

nexto

# MASTERPPLAN

una  
visione  
per  
Torino



**Come  
immaginiamo  
Torino tra 10  
anni?**

# una visione per Torino

# MASTERPLAN

nex**to**

---

Questa pubblicazione è un documento di linee guida frutto di un processo partecipato condotto e coordinato da Nexto. Ha lo scopo di fornire un supporto al processo di elaborazione delle politiche per la Città di Torino.

Il team di lavoro del Masterplan è composto da Benedetto Camerana, Davide Canavesio, Mario Cipriano, Barbara Graffino, Marco Riva, Quirino Spinelli, Pierluigi Ubezio.

Manoscritto completato a maggio 2021.  
Stampato presso AGL Arti Grafiche Srl (Mappano – TO).

**nex.to.it**  
info@nex.to.it

---



# Torino è...



- ...il quarto comune italiano per popolazione
- ...una città che ospita oltre 1 milione di abitanti giornalieri
- ...una città dalla naturale vocazione ad una economia internazionale
- ...il terzo complesso economico-produttivo d'Italia
- ...una città dalla storia bimillenaria
- ...fulcro dell'industria automobilistica italiana
- ...conosciuta quale città di innovazione nell'industria, nelle arti, nell'editoria e letteratura, nell'enogastronomia, nello sport, nella moda
- ...una città ricca di elementi naturali e paesaggistici, tra cui 4 fiumi
- ...associazionismo e impegno civico e politico
- ...determinata a riposizionarsi –ancora una volta– come uno dei centri urbani più sviluppati in Europa.

**Torino è pronta  
al futuro, il futuro  
è (a) Torino.**

# indice

## Ripensare la città del XXI secolo

pag. 5

## Il masterplan di Nexto

pag. 13



## 12 linee guida

pag. 22

## Inneschi

pag. 66



## Dove innescare la Torino di domani?

pag. 95

Ringraziamenti: pag. 98

**Nuove traiettorie di  
sviluppo, entro una  
nuova e più complessa  
idea di futuro per la  
città di Torino.**



# Premessa

Questo documento parla di Torino, delle energie che qui si raccolgono, del suo presente e del suo possibile futuro. Ma in qualche misura parla anche della società contemporanea e dei processi che guidano la trasformazione della città e regolamentano la vita collettiva.

Come immaginiamo Torino tra 10 anni? Quale città abbiamo in mente quando parliamo del futuro? Nel prossimo decennio assisteremo a cambiamenti sostanziali nel nostro modo di vivere, di abitare, di lavorare, di stare in società: tutti saremo chiamati ad adattarci ad una condizione diversa dal mondo pre-pandemico, una *nuova normalità*<sup>1</sup> accelerata dal COVID-19. Le città saranno diverse, dovranno imparare a dotarsi di tecnologie specializzate per affrontare questioni legate alla società, all'ecologia, alla morfologia e a molte altre. Il concetto di *Smart Cities* incoraggia fortemente questa prospettiva promuovendo l'incorporazione di sensori e Big Data attraverso l'*Internet of Things* (IoT). Questa ondata di dati –enormemente superiore alle proporzioni attuali– produrrà possibilità inedite sia nella progettazione e gestione delle città sia nelle politiche di sviluppo economico. Mentre l'elaborazione dei Big Data attraverso l'intelligenza artificiale (AI) può contribuire notevolmente a trasformare il tessuto urbano, le dimensioni della sostenibilità e della vivibilità non devono però essere trascurate a favore di quelle tecnologiche. Il Masterplan tenta di tenerle insieme entrambe, e di garantire l'integrazione delle dimensioni culturali, economiche, sociali.

Questo documento si rivolge in primo luogo ai cittadini torinesi, a quelli di oggi e a quelli che verranno, e in secondo luogo ai politici intenti ad incrementare le opportunità di crescita della nostra città. A partire da un momento storico del tutto eccezionale: la pandemia ha modificato in modo determinante gli assetti geo-bio-politici, contribuendo a produrre trasformazioni profonde, a partire dalle abitudini relative alla vita quotidiana. Una condizione che si sovrappone alla consapevolezza di un cambiamento radicale e inarrestabile che coinvolgerà nel prossimo

1. "next normal" è il termine coniato dalla società McKinsey per definire il periodo post-pandemico, dove alcune trasformazioni, in particolare quella digitale, non è più un processo in corso o un obiettivo futuro, ma un dato di fatto.

2. Nel 2030 il 70% della forza lavoro sarà costituita dai cosiddetti "millenians" ed il 47% dei lavori svolti saranno a rischio di automazione. Tuttavia, a fronte di 75 milioni di posti di lavoro che scompariranno, 133 milioni ne nasceranno.

3. <https://www.diariodelweb.it/italia/articolo/?nid=20210227-547846>

futuro la nostra società, principalmente nelle città quali poli dove si concentrano sviluppo, interazioni e opportunità. Il mutamento costringe a ripensare molti degli elementi che hanno strutturato le politiche –non solo quelle urbane– dell'ultimo secolo: lo sviluppo economico, i modi in cui è inseguito, le profonde trasformazioni del mondo del lavoro<sup>2</sup>; le disuguaglianze crescenti e insostenibili, i modelli di welfare, l'insicurezza di alcune aree urbane; la centralità del digitale; l'improrogabilità della transizione energetica, la resilienza alle sfide dei cambiamenti climatici. In più, saremo chiamati a raccogliere i cocci che la pandemia ha disseminato un po' ovunque, guardando specialmente al Piemonte<sup>3</sup>.

Molto sarà il lavoro necessario ad affrontare adeguatamente ciascuno di questi temi, e questo documento non pretende di esaurirne le questioni. Nondimeno, l'obiettivo è delineare dei framework all'interno dei quali è possibile operare in modo concreto nella risoluzione dei tanti aspetti da trattare. Dopo decine di incontri, centinaia di conversazioni, e innumerevoli ore passate a sezionare ed esaminare dati critici sulla nostra città, Nexto è orgogliosa di presentare il Progetto Masterplan: un viaggio collettivo verso la Torino del Futuro, che ha beneficiato del contributo di esperti, soggetti economici e cittadini, dove ognuno ha giocato un ruolo cruciale nel realizzare quello che speriamo diventi l'ossatura sulla quale impostare il cambiamento e lo sviluppo a Torino.

Crediamo che in questo documento ci sia un percorso verso la realizzazione delle aspirazioni di un'intera città, perché è composto a partire dalle molte anime che lo popolano. Il cuore di questo percorso è una guida utile a orientare i processi decisionali sullo sviluppo (principalmente quello economico) di Torino, di cui siamo tutti responsabili e perciò invitati ad esprimerci, in considerazione degli elementi virtuosi di un territorio ricco di un capitale umano dal quale è necessario ripartire.

Ambizioso e realizzabile, Il Progetto Masterplan si muove nel tentativo di coordinare le risorse a disposizione del territorio, da quelle umane a quelle economiche, con il vasto campo di opportunità che è possibile cogliere: per creare posti di lavoro e prosperità economica, rigenerare parti di città o quartieri posti ai margini dell'azione politica, costruire un'infrastruttura di servizi pubblici ad un costo ragionevole, mantenere un alto livello di coinvolgimento della comunità. Con la consapevolezza dei vincoli sistemici che ogni elemento intreccia con gli altri, entro la visione di un quadro estremamente interconnesso, dove alla città di Torino spetta il delicato compito di produrre una sintesi, di porsi come «hub di un proprio sistema territoriale»<sup>4</sup>.

4. Urb@nit, *Sesto rapporto sulle città*, 2020, Il Mulino, Bologna, p.11.

# Raccontare la città: un segreto ben custodito

All'inaugurazione delle OGR nel 2017, un noto professionista torinese esclama "Che roba: non sembra neanche Torino!": una rappresentazione plastica di come la nostra città sia vissuta e percepita quale luogo in cui ogni iniziativa è vissuta come un'eccezione. Dove l'operosità del tessuto sociale cittadino, la tradizione innovativa, la disciplina industriale tramandata nei decenni, non solo sono passati in secondo piano ma riflettono il sintomo di un'abdicazione rispetto ad altre realtà urbane. Come se nell'ultimo decennio, chiuso il momento di orgoglio del "2006", la città sia andata progressivamente confondendo l'*understatement* con la remissività.

Torino ha un grave problema di comunicazione: che percezione ha di Torino un abitante di Milano, di Berlino, di Londra? Indicata come "the small, pretty town near Milan" e attraversata da inscalfibili luoghi comuni: Torino è grigia; a Torino c'è solo la Fiat; a Torino prima c'era il Re, poi c'è stata la famiglia Agnelli; a Torino abbiamo inventato tutto e poi ce lo siamo fatti rubare; a Torino si dorme e a Milano si lavora; i torinesi sono falsi e cortesi...

Nell'ultimo decennio pare essersi inceppato quel meccanismo retorico che andava a smontare quell'architettura narrativa costruita secondo i canoni della narrazione novecentesca. Molti sono i fattori che hanno provocato questo mutamento nella percezione di Torino, alcuni interni, altri legati a contingenze esterne. La città ha dovuto dismettere la sua essenza di *one company town* troppo rapidamente e i torinesi non hanno avuto la possibilità di "elaborare il lutto" nel tempo opportuno; le Olimpiadi sono certamente state un'iniezione di fiducia e popolarità ma non sono state sufficienti a cambiare la percezione di una Torino orfana della Grande Fabbrica.

Non esiste un'unica formula in grado di risollevare Torino dalle secche in cui giace, ma uno degli elementi di questa formula è senza dubbio la comunicazione.

La Torino del XXI  
secolo è una città  
contemporanea  
di respiro globale,  
sostenibile, innovativa,  
capace di **elaborare**  
**una visione corale**  
**del proprio futuro.**

# 1.

## Ripensare la città del XXI secolo



Nel 2021, Torino pare per molti aspetti ferma, orfana del predominio economico, estromessa rispetto alle dense reti di investimenti che ricadono altrove (vedi Milano).

«Da almeno dieci anni, all'incirca dall'inizio della crisi globale del 2008, Torino aveva assistito al deterioramento della propria capacità di sviluppo e aveva cominciato a ripiegare su se stessa, smarrendo lo smalto che l'aveva contraddistinta all'esordio del secolo, nella stagione delle Olimpiadi invernali del 2006; da allora in poi, ha seguito la parabola di un Paese, l'Italia, che veniva arretrando in base a tutti i maggiori indicatori economici.»<sup>5</sup>

Proprio negli ultimi dieci anni è cambiato tutto: se la crisi del modello di sviluppo fordista e i conseguenti processi di deindustrializzazione avevano messo in moto la ricerca di nuovi orizzonti di sviluppo, l'austerità finanziaria del post-crisi ha poi disfatto quell'entusiasmo. Gli effetti dei colpi subiti, sia sullo spazio fisico che sul tessuto sociale, sono oggi ancora visibili: le industrie dismesse, le aree vuote, la disuguaglianza sociale, la povertà diffusa nelle

aree più periferiche e marginali della città. Frastornata dalla velocità delle crisi e dalla lentezza delle risposte, seppur sventolando l'idea di "sviluppo sostenibile" quale nobile framework per le politiche locali, a Torino ancora risuona quell'eco nostalgica che frena l'individuazione di un nuovo e solido modello sociale per la città.

5. Arnaldo Bagnasco, Giuseppe Berta, Angelo Pichierri, *Chi ha fermato Torino?*, 2020, Einaudi, Torino

### **Le città come risorsa del XXI secolo**

Le città sono oggi chiamate ad affrontare trasformazioni radicali in un tempo molto breve. Le aree urbane e le città rimangono il fulcro dei processi economici e sociali, il luogo dello sviluppo territoriale e dell'innovazione continuamente rigenerata, il punto di riformulazione

continua dei caratteri culturali che descrivono il mondo contemporaneo. In esse continuano a concentrarsi investimenti privati e attenzioni da parte delle politiche pubbliche, perché consapevoli che proprio nelle città andranno affrontate le principali sfide del prossimo futuro: la lotta alle diseguaglianze, le transizioni tecnologiche e produttive, il contrasto al cambiamento climatico.

Il decennio appena trascorso ha imposto però anche la necessità di elaborare un modello di sviluppo diverso e più sostenibile, in modo prioritario per le aree urbane e metropolitane, chiamate oggi ad affrontare una riflessione circa temi tanto pervasivi da mettere in discussione molti dei paradigmi sui quali proprio la città – quale «plesso geografico, un'organizzazione economica, un processo istituzionale, un teatro di azioni sociali, ed un simbolo estetico di unità collettiva»<sup>6</sup> – si è costruita nel corso della storia.

6. Lewis Mumford, "What Is A City?", *Architectural Record*, 1937.

È dalle aree urbanizzate (le città e le aree metropolitane) che bisogna dunque ripartire. Se, da una parte, le condizioni contemporanee ripropongono alcune grandi questioni del novecento – come l'insufficienza di alloggi a prezzi accessibili a una popolazione sempre più varia o l'inclusione e l'integrazione tra le comunità, o la riduzione dell'impatto ambientale– dall'altra le città sono il primo fronte di lotta al cambiamento climatico, e il luogo dove gli effetti della scarsità di

risorse energetiche saranno particolarmente evidenti. Inoltre, le città europee devono fare i conti con dinamiche demografiche calanti: più della metà delle città europee vedranno la loro popolazione diminuire e invecchiare in futuro, e ciò richiederà un ulteriore adattamento delle infrastrutture e dei servizi. Quale campo di applicazione sempre più esteso per le nuove tecnologie e per l'innovazione di molti aspetti della vita quotidiana e civica, la città dovrà garantire una transizione tecnologica interoperabile e integrata, e la sua implementazione dovrà essere fatta in modo inclusivo per beneficiare il funzionamento generale.

