambientale a verde pubblico di questa parte dell'area ex Ceat, che rappresenta il completamento delle opere già realizzate in precedenza con precedente intervento di sistemazione dell'area: tra questi il P.Ri.U-Programma di Rigenerazione Urbana ha realizzato diversi complessi residenziali (edilizia pubblica e convenzionata), disposti in modo da formare una corte interna da sistemare a giardino attrezzato.

Successivamente, l'intervento di sistemazione ad area verde, avviato dal 2007, subisce dei ritardi per via della necessità di compiere ulteriori lavori di smaltimento ambientale rispetto a quelli già effettuati, per la messa in sicurezza ambientale a seguito di un ulteriore ritrovamento di materiali inquinanti.

L'area ex Ceat era infatti stata oggetto di una prima bonifica dei residui industriali già tra gli anni 2000 e 2005.

Il progetto ha previsto la formazione di aree verdi con semina del tappeto erboso e messa in dimora di circa 155 alberi, la realizzazione di un'ampia area giochi per bimbi e adolescenti e di un percorso fitness per la terza età nonché la fornitura e la posa di arredi vari. I giardini hanno aperto al pubblico con l'inaugurazione ufficiale in data 10 settembre 2012.

Figura 76 – Planimetria, usi e dati del progetto del giardino ex-CEAT



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione area verde Ex Ceat-Giardini Saragat" e Corriere di Barriera n.29, pag 10

Figura 77 – Situazione antecedente alla realizzazione dell'area verde



Fonte: Corriere di Barriera n.1, pag. 3

Figura 78 – Vista dall'altro della situazione attuale e di fronte del giardino Saragat



Fonte: elaborazione propria

Realizzazione Pista Ciclabile

Il percorso ciclabile attraversa il quartiere da est ad ovest e collega l'area ex Incet e il Parco Spina 4 con la futura trasformazione di scalo Vanchiglia nell'ambito della Variante 200, che attualmente risulta sospesa, contribuendo ad ampliare la rete di piste ciclabili previste nell'area nord di Torino. Il primo tratto della pista percorre i viali del Parco Aurelio Peccei, ed è pensato per collegarsi in futuro con il percorso ciclabile che è stato realizzato sul nuovo asse della Spina Centrale (Corso Venezia) a seguito del progetto di abbassamento del piano della linea ferroviaria. Nel secondo tratto la pista ciclabile attraverserà lo spazio pubblico riqualificato nell'ambito del progetto Incet e si immette nel contro-viale di Corso Vigevano e Novara. Proseguendo, la pista percorre Via Aosta fino in Piazza Bottesini e la vicina area mercatale di Piazza Foroni, dove si divide su due percorsi: uno lungo Via Ponchielli (integrando la riqualificazione delle aree verdi annesse previste per l'intervento della "Riqualificazione del sistema verde") con la quale si potrà in futuro raggiungere eventualmente l'area della variante 200 di scalo Vanchiglia, mentre il secondo percorso prosegue su Via Aosta/Petrella, avvicinandosi al futuro nuovo viale del "trincerone" (ambito Variante 200).

Figura 79 – Pista ciclabile in Via Petrella



Fonte: elaborazione propria

Figura 80 – Pista ciclabile in Corso Novara e Via Ponchielli



Fonte: Comune di Torino, Urban Barrier di Milano, "Realizzazione Pista Ciclabile"

Figura 81 – Dati del progetto della pista ciclabile



Fonte: Corriere di Barriera n.29, pag. 12

Riqualificazione area mercatale Via Foroni/Piazza Cerignola

Il progetto ha previsto una serie di interventi di riqualificazione che riguardano il complesso dell'area mercatale Foroni-Cerignola, compresa tra le vie Baltea, Monte Rosa, Foroni, Santhià, Candia e Sesia, piazzetta Cerignola e la porzione ovest di Piazza Bottesini, per una superficie totale di circa 7000 mq.

La precedente organizzazione del mercato, che ospita 170 banchi, con il suo fulcro in piazzetta Cerignola, evidenziava una serie di problematiche legate alla precaria viabilità e agli spazi ristretti in cui il mercato si articolava. In particolare l'intasamento delle vie durante l'attività di mercato, rendeva impossibile, in caso di emergenza, il raggiungimento delle abitazioni e delle attività commerciali da parte dei mezzi di trasporto, evidenziando pertanto alcuni limiti di sicurezza.

L'organizzazione dei lavori è avvenuta per fasi distinte, al fine di garantire sempre gli accessi, utilizzando porzioni delle vie Scarlatti e Crescentino per la predisposizione di un "mercato provvisorio" di circa 60 banchi che, nelle diverse fasi di lavoro, ha ospitato a rotazione i banchi posizionati sulle aree soggette a rifacimento.

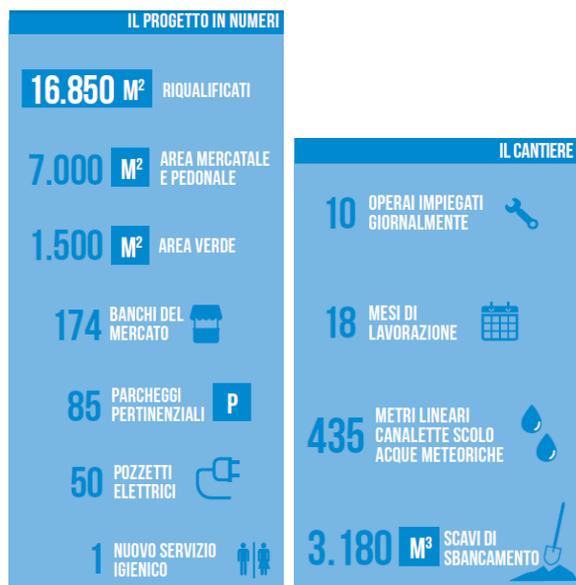
A seguito dell'intervento, il mercato ha riacquisito la collocazione originaria, su una superficie trasformata in area pedonale permanente al fine di stimolarne l'utilizzo lungo tutto l'arco della giornata, anche al di là degli orari di mercato.

Per quanto riguarda l'arredo urbano, è stata posata una nuova pavimentazione per distinguere le aree destinate a mercato da quelle destinate alla mobilità ed è stato realizzato un nuovo sistema di fornitura di acqua e energia elettrica per i banchi del mercato. Sono state predisposte anche nuove segnaletiche stradali orizzontali e verticali.

Per quanto riguarda invece la nuova distribuzione dei banchi è stata mantenuta il più possibile inalterata la distribuzione delle merceologie, ponendo particolare attenzione a lasciare uno spazio riservato alla corsia di emergenza e di servizio ai passi carrai.

Nella parte ovest di Piazza Bottesini, è stato realizzato un parcheggio a raso intorno alla banchina verde, che è stata risistemata con nuove piante, aiuole, panchine, cestini e portabiciclette; sono state inoltre ridisegnate le strade e i marciapiedi e modificata la rete di scarico delle acque bianche. Il nuovo volto del mercato è stato inaugurato domenica 8 novembre 2015, con una festa in piazzetta Cerignola.

Figura82 – Dati del progetto dell'area mercatale di Via Foroni/Piazza Cerignola



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 13



Figura 85 – Immagini del mercato visto dall'alto



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione area mercatale Piazza Foroni"

Figura 86 – Prima e dopo di Via Santhià



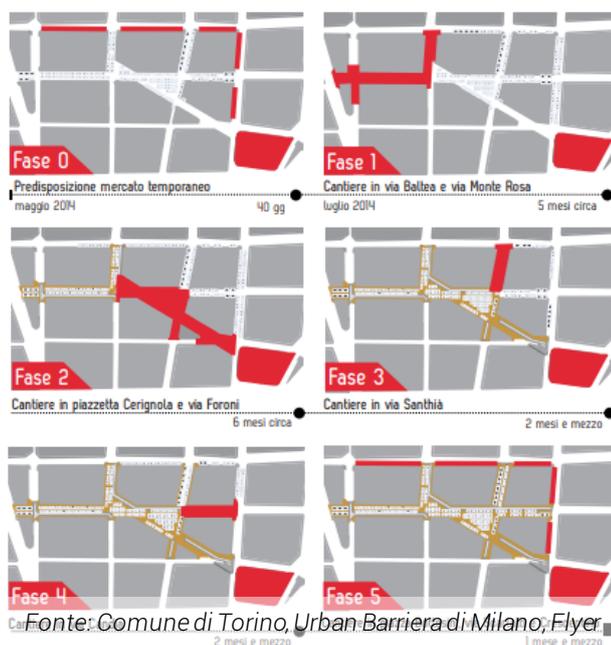
Fonte: Google maps

Figura 88 – Prima e dopo di Via Jacopo Foroni



Fonte: elaborazione propria e Google maps

Figura 87 – Le fasi del cantiere



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Flyer Mercato Foroni "Progetto di Riqualificazione"

Riqualificazione Aree Residuali e area Sesia-Montanaro

Il progetto ha interessato l'area verde di Corso Giulio Cesare angolo Via Spontini (Giardino di Via Montanaro), l'area situata tra Corso Giulio Cesare, Corso Palermo e Via Martorelli (Largo Giulio Cesare), denominata "clessidra" e lo spiazzale all'incrocio tra Corso Palermo, Via Sesia e Via Montanaro (area Montanaro-Sesia).

L'area verde Via Montanaro è un'area dotata di alberature, panchine e spazio gioco bimbi, riconosciuta e fruita come spazio di sosta e socializzazione. Al suo interno era presente un basso fabbricato di proprietà comunale originariamente destinato ad un benzinaio, in seguito dismesso, è rimasto a lungo in disuso e in condizioni particolarmente fatiscenti. Nel mese di maggio 2014 è stata effettuata la sua demolizione, propedeutica all'intervento di riorganizzazione degli spazi.

Nell'area verde sono stati risistemati e integrati i giochi esistenti, sono state aggiunte nuove funzioni per bambini e adolescenti (palco – tennis da tavolo - area gioco palla) e aree sosta attrezzate con tavoli e nuove sedute. Il muro basso e profondo che percorre l'area e separa lo spazio è stato trasformato mediante opportuni scavi in un elemento per la sosta.

Al fine poi di diminuire l'effetto "bolla di calore" è stato previsto l'utilizzo di arredi e rivestimenti caratterizzati da colori chiari, la creazione di zone a pavimentazione permeabile in terra stabilizzata e la piantumazione di specie autoctone a basso consumo di acqua e moderata manutenzione.

L'area "clessidra" è composta da due parti di forma triangolare, dotate di alberature e panchine con pavimentazione in autobloccanti, prima dell'intervento rialzate in alcuni punti a causa della sporgenza data dalle radici degli alberi, che venivano utilizzate, come attraversamenti pedonali dei corsi e come aree di sosta per i veicoli lungo il perimetro. L'intervento si è basato invece sulla riorganizzazione dei limiti al fine di ridefinirne gli spazi pedonali e la sosta dei veicoli e creare, anche tramite un nuovo inserimento di verde, un luogo più protetto dal traffico. Inoltre sono stati riorganizzati i percorsi interni e inseriti nuovi elementi di arredo urbano al fine di favorire l'aggregazione e la socialità.

L'area Sesia-Montanaro era un luogo destinato alla viabilità, non funzionale alla distribuzione dei flussi, e solo in parte destinato alla viabilità pedonale, circondata, inoltre, quasi integralmente dalla presenza di automobili, parcheggiate o in movimento.

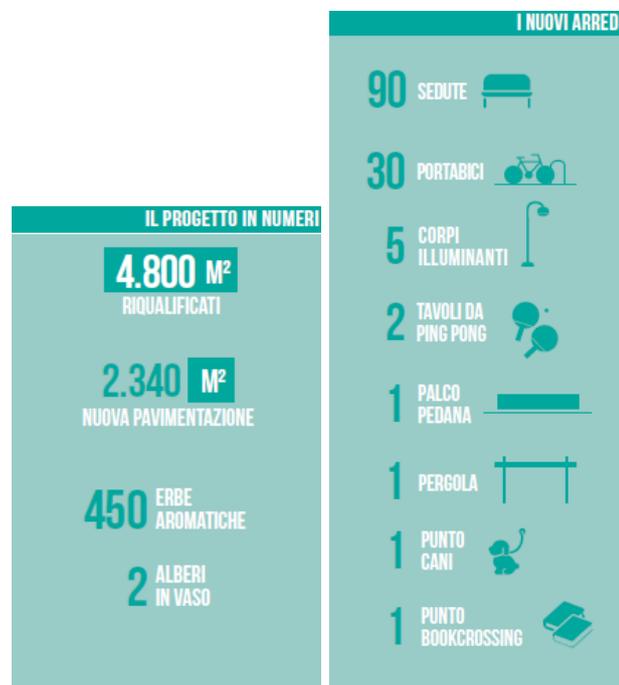
Sul lato opposto di Corso Palermo si affaccia il complesso parrocchiale di Maria Regina della Pace, la cui vicinanza con il complesso e la struttura degli oratori rende l'area ulteriormente strategica in quanto secondo il progetto dovrebbe favorire un potenziale luogo di aggregazione. Secondo il progetto nell'area è stata prevista la realizzazione di una banchina rialzata lunga tutta l'area che fiancheggia Corso Palermo, riservando la viabilità di accesso alle vie Montanaro e Sesia lo spazio minimo necessario al percorso veicolare protetto da paletti dissuasori.

In questo modo è reso possibile una più ampia area destinata ai pedoni. Sono state inoltre realizzate nuove pavimentazioni, il rinnovo dell'illuminazione e l'installazione degli arredi necessari per la sua nuova funzione. La riqualificazione ha privilegiato inoltre il recupero dello spazio pedonale con l'obiettivo di favorire un punto di incontro quotidiano connesso ai percorsi degli abitanti verso luoghi quali le scuole, i negozi, bar e il mercato.

Nella parte più a nord è stata realizzata un'opera murale e un'area per la lettura. La parte più a sud, invece, è stata attrezzata con coperture mobili e panchine che favoriscono l'incontro e la socializzazione.

Secondo il progetto, la creazione di nuovi spazi ad uso collettivo dovrebbe consentire il miglioramento complessivo del quartiere, in sinergia con gli altri interventi previsti nel Borgo Storico; inoltre, ha consentito il recupero nel tessuto urbano di luoghi utilizzati in modo improprio e quasi esclusivamente ad uso dalle automobili.

Figura 89 – Dati del progetto delle Aree Residuali e area Sesia-Montanaro



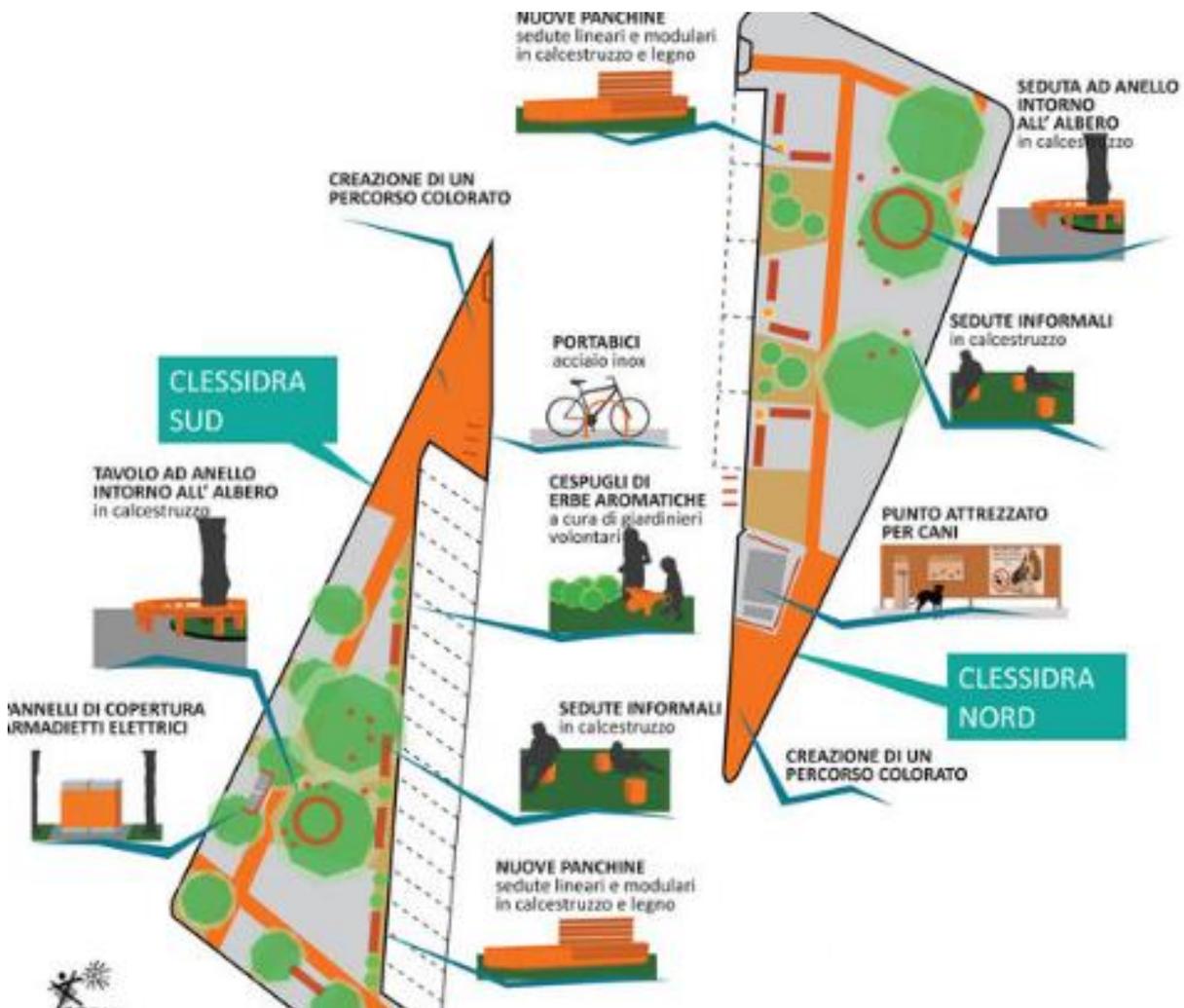
Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 13

Figura 90 – Area Montanaro/Sesia e Giardino di Via Montanaro



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Aree Residuali"

Figura 91 – L'area "clessidra"



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Aree Residuali"

Figura 92 - Le funzioni



Fonte: Corriere di Barriera n.1, pag. 2

Riqualificazione spazio pubblico Borgo Storico

Il progetto ha interessato la Zona Urbana Storica Ambientale (ZUSA) coincidente con il nucleo più antico di Barriera di Milano, compresa tra i corsi Vigevano a sud, Via Banfo e Via Cigna a ovest, Via Palestrina e Via Brandizzo a nord, Via Crescentino e Via Monte Rosa a est. L'area è caratterizzata da un impianto urbano contrassegnato da una fitta trama di piccole vie, che si intersecano ad alcuni importanti corsi (come Corso Vercelli, Corso Palermo e Giulio Cesare), orientati nord-sud e che sono assi di attraversamento della città oltre che di collegamento per il quartiere, per non parlare del fatto che fungono anche da vie di ingresso/uscita a nord della città. Oltre a questo, la connotazione commerciale di Corso Vercelli e Corso Giulio Cesare, dal mercato di Piazza Foroni, dalla presenza delle scuole Pestalozzi e Gabelli e dalla imponente mole della parrocchia Maria Regina della Pace, generano quotidianamente imponenti flussi veicolari e pedonali degli abitanti che vivono, frequentano e fruiscono il borgo. Il progetto ha individuato innanzitutto gli "ingressi" all'area (i nodi sono stati individuati presso le vie Malone, Sesia – Courmayeur, Baltea – Cervino, Elva – Scarlatti), i luoghi di accesso ad alcuni servizi (come le aree

antistanti gli edifici scolastici del borgo storico che hanno visto l'allargamento del marciapiede, la posa di nuova pavimentazione e di elementi di arredo, e la realizzazione di nuovi spazi pedonali rialzati per la socialità dedicati ai bambini e alle loro famiglie) e ha realizzato interventi per migliorare la sicurezza dei pedoni, pur consentendo la percorrenza veicolare e la sosta delle autovetture (ad esempio attraverso la realizzazione di percorsi sicuri e riconoscibili tramite il ridisegno delle banchine pedonali, l'abbattimento delle barriere architettoniche e il miglioramento dell'illuminazione pubblica; a questo proposito sono stati sostituiti i vecchi corpi illuminanti con nuove luci a basso consumo energetico).

Figura 93 – Prima e dopo scuola Pestalozzi in Via Banfo



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualficazione Spazio Pubblico Borgo Storico"

Figura 94 - Prima e dopo scuola Gabelli in Via Santhià



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualficazione Spazio Pubblico Borgo Storico"

Figura 95 – Sostituzione dell'illuminazione stradale



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualficazione Spazio Pubblico Borgo Storico"

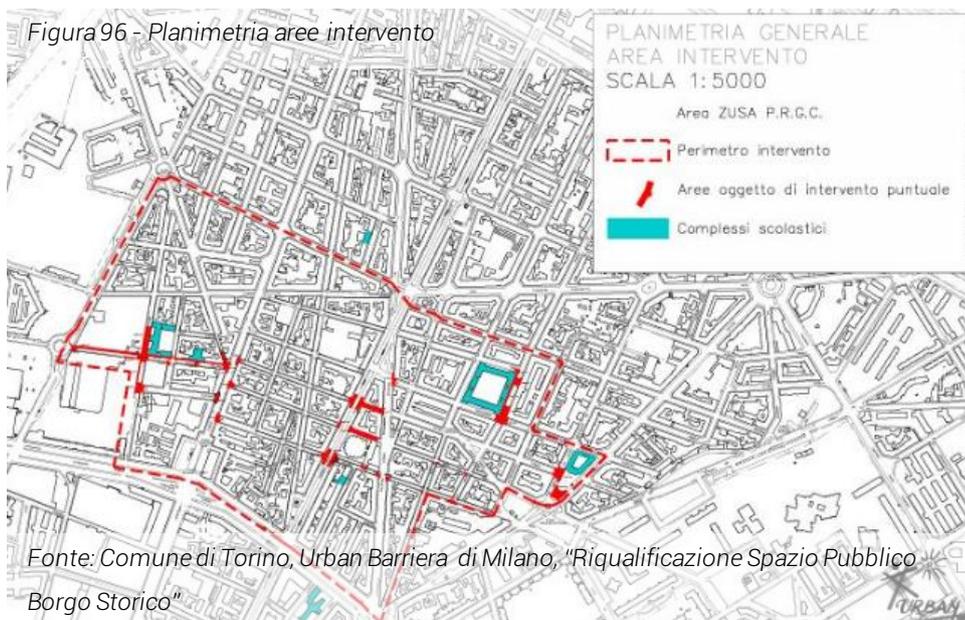
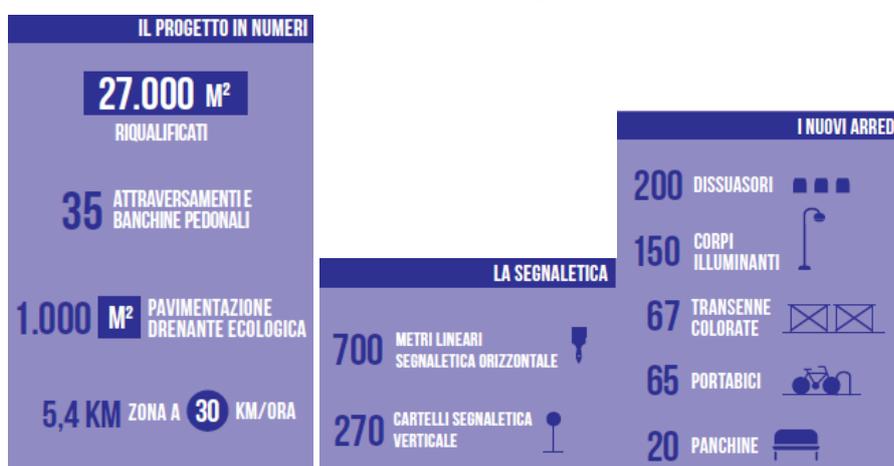


Figura 97 – Dati del progetto del giardino ex-CEAT



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 14

Riqualificazione dei cortili di 4 complessi scolastici

L'obiettivo dell'azione nei cortili scolastici, in collaborazione con il Servizio Edilizia Scolastica, è stato quello di riqualificare il sistema di spazi pubblici, che fa riferimento ai cortili di pertinenza di alcuni complessi scolastici del quartiere che rappresentano l'unica occasione per offrire ai cittadini una risorsa di spazio verde attrezzato in contesti urbani consolidati e densamente antropizzati.

Gli interventi hanno interessato le seguenti strutture: il complesso Tollegno/Leoncavallo (Via Tollegno 83, Via Leoncavallo 61) che ospita la scuola primaria Perotti, la scuola secondaria inferiore succursale Viotti, la scuola dell'infanzia Angelita di Anzio e il nido d'infanzia Leoncavallo; il complesso Santhià/Scarlatti (Via Santhià 25, Via Scarlatti 13/c) che ospita la scuola primaria Aristide Gabelli e la scuola secondaria inferiore Viotti; il complesso Paisiello (Via Paisiello 1) che ospita la scuola dell'infanzia Principessa di Piemonte; il complesso Banfo (Via Banfo 32) che ospita la scuola primaria Gian Enrico Pestalozzi (Direzione Didattica Aristide Gabelli). Il percorso

progettuale ha previsto inoltre il coinvolgimento delle comunità scolastiche nella conoscenza dei propri spazi, nella condivisione delle scelte e nella progettazione partecipata.

Riqualificazione Cascina Marchesa - Cortile, Area Bimbi e Palestra

Ha previsto la riqualificazione di due spazi situati nel complesso della Cascina Marchesa e adibiti allo svolgimento di attività all'aperto, che sono il cortile/piastra gioco polivalente, con ingresso da Corso Vercelli 141, e l'area verde destinata all'utenza della scuola dell'infanzia del complesso scolastico, con accesso da Via Rondissone 32. L'intervento di riqualificazione dell'area esterna verde destinata ai bambini della Scuola dell'infanzia invece ha previsto l'integrazione e l'armonizzazione degli interventi edili e la sistemazione del verde destinato alle attività all'aperto della scuola con l'inserimento di aree giochi. L'area comprende tutto lo spazio prospiciente la Via Rondissone nonché i cortiletti interni per una superficie totale di circa 2770 mq. L'intervento ha interessato anche la riqualificazione degli spazi adibiti a palestre del complesso in Corso Vercelli 141. L'intervento ha previsto anche la riqualificazione dei percorsi pedonali che collegano il blocco delle palestre con il resto del complesso scolastico della "Cascina Marchesa". La superficie totale interessata dall'intervento di riqualificazione è di circa 2600 mq.

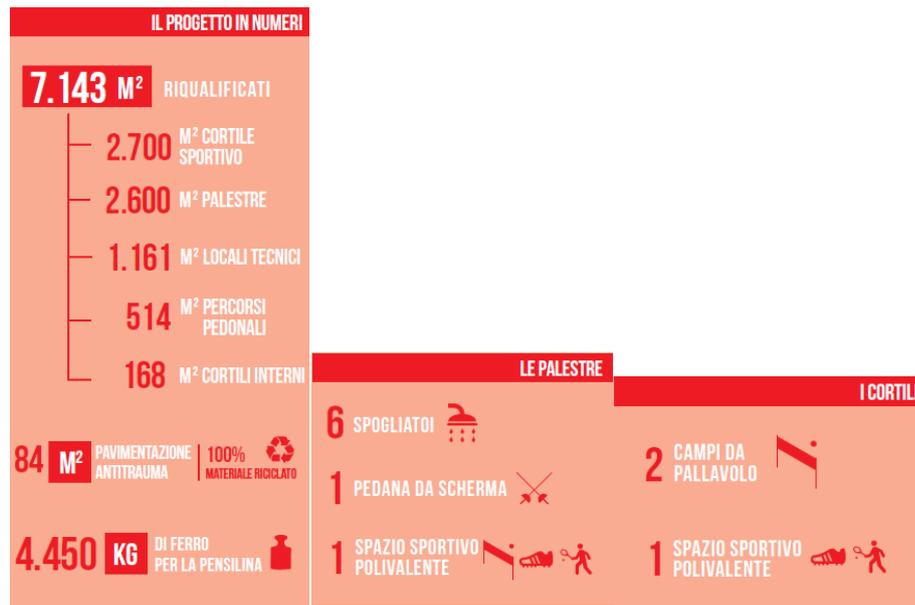


Figura 99 - Prima e dopo della passerella e del cortile





Figura 101 – Dati del progetto Cascina Marchesa

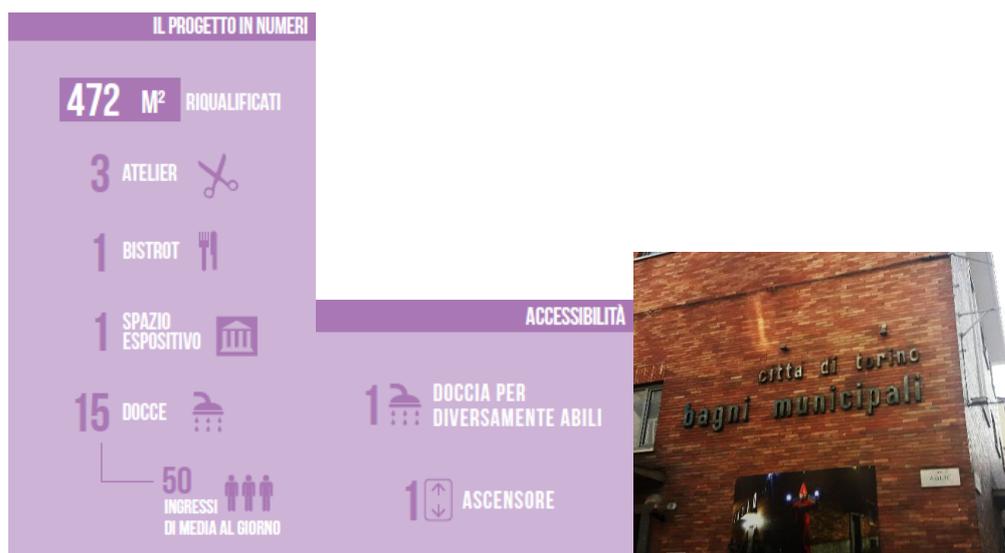


Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 16

Riqualificazione Bagni Pubblici di Via Agliè

L'intervento ha interessato l'edificio che ospita i bagni pubblici e gli spazi per attività culturali e di aggregazione. Lo stabile era caratterizzato da un'architettura povera e lineare, con facciata esterna in mattoni e tetto piano. La struttura è stata chiusa per alcuni anni e poi riaperta nel 2006 e oltre al servizio docce (spostato al primo piano), vengono ospitate diverse attività (nel nuovo salone al piano rialzato per attività aggregative ed espositive) come mostre d'arte, laboratori di fotografia e musica. I Bagni si sono affermati come punto riconosciuto di aggregazione culturale in Barriera di Milano, e sono diventati la Casa del Quartiere di Barriera. I lavori hanno previsto la manutenzione straordinaria e la messa a norma degli spazi per migliorare la fruizione sia delle docce pubbliche sia dell'intera Casa del Quartiere. Lo spazio dei "nuovi" Bagni si articola nel servizio docce. Obiettivo dell'intervento è stato anche la riqualificazione energetica dell'edificio, come i serramenti in ferro sostituiti con altri in alluminio a taglio termico e vetri basso emissivi.

Figura 102 – Dati del progetto dei Bagni Pubblici



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 17 e elaborazione propria

Figura 103 – Bagni pubblici di Via Agliè



Fonte: elaborazione propria

Riqualificazione sistema verde

Progettazione unitaria e la ridefinizione delle funzioni di un ambito urbano caratterizzato da aree verdi frammentate, scarsamente mantenute e attrezzate per poter essere adeguatamente fruite, delimitato ad est da Via Bologna, a nord da Via Cimarosa, ad ovest da Via Petrella/Aosta e a sud da Via Ternengo. La tipologia degli interventi è volta a creare dei percorsi verdi caratterizzati da arredi, collegamenti ciclopedonali, illuminazione e segnaletica che abbiano caratteristiche comuni così da ricucire spazi comuni separati da vie, cortili, recinzioni, edifici, ecc. Cuore dell'intervento sono la Piazzetta di Via Aosta nell'area compresa tra Via Aosta e Via Petrella in direzione di Via Cimarosa, il cui progetto ha previsto un intervento di riqualificazione attraverso l'inserimento di una nuova pavimentazione, la creazione di spazi per l'aggregazione e il posizionamento di nuovi arredi; l'Aiuola verde Einstein in Via Tollegno, il cui progetto ha previsto l'impianto di nuovi alberi, installazione di nuovi tavoli, sedute, lampioni e una pavimentazione realizzata con una decorazione in mattonelle; l'Area recintata ex Boschetto compresa tra Via Petrella e Via Leoncavallo, a fianco della scuola materna, il cui progetto ha previsto la pulizia della zona, la verifica della stabilità delle piante, del loro stato di salute, la relativa manutenzione straordinaria e la destinazione dell'area ad attività di orticoltura urbana; l'Area cani posizionata lungo Via Petrella,

il cui progetto ha previsto la realizzazione di un'area cani recintata e suddivisa in due zone destinate alla fruizione sia dei cani sia dei loro accompagnatori; le tre Aree verdi Ponchielli, situate lungo la pista ciclabile in Via Ponchielli, il cui progetto ha previsto l'intervento di riqualificazione dell'arredo urbano attraverso l'inserimento di attrezzature per il gioco e la socializzazione; l'Area di Via Petrella, il cui intervento ha previsto la riorganizzazione del parcheggio, la messa a sistema delle aree verdi esistenti e la creazione di nuove.

Figura 105 – Prima e dopo area ex Boschetto



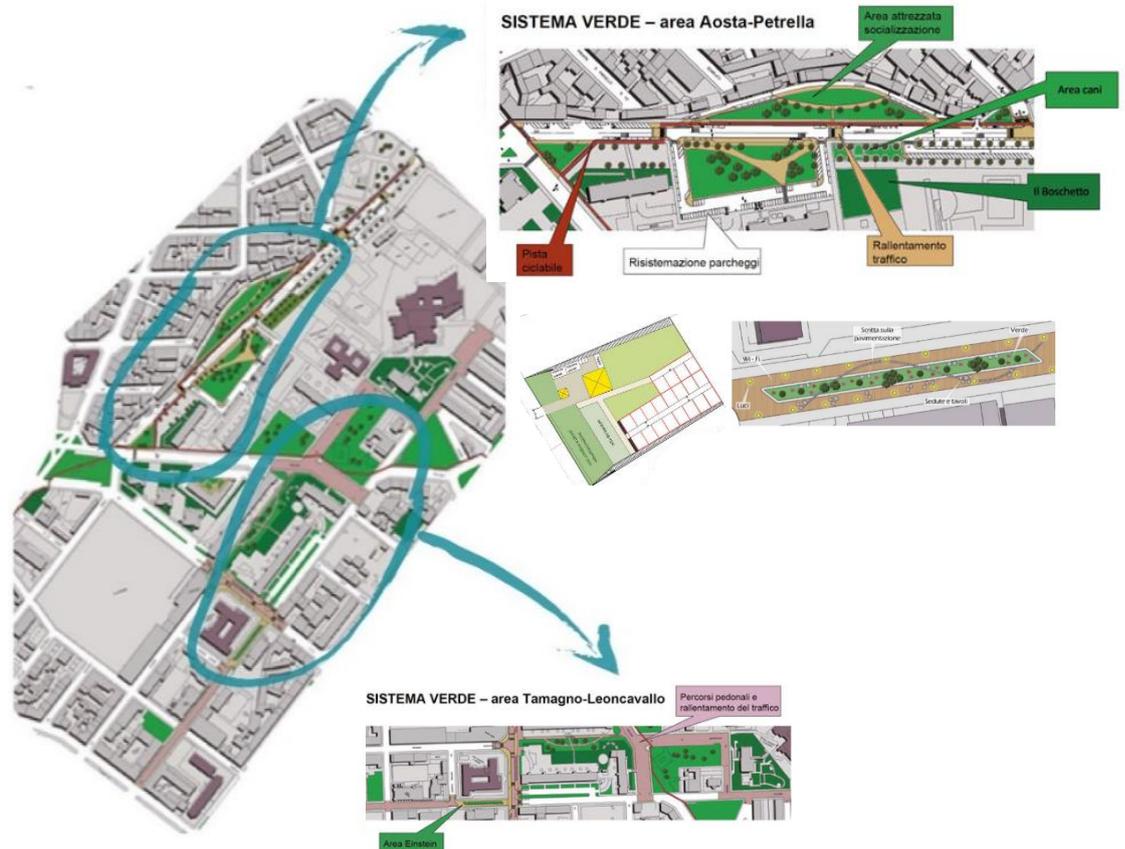
Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione area ex Boschetto"

Figura 104 – Prima e dopo Aiuola verde Einstein



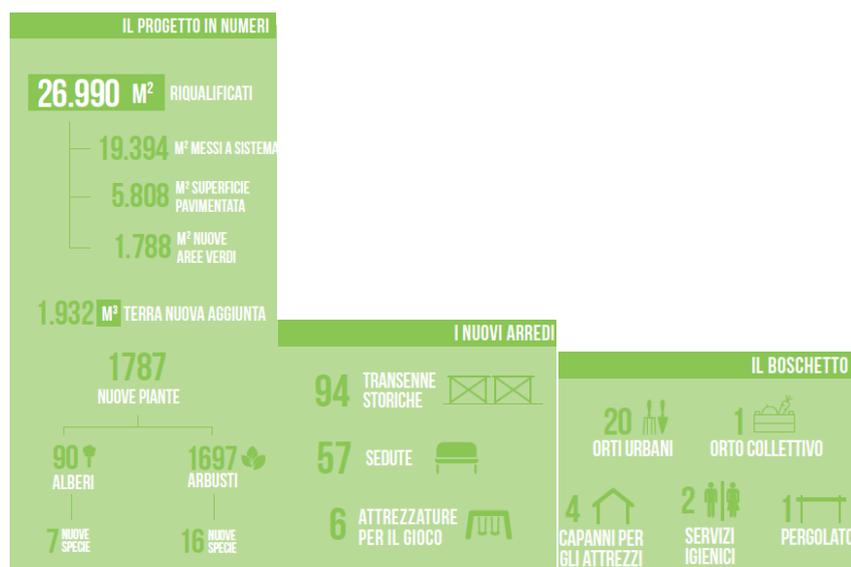
Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n.3 pag. 3 e "Riqualificazione Sistema Verde"

Figura 1065 – Planimetria del progetto di riqualificazione delle aree verdi



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Sistema Verde"

Figura 1076 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.29, pag. 11

4.4 Piano socio-culturale

Quando si parla di interventi la cui utilità è di tipo socio-culturale si intende realizzare una serie di "azioni/progetti" atti al raggiungimento della promozione di uno specifico territorio attraverso il rafforzamento dell'offerta culturale locale, stimolando percorsi di cittadinanza attiva, attivando servizi urbani per contrastare il degrado urbano, migliorando la qualità della vita e promuovendo l'integrazione delle fasce più deboli (immigrati, giovani, anziani).

Nell'ambito del programma di rigenerazione dell'area di Barriera di Milano sono stati promossi le seguenti azioni socio-culturali.

Abitare Barriera

Un servizio di accompagnamento e supporto, attivato nel gennaio 2013 mediante uno sportello ad hoc situato all'interno della sede di Urban in Corso Palermo 122, finalizzato alla riqualificazione del patrimonio immobiliare privato e all'agevolazione della realizzazione di lavori nelle cosiddette "parti comuni" degli immobili dell'area interessata da Urban. Il servizio è gestito dai tecnici della Fondazione Contrada Torino Onlus. Grazie alla consulenza gratuita di un team di professionisti, il servizio intende offrire a proprietari e amministratori la possibilità di realizzare un progetto di riqualificazione degli immobili usufruendo delle agevolazioni fiscali previste per legge per il risparmio energetico e per le ristrutturazioni edilizie, e di puntare alla massima economicità grazie all'attivazione di economie di scala che permettano ai condomini coinvolti di agire insieme per ottenere prezzi migliori per la realizzazione degli interventi.

Figura 108 – Dati del progetto

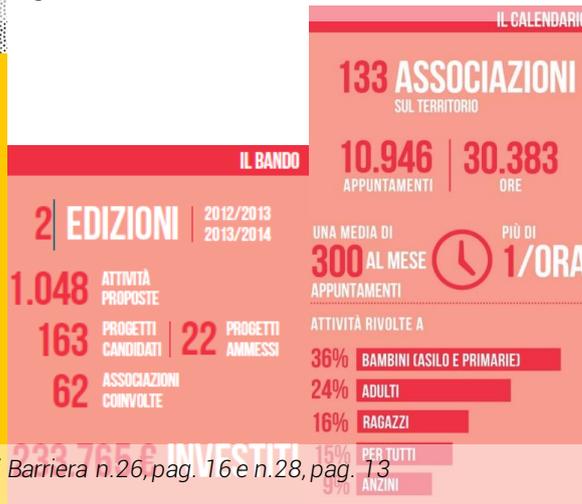


Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 18

Cosa succede in Barriera?

Un progetto che ha operato per creare un sistema a rete efficiente, capace di organizzare, supportare e comunicare un denso ventaglio di iniziative destinate alla popolazione di Barriera di Milano, gestite e promosse attraverso la redazione e la distribuzione in modo capillare di un "calendario delle attività di Barriera". Il progetto si articola secondo tre azioni:

- > Il bando «Cosa succede in Barriera?», nato per sostenere progetti, elaborati e realizzati da associazioni in forma singola e/o in partenariato, volti ad attrarre sul territorio di Barriera di Milano iniziative di carattere sociale e culturale capaci di ampliare l'offerta di attività sul territorio.
- > Il prestito di materiali e attrezzature, prevede il comodato d'uso gratuito di attrezzature e materiali [impianto audio, canaline passacavi, generatore, videoproiettore, tavoli, pedane, gazebo] per le realtà organizzate che propongono attività sul territorio, all'interno del bando "Cosa succede in Barriera?" o indipendentemente da esso. Attraverso questa azione il Comitato intende sostenere le realtà del territorio e arricchire il calendario di attività e opportunità per la cittadinanza in Barriera di Milano.
- > Il calendario delle attività, disponibile e scaricabile sul sito del Comitato di Urban, inserito all'interno del mensile "Il Corriere di Barriera" e distribuito mensilmente sul territorio tramite affissione cartacea presso alcuni spazi pubblici e di aggregazione del quartiere. È uno strumento di comunicazione che raccoglie e rende visibili gli eventi, i corsi, le molte attività, le occasioni sportive, didattiche e culturali in programma nel quartiere.



Barriera Wireless

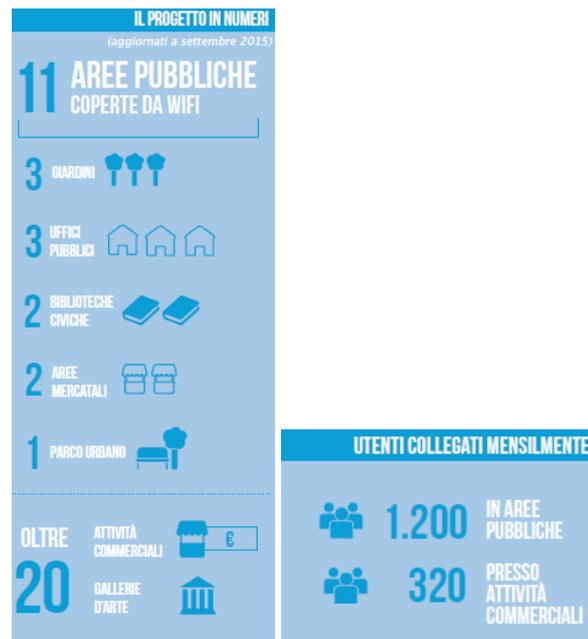
Che consiste nella diffusione tra gli isolati del quartiere e le sue attività commerciali della rete "Free Torino WiFi", per garantire la connessione internet gratuita a tutti gli abitanti e cittadini. Il servizio copre i principali spazi pubblici (parchi e giardinetti, biblioteche, mercato) mediante l'attivazione di punti internet ad hoc. Inoltre, mediante la distribuzione di dispositivi hot spot ai commercianti disponibili a condividere la propria connessione privata, la copertura è stata estesa ai negozi e agli assi commerciali aderenti. Dal mese di marzo 2014 sono stati distribuiti, in comodato d'uso gratuito, i primi dispositivi hot-spot ai negozianti di Corso Vercelli e Piazza Crispi. L'obiettivo è quello di creare delle vere e proprie isole di wi-fi libero nelle aree e lungo gli assi commerciali più frequentati del quartiere.

Figura 110 – Free Torino Wifi



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 9

Figura 111 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 9

Cittadinanza attiva, integrazione e coesione sociale

Un progetto composto da due linee di intervento:

- > Cittadini Attivi, che consiste nella promozione di esperienze a servizio della collettività da parte di categorie deboli della popolazione (anziani e giovani stranieri).
- > Vivere Barriera, finalizzato ad offrire un appoggio ai progetti e alle azioni che abbiano come finalità la riappropriazione degli spazi da parte dei cittadini, la relazione tra le persone, la conoscenza reciproca e l'integrazione tra vecchi e nuovi abitanti, creando presidi sociali visibili e possibilmente animati dagli stessi cittadini.

