

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Barbieri M., Delpiano A.,
Giusiano M. Il Progetto della Grande Scala.
Appunti per una vision
metropolitana del territorio
cuneese**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Abitare l'Italia.

Territori, economie, diseguaglianze

Titolo:

IL PROGETTO DELLA GRANDE SCALA.

Tre architetture territoriali per una vision metropolitana del territorio cuneese

Autori: Marco Barbieri (Politecnico e Università di Torino – Dip. Interateneo Territorio), Andrea Delpiano, Mattia Giusiano (Politecnico di Torino – Dip. di Progettazione architettonica e di Disegno industriale)

Atelier di riferimento: 1. Progetti e politiche per il territorio

Parole chiave: morfologie insediative, identità locale, progetto territoriale

La forma dell'area vasta sembra oggi tornare ad interessare le discipline del progetto urbano e territoriale e le pratiche di governo del territorio proponendone possibili intrecci. Gli studi sulle trasformazioni insediative recenti, dopo essersi occupati dell'ormai celebre "città diffusa", paiono convergere sulla necessità di adottare idonei punti di vista per cogliere il "funzionamento" di territori che, pur mantenendo una certa distanza da modelli di sviluppo "metropolitani", propongono dinamiche insediative ed intenti strategici particolarmente omogenei. Territori finora definiti "di provincia", spazi estesi in cui abitano, vivono e lavorano ormai oltre i due terzi della popolazione e che costituiscono il vero motore economico del paese. Luoghi che in molti casi manifestano tendenze alla riorganizzazione spontanea ed all'integrazione di attività economiche, relazioni sociali, attività, servizi con realtà insediative diverse per assetti e densità. Ciò che Indovina definisce come *metropolizzazione del territorio*¹ ha infatti contribuito a consolidare processi di lungo periodo per cui molte sono oggi le città medie e piccole che si riconoscono e agiscono come centri e parte integrante di territori urbani che vanno ben al di là dei semplici confini amministrativi locali.

Inoltre, il dibattito sorto recentemente attorno al tema dello sviluppo policentrico ed alle sue ricadute in termini di coesione, competitività e sostenibilità dello sviluppo diviene spunto importante per comprendere il ruolo di sempre maggiore importanza che investe gli ambiti del policentrismo di provincia italiano entro lo scacchiere nazionale. In questo senso, si fa oggi riferimento alla grande scala o, se si vuole, alla "scala metropolitana" per indicare una misura di territorio più virtuosamente governabile, utile a recuperare una maggiore operatività delle politiche di trasformazione e riforma, una giusta apertura di sguardo per inquadrare i problemi da affrontare.

Tuttavia, proprio questi territori "di provincia" stentano a definire un proprio orizzonte operabile nell'area vasta, a trasformarsi da "territori metropolizzati" – che subiscono in modo inconsapevole processi di metropolizzazione – a "territori metropolitani" – ovvero in grado di governare consapevolmente queste trasformazioni. Può allora il tema del progetto della forma della grande

¹ Indovina F. (2005) "La metropolizzazione del territorio" in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di) "L'esplosione della città", Compositori, Bologna

scala fornire un supporto a questa nuova dimensione politica nel ripensare e governare le trasformazioni territoriali? Può la politica tornare ad intrecciarsi in modo proficuo con tale pratica facendola uscire dalle autoreferenzialità del passato?

Per provare a rispondere a queste domande, questo lavoro muove dall'analisi di uno specifico, quanto idealtipico, caso studio della provincia italiana e dall'osservazione delle possibili strategie utili a definire una *vision* metropolitana a partire da singole *architetture territoriali*.

La provincia Granda

La provincia cuneese, comunemente definita “*Granda*” per la sua estensione, è iscritta in un ambito geografico ben definito: una fertile pianura agricola solcata in diagonale da numerosi fiumi, delimitata su due lati dall'arco alpino e su un terzo dal sistema collinare di Langhe e Roero; solo a Nord il transito verso l'Area Metropolitana Torinese appare più sfumato. Un territorio su cui nel tempo si è sviluppato un fitto reticolo di infrastrutture ed insediamenti privi di un polo principale ed in cui si individuano sette città rilevanti – Alba, Bra, Cuneo, Fossano, Mondovì, Savigliano e Saluzzo: le cosiddette “Sette Sorelle”.