Questo significa che la maggior parte del cambiamento dovrà avvenire in modo integrato, accessibile e sostenibile all'interno del tessuto urbano preesistente. Le città dovranno anche riconoscere l'importanza di ottimizzare il modo in cui lo spazio è progettato e utilizzato, attraverso un generale ripensamento di quello che c'è già.



# Quali sfide comuni alle città europee del futuro?\*

una mobilità urbana sostenibile e attiva

fornitura di servizi pubblici e privati personalizzati e data-driven

riduzione dell'impronta ambientale

salvaguardia della salute e del benessere psico-fisico

invecchiamento della popolazione e sistema del welfare

riduzione di rischi derivanti dal cambiamento climatico

più alloggi agevolati per contrastare le disuguaglianze

\* EY, "Smart City Index 2020", 2020, disponibile online  
European Commission, "The future of cities. Opportunities, challenges and the way forward", 2019, disponibile online  
Urb@nit, "Sesto rapporto sulle città", 2020, Il Mulino, Bologna

Il Masterplan ragiona proprio all'interno di questo ampio quadro tematico, nella consapevolezza che le città e le reti di città giocano un ruolo sempre più cruciale rispetto ad una grande vastità di temi –quelli relativi alla mobilità di merci, persone e dati; alla sostenibilità ambientale e finanziaria delle trasformazioni urbane; alla circolarità nei processi di gestione delle risorse fisiche; alla necessità di rivedere il modo in cui si abita– esercitando una pressione sul modo in cui gli elementi materiali e immateriali si distribuiscono sul territorio e per il modo con cui creano con questo relazioni.

### **Cosa fare a Torino?**

Cosa fare a Torino? Come pensiamo le risposte della città a sfide tanto impegnative? Quali ricette adottare per affrontare impegni tanto gravosi? Questo documento, le questioni che pone, e le proposte

che articola, si muovono nel solco di una missione: produrre un contributo capace di essere a supporto dei processi simbolici e materiali di governo del territorio, e di costituire strumenti utili per i policy maker, gli amministratori, i tecnici impiegati nel governare le trasformazioni di Torino nell'immediato futuro.

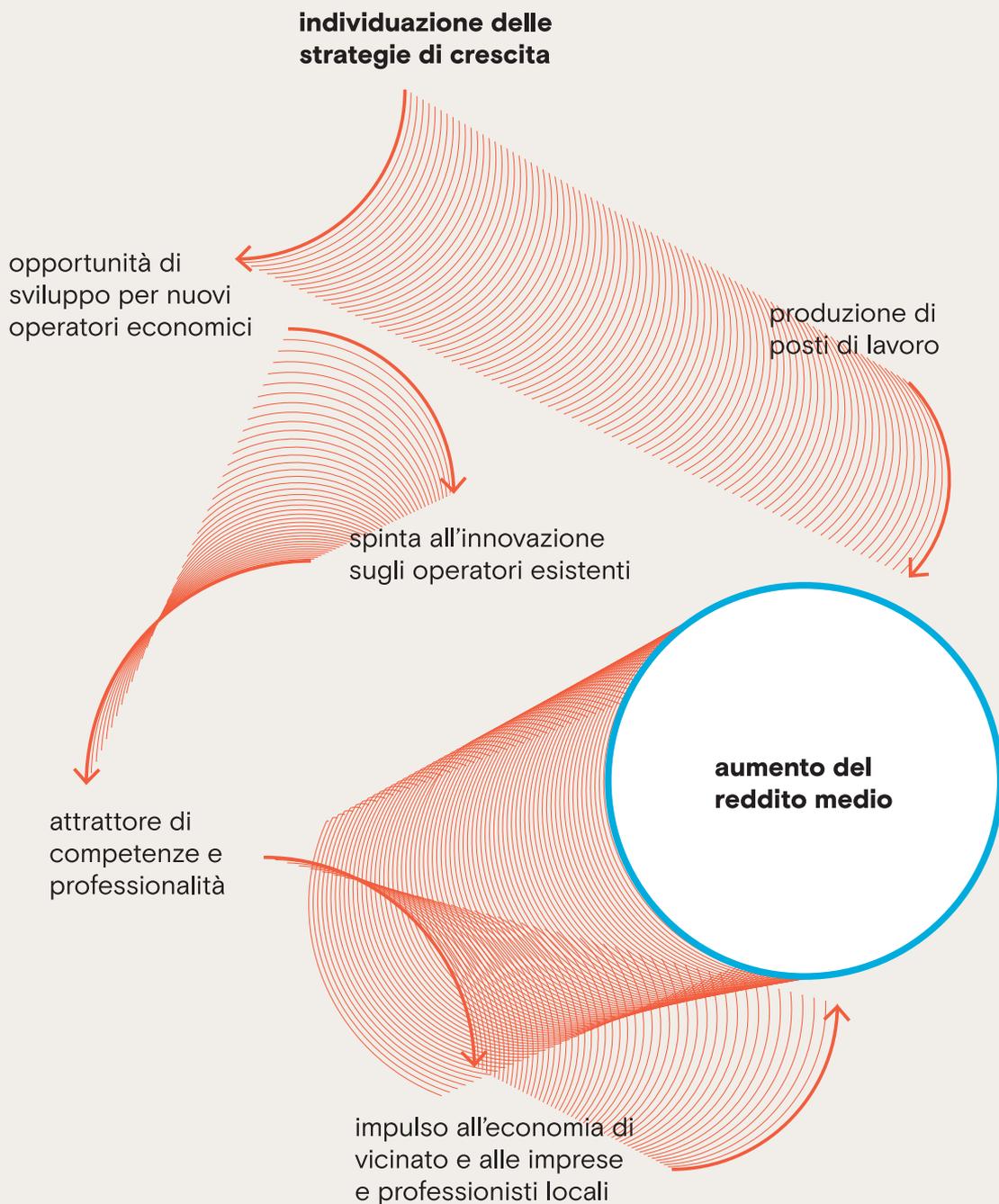
Il Progetto Masterplan propone infatti una visione composta da immagini, aspirazioni, e qualche azzardo. Ma soprattutto da 12 linee guida di sviluppo strategico che possono facilitare in primo luogo le politiche pubbliche nel perseguire l'obiettivo comune di garantire a Torino un benessere multidimensionale, di dare voce alle sue molteplici vocazioni, di dare forma alla molteplicità di intenti e idee che in modo incessante e graffiante ogni giorno la attraversano.

La Torino in cui speriamo di vivere, è una città del XXI secolo, contemporanea, di respiro globale. Una città sostenibile, innovativa, capace di elaborare una visione corale del proprio futuro.

Quello di Nexto è un impegno sul campo, che da cinque anni propone momenti di confronto su temi concreti coinvolgendo le forze migliori della città. Questo Masterplan è un lavoro convintamente composto da una pluralità di visioni che costituisce l'eclittismo di intelligenze, di approcci e di competenze di cui è così ricco il nostro territorio metropolitano.



# Perchè è importante ragionare sullo sviluppo della città?







# Torino, 2030.

La città metropolitana ha superato i 2,5 milioni di abitanti residenti, il solo capoluogo ne conta 950.000. La crescita demografica è ancora più importante se si considerano anche gli abitanti temporanei giunti per lavoro o attratti dalla vivace attività culturale cittadina.

## **Smart, Competitiva, Urbana**

Grazie alle politiche di sviluppo economico portate avanti nel decennio precedente, Torino è un luogo di scambi commerciali a livello internazionale, con un'economia in crescita. Le politiche urbane l'hanno resa la principale smart city in Europa e una delle regioni più affermate nei campi scientifici e di ricerca. Qui si produce innovazione tecnologica e intellettuale: il dinamismo tecnologico, le reti di investimenti diffusi su tutto il territorio e l'immagine cosmopolita della città hanno richiamato persone e imprese da tutto il mondo, rafforzandone ulteriormente la capacità di attrazione.

L'occupazione presenta un reddito medio superiore della media nazionale, e la città è un esempio globale di come la formazione e l'apprendimento permanente siano capaci di creare piena occupazione.

## **Sostenibile, Creativa, Equa**

La sua naturale vocazione culturale la rende un importante centro creativo per l'arte e la cultura, capace di attirare creativi di tutto il mondo, offrendo reti e spazi in cui poter sviluppare progetti e iniziative. Un'identità comune a tutta la città è costruita attraverso l'arte, la cultura, la moda, i media, lo sport e il turismo, migliorando la qualità della vita e rafforzando tutti i settori economici.

# 2.

## Il Masterplan per Torino



### Cos'è il Masterplan

Come immaginiamo Torino tra 10 anni? Quale città abbiamo in mente quando parliamo del futuro? Una città capace di competere globalmente in termini economici, scientifici, occupazionali, ambientali, sociali. Un centro urbano creativo, percorso da un rinnovato entusiasmo per l'arte, la cultura, il turismo e lo sport. Una città a misura d'uomo con un'alta qualità della vita, ma anche una metropoli capace di includere le diversità e responsabile verso le disuguaglianze sociali. Un territorio urbano e ricco di spazi verdi, energeticamente sostenibile. Un luogo della contemporaneità.

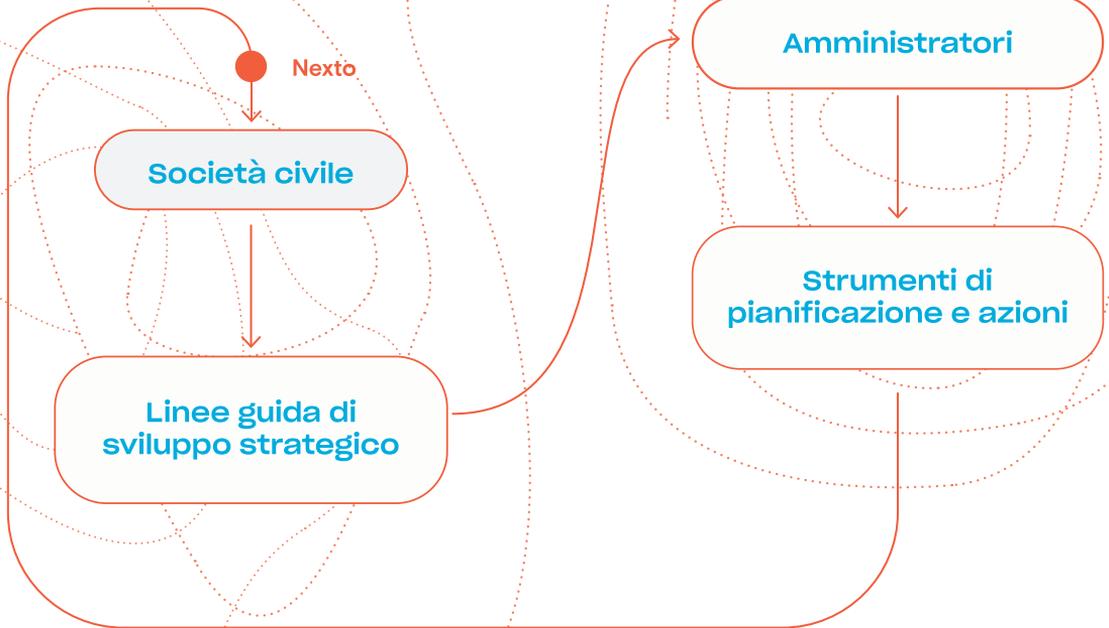
Il Progetto Masterplan nasce dall'esigenza di dare una risposta alle domande sul futuro della città che oggi sono affrontate in modo disomogeneo, se non addirittura inavase. Le risposte non possono che ragionare alla scala sistemica, spingendosi ad immaginare ricadute puntuali importanti. Il Masterplan è quindi un documento di visione strategica<sup>7</sup> per lo sviluppo della città, a medio e lungo termine. Le prospettive temporali che assume impongono una lettura delle azioni e delle linee guida proposte entro un insieme di benefici che seguono tempi diversi. In sostanza, questo documento vuole fornire un supporto per l'istituzione di nuovi processi strategici, e per l'innesco di azioni di trasformazione concrete. Un "Masterplan" appunto: un progetto di massima, un documento di pianificazione dinamico volto a fornire un layout concettuale per guidare il futuro disegno della città (e un nuovo piano regolatore?), la sua crescita e il suo sviluppo.

7. Il Masterplan è *strategico* nel senso che assume prospettive temporali lunghe e differenziate, e quindi una lettura di azioni e linee guida su tempi diversi.

Il Masterplan è un presupposto al futuro, teso a rafforzare un sistema complessivo della città più coerente, più omogeneo, più pronto. La parola Masterplan impone proprio uno sguardo d'insieme, sinottico,

## Elaborazione

## Attuazione



ci spinge a riconsiderare la città come una matrice da cui ripensare connessioni, edifici, spazi aperti, ambienti sociali, strutture di comunità.