Volontari per Barriera

Un progetto che comprende:

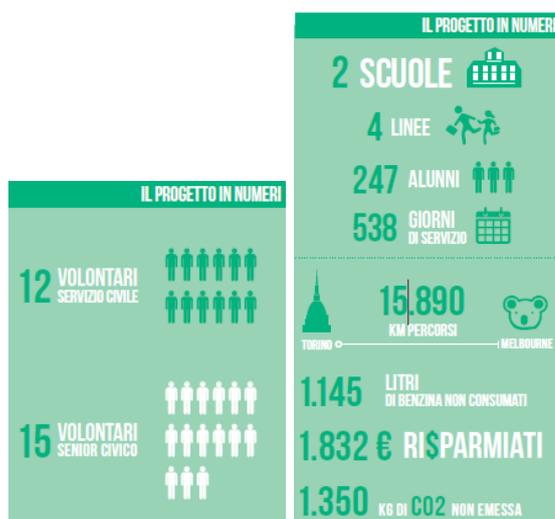
- > Servizio civile giovani immigrati, un gruppo di giovani volontari del servizio civile che, da giugno 2011, hanno affiancato lo staff del Comitato in attività di relazione con la cittadinanza e il territorio. Si tratta di un'esperienza di volontariato analoga a quella del "Servizio civile volontario nazionale", ma dedicata esclusivamente agli immigrati di seconda generazione. Il progetto è destinato a 20 giovani di cittadinanza straniera, di età compresa tra 18 e 28 anni, residenti o domiciliati nella Città di Torino e selezionati attraverso un bando pubblico: 6 dei 20 volontari hanno prestato servizio nel quartiere di Barriera di Milano a supporto delle attività del Comitato, a seguito di una formazione fornita per tutti e 20 i volontari del gruppo ed organizzata dal "Settore Rigenerazione Urbana" e "Integrazione della Città, a termine della quale hanno ricevuto un'ulteriore formazione specifica sul Programma Urban e sull'area di Barriera di Milano. Alla fine del periodo di formazione i volontari hanno affiancato il Comitato nelle varie attività: chi si è occupato dello sportello, chi ha supportato

le azioni relative alla comunicazione, chi è stato inserito nel progetto "Barriera Amica" e "Pedibus", chi ha supportato la comunicazione sui progetti di riqualificazione.

> Senior civico, progetto attivato dal Comitato, che ha formato un gruppo di quindici abitanti, che hanno prestato il loro servizio per il progetto "Pedibus" e altre attività di cura del territorio. Si tratta di over 60 che hanno messo a disposizione il proprio tempo, impegnandosi gratuitamente, ricoprendo un ruolo attivo nella società, mettendo a disposizione le proprie competenze ed esperienze; allo stesso tempo con il loro impegno rappresentano risorse fondamentali per l'arricchimento della società, la coesione sociale, il miglioramento dei servizi e quindi della qualità della vita.

> Pedibus, il servizio di accompagnamento e coordinamento svolto da parte del Comitato dal 2011. Le scuole coinvolte sono state la Scuola Deledda e la Perotti. L'attività si è svolta grazie alla presenza dei volontari del "Senior Civico", dei "Giovani Immigrati" e degli operatori di "Barriera Amica", oltre che di alcuni genitori dei bambini fruitori del servizio. Il progetto si è concluso a giugno 2015, e il compito di proseguire in autonomia con questo servizio è stato affidato all'Istituto comprensivo Ilaria Alpi.

Figura 112 – Dati del progetto Volontari per Barriera e Pedibus



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 16

Figura 113 – Pedibus e Cura Barriera



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Servizi di piccola manutenzione in quartiere con "Cura Barriera!", Locandina intervento "Cura Barriera" giardini Saragat e in via Sempione

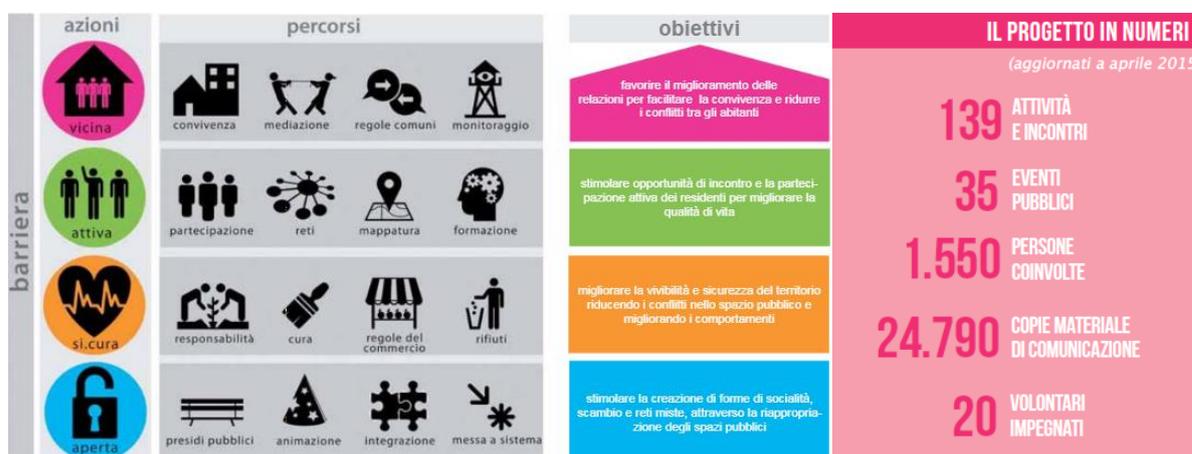
Comunità di Barriera

Un progetto che si sviluppa secondo quattro linee di azione/obiettivi:

- > BARRIERA VICINA, che favorisce il miglioramento delle relazioni per facilitare la convivenza e ridurre i conflitti tra gli abitanti.
- > BARRIERA ATTIVA, che aiuta a stimolare l'opportunità di incontro e la partecipazione attiva dei residenti per migliorare la qualità di vita.
- > BARRIERA SI.CURA, per migliorare la vivibilità e la sicurezza del territorio riducendo i conflitti nello spazio pubblico e migliorando i comportamenti.
- > BARRIERA APERTA, stimolare la creazione di forme di socialità, scambio e reti miste, attraverso la riappropriazione degli spazi pubblici.

Gli ambiti di intervento sono stati: i Giardini Saragat (Ex Ceat), il Borgo storico, i Giardini Montanaro, il Parco Peccei e l'Angolo del dialogo sull'area riqualificata di Piazza Bottesini.

Figura 114 – Comunità di Barriera e dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.17, pag. 4 e n.28, pag. 14

Fuori la lingua!

Un progetto che ha previsto un programma di corsi di lingua gratuiti, aperti a tutti, e realizzati sotto la tettoia del mercato di Piazza Crispi. I corsi sono stati avviati da giugno a novembre 2012 e da aprile a luglio 2013; nel primo anno sono stati attivi i corsi di italiano e di avvicinamento alle lingue straniere arabo, cinese e rumeno, mentre nel secondo anno i corsi di spagnolo, arabo, cinese, italiano, inglese e francese. Il tutto è stato accompagnato da una serie di attività di informazione e animazione. Il progetto è stato finanziato dal Programma Urban, il progetto è stato ideato e gestito dall' "Associazione Almaterra" in collaborazione con "Fondazione Casa di Carità Arti e Mestieri", "Associazione Arteria" e "Biblioteche Civiche Torinesi".

Obiettivo del progetto è la promozione dello studio e apprendimento delle lingue ma anche la diffusione dell'utilizzo degli spazi pubblici da parte degli abitanti del quartiere. Oltre ai laboratori didattici, "Fuori la lingua" prevede anche una ricca proposta di laboratori e attività capaci di trasformare la piazza in uno spazio di socializzazione: "Bibliomigra", biblioteca di strada che offre la possibilità di prendere libri in prestito; l' "Apemigra", ludoteca di strada con giochi di legno per

intrattenere i bambini di chi segue i corsi di lingua, letture ad alta voce per i più piccoli con il progetto "Nati per Leggere"; un punto informativo sui servizi della Città e per l'accompagnamento alle procedure di rilascio e rinnovo del permesso di soggiorno.



B.ART- Arte in Barriera

un progetto finalizzato a migliorare la qualità ambientale del quartiere, che ha previsto la trasformazione di tredici frontespizi strategici (facciate cieche di edifici pubblici e privati) e di grandi dimensioni con opere di arte pubblica; il progetto artistico è stato selezionato tramite bando internazionale di arte pubblica promosso dalla Città di Torino, dal Comitato Urban Barriera di Milano e indetto dalla Fondazione Contrada Torino.

Ai partecipanti era stato chiesto di individuare e progettare un unico concept che si snodasse sui tredici frontespizi come un racconto, definendo così un'immagine unitaria ed evocativa.

Il bando è rimasto aperto dall'11 aprile fino al 30 giugno 2014 e in totale, sono pervenute 83 proposte di cui 76 dall'Europa e 7 da paesi extra-europei. Il progetto vincitore è stato Habitat, dell'artista italiano Francesco Giorgino, in arte Millo, che da settembre a dicembre 2014 ha realizzato le sue opere sulle tredici facciate messe a bando

Figura 117 – La mappa delle opere di Millo



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "B.ART | bando internazionale per artisti, designer, graphic designer", "La mappa delle opere di Millo"

Figura 118 - Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 12

Figura 119 – I muri di BART di cui alcuni vandalizzati



Fonte: elaborazione propria

Parco Spina 4 - installazioni artistiche

un intervento promosso dal Politecnico di Torino e dall'Accademia Albertina di Belle Arti per la valorizzazione del Parco Spina 4, mediante l'istallazione di dieci opere di arte pubblica progettate dagli studenti delle accademie di tutta Italia nell'ambito del workshop "Promenade dell'arte e della cultura industriale e realizzate con il coinvolgimento delle scuole del quartiere.

Figura 120 – Installazioni artistiche nel Parco Peccei



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Installazioni artistiche nel Parco Peccei"



EX INCET_ allestimento e start up

All'estamento degli spazi destinati alle associazioni locali e della galleria coperta della piazza antistante l'Ex-Incet, tramite la dotazione di adeguate strutture/arredi/strumenti/tecnologie, al fine di garantire la piena operatività dei nuovi servizi e la miglior fruizione dei luoghi.

Barriera Amica

Il progetto, sostenuto da Compagnia di San Paolo all'interno del bando "Reciproca solidarietà e lavoro accessorio", che ha preso avvio da luglio 2011 a gennaio 2015, e ha perseguito un duplice obiettivo: da un lato contrastare la crisi occupazionale integrando il reddito di nuclei famigliari in difficoltà e dall'altro rafforzare il senso di appartenenza e il rispetto degli spazi comuni nella comunità locale rendendo disponibili risorse lavoro da dedicare alla collettività.

Sono stati impegnati 73 operatori, per un totale di 21.200 ore di servizio erogato sul territorio. Le attività svolte dai lavoratori prevedevano la diffusione di informazioni sul Programma Urban – relative ai 34 interventi di riqualificazione, attraverso il dialogo diretto con i cittadini in luoghi "strategici" come il mercato, i giardini pubblici, le aree residuali, i corsi e le vie di maggiore affluenza – la cura di alcune aree ad alto utilizzo da parte della cittadinanza – aree pubbliche, in cui è stato presente costantemente il gruppo di lavoro, identificate grazie alla collaborazione con la

Circoscrizione 6, Amiat e i soggetti del territorio; gli otto lavoratori sono stati chiamati a sensibilizzare sul corretto utilizzo di bidoni e cestini – il sostegno a momenti di aggregazione spontanea in spazi specifici e nuovi servizi – con l'obiettivo di creare nelle ore pomeridiane e serali occasioni ludico-ricreative atte a favorire integrazione e legami sociali – che di volta in volta possono essere organizzati recependo i suggerimenti di chi vive il territorio.

Questa attività ha preso il via dapprima in Piazza Foroni: nell'estate 2011 ogni venerdì sera di agosto e settembre la Piazza è stata allestita con tavoli e sedie per diventare un luogo in cui i cittadini potessero incontrarsi per chiacchierare o per sperimentare giochi di società. Allo stesso modo, la presenza ai giardini di Via Montanaro/Via Spontini, tutti i giorni dal lunedì al venerdì, dalle ore 16.00 alle 19.00, in collaborazione con l'Associazione Arcobaleno che in questo spazio ha gestito un progetto di cura dell'area sostenuto dalla Circoscrizione 6.

Figura 123 – Prima fase del progetto (2011)



Fonte: Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Installazioni artistiche nel Parco Peccei"
Foto: LEO GILARDI

Figura 1243 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 17

Mangrovia in ascolto

Progetto nato dalla collaborazione tra Comitato Urban e Caritas Diocesana per la creazione di un "network di comunità locale" che ha offerto ai cittadini di Barriera svariati servizi di consulenza e assistenza. Il progetto ha permesso di produrre nuove forme di prossimità e nuove collaborazioni

inter-istituzionali per realizzare pratiche di sussidiarietà da sperimentare in un'ottica di replicabilità e riproducibilità, intercettando nuovi e significativi target di popolazione rispetto ai servizi tradizionali di Caritas e del Comitato Urban. La collaborazione vede coinvolti lo staff del Comitato e gli operatori dei progetti Occupabile, Extratitoli, Sportello Urban oltre al gruppo di lavoro che per Caritas segue i progetti sostenuti dal Fondo CEI 8x1000 Italia (Osservatorio Caritas Torino – Polo Diocesano di Animazione).

4.5 Il piano economico-occupazionale

Quando invece si parla di interventi la cui utilità è di tipo economico si intende agire al fine di sostenere l'economia locale e migliorare l'occupabilità: in primo luogo il sostenimento degli investimenti della micro e piccola impresa presenti sul territorio; il miglioramento dell'infrastruttura economica; il rafforzamento della cooperazione tra operatori economici locali per attività di marketing territoriale, nonché il sostenimento del lavoro e la qualificazione del capitale umano; ma ancora arginare la dispersione scolastica dei giovani e la valorizzazione delle competenze degli immigrati.

Sempre nell'ambito del programma di rigenerazione dell'area di Barriera di Milano sono stati promossi le seguenti azioni economico-occupazionali.

Facilito Barriera di Milano

Rappresenta l'azione gestita dal Settore Sviluppo Economico e Fondi Strutturali della Città ed è stato già sperimentato in altri quartieri; si rivolge a piccoli imprenditori o aspiranti tali interessati a aprire, trasferire o riqualificare la propria attività sull'area di Barriera di Milano, offrendo loro un servizio di "incubazione" per accompagnare lo sviluppo del progetto di impresa e l'accesso a incentivi economici.

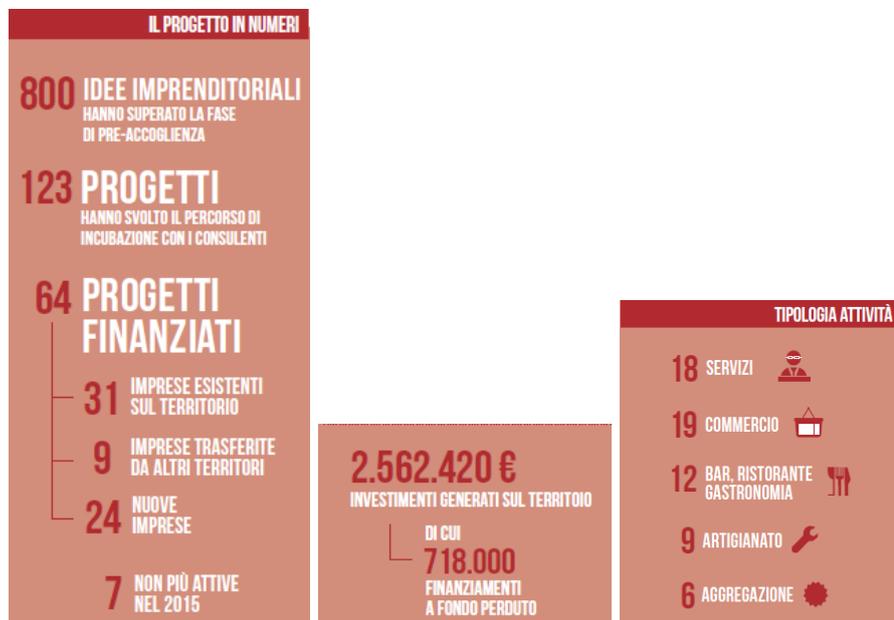
Attivo da marzo 2011 ad aprile 2013, ha accolto oltre 800 idee imprenditoriali: gli imprenditori o gli aspiranti tali sono stati accompagnati dai consulenti d'impresa nell'elaborazione di progetti imprenditoriali fattibili e nella presentazione della conseguente domanda di accesso all'agevolazione finanziaria; il finanziamento è rivolto a coloro che hanno avuto accesso alla fase di "incubazione" e copre investimenti che vanno dai un minimo di 10.000 euro ad un massimo di 60.000 euro.

L'agevolazione finanziaria si compone di una parte di finanziamento a tasso agevolato e di una parte a fondo perduto che varia a seconda che il progetto sia stato ammesso al sostegno ordinario o al sostegno intensivo.

Nel primo caso il fondo perduto è pari al 25% dell'investimento ammesso a finanziamento, e viene concesso per qualsiasi attività che operi o intenda operare a

Barriera di Milano; mentre nel secondo caso viene erogato a fondo perduto il 35% se chi ha o intende aprire la propria attività nel "Borgo Storico" di Barriera sviluppa un progetto imprenditoriale con ricadute positive in termini di benefici occupazionali, sociali, ambientali, culturali o con caratteristiche innovative o di eccellenza artigianale.

Figura 125 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 7

Manager d'area

Un intervento rivolto a favorire la promozione del tessuto economico di Barriera di Milano, attraverso iniziative che rafforzino il ruolo delle imprese nell'erogazione di servizi al cliente e migliorino l'attrattività del territorio.

Elaborazione e realizzazione, di concerto con il tessuto economico locale e con il supporto di un team di consulenti, di un programma di attività di marketing territoriale, finanziate tramite due edizioni del bando realizzato grazie ai finanziamenti della Camera di Commercio di Torino.

Figura 126 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 8

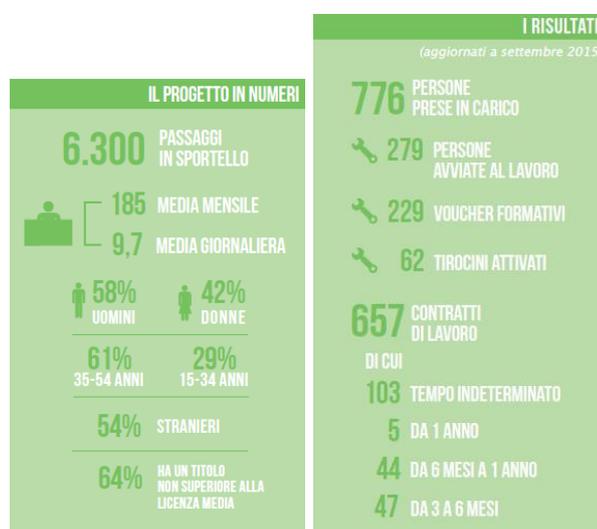
Occupabile

un insieme di servizi e strumenti per sostenere la qualificazione del capitale umano e favorire l'inserimento lavorativo della popolazione residente nell'area interessata dal programma Urban Barriera.

Il servizio si è occupato di: accoglienza e prima informazione; orientamento per migliorare la propria spendibilità sul mercato del lavoro; consulenza, accompagnamento e supporto in percorsi personalizzati di occupabilità o di ricollocazione.

Il progetto ha previsto anche l'erogazione di voucher formativi sostenuti economicamente, e percorsi di apprendimento "on the job" tramite tirocini formativi con borse lavoro. Il servizio è stato attivo da marzo 2012 a giugno 2015.

Figura 127 – Dati del progetto

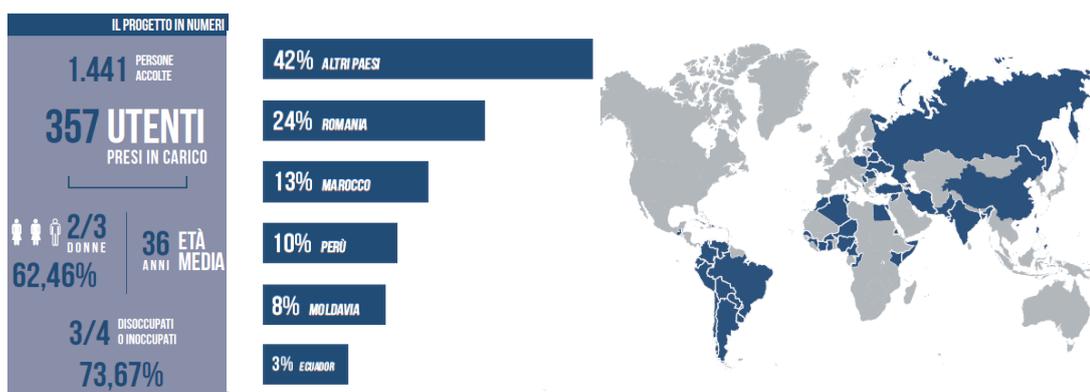


Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 4

Extra-titoli

progetto che ha offerto un servizio di accompagnamento al riconoscimento dei titoli di studio e delle competenze professionali per cittadini stranieri residenti a Torino, nell'ottica di favorirne l'occupabilità. Il servizio è stato attivo da febbraio 2012 a ottobre 2014.

Figura 128 – Dati del progetto

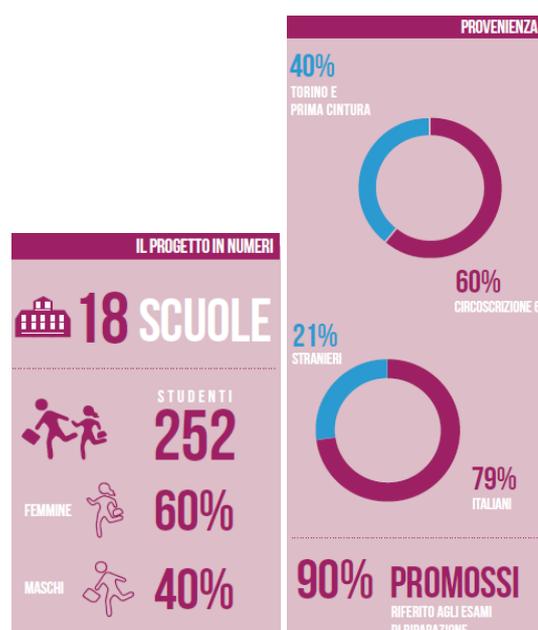


Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 5

Compiti insieme

Progetto che ha offerto assistenza scolastica finalizzata al consolidamento delle conoscenze fondamentali, al recupero dei debiti scolastici e, più in generale, al rafforzamento della motivazione dei giovani utenti nell'ottica di prevenire ed arginare il fenomeno della dispersione scolastica. Il servizio è stato attivo per gli anni scolastici 2011-2012, 2012-2013 e 2013-2014.

Figura 129 – Dati del progetto



Fonte: Comune di Torino, Corriere di Barriera n.28, pag. 6

4.6 Piano della comunicazione e dell'accompagnamento sociale

L'obiettivo di questo piano di azione ha previsto l'attività di comunicazione dello stato di attuazione del programma e dei suoi risultati durante tutta la fase di operatività; sono stati garantiti inoltre il coordinamento degli interventi e la partecipazione attiva al programma da parte dei soggetti locali. Sono principalmente tre le linee di azione

Comunicazione

Il piano di comunicazione era finalizzato a favorire l'informazione verso i destinatari finali e l'opinione pubblica e lo scambio di conoscenze con le altre realtà nazionali e internazionali impegnate in interventi di riqualificazione urbana e di sviluppo locale.

Le modalità sono state molteplici, tra cui: la realizzazione di strumenti informativi cartacei, eventi pubblici di presentazione, interventi di animazione socio-culturale; le attività di sportello nelle aree d'intervento; la predisposizione di materiale informativo (totem, cartelli, locandine) distribuito sul territorio.

Il Comitato è stato presente durante tutta la fase di attività sul web con un sito internet aggiornato quotidianamente e contenente la documentazione sui progetti del programma, oltre a una

puntuale informazione sulle iniziative presenti in quartiere, attualmente ancora oggi consultabile. Sui canali social è stato presente su Facebook, Twitter e Instagram, con aggiornamenti quotidiani e una costante interazione con gli utenti e con le altre realtà operanti sul quartiere.

C'è stato poi il Corriere di Barriera, un quotidiano pubblicato mensilmente da giugno 2012 e bimestralmente da settembre 2014 che raccontando l'avanzamento dei progetti del Programma Urban, ha valorizzato le eccellenze, le storie, le opportunità del territorio di Barriera, gli eventi, le attività ecc. È stato stampato in 10.000 copie e diffuso capillarmente sul territorio attraverso le scuole e oltre cento punti di distribuzione, e in circa venti punti nel resto della città.

Assistenza Tecnica Locale

Il Comitato Urban si è occupato delle attività di gestione e supporto del programma nel suo complesso, svolgendo un ruolo fondamentale nell'organizzare e garantire il corretto espletamento di tutte le procedure attuative indicate nel dossier di candidatura e la coerenza e rispondenza delle singole procedure alle normative nazionali ed europee.

Servizio di Accompagnamento

Il servizio di accompagnamento al PISU ha svolto il compito di promuovere, coordinare e sostenere tutte le azioni sul territorio finalizzate ad un'attuazione efficace ed efficiente del programma, svolgendo una funzione di collegamento tra l'amministrazione, i cittadini e gli altri soggetti pubblici e privati interessati. L'obiettivo perseguito è stato quello di costruire nel tempo un rapporto diretto e costante con gli abitanti dell'area, promuovendo il protagonismo e la responsabilizzazione dei cittadini nel processo di rigenerazione urbana.

4.7 Il questionario a "Barriera c'è il mare"

Nel giorno 6 dicembre 2016 alle ore 18.00, al Circolo dei Lettori, in Via Bogino 9, è stato presentato il progetto A Barriera c'è il Mare. Turismo in Barriera, un progetto di comunità, da Marco Giusta, *Assessore alle Politiche per la Multiculturalità e l'integrazione, Politiche Giovanili e per le Famiglie*, Francesca Leon, *Assessora alla Cultura* e da Carlotta Salerno, *Presidente della Circoscrizione 6*.

Il progetto è stato promosso e realizzato per l'occasione dal Comitato Urban Barriera di Milano, in collaborazione con i Bagni Pubblici di Via Agliè, i Laboratori di Barriera e alla Fondazione Contrada Torino. A sostenere questo progetto ha partecipato la Fondazione CRT, mentre a supportarlo hanno contribuito il Gruppo Torinese Trasporti GTT (che ha trasmesso il video promozionale del progetto nel circuito della metropolitana torinese per un mese) e Turismo Torino.

È da specificare che il progetto è stato realizzato grazie soprattutto al coinvolgimento degli abitanti che vivono e conoscono il quartiere, dei lavoratori e dei frequentatori che ogni giorno per svariati motivi frequentano il territorio di Barriera.

Per far questo sono stati distribuiti oltre 600 questionari (cartacei e online) nei quali agli abitanti e ai frequentatori sono state poste una serie di domande.

Nello specifico è stato chiesto loro: "Ti ferma per strada un gruppetto di turisti, decisi a visitare Barriera di Milano. Quali luoghi suggerisci loro per":

- MANGIARE E BERE (bar, ristoranti, pasticcerie, enoteche, street food, pizzerie...):
- SCATTARE DELLE BELLE FOTOGRAFIE (edifici, strade, piazze, spazi verdi... che raccontino la bellezza e la storia del quartiere);
- VEDERE UNA MOSTRA O UN'OPERA ARTISTICA (musei, gallerie, opere d'arte a cielo aperto...);
- PASSARE UN POMERIGGIO O UNA SERATA INTERESSANTI (rilassarsi per qualche ora, ballare, vedere un film, assistere a un concerto o a uno spettacolo...)



L'obiettivo era quello di segnalare sia ai cittadini torinesi di passaggio o in visita sul territorio, sia ai visitatori della città, le ricchezze che il quartiere di Barriera di Milano ha da offrire: ex edifici industriali, piole, spazi dedicati all'arte, interventi di rigenerazione urbana, edifici liberty, musica jazz, elettronica ed emergente, piatti etnici, specialità pugliesi, oggetti di artigianato, pizzerie e pasticcerie.

Il prodotto finale di questo progetto è stato infatti la realizzazione di una *Mappa di comunità*, che da allora è possibile trovare presso gli *INFO POINT Turismo Torino* e presso le scuole, le biblioteche e le attività commerciali del quartiere.

Accanto a questo prodotto cartografico cartaceo è stato anche allestito per l'occasione un sito web⁷⁵ in cui è possibile trovare online la mappa in questione.

Sul sito si legge, che entrambi questi strumenti raccolgono oltre 70 punti d'interesse, che vanno dagli spazi ex industriali (alcuni dei quali oggi riqualificati e riutilizzati), ai luoghi d'arte; dalle piole e le pasticcerie, alle eccellenze artigianali presenti sul territorio; dai luoghi storici, che hanno segnato il territorio, agli spazi da vivere e le attività da svolgere nel quartiere.

⁷⁵ "A Barriera c'è il mare".

Nella mappa, come si legge sempre sul sito, si trovano quei luoghi maggiormente evidenziati, che sono stati suddivisi in cinque categorie tematiche:

- dove mangiare e bere;
- dove vedere una mostra d'arte;
- dove scattare le fotografie più belle;
- dove comprare un souvenir artigianale made in barriera;
- dove rilassarvi per un pomeriggio o una serata, ascoltando un concerto o guardando uno spettacolo teatrale.

Va anche detta un'altra cosa importante: ovvero che sul sito non viene fatta parola alcuna circa il numero dei questionari effettivamente letti e consultati per produrre la mappa di comunità, né tantomeno la metodologia dotata per realizzare tale mappa. Il numero complessivo, infatti, su circa 600 questionari è di circa 150 questionari consultati.

Dietro la mappa di comunità e ovviamente anche sul sito si trovano poi anche sei itinerari d'autore ideati e proposti per l'occasione da 6 "ambasciatori", i quali sono ancora oggi legati sentimentalmente o professionalmente al quartiere di Barriera di Milano: l'artista Alessandro Bulgini, la scrittrice Margherita Oggero, il musicista Vito Miccolis (alias Dottor Lo Sapio), lo scrittore Marco Magnone, il giornalista de La Stampa Paolo Coccorese e l'architetto Valentina Farassino, figlia del celebre Gipo.

A fianco a questa prima parte del questionario, finalizzata, come appena spiegato, per la realizzazione del progetto di comunità *A Barriera c'è il Mare*, il Comitato Urban ha anche allegato una seconda trince di domande, sia su supporto cartaceo che online, nella quale ha chiesto agli intervistati di spendere qualche minuto per comunicare anche la loro opinione circa:

- la considerazione dei vantaggi e degli svantaggi di abitare nel quartiere;
- l'individuazione dei luoghi frequentati più o meno volentieri;
- la visione del quartiere da lì a 10 anni;
- le motivazioni legate ad un possibile trasferimento dal quartiere verso un'altra zona, nel caso in cui esistesse la possibilità di farlo.

Domande e risposte a cui tuttavia non era stata data ancora alcuna rilevanza.

Nel capitolo successivo vedremo come si è arrivati a rimettere mano su questi questionari.

Capitolo 5

Analisi del questionario "A Barriera c'è il Mare" e creazione delle mappe a partire dalla georeferenziazione delle risposte emerse dai questionari svolti dal Comitato



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

"Al di là di sei fiumi e tre catene di montagne sorge Zora, città che chi l'ha vista una volta non può più dimenticare. Cosicché gli uomini più sapienti del mondo sono quelli che sanno a mente Zora. Ma inutilmente mi sono messo in viaggio per visitare la città: obbligata a restare immobile e uguale a se stessa per essere meglio ricordata, Zora languì, si disfece e scomparve. La Terra l'ha dimenticata"

Le Città Invisibili di Italo Calvino

5.1 Descrizione della metodologia: come realizzare le mappe

Prima di presentare i risultati prodotti, occorre spiegare quale metodologia è stata adottata per rendere possibile la georeferenziazione e la rappresentazione grafica di alcune domande dei due questionari. Andando con ordine proveremo a descrivere cronologicamente tutte le procedure seguite per la creazione delle rappresentazioni.

Dapprima, sono stati consultati tutti i questionari svolti, riportando a mano a mano tutti i dati e le risposte delle domande, dei circa 600 questionari cartacei, su un foglio di Excel (immagine 117), mettendo in orizzontale le domande del questionario e in verticale tutti i dati degli intervistati (nome, età e nazionalità) e le risposte alle domande.

Per far questo, data la modalità a domande aperte, si è cercato di riportare le principali parole chiave, qualora si trattasse di risposte troppo lunghe: in particolare questo è stato fatto per le motivazioni espresse per i *luoghi frequentati volentieri* e per i *luoghi non frequentati volentieri*, per le risposte relative all'immagine di Barriera fra 10 anni e per le motivazioni espresse riguardo al cambiamento o meno se ne avesse la disponibilità. A questo punto è stato possibile procedere con il riordino e la rielaborazione dei dati emersi dai questionari, servendosi del supporto simultaneo dei software Excel e Access, al fine di realizzare, come vedremo successivamente, delle mappe di quartiere⁷⁶ mirate alla conoscenza della percezione del quartiere da parte degli abitanti, dei lavoratori e di chi per motivi famigliari, di svago, o altro conosce bene e frequentata Barriera di Milano.

Figura 131 – Riordino dei dati del questionario

1	n.	et	nazionali	abit	lavor	frequen	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	
251	250	37	italiana	37	0	37	Spazi bibliotech sulle	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	Libreria	
252	251	37	italiana	8	0	8	Vicinanza centro della città	Mazzi di trasporto pubblico	Multi negozi	Delinquenza	Sportisti	Trasmissione da parte del comarc e degli abitanti										
253	252	30	italiana	3	0	3	Fatto a portata di mano															
254	253	44	italiana	16	0	16	Zona commerciale	Ben servizi	Vicinanza centro della città	Multicultural	Sportisti per strada e sui marciapiedi	Poca sicurezza di sera	Atti vandalici									
255	254	37	italiana	0	4	0	Ben servizi															
256	255	47	italiana	20	0	20	Vicinanza centro della città	Mazzi di trasporto pubblico		Brutte gente	Strada la sera											
257	256	37	italiana	0	0	20	Multicultural	Zona commerciale	Ben servizi	Vicinanza centro della città	Sportisti per strada	Poca sicurezza di sera	Atti vandalici									
258	257	38	italiana	29	0	29	Fatto a portata di mano															
259	258	41	italiana	26	4	26	Servizi (esclusi comuni, mercati e parcheggi, scuole, sportisti, biblioteche, centro per frequentatori)	Ortopedi e servizi Asl		Piccole e centri sportivi	Spaccio	Delinquenza	Pochi spazi per giocare									
260	259	41	peruviana	14	10	14	Mazzi di trasporto pubblico	Fatto a portata di mano	Vicinanza centro della città	Sportisti sulla strada	Esclusione di salini per strada	Inquinanza la sera	Luoghi usati come salotto dove si beve									
261	260	41	peruviana	14	10	14	Mazzi di trasporto pubblico	Fatto a portata di mano	Vicinanza centro della città	Sportisti sulla strada	Esclusione di salini per strada	Inquinanza la sera	Luoghi usati come salotto dove si beve									

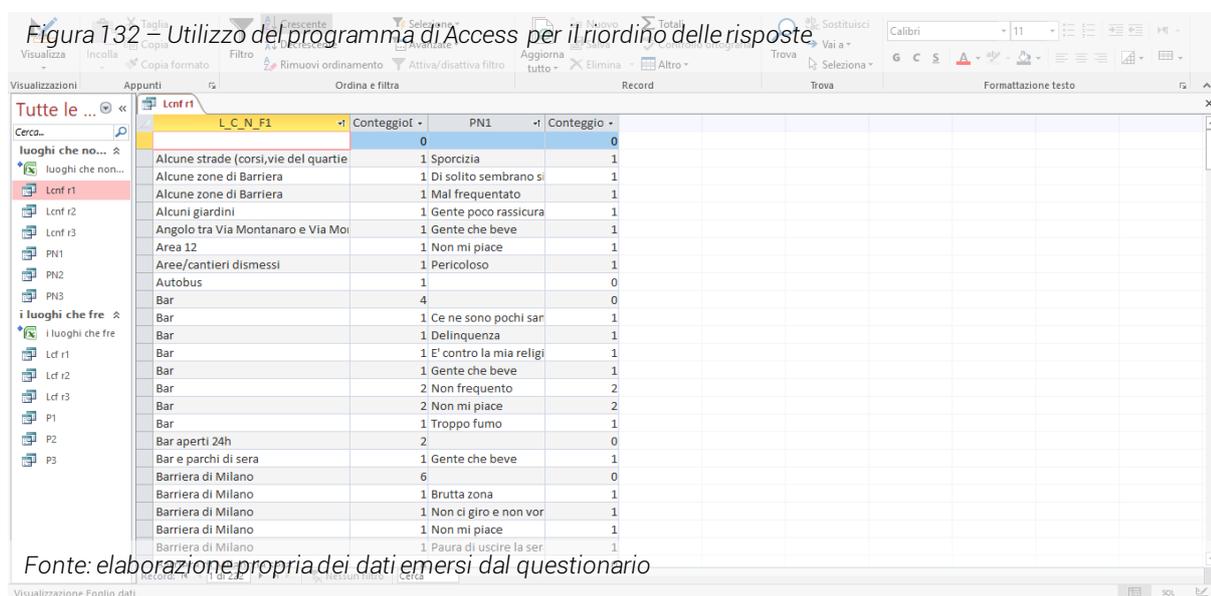
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

⁷⁶ Le mappe di quartiere sono una tipologia di rappresentazioni cartografiche, che, a prescindere da quello che raccontano, sono realizzate in modalità *bottom-up*, cioè a partire, appunto, da approfondite interviste oppure da questionari rivolti agli abitanti o ai frequentatori di un territorio, al fine di cogliere una descrizione rappresentativa, dal punto di vista di chi abita o vive il suddetto territorio. Tale rappresentazione è appunto diversa dalle mappe topografiche, poiché coglie diversi aspetti e descrive lo stato attuale delle cose, e per esempio quello futuro. Tali mappe possono evidenziare come le comunità vedono, percepiscono, e attribuiscono un valore al proprio territorio, alle sue memorie, alle sue trasformazioni, alla sua realtà attuale e a quella futura.

Successivamente attraverso il programma di Access, dopo aver collegato la tabella di partenza su foglio Excel, è stato possibile creare delle *query*, per tutte le domande (e relative risposte) utili per la produzione delle mappe: *luoghi che non frequentati volentieri*, *luoghi che frequentati volentieri*, *vantaggi di abitare, lavorare e frequentare Barriera*, *gli svantaggi di abitar, lavorare e frequentare Barriera*.

Riportiamo l'esempio dei *luoghi non frequentati volentieri*, in cui, come si nota nell'immagine 118, ad ogni luogo è stata affiancata la sua motivazione e il numero di volte che quelle stesse motivazioni venivano date per descrivere gli stessi luoghi individuati da più persone.

In questo modo tutti i luoghi designati come risposta alla domanda "*Quali luoghi frequentati più volentieri*" del quartiere di Barriera di Milano, sono risultati visibili in ordine alfabetico. Così facendo è stato possibile rendere più facile la lettura incrociata dei dati.



A questo punto sono state uniformate, nel foglio di partenza di Excel, procedendo di volta in volta, quelle risposte che, pur essendo riferite alle stesse località (per esempio nomi di vie, piazze, mercati, luoghi pubblici o privati, ecc.), vengono scritte in modi differenti, oppure utilizzando abbreviazioni. Nel frattempo veniva di volta in volta riaggiornato anche il foglio di Access, rendendo così la georeferenziazione, effettuata in un secondo momento, più facile da realizzare.

Contemporaneamente su un foglio Excel è stato creato un elenco dei luoghi e affianco è stato segnato quante volte ogni luogo veniva indicato dagli intervistati.

Figura 133 – Tutti i luoghi non frequentati volentieri

	L_C_N_F1	Conteggio non contare	L_C_N_F2	Conteggio contare	L_C_N_F3	Conteggio non contare
1	Alcune strade (corsi, vie del quartiere)	1	Alcune strade (corsi, vie del quartiere)	2	Alcuni negozi e bar del quartiere	1
2	Alcune zone di Barriera	2	Anagrafe	1	Aree/cantieri dismessi	1
3	Alcuni giardini	1	Aree/cantieri dismessi	1	Auchan Corso Romania	1
4	Angolo via Montanaro e Via Monterosa	1	Bagni pubblici di Via Aglie	1	Bagni pubblici di Via Aglie	1
5	Area 12	1	Balon	3	Balon	1
6	Aree/cantieri dismessi	1	Bar	4	Bar poco raccomandati	1
7	Autobus	1	Bar aperti 24h	2	Barriera di Milano	1
8	Bar	10	Barriera di Milano	1	Barriera di Milano la sera	2
9	Bar aperti 24h	2	Biblioteca	2	Carla Via Germagnano	1
10	Bar e parchi di sera	1	Bitrone	1	Castelli	1
11	Barriera di Milano	10	Butte vie	1	Centri estetici cinesi	2
12	Barriera di Milano la sera	10	Chiesa	2	Cimitero	1
13	Casa piccole	1	Corso Giulio Cesare	11	Corso Giulio Cesare	4
14	Centro	1	Corso Giulio Cesare e vie limitrofe	1	Corso Novara	1
15	Chiesa	1	Corso Novara	3	Corso Palermo e Corso Vercelli	1
16	Cinema	2	Corso Palermo	6	Corso Vercelli	3
17	Ciccoli	2	Corso Palermo e vie limitrofe	1	Corso Vercelli e vie limitrofe	1
18	Corso Giulio Cesare	22	Corso Vercelli	10	Edifici abbandonati	1
19	Corso Giulio Cesare di sera	2	Corso Vercelli di sera	1	Ex CEAT	1
20	Corso Giulio Cesare e Corso Vercelli e vie limitrofe di sera	1	Corso Vercelli e vie limitrofe	1	Giardini Giovanni Bosco	1
21	Corso Giulio Cesare e vie limitrofe	1	Corso Vigerano	1	Il bar di via Balba	1
22	Corso Giulio Cesare/Corso Novara	1	Discoteca	2	Mercato Piazza Foroni	2
23	Corso Novara	2	Giardini	3	Mezzi pubblici	1
24	Corso Novara	4	Giardini di sera	1	Musei	1
25	Corso Palermo	3	Giardini di Via Bologna	1	Negozi di abbigliamento	1
26	Corso Talarino	1	Giardini di Via Montanaro	3	Risusano	1
27	Corso Vercelli	8	Giardini di Via Monterosa	2	Palaestra Chiesa Pace	1
28	Corso Vercelli di sera	3	Giardini di Via Sospello	1	Piazza Baldisera	1
29	Discoteca	4	Giardini Giovanni Bosco	1	Piazza Botterini	1
30	Dove ci sono troppi extracomunitari	1	Giardini Peppino Impastato	1	Piazza Diana	2
31	Frequento tutti i posti di Torino belli e brutti	1	Giardini sporchi	1	Piazza Rebudengo	2
32	Ghetti	2	Giardini vicino alla mutua	1	Piazza Sofia	1
33		1			Risusano	1

Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario e motivazioni raggruppamenti dei perché nrf luoghi nrf inseriti sulla ma...

Come si può notare sono stati "esclusi" dall'elenco tutti quei luoghi generici, cioè quei luoghi che non corrispondono a luoghi reali e quindi non rappresentabili cartograficamente, contrassegnandoli con una X in una colonna adiacente. Questo sarà poi utile in un secondo momento per ricordare quale luogo sarà rappresentato graficamente (i *luoghi generici*) e quale cartograficamente (i *luoghi fisici*).

Lo stesso procedimento è stato ripetuto dall'inizio per le motivazioni – per cui quei luoghi venivano citati –, qualora fossero stati espressi, ordinando questa volta in ordine alfabetico non più i luoghi ma i perché e creando delle "query" che, come si nota nell'immagine successiva, danno la possibilità di affiancare ad ogni motivazione quante volte queste vengono utilizzate per descrivere lo stesso luogo.

Figura 134 – Utilizzo del programma di Access per il riordino delle motivazioni

Lnf r1	PN1	L_C_N_F1	Conteggio
brutte persone	1	Corso Giulio Cesare di sera	1
brutte persone	1	Giardini Peppino Impastato	1
Brutte persone	1	Parco Corso Vercelli	1
Brutte persone	1	Piazza Respighi	1
Brutte persone	1	Porta Palazzo	1
Brutto posto	1	Giardini Giovanni Bosco	1
Brutto posto	1	Giardini Peppino Impastato	1
Buia e mal frequentata	1	Corso Palermo	1
Buia e mal frequentata	1	Piazza Crispi	1
Caos, gli adulti bevono, spaccio	1	Giardini	1
Ce ne sono pochi sani	1	Bar	1
Centri massaggi, centri scommesse	1	Corso Vercelli di Sera	1
Colpa della delinquenza e dell'ass	1	Barriera di Milano la sera	1
Costa e non capisco bene	1	Musei	1
Degradato e pericoloso per incolu	1	Porta Palazzo	1
Degrado	2	Corso Giulio Cesare	2
Degrado e sporcizia	2	Giardini di Via Montanaro	2
Degrado e traffico	1	Corso Giulio Cesare	1
Degrado sociale	1	Piazza Foroni e strade limitrofe	1
Delinquenza	1	Bar	1
Delinquenza	1	Barriera di Milano la sera	1
Delinquenza	1	Porta Palazzo	1
Delinquenza	1	Strade del quartiere la sera	1
Delinquenza	1	Via Scarlatti	1

Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Allo stesso modo, come si può notare dall'immagine 138, sono stati numerati, affianco alle motivazioni che sono proprie dei luoghi generici prima segnalati, quelle risposte che non sono da considerare (in blu quelle che non sono proprio da prendere in considerazione, oppure affianco

scrivendo quante corrispondono ai luoghi generici: ad esempio quando appare scritto -1, -2, -3 ecc).

Come fatto per i luoghi, anche in questo caso si è cercato di uniformare alcune risposte che potevano avere più o meno lo stesso significato, oppure che potevano essere scritte allo stesso modo, ordinando e numerando su un foglio Excel tutte le motivazioni, così da rendere più facile in un secondo momento il loro raggruppamento per tematiche comuni.