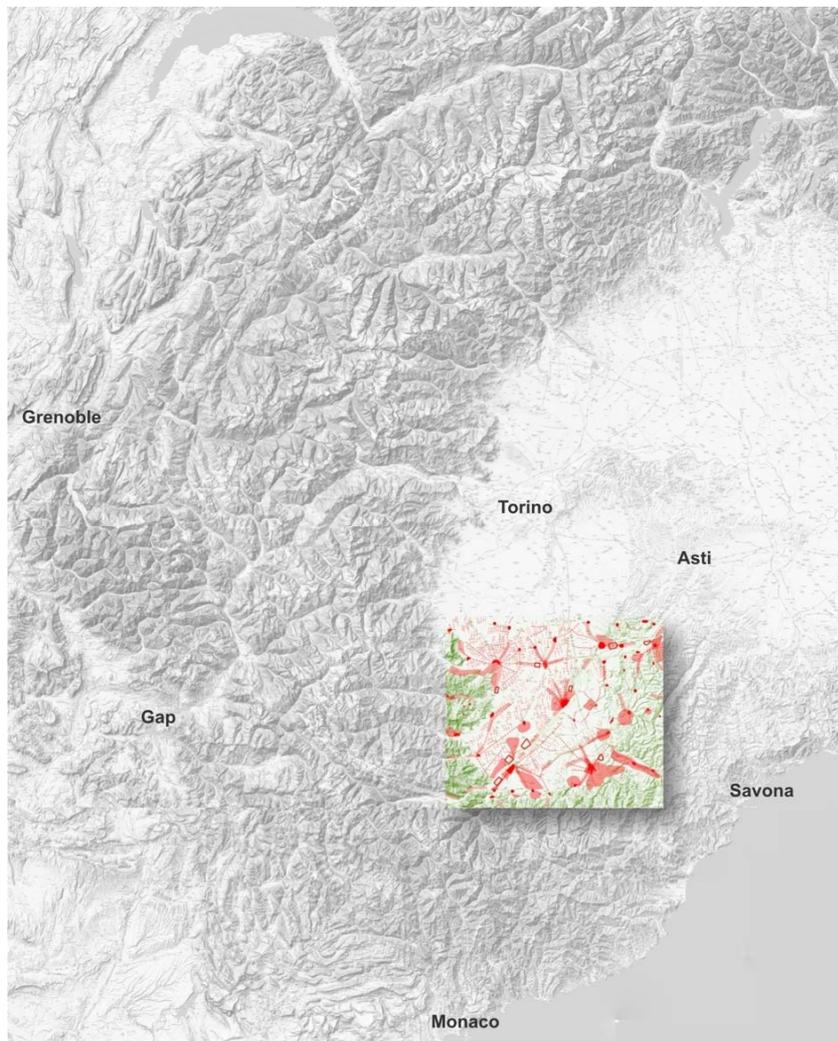
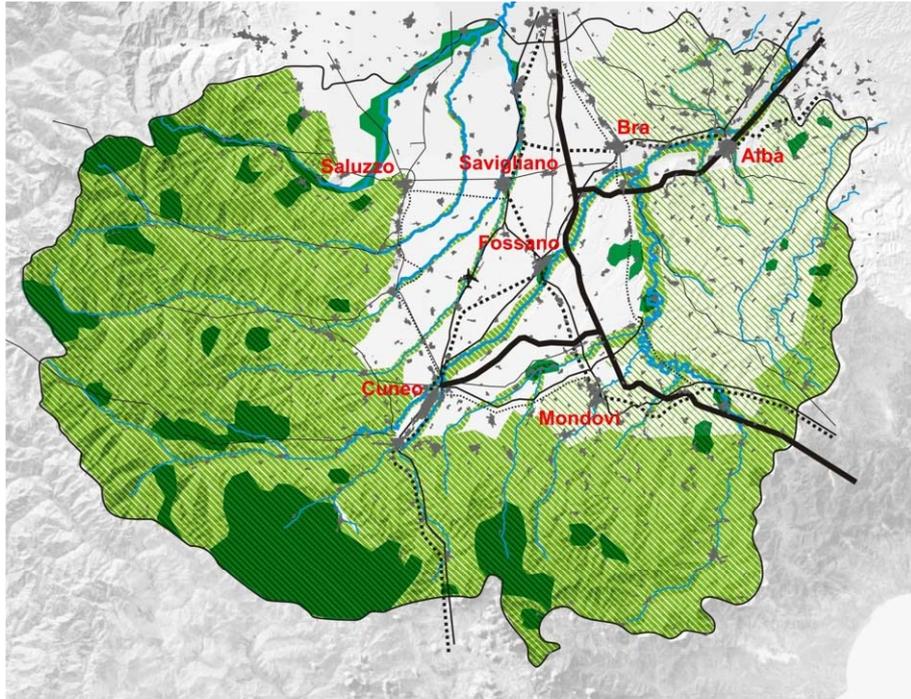