Il Masterplan ragiona quindi sulle relazioni tra le differenti politiche urbane e economiche, assumendo indirizzi di sviluppo, capaci di identificare e implementare le attività che accoglie e con quelle con le quali lavora al suo esterno. Con l'obiettivo chiaro di rendere Torino una città migliore, intorno ad alcuni principi: una città fatta di hub dell'innovazione, una città più resiliente e quindi preparata a rispondere ai rischi, una "città dei cittadini", una città con più qualità spaziale.

### **Perché il Masterplan**

L'esigenza di ragionare su un Masterplan nasce dalla sensazione di una Torino ferma mentre tutto intorno cambia, lenta davanti ad una contemporaneità che mette le città di fronte a profonde e rapidissime trasformazioni: come ci confrontiamo con questo specifico 'presente'? Quali strumenti abbiamo per affrontare i rapidissimi cambiamenti che si susseguono in rapida successione?

In assenza di un piano strategico cittadino a guidare l'operato dell'ultima consiliatura, a dettare i modi in cui la città si trasforma resta il Piano Regolatore Generale<sup>8</sup> (PRG) che nel 2020 ha compiuto i 25 anni dalla sua approvazione. Sebbene sia stato un passaggio fondamentale per superare il paradigma fordista torinese, ovvero quel moto per cui la città si organizzava intorno alla produzione industriale, oggi non funziona più per come era stato pensato. Non potrebbe essere altrimenti, vista la velocità delle trasformazioni sociali e culturali, o quelle economiche e del lavoro: Torino è oggi una città radicalmente diversa da quella del 1995. L'ultimo decennio lo ha evidenziato chiaramente, mostrando una progressiva contrazione spaziale in molti quartieri (tanti spazi industriali, pubblici, abitativi, oggi poco o per niente utilizzati), una lenta ma costante contrazione demografica (meno abitanti), e una contestuale contrazione economica (aggravata dal bilancio nazionale).

Esaurita la spinta del PRG a lavorare su alcuni luoghi selezionati –quelli denominati 'spine'– e rinvigorita poi in parte dall'evento delle Olimpiadi invernali del 2006, da circa un decennio la città si interroga sulle sue future trasformazioni e ai modi più adeguati di portarle a termine, paventando a più riprese un superamento del piano in vigore oggi ancora non effettuato. Un pensiero che peraltro pare essere largamente condiviso data la grande quantità di ragionamenti sulla città, tanto episodici quanto ben strutturati, che da qualche anno mettono in discussione proprio l'efficacia del principale strumento di pianificazione

8. Ovvero quell'insieme di norme e disegni che individua la destinazione d'uso delle aree, la possibilità di sfruttamento edificatorio, gli interventi realizzabili sul patrimonio edilizio esistente, le aree da destinare a servizi pubblici.

**TEAM di ricerca  
multidisciplinare**

**individuazione  
macro-tendenze  
generali**

**TAVOLI di discussione**

**stakeholders  
potenziali e soggetti  
economici locali**

**soggetti  
portatori di  
interesse**

**uffici e  
funzionari  
P.A.**

**Proposte di sviluppo  
disorganiche e su  
singoli aspetti**

**STESURA  
LINEE GUIDA**

**Prospettive di  
sviluppo generali**

**Inneschi spaziali**

9. Torino è costantemente ripensata all'interno di workshop, progetti visionari, provocazioni, manifesti, dichiarazioni. Il Comune di Torino ha avviato una revisione del PRG che nuovamente mette in discussione i principi con cui la città è costruita.



e si depositano in modo pressoché regolare<sup>9</sup>. Una continuità coesa nell'affermare in modo nitido che il PRG è malconco, attaccato da più parti dalle trasformazioni economiche e sociali degli ultimi venti anni, e dalle innumerevoli varianti di Piano (325, alla fine di luglio 2020) che rispetto ad esse ne hanno concesso un adattamento.

Perdipiù, la città pare orbitare incertamente intorno a una traiettoria introversa: difficile pensare ad azioni che possano essere contenute all'interno propri confini amministrativi, piuttosto che in un sistema territoriale complesso dove reti di tipo diverso innervano i tessuti urbani e periurbani esistenti relazionandosi in modo stretto con le reti presenti nelle aree metropolitane vicine. A fronte dei mutamenti nella struttura sociale ed economica della città, e in mancanza di strumenti urbanistici in grado di governarli efficacemente, le risposte alle diversissime domande sociali ed economiche si sono date, in questa fase, in modo frammentato, spesso esile, alternando politiche che hanno tentato una messa a punto di alcune aree fuori dal centro nella costruzione iniziale del piano, ad interventi di rinnovamento più robusti sebbene sempre condizionati dalla capacità di soggetti economici privati di investire capitali. Ciò che pare

mancare oggi a Torino è una visione futura della città, che si avventuri nell'immaginare una sua trasformazione sul medio periodo: che non sia necessariamente una visione condivisibile, ma quantomeno contestabile e discutibile, una volta argomentata nella sua interezza. Una visione che questo Masterplan vuole fornire alla città e ai suoi amministratori.

## **CARATTERISTICHE DEL MASTERPLAN**

Come confrontarsi progettualmente con il contesto territoriale torinese? Difficile pensare di eludere alcuni caratteri (spaziali e “politici”) delle città contemporanee: multiscalarità, multipolarità, adattività, partecipazione. Caratteristiche necessarie ad affrontare in modo organico le sfide cognitive e tecniche che abbiamo di fronte, ad innovare i processi di trasformazione della città e renderli condivisi.

### **TORINO MULTISCALARE**

Torino deve essere capace di strutturare processi strategici alla scala territoriale, ma anche di accogliere trasformazioni più piccole per sfruttare al meglio le opportunità che occasionalmente si presentano. Ovvero secondo un approccio capace di pensare ad azioni e trasformazioni urbane a scale differenti (tanto a quella minuta dell’isolato quanto a quella territoriale più ampia), che possa funzionare per porzioni, anche piccole, ma capaci di sfruttare le opportunità offerte dai processi in corso alla scala territoriale. Cioè in grado, ad esempio, di costruire inneschi relazionati tra loro in modo sistemico alla scala territoriale, o di trattare ad esempio la questione energetica sulle molte scale che coinvolge.

### **TORINO MULTIPOLARE**

Torino deve essere ripensata al di là della distinzione tra centro e periferia, in modo più profondo, attivando poli di carattere diverso tra loro per attirare diverse categorie di investitori. I poli non sono oggetti alieni: centri di importanza quasi uguale dove i “nodi” delle città multipolari sono vicini tra loro per importanza, completamente integrati tra loro nella forma fisica della città.

### **TORINO ADATTIVA**

Torino deve essere duttile rispetto a condizioni di contesto che cambiano velocemente, prevedendo spazi e regole che accolgano occasioni diverse per tempi e dimensioni, cioè sviluppare un grado di adattività sempre maggiore e sempre più rapida.

Una flessibilità maggiore, a partire dagli strumenti di pianificazione, permette alla città di affrontare ad esempio situazioni di crisi: una crisi economica, o una crisi sanitaria. Ma anche di confrontarsi con modificazioni sistemiche e rapide: pensiamo all’enorme cambiamento della mobilità di massa nell’ultimo decennio, che ha scardinato la rigidità con cui i sistemi di trasporto pubblico erano stati concepiti.

### **TORINO PARTECIPATA**

Torino deve essere costruita attraverso un processo di individuazione di obiettivi e metodi condiviso anche all’esterno delle amministrazioni, accogliendo direttamente le istanze dei cittadini, dei soggetti economici, dei potenziali investitori.

Solo costruendo la città in modo aperto e condiviso si può costruire innovazione: coinvolgere gli abitanti nella pianificazione è il mezzo per migliorare la qualità del processo decisionale, specialmente in termini di condivisione di conoscenza e di soluzioni più adeguate alla scala locale. Inoltre, restituisce alla pianificazione della città il valore di un fenomeno culturale capace di accogliere in modo chiaro istanze e pratiche, al di là degli aspetti normativi.

### **Come: temi e tavoli**

La costruzione del Masterplan è il risultato di un processo condiviso al di fuori degli uffici amministrativi, accogliendo direttamente le istanze della città e dei suoi massimi esperti, nell'obiettivo di plasmare le scelte progettuali sugli effettivi bisogni della comunità. A partire da alcune questioni dirimenti a Torino: la mobilità di merci, persone e dati; la sostenibilità ambientale e finanziaria delle trasformazioni urbane; la circolarità nei processi di gestione delle risorse fisiche; la necessità di rivedere il modo in cui si abita.

Questi temi sono stati affrontati attraverso dei tavoli di discussione a cui hanno partecipato soggetti economici, esperti e portatori di interesse dei vari settori coinvolti: *City Of Flows*, *TOlive&TOvisit*, *Circular City*, *Living The Space*, *Multipolar City*, *Prospettive di sviluppo sulla città*. L'esito di queste discussioni ha prodotto idee, ipotesi, direzioni e traiettorie, che Nexto ha poi sintetizzato nelle linee guida di seguito proposte.

Ma non solo: su questi momenti di confronto il Masterplan ha fondato un metodo diverso di partecipazione attiva, nella convinzione che una visione della città futura –sostenibile, innovativa e vivibile– non si possa che elaborare in modo partecipato e condiviso con i diversi soggetti che operano nei vari settori economici della città, e i cittadini che ogni giorno la abitano.

L'adozione di metodi partecipativi e il coinvolgimento degli abitanti – comunque non in sostituzione di un sapere tecnico– sono requisiti oggi ineludibili che il Masterplan accoglie in pieno per ascoltare il *sentiment* del territorio. Ciò consente di tracciare, con maggiore precisione e sufficiente realismo, i contorni sociali ed economici del contesto sul quale si interviene, identificando questioni che, a diverse scale, possono essere utilizzate per mettere in piedi le politiche urbane o sulle quali queste dovranno agire.

L'obiettivo è quello di “costruire innovazione costruendo la città”, in modo condiviso, entro una dimensione di consultazione aperta, caratterizzata dall'impiego di strumenti che rendono la comunicazione tra decisori e ‘cittadini partecipanti’ più interattiva e quindi più efficace. Offrire la possibilità a cittadini e a portatori di interesse di formulare pareri circa la natura di problemi locali significa attivare più velocemente processi migliorativi attraverso soluzioni specifiche per ogni luogo. In modo diretto e collaborativo, entro l'obiettivo comune di dare un beneficio all'intera comunità.

temporaneità

City of  
Flows

big data

nuove

Pro

paesaggio

turismo

Multipolar  
city

nuovi processi

riqualificazione

Circular

funzioni

integrazione

# spettive di Sviluppo

mobilità

cultura

flussi

sostenibilità

## TOlive&TOvisit

### City

nuovi poli

aggregazione

## Living the Space

circularità

# Linee guida per una visione strategica di sviluppo del territorio

Capire come sarà la Torino di domani, con quali temi specifici del territorio dovrà confrontarsi e con quale ordine di priorità, non è semplice. Alcuni caratteri generali ci aiutano nel compito di immaginare la nuova Torino “globale”: una città multiscalare, adattiva, partecipata.

Le linee guida del Masterplan hanno questo scopo: dotare Torino della capacità di strutturare processi strategici alla scala territoriale, ma anche in grado di accogliere trasformazioni più piccoli per sfruttare al meglio le opportunità contingenti; rendere Torino duttile rispetto a condizioni di contesto che cambiano velocemente, prevedendo spazi e regole che accolgano anche situazioni di crisi, cioè capace di sviluppare un grado di adattività sempre maggiore e sempre più rapidamente; individuare processi di condivisione di obiettivi e metodi anche all'esterno delle amministrazioni, accogliendo direttamente le istanze dei cittadini, dei soggetti economici, dei potenziali investitori.

# 3.

## Proposte per Torino

### 12 linee guida

Il Masterplan di Nexto propone di lavorare per lo sviluppo di Torino a partire da una visione strategica, articolata in 12 linee guida che fanno capo in 3 macro-categorie (strategie, infrastrutture, sistemi), e mostrata attraverso le immagini delle possibili trasformazioni di luoghi esemplari.

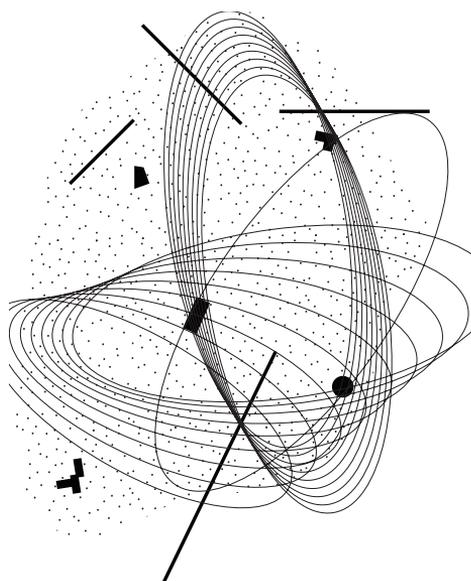
Le linee guida costituiscono una base per impostare un modo nuovo di operare sulla città: uno sguardo d'insieme capace di esplicitare e organizzare i contenuti, un incubatore di idee per perseguire una precisa idea di futuro. Una guida, appunto, per non abbandonare aspirazioni di sviluppo più generali, troppo spesso perse sullo sfondo di questioni molto piccole e molto grandi, ordinarie e straordinarie, intrecciate e sovrapposte, che si susseguono nel flusso vorticoso e ininterrotto dell'amministrazione di una città.