Figura 135 – Tutte le motivazioni

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	PN1	Conseggi	non contate		PN2	Conseggi	non contate		PN3	Conseggi	non contate		
1													
2	A causa dell'incuria e della poca integrazione sociale				Brutta e mal frequentata				Abbandonato a se stesso				
3	Abbandonato a se stesso				Brutta zona				Accompagnamento zingari				
4	Abitudine				Brutte persone				Bloccano le strade quando costruiscono qualcosa				
5	Brutta zona				Brutto posto				Brutte zone				
6	Brutte persone				Degradato e pericoloso per incolumità				Brutte persone				
7	Brutto posto				Degrado				Caotica con edifici decadenti e con cantiere perenni				
8	Buia e mal frequentata				Degrado e sporcizia				Degrado				
9	Caor, gli adulti bevono, spaccio				Degrado e traffico				Degrado e traffico				
10	Cosa non può farsi				Degrado sociale				Delinquenza				
11	Cerchi massaggi, centri scommesse, supermercati aperti a quasi tutto				Delinquenza				Farsi male				
12	Colpa della delinquenza e dell'assenza di sicurezza				Devo aspettare				Fuori scala				
13	Cosa e non capisco bene				Di sera invivibile per problemi derivanti da immigrati				Gente che spacca				
14	Degradato e pericoloso per incolumità				E' contro la mia religione				Gente poco rassicurante				
15	Degrado				E' impossibile frequentare questi luoghi con i bambini in quanto				Insicurezza				
16	Degrado e sporcizia				Gente che spacca				Mal frequentato				
17	Degrado e traffico				Gente che spacca e droga				Non è divertente				
18	Degrado sociale				Gente poco rassicurante				Non è bella né di giorno né la sera				
19	Delinquenza				Inutile				Non frequento				
20	Delinquenza, spaccio, extracomunitari				Incroci pericolosi in particolare con via Cigna				Non mi piace				
21	Di solito sembrano sicure, e non si ha paura di camminare da soli				Ingombre di rifiuti e occupate da auto parcheggiate				Paura di uscire la sera				
22	Droga				Insicurezza				Per i miei				
23	E' contro la mia religione				Ligano sempre				Pericoloso				
24	E' difficile che andiamo in posti che non ci piacciono o che non frequentiamo				Mal frequentato				Poco controllo per i bimbi, spazio non delimitato				
25	E' impossibile frequentare questi luoghi con i bambini in quanto				Mal frequentato				Presenza di zingari, nomadi invasivi				
26	E' la mia città, anche se non ci sono nati ci sono cresciuti e non si può fare altro				Muri scotti				Presenza quasi esclusiva di Extracomunitari				
27	Frequento solo le scuole				Non si disentera				Rotonda pericolosa				
28	Gente che beve				Non c'è la spiegazione in oinese				Rubano e spacciano				
29	Gente che spacca				Non è bella né di giorno né la sera				Sovaffollati				
30	Gente che spacca e droga				Non frequento				Spaccio e delinquenza				
31	Gente poco rassicurante				Non luogo				Sporcizia				
32	Chiedo in nome al mercato e non faccio nulla				Non mi piace				Troppo traffico				
33	Insicurezza				Paura di uscire la sera								
34													

Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario. [ridi cloud](#) tutte le motivazioni raggruppamenti dei perché nrf luoghi ...

Una volta ordinati sia i luoghi che i perché, è stato necessario raggruppare i perché, individuando:

- delle macrocategorie che esprimessero delle tematiche generali (come ad esempio: *Insicurezza, preoccupazione della criminalità e paura, Insicurezza nella sfera sociale e diffidenza verso la popolazione che vive e abita il quartiere* ecc.)
- delle sottocategorie che permettono di raggruppare le risposte simili tra loro nel significato (come ad esempio: *Senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo, Attività illegali/criminali/microcriminali, Mal frequentata*, ecc.).

A queste ultime per facilitare il lavoro, sono state fatte corrispondere delle sigle – ad esempio *R1M1* che significa *risposta1 con motivo1* – per distinguere appunto le diverse sottocategorie individuate. Il passo successivo è stato creare poi delle macrocategorie che come detto poc'anzi servissero a raggruppare le suddette sottocategorie.

Questo passaggio è stato reso obbligatorio poiché, diversamente, ad ogni luogo georeferenziato in ambiente GIS, sarebbero dovute corrispondere eccessive motivazioni e le rappresentazioni cartografiche sarebbero risultate di non facile comprensione.

Così facendo invece sono state raggruppate le risposte relative alle motivazioni, che potevano esprimere più o meno lo stesso significato.

Figura 136 – Raggruppamento dei "perché non frequenti volentieri"

PN1=Perché non frequenti (scelta 1), PN2=Perché non frequenti (scelta 2), PN3=Perché non frequenti (scelta 3)							
macrocategoria	sottocategoria	sigla motivo	Perché	sigla motivo	Perché	sigla motivo	Perché
Insicurezza, preoccupazione della criminalità e paura	senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo	R1M3	degradato e pericoloso per incolumità+insicurezza+paura di uscire la sera+pericoloso	motivo 3	insicurezza+pericoloso+paura di uscire la sera+degradato e pericoloso per incolumità+non è bella né di giorno né di sera	R3M3	insicurezza+non è bella né di giorno né di sera+paura di uscire la sera+pericoloso
	attività illegali/criminali/microcriminali	R1M5	centri massaggi, centri scommesse, supermercati aperti a qualunque ora e spaccio+gente che beve+delinquenza+drogati+gente che spaccia e si droga+gente che spaccia+rubano+spacciatori e troppi stranieri+spaccio e delinquenza+sporçizia e spaccio+troppi bar aperti e delinquenti+ubriacconi e malintenzionati	motivo 5	troppa criminalità+rubano+spaccio e delinquenza+gente che spaccia+ubriacconi e malintenzionati+gente che spaccia e si droga+delinquenza+troppi bar aperti e delinquenti	R3M5	gente che spaccia+rubano e spacciano+spaccio e delinquenza
	mal frequentata	R1M7	buia e mal frequentata+mal frequentato+mal frequentata di sera+pregiudizi su case popolari+sporçizia e mal frequentati	motivo 7	brutta e mal frequentata+mal frequentata+mal frequentato+pregiudizi su case popolari	R3M7	mal frequentato
	insicurezza nella verso le	R1M2	brutte persone+gente poco rassicurante+litigano sempre+non mi piace per via della gente che frequenta	motivo 2	brutte persone+litigano sempre+troppe vie affollate da persone	R3M2	brutte persone+poco controllo per i bimbi, spazio non delimitato

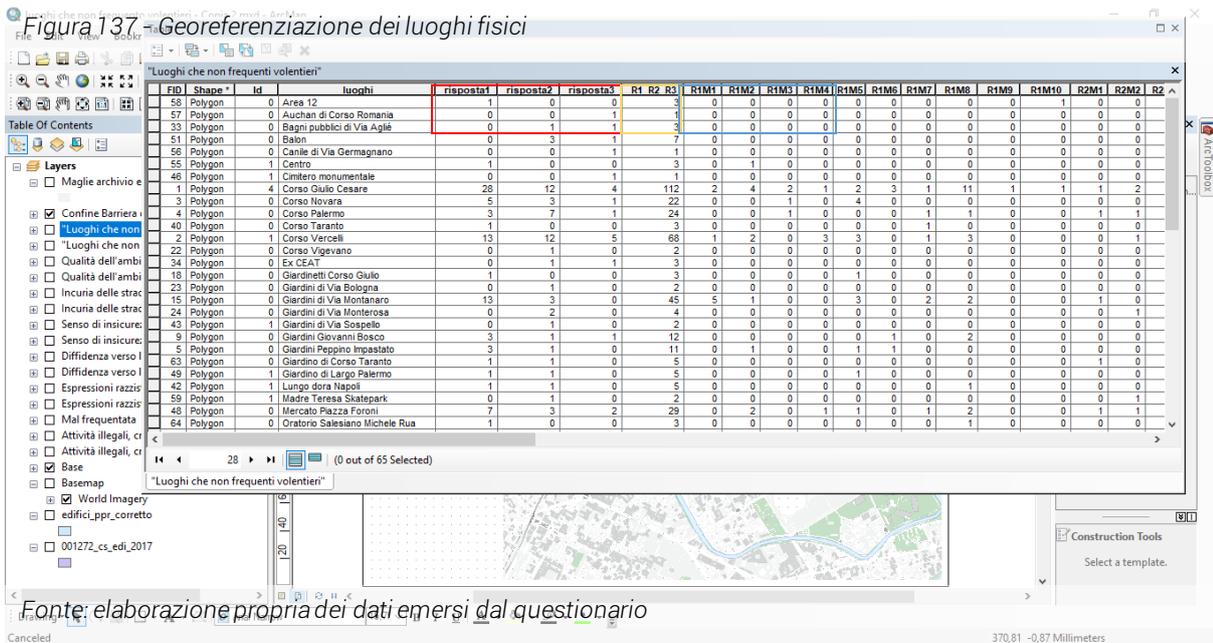
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

È stato possibile solo a questo punto creare un nuovo layer poligonale sul software di ArcGIS e iniziare la georeferenziazione dei luoghi fisici, individuando con dei poligoni: vie, piazze, giardini, parchi, edifici, aree estese, aree limitrofe ecc.

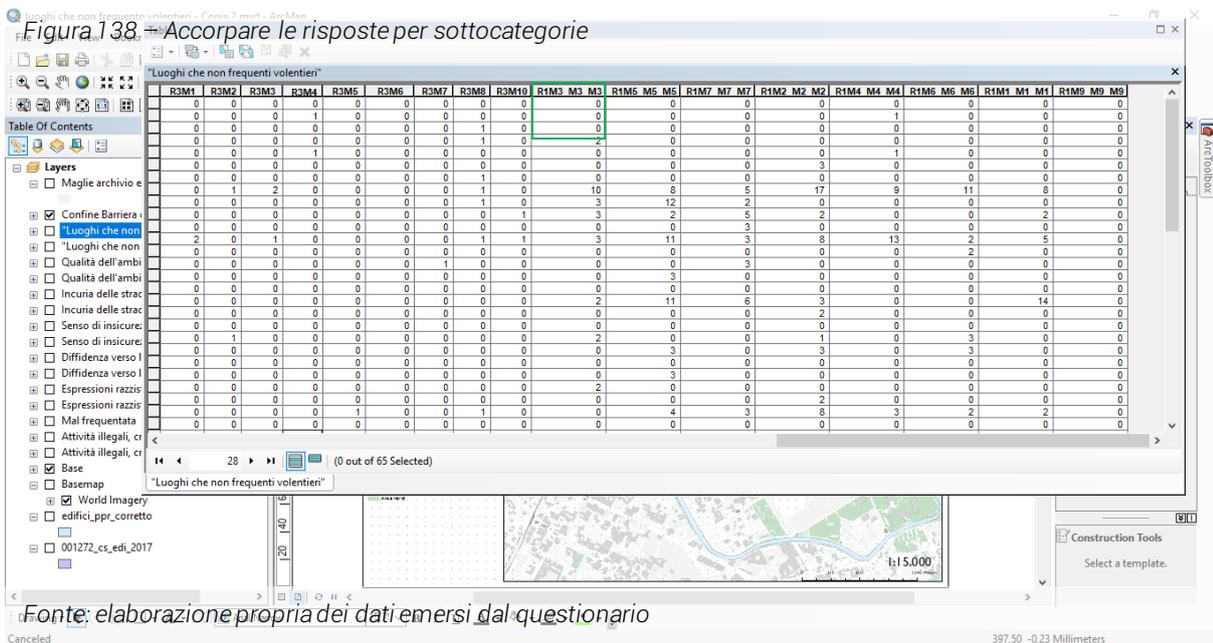
Poiché veniva chiesto agli intervistati di esprimere tre preferenze in ordine di priorità, ad ogni luogo fisico sono poi state fatte corrispondere dapprima tre colonne (come si nota nell'immagine 123 cerchiata in rosso, rispettivamente chiamate *risposta1*, *risposta2*, *risposta3*) in cui sono state inserite – con l'aiuto degli aggiustamenti fatti precedentemente – il numero di volte che ogni luogo veniva segnalato dagli intervistati. Si otteneva così la somma di volte che ogni luogo veniva citato come prima, come seconda o come terza scelta.

In seguito è stato poi associato ad ogni luogo reale il suo *perché*, qualora esso fosse stato espresso dall'intervistato affianco all'individuazione del luogo. Per fare questo sono state di volta in volta create delle nuove colonne (come si vede nell'immagine 123 cerchiata in blu, chiamate *R1M1*, *R1M2*, *R1M3* ecc). In queste nuove colonne (denominate con la sigla della sottocategoria di appartenenza delle motivazioni raggruppate precedentemente) sono indicate il numero di volte per cui quei luoghi vengono citati.

Successivamente, prima di creare una nuova colonna (come si nota nell'immagine 123 cerchiato in giallo, chiamato *R1_R2_R3*) in cui fare la somma per ogni luogo individuato – a prescindere da quale grado di importanza venisse dato per ogni luogo – è stato attribuito un peso diverso alle tre risposte, per dare più importanza alle prime risposte anche una volta sommate insieme a quelle espresse per ultime: per fare questo è stato moltiplicato la *risposta1* per 3, la *risposta2* per 2 e la *risposta3* per 1.



Per creare delle mappe tematiche sono state poi accorpate le stesse sottocategorie ($R1M3$, $R2M3$, $R3M3$) relative alle diverse colonne di risposte (risposta1, risposta2, risposta3): come si nota nell'immagine 124 cerchiata in verde, ad esempio $R1M3_M3_M3$, rappresenta l'unione delle sottocategorie $R1M3$, $R2M3$, $R3M3$ e il cui tema corrisponde al *Senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo*. Anche questa volta sono stati attribuiti inizialmente gli stessi pesi di prima, questa volta alle diverse risposte delle sottocategorie $R1M3$, $R2M3$, $R3M3$.



Finora si è però parlato solamente della georeferenziazione dei *luoghi fisici*. Altra questione è il trattamento dei dati definiti *luoghi generici*, cioè quei luoghi che non corrispondono a luoghi reali e quindi che non risultano georeferenzabili.

Questo problema emerge quando il questionario o una qualsiasi altra forma di intervista è pensata con delle risposte aperte, per cui gli intervistati potrebbero non rispondere in modo chiaro, oppure

non precisare come richiesto la propria preferenza o non preferenza, oppure rimanendo vaghi circa la propria risposta.

È bene capire quindi già da subito, quando si svolge un questionario, quale sarà il prodotto finale e quali risultati sarà possibile estrapolare.

In questo caso, non potendo agire sulla tipologia del questionario svolto dal Comitato, sono state prese comunque in considerazione anche quelle risposte generiche, creando però dei grafici e delle mappe differenti, che si vedranno in seguito.

Per trattare questi dati, sempre tramite strumento Excel, sono stati isolati tutti i *luoghi generici* dalla tabella creata precedentemente che mostrava tutti i *luoghi non frequentati volentieri* emersi dai questionari e successivamente sono state escluse ancora delle risposte: ovvero quelle risposte poco chiare e quelle che non avevano niente a che fare con il quartiere.

Anche in questo caso le risposte sono state pesate, sempre secondo lo stesso criterio adottato per i *luoghi fisici* e in seguito è stato creato un grafico che metteva insieme tutti i luoghi generici soppesati sul totale.

Figura 139 – I luoghi generici "che non frequentati volentieri"

L.C.N.F.1	Conseggi	L.C.N.F.2	Conseggi	L.C.N.F.3	Conseggi	L.C.N.F.	Conseggi	percentuale
1 Alcune strade (corsi, vie del quartiere)	1	2 Alcune strade (corsi,vie del quartiere)	2	3 Alcuni negozi e bar del quartiere	1	1 Nessuno	51	8,44
2 Alcune zone di Barriera	2	3 Aree/cantieri dismessi	1	4 Aree/cantieri dismessi	1	2 Bar	47	7,75
3 Alcune giardini	1	4 Bar	4	5 Bar poco raccomandati	1	3 Giardini	47	7,75
4 Spaziatura Via Montecorice e Via Montecorice	1	5 Bar aperti 24h	2	6 Barriera di Milano	1	4 Strade del quartiere la sera	38	6,29
5 Aree/cantieri dismessi	1	6 Barriera di Milano	2	7 Barriera di Milano la sera	2	5 Vie interne poco frequentate	36	5,93
6 Bar	13	7 Biblioteca	2	8 Barriera di Milano	1	6 Barriera di Milano	32	5,43
7 Bar aperti 24h	2	8 Biette	1	9 Centri estetici cinesi	2	7 Barriera di Milano la sera	32	5,30
8 Bar e parchi di sera	1	9 Brutte vie	2	10 Edifici abbandonati	1	8 Mercati nonati	20	3,27
9 Barriera di Milano	10	10 Chiesa	2	11 Negozi pubblici	1	9 Discoteca	16	2,65
10 Barriera di Milano la sera	10	11 Discoteca	2	12 Negozi di abbigliamento	1	10 Scuola	16	2,65
11 Barriera di Milano	10	12 Giardini	3	13 Negozi di abbigliamento	1	11 Strade del quartiere	13	2,17
12 Barriera di Milano	10	13 Giardini di sera	1	14 Nessuno	2	12 Strade poco illuminate	13	2,15
13 Barriera di Milano	10	14 Giardini sporchi	1	15 Palestra Chiesa Pace	1	13 Parchi e giardini	12	1,99
14 Chiesa	1	15 Giardini ordinati alla minus	2	16 Negozi	2	14 Sala giochi (slot-scommesse)	12	1,99
15 Cinema	2	16 Mercati nonati	1	17 Posti sconosciuti	1	15 Bar aperti 24h	10	1,65
16 Cinema	2	17 Money transfer	1	18 Ristoranti cinesi	1	16 Parchi	9	1,49
17 Discoteca	4	18 Money transfer	1	19 Ristoranti cinesi	1	17 Alcune strade (corsi, vie del quartiere)	7	1,13
18 Dove ci sono troppi estracomunitari	1	19 Museo	1	20 Sala giochi (slot-scommesse)	2	18 Alcune zone di Barriera	6	0,99
19 Frequento tutti i posti di Torino belli e brutti	1	20 Negozi sporchi e persone inclivi	1	21 Scuola	1	19 Aree/cantieri dismessi	6	0,99
20 Ghetto	2	21 Nessuno	2	22 Strade del quartiere	1	20 Chiesa	7	1,13
21 Giardini	11	22 Giardini	1	23 Strade del quartiere la sera	1	21 Alcune zone di Barriera	6	0,99
22 Giardini del Toro	1	23 Giardini di sera	1	24 Tabaccherie	1	22 Aree/cantieri dismessi	6	0,99
23 Giardini di sera	1	24 Giardini di sera	3	25 Barriera di Milano	2	23 Cinema	6	0,99
24 Giardini ordinati alla minus	2	25 Giardini di sera	3	26 Barriera di Milano	2	24 Cinema	6	0,99
25 Ipocoop	2	26 Giardini sporchi	1	27 Barriera di Milano	2	25 Cinema	6	0,99
26 Kebabari	1	27 Giardini ordinati alla minus	2	28 Barriera di Milano	2	26 Cinema	6	0,99
27 Letterie	1	28 Giardini sporchi	1	29 Barriera di Milano	2	27 Cinema	6	0,99
28 Lavoro	1	29 Giardini ordinati alla minus	2	30 Barriera di Milano	2	28 Cinema	6	0,99
29 Le strade in bici	1	30 Giardini sporchi	1	31 Barriera di Milano	2	29 Cinema	6	0,99
30 Locali immorali	1	31 Giardini ordinati alla minus	2	32 Barriera di Milano	2	30 Cinema	6	0,99
31 Locali pub	1	32 Giardini sporchi	1	33 Barriera di Milano	2	31 Cinema	6	0,99
32 Luoghi chiusi e affollati	1	33 Giardini ordinati alla minus	2	34 Barriera di Milano	2	32 Cinema	6	0,99
33 Luoghi di parco	2	34 Giardini sporchi	1	35 Barriera di Milano	2	33 Cinema	6	0,99
34 Luoghi dove c'è casino	1	35 Giardini ordinati alla minus	2	36 Barriera di Milano	2	34 Cinema	6	0,99
35 Luoghi frequentati dai giovani	1	36 Giardini sporchi	1	37 Barriera di Milano	2	35 Cinema	6	0,99
36 Luoghi poco illuminati e poco trafficati	1	37 Giardini ordinati alla minus	2	38 Barriera di Milano	2	36 Cinema	6	0,99
37 Mercati nonati	6	38 Giardini sporchi	1	39 Barriera di Milano	2	37 Cinema	6	0,99
38 Musei	1	39 Giardini ordinati alla minus	2	40 Barriera di Milano	2	38 Cinema	6	0,99
39 Negozi etnici	2	40 Giardini sporchi	1	41 Barriera di Milano	2	39 Cinema	6	0,99

Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Infine una volta pesati e raggruppati anche i *luoghi generici*, si è cercato di restituire graficamente anche in questo caso attraverso delle *mappe di quartiere*: quest'ultime diversamente dalle prime comunicano a *parole* la percezione degli abitanti.

Per far questo si è pensato di utilizzare lo strumento del *world cloud*, che viene utilizzato ad esempio quando si ha un testo e si vogliono estrapolare le parole che appaiono più frequentemente.

Per prima cosa è stato creato un elenco su un foglio Excel complessivo di tutte le risposte relative ai *luoghi generici*, che poi è stato copiato sul sito che produce in automatico queste *nuvole di parole*.

Il sito a sua volta produce un'immagine in cui appaiono in grande quelle parole ripetute più volte e in piccolo quelle parole ripetute di meno.



Fonte: jasondavies.com

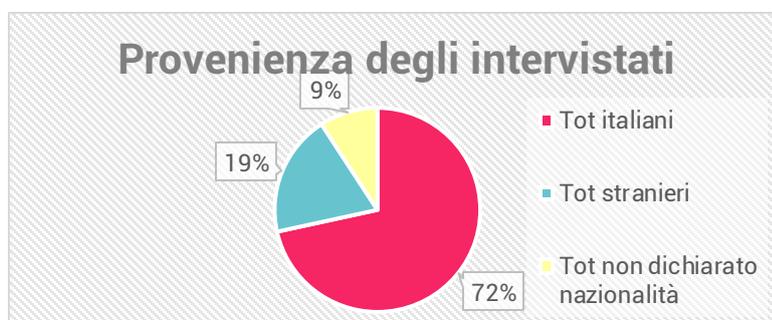
Non esco la sera, e di giorno

Infine, queste nuvole prodotte automaticamente, sono state poi sistemate graficamente all'interno del confine del quartiere di Barriera di Milano per produrre il secondo tipo di mappe del quartiere che verranno successivamente mostrate.

5.2 Struttura e composizione del campione intervistato

Prima di procedere con la descrizione delle analisi emerse dalla lettura dei questionari e dalla lettura delle mappe, occorre fornire alcuni dati circa la composizione degli intervistati che hanno risposto al primo questionario.

Il primo dato importante che emerge è che per lo più ad aver risposto ai questionari sono stati italiani (quasi i $\frac{3}{4}$ del campione); il restante $\frac{1}{4}$ sono in parte stranieri e in parte coloro i quali non hanno dichiarato la propria provenienza. Quindi l'immagine che verrà fuori del quartiere sarà l'immagine di abitanti/frequentatori per lo più di provenienza italiana.



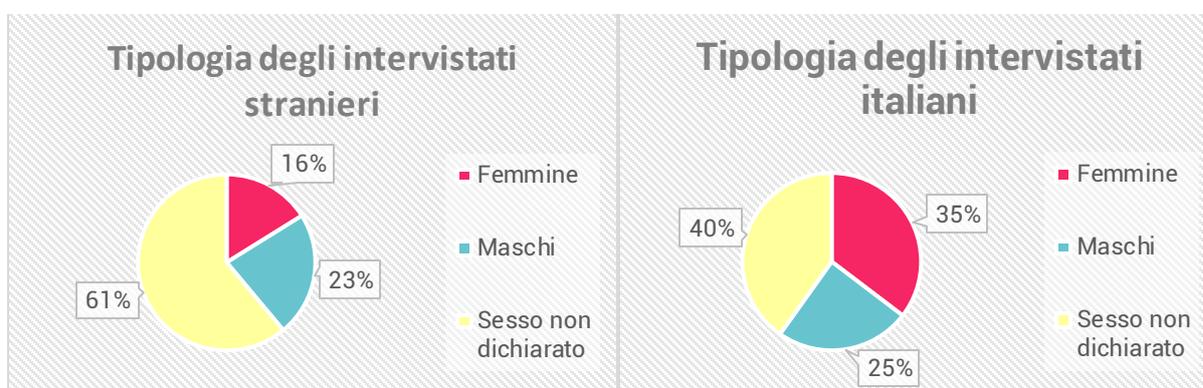
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nello specifico gli intervistati che hanno compilato i circa 600 questionari, sono: per il 19% stranieri, per il 72% italiani, mentre il 9% rimanente non ha specificato la propria nazionalità.

Dato che nella prima tipologia di questionario non è stato chiesto di specificare il proprio sesso – ma solamente l'età, la nazionalità e il nome – riportando i dati di ogni questionario, nella prima fase di analisi, si è cercato di determinare se si trattasse di un uomo o una donna, di volta in volta, attraverso la comprensione delle risposte o, se specificato, attraverso il nome o la mail.

Prendendo in riferimento solo gli intervistati che hanno specificato la propria provenienza è emerso invece che:

- Del 19% degli intervistati stranieri, il 16% sono femmine, il 23% sono maschi, mentre del 61% di loro non è dato conoscere il sesso.
- Del 72% degli intervistati italiani, il 35% sono femmine, il 25% sono maschi, mentre del 40% di loro non è dato conoscere il sesso.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Tra gli intervistati di provenienza straniera che hanno compilato i questionari divulgati, è possibile notare che la maggior parte di loro è di provenienza marocchina, romena, cinese, nigeriana, peruviana e senegalese.

Figura 141 – Provenienza degli intervistati stranieri

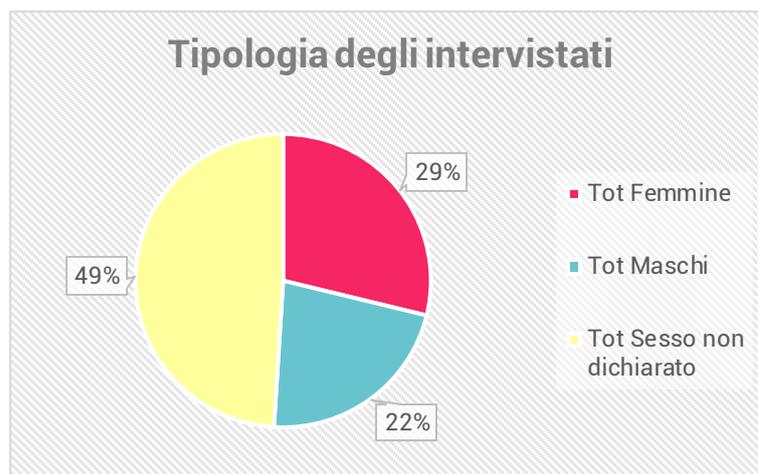


Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Dalla lettura complessiva dei questionari si è determinato che il campione è così costituito:

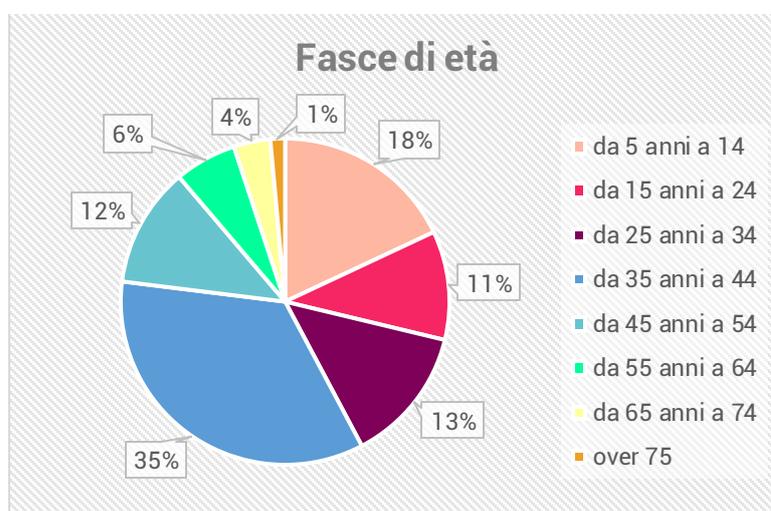
- per il 29% da donne, di cui il 11% sono straniere, e l'89% sono italiane;
- per il 22% da uomini, di cui il 20% sono stranieri, e l'80% italiani.

Del restante 49% del campione intervistato invece non è stato possibile definire il sesso, ma nonostante ciò sappiamo che per il 29% sono stranieri, per il 71% sono italiani mentre il 16,22% non ha dichiarato neanche la propria nazionalità.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Per quanto riguarda invece le fasce di età degli intervistati possiamo notare che una buona parte di essi (il 35%) rientra nella fascia di età compresa tra i 35 e i 44 anni, dopo di che le fasce di età variano molto: ad esempio si vede che il 18% ha un'età compresa tra i 5 e i 14 anni, il 13% ha un'età compresa tra i 25 e i 34 anni o il 12% ha un'età compresa tra i 45 e i 54 anni. Bisogna ricordare inoltre che insieme a questi, l'8% degli intervistati non ha dichiarato la propria età, o perché non ha compilato il questionario o perché ha risposto solo ad alcune domande e non ad altre.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

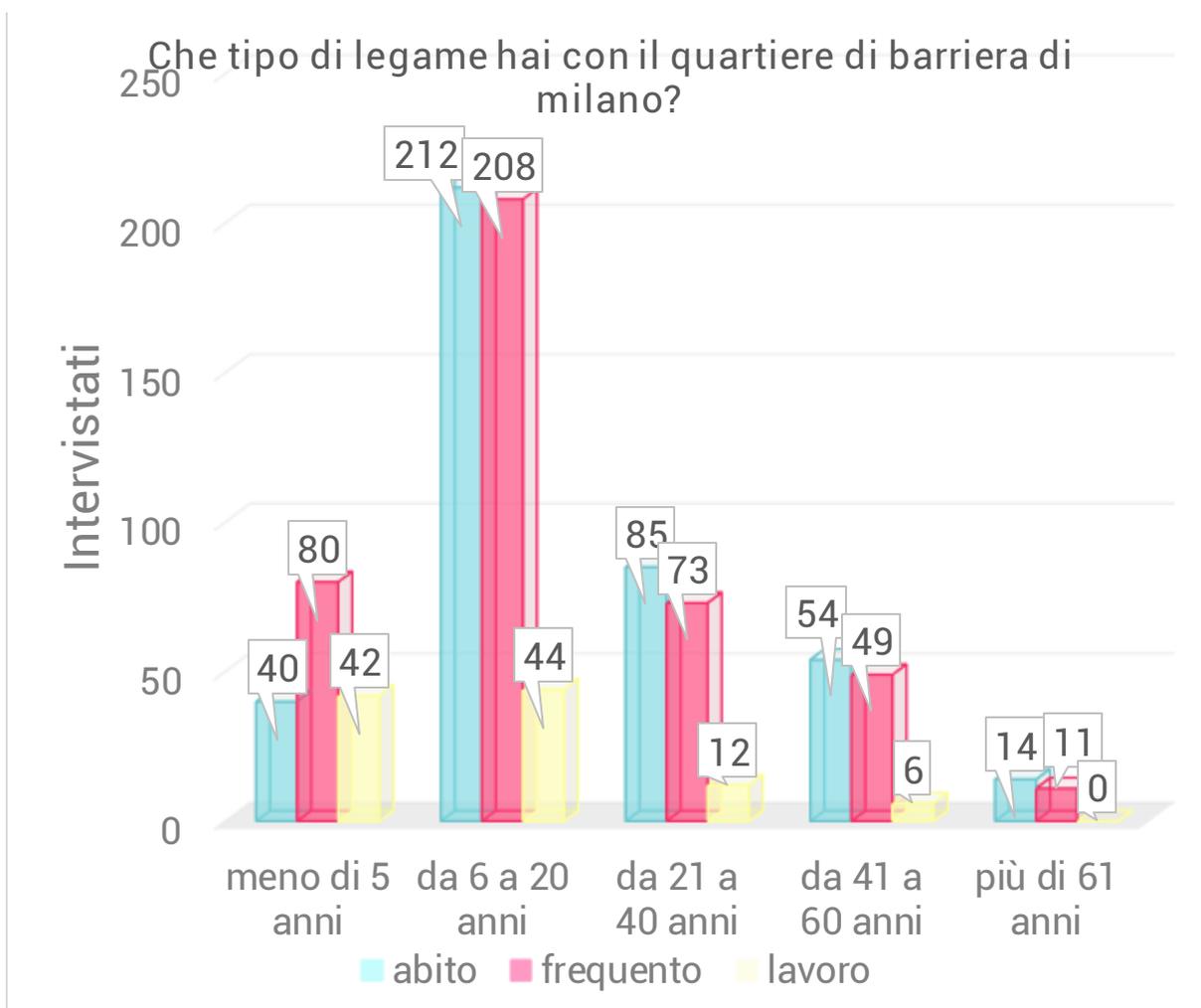
La seconda domanda del questionario che è stata posta agli intervistati riguarda il loro rapporto con il quartiere: è stato infatti chiesto di specificare da quanti anni essi abitano, o frequentano o lavorano nel quartiere. Per ordinare le risposte degli intervistati si è pensato di raggruppare le risposte per fasce di età.

Come si nota nella distribuzione delle risposte, gli intervistati per la maggior parte abitano e frequentano il quartiere in egual misura. Questo perché in genere gli abitanti intervistati sono per lo più anche i maggiori frequentatori del quartiere, mentre è possibile che lavorino per la maggior parte in altri quartieri.

Questo dato è confermato anche dalla lettura effettuata in orizzontale dei questionari.

L'unica fascia di età in cui si nota una grossa differenza tra intervistati abitanti e intervistati frequentatori è quella che corrisponde alla fascia di età che conta *meno di 5 anni*.

Inoltre si nota anche che le fasce di età che vanno da *6 a 20 anni* e da *21 a 40 anni* sono quelle con più intervistati che hanno risposto di abitare, frequentare o lavorare nel quartiere.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

5.3 Premesse utili per leggere le mappe

Prima di cominciare a riflettere sui risultati emersi dal questionario, va da subito ricordato che il campione di persone che ha risposto al questionario svolto dal Comitato e al secondo tipo di questionario, è composto in parte dai residenti del quartiere di Barriera di Milano e in parte da non residenti.

Questi ultimi sono i cosiddetti frequentatori che alla stregua degli abitanti conoscono e vivono, per alcune ore, il quartiere, per motivi di studio/lavoro, per motivi di svago, per svolgere attività varie, oppure perché semplicemente di passaggio.

Va poi detto anche che in fase di analisi e rappresentazione, ha molta importanza anche la questione numerica, tenuta in considerazione: i questionari svolti e analizzati in questa fase sono circa 600, mentre la popolazione residente nel quartiere di Barriera di Milano al 31/12/2017⁷⁷ contava 51.004 abitanti: per questo motivo va precisato che il campione non è rappresentativo che di una minima parte della popolazione, in quanto non essendo un *campione stratificato* esso non è stato selezionato in modo "casuale" dal Comitato; stessa cosa è stata fatta anche per il secondo tipo di questionario.

I questionari divulgati dal Comitato infatti sono stati distribuiti in diversi momenti (e fatti compilare in separata sede alcune delle volte) e in diversi luoghi, come: scuole, biblioteche, bocciofile, centri socio-culturali (ad esempio ai Bagni Pubblici di Via Agliè, al centro Araba Felice, al circolo Anatra Zoppa, presso il Laboratorio di Atelier Héritage ecc), centri socio-assistenziali (ad esempio al Centro Donna, nei centri anziani ecc), in giro per il quartiere (ad esempio al Mercato di Piazza Foroni), nelle piazze, nei giardini, oppure ancora durante eventi organizzati dal Comitato stesso.⁷⁸ Per questo motivo va ribadito il fatto che la rappresentazione del quartiere che ne emerge di seguito, in una fase di rielaborazione propria di alcuni dati provenienti dai questionari compilati, non va presa per assoluta.

Come vedremo, e come anticipato prima, sono state realizzate due tipologie di *mappe del quartiere*: le prime sono state realizzate attraverso la georeferenziazione dei *luoghi fisici* emersi dai questionari; le altre invece sono state pensate per poter usufruire anche di quelle risposte relative ai *luoghi generici* e a quelle risposte che altrimenti non sarebbero potute essere rappresentate cartograficamente.

Entrambe le due tipologie di mappe, che verranno presentate e analizzate successivamente, sono quindi rappresentative sempre e solo di quella fetta della popolazione intervistata, che, benché

⁷⁷ Fonte: Comune di Torino, Dati statistici: distribuzione per territorio e sesso, Struttura della popolazione per sesso e quartiere

⁷⁸ Purtroppo l'elenco preciso delle località non è più reperibile.

davvero minima, risulta comunque utile per conoscere problematiche o percezioni del territorio in realtà piuttosto diffuse tra gli abitanti.

A tal proposito va detto che questo tipo di rappresentazioni potrebbero essere molto utili qualora venissero realizzate in seguito a un'analisi più elaborata e estesa su tutto il territorio oggetto di studio, poiché permetterebbe ad esempio di capire verso quali obiettivi orientare le politiche di riqualificazione/rigenerazione di un territorio (se realizzate ad esempio a monte di un programma o piano di rigenerazione urbana) oppure se le trasformazioni messe in atto e gli obiettivi realizzati – come in parte in questo caso si è cercato di fare – possano aver generato un riscontro positivo o negativo da parte della popolazione che abita o frequenta un territorio (se realizzate a valle di un programma di rigenerazione urbana, e quindi come valutazione finale del programma stesso).

A fronte di ciò, benché i dati emersi non siano sufficienti a valutare nel complesso il programma di rigenerazione urbana di Barriera di Milano, possono essere comunque utili a realizzare delle analisi parziali.

Quello che si è cercato di fare in questo caso è stato proprio ricreare, attraverso la lettura e l'analisi dei dati, come gli abitanti e i frequentatori del territorio di Barriera di Milano rappresentano e descrivono il territorio attuale e futuro.

Quello che ne emerge è proprio una possibile rappresentazione del modo di abitare il territorio e del valore che gli abitanti/frequentatori attribuiscono ad alcuni fattori caratteristici: quando ad esempio viene chiesto loro di esprimere un giudizio in merito ai luoghi che frequentano più o meno volentieri, o in merito alla loro visione futura del territorio, oppure ancora in relazione alla loro descrizione degli svantaggi e dei vantaggi del territorio.

Da queste sono emerse tutta una serie di diverse opinioni in merito ai temi della sicurezza/insicurezza nella sfera sociale, della vivibilità degli spazi pubblici, della paura, della qualità dell'ambiente costruito, e ai vantaggi/svantaggi di abitare il territorio di Barriera di Milano.

C'è infine un'ultima questione che serve affrontare per capire come siano state create queste mappe: in molti casi infatti è stato necessario svolgere non solo la "lettura verticale" dei dati ma anche la "lettura orizzontale".

Questo significa che per comprendere quelle risposte non chiare, ad esempio relative ai *luoghi fisici* e ai *luoghi generici*, che per la fretta non sono state spiegate correttamente (abbreviazioni, soprannomi ecc) si è dovuto consultare ad esempio le domande precedenti, oppure risalire ai dati anagrafici (età, provenienza ecc) per avere qualche dato in più che potesse essere utile all'interpretazione delle risposte. Stessa cosa è stata fatta nel momento dell'interpretazione e del commento dei dati emersi.

Va detto anche che c'è una piccola quantità di questionari che sono stati restituiti completamente o quasi in bianco; una buona parte in cui sono state solamente compilate le domande inerenti alla prima parte del questionario; c'è infine poi chi ha fornito delle risposte non pertinenti al quartiere e che per questo motivo sono state eliminate a prescindere (prima scrematura).

In questo caso le motivazioni sono tre:

- l'intervistato non ha capito la domanda: questo è il caso soprattutto degli intervistati stranieri che per problemi linguistici non hanno compreso il significato della domanda e non hanno avuto la possibilità di rispondere correttamente e esprimere la propria opinione a riguardo;
- l'intervistato non ha saputo rispondere alla domanda: questo è il caso dei bambini, a cui è stato rivolto il questionario nelle scuole elementari ad esempio, che per via dell'età prematura non hanno saputo rispondere adeguatamente o che hanno generato dei riscontri che non sono risultati in alcun modo utili ai fini della ricerca;
- l'intervistato non ha voluto rispondere alla domanda: questo è il caso soprattutto dei ragazzi delle scuole medie e superiori che in molti casi non hanno avuto voglia di rispondere correttamente, oppure se l'hanno fatto hanno fornito delle risposte che anche in questo caso non sono in alcun modo risultate utili ai fini della ricerca.

Per quanto riguarda il primo caso, sarebbe stato più opportuno ad esempio pensare di tradurre il questionario anche in altre lingue (come l'inglese, il francese, l'arabo e il cinese) anche data (e conosciuta dal Comitato Urban) la composizione sociale del quartiere: per cui i questionari qualora tradotti avrebbero dato modo anche ad altri intervistati la possibilità di rispondere correttamente o di esprimere la propria opinione a riguardo. In tal caso il Comitato Urban non avrebbe avuto del lavoro in più da svolgere – se non la traduzione delle domande del questionario – dal momento che in molti casi sono stati appoggiati da volontari e collaboratori per la distribuzione dei questionari sul territorio, presso le strutture pubbliche, scolastiche ecc.

È vero però che sono stati promossi un paio di incontri presso il Laboratorio di Via Baltea 3, o ai Bagni Pubblici di Via Agliè dove veniva spiegato il progetto e veniva data la possibilità di compilare il questionario aiutati dai collaboratori del Comitato Urban e dei Bagni Pubblici.

Per quanto concerne invece il secondo caso, sarebbe stato più opportuno pensare di svolgere un diverso questionario⁷⁹ oppure di escludere a priori certe fasce di età. È anche vero che in alcuni casi è stato consigliato, probabilmente dagli insegnanti, di rispondere al questionario in presenza dei genitori.

Altra questione è poi la presenza di questionari (sempre facendo riferimento alla seconda parte) non del tutto compilati correttamente o compilati in modo sbrigativo; in questo caso c'è chi

⁷⁹ Questo scenario sarebbe stato possibile qualora si fosse pensato anche a come utilizzare e restituire la seconda parte del questionario.

risponde solo ad alcune domande, lasciando molti "buchi", o piuttosto fornendo poche informazioni: ad esempio c'è chi fornisce la risposta alla domanda (*luoghi frequentati più volentieri* e *luoghi frequentati meno volentieri*) ma non la motivazione.

Questo è il motivo per cui poi le rappresentazioni sono molto diverse fra loro, come vedremo successivamente: è il caso ad esempio delle mappe che mostrano tutti i *luoghi non frequentati volentieri*, dove i *luoghi fisici* una volta tematizzati secondo le diverse motivazioni (se espresse) indicate affianco a ogni risposta, sembrano risultare molte meno, rispetto a quando sono mostrati nella mappa dei *luoghi non frequentati volentieri*.

Fatte queste premesse è possibile ora presentare i risultati emersi.

5.4 Quali luoghi non sono frequentati volentieri dagli abitanti e dai frequentatori del quartiere

La prima domanda che si è preso in considerazione è quella che chiede di elencare almeno tre luoghi che si frequenta meno volentieri e di spiegarne brevemente la motivazione.

Le risposte emerse hanno permesso di produrre le prime mappe:

- 1- Nella prima, come anticipato, sono stati rappresentati indipendentemente dalla motivazione indicata (qualora fosse stata espressa), tutti i luoghi fisici emersi (e quindi escludendo quelli generici, che verranno analizzati in un secondo momento), cioè quei luoghi che corrispondono: ai luoghi reali individuati dagli intervistati, ad aree limitrofe ai luoghi designati o ad aree specifiche;
- 2- Nelle mappe successive sono stati invece rappresentati separatamente i *luoghi fisici* secondo le differenti *macro-tematiche* (o macrocategorie) individuate successivamente all'elaborazione e al riordino dei dati emersi dai singoli questionari, di seguito elencate:
 - a. *Insicurezza, preoccupazione della criminalità e paura* è il primo macro-tema che riunisce sotto di sé le seguenti sottocategorie:
 - i. *Senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo*: è la categoria che raggruppa tutte quelle espressioni che esprimono un sentimento soggettivo, e che si manifestano come la percezione che un determinato fenomeno possa avvenire. La *percezione del pericolo* (anche detta *preoccupazione della criminalità*) è un sentimento soggettivo, che non dipende dal fenomeno oggettivo, ovvero il pericolo, inteso come la probabilità che un comportamento criminale – ad esempio un attacco alla persona o ai propri beni – possa essere afflitto a un gruppo di persone o a un determinato soggetto (Amendola, 2003). Allo stesso modo, anche la paura è un altro sentimento soggettivo, che esprime il timore di essere vittima di attacchi criminali (ibid).

ii. *Attività illegali/criminali/microcriminali*: è la categoria che racchiude tutte quelle espressioni utilizzate dagli intervistati per descrivere attività illegali, che possono risultare agli occhi di alcuni, fortemente pericolose, in quanto aumentano la probabilità di trovarsi vittime di attacchi criminali alla propria persona.

Questo nell'immaginario collettivo accade perché tendenzialmente le persone che risultano essere alterate da alcool e stupefacenti, oppure in procinto di svolgere attività criminali o illegali (come furti, borseggi o rapine) potrebbero mettere a rischio l'incolumità di colui che si trova nelle immediate vicinanze, innescano così un sentimento di insicurezza.

b. *Insicurezza nella sfera sociale, e diffidenza verso la popolazione che vive e abita il quartiere* è il secondo macro-tema che riunisce sotto di sé le seguenti categorie:

i. *Mal frequentata*: categoria simile alle altre due con la differenza che le motivazioni date sono molto più generiche. Infatti pur esprimendo un palese senso di insicurezza, di preoccupazione o di diffidenza, le motivazioni non sono espresse se non con espressioni che comunicano il fatto di essere frequentate principalmente da malintenzionati.

ii. *Diffidenza e insicurezza verso le persone*: categoria che racchiude tutte quelle espressioni rivolte a persone che abitano il quartiere e che in molti casi pur non svolgendo attività criminali o illegali provocano comunque un senso di insicurezza e diffidenza. La differenza qui sta nel fatto che è la vicinanza di uno sconosciuto al parco giochi, oppure il caos provocato da un gruppo di ragazzini, o la lite scatenata per strada, posa creare un sentimento di reale preoccupazione.

iii. *Pregiudizi e percezioni negative nei riguardi di gruppi etnici*: categoria che racchiude tutte quelle espressioni o pregiudizi nei confronti di altre etnie, a cui viene spesso anche associata la causa del degrado sociale e ambientale del quartiere.

c. *Qualità dell'ambiente fisico costruito* è infine il terzo macro-tema che riunisce sotto di sé le seguenti categorie:

i. *Qualità dell'ambiente*: categoria che racchiude tutte quelle espressioni per lo più generiche riferite all'ambiente costruito circostante (strade, piazze, rotonde, incroci, palazzi, ecc.) che denunciano i segnali dell'abbandono e di assenza di controllo e ordine.

ii. *Incuria delle strade, degli spazi pubblici e degli edifici*: categoria che racchiude tutte quelle espressioni riferite sempre all'ambiente costruito circostante, ma

decisamente più specifiche, come denuncia dell'abbandono, dell'assenza di ordine, di pulizia ecc.