Immagine 1: Inquadramento geografico del sistema urbano cuneese



PALINSESTO FISICO

-  principali corsi d'acqua
-  aree urbanizzate
-  tratti autostradali
-  viabilità stradale interna principale
-  viabilità stradale interna secondaria
-  tratte ferroviarie principali
-  tratte ferroviarie secondarie o in disuso
-  posizione dell'aeroporto provinciale
-  aree protette ed oasi naturalistiche
-  aree di montagna e fluviali a media-alta naturalità
-  aree di collina a media naturalità

Immagine 2: Ricomposizione del palinsesto del territorio, in evidenza le “sette sorelle”

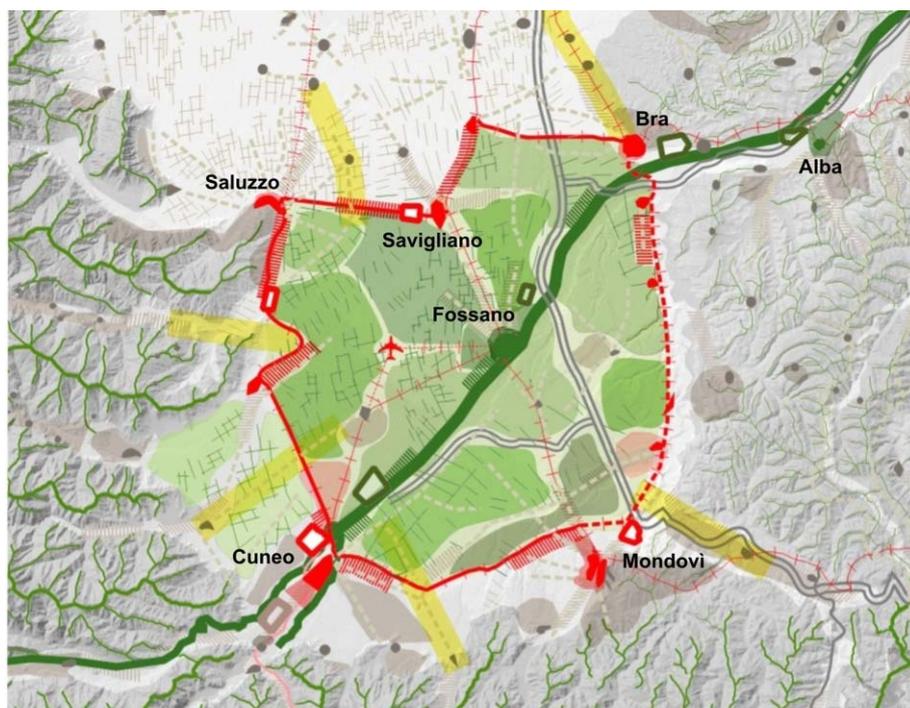
Un'unica “stanza” geografica caratterizzata da un policentrismo *de facto* che tuttavia stenta a definire una propria identità comune in grado di superare la dimensione locale dei vari centri verso una possibile nuova scala metropolitana. L'occasione data dalla presenza di un unico attore politico che potrebbe intercettare questa dimensione sconta infatti una carenza di immaginari di riferimento utili a mettere in forma l'assetto di questa nuova città estesa: le “*immagini fisiche di territorio*”² che paiono oggi implicitamente indirizzare le varie politiche di sviluppo insediativo del cuneese non intercettano mai quella scala intermedia tra locale e sovra-regionale attraverso cui se ne potrebbe definire il funzionamento metropolitano.