Le 12 linee guida proposte sono pensate per lavorare contemporaneamente anche se con tempi effettivi e capacità di produrre esiti spaziali molto diversi. Le 3 macro-categorie, dove in ognuna delle quali si inseriscono 4 azioni simultanee, lavorano in modo interconnesso:

- Le **strategie** hanno il compito di strutturare i macro-processi di sviluppo sul lungo termine, e individuano gli asset di investimento intorno ai quali incardinare il know-how e il capitale umano della città. Le strategie lavorano alla scala della città metropolitana, e indicano gli obiettivi generali utili a guidare orientamenti e linee politiche capaci di ripercuotersi sugli interventi e sulle azioni che avvengono alle scale più piccole;
- Le **infrastrutture** lavorano in modo verticale affrontando temi specifici (efficientamento energetico, potenziamento della mobilità, rigenerazione del patrimonio edilizio, potenziamento del

circuito culturale) accogliendo le esigenze di trasformazione di ogni tema in continuità con le azioni già previste o in corso.

- I **sistemi** descrivono un insieme di principi, regole e procedure che riguardano la gestione di strategie e infrastrutture, ovvero hanno l'obiettivo di renderne più semplice l'attuazione e di permettere in modo più veloce l'avvio di operazioni concrete di trasformazione urbana.



IN ALTO Rappresentazione diagrammatica delle linee guida: le strategie avvolgono tutto il tessuto della città (puntini), le infrastrutture affrontano linearmente tematiche specifiche (linee), i sistemi costruiscono reti (le ellissi concentriche), gli inneschi costituiscono le ricadute materiali sul territorio (le macchie).

A queste categorie è aggiunta quella degli **inneschi**, che indicano alcuni interventi esemplari che hanno il compito di attivare determinate aree della città, ovvero di attirare investitori ed investimenti per “innescare” processi economici su porzioni circoscritte ma in grado di avere effetti positivi sulle aree circostanti.

Una suddivisione come quella proposta, che parte dalla ridefinizione degli orientamenti alla scala vasta fino a descrivere i caratteri di governance per l'attivazione di processi più ridotti, sembra fondamentale per poter tenere sotto controllo gli obiettivi della visione del Masterplan, e il loro effettivo perseguimento, proprio per il modo in cui lavorano alle diverse scale e in modo ‘specialistico’ su alcuni settori.

Come si leggerà nelle pagine seguenti, alcune linee guida lavorano su asset già presenti sul territorio metropolitano e che aspettano solo di essere integrati entro un ragionamento capace di esaltarne le potenzialità. Altre linee guida hanno invece il compito di inaugurare traiettorie di sviluppo fondamentali per costruire una competitività reale in ambito europeo su molti temi.

Capire come sarà la Torino di domani, con quali temi specifici del territorio dovrà confrontarsi e con quale ordine di priorità, non è semplice. Nexto propone alcuni caratteri generali che appaiono più necessari di altri, per costruire la Torino Smart, Competitiva, Urbana, Sostenibile, Creativa ed Equa, che tutti vogliamo abitare.

**MUOVERSI**

**VIVERE / VISITARE**

**CIRCOLARE**

**ABITARE**

**Linee guida per una  
visione strategica di  
sviluppo del territorio**

**4 strategie**

**4 infrastrutture**

**4 sistemi**

**4 inneschi**

# strategie

La natura delle questioni che si sovrappongono e aggrovigliano nel corso del mandato di una amministrazione comunale di una grande città è molto variegata e complessa: questioni piccole e grandi si sovrappongono ai quotidiani adempimenti amministrativi, gestionali, burocratici. Per questo motivo appare necessario fissare a priori alcuni caratteri generali che possano guidare lo sviluppo di una città, rimanendo sullo sfondo delle funzioni ordinarie. Le strategie del Masterplan si prefiggono proprio il compito di individuare obiettivi generali capaci di operare ad una scala molto vasta: guidare l'istituzione di processi "strategici" si traduce nell'orientare le attività dei settori pubblici e privati al perseguimento di un fine specifico, nonché di determinare i modi e i mezzi più opportuni per raggiungerlo.

Per questo loro carattere generale, le strategie che Nexto propone non sono riconducibili direttamente ad interventi specifici o ad operazioni di trasformazione urbana puntuali, né a riqualificazioni mirate. Le 4 strategie presentate costituiscono infatti dei cambi di paradigma rispetto a 4 temi centrali nel dibattito cittadino, eppure mai affrontati in termini strumentali per strutturare politiche decise. Anche gli interventi più piccoli risentiranno, in modi diversi, di un cambio di strategia: declinare alcune politiche generali di sviluppo sulle azioni più piccole che avvengono nella città vuol dire riportare le politiche urbane ad una narrazione diversa e nuova agisce, vuol dire registrare un cambio di passo. .

Fissare strategie di ampio respiro, e con un chiaro indirizzo di sviluppo, appare ancora più importante se si considera il doppio ruolo istituzionale del Sindaco della Città di Torino e della Città Metropolitana: è l'intero territorio ad essere investito dall'azione di queste strategie ed è sulla sua totalità che gli effetti economici e spaziali si manifestano.

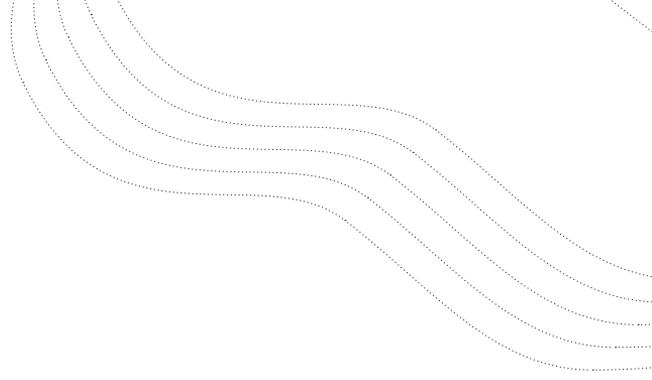
# strategie

## 1. “Torino beta-tester” come driver di sviluppo

Sfruttare la transizione tecnologica per rendere Torino il luogo dove testare tutti i prodotti e i servizi più innovativi: dal campo del digitale a quello dell'*automotive*, per poter contaminare i servizi già presenti in città e generare circuiti virtuosi di produzione di eccellenza e di occupazione.

## 2. Sistema Torino

Organizzare armonicamente il dialogo tra le istituzioni pubbliche e private degli stessi settori: dalla cultura alla mobilità, dal tessuto associativo a quello produttivo. Per ottimizzare tempi, risorse e ricadute economiche dall'esterno della città verso il suo interno.



### **3. Torino e Milano. Torino e...**

Sfruttare il sistema territoriale che rende Torino e Milano città complementari: Torino come centro di produzione dell'innovazione, e Milano come vetrina. Entro la costruzione di una conurbazione continua, lineare, capace di offrire diverse qualità di vita e nuove opportunità di lavoro.

### **4. Leader nell'idrogeno**

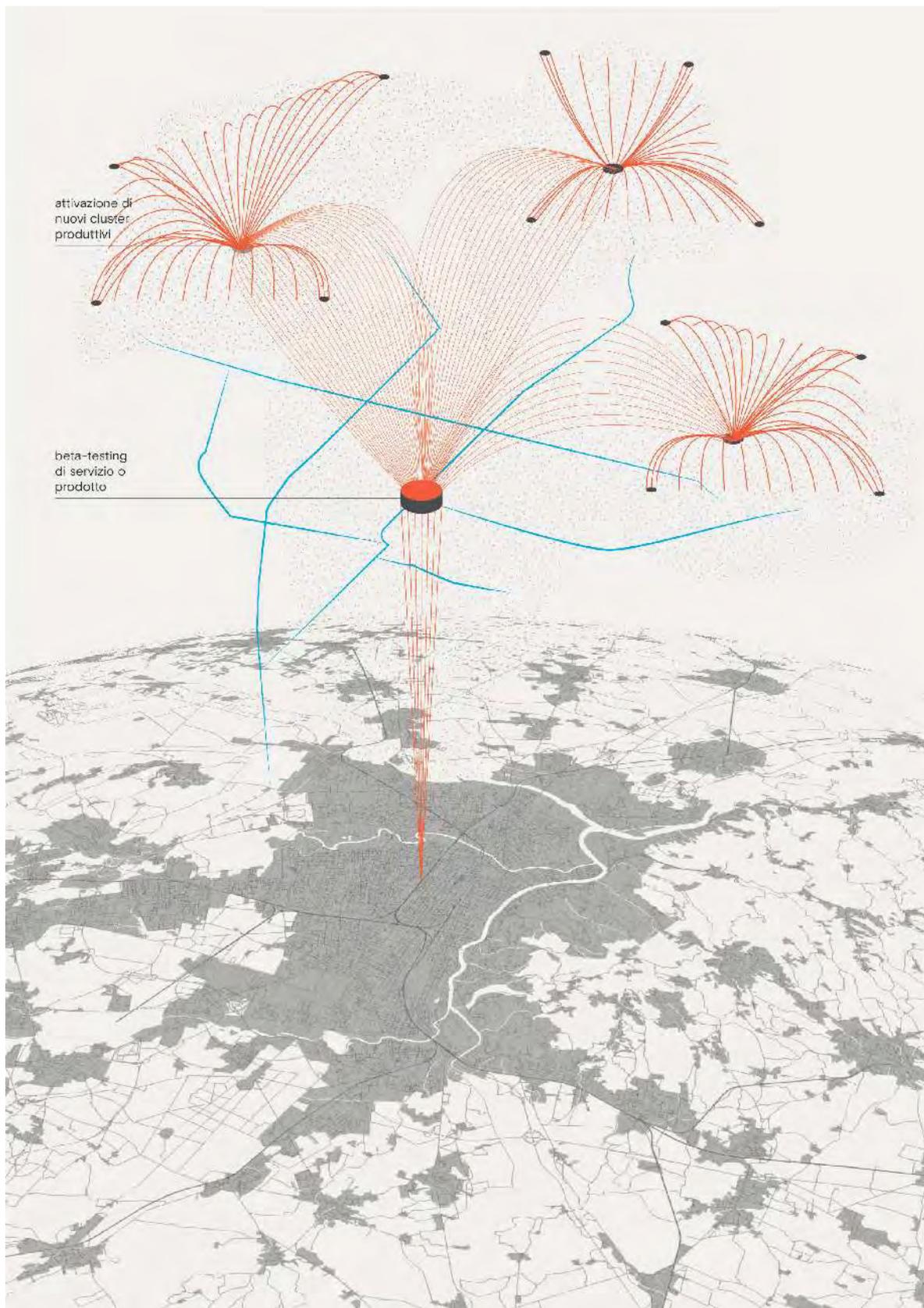
Dal luglio 2020, l'UE ha definito una roadmap di conversione verso l'idrogeno verde. A Torino, significa creare un filiera produttiva innovativa per la produzione di una fonte di energia pulita: l'idrogeno non produce inquinamento, anzi preleva CO<sub>2</sub> dall'ambiente per produrre bio-metano. Un'opportunità unica per riprodurre un immenso indotto occupazionale.

# “Torino beta-tester” come driver di sviluppo

Dove si colloca Torino rispetto alle opportunità della rivoluzione digitale? La nostra città è storicamente riconosciuta quale centro di produzione e innovazione. Nell'ultimo decennio, per avvicinarsi alle pratiche innovative, Torino si è offerta come territorio di *beta-testing*, si è resa cioè disponibile ad essere un campo di prova di prodotti o servizi non ancora messi in commercio, entro la possibilità di raccontarsi rispetto alla sua capacità di saper cogliere “il nuovo” quale elemento fondamentale per un rinnovamento più generale. Torino è la prima città in Italia ad installare una antenna della rete 5g; tra le prime città ad aver implementato i semafori intelligenti T-red; la prima città italiana ad aver sperimentato la capacità dei droni per il trasporto commerciale; la prima città italiana a candidarsi per testare le auto a guida autonoma su un circuito urbano.

Cosa rimane degli sforzi spesi? Se «l'innovazione» ha un carattere retorico, cioè utile a produrre un linguaggio diverso e un racconto nuovo, difficilmente sarà in grado di portare con sé non solo una nuova virtù ma tutto un insieme di nuove strutture del welfare, nuove sedi di aziende, incremento demografico, e soprattutto nuove risorse finanziarie per poter attuare investimenti pubblici su infrastrutture, servizi pubblici di vario tipo, spazi verdi. *Test before invest*: cosa facciamo, con quale finalità, che benefici otteniamo? Abbiamo necessità, oggi più che mai, che questa tensione verso il “nuovo” lavori entro un flusso strategicamente organizzato, si traduca in effetti concreti per generare ricavi in grado di attuare le politiche urbane per la Torino di domani.

A condizione di porre obiettivi chiari e misurabili: nuove aziende sul territorio, nuovi posti di lavoro per i disoccupati locali, nuovi investimenti diffusi, nuovi abitanti richiamati dal fermento economico generato, nuove fonti di introiti per l'attuazione di politiche sociali. Per poter generare circuiti virtuosi di produzione e di occupazione, dobbiamo affrontare al meglio l'opportunità della transizione digitale per rendere Torino il luogo dove testare tutti i prodotti e i servizi più innovativi: dal campo del digitale a quello dell'automotive, dal settore agricolo a quello bio-medico. Abbiamo necessità di elaborare strategie innovative per avvicinarsi al nostro ideale di una città più efficiente e sostenibile, e insieme migliorare la qualità della vita e degli affari a Torino.