- d. Le *Attività commerciali*: categoria che racchiude quelle risposte relative ad attività commerciali o esercizi pubblici per la vendita di cibo e bevande, non più presenti, di scarsa qualità o scelta ecc.
- e. Le *Risposte senza motivazione*: categoria che racchiude quelle risposte del tutto prive di una motivazione; per queste l'intervistato indicava solo il luogo fisico che non frequentava volentieri.

5.4.1 La lettura d'insieme

Di seguito troviamo la prima rappresentazione cartografica, che mostra insieme i luoghi fisici designati nei questionari, che sono stati rappresentati indipendentemente dalla motivazione indicata (qualora fosse stata espressa).

Va precisato prima di tutto un fatto che risulta piuttosto ricorrente in tutti i questionari: in molti casi (come si legge nelle risposte) il non frequentare volentieri determinati luoghi (vie, giardini, piazze ecc.) non per forza comporta necessariamente il non transitare mai nei pressi di questi luoghi o il non trascorrervi del tempo. Molte volte anzi le persone indicano un luogo ma specificano o fanno intendere di frequentarlo comunque, ma di farlo non volentieri.

Per fare questa analisi sono state considerate tutte le risposte fornite, a prescindere dalla loro localizzazione all'interno o all'esterno dei confini amministrativi del quartiere, ma comunque rappresentabili alla scala del quartiere; in aggiunta sono state rappresentate anche quelle risposte riferite a luoghi che, pur non essendo rappresentabili alla scala di quartiere, si trovano poco distanti da esso: per far questo si è scelto di considerare un raggio massimo di 5/6 km circa dal baricentro del quartiere, che si trova nei pressi di Via Santhià angolo Via Scarlatti.

Al contrario sono state escluse tutte quelle risposte (seconda scrematura) riferite a luoghi ritenuti troppo distanti per essere rappresentabili alla scala di quartiere: nello specifico si fa riferimento a tutte quelle risposte riferite a località che si trovano parecchio lontane dal quartiere (comuni limitrofi, altre città, mare, montagna ecc.), sintomo o di una non chiara comprensione della domanda o la dimostrazione che le persone che frequentano il quartiere, per motivi ad esempio lavorativi/scolastici, arrivano dai comuni limitrofi citati.

Chi fornisce queste risposte anche in questo caso sono in alcuni casi stranieri, per problemi linguistici; in altri casi si tratta di una fascia di intervistati di età inferiore ai 10/11 anni (poiché i questionari sono stati distribuiti anche nelle scuole elementari e medie), che hanno per questo motivo poca conoscenza del quartiere; oppure ancora una fascia di età inferiore ai 15/16 anni, che hanno espresso la volontà di non frequentare ad esempio la scuola.

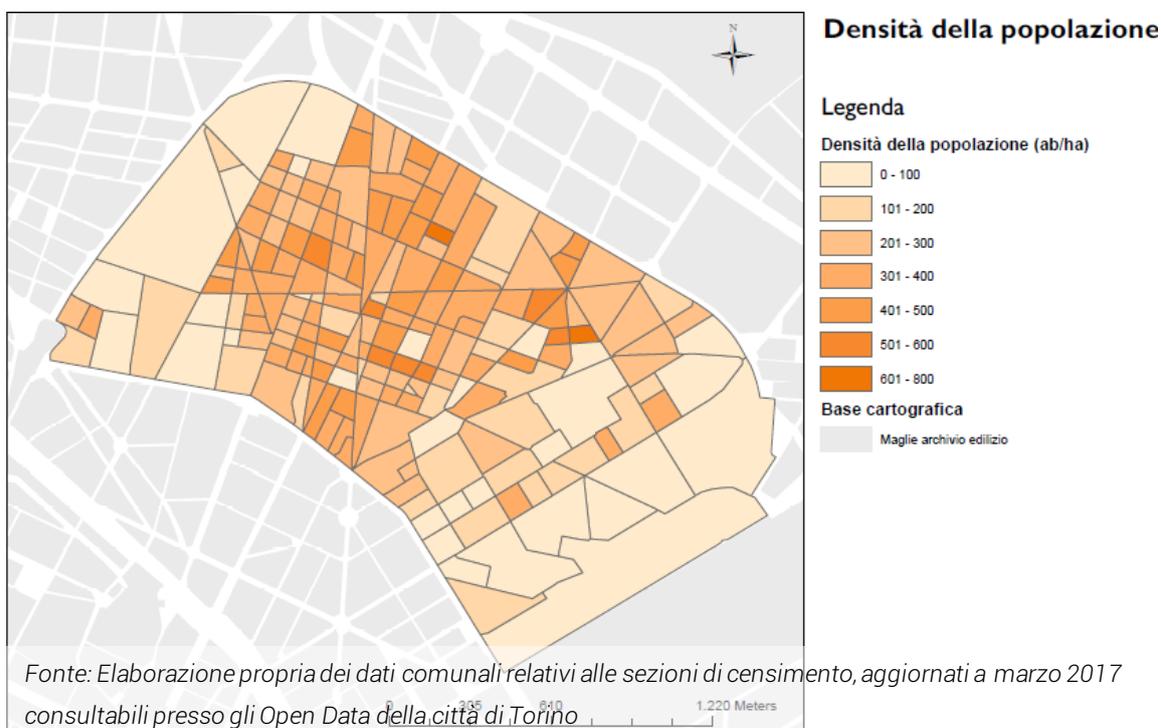
Alcune di queste risposte sono poi state utilizzate nella seconda tipologia di mappe. Parallelamente sono state anche eliminate tutte quelle risposte non comprensibili, o poco utili all'analisi.

Tornando alla rappresentazione, nel caso specifico delle vie e dei corsi, è stato evidenziato l'intero tratto di strada – anche nel caso in cui vengano superati i confini del quartiere – poiché raramente veniva precisato il punto esatto; viceversa veniva rappresentato, qualora fosse indicato il luogo specifico della via.

Come si può notare, emerge un primo dato interessante: tra i luoghi/spazi pubblici identificati come i *meno frequentati volentieri*, da chi abita o vive il quartiere, ve ne sono alcuni che corrispondono alle principali arterie di attraversamento, non solo del quartiere ma anche della città, e che per questo motivo rappresentano i luoghi più frequentati e trafficati: come ad esempio Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli, Via Cigna, Corso Novara-Corso Vigevano, Corso Palermo.

Salta subito all'occhio anche un altro fatto: è nella parte centrale del quartiere che si concentrano maggiormente le preferenze degli intervistati. I colori più scuri mostrano le vie, i corsi, le piazze, i giardini, gli edifici (privati e pubblici) o le aree più gettonate tra quelle *frequentate meno volentieri*, mentre i colori più chiari mostrano gli elementi meno ricercati.

Successivamente, facendo un'analisi della popolazione residente in ogni sezione di censimento (ab/superficie), inoltre, si evince che le sezioni di censimento con un più alto tasso di popolazione sono quelle localizzate proprio al centro del quartiere. Al contrario le aree più esterne – a destra e sinistra – sono quelle con la densità di popolazione più bassa.



Quest'ultima analisi mostra un altro dato interessante: è proprio nella parte più densamente abitata che le risposte degli abitanti si concentrano maggiormente.

Facendo una prima lettura delle risposte a questa prima domanda del questionario, e contemporaneamente mettendo in pratica il raggruppamento delle risposte, è possibile notare che emergono due principali filoni di risposte: il primo filone racchiude una serie di tematiche che sono principalmente improntate sul senso di insicurezza, sulla paura, sulla percezione/preoccupazione del pericolo e sulla diffidenza verso le persone; il secondo filone di risposte fa invece riferimento all'incuria, all'abbandono e alla sporcizia (di strade, marciapiedi, piazze, giardini, parchi, edifici, facciate degli edifici ecc.) nonché al disordine (traffico, negligenza, caos) degli spazi pubblici.

5.4.2 Lettura delle mappe per temi

Nelle mappe successive sono stati invece raffigurati separatamente i luoghi fisici individuati dagli intervistati, secondo le differenti motivazioni espresse affianco ad ogni risposta. Queste motivazioni sono state suddivise, come anticipato, per macro-tematiche, a loro volta suddivise in sottocategorie:

- a) Insicurezza, preoccupazione della criminalità e paura:
 - 1- Senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo
 - 2- Attività illegali/criminali/microcriminali
- b) Insicurezza nella sfera sociale, e diffidenza verso la popolazione che vive e abita il quartiere
 - 3- Mal frequentata
 - 4- Diffidenza e insicurezza verso le persone
 - 5- Pregiudizi e percezioni negative nei riguardi di gruppi etnici
- c) Qualità dell'ambiente fisico costruito
 - 6. Qualità dell'ambiente
 - 7. Incuria delle strade, degli spazi pubblici e degli edifici

Come si evince dalle sottocategorie proposte, in molti casi è evidente che alcune motivazioni attribuite ai *luoghi non frequentati volentieri* potrebbero essere interpretate diversamente e per questo raggruppate secondo differenti criteri.

Quindi le tematiche che verranno di seguito presentate, sono una possibile rappresentazione per categorie, soprattutto perché alcune risposte possono esprimere più sentimenti e opinioni.

Per capire meglio quanto appena affermato basterebbe fare un esempio: l'espressione utilizzata *spacciatori e troppi stranieri* ad esempio potrebbe essere interpretata diversamente e potrebbe rientrare tranquillamente sia in *attività illegali/criminali/microcriminali*, sia in *diffidenza e insicurezza verso le persone*.

a) *Insicurezza, preoccupazione della criminalità e paura*

La prima macrocategoria, è stata pensata per racchiudere tutte quelle espressioni che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *non frequentano volentieri*, esprimendo nel complesso un sentimento – ricordiamo sempre soggettivo – di insicurezza, di preoccupazione della criminalità e di paura per la propria incolumità, verso chi frequenta, ma soprattutto di come frequenta, tali luoghi, in alcuni casi specificando che tale sentimento è sentito più in certe ore della giornata, che in altre.

Più nello specifico, sono due le sottocategorie pensate.

- *Senso di insicurezza, paura e percezione del pericolo*

Come si può notare nella prima categoria sono racchiuse quelle vie, giardini, piazze e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – che sono definite per l'appunto dagli intervistati *pericolose, insicure e degradate* e, secondo alcuni, che non sono frequentate volentieri *sia di giorno che di sera/notte*, poiché *pericolose per la propria incolumità a causa* (anche se questo viene spesso sottinteso) di chi frequenta questi posti.

Tutte queste espressioni dunque esprimono come anticipato un sentimento soggettivo, condiviso dalle persone che hanno ugualmente segnalato gli stessi luoghi/spazi. Tale sentimento si manifesta come la percezione che un determinato fenomeno criminale, come ad esempio un'aggressione, un furto, ecc. possa verificarsi da lì a poco nei confronti della propria persona.

Come si nota dai questionari il timore e la percezione del pericolo possono effettivamente dipendere da svariati fattori: secondo alcuni infatti il pericolo – che in realtà in questo contesto veste spesso le sembianze della *paura della criminalità* (Amendola, 2003) – può avvenire poiché è già avvenuto in precedenza a discapito di qualche altro malcapitato; secondo altri, poiché in questi luoghi è scarsa l'illuminazione delle strade, è quindi per questo è favorita, in certe ore della giornata, la possibilità che si verifichino eventi "pericolosi"; oppure può dipendere, secondo altri ancora, dalla presenza di stranieri, ancor più se localizzati in gruppo, nelle strade del quartiere.

Questo dimostra esattamente quanto scrive Amendola (ibid) ovvero che possono variare le modalità della paura: chi ha paura, di chi e perché.

Tra le risposte più gettonate troviamo Corso Giulio Cesare e Via Montanaro, a seguire anche Porta Palazzo, Via Palestrina, l'Ospedale Giovanni Bosco, Corso Palermo, Corso Novara, Corso Vercelli, il Balon, Lungo Dora Napoli, Via Sesia e Via Bologna.

Ci sono anche alcuni parchi e giardini come il Parco Sempione, il Parco Stura, il Giardino di Via Montanaro e quello di fronte all'ospedale Giovanni Bosco.

Qualcuno addirittura parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe: questo avviene ad esempio per Corso Giulio Cesare e per Corso Vercelli.

Tra le motivazioni espresse per cui non si frequenta volentieri questi luoghi troviamo il fatto che siano *degradati e pericolosi per la propria incolumità*, che generino *insicurezza*, che non sono *frequentati la sera per paura*, perché ci sono *problemi di sicurezza*, per *paura della gente che spaccia e delle liti tra gang* o per via della *poca sicurezza e controlli*.

Viene da chiedersi a questo punto da cosa dipenda questa paura e quale siano le ragioni reali, che in molti casi risultano *gonfiate*, come scrive Amendola (2003), e alterate dalle percezioni soggettive.

Quanto sopra descritto infatti mostra bene che in molti casi c'è dietro di più di un semplice aumento della criminalità, il cui andamento tra l'altro non segue più ormai da anni la stessa curva del timore (Amendola, 2003). Ma spesso, come conferma anche l'autore, da più fronti viene ormai avanzata l'ipotesi secondo cui la *paura della criminalità* non sia altro che una nuova forma del sentimento della paura (che si sarebbe oggi ripresentata sotto nuove vesti), che in quanto tale risulta essere una costante della civiltà stessa.

Questo ovviamente non vuol dire che quanto segnalato dagli intervistati non sia assolutamente vero, ma le diverse motivazioni fornite dimostrano che questo il sentimento di paura così come la *paura della criminalità* può variare molto da persona a persona.

Quello su cui le istituzioni in primis, così come i cittadini, dovrebbero lavorare è la differenza che sta alla base tra realtà e percezione del pericolo. Non è sbagliato avere paura, ma è la consapevolezza infondata che molte persone mostrano di non avere quando danno per assodato che questa differenza non esista.

- *Attività illegali/criminali/microcriminali*

Nella seconda categoria individuata per raggruppare le motivazioni espresse dagli intervistati, la questione è leggermente diversa: qui sono state raggruppate tutte quelle espressioni relative a vie, giardini, piazze e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – utilizzate per descrivere le *attività illegali, criminali e microcriminali* segnalate dagli intervistati che possono risultare, agli occhi di alcuni, fonte di pericolo, in quanto aumentano la probabilità di trovarsi vittime di attacchi criminali alla propria persona da parte di chi le pratica.

Questo nell'immaginario collettivo infatti accade perché tendenzialmente le persone che risultano essere alterate da alcool e stupefacenti, oppure in procinto di svolgere attività criminali o illegali, potrebbero mettere a rischio l'incolumità di colui che si trova nelle immediate vicinanze, innescando così un sentimento di insicurezza e di timore alla vista di chi sta svolgendo tali attività. Se anche qui si consultano le risposte si nota che la preoccupazione per la propria incolumità varia da persona a persona, così come varia l'oggetto dell'insicurezza: qualcuno parla di attività localizzate sul quartiere che potrebbero nascondere attività illecite (ad esempio *centri scommesse e centri massaggi*), o che fungono da punti di ritrovo di *criminali e delinquenti*; altri esprimono la dubbia serietà di bar, locali e minimarket aperti fino a tarda sera; qualcun altro invece

denuncia la presenza di persone che fa uso di alcolici e sostanze stupefacenti (*drogati, ubriaconi, tossici*) o che addirittura vende illegalmente tali sostanze (*spacciatori*), anche alla luce del giorno, in luoghi pubblici come giardini, piazze o vie più interne; qualcun altro ancora parla di *scippi, rapine, furti*; altri ancora parlano di *delinquenti, criminali e malintenzionati*.

Tutti questi oggetti provocano insicurezza negli abitanti/frequentatori.

In genere si nota dalle risposte che la presenza di comportamenti devianti e illegali negli spazi pubblici da parte della microcriminalità rappresenta un elemento insidioso che ha contribuito ad alimentare la percezione diffusa del pericolo in molti intervistati, accompagnato spesso altre forme di degrado fisico e ambientale.

Come si nota sono stati individuati per la maggior parte Porta Palazzo, Corso Novara, Corso Vercelli, Via Montanaro, Corso Giulio Cesare, l'Ospedale Giovanni Bosco, Piazza Foroni, Piazza Crispi, Via Scarlatti, Corso Palermo, Via Brandizzo e Piazza Bottesini.

Ci sono anche alcuni parchi e giardini come i Giardini di Via Montanaro, il Giardino Peppino Impastato, i Giardini di Largo Sempione, il Giardino di Largo Palermo, il Parco Sempione.

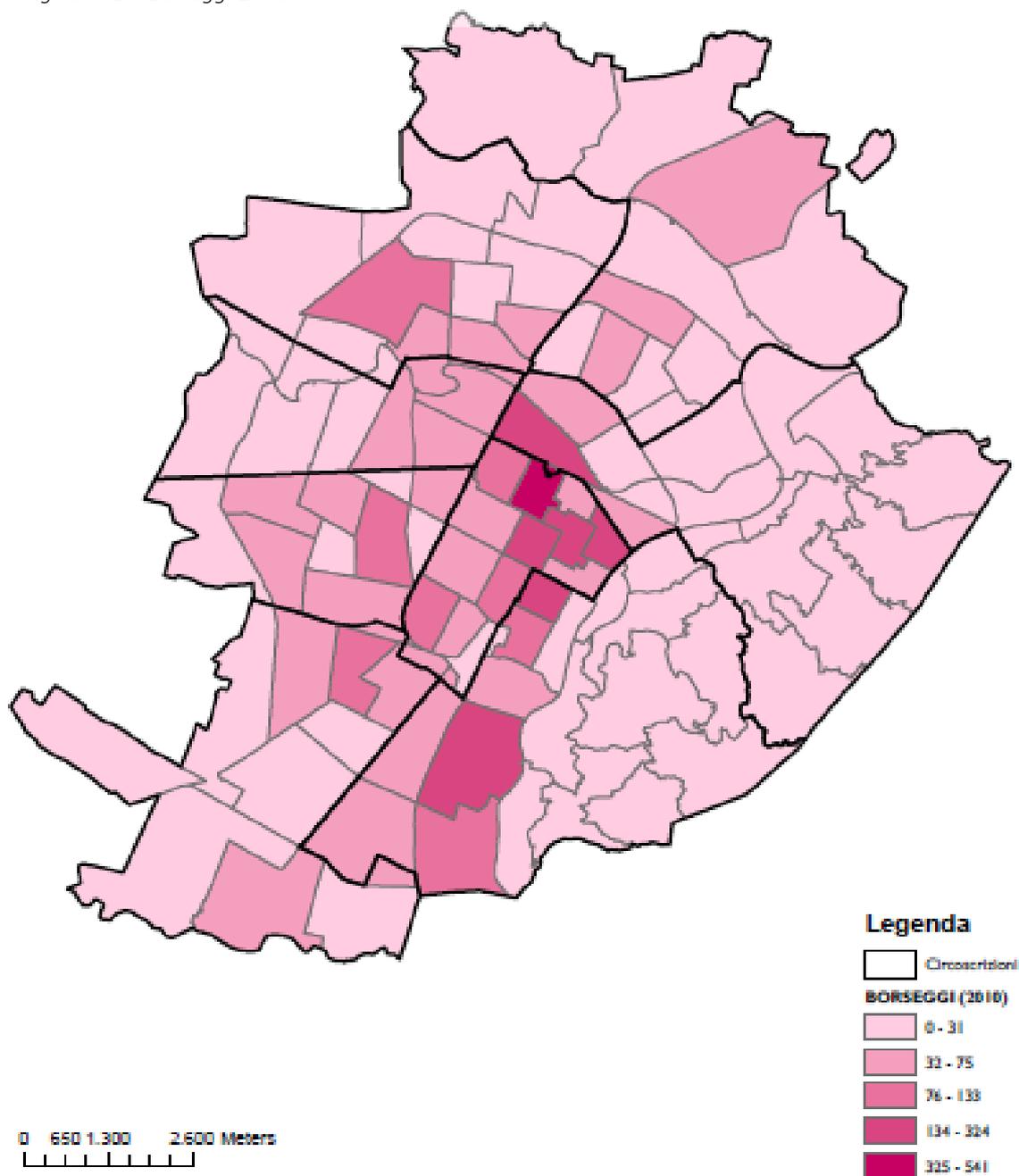
Qualcuno addirittura parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe: come ad esempio avviene per le vie interne tra Corso Vercelli e Via Cigna.

Come si nota anche in questo caso la zona maggiormente evidenziata è sempre quella centrale del quartiere.

In merito a quest'ultimo tema come si può notare nelle immagini seguenti sono visibili i reati riferiti all'anno 2010 divisi per numero di borseggi, furti e rapine effettuati in ogni zona statistica del comune di Torino (unico dato disponibile e reperibile grazie all'analisi di Torino Atlas).

Si nota dall'immagine 145 che in generale per quanto riguarda il quartiere di Barriera di Milano i borseggi sono di gran lunga minori rispetto a quartieri più centrali come Centro, Crocetta, San Salvario e Aurora, ma anche rispetto ad altri quartieri più esterni come Lucento, San Donato, Campidoglio, Cenisia, Cit Turin, Borgo San Paolo, Nizza Millefonti, ecc.

Figura 142 – Borseggi 2010

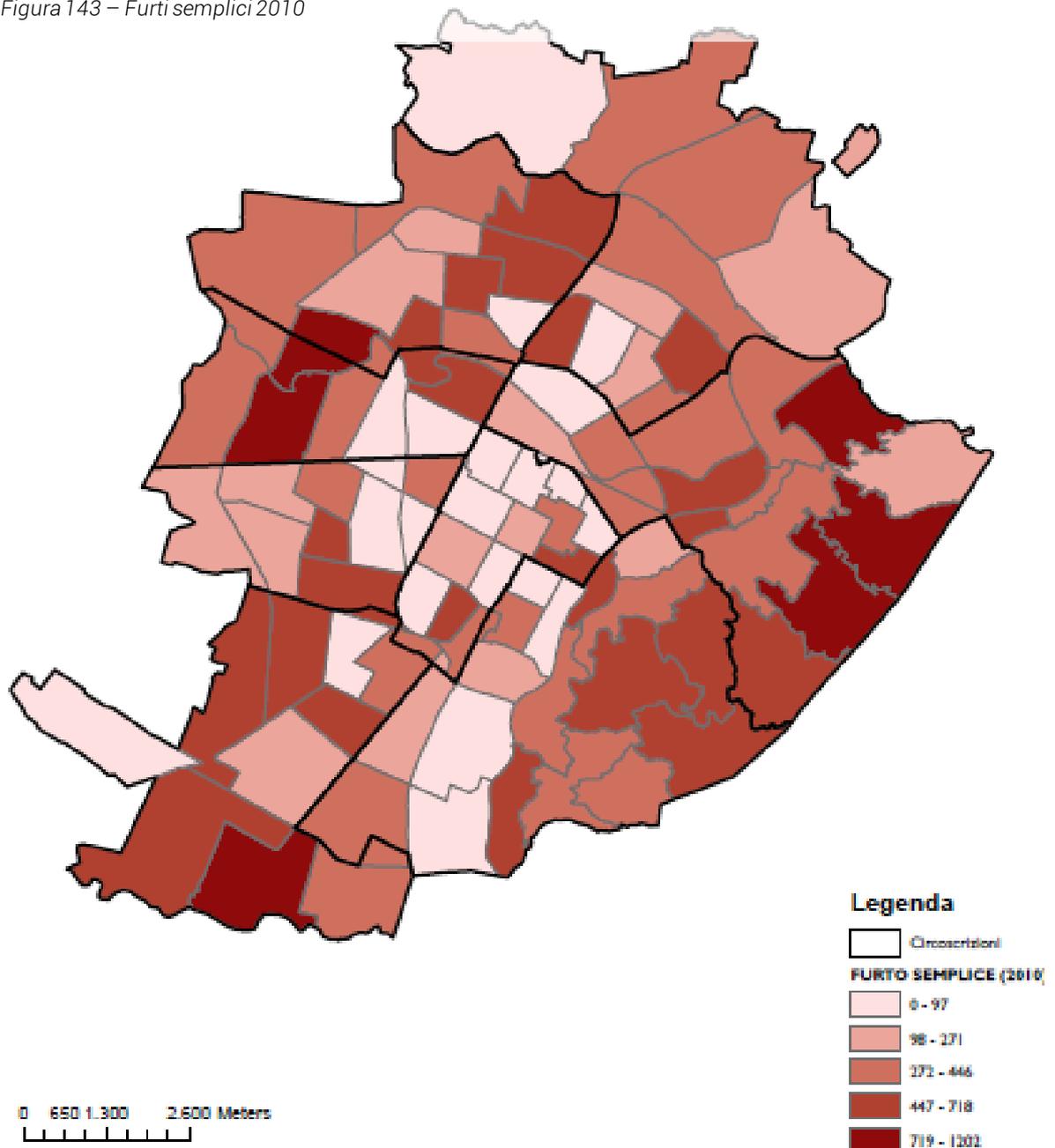


Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

In merito ai furti semplici invece possiamo notare dall'immagine 146 che la situazione nel quartiere in generale non è tanto diversa dai quartieri limitrofi come Borgo Vittoria, Regio Parco, Vanchiglia, Sassi, Barca o altri come Campidoglio, Vallette, Parella, Mirafiori Sud, Mirafiori Nord, Santa Rita, Madonna del Pilone, Borgo Po, Cavoretto, ecc. Addirittura sembrerebbe nel complesso migliore rispetto agli altri quartieri.

La parte più a ovest del quartiere è tuttavia quella dove si notano concentrati fenomeni di questo tipo.

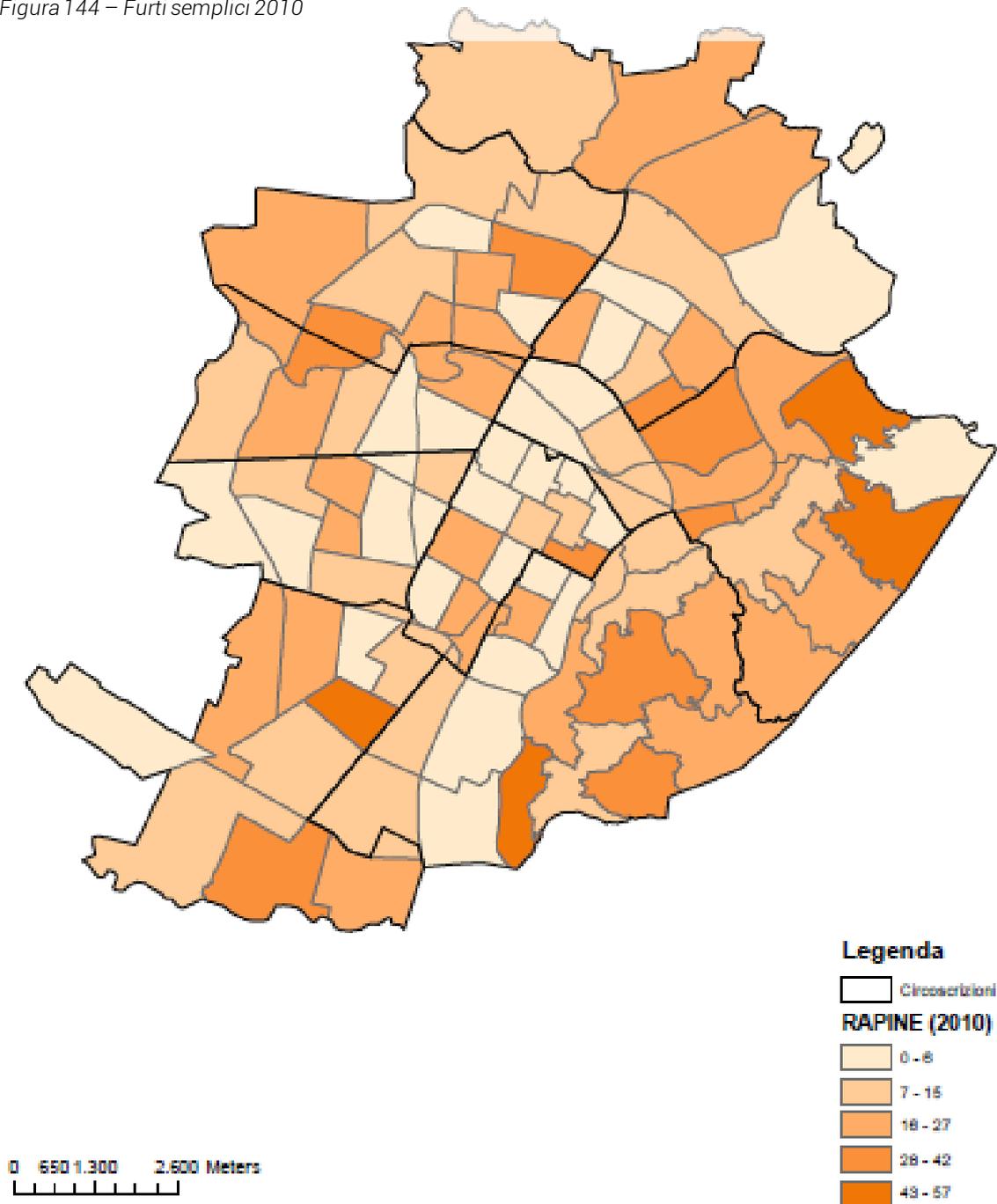
Figura 143 – Furti semplici 2010



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Per quanto riguarda le rapine la situazione è simile a quella dei furti semplici: anche qui possiamo notare dall'immagine 147 che il problema in generale nel quartiere non è tanto diverso dai quartieri limitrofi come Vanchiglia, Borgo Vittoria, Barca, Falchera, Madonna del Pilone, Borgo Po, Cavoretto, Sassi, Santa Rita, Parella, Vallette, Lucento ecc.

Figura 144 – Furti semplici 2010



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

b) *Insicurezza nella sfera sociale, e diffidenza verso la popolazione che vive e abita il quartiere*

Il secondo macro-tema è stato pensato invece per racchiudere tutte quelle espressioni che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *non frequentano volentieri*, esprimendo nel complesso un sentimento – ricordiamo anche in questo caso sempre soggettivo – di insicurezza, diffidenza e preoccupazione mirato maggiormente nei confronti della popolazione che frequenta o abita il quartiere.

Più nello specifico, sono tre le sottocategorie pensate.

- *Mal frequentata*

Nella prima categoria individuata per raggruppare le motivazioni espresse dagli intervistati, sono state rappresentate tutte quelle espressioni utilizzate per descrivere in modo generico dagli intervistati, un forte senso di insicurezza, di preoccupazione e di diffidenza verso la popolazione che vive e abita il quartiere o i quartieri limitrofi. Questa categoria è simile alle altre due categorie, con la differenza che le motivazioni date sono molto più generiche.

Consultando le risposte si nota che in questo caso attraverso le motivazioni espresse per i *luoghi non frequentati volentieri*, viene comunicato dagli intervistati il fatto che a frequentare tali luoghi siano principalmente *malintenzionati, gente poco rassicurante*, spesso nelle ore serali; in altri casi viene evidenziando il fatto che siano spesso le *zone poco illuminate* ad essere mal frequentate; qualcuno addirittura specifica che ad essere mal frequentate siano le zone dove sorgono le *case popolari*.

Diversamente dalle altre due categorie sono minori le risposte di questo tipo, ma anche in questo caso sono le aree centrali e quindi più frequentate del quartiere ad essere maggiormente evidenziate.

Come si nota sono sempre presenti le arterie principali del quartiere: i corsi Giulio Cesare, Palermo, Vercelli, Taranto e Novara. Sono poi evidenziate: alcune vie interne come Monte Rosa, Pacini e Ponchielli; il giardino di Via Montanaro; alcune piazze come Crispi e Foroni.

- *Diffidenza e insicurezza verso le persone*

Nella seconda delle tre categorie individuate per raggruppare le motivazioni espresse dagli intervistati sono state raggruppate tutte le risposte che indicano diffidenza e insicurezza verso le persone che frequentano vie, corsi, giardini, piazze e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi.

Questa categoria racchiude tutte quelle espressioni rivolte a persone che abitano o frequentano il quartiere e che in molti casi pur non svolgendo attività criminali o illegali (o almeno così trasparente dai questionari) provocano comunque un senso di insicurezza e diffidenza. La differenza qui sta nel fatto che è la vicinanza di uno sconosciuto al parco giochi, oppure il caos provocato da un gruppo di ragazzini o di adulti, o la lite scatenata per strada, posa creare un sentimento di reale preoccupazione negli intervistati.

Consultando le risposte, si nota attraverso le motivazioni espresse, che i luoghi indicati vengono spesso frequentati da persone indicate come *brutte persone* o *poco rassicuranti* in diverse ore della giornata e che quegli stessi luoghi sono frequentati anche da anziani, famiglie e bambini. Per questo motivo risultano *poco controllati* e non sono percepiti come *ambienti sicuri*.

Qualcun altro evidenzia invece il fatto che questi siano luoghi dove si verificano spesso *litigi* di varia natura e in cui si verifica *caos* o *casino*, spesso anche in ore serali e notturne.

I luoghi evidenziati in questo caso sono per lo più areali: come i giardini di Via Montanaro, Peppino Impastato, di Via Monterosa, di Largo Corso Giulio Cesare e dell'Ospedale Giovanni Bosco; le piazze Rebaudengo, Respighi e Derna; i parchi Sempione e Peccei; i mercati rionali di Piazza Foroni e di Porta Palazzo.

Sono sempre presenti le arterie principali: i corsi Palermo, Vercelli e Giulio Cesare.

Sono presenti anche le vie Ancina, Perosi e Santhia.

Qualcuno addirittura parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe: questo avviene per esempio per Corso Palermo, Via Santhia e Piazza Foroni.

- *Pregiudizi e percezioni negative nei riguardi di gruppi etnici*

Nella terza categoria individuata per raggruppare le motivazioni espresse dagli intervistati, sono state raccolte tutte le risposte, espressioni o pregiudizi, che indicano una percezione negativa verso determinati gruppi etnici o in alcuni casi verso tutta la *popolazione straniera*, a cui viene spesso anche associata la causa del degrado sociale e ambientale del quartiere.

Secondo gli intervistati in questi luoghi sono presenti: *quasi esclusivamente extracomunitari, troppe etnie, stranieri che fanno paura, accampamento degli zingari, nomadi invadenti*.

In generale secondo gli intervistati questi luoghi sono abitati o frequentati da *troppi stranieri* e la loro presenza in queste aree, per alcuni degli intervistati provoca un forte senso di insicurezza, diffidenza e preoccupazione.

I luoghi evidenziati in questo caso sono i corsi Vercelli, Giulio Cesare e Via Leinì; i mercati rionali di Porta Palazzo e Piazza Foroni; il canile di Via Germagnano e l'Auchan di Corso Romania.

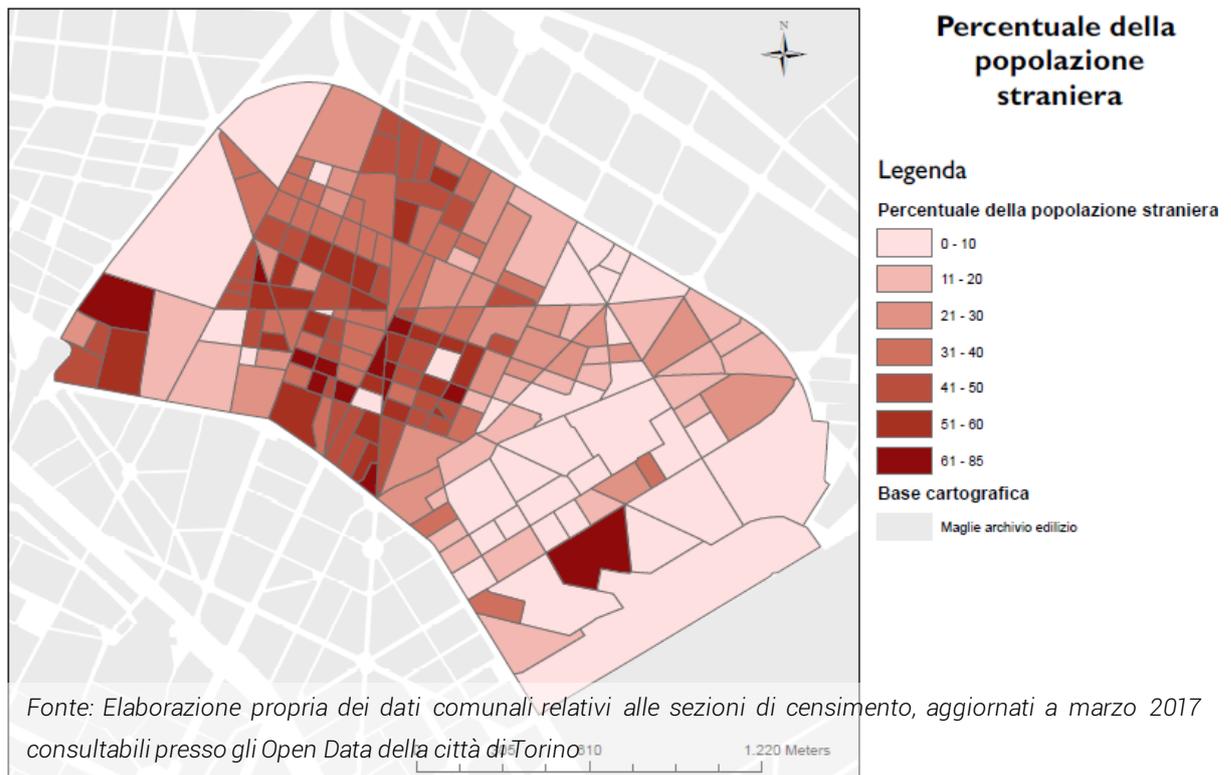
Ci sono anche alcuni parchi e giardini come il Giardino Peppino Impastato e il Parco Peccei.

Qualcuno addirittura parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe ad esse annesse: questo avviene per esempio per il Mercato di Piazza Foroni e di Corso Giulio Cesare.

La popolazione, specie quella italiana, continua a esprimere un senso di insicurezza per lo più percepito, in particolare proprio verso gli abitanti stranieri che frequentano o abitano nel quartiere e che in diversi modi descrivono come degli "indesiderati". Spesso a spaventare sono i fenomeni di aggregazione sociale e spontanea che dalle espressioni degli intervistati emergono essere un

problema per alcuni. In realtà sembra che è proprio quel fenomeno a mancare oggi nelle nostre città, soprattutto per la popolazione italiana, spesso tendente all'autoisolamento e all'individualismo sociale.

Se si analizza la popolazione straniera residente, notiamo che in genere nella parte centrale del quartiere (che come detto già in precedenza essere la parte più densamente abitata) la percentuale della popolazione straniera rispetto alla popolazione totale residente si aggira tra il 20 e il 50%.



c) Qualità dell'ambiente fisico costruito

Il secondo macro-tema è stato pensato invece per racchiudere tutte quelle espressioni che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che non frequentano volentieri, esprimendo nel complesso un giudizio negativo verso l'ambiente fisico costruito.

Più nello specifico, sono due le sottocategorie pensate.

- Qualità dell'ambiente

La prima categoria individuata racchiude tutte quelle espressioni per lo più generiche riferite all'ambiente costruito circostante (strade, piazze, rotonde, incroci, palazzi) che denunciano i segnali di abbandono e di assenza di controllo e ordine.

Le motivazioni utilizzate in questo caso sono il fatto che siano *brute zone* o *brutti posti*, spesso *degradati*, fatiscenti, le strade sono *poco illuminate*, *troppo strette* o *c'è troppo traffico*, *smog* o *rumori*; oppure perché agli intervistati non piace andarci, o non piacciono le vie, i giardini, ecc.

I luoghi evidenziati in questo caso sono: Corsi Giulio Cesare, Piazza Rebaudengo, Corso Vercelli, Via Cigna, Piazza Derna, Piazza Crispi, l'Ospedale Giovanni Bosco, la Stazione Dora, Via Lauro Rossi, Via Botticelli, Corso Vigevano, Via Evo, Via Perosi, Corso Palermo, Via Leinì e Porta Nuova. Ci sono anche alcuni parchi e giardini come il Giardino Peppino Impastato, i Giardini dell'Ospedale Giovanni Bosco, i Giardini di Via Sospello,

Non Mancano anche i mercati rionali di Porta Palazzo e di Piazza Foroni, e il Balon.

Anche in questo caso c'è qualcuno che parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe annesse: questo avviene per esempio per la zona dell'ex- bowling di Via Leinì e per i corsi Giulio Cesare e Vercelli.

- *Incuria delle strade, degli spazi pubblici e degli edifici*

La seconda categoria individuata raggruppa invece tutte le motivazioni espresse dagli intervistati che vengono utilizzate per dare un giudizio negativo sulla qualità dell'ambiente costruito circostante, ma decisamente più specifiche, come la denuncia dell'abbandono di alcuni spazi pubblici, strade o edifici, o l'assenza di ordine, di pulizia ecc.

Consultando le risposte gli intervistati lamentano il fatto che in questi luoghi ci sia troppo *degrado*, molte vie piazze e giardini siano poco *curati, sporchi, degradati, o abbandonati a sé stessi*; molti edifici sono *decadenti e fatiscenti*; ci sono molti *cantieri perenni*.

I luoghi evidenziati in questo caso sono: il Giardino di Via Montanaro, Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli, Piazza Crispi, Corso Palermo, Via Lauro Rossi e Piazza Baldissera.

Non mancano il Mercato di Piazza Foroni e di Porta Palazzo.

Ci sono anche i Giardini di Via Montanaro, e i Giardini di Corso Taranto.

Anche in questo caso c'è qualcuno che parla di aree più estese, facendo riferimento oltre che ai corsi e alle vie principali del quartiere, anche alle vie limitrofe annesse: questo avviene per esempio per il Mercato/Piazza Foroni e per Corso Vercelli.

5.4.3 Luoghi generici

Per quanto riguarda i luoghi generici, come anticipato, si è pensato invece di rappresentare le risposte attraverso delle mappe, che mostrano in modo più chiaro e immediato quali sono le risposte più comuni tra gli intervistati, o in altre parole quali luoghi non sono frequentati volentieri. Anche in questo caso sono state eliminate dapprima tutte quelle risposte non comprensibili, o poco utili, all'analisi dei luoghi espressi per indicare quali luoghi non sono frequentati volentieri da chi abita o vive il quartiere.

Per far questo si è pensato di utilizzare la modalità del *word-cloud*, che corrisponde alla rappresentazione grafica di parole-chiave emerse dalle risposte del suddetto questionario che non è stato possibile georeferenziarle.

Allo stesso modo molti segnalano il fatto di non frequentare volentieri addirittura *nessun posto* o – dicendolo in altro modo – *tutto il quartiere di Barriera di Milano, quasi tutte o alcune zone; tutte le strade del quartiere o alcune strade*. Anche in questo caso i motivi sono diversi:

4. c'è chi segnala il fatto di non frequentare per niente il quartiere in cui abita, né di giorno né di sera, e che quando gli è possibile preferisce *uscire dal quartiere* per motivi di svago;
5. c'è chi addirittura dichiara di sentirsi *costretto* a frequentare il quartiere solo per motivi lavorativi, scolastici o per fare visita a un amico o parente, ma che non vorrebbe mai abitarci o preferirebbe non frequentarlo se non fosse "obbligato";
6. c'è poi chi invece lamenta il fatto che sia in generale una *brutta zona* o che ci siano *pochi controlli* da parte delle forze dell'ordine, e che quindi sia per questo motivo *pericoloso camminare in giro per il quartiere anche in pieno giorno* poiché si incontrano *persone spiacevoli, malintenzionati, gente poco rassicurante*.

In altri casi invece vengono specificati ad esempio che a non essere frequentati volentieri sono le *strade/vie interne/vie laterali* del quartiere *poco illuminate* e *poco trafficate*, e quindi facendo riferimento solamente alle ore serali o notturne; oppure *l'intero quartiere di Barriera di Milano, le strade del quartiere, i parchi, i giardini*, sempre specificatamente la sera, o in alcuni casi specificando dopo le 18:00, le 19:00 o le 20:00.

Il motivo è pressoché sempre lo stesso, anche se detto in modi diversi:

7. perché è *pericoloso, c'è poca sicurezza/insicurezza, o paura*;
8. per evitare *brutti episodi o minacce di ogni genere*, camminando per le vie del quartiere la sera e frequentando parchi e giardini dopo una certa ora, spesso attribuendo la colpa di tale senso di insicurezza (e quindi la percezione di essere più sottoposti a un maggiore rischio) alla scarsa o poca illuminazione delle strade del quartiere, soprattutto quelle interne.

Sempre dello stesso genere sono le risposte che esprimono un senso di insicurezza, percezione del pericolo e preoccupazione del tutto soggettiva, a proposito di quei luoghi frequentati meno volentieri. In questo caso però le risposte sono ancora più generiche di quelle precedenti: si va dai *luoghi di spaccio* e dove c'è *casino*, alle *zone pericolose o più rischiose*, ai *luoghi poco sicuri* e le *vie trasformate in ghetti, agli edifici abbandonati* e le *vie interne poco frequentate*, alle *aree/cantieri dismessi*. Anche qui le motivazioni sono varie: per via delle *persone poco rassicuranti* che frequentano questi posti; perché c'è spesso *delinquenza, illegalità* e sono luoghi *pericolosi*; si vedono episodi di *spaccio* e c'è *poca illuminazione*.