Risulta necessario perciò costruire una sorta di “grado zero” dell'immaginario che, attraverso un allargamento dello sguardo, permetta alla Provincia Granda di considerarsi come una realtà coesa e coordinata in grado di confrontarsi con altre situazioni territoriali. Il Cuneese può cominciare a

² Per una più ampia trattazione di tali immagini latenti si rimanda a Barbieri M., Delpiano A., Giusiano M. (2009) “Verso la gRANDaSTAD?” contenuto in De Rossi A (a cura di) “GRANDE SCALA. Architettura, Politica, Forma”, List, Barcelona

pensare a se stesso come ad un unico grande sistema metropolitano policentrico: una *Città Granda* – o, parafrasando il più celebre caso di agglomerato policentrico, una *gRANDaSTAD* – fatta di poli urbani coordinati verso obiettivi comuni.

Per far ciò questo lavoro si propone di introdurre una nuova *figura territoriale* che raccolga al suo interno alcuni possibili temi di progetto fisico attorno cui progettare la forma di tale sistema. Nei prossimi passaggi si tratteggeranno dunque i contorni di una *immagine canovaccio*, raccontata attraverso tre grandi “*architetture territoriali*” – per molta parte già esistenti ma trascurate dalle attuali politiche di sviluppo territoriale – su cui cominciare concretamente a definire un possibile tavolo di discussione: una grande infrastruttura ferroviaria circolare – la *metrogranda* – una rilevante continuità ambientale lineare – la *trasversale verde* – e un parco agricolo centrale – il *cuore agricolo*.



GRANDASTAD

 nodi di crisi / fasce di intervento

Metrogranda

-  rete autostradale
-  rete ferroviaria da potenziare/ristrutturare
-  rete ferroviaria da costruire o riattivare
-  rete ferroviaria principalmente in uso
-  aeroporto
-  nuclei urbani compatti coinvolti
-  grandi recinti monofunzionali coinvolti
-  fenomeni di crescita diffusa dell'urbanizzato coinvolti
-  fenomeni di crescita lineare dell'urbanizzato coinvolti

Trasversale verde

-  dorsale verde fluviale
-  nuclei urbani compatti coinvolti
-  grandi recinti monofunzionali coinvolti
-  fenomeni di crescita lineare dell'urbanizzato coinvolti

Cuore Agricolo

-  aree agricole caratterizzate da diversi livelli di pregio
-  trama agricola rilevante dal punto di vista insediativo

Immagine 3: La vision della “gRANDaSTAD”, in evidenza le tre “architetture territoriali”: il sistema infrastrutturale a anello “Metrogranda”, la trasversale verde lungo i fiumi Stura e Tanaro, il cuore agricolo centrale

Metrogranda

La rete ferroviaria che solca la Provincia Granda, tra le più antiche dello stato italiano, coinvolge tutti i maggiori centri urbani ma è attualmente poco impiegata: fatta salva la dorsale centrale con direzione Torino, le rimanenti tratte risultano sottoutilizzate o del tutto dismesse. Il nuovo anello ferroviario qui proposto nasce proprio dalla volontà di rivalorizzare questo capitale fisso territoriale attraverso il maggior uso o il recupero delle tratte secondarie; un riuso ancora possibile – il sedime è tuttora di proprietà pubblica – e basato su puntuali interventi infrastrutturali.

Ma che senso ha oggi per il Cuneese riprendere il tema della mobilità su ferro?

La rete stradale su cui per anni è poggiato lo sviluppo economico ed insediativo della Provincia Granda appare sempre più vicina alla soglia di massimo utilizzo. Lo stillicidio di interventi puntuali mirati al suo potenziamento – allargamenti di carreggiate, nuove rotonde e tangenziali – ha contestualmente enfatizzato gli effetti collaterali della mobilità individuale quali la mortalità stradale e la dispersione insediativa. Inoltre, la Provincia Granda appare oggi spinta da fenomeni e politiche di diversa natura verso un progressivo processo di riorganizzazione territoriale: si pensi alle politiche di contenimento del consumo di suolo del nuovo Piano Paesaggistico, alle proposte di concentrazione e messa in rete del sistema produttivo ed ai sempre più evidenti processi di metropolizzazione.