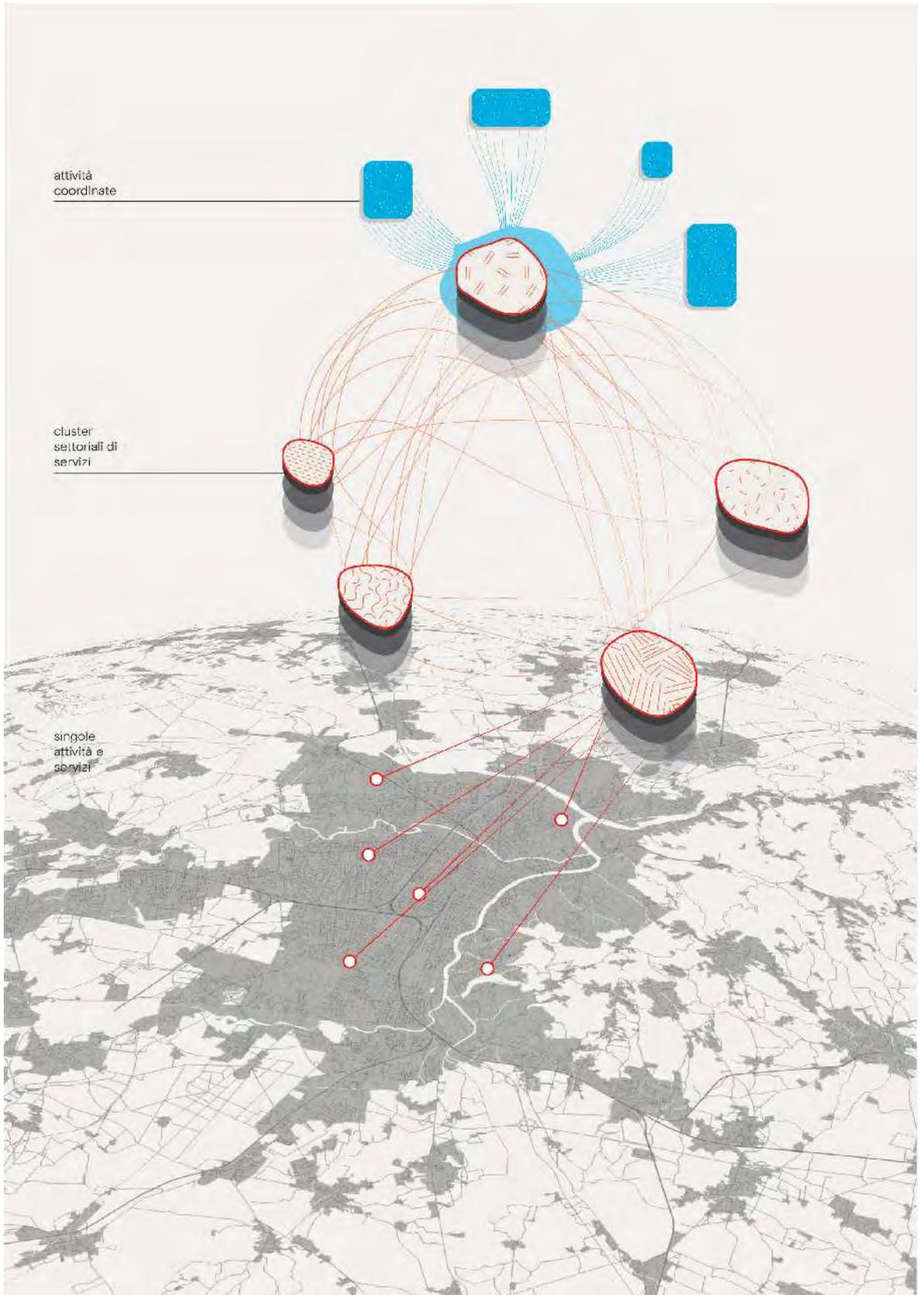
# “Sistema Torino”

In quanto entità politica, la città detiene attributi politici particolari e diversi da quelli statali: forme istituzionali locali, cittadinanza, dinamiche sociali. È possibile immaginare Torino come un grande sistema –o un insieme di sistemi più piccoli– nel quale gli elementi che lo compongono siano capaci di lavorare in modo collaborativo perseguendo alcune finalità comuni? Quasi venti anni fa veniva denunciato il “Sistema Torino”, che privilegiava gli interessi di una rete di soggetti che operavano in vari settori della città: è possibile “fare sistema” a Torino in modo diverso e migliore? È possibile cambiare i rapporti tra istituzioni locali e i gruppi di categorie e corporazioni, promuovendo obiettivi tra loro comuni?

Entro questa traiettoria, il Masterplan propone di instaurare una vera logica di «sistema»: quella per cui un insieme di elementi, costituiti e ordinati per servire a determinate operazioni, instaurano strette relazioni tra loro, articolando in modo armonico un insieme di principi, idee, proposizioni, inter-connesse in modo consapevole. Un sistema che non escluda alcuni gruppi, ma che contempli la partecipazione e l’organizzazione di gruppi di interesse specifici, in grado di lavorare al loro interno per sviluppare traiettorie comuni e sovrapporre quelle individuali già esistenti.

Vuol dire, in sostanza, mettere a sistema il lavoro di enti e soggetti che operano all’interno dei medesimi circuiti di riferimento, organizzare armonicamente il dialogo tra le istituzioni pubbliche e private degli stessi settori: dalla cultura alla mobilità, dal tessuto associativo a quello produttivo, per ottimizzare tempi, risorse e ricadute economiche dall’esterno della città verso il suo interno.

Cosa succederebbe se tutti i soggetti che lavorano ad esempio nell’ambito culturale provassero a stilare calendari e linee guida di comunicazione comuni? Probabilmente quel gruppo specifico, quel sistema, sarebbe in grado di lavorare in modo più efficace massimizzando gli sforzi, le risorse, le intenzioni di ciascun soggetto da cui è composto. Da qui è semplice immaginare come il “sistema Torino” in realtà si configuri quale un insieme di gruppi di interesse diversi che, operando entro una logica simil-corporativistica, siano capaci di fornire alla città la possibilità di competere sul mercato culturale, turistico, sportivo, etc. Gli eventi migliori che Torino ha visto negli ultimi 20 anni potrebbero essere letti in realtà quale l’esito di un grande sforzo di sistema, in grado di riportare denominatori tra loro diversi ad un unico ed eloquente obiettivo.



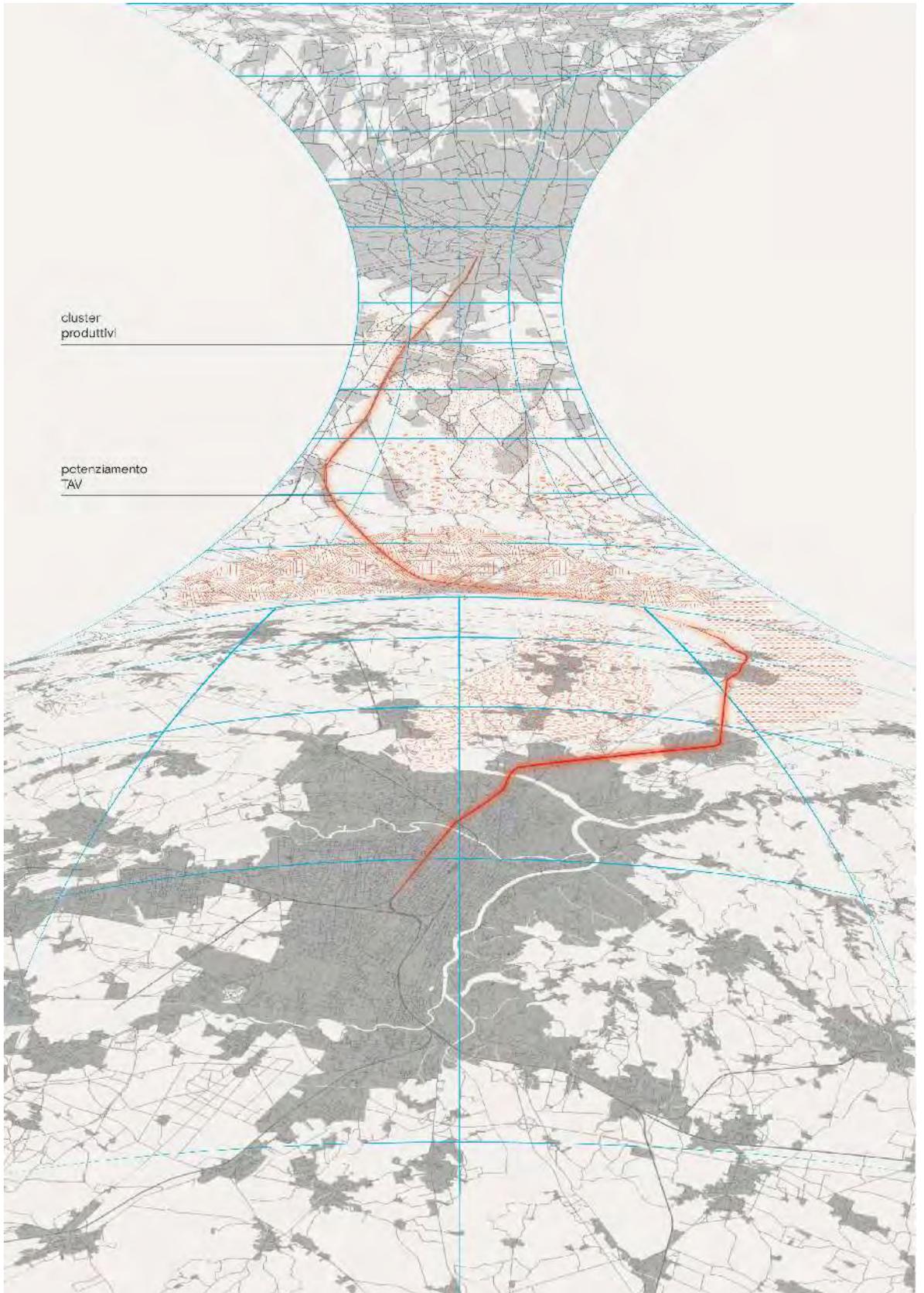
# Torino e Milano. Torino e...

150km di autostrada separano Torino e Milano, dove si dispiega un vasto paesaggio agricolo variegato e discontinuo. Sul numero di quei chilometri, Torino e Milano hanno costruito una stretta rivalità geografica, luogo di storie diverse: le Olimpiadi del 2026, il caso del Salone del Libro e del milanese “Tempo di Libri”, il festival MiTo Settembre Musica, la fusione tra Sanpaolo Imi e Banca Intesa. Una contesa che ha radici lontane (dal dopoguerra) e che oggi si ripropone su vari temi: la vocazione innovativa, il tessuto economico, l’humus culturale, la capacità attrattiva nei confronti di grandi aziende, i Politecnici, il successo e la risonanza dei grandi eventi, gli eventi sportivi.

Eppure l’asse Torino-Milano è un territorio per molti versi continuo, che potrebbe essere letto come una città lineare sebbene segnata da caratteri urbani e territoriali differenti: un’enorme piattaforma del Nord Ovest capace di svilupparsi nella sua totalità, preservando le proprie specificità. Non è difficile immaginare una reale convergenza di interessi: Torino è una elegante metropoli europea, sede di numerose eccellenze (dalla tecnologia spaziale all’informatica); Milano è la città dinamica della *city*, ma anche della Darsena e dei navigli. Due città diverse che fanno cose diverse, e che insieme possono completarsi e rafforzarsi in modo più rapido, più efficiente, più entusiasmante.

Obiettivo del Masterplan deve essere quindi favorire le condizioni in grado di supportare lo sviluppo proprio di quest’asse, di corroborarne la consistenza a partire da accordi bilaterali e con i soggetti che controllano la mobilità tra le due regioni, in primis Trenitalia. Col fine di favorire l’istituzione di nuovi processi di integrazione territoriale accanto a una modificazione dei circuiti economici, secondo cui differenziare forme d’impresa, filiere produttive, reti logistiche.

Sfruttare il sistema territoriale che rende Torino e Milano città complementari vuol dire ricostruire quelle specifiche identità territoriali che possono lavorare in modo sinergico per competere a livello internazionale. Vedendo, ad esempio, Torino come centro di produzione dell’innovazione, e Milano come vetrina. Entro la costruzione di una conurbazione continua, dove un mix di funzioni e usi sono capaci di offrire diverse qualità di vita e di lavoro.