Di tutt'altro genere sono invece le risposte relative alle attività commerciali, alle attività al dettaglio, e di ristorazione, nel complesso, come si può notare dall'immagine, meno sentite rispetto al primo genere di risposte: ad esempio si può notare come molti abbiano espresso la volontà di non frequentare volentieri i *negozi etnici, i locali notturni* o i *negozi/bar aperti 24/24*, ovvero quelle

attività aperte anche nelle ore notturne, i *locali-pub del quartiere*, *bar e ristoranti del quartiere*, quelli *sporchi o poco raccomandati*, i *locali degli immigrati* e i *negozi di nuova gestione*.

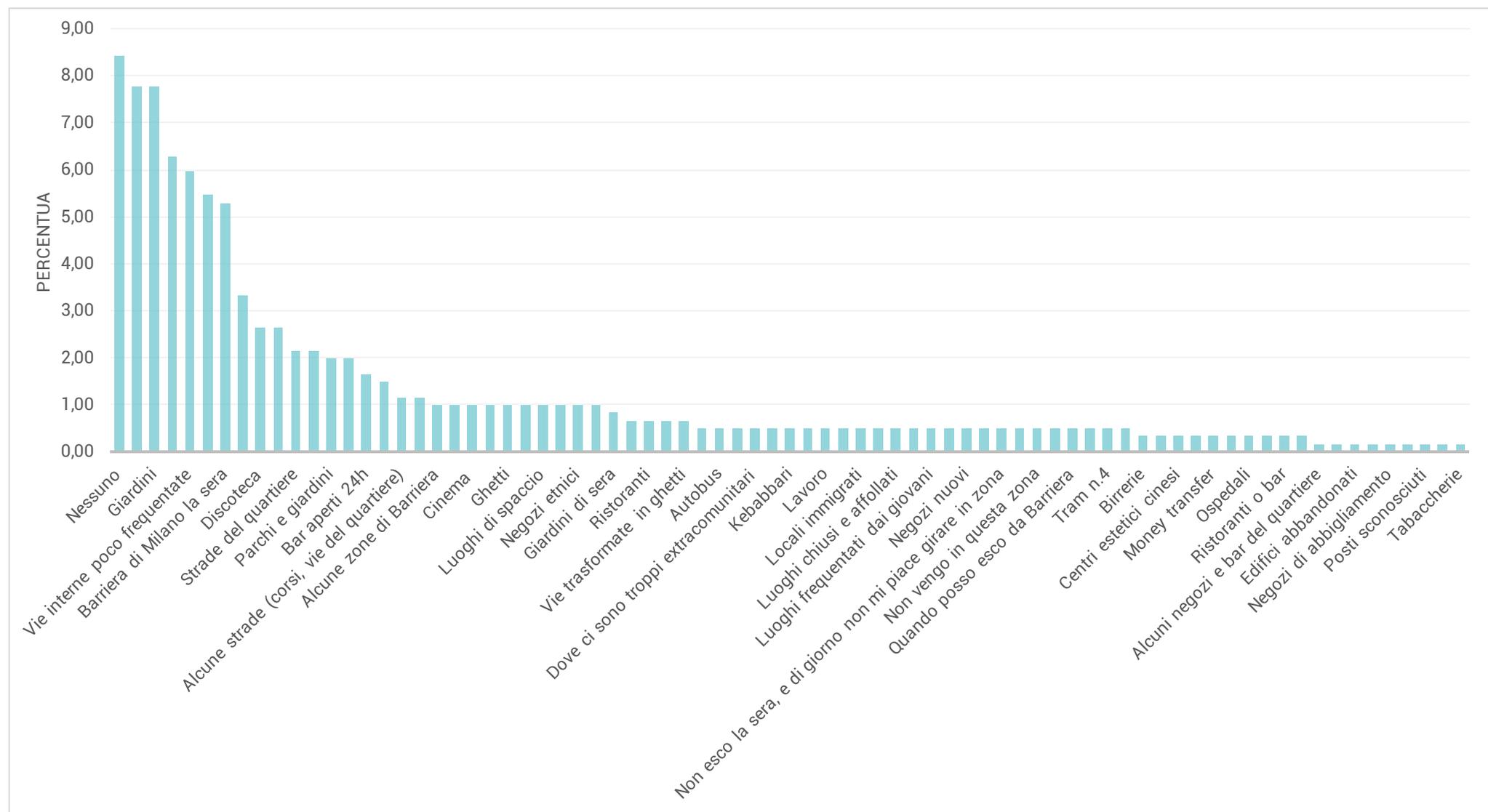
Le motivazioni di tale rifiuto derivano principalmente dalla diffidenza che nutrono nei confronti di chi ne conduce l'attività o di chi frequenta e ne usufruisce: *c'è gente poco rassicurante, che beve, sono malfrequentati, c'è ne sono pochi sani*, si ha *paura di uscire la sera* o ci sono *pochi controlli* in questi posti.

In alcuni casi non mancano espressioni negative o denigratorie e pregiudizi, quasi a voler sottolineare che il motivo principale per cui non vengono frequentati questi luoghi dipenda dalla presenza quasi esclusiva di *immigrati/stranieri/extracomunitari*.

Allo stesso modo c'è anche chi afferma di non frequentare i *centri massaggi, centri estetici, le sale giochi/slot/scommesse*, i *money transfer* del quartiere.

C'è poi anche qualcuno che alla domanda risponde di *frequentare indistintamente tutti i posti* del quartiere e della città, oppure c'è chi afferma che nel complesso le strade e il quartiere *sembrano sicuri*, e non si percepisce tutta questa percezione del pericolo e paura camminando da soli. Qualcun altro poi afferma di sentire proprio il quartiere pur non essendoci nato, ma solo essendoci cresciuto, o essendocisi trasferitosi da poco.

Figura 146 – Luoghi che non frequenti volentieri (risposte generiche)



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

5.5 Quali luoghi sono frequentati volentieri dagli abitanti e dai frequentatori del quartiere

La seconda domanda che si è preso in considerazione è quella che chiede di elencare almeno tre luoghi che si frequenta più volentieri e di spiegarne brevemente la motivazione.

Le risposte emerse hanno permesso di produrre le seguenti mappe:

- 1- Nella prima, come anticipato, sono stati rappresentati indipendentemente dalla motivazione indicata (qualora fosse stata espressa), tutti i luoghi fisici emersi (e quindi escludendo quelli generici, che verranno analizzati in un secondo momento), cioè quei luoghi che corrispondono: ai luoghi reali individuati dagli intervistati, ad aree limitrofe ai luoghi designati o ad aree specifiche;
- 2- Nelle mappe successive sono stati invece rappresentati separatamente i *luoghi fisici* secondo le differenti *macro-tematiche* (o macrocategorie) individuate successivamente all'elaborazione e al riordino dei dati emersi dai singoli questionari, di seguito elencate:
 - a. *Legame con il quartiere (per motivi affettivi, per motivi lavorativi, abitazione, famiglia, ecc.)* è il primo macro-tema in cui sono state raggruppate indifferentemente tutte quelle espressioni tramite le quali si percepisce il legame che l'intervistato ha con il quartiere o con i quartieri limitrofi, per motivi lavorativi, abitativi, famigliari, relazionali ecc.
 - b. *Attività svolte con la collettività* è il secondo macro-tema che riunisce sotto di sé le seguenti sottocategorie:
 - i. *Attività varie (attività all'aperto, attività sportive, attività ludiche, attività per tutte le età, attività religiose, passatempi, hobby ecc.):* è la prima categoria che raggruppa tutte quelle espressioni utilizzate dagli intervistati per esprimere che il motivo per cui essi frequentano quei luoghi dipende dalle attività che essi svolgono all'interno del quartiere o dei quartieri limitrofi, quasi sempre in compagnia di altre persone, conoscenti e non.
 - ii. *Attività aggregative:* è la seconda categoria che raggruppa tutte quelle espressioni utilizzate dagli intervistati per comunicare che frequentano quei luoghi poiché sono frequentati anche da amici e conoscenti o perché sono luoghi spesso frequentati per socializzare, fare conoscenza ecc.
 - iii. *Attività per bambini e famiglie:* è la terza categoria che nello specifico raggruppa tutte quelle espressioni tramite le quali si percepisce che questi luoghi sono adatti oltre che ai bambini anche a tutta la famiglia.
 - iv. *Attività socio-culturali, educative ecc.:* è il quinto macro-tema in cui sono state raggruppate tutte quelle espressioni tramite le quali si percepisce che questi luoghi

sono frequentati perché sono luoghi in cui poter svolgere attività culturali, di apprendimento, di confronto con altre realtà, incontri ecc.

- c. *Spazi verdi (parchi e giardini)* è il terzo macro-tema in cui sono state raggruppate nello specifico tutte quelle espressioni riferite agli spazi verdi, all'interno e all'esterno del quartiere, dove svolgere attività all'aperto.
- d. *Attività commerciali (negozi, bar, ristoranti, supermercati, mercati, ecc.)* è il quarto macro-tema in cui sono state raggruppate tutte quelle espressioni riferite alle attività commerciali.
- e. *Luoghi sicuri, tranquilli, puliti* è il quinto macro-tema che raggruppa tutte quelle espressioni utilizzate dagli intervistati per esprimere che il motivo per cui frequentano questi luoghi è il senso di sicurezza che essi trasmettono essendo ambienti sani, curati, controllati, ordinati ecc.
- f. *Le Risposte senza motivazione*: categoria che racchiude quelle risposte del tutto prive di una motivazione; per queste l'intervistato indicava solo il luogo fisico che non frequentava volentieri.

5.5.1 La lettura d'insieme

Di seguito troviamo la prima rappresentazione cartografica, che mostra insieme tutti i luoghi fisici designati nei questionari, che sono stati rappresentati indipendentemente dalla motivazione indicata (qualora fosse stata espressa).

La procedura anche in questo caso è esattamente uguale a quella precedente, utilizzata per la prima domanda del questionario; per cui per fare questa analisi sono state considerate di nuovo tutte le risposte fornite dagli intervistati, a prescindere dalla loro localizzazione all'interno o all'esterno dei confini amministrativi del quartiere, ma comunque rappresentabili alla scala del quartiere; in aggiunta sono state rappresentate anche quelle risposte riferite a luoghi che, pur non essendo rappresentabili alla scala di quartiere, si trovano poco distanti da esso: per far questo si è scelto di considerare un raggio massimo di 5/6 km circa dal baricentro del quartiere, che si trova nei pressi di Via Santhià angolo Via Scarlatti.

Come prima, sono state poi escluse tutte quelle risposte (seconda scrematura) riferite a luoghi ritenuti troppo distanti per essere rappresentabili alla scala di quartiere: nello specifico si fa riferimento a tutte quelle risposte riferite a località che si trovano parecchio lontane dal quartiere (comuni limitrofi, altre città, mare, montagna ecc.), sintomo o di una non chiara comprensione della domanda o la dimostrazione che le persone che frequentano il quartiere, per motivi ad esempio lavorativi/scolastici, arrivano dai comuni limitrofi citati.

Chi fornisce queste risposte anche in questo caso sono in alcuni casi stranieri, per problemi linguistici; in altri casi si tratta di una fascia di intervistati di età inferiore ai 10/11 anni (poiché i questionari sono stati distribuiti anche nelle scuole elementari e medie), che hanno per questo

motivo poca conoscenza del quartiere; oppure ancora una fascia di età inferiore ai 15/16 anni, che hanno espresso la volontà di non frequentare ad esempio la scuola.

Alcune di queste risposte sono poi state utilizzate nella seconda tipologia di mappe. Parallelamente sono state anche eliminate tutte quelle risposte non comprensibili, o poco utili all'analisi.

Tornando alla rappresentazione, anche in questo caso per le vie e i corsi, è stato evidenziato l'intero tratto di strada – anche nel caso in cui vengano superati i confini del quartiere – poiché raramente veniva precisato il punto esatto; viceversa veniva rappresentato, qualora fosse indicato il luogo specifico della via.

Come si può notare, nella rappresentazione d'insieme dei luoghi *frequentati più volentieri* emerge che tra i luoghi identificati dagli intervistati, la maggior parte corrisponde a tutta una serie di servizi, attività, e aree, molto specifiche, situate all'interno e all'esterno del quartiere.

In generale i luoghi *frequentati più volentieri* individuati sono abbastanza distribuiti sul territorio, anche se si nota anche qui una maggiore concentrazione delle risposte nella parte centrale del quartiere. Leggendo le motivazioni infatti molti intervistati spiegano che è lungo le arterie principali, che attraversano la parte centrale del quartiere, che si concentrano la gran parte soprattutto delle attività (commerciali, ludiche e religiose) e dei servizi (sanitari, sportivi, scolastici, socio-culturali, ecc.): tra queste troviamo Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli, Corso Palermo, Corso Novara, Via Cigna.

Nel complesso si nota che gli intervistati svolgono presso i luoghi *frequentati più volentieri* varie attività, in determinate ore del giorno, e fanno emergere un al legame/rapporto che essi hanno instaurato con determinati luoghi/spazi/ambienti.

Emerge anche che tra i luoghi che vengono evidenziati come i *frequentati più volentieri*, localizzati esternamente al quartiere, sono quasi sempre riferiti a spazi verdi, come parchi e giardini, facili da raggiungere anche a piedi, spesso proprio perché carenti all'interno del quartiere.

Da una prima lettura delle risposte a questa seconda domanda del questionario, mettendo in pratica il raggruppamento delle motivazioni, è possibile notare che anche in questo caso emergono due filoni ben distinti: da una parte come vedremo ci sono tutte quelle risposte relative alle varie attività svolte dagli intervistati (commerciali, ludiche, culturali, educative, ecc.); il secondo filone invece racchiude una serie di motivazioni che sono principalmente improntate sul senso di sicurezza che gli intervistati hanno nel frequentare determinati luoghi, soprattutto in presenza di bambini.

5.5.2 Lettura delle mappe per temi

Nelle mappe successive sono stati invece raffigurati separatamente i luoghi fisici individuati dagli intervistati, secondo le differenti motivazioni espresse affianco ad ogni risposta. Queste motivazioni sono state suddivise, come anticipato, per macro-tematiche, alcune delle quali sono state a loro volta suddivise in sottocategorie:

- a) Legame con il quartiere (per motivi affettivi, per motivi lavorativi, abitazione, famiglia, ecc.).
- b) Attività svolte con la collettività:
 - 1. Attività varie (attività all'aperto, attività sportive, attività ludiche, attività per tutte le età, attività religiose, passatempi, hobby ecc.);
 - 2. Attività aggregative;
 - 3. Attività per bambini e famiglie;
 - 4. Attività socio-culturali, educative ecc.
- c) Spazi verdi (parchi e giardini).
- d) Attività commerciali (negozi, bar, ristoranti, supermercati, mercati).
- e) Luoghi sicuri, tranquilli, puliti.

a) *Legame con il quartiere (per motivi affettivi, per motivi lavorativi, abitazione, famiglia, ecc.)*

La prima macrocategoria, è stata pensata per racchiudere insieme tutte quelle espressioni, che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *frequentano più volentieri*, attraverso cui si percepisce il legame/rapporto che l'intervistato ha con questi luoghi.

Analizzando le motivazioni, si legge ad esempio che essi nutrono un profondo *legame affettivo*, in quanto frequentano queste vie, piazze, giardini, attività e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – da quando *sono nati*, perché *ci sono cresciuti e si sentono a casa o gli ricordano i sapori dell'infanzia*, o perché sono i posti che *amano di più frequentare in tutto il quartiere*, ecc.

In altri casi si tratta di luoghi frequentati poiché appunto ad abitarci sono famigliari o amici, o perché sono gli intervistati stessi che *ci abitano*, o *ci lavorano* da molti anni.

Tra le aree maggiormente evidenziati sono stati individuati per la maggior parte il Centro storico di Barriera di Milano, il centro storico della Borgata Monterosa, l'area di Via Leoncavallo e i mercat rionali di Piazza Foroni e di Via Porpora.

Come si nota sono presenti anche alcune arterie e piazze del quartiere come Corso Giulio Cesare, Corso Palermo, le vie Cigna e Baltea e le piazze Respighi e Rebaudengo.

Sono presenti anche alcune scuole come il comprensorio Istituto Scuole Immacolatine e la Scuola Media Viotti, e la Biblioteca Primo Levi, i Bagni Pubblici di Via Agliè, Via Baltea 3.

b) *Attività svolte con la collettività*

La seconda macrocategoria, è stata pensata invece per racchiudere insieme tutte quelle espressioni, che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *frequentano più volentieri*, riferite alle

attività svolte in compagnia di amici, conoscenti e non, e che sono svolte quasi sempre in luoghi pubblici all'aperto o in strutture/attività socio-culturali o socio-assistenziali.

Più nello specifico, sono quattro le sottocategorie pensate.

- *Attività varie (attività all'aperto, attività sportive, attività ludiche, attività per tutte le età, pratiche religiose, passatempi, hobby ecc.)*

Come si può notare nella prima di queste categorie sono racchiuse insieme tutte quelle espressioni che gli intervistati hanno attribuito alle motivazioni per cui *frequentano più volentieri* determinati luoghi: che essi siano vie, giardini, piazze, attività e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – si nota, leggendo le risposte, che i motivi per cui gli intervistati frequentano questi luoghi sono legati alle attività che essi possono svolgere e ai servizi offerti.

Le attività variano da quelle all'aperto a quelle al chiuso, dalle attività ludiche a quelle sportive, dai passatempi alle pratiche religiose, dalle attività socio culturali a quelle socio-assistenziali, ecc.

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo alcuni parchi e giardini come il Parco Peccei, il Parco Sempione, il Parco Dora/dell'Arrivone, il Parco della Colletta, il Parco della Confluenza, o il Giardino Giovanni Bosco e il Giardino Saragat, dove è possibile svolgere: *attività all'aperto per tutte le età; fare delle passeggiate o dei giri in bicicletta; fare sport all'aperto, rilassarsi, fare dei picnic, divertirsi e passare del tempo* di qualità ecc.

Sono indicati anche alcuni oratori come l'oratorio Michele Rua, l'oratorio Rebaudengo, l'oratorio Maria Regina della Pace e l'oratorio Resurrezione del signore dove è possibile *passare del tempo, divertirsi, giocare, stare in compagnia* ecc. Molte sono le parrocchie: la parrocchia Maria Speranza Nostra, la Chiesa Maria Regina della Pace, la Chiesa Evangelica di Via Spotini, dove è possibile svolgere pratiche religiose, *attività per tutte le età, interagire con le persone*, ecc.

Non Mancano anche i teatri Marchesa e Monterosa, dove è possibile *guardare film/spettacoli, partecipare a eventi culturali e attività proposte*.

La Biblioteca Primo Levi, la Piscina Sempione, la Piscina Cecchi, il Centro Danza L'araba Fenice, il Centro culturale Cascina Marchesa, il laboratorio Atelier Heritage, l'Enoteca Prunotto, il Bunker, Spazio 211, Via Baltea 3, i Bagni Pubblici ecc., sono invece attività, spazi pubblici, centri socio-culturali, centri socio-assistenziali e associazioni, dove è possibile: *svolgere svariate attività in compagnia; fare sport; passare del tempo; praticare diversi sport; partecipare a incontri, scambi culturali e corsi offerti; ascoltare musica, assistere a dei concerti* ecc.

Sono presenti anche alcuni "spazi pubblici" come Piazza Respighi, Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli, Via Petrella o il Centro Città dove fare delle *passeggiate, trascorrere del tempo all'aperto* ecc.

- *Attività aggregative*

Nella seconda categoria sono invece raggruppate insieme tutte quelle espressioni tramite le quali si percepisce che gli intervistati *frequentano più volentieri* quei luoghi in cui sono presenti anche amici e conoscenti, o sono luoghi spesso frequentati per socializzare, fare conoscenza ecc.

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo alcuni parchi e giardini come il Parco Peccei, il Parco Sempione, il Parco Dora e i giardini di Piazza Derna, di Via Leoncavallo e di Via Cherubini: qui si trovano *amici e conoscenti*; sono in genere *molto frequentati* ad esempio per *trascorrere del tempo* o perché sono *punti di incontro/agggregazione*, ecc.

Sono indicati anche l'oratorio e la parrocchia Maria Speranza Nostra; alcuni centri e associazioni come il Laboratorio Atelier Heritage, i Bagni Pubblici, il Centro danza L'Araba Fenice e il Centro interculturale Alma Mater in quanto sono frequentati perché *luoghi di aggregazione, per socializzare, per stare in compagnia*, o poiché sono *punti di incontro/agggregazione*.

Sono presenti anche alcuni "spazi pubblici" come: il Mercato di Piazza Foroni e Porta Palazzo e i corsi Giulio Cesare, Taranto e Palermo in cui *si trovano passeggiando amici e conoscenti*.

- *Attività per bambini e famiglie*

Nella terza categoria si è pensato di raggruppare invece tutte quelle espressioni, utilizzate dagli intervistati, tramite le quali si percepisce che questi luoghi sono *frequentati volentieri* perché sono particolarmente adatti, oltre che ai bambini, anche a tutta la famiglia.

Se si consultano le risposte si nota infatti che le principali motivazioni/risposte espresse comunicano che in questi luoghi vengono portati i *figli, i fratelli* o i *nipoti* principalmente *per giocare in compagnia di amici*, spesso anche *in compagnia di tutta la famiglia*.

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo alcuni parchi e giardini come: il Parco Peccei, il Parco Sempione, il Parco Dora; i giardini di Corso Taranto, il Giardino Peppino Impastato, il Giardino del Giovanni Bosco, il Giardino Saragat, i giardini di Via Leoncavallo, i giardini Piazza Rostagni e il Giardino San Domenico Savio.

Sono indicati anche alcuni oratori come: l'Oratorio Salesiano Michele Rua, l'Oratorio e la Chiesa Maria Regina della Pace e l'Oratorio Resurrezione del Signore. Sono presenti anche alcuni centri e associazioni come: il Centro danza L'Araba Fenice, Via Baltea 3 e Centrocampo.

- *Attività socio-culturali, educative, ecc.*

Nella quarta categoria sono state raggruppate infine tutte quelle espressioni tramite le quali si percepisce che questi luoghi sono *frequentati volentieri* perché sono luoghi in cui poter svolgere *attività culturali, di apprendimento, di confronto con altre realtà, incontri* ecc o poiché *luoghi di istruzione*. Tra i luoghi maggiormente indicati ad esempio, troviamo in ordine: la Biblioteca Primo Levi, la Scuola Media Viotti, il Centro culturale Cascina Marchesa, Via Baltea 3, l'Istituto Suore Immacolatine, la Biblioteca Cascina Marchesa, la Scuola Beccari, il Teatro Marchesa, la Scuola Gabelli e la Scuola Pestalozzi.

c) *Spazi verdi (parchi e giardini)*

Il terzo macro-tema è stato pensato per racchiudere insieme tutte quelle espressioni, che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *frequentano più volentieri*, riferite agli spazi verdi, all'interno e all'esterno del quartiere, dove svolgere attività all'aperto.

Se si consultano le risposte si nota infatti che le motivazioni principali espresse per questi luoghi, dipendono dal fatto che sono *aree/spazi verdi* in cui svolgere *attività all'aperto*; sono indicati anche come *oasi verde, polmone del quartiere, spazi aperti liberi, dove il verde ha sostituito il cemento, spazi verdi molto grandi ecc.*

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo alcuni parchi e giardini come il Parco Peccei, il Parco della Colletta, il Parco Sempione, Parco Dora, il Parco Crescenzo, il giardino di Piazza Derna, di Via Leoncavallo e di Piazza Respighi.

La maggior parte delle aree verdi identificate come spazi verdi è possibile notare che si trovano o ai margini o esternamente al quartiere.

d) *Attività commerciali (negozi, bar, ristoranti, supermercati, mercati, ecc.)*

Il quarto macro-tema è stato pensato per racchiudere insieme tutte quelle espressioni, che gli intervistati hanno attribuito ai luoghi che *frequentano più volentieri*, riferite alle attività commerciali presenti nel quartiere o nei quartieri limitrofi.

Se si consultano le risposte si nota che i motivi per cui gli intervistati frequentano queste vie, giardini, piazze, attività e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – dipendono dalle attività che essi possono svolgere e dai servizi che possono trovare.

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo: i mercati rionali di Piazza Foroni, Via Porpora e Piazza Crispi; alcuni centri commerciali/supermercati come l'Auchan, MediaWord e la Galleria Ex Snos. Sono indicati anche alcuni "spazi pubblici" come vie e piazze presso cui è possibile trovare diversi negozi, bar, ristoranti, supermercati ecc. come Piazza Respighi, Corso Vercelli, Via Cigna, Piazza Rebaudengo, Piazza Derna, e Piazza Sofia. Qualcuno specifica poi anche alcuni posti come ad esempio Via Baltea 3, e alcune pizzerie, panetterie, macellerie e bar.

e) *Luoghi sicuri, tranquilli, puliti*

L'ultimo macro-tema raggruppa infine tutte quelle espressioni utilizzate dagli intervistati per esprimere che il motivo per cui frequentano questi luoghi è il senso di sicurezza che essi trasmettono essendo ambienti sani, curati, puliti, controllati, ordinati ecc.

Se si consultano le risposte si nota che i motivi per cui gli intervistati frequentano queste vie, giardini, piazze, attività e zone del quartiere – e dei quartieri limitrofi – dipende dal fatto che sono *ambienti sani, protetti, sicuri, tranquilli* oppure sono nel complesso *puliti, ordinati e ben illuminati*.

Tra i luoghi maggiormente indicati troviamo ad esempio le piazze Respighi, Cesare Abba e Derna; i giardini Peppino Impastato e i parchi Peccei, Sempione e Colletta.

Sono state segnalate anche alcune vie come Via Cigna e Via Martorelli. Qualcuno segnala anche i quartieri limitrofi Regio Parco e Centro

Sono indicati anche alcuni oratori come l'Oratorio Salesiano Michele Rua, l'Oratorio Resurrezione del Signore e l'Oratorio Rebaudengo. Sono poi presenti anche i Bagni Pubblici e l'Istituto Suore Immacolatine.

5.5.3 Luoghi generici

Per quanto riguarda i luoghi generici, come si è fatto per la prima domanda del questionario, si è pensato anche qui di rappresentare le risposte attraverso delle mappe che mostrano in modo più chiaro e immediato quali sono le risposte più comuni tra gli intervistati, per quanto riguarda le motivazioni: in altre parole quali luoghi sono frequentati più volentieri.

Anche in questo caso sono state eliminate dapprima tutte quelle risposte non comprensibili, o poco utili, all'analisi dei luoghi espressi per indicare quali di essi sono frequentati più volentieri da chi abita o vive il quartiere. Per far questo si è pensato di utilizzare nuovamente la modalità del *word-cloud*, che corrisponde alla rappresentazione grafica di parole-chiave emerse dalle risposte del suddetto questionario. È facile notare come saltano subito all'occhio alcune parole che corrispondono alle risposte maggiormente utilizzate per descrivere quali luoghi vengono frequentati più volentieri nel quartiere di Barriera di Milano da chi abita e vive il quartiere.

Figura 147 – Luoghi generici non frequentati volentieri



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Per lo più emerge che sono *frequentati più volentieri* dagli intervistati i luoghi pubblici. Tra questi notiamo che sono stati segnalati principalmente i *mercati rionali* – per *fare la spesa, incontrare persone, fare una passeggiata* ecc. – e i *parchi* e i *giardini pubblici* – per svolgere varie attività all'aperto, fare sport, *rilassarsi, passare del tempo, incontrare amici e conoscenti, fare delle passeggiate, portare i figli/nipoti, giocare*, ecc.

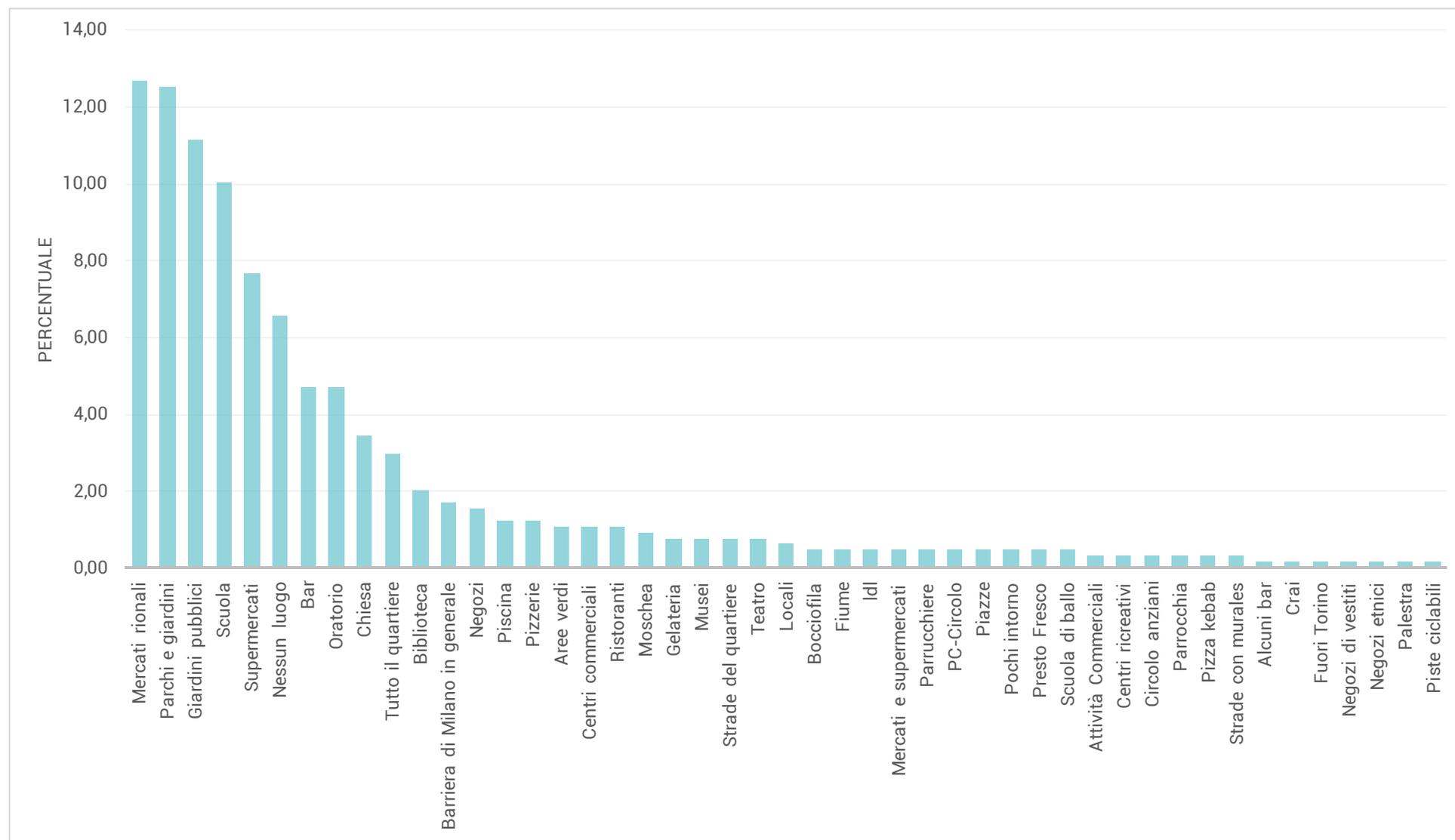
C'è qualcuno che segnala anche di frequentare indistintamente *tutto il quartiere* o *Barriera di Milano in generale*, senza fare distinzione.

Ugualmente molti intervistati segnalano anche di *frequentare più volentieri* le *scuole*, gli *oratori*, le *parrocchie*, le *piscine*, i *teatri*, i musei, le biblioteche, le strutture socio-assistenziali e i *centri socio culturali*. Le motivazioni sono delle più varie: c'è ad esempio chi dice di frequentare questi posti perché è possibile svolgere diverse attività in *compagnia di amici e conoscenti*, chi per *passare del tempo*, fare dello sport, assistere a incontri culturali, *incontrare nuove persone, socializzare* ecc.

Allo stesso modo molti segnalano anche di *frequentare volentieri* in generale le attività commerciali come ad esempio i *negozi*, i *centri commerciali* e i *supermercati* presenti nel quartiere. Anche qui le motivazioni sono varie, in genere la risposta più comune è perché si trova *tutto a portata di mano, sono economici, e ben forniti*.

C'è qualcuno poi che risponde alla domanda comunicando indirettamente il fatto di non frequentare volentieri *nessun posto, nessun luogo* o *pochi intorno* al quartiere, ad esempio perché *non sono sicuri*, perché *c'è un alto tasso di criminalità*, perché *non ci sono luoghi da frequentare volentieri*, perché *non c'è niente di interessante*, o perché *poco puliti e ordinati*, ecc.

Figura 148 – Luoghi che frequenti volentieri (risposte generiche)



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

5.6 Confronto tra i luoghi frequentati volentieri e non volentieri

Sovrapponendo le informazioni espresse dagli intervistati in merito ai *luoghi che sono frequentati volentieri* e ai *luoghi che non sono frequentati volentieri*, si notano delle aree del quartiere che non sono mai emerse: la prima si sviluppa a nord-est intorno a Piazza Respighi e in prossimità delle case GESCAL e IACP, la seconda zona rimane compresa a ovest tra Via Cigna e Corso Venezia e la terza invece è localizzata a est tra Via Bologna e lo scalo Vanchiglia.

In queste aree come mostrato in precedenza, la densità di popolazione si aggira intorno ai 100/200 ab/ha rispetto alle aree più centrali del quartiere dove si arriva a contare anche 600 ab/ha e oltre.

Esistono poi dei luoghi che sono stati indicati dai diversi intervistati a volte come *luoghi frequentati volentieri* e a volte come *luoghi non frequentati volentieri*:

- Alcuni di questi corrispondono alle principali arterie di attraversamento del quartiere come ad esempio Corso Giulio, Corso Vercelli, Corso Palermo, Corso Novara, Via Cigna, Via Monterosa o le borgate Monterosa e Montanaro, e alcune piazze come ad esempio Piazza Foroni, Piazza Respighi, Piazza Bottesini, ecc;
- altri corrispondono ai principali parchi e giardini sia interni che esterni o limitrofi al quartiere come ad esempio il Parco Sempione, il Parco Peccei, il Giardino Peppino Impastato, ecc.

I primi si nota che pur essendo reputati da molti come i *luoghi non frequentati volentieri*, per motivi di paura, preoccupazione per la criminalità, di insicurezza nella sfera sociale, di ordine pubblico o di diffidenza verso la popolazione che abita o frequenta il quartiere, rappresentano comunque i luoghi dove si concentrano le principali attività commerciali, sportive, ludiche, religiose, socio-culturali, aggregative, ecc. e per questo motivo anche le zone più frequentate del quartiere.

Come si evince da molti questionari, sono spesso quei luoghi dove anche chi comunica di *non frequentare volentieri* non è detto che non li frequentino del tutto: magari sono frequentati da famiglie con bambini o da anziani durante certe ore della giornata, ma sono considerate dagli stessi luoghi "pericolosi" nelle ore serali o di notte per la presenza di una popolazione "indesiderata". La questione della sicurezza infatti ha sempre avuto una doppia dimensione spaziale e temporale: riguarda infatti non solo certi luoghi o parti di città ma anche certi momenti della giornata (Pini, 2003).

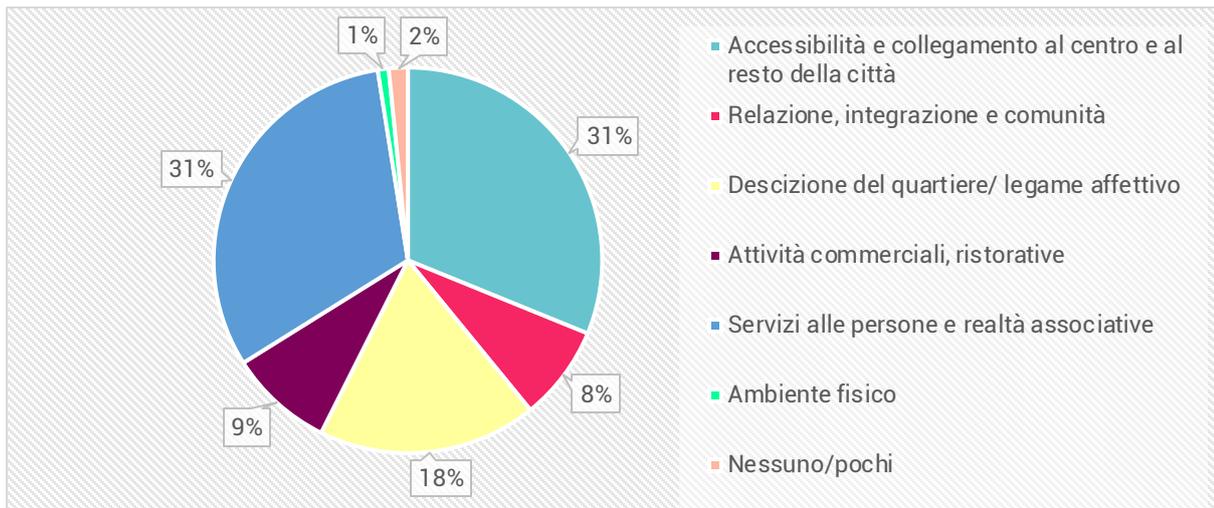
Stessa considerazione è possibile farla anche per i parchi e giardini, dove in genere alcuni intervistati hanno risposto di non frequentarli volentieri per motivi di sicurezza, di paura, di percezione del pericolo, di diffidenza verso la popolazione, ecc., mentre altri li hanno segnalati come luoghi in cui svolgere attività all'aperto, attività aggregative, sport, socializzare, ecc.

Infine la principale differenza tra i *luoghi frequentati volentieri* e i *luoghi non frequentati volentieri* è che i primi sono sempre molto più specifici (a volte vengono individuati addirittura dei servizi,

attività, e aree, molto specifiche) e distribuiti sul territorio, mentre i secondi sono sempre molto più generici (l'area compresa tra due arterie, le vie interne, tutto il tratto di strada, ecc.) e concentrati quasi tutti nella parte più centrale del quartiere, e quindi dove la densità di popolazione è di gran lunga maggiore.

5.7 Quali sono i vantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano

Figura 149 – Quali sono i vantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

La terza domanda che si è pensato di prendere in considerazione è quella che chiede di elencare almeno tre vantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano, in ordine di priorità per gli intervistati. Anche in questo caso per raggruppare le risposte simili tra loro si è pensato di dare un peso alle risposte in base alla priorità fornita dagli intervistati.

Come si nota cercando di raggruppare le risposte per tematiche, emergono due principali questioni:

- l'accessibilità e il collegamento del quartiere al centro e al resto della città;
- i servizi alle persone.

Nel primo caso, quello che intendono gli intervistati è che (a prescindere dal luogo o dalla motivazione da loro indicata) tra i vantaggi di abitare, frequentare e lavorare nel quartiere, la posizione di quest'ultimo è favorevole sia perché è vicina al centro della città e ai quartieri limitrofi, sia perché è ben servita da mezzi pubblici e per questo è facile muoversi per raggiungere il centro e alcuni quartieri nelle immediate vicinanze. Un altro fattore importante è l'accessibilità che caratterizza il quartiere, in quanto, essendo posizionato vicino all'uscita dell'autostrada, all'aeroporto, al raccordo Torino-Caselle, risulta facilmente accessibile anche per chi viene dai comuni limitrofi o dai quartieri più distanti.

Questo per esempio potrebbe dipendere dal fatto che molti frequentatori/lavoratori intervistati arrivano sia da altri quartieri della città che dai comuni limitrofi.

Nel secondo caso invece sono stati segnalati dagli intervistati i servizi alle persone e le realtà associative che il quartiere dispone. Tra questi sono stati segnalati ad esempio: servizi ospedalieri e assistenziali, biblioteche, uffici postali, chiese, oratori, moschee, teatri, cinema, mercati rionali, palestra, piscina, banca, farmacie, supermercati, ecc; aree verdi, parchi e giardini, anche e soprattutto attorno al quartiere; servizi scolastici primari e secondari, servizi culturali; attività, iniziative e spazi culturali.

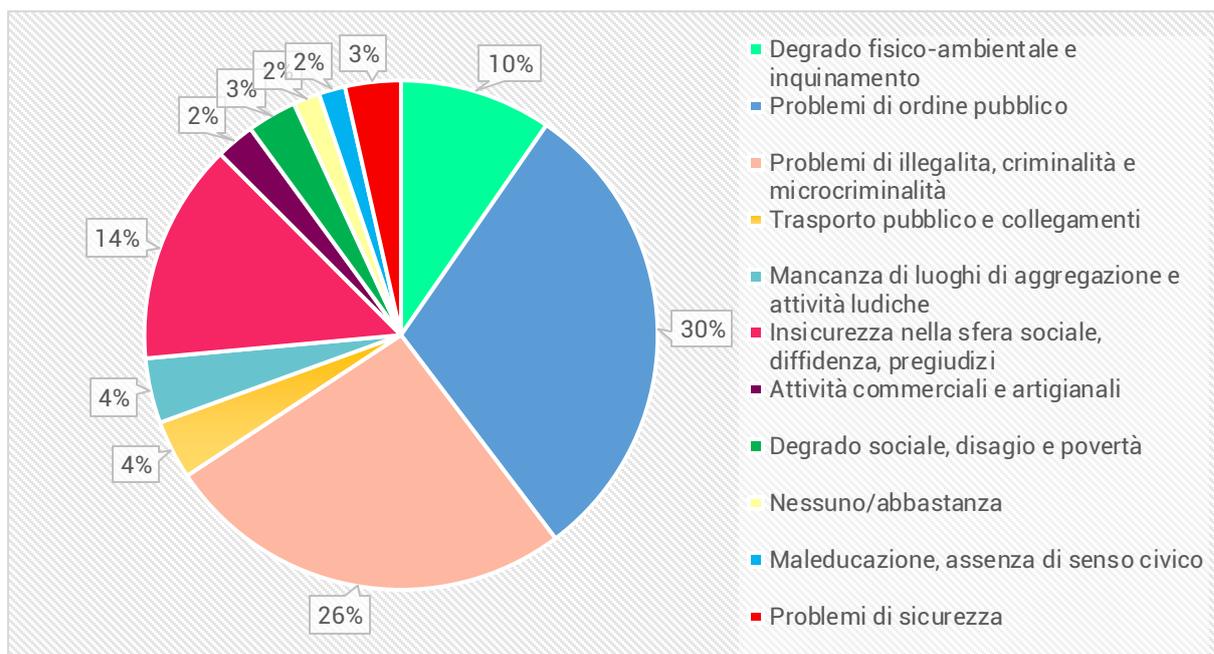
Tra questi, molti intervistati hanno evidenziato il fatto che sia una *zona ben servita da qualunque servizio*, nel senso che ha *tutto a portata di mano* ed è *vicino casa*.

Al terzo posto troviamo invece che gli intervistati hanno nel complesso espresso una serie di argomentazioni o per descrivere il quartiere, o per evidenziare il proprio legame affettivo. Tra le principali risposte troviamo le seguenti descrizioni: quartiere popolato, vivace, colorato, popolare; poco costoso, economico sia per gli affitti che per i generi alimentari o di prima necessità; quartiere storico, autentico, antico; comodo, facile da girare a piedi; un paesone; molto grande.

Al quarto e quinto posto troviamo invece tra i vantaggi: la presenza di molte attività commerciali e ristorative e una serie di argomentazioni che mettono in risalto la caratteristica del quartiere di essere un luogo dove è facile relazionare, integrare, socializzare facilmente (multiculturale, multi-etnica, senso di appartenenza e comunità, socialità e facilità a relazionarsi).

5.8 Quali sono gli svantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano

Figura 150 – Quali sono gli svantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

L'ultima domanda che si è pensato di prendere in considerazione è quella che chiede di elencare almeno tre svantaggi di abitare, frequentare o lavorare in Barriera di Milano, in ordine di priorità per gli intervistati. Anche in questo caso per raggruppare le risposte simili tra loro si è pensato di dare un peso alle risposte in base alla priorità fornita dagli intervistati.

Come si può notare sono quattro le principali questioni emerse dal raggruppamento delle risposte per tematiche:

- problemi di ordine pubblico;
- problemi di illegalità, criminalità e microcriminalità;
- l'insicurezza nella sfera sociale, la diffidenza e i pregiudizi;
- degrado fisico-ambientale e inquinamento.

Nel primo caso quello che emerge è che secondo gli intervistati (a prescindere dalla motivazione da loro indicata) il quartiere presenta molti problemi di ordine pubblico che vanno dalla presenza diffusa di sporcizia e incuria delle strade (come la presenza di rifiuti, escrementi, strade rotte) e dei muri degli edifici (che risultano trascurati, vandalizzati o sono fatiscenti), alla presenza di troppe macchine e traffico, all'assenza di spazi verdi, aree giochi, o zone pedonali, alla poca cura e abbandono generale del quartiere (comprese aree verdi e spazi pubblici condivisi), alla presenza di caos notturno e diurno. Qualcuno lamenta anche la poca illuminazione, l'assenza di piste ciclabili, la svalutazione degli immobili e una generale assenza delle istituzioni e delle amministrazioni.

Nel secondo caso, quello che gli intervistati intendono è che nel quartiere un grande svantaggio è dettato dalla presenza diffusa e tal volta dall'aumento degli spacciatori e dalla presenza di episodi di delinquenza, criminalità e microcriminalità: come scippi, rapine, furti, spaccio di stupefacenti ecc.