Ridare vita alla rete ferroviaria esistente non è certo una proposta nuova: da anni diverse associazioni culturali si stanno battendo per riportare all'attenzione della politica la questione ferroviaria; un lavoro che comincia ad ottenere alcuni importanti risultati come l'inserimento del progetto di recupero delle linea Bra-Ceva nella candidatura delle Langhe per l'Unesco. Al contempo, le politiche locali di settore stanno iniziando a manifestare la necessità di un ragionamento globale ed integrato a scala provinciale sulla mobilità pubblica. Esempi ne sono la nascita nel 2010 di "Grandabus" – un unico consorzio per gestione della mobilità pubblica su gomma – o il progetto regionale "movicentro" di interscambio ferro-bus o, ancora, il nascente sistema di integrazione tariffaria bus-treno. Il riutilizzo delle ferrovie in chiave locale è, infine, una strada intrapresa da diverse realtà italiane. Le province autonome di Trento e Bolzano hanno fatto da apripista attraverso la riapertura di alcune tratte dismesse e, contestualmente, vari enti provinciali e regionali hanno iniziato a lavorare alla definizione di sistemi ferroviari metropolitani che sfruttassero precedenti tratte ferroviarie: si pensi al Sistema Ferroviario Metropolitano Torinese, al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale Veneto o al progetto Metroland della Provincia di Trento.

La definizione di un sistema di mobilità pubblica "metropolitano" cuneese rischia tuttavia di restare lettera morta se non parte da un punto di osservazione più ampio, un punto di vista che esca da logiche settoriali e lavori costantemente sul concetto di "integrazione": integrazione con gli altri mezzi di trasporto, integrazione con il sistema economico, integrazione con le politiche dei servizi, integrazione con il governo dello sviluppo insediativo.

Il progetto "Metrogranda" potrebbe così divenire uno dei mezzi attraverso cui costruire la Grandastad: un progetto di territorio e non solo di infrastruttura in grado di favorire la messa in rete delle potenzialità locali nonché di governare le modalità di consumo e riuso di suolo. Da un lato il potenziamento del servizio lungo la linea potrebbe integrarsi con le politiche che in più campi stanno cercando di connettere i servizi forniti dalle principali polarità urbane (sanità, università, commercio, *loisir*). Dall'altro, lo spostamento o l'introduzione di nuove fermate lungo la linea potrebbe divenire il modo attraverso cui strutturare e riorganizzare lo sviluppo insediativo della Granda. Un'architettura territoriale, quindi, tesa a reinterpretare la nozione di "mobilità sostenibile" in senso allargato, considerandola non tanto come concetto introfesso – legato esclusivamente alle ragioni tecniche del mezzo – ma piuttosto intrecciandola con le ragioni del territorio: è

“sostenibile” una mobilità che non solo abbia le migliori prestazioni in termini di ambiente e inquinamento ma che permetta altresì di (ri)utilizzare al meglio il capitale fisso territoriale indirizzandone virtuosamente lo sviluppo insediativo. Una mobilità, insomma, che riesca a tenere insieme le dinamiche insediative di vasta scala, i processi socio-economici e le capacità comunque limitate del territorio.