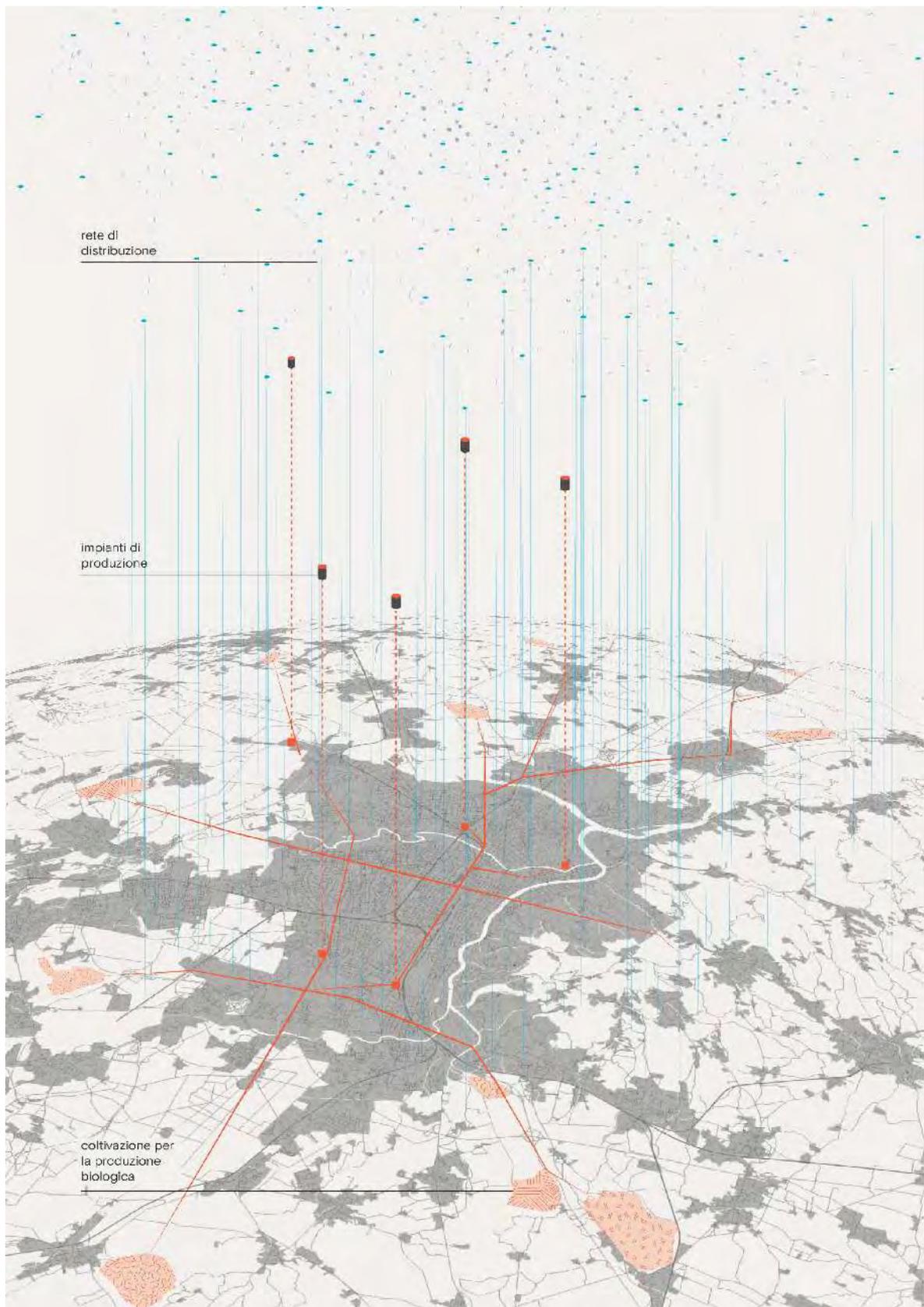


# Leader nell'idrogeno

Nell'affrontare il cambiamento climatico e garantire benessere economico, una serie di paesi occidentali (Francia, Spagna, Germania, California, Corea del Sud, Giappone) hanno intrapreso investimenti importanti sull'idrogeno, nell'ordine di miliardi di euro, nel tentativo di trasformare questa materia prima chimica in un carburante a emissioni zero per autotrasporti, aviazione e spedizioni. Dal luglio 2020, anche l'UE ha definito una roadmap di conversione verso l'idrogeno verde.

Quando parliamo di "idrogeno come alternativa", ci riferiamo ad un vettore energetico prodotto senza emissioni di Co2. I benefici sono innegabili: è l'unico gas che non contiene carbonio, e non genera Co2; può sfruttare molte delle infrastrutture già esistenti (impianti di riscaldamento; distributori di carburante per i veicoli); è capace di generare energia anche a partire dalla Co2 nell'ambiente, quindi riducendo il carico di inquinamento nelle aree urbane; può essere prodotto a partire da coltivazioni o utilizzando energia elettrica generata in modo sostenibile. L'innovazione tecnologica ha ridotto di molto il costo di produzione dell'idrogeno, in modo esponenziale: le dimensioni del sistema e i volumi di produzione crescono, mentre le prestazioni migliorano.

Cosa vuol dire riportare questo complesso quadro internazionale ad una dimensione più locale, di città metropolitana? A Torino, significa creare una filiera produttiva per la produzione di una fonte di energia pulita: una filiera tecnologica, che coinvolga anche i tessuti agricoli e i soggetti che in quell'ambito operano; ma anche una filiera innovativa rispetto ai temi del cambiamento climatico e dell'energia pulita. Significa pensare ai processi che attivino quella filiera, agli spazi coinvolti, ai soggetti interessati, alle ricadute economiche ed occupazionali. Significa, ad esempio, dare nuovo valore alle competenze nell'ambito dell'ingegneria dei trasporti coltivate attraverso i 150 anni di storia industriale della città. Significa affrontare concretamente i problemi di inquinamento che da troppi anni vedono Torino tra le città europee con l'aria più contaminata: l'idrogeno non produce CO2, che anzi può essere prelevata dall'ambiente circostante per produrre bio-metano. Significa dare l'opportunità a Torino di creare reti e relazioni economiche importanti con i territori circostanti, ma anche di innestarsi in circoli già avviati, come ad esempio quello della regione Auvergne-Rhône-Alpes e del suo programma "Zero Emission Valley". Un'opportunità unica per riprodurre un immenso indotto occupazionale.



# Infrastrutture

Nel tentativo di dotare e migliorare alcuni aspetti della città, e in concomitanza col proprio insediamento, l'Amministrazione Comunale pubblica le Linee Programmatiche: un documento che esplicita azioni e progetti da realizzare nel corso del quinquennio di governo, ovvero gli indirizzi, gli obiettivi e le opere pubbliche che si intende finanziare. In quanto documento politico, è tanto ambizioso quanto spesso poco pragmatico e dispersivo.

Una volta definite le strategie che perseguono obiettivi generali ad una scala territoriale, rimangono poi da amministrare processi più concreti, articolati verticalmente su temi specifici, che si verificano su luoghi precisi della città e che coinvolgono molti enti diversi: le tubazioni idriche, la raccolta e il trattamento dei rifiuti, la manutenzione degli edifici di proprietà pubblica. Processi

che restituiscono alla città e ai suoi cittadini i problemi pratici e quotidiani da risolvere.

Il Masterplan li include sotto la forma di “infrastrutture”, ovvero come un insieme di singoli elementi che funzionano o sono gestiti in modo complessivo: le reti stradali o ferroviarie, l’insieme delle abitazioni o degli uffici, l’estensione dei parchi, etc. Nel tentativo di governare in modo omogeneo situazioni che presentano problemi sovrapponibili.

Questo Masterplan propone di affrontare quattro diversi problemi “infrastrutturali” dal carattere complesso: quello energetico (come governare la transizione energetica?), quello relativo alla mobilità (come rendere la città più porosa?), quello abitativo (come riammodernare gli edifici?) quello culturale (come porsi in modo più competitivo?).

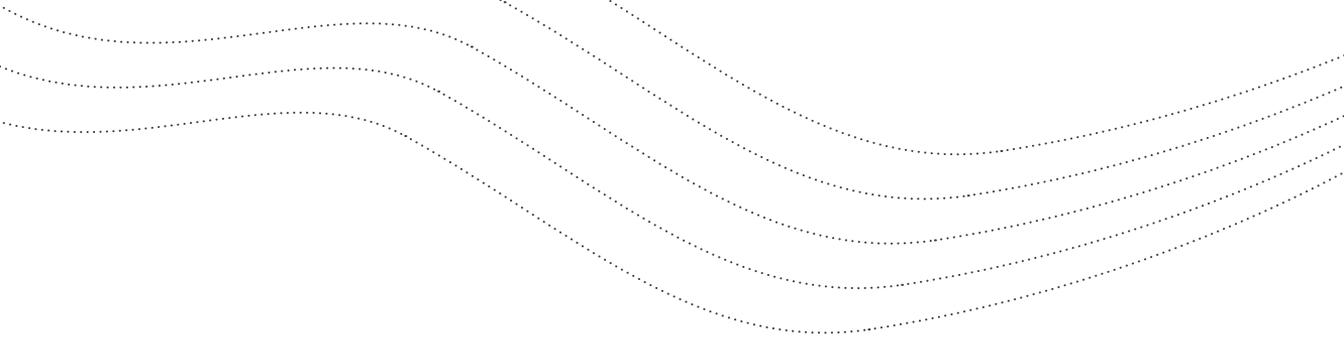
# Infrastrutture

## 1. Infrastruttura energetica: idrogeno e circolarizzazione

Fornire energia pulita, economica e sicura alla città: la transizione alla neutralità climatica richiede processi intelligenti di consumo delle risorse naturali primarie e del trattamento delle risorse di scarto.

## 2. Infrastruttura della mobilità: intermodalità e ultimo miglio

Ripensare gli spostamenti fisici, dotando la città di hub di scambio intermodale: luoghi ibridi progettati per migliorare l'esperienza di viaggio per cittadini e pendolari. Gli hub collegano il trasporto urbano ed extraurbano, da qui si può usufruire di sistemi di micromobilità e di connessioni veloci.



### **3. Infrastruttura abitativa: rigenerare il patrimonio edilizio**

Costruzione di un framework operativo per la rigenerazione del patrimonio edilizio esistente, agevolando gli investimenti privati e promuovendo nuovi mix sociali e diverse modalità abitative (ad es. social housing).

### **4. Infrastruttura culturale: vivere / visitare**

A partire dalle realtà più virtuose già presenti, Torino deve lavorare per consolidare il funzionamento del sistema culturale, settore tutt'altro che marginale della nostra economia, promuovendo la rigenerazione e la nuova creazione degli "spazi della cultura" che possano funzionare come hub di aggregazione sociale, quindi anche come spazi del welfare.

# Energia: idrogeno e circolarizzazione

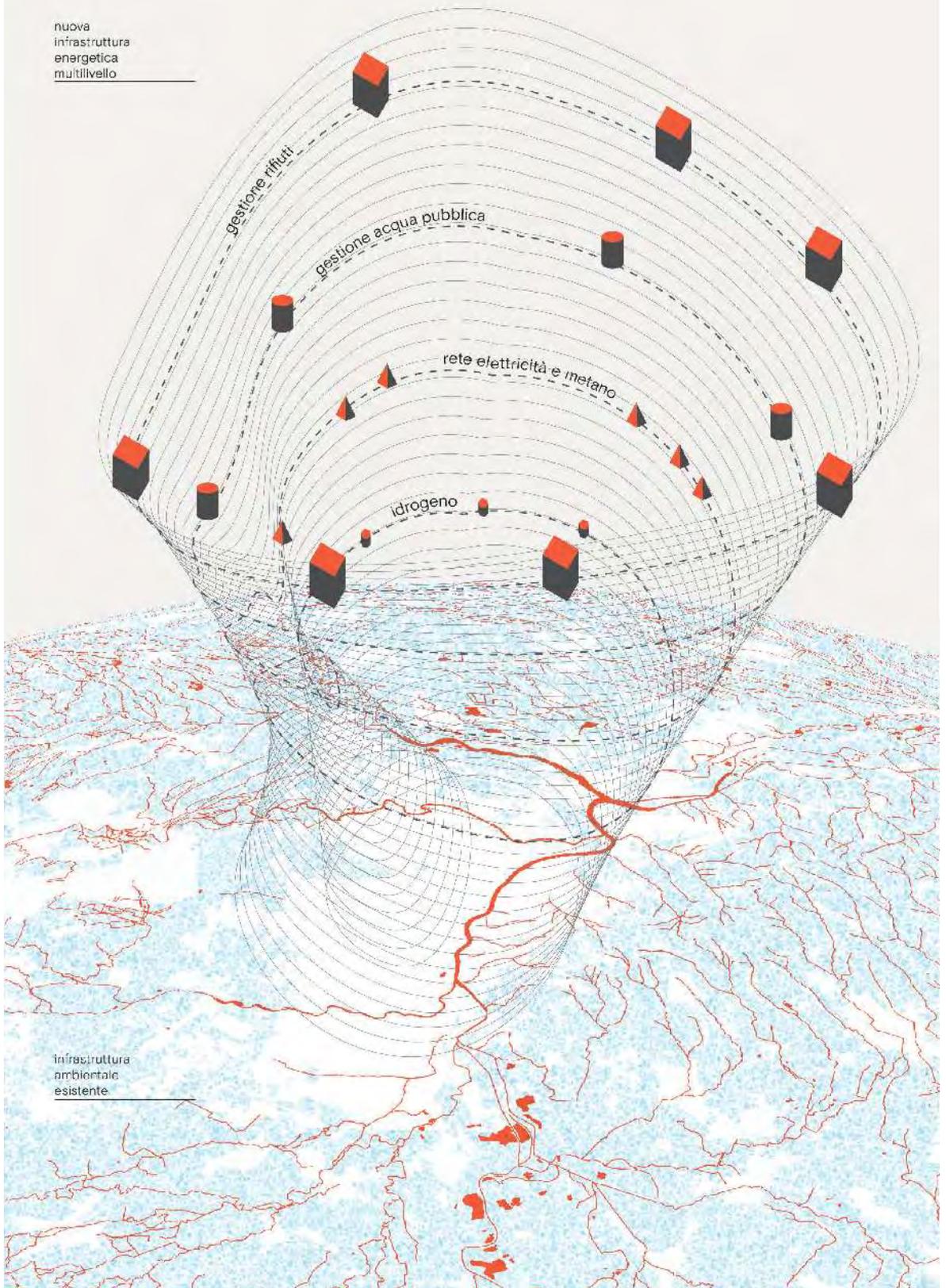
Come molte città contemporanee, Torino dovrà essere capace di ripensare la propria infrastruttura energetica –ovvero quell’insieme di strutture di produzione e gestione di energia– in termini di rapporto tra la loro organizzazione e il loro utilizzo. Gli ecosistemi urbani sono ambiti a elevato consumo di energia, e i cambiamenti climatici in atto obbligano a un ripensamento (anche) dei settori che la gestiscono. Proprio in quest’ottica, la pianificazione urbana di alcune città metropolitane, come ad esempio Francoforte e Monaco in Germania, si è mossa per fornire energia pulita, economica e sicura alla città: la transizione alla neutralità climatica richiede processi intelligenti di consumo delle risorse naturali primarie e del trattamento delle risorse di scarto che possono partire proprio dal progetto della città.