Altro tema che emerge al terzo posto, è il problema generale e diffuso dell'insicurezza nella sfera sociale, che dipende dalla convivenza, secondo alcuni, forzata con le altre persone, in particolare con quelle di diversa etnia. Questa insicurezza poi genera diffidenza e pregiudizi. In particolare il principale problema che genera diffidenza e insicurezza è la presenza di *extracomunitari/Immigrati/Rom/stranieri/clandestini*, che a detta di molti sono *senza lavoro, poco integrati, troppi, non controllati, poco educati*, e che sono *causa di degrado nel quartiere*. Affianco a questi, altro svantaggio del quartiere è la presenza di *brutte persone che lo frequentano, persone pericolose, malintenzionati* ecc. Manca inoltre secondo alcuni *l'integrazione tra gli abitanti* (che risulta spesso *difficile, poca, mal riuscita*, poiché ci sono *pochi spazi di interazione culturale, scarsa comunicazione* ecc.) e che è causa spesso dei pregiudizi, della diffidenza e dell'insicurezza. Infine ultimo grande svantaggio secondo gli intervistati è generato dai problemi derivanti dal degrado fisico-ambientale e dall'inquinamento. In particolare grande fonte di degrado secondo gli intervistati è *l'inquinamento dell'aria e lo smog, lo stato di degrado fisico e ambientale in cui*

riversano molte aree del quartiere, la presenza di alcune zone degradate, malfamate, brutte, ghettizzate, la presenza di atti vandalici, vandalismo su panchine e sculture e più in generale negli spazi pubblici.

5.9 Temi che emergono

Analizzando alcuni interventi realizzati sul piano fisico-ambientale e analizzando le risposte degli intervistati in merito ai *luoghi non frequentati volentieri* e agli *svantaggi di abitare, frequentare e lavorare nel quartiere* sono emerse alcune questioni.

In particolare, il riferimento va alla progettazione di alcuni spazi urbani che sembrerebbe non essere stata pensata nel lungo termine, nell'ottica di punti di integrazione, socializzazione e interscambi culturali, così come erano stati pensati in una fase progettuale.

Spesso alcuni interventi fisici sullo spazio pubblico hanno dato vita effettivamente a dei luoghi che sono oggi definibili *di aggregazione e socialità*, ma che:

- 1) in primo luogo non rispecchiano più oggi quei presupposti pensati a monte, in fase progettuale, come punti non solo di aggregazione ma anche di interscambio culturale e sociale;
- 2) in secondo luogo sono diventati quei luoghi percepiti come alcuni degli spazi di "degrado" o "insicuri", che non vengono frequentati volentieri o affatto, dalla popolazione intervistata, perché appunto fatiscenti, sporchi, frequentati da persone indesiderate ecc.

Tutto questo emerge dalla lettura dei questionari, ma anche dal confronto tra la fase attiva del programma e quella attuale, che a distanza di 1/2 anni dalla loro realizzazione ha mostrato un forte cambiamento di quegli spazi pubblici già a fine del programma di rigenerazione urbana.

In particolare il riferimento va ad esempio ai giardini di Via Montanaro, i giardini di Largo Giulio Cesare, l'area Sesia-Montanaro, l'area mercatale di Piazza Foroni e di Piazza Crispi, l'area dell'ex INCET ecc. o a tutte quelle altre opere di riqualificazione fisica, che, pensate inizialmente con uno scopo preciso, uno studio, un progetto (quando erano gestiti) hanno svolto il proprio ruolo di punti di aggregazione e interscambio culturale e sociale, ma che attualmente non sono più "controllati, curati o gestiti" da nessuno.

Al contrario, lo studio e il progetto che sta dietro alcuni spazi urbani riqualificati (ricordiamo che per alcuni sono stati interpellati architetti, sociologi, antropologi ecc., durante la fase progettuale del programma di rigenerazione urbana) risulta oggi un lontano ricordo.

In questi luoghi addirittura qualcuno si sente non al sicuro e per questo non ama frequentarli, qualcun altro pur frequentandoli comunica di non farlo volentieri e di stare ben alla larga e sempre in guardia dalle "altre" persone che frequentano questi spazi pubblici.

In altre parole quello che emerge oggi, facendo un giro per le strade del quartiere, parlando con gli abitanti o leggendo i questionari, è che quegli stessi spazi che hanno ospitato gli interventi di riqualificazione fisica e di rigenerazione sociale e culturale durante i 6 anni di operatività, sono ora

considerati o sono tornati ad essere (in alcuni casi) quei luoghi di degrado, di insicurezza e di faticenza.

C'è anche da dire che generalmente le persone, in particolare la popolazione "autoctona", la popolazione anziana, i nuclei familiari, ma più nello specifico la popolazione italiana (che è anche quella che ha risposto maggiormente ai questionari) mostra evidenti segni di malessere e di diffidenza nei confronti dei fenomeni di aggregazione spontanea che prendono luogo negli spazi pubblici, in particolare da parte della popolazione straniera o del gruppetto di giovani che occupa durante alcune ore della giornata questi spazi.

Allo stesso modo le azioni immateriali e gli interventi sul piano socio-culturale che sono stati spesso messi in atto proprio in questi spazi urbani, risultano oggi ormai soltanto delle buone pratiche che non si sono tuttavia sedimentate sul territorio.

In conclusione, per tutti questi motivi, sarebbe opportuno che eventuali future trasformazioni fisiche degli spazi pubblici adottassero una considerazione diversa e nuova delle questioni legate alla sicurezza urbana, al fine di assicurare agli spazi pubblici quelle caratteristiche di presidibilità nel lungo termine, necessarie per ridurre, in parte, la percezione del rischio e il senso di insicurezza della popolazione.

Questo vuol dire che gran parte delle azioni/interventi di rigenerazione sul piano socio-culturale, fisico-ambientale, ma anche sul piano economico-occupazionale che sono state messe in pratica dal Comitato Urban – e che hanno avuto riscontri non indifferenti durante tutto il periodo di attività del programma di rigenerazione urbana – hanno dimostrato l'incapacità oggi di sedimentarsi autonomamente sul territorio.

Il problema è che su questi spazi "rigenerati e riqualificati" si sarebbe dovuto continuare a lavorare anche una volta terminati gli interventi e gli obiettivi prefissati dal programma integrato di sviluppo locale, ad esempio come si è fatto per l'area ex-Boschetto in cui ancora oggi è attivo l'orto urbano, gestito dall'associazione RE.TE Ong, oppure come si è fatto per i primi due anni con il progetto Extratitoli, o per il primo anno con il progetto Pedibus. In realtà oggi molti di questi interventi e progetti rimangono, di nuovo, solo delle buone pratiche.

Parte IV

Capitolo 6

Analisi del questionario di approfondimento



Fonte: Colleen Corradi Brannigan

"Mi turbò la vista di un malato di febbri rannicchiato per terra con una coperta sulla testa: mio padre pochi giorni prima di morire aveva gli occhi gialli e la barba ispida come lui tal quale. Girai lo sguardo; non osavo fissare più nessuno in viso. Pensai: <<Se Adelma è una città che vedo in sogno, dove non s'incontrano che morti, il sogno mi fa paura. Se Adelma è una città vera, abitata da vivi, basterà continuare a fissarli perché le somiglianze si dissolvano e appaiano facce estranee, apportatrici d'angoscia. In un caso o nell'altro è meglio che non insista a guardarli>>".

Le Città Invisibili di Italo Calvino

6.1 Metodologia di lettura delle domande

Come anticipato, analizzando i questionari svolti dal Comitato si è pensato di realizzare un secondo questionario, per due motivi: in parte per sopperire alla presenza di una buona parte di questionari svolti dal comitato che non hanno ricevuto risposta o a cui gli intervistati hanno dedicato poca attenzione rispondendo ad alcune domande e non ad altre⁸⁰ lasciando così diversi vuoti; in parte, con l'occasione, si è pensato di approfondire alcune tematiche.

Come abbiamo visto alcune domande del secondo questionario sono state analizzate insieme alle domande analoghe del primo questionario (luoghi frequentati più o meno volentieri, vantaggi e svantaggi); di seguito invece verranno analizzate separatamente le altre domande del secondo questionario.

Allo stesso modo come si è fatto per il primo questionario in molti casi è stato necessario svolgere non solo la "lettura verticale" dei dati ma anche la "lettura orizzontale".

Questo significa che per comprendere quelle risposte non chiare, si è dovuto consultare ad esempio le domande precedenti, oppure risalire ai dati anagrafici (età, provenienza ecc.) per avere qualche dato in più che potesse essere utile all'interpretazione delle risposte. Stessa cosa è stata fatta nel momento dell'interpretazione e del commento dei dati emersi.

Per evitare il problema emerso nel primo questionario, il quale era rivolto a tutti gli abitanti del quartiere, senza distinzioni d'età per via anche della tipologia di questionario, si è pensato di svolgere un diverso questionario e quindi di escludere a priori certe fasce di età, come si vedrà nel capitolo di analisi della struttura del campione.

Per quanto riguarda invece le modalità di divulgazione del secondo questionario, sono stati principalmente due i sistemi. In un primo momento sono stati diffusi in forma cartacea in alcuni spazi verdi e associazioni culturali e socio-assistenziali del quartiere. Tuttavia, data la lunghezza del questionario, non tutte le persone erano interessate o disposte a rispondere alle domande. Allo stesso modo è stato difficile dover guadagnare ogni volta l'attenzione su di se: spiegare il perché del questionario, rispondere alle domande e curiosità degli intervistati, instaurare un rapporto di fiducia ecc.

A quel punto si è pensato di utilizzare anche la piattaforma di diffusione online di google drive, per poter raggiungere più persone possibile conosciute e non, che abitano, frequentano o sono nate e cresciute nel quartiere. Sono stati molto utili anche i gruppi su Facebook inerenti al quartiere o ai quartieri limitrofi, nell'ottica in cui molti dei frequentatori (come era emerso dal primo questionario, leggendo le risposte) sopraggiungono proprio da questi.

⁸⁰ Ricordiamo ad esempio che molti intervistati hanno risposto alla prima parte del questionario e non alla seconda.

Anche in questo caso sono state riscontrate non poche difficoltà, dovute: in parte da chi contestava, criticava e commentava negativamente il questionario, sfociando anche talvolta negli insulti; in parte dal fatto che chi compilava il questionario online voleva avere più informazioni a riguardo; informazioni che un semplice abstract non forniva.

Nella seguente mappa, sono evidenziati i luoghi dove sono stati distribuiti i questionari in formato cartaceo.



6.2 Struttura e composizione del campione intervistato

Prima di procedere con la descrizione delle analisi emerse dalla lettura dei questionari, occorre fornire alcuni dati circa la composizione degli intervistati che hanno risposto al secondo questionario. Il primo dato importante che emerge è che per lo più ad aver risposto ai questionari sono stati nuovamente gli italiani (più dei $\frac{3}{4}$ del campione). Quindi un primo dato che emerge è che nuovamente l'immagine che verrà fuori dalle analisi sarà l'immagine di abitanti/frequentatori per lo più di provenienza italiana.



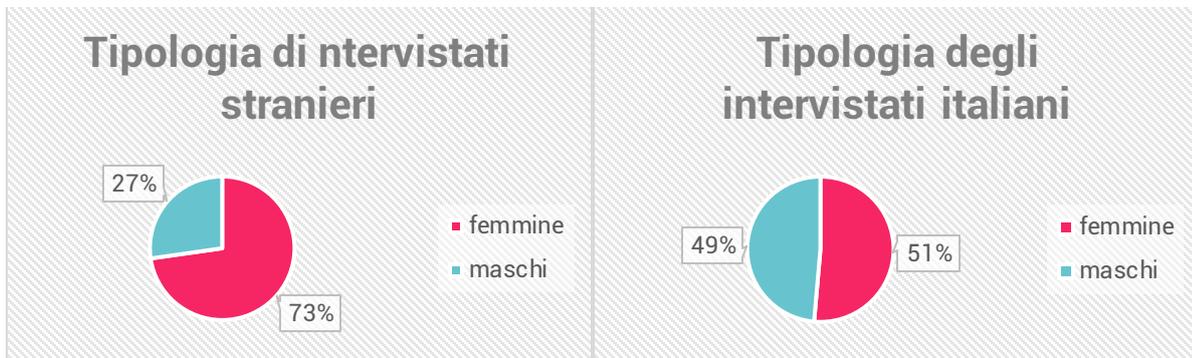
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nello specifico gli intervistati che hanno compilato i circa 100 questionari, sono: per il 13% stranieri, per l'87% italiani.

Dato che nella prima tipologia di questionario non è stato chiesto di specificare il sesso – ma solamente l'età, la nazionalità e il nome – questa volta è stato espressamente chiesto di specificarlo.

Prendendo in riferimento gli intervistati che hanno specificato la propria provenienza è emerso invece che:

- Del 13% degli intervistati stranieri, il 73% sono femmine, il 27% sono maschi.
- Del 87% degli intervistati italiani, il 51% sono femmine, il 49% sono maschi.



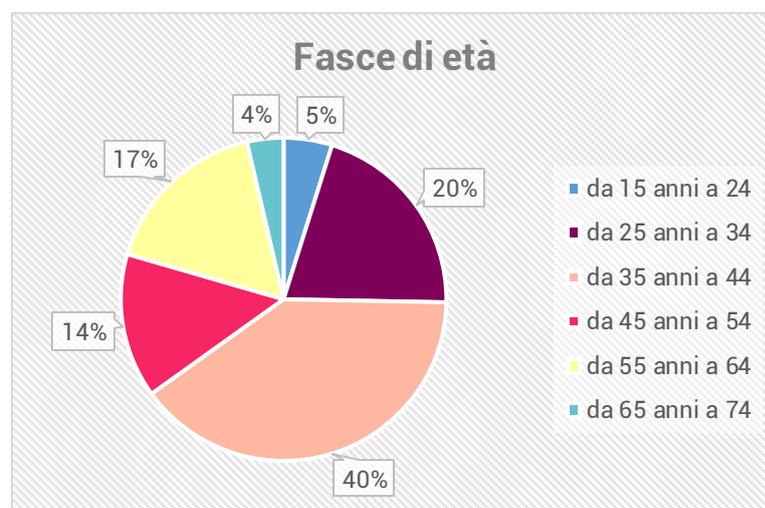
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Dalla lettura complessiva dei questionari si è determinato che il campione è così costituito:

- per il 54% da donne, di cui il 18% sono straniere, e l'82% sono italiane;
- per il 46% da uomini, di cui il 8% sono stranieri, e l'92% italiani.

Per quanto riguarda invece le fasce di età degli intervistati possiamo notare che una buona parte di essi (il 40%) rientra nella fascia di età compresa tra i 35 e i 44 anni, stessa cosa per il primo questionario; dopo di che le fasce di età variano molto: ad esempio si vede che il 20% ha un'età compresa tra i 25 e i 34 anni, il 17% ha un'età compresa tra i 55 e i 64 anni o il 14% ha un'età compresa tra i 45 e i 54 anni.

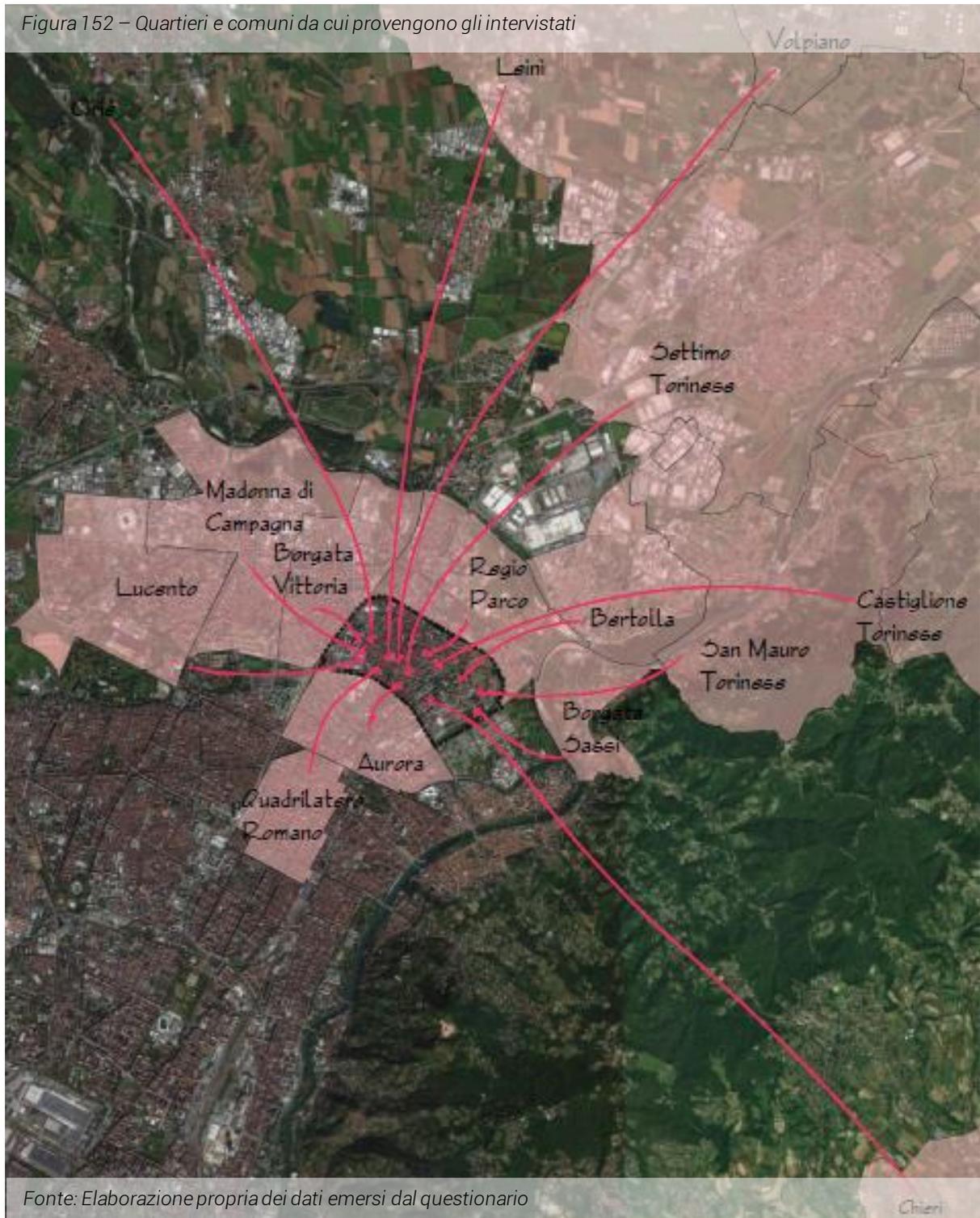
Bisogna ricordare inoltre che insieme a questi, l'8% degli intervistati non ha dichiarato la propria età, o perché non ha compilato il questionario o perché ha risposto solo ad alcune domande e non ad altre.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Infine di seguito notiamo quelli che sono i quartieri/comuni che gravitano sul quartiere, ovvero i luoghi da cui provengono gli intervistati che frequentano il quartiere per lavoro, svago, motivi famigliari, fare commissioni o altro.

Figura 152 – Quartieri e comuni da cui provengono gli intervistati

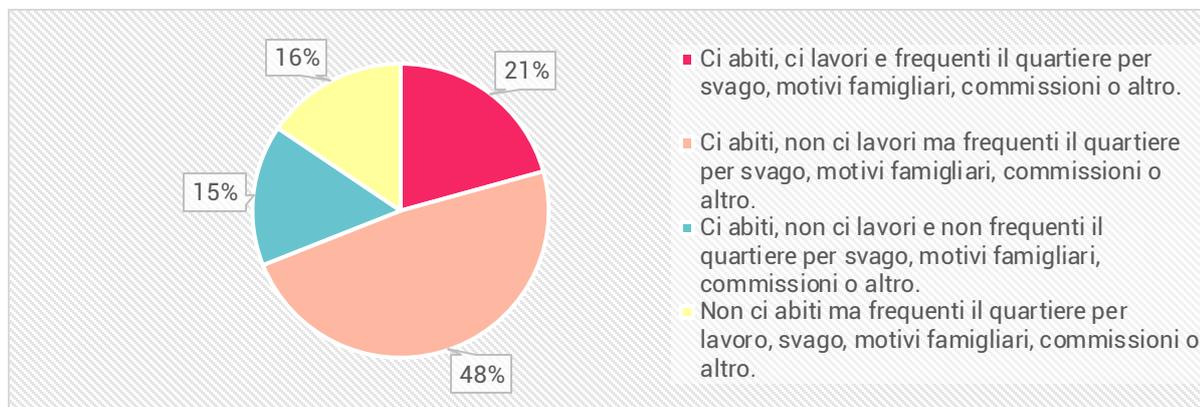


6.3 Il secondo questionario

Per prima cosa è stato chiesto agli intervistati che tipo di rapporto hanno con il quartiere: quasi la metà di essi (48%) ha risposto di *abitarci, non lavorarci ma di passarci del tempo libero*, questo a

dimostrazione del fatto che come anticipato all'inizio la gran parte degli intervistati che abitano il quartiere, lo frequentano anche. C'è però una buona parte di essi (il 21%) che oltre ad abitarci e frequentarlo, ci lavora anche. Il 16% non ci abita, ma comunque frequenta il quartiere per lavoro, svago, motivi famigliari, fare commissioni o altro e il 15% ci abita solamente ma non ci lavora e non frequenta il quartiere per svago, motivi famigliari, commissioni o altro.

Figura 153 – Che tipo di legame hai con il quartiere di Barriera di Milano?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

A tutti quelli che abitano nel quartiere è stato poi chiesto di specificare se vivono nel quartiere per *necessità* o *scelta*: più della metà (il 59%) degli intervistati ha risposto di vivere nel quartiere per *scelta*; il 35% ha risposto di viverci per *necessità*; il 6% ha invece dichiarato semplicemente di esserci nato.

Tra quelli che hanno risposto di viverci per *necessità*, alcuni hanno specificato ad esempio che nel quartiere gli *affitti sono più bassi* e le *case costano meno*, oppure che la *necessità* dipende dal fatto di essere *assegnatari di case popolari*.

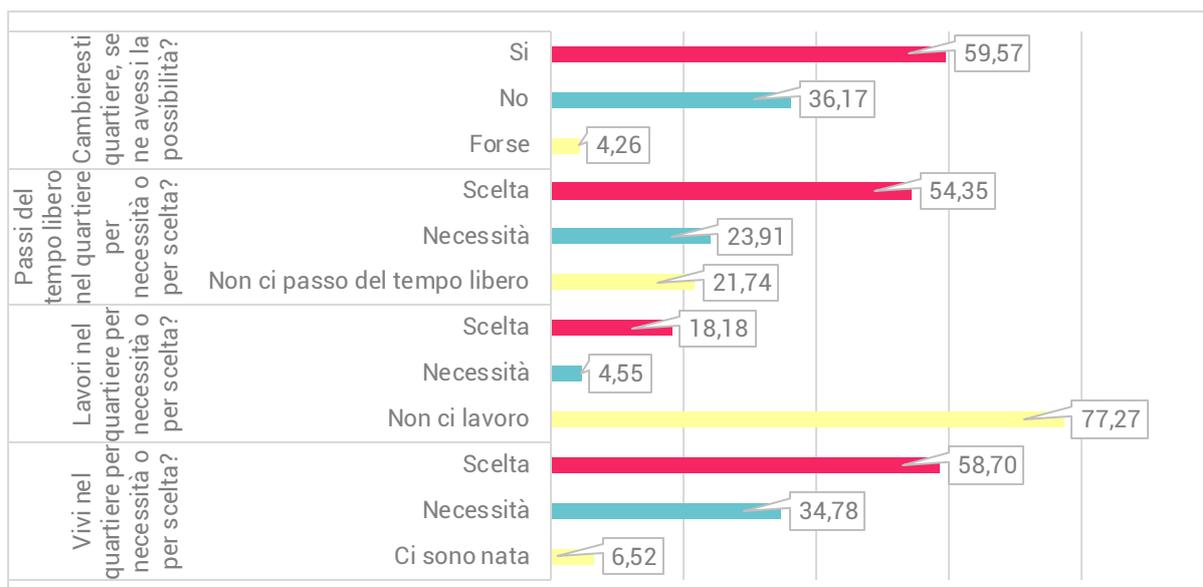
Successivamente è stato chiesto a quelli che abitano nel quartiere se oltre a viverci e frequentarlo, o solamente viverci, ci lavorano anche e se lo fanno, di specificare nuovamente se per *necessità* o per *scelta*.

Tra quelli che hanno risposto, il 77% ha dichiarato di non lavorarci, il 18% ha risposto di lavorare per *scelta* e il 5% per *necessità*.

La stessa domanda è stata posta in merito al passare del tempo libero nel quartiere: tra quelli che abitano nel quartiere e ci lavorano e quelli che abitano solamente nel quartiere, più della metà (54%) frequenta anche per *scelta* il quartiere; il 24% frequenta il quartiere per *necessità*; il 22% invece non ci passa mai il proprio tempo libero.

Infine è stato chiesto a tutti gli intervistati che abitano nel quartiere se cambierebbero quartiere e abitazione, ne avessero la possibilità. Il 60% ha risposto di *si*, il 36% ha risposto di *no*, e il 4% ha risposto *forse*.

Figura 154 – Legame con il quartiere: abitante

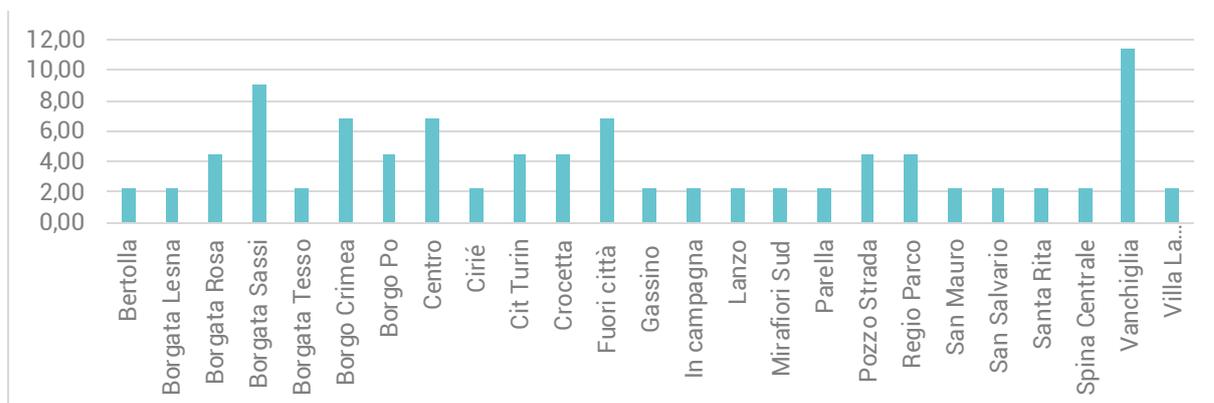


Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

A quelli che hanno risposto di sì è stato poi chiesto di specificare in quale altro quartiere, zona o città sarebbero andati a vivere, se ne avessero avuto la possibilità.

Tra questi, alcuni hanno specificato ad esempio di voler cambiare quartiere per avvicinarsi di più al lavoro; qualcun altro ha aggiunto di voler cambiare per vivere in una zona meno trafficata, o più ordinata e pulita, o con più attività/attrazioni; qualcun altro ancora risponde che andrebbe ad abitare addirittura fuori città.

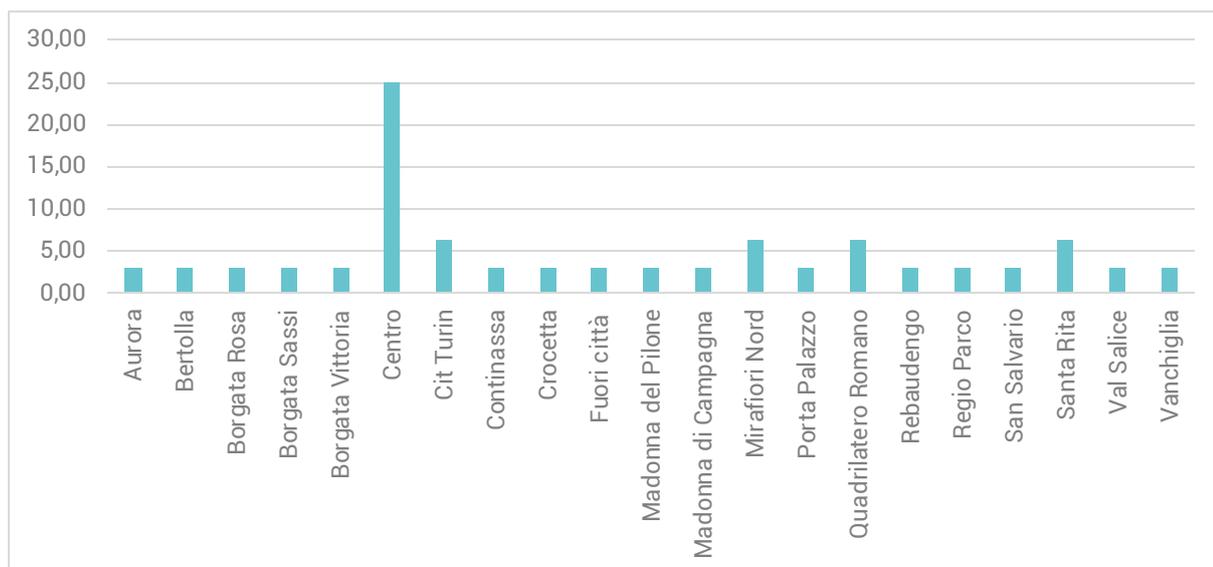
Figura 155 – Se hai risposto di sì alla domanda precedente, dove vorresti andare a vivere?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Allo stesso modo è stato chiesto anche di specificare quale altro quartiere gli intervistati vorrebbero frequentare di più per motivi lavorativi, svago o altro, e la maggior parte degli intervistati ha risposto di voler frequentare il Centro.

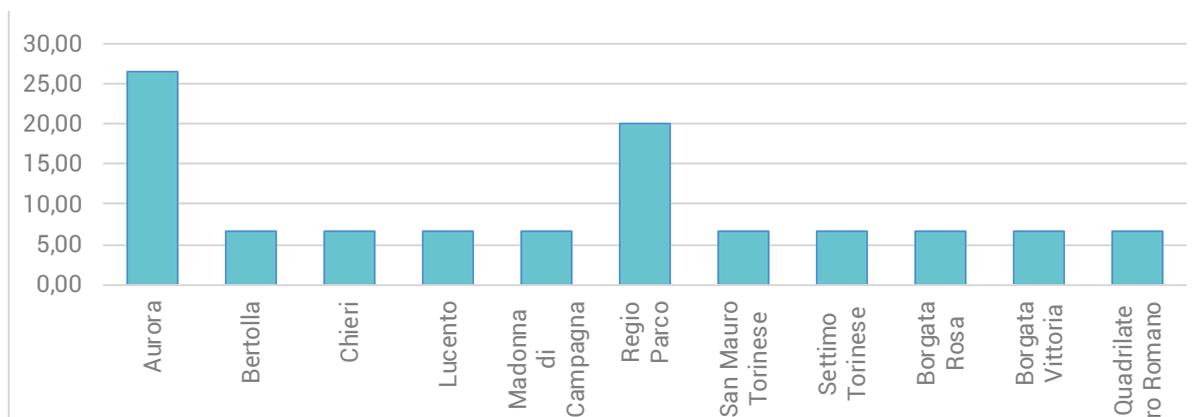
Figura 156 – Quale altro quartiere vorresti frequentare di più (per lavoro o per altro)?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Una seconda sezione del questionario dedicata a tutti quelli che non abitano nel quartiere ma che lo frequentano per lavoro, svago, motivi famigliari, fare commissioni o altro, che ricordiamo essere il 16% degli intervistati, è stato chiesto di specificare in quale quartiere o città vivono attualmente. Quasi tutti i quartieri indicati sono limitrofi o di poco distanti da esso; stessa cosa vale per i comuni citati dagli intervistati.

Figura 157 – Puoi indicare la via, il quartiere o la zona di residenza in cui vivi adesso



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Successivamente è stato chiesto ai frequentatori/lavoratori di specificare se in precedenza vivevano nel quartiere: tra questi il 18% ha risposto di *si* mentre l'82% ha risposto di *no*.

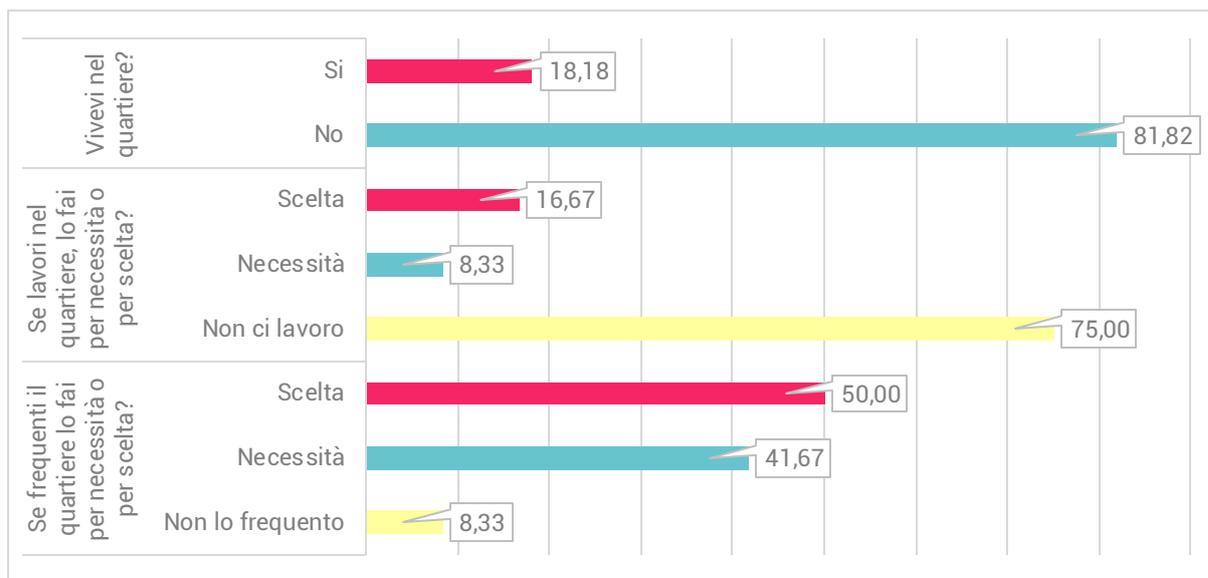
Ai lavoratori/frequentatori è stato poi chiesto anche di specificare se lavorano nel quartiere per *necessità* o per *scelta* o se *non ci lavorano* affatto: di questi il 75% ha specificato di *non lavorarci* (e quindi di essere solo frequentatori); il 17% ha specificato invece di lavorarci per *scelta* e l'8% di lavorarci per *necessità*.

Ai lavoratori/frequentatori è stato poi chiesto di specificare anche se frequentano il quartiere per *necessità* o per *scelta*: di questi la metà ha risposto di frequentare per *scelta* il quartiere; il 42% ha

specificato di frequentarlo per *necessità* e infine l'8% ha detto di *non frequentarlo* affatto (e quindi di lavorarci solamente).

In generale quelli che hanno detto di frequentare il quartiere per *scelta* hanno aggiunto che nel quartiere sono presenti *amici e luoghi di particolari interesse che frequentano da anni*; viceversa chi ha specificato di frequentarlo per *necessità* ha precisato di non potersi spostare perché spesso hanno familiari o genitori anziani da dover andare a trovare, e per questo non hanno la possibilità di spostarsi dal quartiere nel tempo libero.

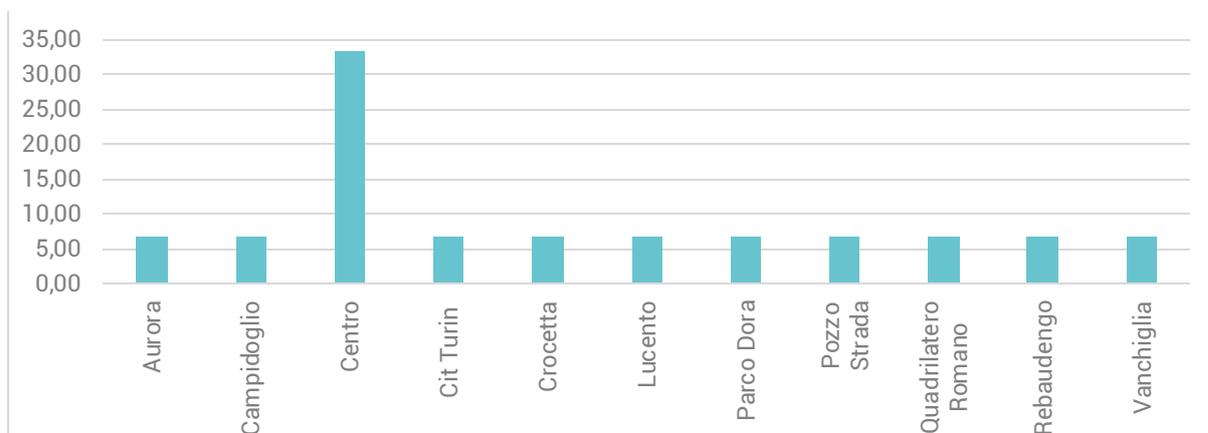
Figura 158 – Legame con il quartiere: frequentatore



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Infine è stato chiesto di specificare quale altro quartiere vorrebbero frequentare di più per motivi lavorativi, di svago o altro, e la maggior parte degli intervistati ha risposto di voler frequentare il Centro.

Figura 159 – Quale altro quartiere o zona vorresti frequentare di più per lavoro o per altro?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

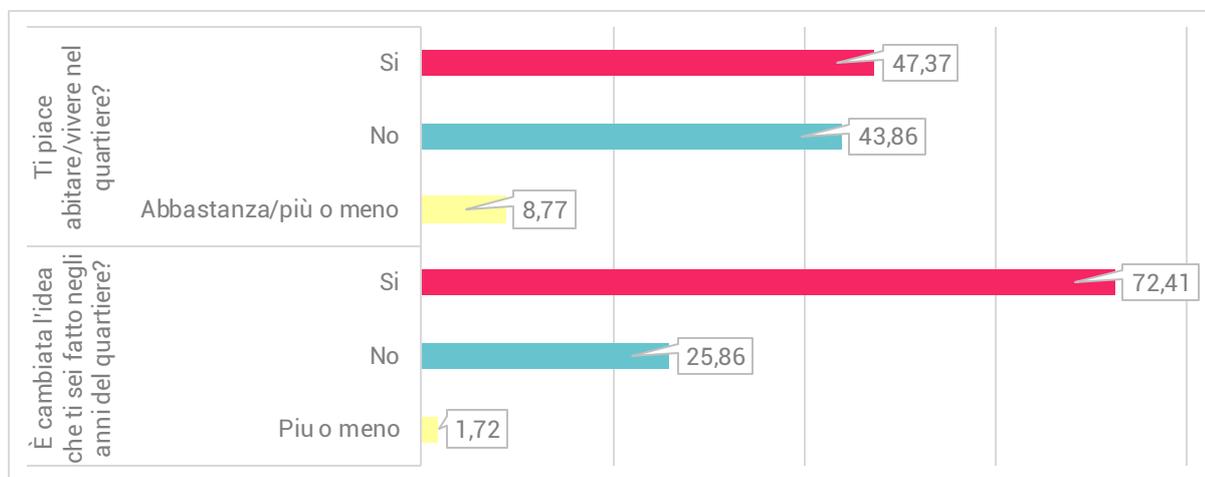
Nella seconda parte del questionario è stato chiesto a tutti gli intervistati, indifferentemente dal loro rapporto con il quartiere di esprimere il proprio parere in merito ad alcune tematiche.

Dapprima è stato richiesto di esprimere che tipo di legame hanno con il quartiere specificando se gli piace abitare/vivere il quartiere: il 49% ha risposto di *si*, il 46% ha risposto di *no* e il 5% ha risposto *più o meno*.

In generale quelli che hanno detto di *si* hanno aggiunto che sono particolarmente affezionati al quartiere perché ci sono nati o cresciuti; qualcuno specifica che gli piace abitare/vivere il quartiere, eccezione fatta per alcuni abitanti del quartiere, soprattutto la popolazione straniera; altri ancora specificano invece che farebbero a meno solamente della *sporcizia*, del *degrado* e della *delinquenza* presente nel quartiere; altri ancora specificano che gli piace abitare/vivere il quartiere nonostante si sentano spesso *insicuri* e vorrebbe *più controllo sul territorio* da parte delle forze dell'ordine. Quelli che invece hanno risposto di *no* hanno poi dato più o meno le stesse motivazioni: hanno specificato ad esempio che è un quartiere troppo *sporco*, che *non c'è sicurezza*, *c'è troppa delinquenza*, *troppi stranieri*, *poca cura dell'ambiente*, *non piacciono in generali gli abitanti*, ecc.

Successivamente è stato chiesto anche di specificare se è cambiata l'idea che si erano fatti negli anni del quartiere e di specificare in che modo questo fosse avvenuto: il 72% ha risposto di *si*; il 26% ha risposto di *no*; il 2% ha risposto *più o meno*. Quelli che hanno risposto di *si* hanno specificato in negativo, lamentando il fatto che sono presenti *poche attrazioni nel quartiere*, di essere stata *dimenticata dalle istituzioni*, di essere *troppo degradata*, di esserci *troppa delinquenza* e di essere nel complesso *peggiorata* sotto molti punti di vista.

Figura 160 – Rapporto con il quartiere di Barriera di Milano



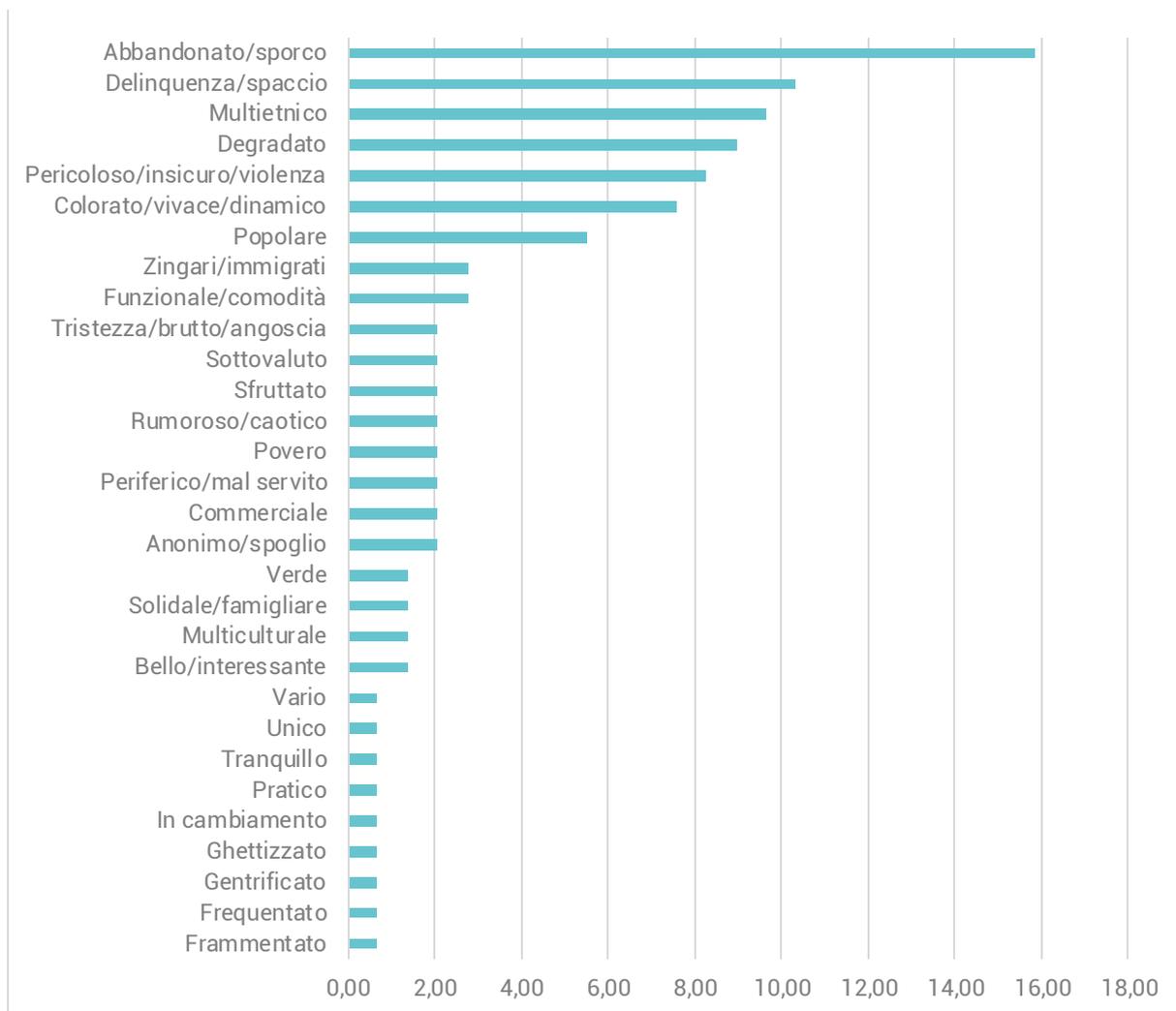
Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

È stato anche chiesto agli intervistati di indicare tre parole per descrivere il quartiere. Come si nota le parole più utilizzate sono state:

- abbandonato/sporco/disordinato/trascurato;
- delinquenza/spaccio;
- degradato;
- multietnico;
- pericoloso/insicuro/violenza;

- *colorato/vivace/dinamico/stimolante/affascinante;*
- *popolare;*
- *funzionale/comodo.*

Figura 161 – Puoi indicare tre parole per descrivere il quartiere?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

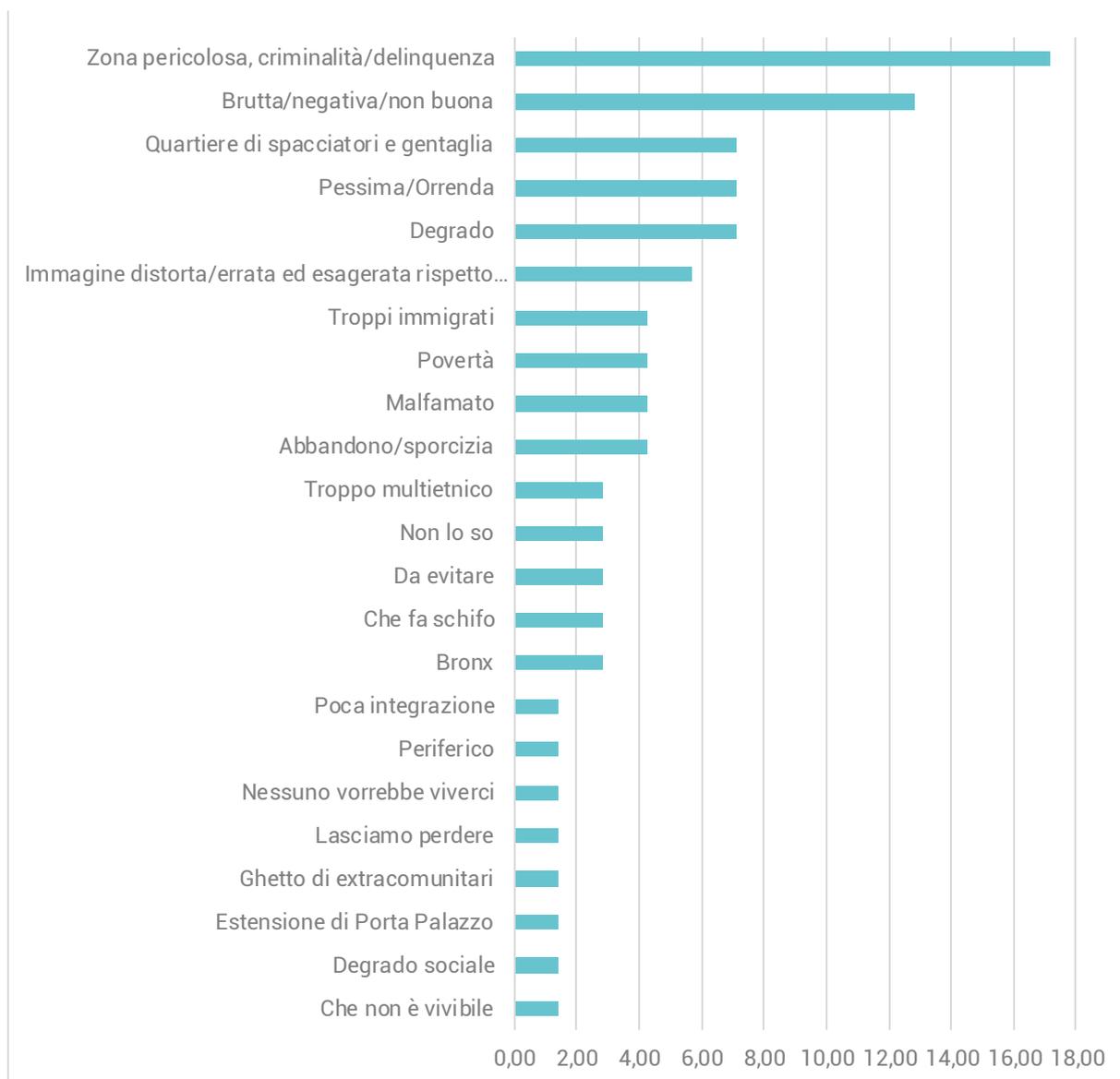
In seguito è stato chiesto invece che idea credono abbia il resto della città del quartiere. Come si nota alcuni intervistati rispondono che spesso si ha un'immagine *distorta, errata o esasperata* del quartiere, dimenticando che *c'è anche voglia di lavorare e cambiare le cose*, e che spesso le persone che non frequentano il quartiere non sanno *quanto è interessante e bello vedere tante culture vivere insieme*.