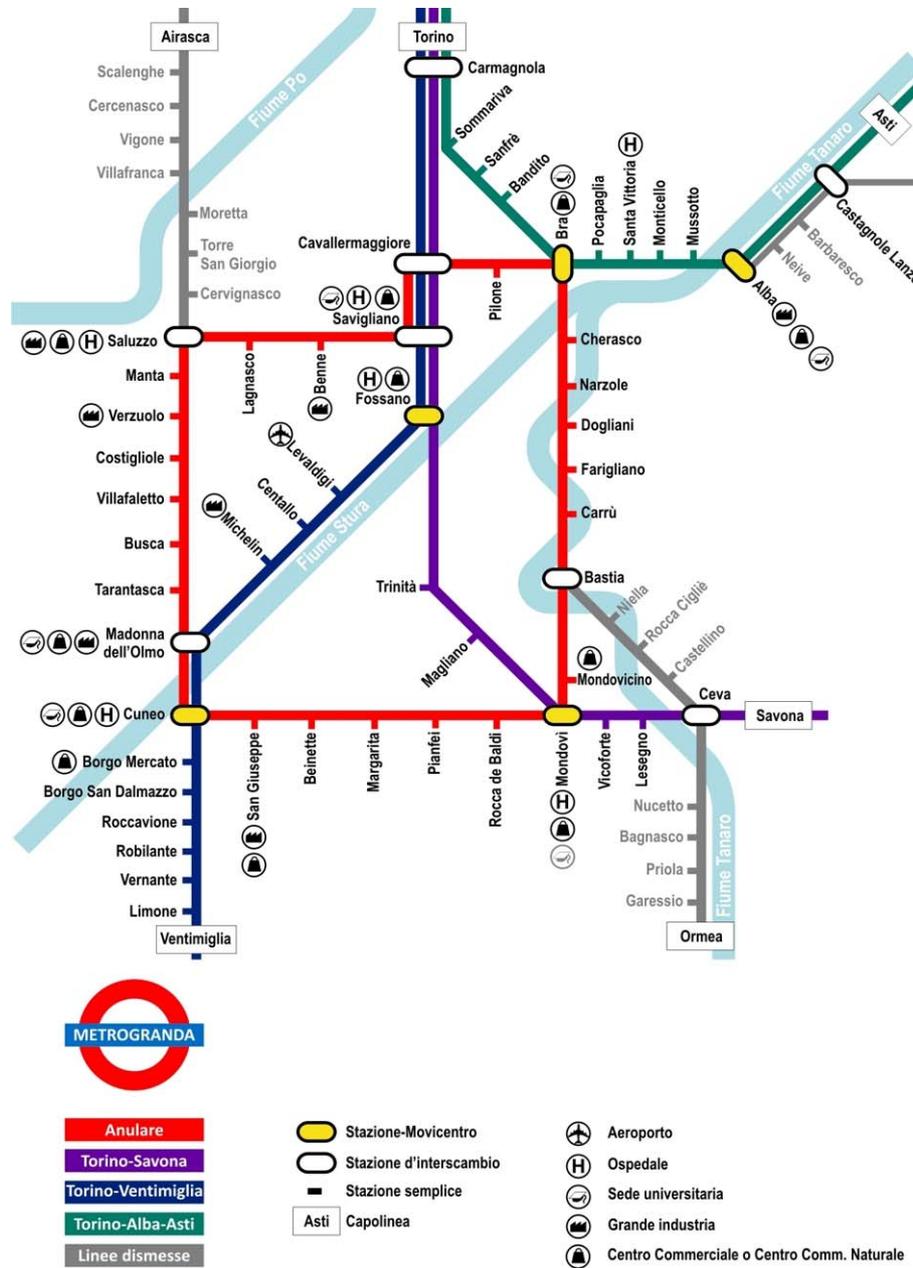


Immagine 4: Schematizzazione del tracciato del possibile sistema di mobilità interno al sistema cuneese

La trasversale verde

Il percorso seguito dai corsi d'acqua principali di questo ambito rappresenta una occasione particolarmente evidente per intercettare trasversalmente gli interessi di attori e amministrazioni

comunali altrimenti “distanti” o maggiormente attenti alle aree più congestionate di questo ambito (una su tutte, la fascia pedemontana).

La Stura e il Tanaro (la prima affluente del secondo) generano profonde incisioni che, dipanandosi dai rilievi alpini perimetrali, tagliano la pianura cuneese diagonalmente indirizzandosi verso nord-est. Considerando l'intero percorso della Stura e il tratto di Tanaro che si sviluppa dopo la loro unione ci si accorge delle potenzialità che un simile segno può avere nell'ottica di un governo alla scala dell'intero territorio cuneese: questa linea rappresenta il supporto di un tessuto a elevata naturalità che riesce a connettere le grandi continuità ecologiche alpine con la pianura agricola, intersecando le principali connessioni infrastrutturali (i percorsi autostradali su tutti), ma soprattutto avvicinando direttamente ben quattro dei sette maggiori poli urbani prima di proseguire verso l'Astigiano.