Un corretto rapporto tra l’uomo e il suo ambiente, tra utente e pianificatore, tra paesaggio naturale e urbano, tra ambiente sociale e ambiente economico, implica, da un lato, di rivedere l’infrastruttura fisica, la rete di distribuzione di tutte le fonti energia. Che includa ad esempio anche un piano per la sicurezza idrogeologica e di riduzione delle perdite della rete idrica e di adeguamento alle normative Ue degli impianti di trattamenti delle acque reflue urbane. Dall’altro lato, entro una prospettiva più lunga, è necessario ripensare fin da ora i modi in cui si gestiscono e si producono le risorse energetiche a livello locale.

Due traiettorie in particolare sembrano poter essere efficaci e praticabili: la costruzione di una filiera legata all’idrogeno, in graduale sostituzione delle principali fonti di energia più inquinanti utilizzate oggi; e la conversione di alcune pratiche da orientare ad un utilizzo “circolare” di tutte le risorse, un modello economico «blu» e quindi più sostenibile. L’implementazione dell’idrogeno e la transizione verso un modello economico circolare, si collocherebbero peraltro nel solco di iniziative come il Patto dei sindaci che impegna i firmatari a ridurre, tra le altre cose, le emissioni di anidride carbonica.

Ciò vorrebbe dire ripensare una parte degli impianti esistenti, riconvertirne l’uso in modo da poter produrre energia da fonti rinnovabili; ma anche riformare alcune pratiche nell’ottica di un’ottimizzazione sempre crescente delle risorse materiali a disposizione (in primo luogo i rifiuti).

nuova  
infrastruttura  
energetica  
multilivello



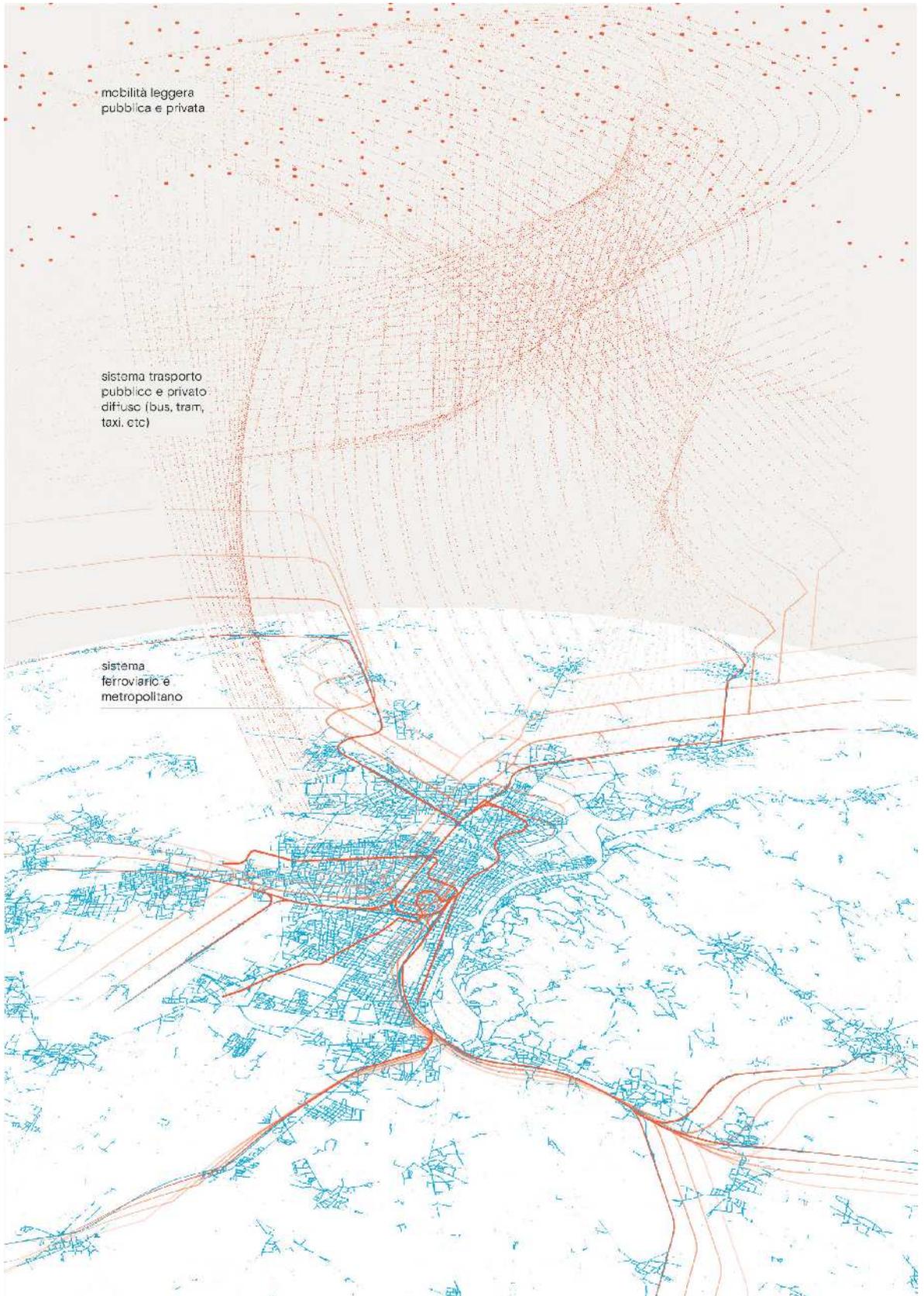
infrastruttura  
ambientale  
esistente

# Mobilità: intermodalità e ultimo miglio

La mobilità urbana contemporanea è un ambito di fondamentale importanza per la crescita delle città, così come l'evoluzione del sistema dei trasporti è stato un processo inseparabile da quello che ha condotto alla stessa formazione della città moderna. Un campo di crescente complessità, dato l'incremento nella densità e fluidità delle reti e dei flussi che attraversano la città, e che sfuggono sempre più alla rigida regolamentazione della pianificazione.

Diromponenti innovazioni tecnologiche hanno impresso, negli anni più recenti, un'accelerazione alle pratiche sociali contemporanee della mobilità: le tecnologie informatiche, la capillare diffusione degli smartphone e dei dispositivi di localizzazione GPS, le piattaforme digitali di servizi di mobilità, hanno modificato radicalmente la cultura della mobilità di massa. Il modello di mobilità basato su reti infrastrutturali fisiche e gerarchie del trasporto collettivo, ha ceduto il posto a un modello di trasporto *user-based*, fondato sul paradigma della *mobility as a service*: ovvero la possibilità di muoversi liberamente e con ogni mezzo di trasporto a disposizione in qualunque momento e in ogni luogo. Perdipiù, la mobilità rappresenta oggi la seconda causa delle emissioni di CO2 nelle città: il trasporto pubblico di massa necessita di maggiori infrastrutture, di un rinnovo del parco veicolare, di una conversione a mezzi più sostenibili, e di essere implementato da reti ciclabili e pedonali.

A Torino è necessario da un lato ripensare in modo sistemico e strategico l'intera rete della mobilità intraurbana ed extraurbana a partire dalla trama di strade e piste ciclabili già esistenti, e dai servizi digitali che già oggi la sfruttano. Rispetto a budget ridotti, è possibile "fare di più con meno", entro una visione del trasporto di massa (pubblico e privato) *on demand*, ovvero aggregando tutte le modalità e gestisce la domanda e l'offerta di viaggi utilizzando dati connessi. Da un lato, sfruttando l'intero potenziale dei dati provenienti dai GPS dei veicoli e dai viaggiatori connessi, per rendere il sistema più efficiente, più veloce, e per restituire a chi viaggia l'effettivo valore economico, il tempo di viaggio e di attesa, e il comfort dell'esperienza. Dall'altro lato, se gli spostamenti fisici sono più fluidi, e le reti più fitte, dotando la città di alcuni punti di snodo come hub di scambio intermodali, cioè luoghi ibridi progettati per migliorare l'esperienza di viaggio per cittadini e pendolari, capaci di collegare il trasporto urbano con quello extraurbano, e da cui si può usufruire di sistemi di micromobilità e di connessioni veloci. Una città più avanzata, una città con meno emissioni, una città smart, non può prescindere dall'offerta di servizi di trasporto profilati sull'esigenza di singoli utenti.



# Abitare: rigenerare il patrimonio edilizio

Il 53,7% dello stock immobiliare italiano ha più di 40 anni, ovvero è stato costruito prima che delle attuali normative antisismiche e quelle per il contenimento dei consumi termici degli edifici (che risale comunque al 1976). A Torino questa percentuale aumenta: il primo Forum Energia di Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta, svolto il 14 aprile 2021, ha riportato che il 60% degli edifici ha più di 45 anni e non rispetta i parametri di contenimento del consumo energetico, né quelli per le costruzioni in zone sismiche, né quelli riferibili a inquinamento interno (PM2,5, CO2 e COV) e inquinamento acustico.

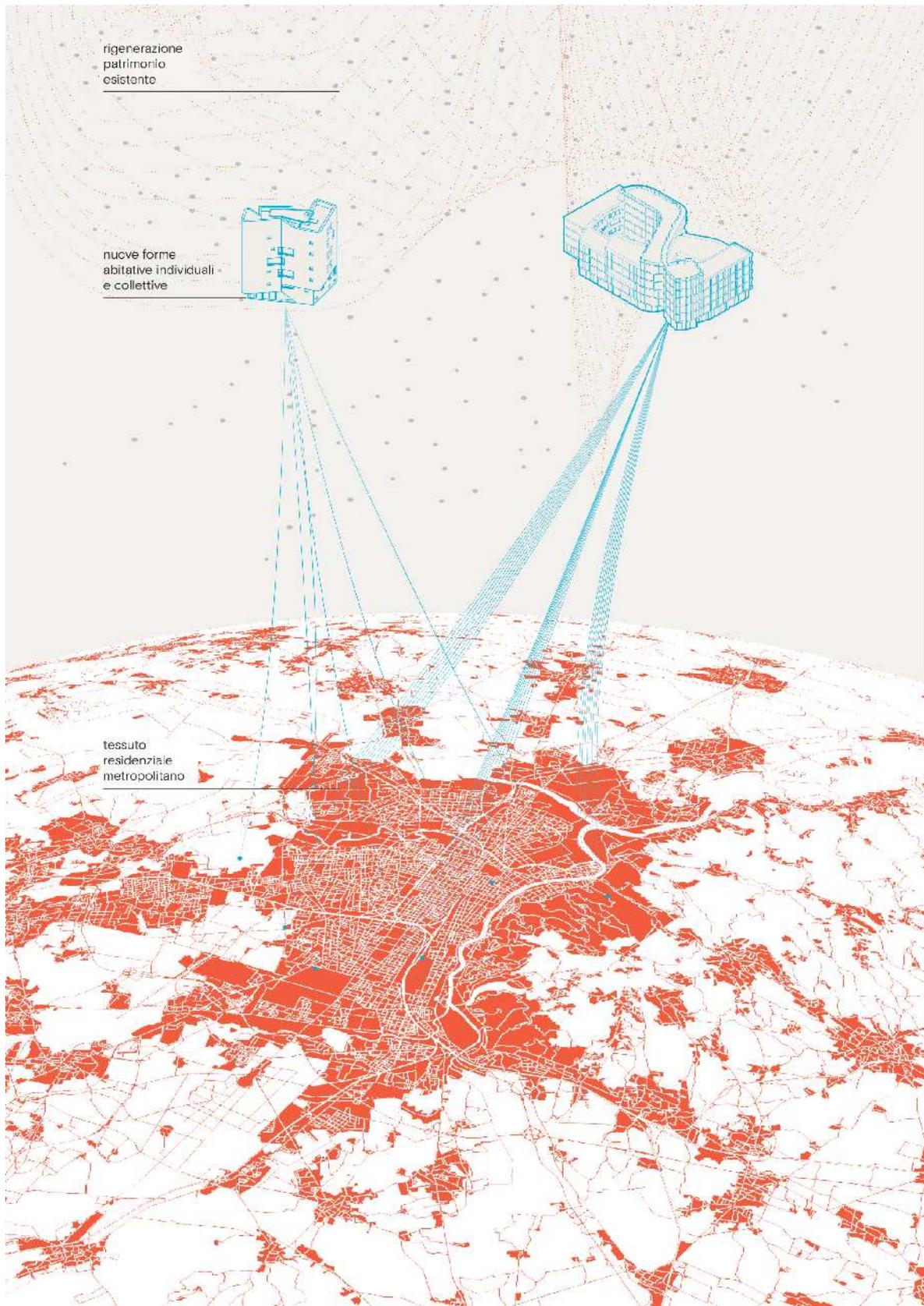
La crescita di Torino non può prescindere dall'urgenza di ripensare questa enorme infrastruttura abitativa, che si intreccia con i temi legati alla rigenerazione urbana, all'indotto del settore delle costruzioni, alla transizione energetica, al contrasto delle disuguaglianze sociali. Da un lato vi è necessità di guardare allo spazio costruito –all'involucro degli edifici, agli ambienti interni, agli impianti– entro una profonda riqualificazione innanzitutto energetica del patrimonio edilizio, che è ad oggi la prima causa delle emissioni di CO2. Dall'altro lato, vi è però anche l'esigenza di adeguare la vastissima dotazione immobiliare a modi di abitare, lavorare e vivere lo spazio costruito che si sono enormemente modificati negli ultimi venti anni: le diversissime forme residenziali collaborative o collettive (private e pubbliche), le forme abitative specializzate, le forme del lavoro sempre più ibride. Senza contare lo spazio fisico della casa o del luogo di lavoro: spazi esterni più ampi, servizi comuni, spazi per la socialità.