Molti altri invece rispondono che molto probabilmente gli altri hanno la stessa loro immagine del quartiere, ovvero che sia un quartiere *abbandonato, degradato* socialmente e fisicamente, *povero, pericoloso, insicuro*, dove *c'è tanta delinquenza, spaccio, furti, troppo multietnico*, ghettizzato ecc. Altri ancora invece sottolineano spesso la diffidenza che credono abbiano gli altri verso il quartiere, ritenendo che non la frequentano perché pensano sia *una zona da evitare, dove non è bello vivere, che è pericolosa, malfamata, brutta*, ecc.

In generale confrontando queste due domande sembrerebbe quasi che sia decisamente peggiore l'idea che hanno gli abitanti/frequentatori del quartiere in cui abitano/vivono, mentre invece preoccupa di più il parere negativo e quindi l'idea che ha il resto della città del quartiere.

In realtà se si legge entrambe le risposte fornite quelli che hanno descritto il quartiere utilizzando parole anche positive e non solo descrivendo i problemi, hanno cercato di spiegare che spesso l'idea che gli altri hanno è a volte esagerata.

Figura 162 – Che idea credi abbia il resto della città del quartiere?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Quando viene chiesto di esprimere un parere in merito a come ritengono che il quartiere possa diventare più sicuro, gli intervistati manifestano per lo più la necessità/priorità di avere una maggiore e fissa presenza sul territorio (soprattutto nelle ore serali/notturne) da parte delle forze dell'ordine e della vigilanza per controllare maggiormente il territorio, gruppi di immigrati, ecc.; addirittura c'è chi parla di ronde e di esercito. Qualcun altro parla più in generale di controlli, nel senso anche qui di maggiore presidio sul territorio, negli spazi pubblici, davanti le scuole ecc; ma

anche di controlli giuridici, contrattuali, fiscali ecc., da parte delle forze dell'ordine, per via della troppa presenza di *abitanti che delinquono, immigrati, clandestini, ecc.*

C'è poi chi esprime la necessità di far *rispettare maggiormente le leggi/regole sociali*, arrestando o punendo civilmente e penalmente chi delinque, per rendere il quartiere più sicuro.

Qualcuno consiglia anche che un modo per rendere il quartiere più sicuro sia quello di evitare i fenomeni di ghettizzazione spontanea e indotta, per via ad esempio della *concentrazione di immigrati, extracomunitari, ecc.* tutti nelle stesse strutture residenziali e socio-assistenziali come ad esempio: *case popolari, alberghi sociali, dormitori pubblici servizi per le tossicodipendenze, ecc.*

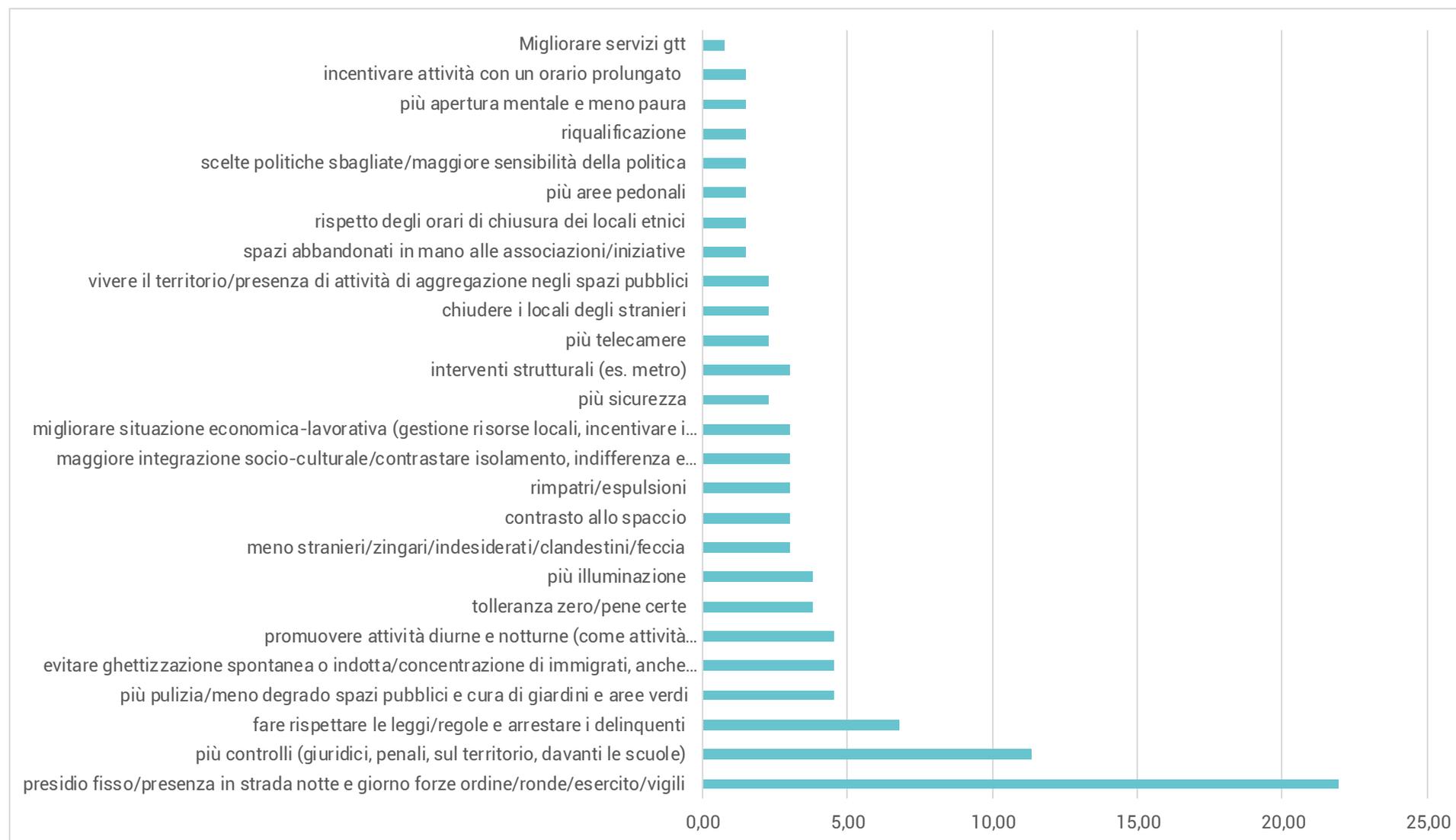
Qualcun altro poi consiglia di promuovere *attività diurne e notturne* (come attività sportive, ricreative, culturali, sociali, di aggregazione, ecc.) in modo da assicurare una maggiore presenza sul territorio, anche quando le principali attività commerciali chiudono. Qualcuno addirittura consiglia di *vivere maggiormente il territorio* e di incentivare la *presenza di attività di aggregazione negli spazi pubblici*, affidando qualora fosse necessario la *gestione di questi spazi pubblici abbandonati o degradati ad associazioni, scuole ecc.* per favorire una vera *integrazione sociale e culturale*.

Nel complesso anche se espresso in modalità diverse sembra esserci un forte senso di distacco e insensibilità nei confronti di una certa fascia della popolazione definita "indesiderata" da molti. Secondo alcuni per questo motivo basterebbe effettuare *rimpatri/espulsioni o eliminare/cacciare stranieri, immigrati, clandestini, zingari, extracomunitari ecc.* per rendere il quartiere più sicuro.

Qualcun altro esprime più in generale di adottare delle *pene certe* e di mostrare zero *tolleranza*, di *contrastare maggiormente lo spaccio ecc.*

C'è infine poi chi consiglia di chiudere o controllare le attività commerciali etniche, chi di migliorare l'illuminazione stradale, chi l'utilizzo di telecamere, chi di effettuare più riqualificazioni o interventi strutturali.

Figura 163 – Cosa si potrebbe fare per rendere un quartiere più sicuro?



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nella terza parte è stato poi chiesto a tutti gli intervistati, indifferentemente dal loro rapporto con il quartiere di esprimere alcuni giudizi in merito alle comunità che abitano e frequentano il quartiere.

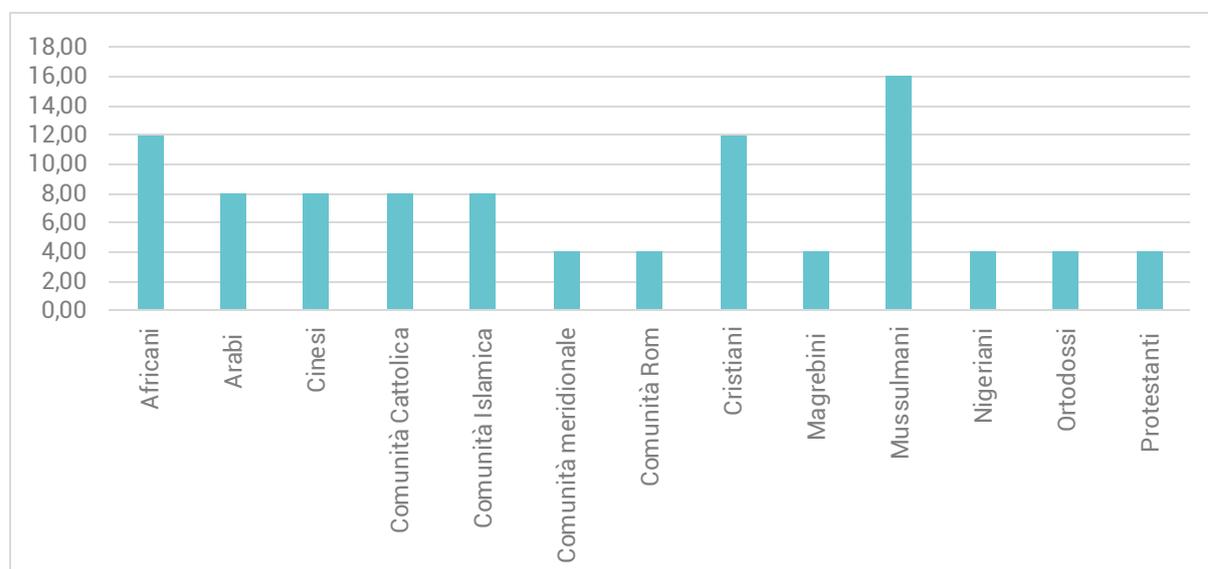
Per primo è stato chiesto se considerano il quartiere multiculturale e multietnico: il 95% ha risposto di *si* e il 5% ha risposto di *no*. Quelli che hanno risposto di *no* hanno specificato che assomiglia di più a un *ghetto*, mentre alcuni di quelli che hanno risposto di *si* hanno specificato che:

- è spesso anche *troppo multiculturale*;
- è *purtroppo multiculturale*;
- *non è necessariamente una cosa positiva*,
- *non gli piace*;
- *non c'è tuttavia integrazione* fra le diverse comunità e per questo lo è *solo in parte una cosa positiva*.

Successivamente è stato chiesto di specificare anche se sono a conoscenza di particolari comunità religiose, etniche, regionali, distinte nel quartiere: il 90% ha risposto di *si*, il 3% ha risposto di *no* e il 7% ha risposto che *non è a conoscenza* di particolari comunità.

Quelli che hanno risposto di *si* hanno poi specificato nei commenti di conoscere le seguenti comunità e gruppi.

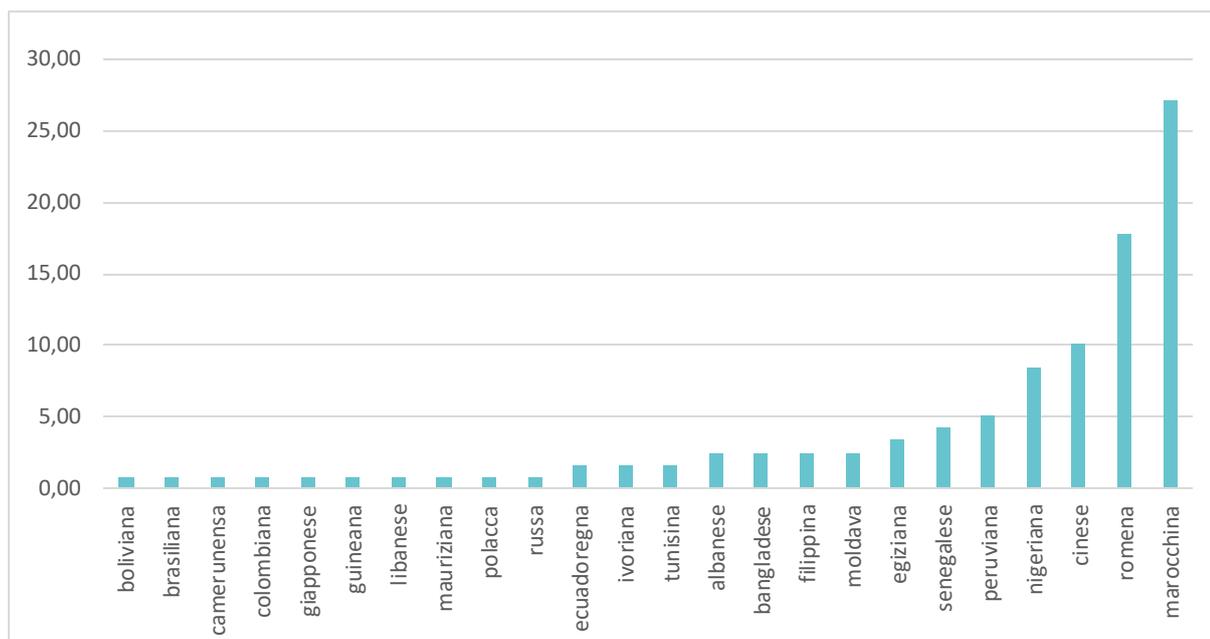
Figura 164 – Comunità e gruppi etnici, religiosi, regionali



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Se per esempio si analizzasse anche la provenienza della popolazione straniera che ha compilato il primo questionario si ha una prima idea delle comunità etniche che abitano/vivono effettivamente nel quartiere oggi.

Figura 165 – Nazionalità degli intervistati



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

È stato poi chiesto agli intervistati se in generale si sentono integrati nel quartiere sia che ci abitino, sia che lo frequentino per motivi lavorativi, familiari, svago, ecc.: il 57% ha risposto di *si*, mentre il 43% ha risposto di *no*. Quelli che hanno risposto di *no*, lamentano il fatto di sentirsi spesso degli *estranei* nel quartiere in cui abitano/vivono, poiché si sentono di essere in *minoranza* rispetto alla popolazione straniera; qualcuno invece specifica di non sentirsi *integrato* e che per questo vorrebbe *trasferirsi* altrove; qualcun altro invece dice che ora è *molto difficile integrarsi*, spesso *più difficile di prima*.

C'è anche qualcuno che spiega meglio il proprio pensiero dicendo che secondo lui l'integrazione nel quartiere *sia un fatto lasciato in sospeso* e che *nessun individuo si senta veramente integrato*, poiché *il massimo dell'integrazione avviene su base condominiale* o che *probabilmente i maggiori luoghi di integrazione sono le scuole*.

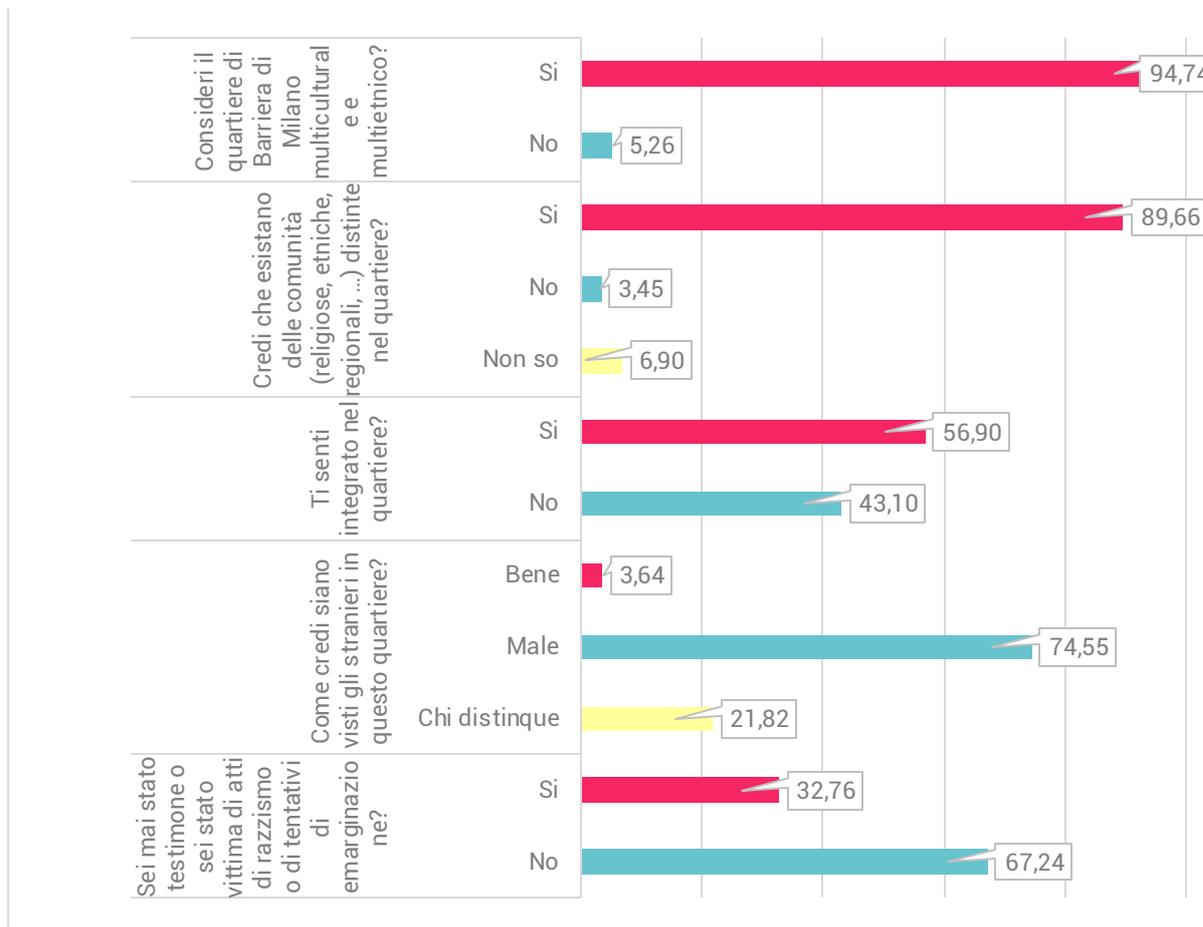
È stato poi chiesto anche come credono loro che sia vista la popolazione straniera che abita/vive il quartiere: nel complesso il 74% ha risposto che sono visti *male* o *con diffidenza*, che sono per molti dei *delinquenti*, o che *non sono sempre visti in modo positivo*, perché *sono troppi* e generano *problemi di sicurezza*; mentre solo il 4% ha risposto che sono visti effettivamente *bene*. Si nota dalle risposte che per lo più quello che credono sia il parere altrui in realtà spesso rispecchia il proprio giudizio soggettivo.

C'è un 22% invece che fornisce maggiori argomentazioni: per esempio c'è chi dice che per lo più sono visti bene, ma non lo sono coloro che *spacciano* e *delinquono*; oppure c'è chi dice che sono visti bene solo quelli che *sono integrati* e *lavorano* mentre non lo sono quelli che *ne alimentano il degrado*.

Infine è stato chiesto se si è mai stati vittime o testimoni di atti di razzismo o di tentativi di emarginazione sociale: il 67% ha risposto di *no* mentre il 33% ha risposto di *si*.

Tra quelli che hanno detto di *si* molti hanno risposto che ad essere protagonisti di atti di razzismo sono gli abitanti italiani.

Figura 166 – Le comunità di Barriera di Milano



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nella quarta parte del questionario è stato poi chiesto agli intervistati di esprimere alcuni pareri in merito a questioni di sicurezza urbana.

Dapprima è stato richiesto di esprimere se si sentono al sicuro a vivere nel quartiere: il 62% ha risposto di *no*; il 27% ha risposto di *si*; l'11% ha risposto *abbastanza, meno di prima o non sempre*. Quelli che hanno risposto di *no* hanno specificato che è soprattutto durante la notte che hanno la percezione di non essere al sicuro; qualcuno ha precisato che è soprattutto *nella parte est del quartiere* che non si sentono al sicuro; qualcun'altro ha specificato che non si sentono al sicuro perché *c'è troppa illegalità, troppi immigrati e troppa delinquenza*.

Tra quelli che invece hanno detto di *si* c'è qualcuno che ha sottolineato che in generale *il problema della sicurezza non è così importante nel quartiere quanto quella percepita* dagli abitanti/frequentatori e dal resto della città, che *ritiene il quartiere in generale non sicuro*; qualcun

altro invece spiega che non si sente più a rischio che in altri quartieri, e che quindi non è un problema così importante o strettamente legato al quartiere di Barriera di Milano.

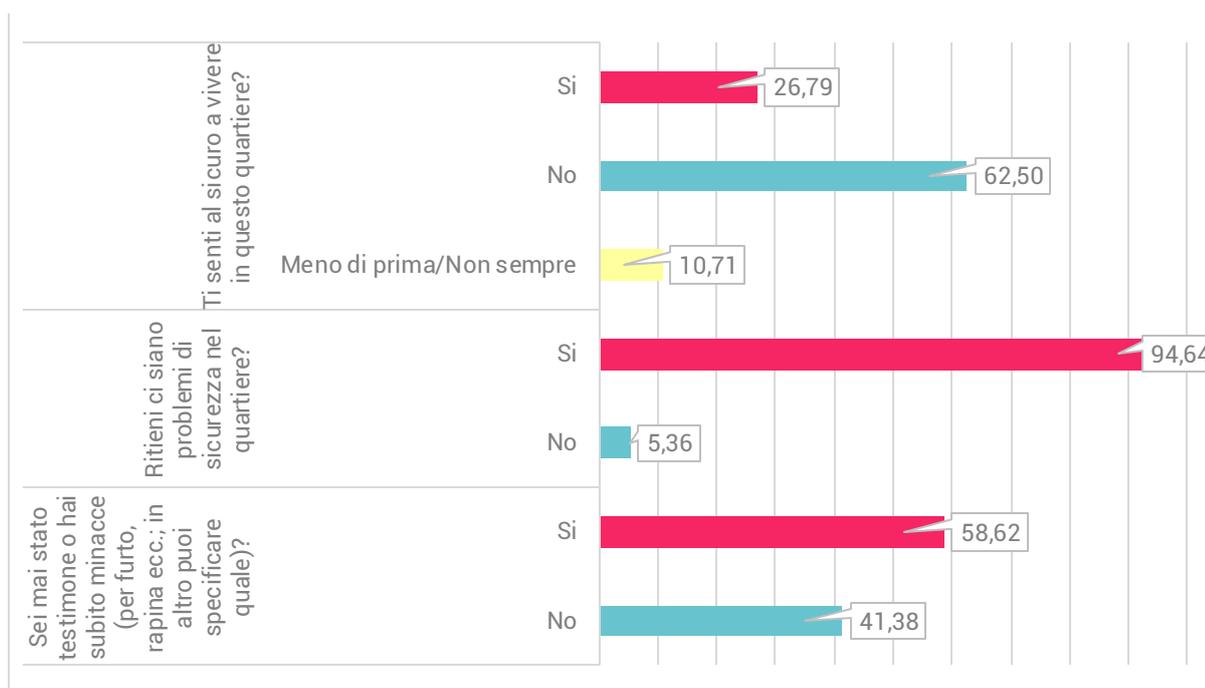
Quando poi viene chiesto se si ritiene che esistano problemi di sicurezza nel quartiere, il 95% risponde di *si* mentre il 5% risponde di *no*.

Si nota che rispetto a prima sono aumentate notevolmente le persone che ritengono che esistano problemi di sicurezza nel quartiere, e tra loro molti sono tra quelli che hanno dichiarato di sentirsi al sicuro a vivere nel quartiere.

Quelli che hanno risposto di *si* per lo più hanno segnalato sempre gli stessi luoghi: Corso Giulio Cesare, Corso Vercelli, Corso Palermo, le vie interne ai corsi principali, Via Cigna, Via Renato Martorelli, Piazza Foroni, Giardini Montanaro. Le motivazioni sono anche qui sempre le stesse: *delinquenza, poco controllo da parte delle forze dell'ordine, spaccio, furti, atti vandalici*.

Quando poi viene chiesto se sono mai stati testimoni, hanno subito minacce per furto, rapina, o altro, o sono stati vittime di uno di questi episodi: il 59% di loro risponde di *si* mentre il 41% risponde di *no*.

Figura 167 – Sicurezza percepita



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nella quinta parte del questionario è stato poi chiesto agli intervistati di esprimere alcuni pareri in merito a alla propria conoscenza del Programma di Rigenerazione Urbana, al grado di coinvolgimento proposto e alla partecipazione alle attività proposte.

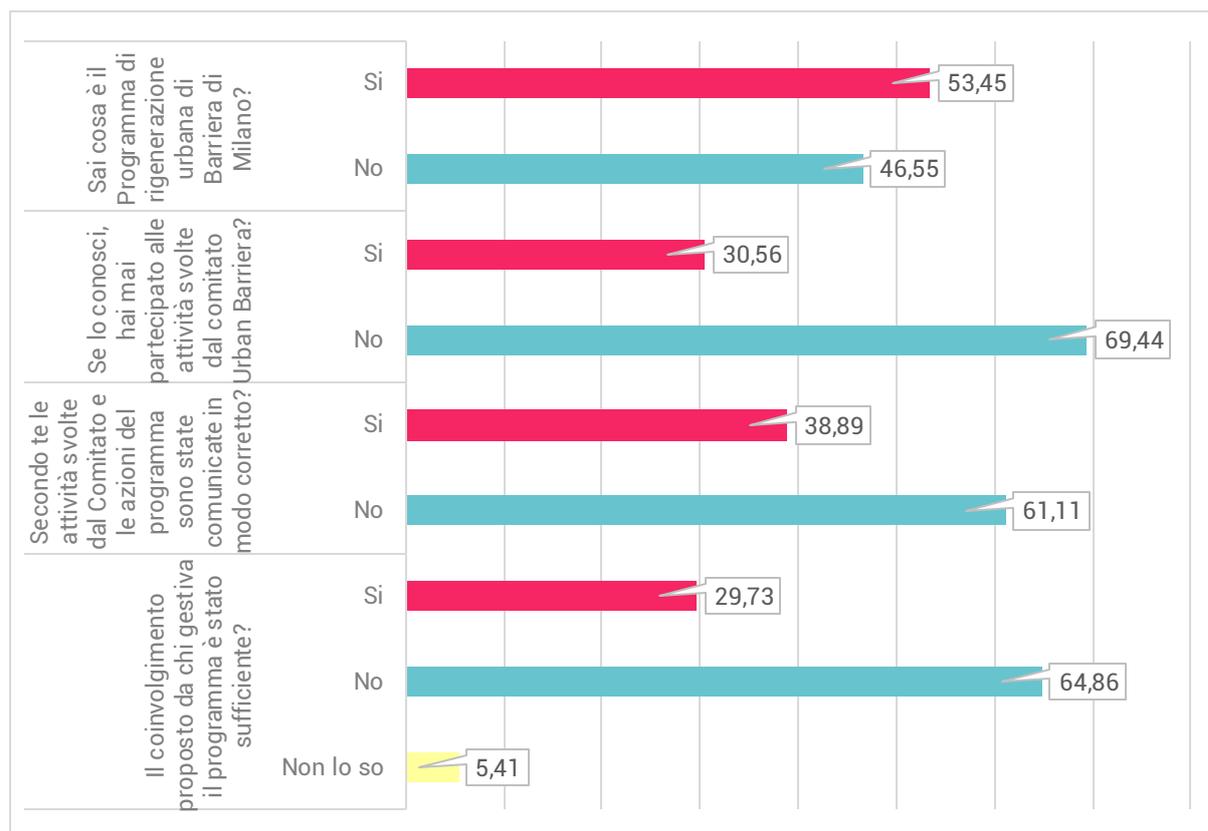
Il 53% ha detto di conoscere il Programma di Rigenerazione Urbana mentre il 47% ha risposto di *non conoscerlo*.

A quelli che hanno risposto di *si* sono state fatte poi altre domande in merito.

In primis è stato chiesto se avessero mai partecipato alle attività svolte dal Comitato Urban Barriera nel quartiere: di questi il 31% ha risposto di sì, mentre il 69% ha risposto di no. Successivamente è stato chiesto se secondo loro le attività svolte dal Comitato Urban Barriera e le azioni fisiche del programma (ad esempio il rifacimento di piazze, giardini, vie) fossero state comunicate in modo corretto: a questa domanda il 61% ha risposto di no mentre il 38% ha risposto di sì.

Infine è stato chiesto anche di rispondere se secondo gli intervistati il coinvolgimento fosse stato sufficiente o meno: il 65% ha risposto di *no*; il 30% ha risposto di *sì*; il 5% ha risposto *non lo so*.

Figura 168 – Il Programma di Rigenerazione Urbana



Fonte: Elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Nella sesta parte del questionario è stato poi chiesto agli intervistati di esprimere alcuni pareri in merito al proprio rapporto con gli spazi pubblici, specificando che con "spazi pubblici" si intendono spazi di uso pubblico, all'aperto o meno, con o senza vegetazione, come piazze, parchi, giardini, strade ecc.

Dapprima è stato chiesto agli intervistati se frequentano o meno gli spazi pubblici: il 52% ha risposto di *sì* mentre il 48% ha risposto di *no*. A quelli che hanno risposto di *non frequentare gli spazi pubblici* è stato chiesto solamente di specificare per quale motivo non lo fanno:

- il 47% ha risposto di non sentirsi al sicuro;
- il 17% ha risposto che non gli piacciono;
- il 15% ha risposto che non ha tempo;

- il 15% ha risposto che non può andarci da solo;
- il 6% ha risposto che sono troppo lontani da casa.

A quelli che hanno risposto di *frequentare gli spazi pubblici* sono state fatte invece domande più specifiche.

Dapprima è stato chiesto quante volte frequentano gli spazi pubblici:

- il 37% di loro ha specificato di frequentarli almeno una volta a settimana;
- il 29% ha detto di frequentarli ogni giorno;
- un altro 29% ha risposto di frequentarli almeno una volta al mese;
- il 5% ha risposto di frequentarli almeno una volta all'anno.

Successivamente è stato chiesto di specificare quanto tempo trascorrono in questi spazi ogni volta che li frequentano:

- il 63% ha risposto tra 30 e 60 minuti;
- il 23% ha risposto più di un'ora;
- l'11% ha risposto meno di 30 minuti.

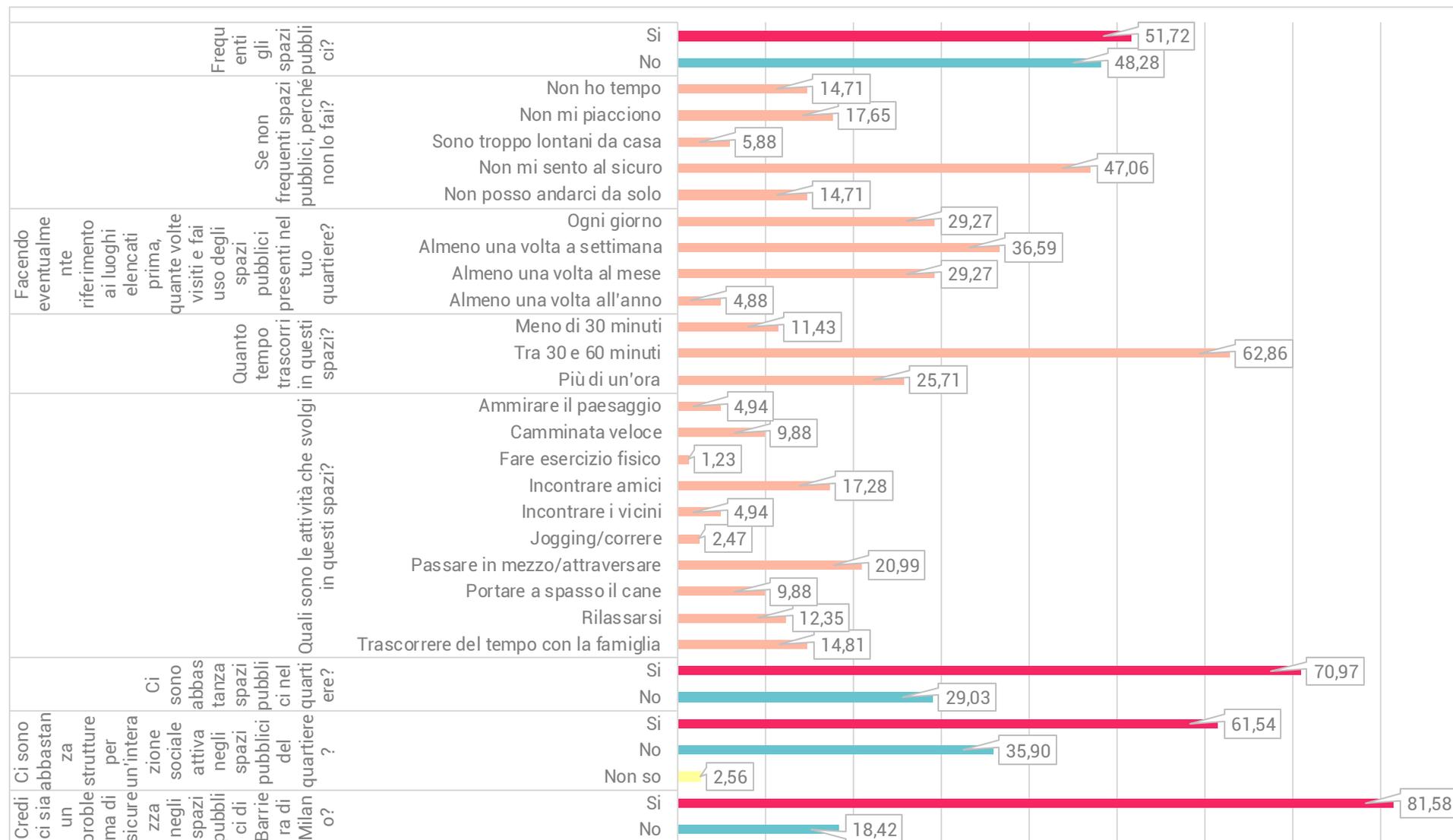
In seguito è stato chiesto anche quali sono le attività che in genere svolgono in questi spazi:

- il 21% ha risposto di passare in mezzo/attraversare;
- il 17% ha risposto di incontrare amici;
- il 15% ha risposto di trascorrere del tempo con la famiglia;
- il 12% ha risposto di rilassarsi;
- il 10% ha risposto di farci una camminata veloce;
- un altro 10% ha risposto di portare a spasso il cane;
- il 5% ha risposto di incontrare i vicini;
- il 5% ha risposto di ammirare il paesaggio;
- il 2% ha risposto di fare Jogging/correre;
- l'1% ha risposto di fare esercizio fisico.

Sempre a quelli che hanno risposto di *frequentare gli spazi pubblici* è stato poi chiesto se reputano che ci siano abbastanza spazi pubblici nel quartiere: il 71% ha risposto di *si*, mentre il 23% ha risposto di *no*.

Dopodiché è stato chiesto se ci sono abbastanza strutture per un'interazione sociale attiva, specificando che si intende per esempio spazi per oratori, associazioni culturali, biblioteche, cooperative sociali, associazioni sportive ecc.) negli spazi pubblici del quartiere: il 62% ha risposto di *si*; il 35% ha risposto di *no*; il 3% ha risposto che non lo sa.

Figura 169 – Rapporto con gli spazi pubblici



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

Infine viene chiesto agli intervistati che hanno risposto di *frequentare gli spazi pubblici* se credono che ci siano problemi di sicurezza in questi spazi: l'82% ha risposto di *si* mentre il 18% ha risposto di *no*. Quindi comunque nonostante la gran parte degli intervistati reputino tali spazi pubblici insicuri, pare che continuino a frequentarli.

Tra quelli che hanno detto di *si* la maggior parte di loro focalizza il problema sempre sulla questione *spaccio, delinquenza, degrado e vandalismo*.

Nell'ultima parte del questionario è stato infine chiesto di nuovo a tutti gli intervistati, di commentare con un punteggio da 1 a 5 (dove il punteggio 1 corrisponde a pessimo e il punteggio 5 corrisponde a ottimo) per esprimere il proprio giudizio in merito a:

- trasporti pubblici;
- collegamenti con i quartieri limitrofi;
- collegamenti con altre zone della città;
- qualità degli spazi pubblici: giardini e parchi;
- qualità degli spazi pubblici: piazze;
- qualità degli spazi pubblici: strade;
- qualità della vita nel quartiere;
- qualità dei servizi alle persone;
- opportunità di lavoro.

Per quanto riguarda i *trasporti pubblici* la maggior parte degli intervistati ha valutato il servizio come buono, attribuendo un punteggio tra 3 e 4, rispettivamente il 36% e il 21%.

È stato anche chiesto di specificare se in base alla risposta che hanno fornito, ce un particolare mezzo di trasporto che merita un particolare punteggio. Da queste valutazioni è emerso:

- la mancanza di bike sharing e car sharing elettrico;
- che molti segnalano il 18 e il 4 come ottimi mezzi (attribuendo punteggi medio-alti, tra 4 e 5) e con ottima frequenza;
- che quelli che segnalano il 4 e il 18 come mezzi pessimi (attribuendo punteggi molto bassi, tra 1 e 2), generalmente lo fanno attribuendo la colpa alla lentezza, sporcizia e alle persone (stranieri) che lo utilizzano;
- che il 2 il 27 il 49 il 75 e il 57 sono valutati come più o meno accettabili, (attribuendo punteggi medi, tra 2 e 3);
- che il 51 è stato valutato da alcuni come un pessimo mezzo.

Anche per quanto riguarda il *collegamento con i quartieri limitrofi* è stato attribuito dalla maggior parte degli intervistati un punteggio mediamente-buono, tra 3 e 4, rispettivamente il 36% e il 25%. È stato anche chiesto di specificare se in base alla risposta che hanno fornito, ce un particolare collegamento con i quartieri limitrofi che merita un particolare punteggio. Da queste valutazioni è

emerso che alcuni intervistati valutano positivamente il collegamento con il quartiere Borgo Vittoria, fatta eccezione che per i mezzi pubblici (attribuendo punteggio 4).

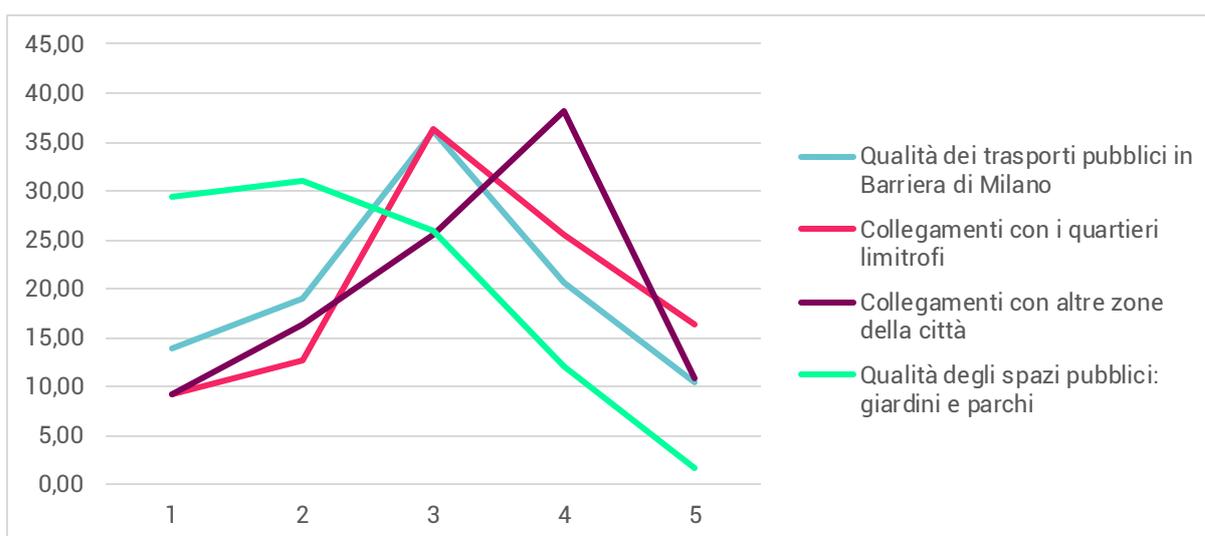
Per quanto riguarda il *collegamento con le altre zone della città* anche qui la maggior parte degli intervistati ha attribuito un punteggio medio buono, tra 3 e 4, rispettivamente il 25% e il 38%.

Anche qui è stato chiesto di specificare se in base alla risposta che hanno fornito c'è un particolare collegamento con le altre zone della città che merita un particolare punteggio. Da queste valutazioni è emerso:

- che il collegamento con il Centro (ad esempio raggiungere la stazione di Porta Susa) è stato valutato da molti intervistati come mediamente positivo (attribuendo punteggio pari 3), se ci si sposta con i mezzi di trasporto o anche a piedi.
- che il collegamento con quartieri più lontani (ad esempio Nizza Millefonti) se ci si sposta con i mezzi di trasporto, la questione diventa più difficile per via del troppo tempo che ci si impiega;
- che i mezzi di trasporto come il 4 e il 18, a cui viene attribuito spesso un punteggio medio alto (4-5), sono quelli più utilizzati, soprattutto per raggiungere quartieri non limitrofi e quindi per attraversare la città.

Per quanto riguarda *parchi e giardini* la maggior parte degli intervistati ha valutato nel complesso tali spazi pubblici come mediocri o pessimi, attribuendo un punteggio tra 1 e 2, rispettivamente il 29% e il 31%.