L'idea di considerare tale trasversalità nel suo insieme parte dunque dal semplice riconoscimento di una situazione di fatto a cui si affiancano alcuni sintomi sparsi di una avviata attenzione verso questo tema. In particolare, ricomponendo tra loro alcuni di questi indizi è possibile riconoscere una nascente propensione a considerare le aree fluviali come occasioni per avviare ipotesi di cooperazione intercomunale; esperienze che, pur interessando ambiti ancora limitati rispetto all'intera estensione del Cuneese, se lette ne loro insieme paiono viaggiare nella direzione della *vision* proposta in questa sede, nata per creare interdipendenze e complementarità entro un territorio fortemente legato a perduranti spinte individualistiche comunali.

La principale esperienza al riguardo è l'*iter* per l'ampliamento del “Parco fluviale Gesso e Stura”, area protetta che riguarda ad oggi gli ambiti fluviali della Stura e del Gesso (suo affluente) inseriti entro i confini comunali di Cuneo. Dalla metà degli anni duemila si sono infatti attivati tavoli di confronto tra l'amministrazione cuneese e alcune limitrofe con l'intento di porre le basi per l'ampliamento del Parco. La proposta ufficiale di estensione, in fase di approvazione regionale, coinvolge dieci comuni e permetterà di coordinare una fascia che va dai piedi delle Alpi sino al cuore della pianura agricola cuneese, estendendosi per circa 4000 ettari e interessando 58 chilometri di corsi d'acqua. Aspetto fondamentale di questa progettualità è il fatto che, fin dalla sua nascita, non è mai stata intesa solo come progettualità ambientale, bensì pure come strumento di promozione e coordinamento di iniziative di valorizzazione dell'identità culturale, storica, paesaggistica del territorio, con il fine ultimo di innescare processi di sviluppo economico e sociale.

Questa rilevante esperienza va contestualizzata entro il quadro delle proposte sorte recentemente per la partecipazione a bandi per lo sviluppo territoriale. Prendendo in considerazione i Programmi Territoriali Integrati (P.T.I.) presentati nel 2007 ci si nota come tre delle sette “aggregazioni” comunali cuneesi abbiano inserito il tema della costituzione o valorizzazione di un parco fluviale entro le proprie linee programmatiche. Il fatto che tali raggruppamenti siano dislocati lungo i corsi di Stura e Tanaro conferma l'ipotesi che un coordinamento a scala maggiore sia possibile purché si riescano a superare il campanilismo delle maggiori polarità urbane.

Per concludere, la rilevanza di tali iniziative permette un ragionevole ottimismo sulla possibilità di superare anche le ultime resistenze rispetto alla considerazione della “*trasversale verde*” come uno dei “*segni*” a cui appoggiare il processo di governo del sistema cuneese. Una grande figura di sfondo con cui catalizzare l'attenzione dei diversi attori coinvolti e coinvolgibili in tale processo, ma anche un'immagine di supporto per progettualità a minor scala, con cui poter affrontare le peculiarità dei diversi ambiti attraversati. Un segno in grado di intercettare alcuni nodi critici dello sviluppo insediativo e infrastrutturale, proponendone possibili evoluzioni: si pensi al suo ruolo come elemento portatore di “*qualità ambientale*” entro le aree della dispersione o come occasione

grazie alla quale garantire una continuità tra sistemi ambientali alpini perimetrali e pianura centrale. Un segno, infine, capace di enfatizzare i caratteri di eccellenza di questo territorio, connettendo tra loro le aree dell'agricoltura di pianura con quelle delle colline pedemontane a ovest o con il sistema delle Langhe e del Roero a est, oppure ancora avvicinando alcuni dei centri urbani di maggior pregio storico e artistico.

Il Cuore Agricolo

Sulla "trama di pianura", che comprende la piana monregalese e l'insediato che a partire dal terrazzo fluviale della Stura di Demonte tende a confondersi verso Nord con la porzione meridionale dell'Area Metropolitana Torinese, è possibile leggere le tracce di una terza grande figura progettuale d'area vasta su cui far convergere politiche e strategie di sviluppo. L'ambito potenzialmente tiene insieme un fitto tessuto connettivo molto accessibile, grandi risorse di spazio aperto ed eccellenze architettoniche. È possibile leggere chiaramente in esso la strutturazione policentrica fatta dai tanti nuclei sparsi nella pianura coltivata, tra i quali Fossano e Savigliano spiccano come maggiori catalizzatori di popolazione ed attività. Questo telaio di lungo periodo costituisce un'importantissima rete di connessione a livello locale, con forme di gerarchizzazione interna determinate dalla messa a sistema degli aspetti eccellenti di alcuni servizi e risorse. La strategicità della sua posizione – baricentrica rispetto all'armatura urbana principale – ne accresce le potenzialità quale localizzazione per alcuni servizi di vasta portata legati proprio al settore agro-alimentare o a quello logistico: si pensi alla presenza ivi dello scalo aeroportuale provinciale di Levaldigi. Non solo, il grande "vuoto centrale" tra Cuneo, Mondovì, Fossano, Savigliano e Saluzzo è nei fatti una grande *enclosure* di matrice rurale: un ambito capace di raccogliere in sé l'immagine della vocazione storica della Granda. Proprio per queste due ragioni quindi la piana può diventare oggetto di strategie di comunicazione che promuovano l'idea di una sorta di "parco tecnologico-agricolo" che connette altri due grandi "parchi": quello naturale delle terre alte di montagna con quello tematico delle terre del vino. Un grande sistema di spazi aperti, un luogo per la produzione di qualità, la ricerca e il trasferimento tecnologico, ma anche una fitta rete di architetture e monumenti che raccolgono buoni flussi turistici e sono teatro di iniziative culturali ed eventi.

Un progetto comune di questa portata potrebbe far convergere l'intenzionalità politica della maggior parte delle "sette sorelle" sul tema strategico della produzione agricola di qualità legandolo definitivamente alla pianificazione territoriale, specialmente nell'ambito della dislocazione delle attività produttive e della sostenibilità delle stesse.

Attualmente la piana del Cuneese, a differenza di montagna e collina, non punta in modo deciso a costruire un "racconto corale" che dia riconoscibilità all'intreccio fra bel paesaggio, eccellenza produttiva ed offerta turistica, ma alcuni segnali fanno riconoscere tutte le potenzialità di tale convergenza. Il consorzio turistico Terre dei Savoia, oggi diventato associazione di comuni, nel presentare le proprie attività fa riferimento ad una "Conca Verde" che restituisce riconoscibilità alla sacca di pianura compresa fra area metropolitana, langhe e catena alpina. Non solo, contribuisce ad un rafforzamento della messa in rete delle quattro "sorelle" di pianura e di un vasto insieme di altri comuni non votato esclusivamente alla distribuzione dei servizi, ma all'eccellenza dei luoghi per l'architettura, il paesaggio, i prodotti e i cibi. Inoltre tale associazione ha contribuito al grande sviluppo dei mercati della terra "a chilometri zero" e favorito pratiche di messa in valore di tali iniziative, svelando proprio quella possibile logica di sistema che parte dalla grande potenzialità produttivo-agricola di cui si è parlato in precedenza. Il passaggio da realtà consortile a rete di comuni ripropone poi in modo forte questo tema sul piano politico ed amministrativo, e quindi inevitabilmente anche su quello della riconoscibilità "fisica" dei luoghi. Oggi questo importante nodo è giocato interamente sulla tracciabilità della rete di percorsi enogastronomici e delle polarità,

ma potrebbe ovviamente estendersi individuando la piana come laboratorio per sperimentare nuove modalità insediative a completamento dei centri esistenti che sappiano lavorare su un inedito rapporto fra spazi aperti e costruito.

Il tema della tutela e della valorizzazione dovrebbe quindi subire un processo di territorializzazione: non rimanere legato ad un insieme di reti ed oggetti, ma estendersi all'intero contesto di area vasta legandosi indissolubilmente con le pratiche di trasformazione del territorio.