Tra quelli che hanno specificato se c'è un parco o giardino che merita un particolare punteggio è emerso che molti intervistati hanno risposto che in genere valutano mediamente bene tutti i parchi e giardini del quartiere (come Parco Peccei, Parco Sempione, Giardini Saragat, Largo Sempione ecc.) fatta eccezione che per la gente che li frequenta e lo stato di semi abbandono in cui riversano.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

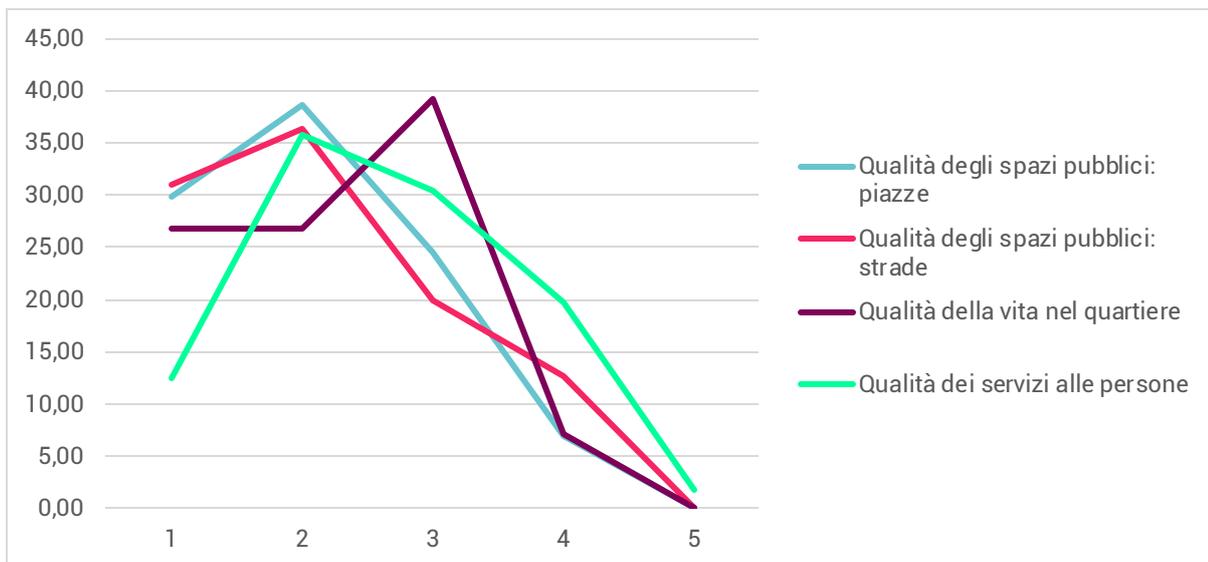
Per quanto riguarda le *piazze* di nuovo la maggior parte degli intervistati ha valutato nel complesso tali spazi pubblici come mediocri o pessimi, attribuendo un punteggio tra 1 e 2, rispettivamente il 30% e il 39%. Nessuno ha attribuito punteggio massimo.

Stessa valutazione infine è stata data dagli intervistati alle *strade* presenti nel quartiere, che sono state valutate nel complesso come spazi pubblici mediocri o pessimi, attribuendo un punteggio tra 1 e 2, rispettivamente il 31% e il 36%. Anche in questo caso nessuno ha attribuito il punteggio massimo.

Anche qui è stato chiesto di specificare se in base alla risposta che hanno fornito c'è una particolare strada del quartiere che merita un particolare punteggio. Da queste valutazioni è emerso in generale che molti intervistati hanno lamentato la presenza di numerose strade sporche e con il manto stradale rovinato (buche o maltenuto).

Per quanto riguarda la *qualità della vita nel quartiere* la maggior parte degli intervistati ha valutato nel complesso tra mediamente positivo e pessimo, attribuendo un punteggio tra 1, 2 e 3, rispettivamente il 27%, il 27% e il 39%.

Per quanto riguarda la *qualità dei servizi alla persona* la maggior parte degli intervistati ha valutato nel complesso i servizi come più o meno accettabili, attribuendo un punteggio tra 2 e 3, rispettivamente il 36% e il 30% degli intervistati.



Fonte: elaborazione propria dei dati emersi dal questionario

6.4 Temi che emergono

Analizzando i questionari è emerso che molti dei problemi riscontrati sono in realtà molto comuni anche ai quartieri meno centrali, prevalentemente residenziali e quindi molto popolati, così come accade per Barriera Di Milano.

Facendo un giro su alcuni blog, social network, leggendo giornali, a titolo d'esempio, delle circoscrizioni 4, 5 e 6, è possibile notare che le persone lamentano quasi sempre le stesse problematiche.

Osservando sommariamente questi casi, si nota che le denunce interessano spesso ad esempio: il degrado/non curanza degli spazi pubblici (come piazze e strade); la mancata cura del verde (giardini e parchi); la presenza di arredi urbani vandalizzati o danneggiati; la presenza di sporcizia negli spazi pubblici; la presenza di incroci pericolosi, traffico e caos nelle strade (che rappresenta in certi momenti una barriera insormontabile); il dissesto delle strade; i problemi di illuminazione pubblica (scarsa o insufficiente), ecc.

Tra questi troviamo i quartieri Vallette, Lucento, Borgo Vittoria, San Donato, Vanchiglietta, ecc.

Ma allo stesso tempo questo vale in egual misura anche per gli altri quartieri della circoscrizione 6 come Regio Parco, Falchera, Rebaudengo ecc.

Si tratta infatti (quasi sempre) di problemi di ordine pubblico e decoro urbano e in generale si può affermare che sono problemi piuttosto comuni sia ai luoghi "meno frequentati" che ai "luoghi più frequentati", ma che in comune hanno quasi sempre quello di essere meno centrali o di appartenere a quartieri prevalentemente residenziali e quindi più popolati.

Allo stesso modo accade per il quartiere di Barriera in cui, tutti questi problemi di natura fisico-ambientale vengono associati spesso e volentieri una buona parte dei problemi dell'insicurezza – che come emerge dai questionari divulgati è quasi sempre soggettiva e non per forza legata a veri problemi di criminalità/reati o almeno non consapevolmente.

Ad esempio, come emerge dai questionari, il disordine urbano, la sporcizia e il degrado fisico/ambientale delle strade, delle piazze o degli spazi pubblici (parchi e giardini), denunciati principalmente dagli abitanti/fruitori, sono quasi sempre strettamente legati o sono alla base di una buona parte dei problemi di sicurezza urbana, della percezione del pericolo o della paura della criminalità.

In secondo luogo, il problema dell'insicurezza, della domanda di sicurezza, e della conseguente perdita di vivibilità degli spazi pubblici dipende principalmente dalla presenza di importanti flussi migratori che interessano e hanno interessato il quartiere negli anni.

Spesso è proprio di fronte alla presenza di persone di diversa etnia cultura e religione che subentra la paura, la preoccupazione per la criminalità, l'insicurezza nella sfera sociale o la diffidenza verso le altre comunità. A questi soggetti viene anche attribuito il degrado dovuto al commercio "informale" e "abusivo" (Pini, 2003) – come le attività commerciali aperte h 24, le sale giochi/scommesse/slot, i bar/pub ecc. – ma anche l'occupazione di specifici luoghi pubblici (parchi, giardini, aree di sosta, piazze) e la conseguente concentrazione delle principali attività illecite, come emerge dalle analisi dei questionari svolti. Ciò non toglie che, come vale per i problemi di ordine pubblico e di decoro urbano, anche i problemi di insicurezza e la conseguente domanda di sicurezza si possano manifestare anche laddove i fenomeni migratori sono modesti e controllati (ibid.).

Altra questione fondamentale riguarda i fenomeni di marginalità sociale che seppure diversamente indicati dagli intervistati sono piuttosto diffusi. In merito a questo la presenza di un'elevata percentuale di popolazione anziana e di nuclei familiari ha dimostrato la difficile convivenza non solo con fenomeni legati allo spaccio di droga, alla criminalità, all'immigrazione, alla presenza di fenomeni di degrado fisico ma anche di fronte a gruppi di adolescenti che occupano determinati spazi pubblici.

A tutti questi problemi fanno capo le motivazioni della domanda di sicurezza, che in genere come è emerso dal secondo questionario si trasforma in richiesta pratica da parte degli intervistati:

- di maggiori misure di controllo da parte della polizia urbana;
- di interventi di carattere tecnico (arredo urbano, illuminazione stradale, videosorveglianza, ecc.);
- di maggiore garanzia del rispetto delle norme e delle regole imposte con provvedimenti di ordine pubblico;
- di operazioni di espulsioni della popolazione "indesiderata" (o come vengono descritti: *room, zingari, clandestini, immigrati, senza tetto, alcolizzati, tossici, drogati* ecc.);
- di risoluzione di problematiche di degrado fisico-ambientale.

Quindi la domanda di sicurezza come abbiamo visto è la conseguenza di diversi fenomeni. Si tratta di un disagio piuttosto diffuso e solamente in parte giustificato da fenomeni oggettivi di criminalità e di pericolo⁸¹, ma che corrisponde spesso più alla mancata attenzione da parte della pubblica amministrazione (reale o percepita).

Quanto alle misure di sicurezza o alle operazioni di riqualificazione urbana e di rigenerazione sociale, che hanno provato a dare risposta a questa domanda, sono state destinate spesso a limitare solo momentaneamente i fenomeni di degrado e di devianza sociale, oppure a dislocarli inconsapevolmente verso nuove parti della città.

Questo accade perché difficilmente si è in grado di governare il disagio sociale solamente attraverso il presidio momentaneo nello spazio pubblico, o solamente attraverso gli strumenti della pianificazione o della progettazione (Pini, 2003). E cosa ancora più importante difficilmente si può pretendere che da azioni di mera riqualificazione connesse o meno alla rigenerazione (che si identifichino spesso in azioni di valutazione immobiliare e di edificazione residenziale e commerciale, come ad esempio è avvenuto nella zona di Via Cigna) si possa generare il risanamento di un quartiere e delle sue aree di disagio sociale.

⁸¹Che tra l'altro non sono facilmente reperibili, se non per dati aggregati, in quanto sono considerati dati sensibili e per questo è spesso impossibile descrivere e comunicare le condizioni oggettive di pericolo in un quartiere piuttosto che in un altro.

Conclusioni

Arrivati a questo punto occorre chiarire alcuni punti chiave della ricerca.

Come anticipato all'inizio il primo punto da chiarire è che nel caso di Barriera di Milano non si dovrebbe parlare (più) di periferia urbana, caratteristica che tra l'altro non rispecchia più ormai da molto tempo: il quartiere non è né separato fisicamente dal centro o dai quartieri nelle immediate vicinanze⁸² del centro, né si trova in una zona ai margini della città.

Al contrario, è un quartiere ben servito dai trasporti pubblici, è ben collegato con il centro, ai quartieri limitrofi e alla prima cintura di Torino come emergerà dalla lettura dei questionari svolti; ha una sua identità, ha una sua storia (che si percepisce subito quando leggiamo nei testi storici che al primo borgo della barriera di Milano – una delle antiche porte di accesso alla città e alla *cinta daziaria*, posizionata più a nord – veniva attribuito il nome "*L bourg del fum*") ed è autosufficiente dal punto di vista dei servizi, delle realtà sociali e culturali presenti sul territorio e delle opportunità che è in grado di offrire oggi questo quartiere: sono presenti servizi sanitari, scuole, servizi socio-assistenziali (per famiglie, per anziani, per minori, per stranieri, per donne), ma anche biblioteche, oratori, cooperative sociali, associazioni culturali e sportive ecc.

Nonostante quanto appena detto, alcuni quartieri, come accade per il territorio di Barriera di Milano, vengono ancora oggi considerati ideologicamente come delle *periferie urbane*. Di questo ci si rende anche conto poiché ancora oggi di questa espressione cittadini, testate giornalistiche ed esponenti politici ne continuano a fare un uso, in alcuni casi, spropositato: lo troviamo scritto sui giornali, sui blog, sui social network.

Per di più, in casi come quello di Barriera di Milano, la tendenza nell'immaginario comune di categorizzare questi luoghi tutti sotto l'etichetta piuttosto generica di "periferia urbana", sicuramente non ha aiutato e non aiuta tutt'ora a focalizzare l'attenzione sui problemi specifici dei territori frammentati culturalmente e socialmente, e non ha permesso di attribuire loro una priorità di intervento: ad esempio il problema della presenza di luoghi e spazi abbandonati, degradati e fatiscenti⁸³, che ha ancora oggi un peso importante nelle dinamiche di sviluppo e di percezione di questo territorio; così come il problema dell'integrazione sociale e culturale, della coesione, della presenza di un alto tasso di popolazione anziana o straniera ecc.

Analizzando la morfologia del quartiere, la storia, le trasformazioni e infine i questionari, si nota che questo è un concetto ormai superato almeno dalla gran parte degli intervistati abitanti/frequentatori/fruitori del quartiere che hanno risposto ai questionari.

⁸² Esiste sicuramente un problema di permeabilità con i quartieri limitrofi, tanto che i collegamenti sono ancora oggi in alcuni casi problematici.

⁸³ E non solo quelli frutto del processo di deindustrializzazione, di degrado e di svuotamento delle funzioni primarie della "Città post industriale", che per molti anni hanno reso questo territorio disseminato dalla presenza di molteplici deserti urbani.

A conferma di ciò pochissimi sono gli intervistati che hanno utilizzato espressioni come "periferico" o "mal servito" se non in relazione ai mezzi di trasporto e ad alcuni collegamenti con le altre zone della città, talvolta per via delle tempistiche. Quasi nessuno degli intervistati invece ha mai lamentato la lontananza o il collegamento con il centro della città e con i quartieri limitrofi. Nonostante questo, certe nomee vengono attribuite ancora oggi a quartieri come quelli di Barriera di Milano, e certi casi è possibile che abbiano contribuito ad accrescere ancor più le distanze tra questi luoghi e il resto della città. In molti casi si tratta infatti di opinioni o convinzioni che sono più legate alla storia del quartiere o a eventi passati, che dipendenti dalla situazione reale e attuale. Conoscere la storia, le trasformazioni, la morfologia e analizzare territori come questi, permette di giungere alla consapevolezza che in alcuni casi l'utilizzo diretto o indiretto di espressioni imperfette abbia contribuito a spostare l'attenzione dalle vere problematiche che incombono su un territorio come quello di Barriera di Milano: i problemi emersi anche dai questionari sono altri, non meno importanti, non impossibili da risolvere, tantomeno da prendere sotto gamba.

Non a caso alcune delle difficoltà, dei problemi e delle discrepanze che sono ancora oggi visibili e che si sono sedimentate negli anni, fondano probabilmente le loro radici in un periodo molto lontano: bisogna infatti risalire al momento in cui è nato – il nome rende bene l'idea – e si evoluto questo territorio.

È un quartiere che seppure ha visto – e vedrà ancora sicuramente nel futuro – dei miglioramenti e delle evoluzioni dal punto di vista fisico-ambientale, tuttavia permangono ancora oggi quegli stessi "problemi" e connotati che negli anni si sono riproposti in più occasioni, e che ancora oggi in parte non hanno trovato una soluzione: svalutazione degli immobili; isolamento/poca permeabilità dovuta alla presenza di barriere fisiche⁸⁴; multiculturalità e multirazialità – che portano alla convivenza spesso forzata, sullo stesso territorio, degli abitanti del quartiere –; ondate migratorie che si sono susseguite negli anni; ecc.

I problemi a cui si fa riferimento sono stati sicuramente la base di partenza delle analisi che hanno poi portato alla realizzazione degli interventi fisici, culturali, economici e sociali che sono stati realizzati nell'ultimo programma di rigenerazione urbana e non solo. Problemi che spesso, associati alla funzione ancora oggi prevalentemente residenziale del quartiere e alle "barriere fisiche" a cui si accennava prima – ancora oggi visibili – hanno contribuito ad attribuire e mantenere la nomea di *quartiere periferico*, pur non essendolo più fisicamente da molti anni.

⁸⁴ Come abbiamo visto nel Capitolo 3, con l'interruzione della Variante 200 il Trincerone Ferroviario e lo scalo Vanchiglia rappresentano ancora oggi due "confini" netti del quartiere a nord e a est. A ovest oggi l'avanzamento dei lavori del Passante ferroviario e di Corso Venezia ha permesso solo una lieve permeabilità nella zona ovest, garantendo il collegamento di Via Cervino con Via del Ridotto, di Via Valprato con Via Vibò e il prolungamento di Via Fossata dal quartiere di Borgo Vittoria a quello di Barriera di Milano.

Sicuramente, e non lo si può negare, Barriera di Milano è una periferia sociale intesa in termini di "aree urbane di crisi" e di "marginalità sociale" o "esclusione" di una parte della popolazione residente, italiana e non, rispetto al resto della città, ma anche rispetto a dinamiche interne al quartiere stesso, come si è visto emergere anche dai questionari. Da questa esclusione derivano infatti i problemi, accennati poc'anzi, di integrazione, di isolamento, di abbandono, o di diffidenza verso le persone e in generale verso la società. Probabilmente perché ha sempre rappresentato e rappresenta tuttora una di quelle parti della città più popolate e allo stesso tempo anche più fragili e vulnerabili del tessuto urbano per via della sua composizione sociale – stratificazione per provenienza – e strutturale – stratificazione per età.

Tutti questi fattori, sia essi fedeli alla rappresentazione del quartiere sia quelli esasperati (così come avviene in molti altri casi italiani e non) hanno sicuramente contribuito negli anni a rendere questi territori gli stereotipi della conflittualità, della povertà e della disuguaglianza, alimentando in alcuni casi le differenze e le conflittualità all'interno e all'esterno di questi territori e hanno influito nel tempo a renderla, agli occhi di chi viene da fuori, un luogo da "attraversare" senza sentire la necessità di fermarsi, e, agli occhi di chi la vive e la abita, un luogo in alcune circostanze da dover "subire" e "accettare", o in cui avere la percezione di non sentirsi mai veramente al "sicuro".

Quello che avviene nel territorio di Barriera di Milano non è da considerare come un caso isolato o diverso da quello che potrebbe succedere o è successo in altri quartieri di città italiane o europee, che pur non essendo periferie urbane vengono etichettate come tali, in quanto presentano caratteristiche e problemi comuni ad esse. E non è mai un caso che i problemi relativi all'integrazione sociale, alla coesione, alla presenza di un alto tasso di popolazione anziana, alla presenza di un alto tasso di popolazione straniera, alla presenza di un alto tasso di popolazione con reddito basso, alla presenza di spazi e luoghi fatiscenti, il degrado sociale ecc. hanno fatto, proprio di alcuni particolari territori, il loro palcoscenico.

Tra l'altro, come abbiamo visto alcuni autori sostengono questa tesi, e affermano che non è quasi mai un caso il fatto che i recenti conflitti urbani si verificano ancora oggi proprio negli stessi quartieri in cui si sono sviluppati negli ultimi 20 anni questo tipo di esperienze di rigenerazione urbana (Saccomani, 2016).

Nonostante quanto appena affermato, è proprio grazie a queste sue "irregolarità" – essendo stata per molti anni disseminata da spazi e edifici abbandonati, degradati e fatiscenti – che è stato possibile trasformarla in più occasioni in un territorio di sperimentazione sociale e culturale: un sorta di grande "laboratorio creativo" in cui realizzare soluzioni concrete e positive per rispondere ad alcune problematiche, come il riuso o la riattivazione di spazi abbandonati, la riappropriazione degli spazi pubblici, l'integrazione sociale, la coesione, lo sviluppo sostenibile, la riqualificazione fisica del patrimonio edilizio, la rigenerazione sociale ed economica ecc.

Altra questione fondamentale è che lo strumento della rigenerazione urbana arrivati a questo punto deve sicuramente andare in contro a un'evoluzione nella modalità di azione.

Questo vuol dire che c'è oggi bisogno di fare ancora un passo avanti rispetto a quelle che sono le esperienze, gli strumenti e le buone pratiche della rigenerazione urbana, maturate in tutti questi anni e messe in campo dalle amministrazioni. Questo perché siamo oggi, come abbiamo già detto in precedenza, in un momento storico particolare, incerto, dove anche le forze politiche, le leggi, le testate giornalistiche, i mezzi di comunicazione di massa e gli eventi, non sono favorevoli o addirittura alimentano il senso generale di insicurezza delle persone: a titolo d'esempio il riferimento va ai problemi legati all'integrazione sociale e culturale, all'immigrazione, al terrorismo, alla sicurezza urbana, ai cambiamenti climatici, alla mancanza di lavoro, alla crisi economica, alle incertezze del futuro ecc.

Per quanto certe dinamiche (integrazione sociale e culturale, sicurezza urbana, sviluppo locale ecc.) non si possano sempre controllare e manovrare facilmente, è pur sempre vero che è possibile orientarle verso certi scenari possibili.

Attraverso i questionari, ma anche analizzando la situazione attuale si riscontra un atteggiamento fortemente passivo da parte della popolazione. Questo avviene sia in positivo che in negativo: le persone spesso mostrano difficoltà e sono totalmente diffidenti e indifferenti nei confronti delle altre persone; sono insicure nei confronti della società, hanno paura; e quando non lo sono, o non dispongono spesso degli strumenti culturali necessari o non sono in grado di attivarsi o di mantenersi attivi di propria iniziativa sulle tematiche che, attraverso il Progetto Urban Barriera, sono state toccate.

Il lavoro svolto dal Settore di Rigenerazione della città di Torino è la dimostrazione che molte delle azioni e gli strumenti utilizzati, così come nel caso del Programma di Rigenerazione Urbana di Barriera di Milano (proprio perché hanno avuto un riscontro positivo) sarebbero dovute e potute essere assorbite dal parterre di realtà associative socio-culturali e socio-assistenziali di cui è ricco oggi il territorio e non pretendere (ed è qui che si evidenzia la carenza del programma di rigenerazione) che le azioni/progetti socio-culturali e economico-occupazionali messe in campo dalle amministrazioni nell'ultimo decennio, si potessero sedimentare autonomamente e induttivamente sul territorio in questione e nel tessuto associativo del quartiere, dando per scontato che questo si sarebbe spontaneamente attivato per portare avanti l'eredità del programma. Atteggiamento positivista tra l'altro espresso anche dagli esperti tecnici.

Forte di ciò, un'altra critica che si potrebbe muovere nei confronti di tutto l'operato riguarda proprio il ruolo secondario, che sembra aver assunto da un paio di anni la pratica della rigenerazione urbana.

Ovvero, quello che emerge è che in questi 6 anni di operatività, lo strumento della rigenerazione urbana ha affiancato opere di riqualificazione urbana fisica e ambientale (che indubbiamente

ricordiamo hanno cambiato e migliorato l'immagine del quartiere) e vision a lungo termine, facendo da cuscinetto o attenuando alcune problematiche che tuttavia si sono in parte riproposte già a partire dalla fine del programma: come fenomeni di isolamento, chiusura, individualismo, insicurezza, devianza, abbandono, degrado, ecc.

Ricordiamo ad esempio una delle linee d'azione del programma: Barriera che si guarda attorno. In questo caso la linea di azione rappresenta il modo in cui il Programma Urban vuole relazionarsi, comunicare e accompagnare le trasformazioni urbane e le vision a lungo termine, che negli anni successivi avrebbero dovuto (solamente in parte così è stato) interessare la zona nord di Torino. Questo si è tradotto nella realizzazione di progetti che si sarebbero dovuti relazionare a queste trasformazioni. Nel caso specifico si faceva riferimento alla Linea 2 della metropolitana e alla Variante 200: ad oggi risultano la prima rimandata e l'altra decaduta poiché non è stata adottata e approvata in tempo. In quest'area si è quindi tornati all'utilizzo delle ZUT e delle ATS.

Solamente la trasformazione della Spina 4 risulta attualmente in parte terminata: infatti deve essere ancora ultimata la parte finale di Corso Venezia dopo la stazione Rebaudengo.

Dopo 6 anni il bilancio degli effetti del Programma di Rigenerazione Urbana su Barriera di Milano è modesto, la situazione, al di là di qualche puntuale trasformazione fisica, o di qualche sperimentazione sociale non permette di registrare cambiamenti rilevanti, sul contesto sociale ed economico.

Gli strumenti messi a disposizione dal Progetto Urban hanno permesso, limitatamente, ad alcuni soggetti locali, abitanti e frequentatori interessati e propositivi, di uscire fuori dalla propria *comfort zone* e di fare presenza sul territorio solamente fino a quando il progetto stesso è rimasto attivo. Questo emerge in parte dai questionari compilati e in parte dalla oggi quasi assente presenza di attività e eventi sul territorio, un tempo per la maggior parte gestiti dal Comitato insieme a scuole, associazioni, servizi culturali come le biblioteche, ecc.

Non si è registrato quindi quel processo di diffusione delle eredità di un programma di tale portata, come sarebbe dovuto avvenire almeno nei primi anni, e che rappresenta il requisito fondamentale dei progetti di rigenerazione urbana.

Questa mancanza è la riprova che il Comitato Urban e il Settore di Rigenerazione Urbana alla fine dei 6 anni di operatività sul territorio, a termine del processo di rigenerazione, avrebbero per lo meno dovuto provare ad identificare alcuni soggetti che avrebbero dovuto mandare avanti alcuni progetti soprattutto per quanto riguarda come si è visto le azioni sul piano socio-culturale e economico-occupazionale, che hanno avuto un riscontro maggiore sul territorio. Idee e concetti che sarebbero effettivamente andati a incidere sul tessuto sociale del territorio se protratti nel tempo.

Anche la dimensione associativa dal canto suo potrebbe non essere stata in grado di rispondere efficacemente a presenziare di più sul territorio. Qualche esperienza, forse, continua in scala

ridotta in queste piccole realtà associative socio-culturali e socio-assistenziali, le quali tuttavia non sono sufficienti o non sono in grado di confrontarsi con il reale scenario umano e sociale, lasciando fuori una buona parte della popolazione che, anche se interessata ad essere coinvolta, non si sente rappresentata oppure non è a conoscenza di queste realtà, poiché non dispone dei degli strumenti culturali necessari. Questo vuol dire che oggi l'integrazione sociale e culturale è compartimentale, così come sono settoriali le realtà associative: non dovrebbe essere fatta solo dentro le associazioni o le scuole, ma anche presenziando sul territorio, perché solo così facendo, si possono creare delle reti sociali e si può in parte combattere la perdita di vivibilità degli spazi pubblici, il senso di insicurezza globale e la conseguente domanda di sicurezza.

Per tutti questi motivi, viene da sé che forse siamo arrivati a un punto in cui oggi quando si mettono in pratica gli strumenti della rigenerazione urbana il primo passo da fare dovrebbe essere quello di investire e individuare prima di tutto sulla dimensione sociale esistente, che nel caso di Barriera di Milano è ed è stata una ricchezza per il territorio

Questi strumenti non devono essere quindi soltanto progetti pilota, sperimentazioni, buone pratiche, azioni (che come insegnano le esperienze torinesi, sono già numerosi e in alcuni casi addirittura obsoleti). L'attività principale della rigenerazione urbana dovrebbero invece corrispondere a progetti concreti di affiancamento e accompagnamento (ad esempio durante tutta la fase di operatività) delle realtà territoriali che hanno un collegamento diretto e protratto nel tempo con gli abitanti e con il territorio, al fine di trasmettere le eredità delle esperienze pregresse. Questo passo oggi è fondamentale, proprio perché queste realtà rappresentano la principale forma di welfare pubblico oggi presente sul territorio. Ed è fondamentale perché rappresentano la capacità di un territorio di agire, reagire, programmare e gestire situazioni complesse.

In questo modo si può "insegnare" alle realtà locali come affrontare tutti i fenomeni a cui vanno in contro le società della globalizzazione – come immigrazioni, disgregazione sociale e culturale, esclusione, multiculturalità e conflittualità che ne può derivare, insicurezza nella sfera sociale, ecc. – "formando" nel contempo anche i cittadini stessi. Solo dopo un opportuno processo di affiancamento queste realtà saranno in grado di proseguire in autonomia, una volta acquisite le competenze necessarie, e una volta che il tessuto sociale sarà reso sufficientemente fertile formando nuovi cittadini capaci di tramandare e supportare la nuova cultura. Gli interventi fisici e puntuali sono utili, ma non rappresentano più il presupposto necessario e sufficiente al fine di rigenerare un quartiere sofferente.

Bibliografia

- Abate Daga Pietro, "Alle porte di Torino: studio storico-critico dello sviluppo, della vita e dei bisogni delle regioni periferiche della città", Italia industriale artistica, Torino, 1926
- Angeli Luca, Castrovilli Angelo, Seminara Carmelo, "Corso Taranto: 30 anni di vita, speranze, progetti", Associazione Culturale "Officine della Memoria", 1998
- Artesio Eleonora, "Strumenti di intervento e pratiche di riqualificazione urbana: il Progetto Speciale Periferie di Torino", in "Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche di intervento in Italia e in Europa", Governa Francesca, Saccomani Silvia (a cura di), Alinea editrice, Firenze, 2002
- Bagnasco Arnaldo (a cura di) "La città dopo Ford, la città di Torino", Bollati Boringhieri, 1990
- Bagnasco Arnaldo, Olmo Carlo (a cura di), "Torino 011: biografia di una città: saggi", Electa, 2008
- Barrera Francesco, "Il sistema insediativo per l'edilizia popolare in relazione all'espansione urbana" in "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Politecnico di Torino, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984
- Bellicini Lorenzo, Ingersoll Richard, "Periferia italiana", Meltemi, Roma, 2001
- Beraudo Giuseppe, Castrovilli Angelo, Seminara Carmelo, "Storia della Barriera di Milano dal 1946", Associazione Culturale "Officina della Memoria", 2006
- Bergamaschi Maurizio, Colleoni Matteo, Martinelli Franco (a cura di), "La città: bisogni desideri, diritti. Dimensioni spazio temporali dell'esclusione urbana", Franco Angeli, Milano, 2009
- Bigli Silvia, "Le aree dismesse nella riqualificazione e nella rigenerazione urbana a Torino (1990-2015)" in "Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese", Armano Emilia, Dondona Carlo Alberto, Ferlaino Fiorenzo (a cura di), IRES, 2016
- Capomolla Rinaldo, Poretti Sergio, Vittorini Rosalia (a cura di), "L'architettura INA-Casa 1949-1963 Aspetti e problemi di conservazione e recupero", Gangemi Editore, Roma, 2004
- Castrovilli Angelo, Seminara Carmelo "Storia della Barriera di Milano 1852-1945", Associazione Culturale "Officina della Memoria", 2004
- Cianfriglia Luca, Giannini Sandra, "Due esperienze di rigenerazione urbana sul territorio torinese: il Comitato Parco Dora sulla Spina 3 e il Comitato Urban in Barriera di Milano, a Torino" in "Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese", Armano Emilia, Dondona Carlo Alberto, Ferlaino Fiorenzo (a cura di), IRES, 2016
- Comoli Vera (a cura di), "Gli ambiti nella struttura storica della città" in "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Politecnico di Torino, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984

- Davico Pia, Devoti Chiara, Lupo Giovanni Maria, Viglino Michela "La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino" Politecnico di Torino, Torino, 2014
- De Luca Alberta, Lancione Michele "La nuova questione abitativa", in "Di Capitale importanza. Immagini e trasformazioni di Torino", Marco Santangelo e Alberto Volando (a cura di), Carocci Editore, Roma, 2010
- Dematteis Giuseppe, "Geografie dello sviluppo metropolitano" in "Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile", Roberto Gambino, Giovanni Maria Lupo (a cura di), Celid, Torino, 2011
- Di Biagi Paola (a cura di), "La grande ricostruzione: il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni cinquanta", Donzelli Editore, Roma, 2010
- Gambino Leonardo, "L'espansione urbana e i sobborghi operai", in "Il sogno della città industriale – Torino fra Ottocento e Novecento", Torino, Mole Antonelliana, 13 ottobre-18 dicembre 1994, Fabbri Editore, 1994
- Gramsci Antonio, "Coscienza tributaria", in Sergio Caprioglio, "Cronache Torinesi, 1913-917", Torino, 1980
- Guiati Federico, "Rigenerazione urbana e accompagnamento sociale. Il caso di Via Artom a Torino", Celid, Torino, 2008
- Governa Francesca, Saccomani Silvia, "Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale", Alinea, Firenze, 2002.
- Jacquier Claude, "Periferie urbane, frontiere e margini della città: quali forme di governance?", in "Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche di intervento in Italia e in Europa", Governa Francesca, Saccomani Silvia (a cura di), Alinea editrice, Firenze, 2002
- Lupo Giovanni Maria, "Le barriere e la cinta daziaria" in "Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale, 1864-1915", Umberto Levra (a cura di), vol. 7, Giulio Einaudi Editore, Torino, 2001
- Lupo Giovanni Maria, "Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e delle borgate", in "Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile", Roberto Gambino, Giovanni Maria Lupo (a cura di), Celid, Torino, 2011
- Managhi Agostino, "La casa operaia, l'impresa e la città: cento anni di tentativi", Quaderni ATC, Torino, 2008
- Manaspoli Rossella, Spaziante Agata, (a cura di), "Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord", Alinea Editrice, Firenze, 2012
- Musso Stefano, "La città industriale" in "Il sogno della città industriale – Torino fra Ottocento e Novecento", Mole Antonelliana, 13 ottobre-18 dicembre 1994, Fabbri Editore, Torino, 1994

- Picchieri Angelo, Pacetti Valentina, "Le ristrutturazioni e il territorio: crisi, declino, metamorfosi?", in "Postfordismo e trasformazione urbana. Casi di recupero dei vuoti industriali e indicazioni per le politiche nel territorio torinese", Armano Emilia, Dondona Carlo Alberto, Ferlaino Fiorenzo (a cura di), IRES, 2016
- Pini Daniele (a cura di), "la riqualificazione come strumento per la promozione della sicurezza urbana", Alinea Editrice, Perugia, 2003
- Politecnico di Torino. Dipartimento Casa Città, "Beni culturali ambientali nel Comune di Torino", Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino, 1984
- Quaderni ATC Torino, "Gli anni Sessanta. Edilizia e urbanistica", in "L'Osservatorio sul Fabbisogno Abitativo Sociale (Provincia di Torino)", Agenzia territoriale per la casa della provincia di Torino, Torino, 2008
- Roggero Constanza, "Prefazione", in "Borghi e Borgate di Torino. Tra tutela e rilancio civile", Roberto Gambino, Giovanni Maria Lupo (a cura di), Celid, Torino, 2011
- Treves A., "Le migrazioni interne nell'Italia fascista", Torino, 1976

Articoli

- Alberti Francesco, "Processi di generazione urbana. Il piano nazionale per le città per la cura e la riqualificazione del territorio marchigiano" in "Il governo della città nella contemporaneità. LA città come motore di sviluppo. Tema 1 La rigenerazione urbana come resilienza", Urbanistica online, dossier 2013, a cura di Sbeti Francesco, Rossi Francesco, Talia Michele, Trillo Claudia
- Francesco Sbeti, Francesco Rossi, Michele Talia, Claudia Trillo, "Il governo della città nella contemporaneità. LA città come motore di sviluppo" in Urbanistica online, dossier 2013
- Moulaert, Frank, Parra, Constanza, Swyngedouw, Erik, "Ciudades, barrios y gobernanza multiescalar en la Europa urbana", EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, vol. 40, n° 119, 2014
- Saccomani Silvia, "Urban regeneration and crisis", EURA Conference, "Governing cities: Stressed institutions and new shapes of urban democracy", 2016
- Vicari Haddock Serena, "La città", Università degli Studi di Milano-Bicocca, 2016
- Saccomani Silvia, "Periferie: che cosa è rimasto di una stagione di rigenerazione urbana?", Urbanistica Informazioni, 2015, n. 259-260, pp. 127-128
- Saccomani Silvia, "Programmi complessi: una rilettura delle esperienze" in "Valutare i programmi complessi", L'artistica editrice, 2004.
- Dottoressa Jole, "Un pericolo dei sobborghi" Torino Nuova, n. 1, 15/7/1911

Sitografia

- "A Barriera c'è il mare":

<http://www.turinbarriera.it/>

- ASCOM, Confocommercio imprese per l'Italia, Torino e provincia, "Torino: approvato il quinto lotto per la copertura del passante ferroviario"

https://www.ascomtorino.it/it/news/Torino_approvato_il_quinto_lotto_per_la_copertura_del_Passante_Ferroviano/

- Atlante di Torino, Borgo Dora:

<http://www.atlanteditorino.it/zone/borgodora.html>

- Bigli Silvia, "Torino tra pianificazione ordinaria e straordinaria. Venticinque anni di Programmi Urbani Complessi: dal Progetto Pilota Urban The Gate a Urban Barriera di Milano", Politiche Piemonte, 2015:

http://www.politichepiemonte.it/index.php?option=com_content&view=article&id=446:torino-tra-pianificazione-ordinaria-e-straordinaria-venticinque-anni-di-programmi-urbani-complessi-dal-progetto-pilota-urban-the-gate-a-urban-barriera-di-milano&catid=75:torino-tra-passato-e-futuro&Itemid=96

- Comune di Torino, "01 Allegato di indirizzi progettuali. AMBITO SPINA 4", a cura di Urban Center Metropolitano:

http://www.comune.torino.it/quadrantenord_lametamorfofi/03_indirizzi_progettuali/01_allegato_p_i_spina_4_bis_b.pdf

- Comune di Torino, Dati statistici: distribuzione per territorio e sesso, "Struttura della popolazione per sesso e quartiere":

<http://www.comune.torino.it/statistica/dati/territ.htm>

- Comune di Torino, Aperto, "Dati comunali relativi alle sezioni di censimento":

<http://aperto.comune.torino.it/?q=node/113>

- Comune di Torino, Comunicato stampa, ottobre 2016, "Open for Business: un piano strategico per Torino":

http://www.comune.torino.it/ucstampa/2016/article_540.shtml

- Comune di Torino, Comunicato stampa, ottobre 2018 "Open For Business, un primo bilancio dopo due anni: dibattito in Sala Rossa":

http://www.comune.torino.it/ucstampa/comunicati/article_766.shtml

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano:

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n°1:

https://issuu.com/urbanbarriera/docs/cdb_numero_1_web-def_-xx_2?embedId=0%252F2538187

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n°2:

https://issuu.com/urbanbarriera/docs/cdb_02_settembre2012

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n°3:
https://issuu.com/urbanbarriera/docs/cdb_03_ottobre2012?embedId=0%252F2538295
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n°10:
https://issuu.com/urbanbarriera/docs/cdb_numero_10_web
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n.28
https://issuu.com/urbanbarriera/docs/iv_bozza_barriera_28
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Corriere di Barriera n°29:
https://issuu.com/urbanbarriera/docs/il_corriere_di_barriera_di_milano_u/11
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, Flyer Mercato Foroni "Progetto di Riquilificazione":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/nuovo-flyer-mercato-foroni.pdf>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Il flyer di presentazione":
http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/pieghevole_urban.pdf
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Il progetto":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/progetto/index.shtml>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "L'area di intervento":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/mappa/index.shtml>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Locandina "Lavori Piazza Crispi":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/locandina-piazza-crispi.pdf>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Mappa degli interventi fisici di Urban":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/mappa-interventi-urban-def-copy.pdf>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione area verde Ex Ceat-Giardini Saragat":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/trasforma/realizzazione-area-verde-ex-ceat.shtml#.W-og0ZNKjIU>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione Parco Spina 4 - Aurelio Peccei":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/trasforma/realizzazione-parco-spina-4.shtml#.W-oZHJNKjIU>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Realizzazione Pista Ciclabile":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/realizzazione-pista-ciclabile.shtml#.W-rC9ZNKjIX>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riquilificazione Aree Residuali":
<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-aree-residuali.shtml#.W-1aBehKjIV>
- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riquilificazione Cascina Marchesa – Palestra":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-degli-spazi-adibiti-alle-attiviti-.shtml#.W-17z-hKjIU>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Cascina Marchesa – Cortile e Area Bimbi":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-cascina-marchesa---cortile-e-area.shtml#.W-172-hKjIU>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Ex Incet":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/trasforma/riqualificazione-ex-incet---lotti-1-e-2.shtml#.W-IJ4ZNKjIU>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione area ex Boschetto":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-area-ex-boschetto.shtml#.W-2MJuhKjIU>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Sistema Verde":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-sistema-verde.shtml#.W-2W30hKjIU>

- Comune di Torino, Urban Barriera di Milano, "Riqualificazione Spazio Pubblico Borgo Storico":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/migliora/riqualificazione-spazio-pubblico-borgo-storico.shtml#.W-1L30hKjIW>

- Comune di Torino, Urban Barriera, "Urban Barriera si è spostato all'Incet in Via Cigna 96/17":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/news/urban-barriera-si-sposta-allincet-in-via-cigna-9617.shtml#.W-mxKpNKjIU>

- Comune di Torino, La Metamorfosi, "Concorso internazionale per disegnare il futuro di Torino":

http://www.comune.torino.it/quadrantenord_lametamorfosi/

- Comune di Torino, "Periferie il cuore della città – Aree di intervento 2006":

http://www.comune.torino.it/rigenerazioneurbana/documentazione/aree_intervento_2006.pdf

- Comune di Torino, "Servizio Progetto AxTO, Beni Comuni e Periferie", "Progetto AxTO":

http://www.comune.torino.it/axto_periferie/progetto_axto/index.shtml

- Comune di Torino, Urban Barriera, "Masterplan V200":

<http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/poster-v200.pdf>

- Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri, 6 dicembre 2016, "Progetti selezionati secondo l'ordine di priorità" (Art. 3, DPCM 25 maggio 2016):

http://www.gazzettaufficiale.it/do/atto/serie_generale/caricaPdf?cdimg=17A0000400100010110001&dgu=2017-01-05&art.dataPubblicazioneGazzetta=2017-01-05&art.codiceRedazionale=17A00004&art.num=1&art.tiposerie=SG

- Governo Italiano Presidenza del Consiglio dei Ministri, Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia:
http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Bando_periferie_urbane.pdf
- Governo Italiano Presidenza del Consiglio dei Ministri, Decreto Del Presidente Del Consiglio Dei Ministri, 25 maggio 2016:
http://www.governo.it/sites/governo.it/files/DPCM_20160525_testo.pdf
- Immagini del cambiamento, AU57:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/AU57.html>
- Immagini del cambiamento, AU59:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/AU59.html>
- Immagini del cambiamento, BM01:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/BM01.html>
- Immagini del cambiamento, BM13:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/BM13.html>
- Immagini del cambiamento, BV21:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/BV21.html>
- Immagini del cambiamento, BV26:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/BV26.html>
- Immagini del cambiamento, RP11:
<https://areeweb.polito.it/imgdc/schede/RP11.html>
- Museo Torino, "3° Quartiere IACP":
<http://www.museotorino.it/view/s/95ddc33dadca44cea341265602a779f8>
- Museo Torino, "24° quartiere IACP, vie Maddalene, Leoncavallo":
<http://www.museotorino.it/view/s/b8a9c1e1ca174bceb3e1429864329a66?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "26° quartiere IACP, vie Sempione, Petracqua, Gallina, Ghedini"
<http://www.museotorino.it/view/s/9a451a7c7deb4f3181d632c4ab851422>
- Museo Torino, "Bagni pubblici di Via Agliè":
<http://www.museotorino.it/view/s/1cbd5abbeae54b67af4a9300b6e6568e>
- Museo Torino, "Casa di abitazione impresa Grassi Corso Novara 25":
<http://www.museotorino.it/view/s/fe8723e458c247f3a822fe02537ba507?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "Casa di abitazione Via Santhià 20 Via Scarlatti 23-25 Via Crescentino 23":
<http://www.museotorino.it/view/s/64ed178b3dc34dff89c66c5acfffb1b6?highlight=case%20popolari>

- Museo Torino, "Casa Grassi, Corso Novara":
<http://www.museotorino.it/view/s/58cca1dddb8841a3b98fc4e6cd9222e8>
- Museo Torino, "Case economiche municipali (Quartiere M1)":
<http://www.museotorino.it/view/s/2904a6225c1f4f9fb5f43769283110f6>
- Museo Torino, "Case Grassi, Corso Palermo":
<http://www.museotorino.it/view/s/0ffb1f041f8d4748b2f25140eca6c3b2>
- Museo Torino, "Casa Grassi, Corso Palermo – Via Monte Rosa":
<http://www.museotorino.it/view/s/217e68b8cce94be18e0f09e2f9c89648?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "Case Grassi in Via Scarlatti, Montanaro, Baltea, Monte Rosa":
<http://www.museotorino.it/view/s/1bd8c63c1c67499b8bb831d55da96bd9>
- Museo Torino, "Case Grassi, Via Candia – Via Scarlatti":
<http://www.museotorino.it/view/s/d871406064b74bb0b212127fc4b00f6b>
- Museo Torino, "Case Grassi, Via Monte Rosa – Via Feletto":
<http://www.museotorino.it/view/s/bcb1a5e694b241b38ed7a019c4f6fe66?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "Case Grassi, Via Foroni – Via Crescentino – Via Candia":
<http://www.museotorino.it/view/s/962af5f59f2949f5914d3f91e676e537?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "Case Grassi, Via Lombardore – Corso Novara – Via Agliè":
<http://www.museotorino.it/view/s/73b4c61e25eb4456bbfb4232745b3f43?highlight=case%20popolari>
- Museo Torino, "Case Grassi, Via Monte Rosa – largo Sempione":
<http://www.museotorino.it/view/s/4324ba4f8e334b2f8dfa6a66870ec01a>
- Museo Torino "CEAT (Cavi Elettrici e Affini Torino)":
<http://www.museotorino.it/view/s/6d9e55ac2b53473f87b4770746f48484>
- Museo Torino, "Cinta daziaria del 1853":
<http://www.museotorino.it/view/s/3aa5531eb90c41dcba4f53d4652205dd>
- Museo Torino, "La cinta daziaria e le barriere":
<http://www.museotorino.it/view/s/38f0f45541b249dc8511bceef4e18758>
- Museo Torino, "Spazio 211":
<http://www.museotorino.it/view/s/8f1210ca707443b9acf44cded5cd2f33>
- Olmo Carlo, "Ina-case, quando l'utopia divenne (quasi) realtà", La Stampa, 2013:
<http://www.lastampa.it/2013/02/20/cultura/ina-case-quando-l-utopia-divenne-quasi-realta-YxtBWN9CX9i39RTSKpl62L/pagina.html>
- Treccani, "Deindustrializzazione" (2012), Dizionario di Economia e Finanza:

http://www.treccani.it/enciclopedia/deindustrializzazione_%28Dizionario-di-Economia-e-Finanza%29/

- Treccani, "Il piano INA-Casa: 1949-1963 Il Contributo italiano alla storia del Pensiero" di Paola Biagi, 2013, Tecnica:
http://www.treccani.it/enciclopedia/il-piano-ina-casa-1949-1963_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Tecnica%29/
- Turin Barriera:
<http://www.turinbarriera.it/it/il-progetto/chi-siamo>
- Torino si progetta, "Opportunità di investimento":
<http://www.torinosiprogetta.it/open-for-business/>
- Torino si progetta, "Opportunità di investimento":
<http://www.torinosiprogetta.it/opportunita-di-investimento/>
- Torino si progetta, "Trasformazioni avviate":
http://www.torinosiprogetta.it/wp-content/uploads/2017/12/TORINO_work-in-progress_low00.pdf