Il framework normativo nazionale, seppur in modo ancora non strutturale, sta già affrontando parzialmente il problema: i cosiddetti eco-incentivi con detrazione del 55%, il cosiddetto Superbonus del 110%. È fondamentale però affiancare gli strumenti regolativi anche con la costruzione di un quadro operativo locale per la rigenerazione del patrimonio edilizio locale esistente, agevolando gli investimenti privati e promuovendo nuovi mix sociali e diverse modalità abitative (come ad es. il social housing). In che modo e con quali forme si abita la città di domani?

rigenerazione  
patrimonio  
esistente

nuove forme  
abitative individuali  
e collettive

tessuto  
residenziale  
metropolitano



# Culturale: vivere + visitare

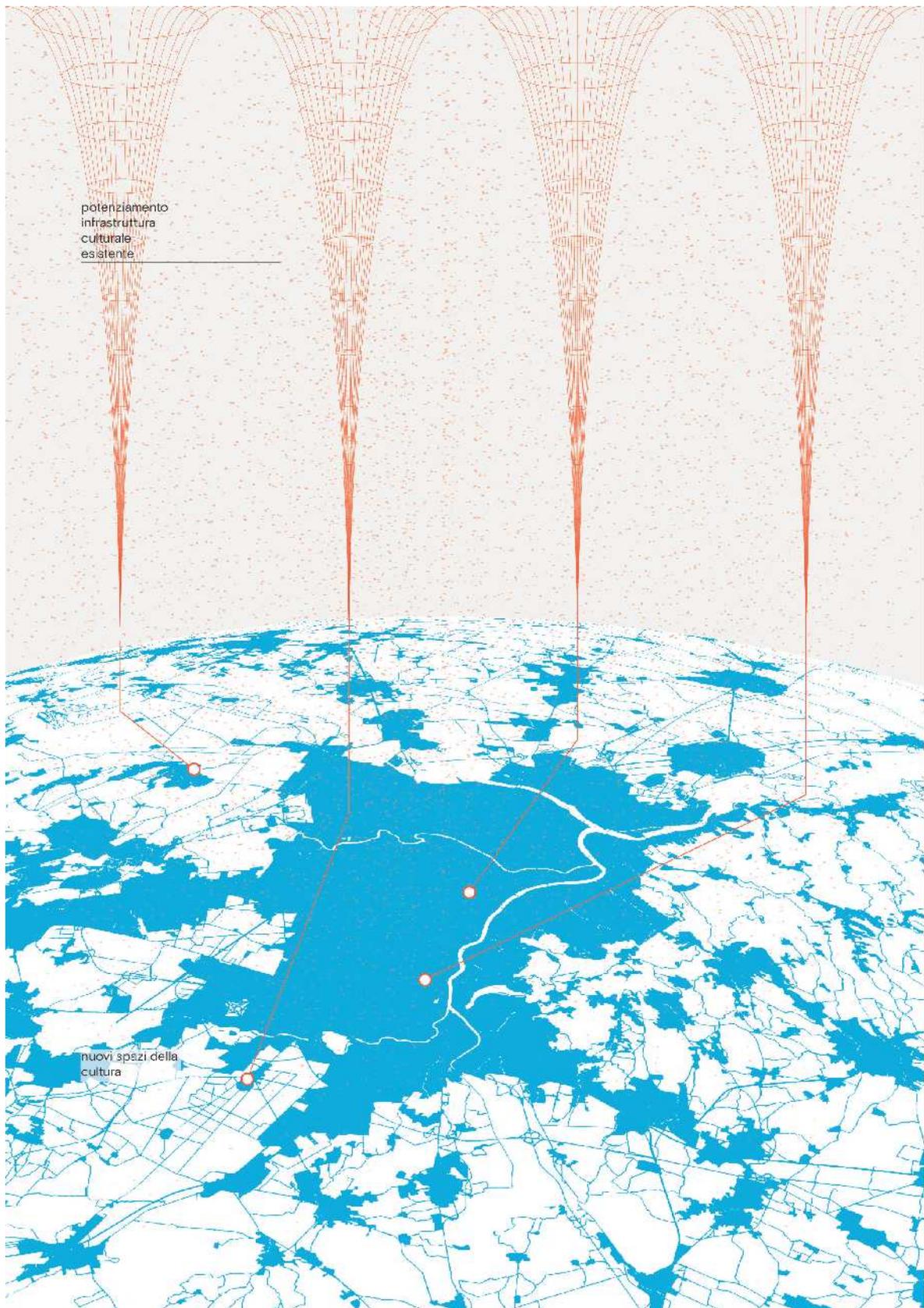
La città, nei suoi spazi costruiti, è regolata da un sistema di politiche che governano la scala sociale, la scala economica, il mantenimento e la trasformazione della sfera materiale. La regolamentazione di questo sistema ha sempre riguardato in modo prioritario gli aspetti meccanici o quelli funzionali, sempre in un'ottica quantitativa e in grado di mantenere e misurare l'equilibrio generale tra le diverse scale. Eppure gran parte degli aspetti emotivi del vivere in città ruotano intorno alla qualità degli spazi, capaci di influenzare i modi di vivere e di stare nella città, anche temporaneamente e per poco tempo.

I processi di valorizzazione della cultura rappresentano per la città un elemento centrale di sviluppo e di crescita, utile sia al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, sia di rafforzamento di quegli elementi che contribuiscono alla coesione sociale. L'infrastruttura culturale, e in generale l'«economia della conoscenza» ad essa correlata, si inserisce in una competizione globale che ormai da tempo non interessa solo le imprese, ma anche i territori. In questo senso, ripensare le infrastrutture principali della città richiede un cambio di paradigma, riposizionando le “mappe di base” degli urbanisti per iniziare con una comprensione più ricca della cultura di un luogo specifico. Un paradigma capace di dare priorità alle persone o agli “utenti” della città rispetto agli “usi” dei suoli.

È possibile pensare ad un Piano Generale Culturale, che si ponga in modo parallelo a quello dei trasporti, degli alloggi, e degli altri piani specializzati?

A partire dalle virtuose realtà già presenti, a Torino si potrebbe lavorare nell'ottica di consolidare il funzionamento del sistema culturale, promuovendo la rigenerazione e la nuova creazione degli “spazi della cultura” che possano funzionare come hub di aggregazione sociale, quindi anche come spazi del welfare: la sfera pubblica è importante quanto la costruzione di sviluppo culturale e nelle comunità locali.

Costruire un'infrastruttura culturale della città vuol dire organizzare le immaginazioni, le differenze, le rappresentazioni, le idee, i simboli, intorno cui la città si organizza. Non vuol dire costruire nuovi teatri, ma lavorare intorno all'idea che la cultura possa essere una piattaforma di supporto, una parte di quella grande piattaforma del welfare che oggi supporta la crescita della città.



# Sistemi

**Come tenere insieme molti obiettivi di sviluppo?**

**Riuscire a governare in modo efficace processi che avvengono simultaneamente ad una scala vastissima e a scale molto minute e settoriali non è un'operazione semplice. Entro una complessificazione crescente degli ambiti normativi con cui si confronta l'operato di un'amministrazione (obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030, patto dei Sindaci, etc.), il Masterplan suggerisce di attivare strumenti di governo e di governance innovativi, indipendenti, e operative. Quattro cabine di regia distinte, per portare avanti –insieme con l'Amministrazione– gli obiettivi di sviluppo; quattro uffici svincolati dai cambi di giunta, dai rimpasti, dalle strategie politiche; quattro “agenzie interne” che hanno il compito di indicare, realizzare e applicare soluzioni concrete a problemi specifici. I quattro sistemi proposti (digitale, gestionale, industriale, energetico) non sono quindi casuali.**

Difficile pensare di poter tenere sotto controllo l'enorme mole di azioni di rigenerazione senza prevedere una digitalizzazione complessiva di servizi pubblici e un'integrazione di questi ultimi con i servizi privati, sempre più necessari per estendere la pervasività dei servizi offerti al cittadino, e quindi l'attrattività del territorio. Difficile pensare di poter organizzare e mantenere i grandi eventi in modo competitivo rispetto ad altre città italiane ed europee, senza prevedere l'istituzione di enti di gestione degli eventi che prescindono degli equilibri politici e degli eventi elettorali. Difficile pensare di poter negare il protagonismo torinese nell'ambito della mobilità: è giusto che la mobilità torni al centro del lavoro, ma nella sua accezione più estesa e che non contempi la sola auto. Difficile infine pensare di poter considerare le risorse energetiche –e gli enti che le gestiscono– come un mezzo per poter attuare altre politiche: la transizione energetica già in atto ci impone di ripensare il modo in cui la città si rapporta ai propri gestori, coinvolgendoli direttamente nelle azioni di trasformazione.

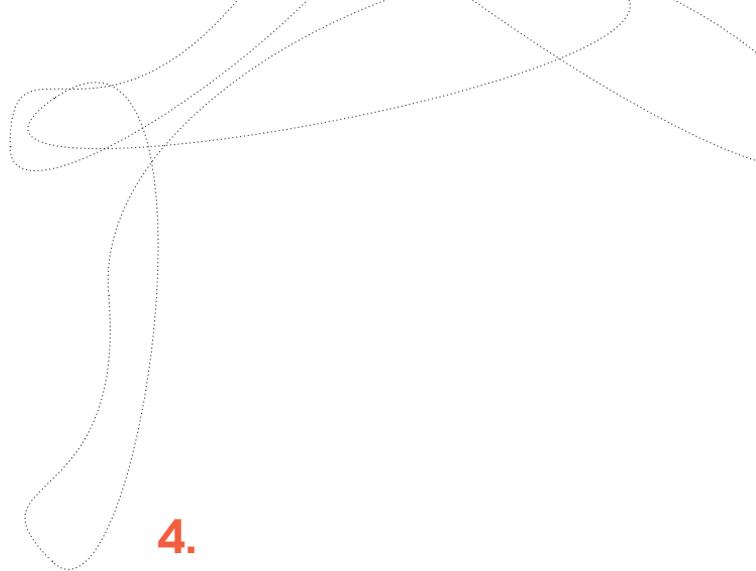
# Sistemi

## 1. Amministrare i Big Data

Torino deve lanciare un grande “piano della digitalizzazione”, che prevede la completa digitalizzazione dei servizi pubblici e la creazione di un “data lake” garantito dalla Città, ovvero un deposito di dati condivisi con imprese e cittadini. Queste due condizioni permetterebbero, da una parte, uno sviluppo più autonomo e rapido di aziende innovative, e dall'altra un miglioramento più semplice ed efficace dei servizi pubblici offerti al cittadino.

## 2. Enti forti per gestire eventi forti

I grandi eventi sono un attrattore di turismo e una leva economica sempre più importante. Eppure, non sono calendarizzati secondo una visione d'insieme, né sono gestiti attraverso una piattaforma che ne possa curare anche marketing, fund-raising, lobbying, etc... Torino ha bisogno di una regia complessiva attuata da un ente forte, cioè indipendente rispetto agli equilibri politici locali o nazionali.



### **3. La mobilità al centro del lavoro**

Ricostruire una filiera della mobilità che prescindano solo dalla costruzione di automobili: sfruttare investimenti nell'elettrico, nell'idrogeno e nel driverless per organizzare la produzione di tutti i tipi di mezzi per la mobilità, compreso quello del segmento di mercato denominato "micromobilità".

### **4. Sfruttare la transizione energetica**

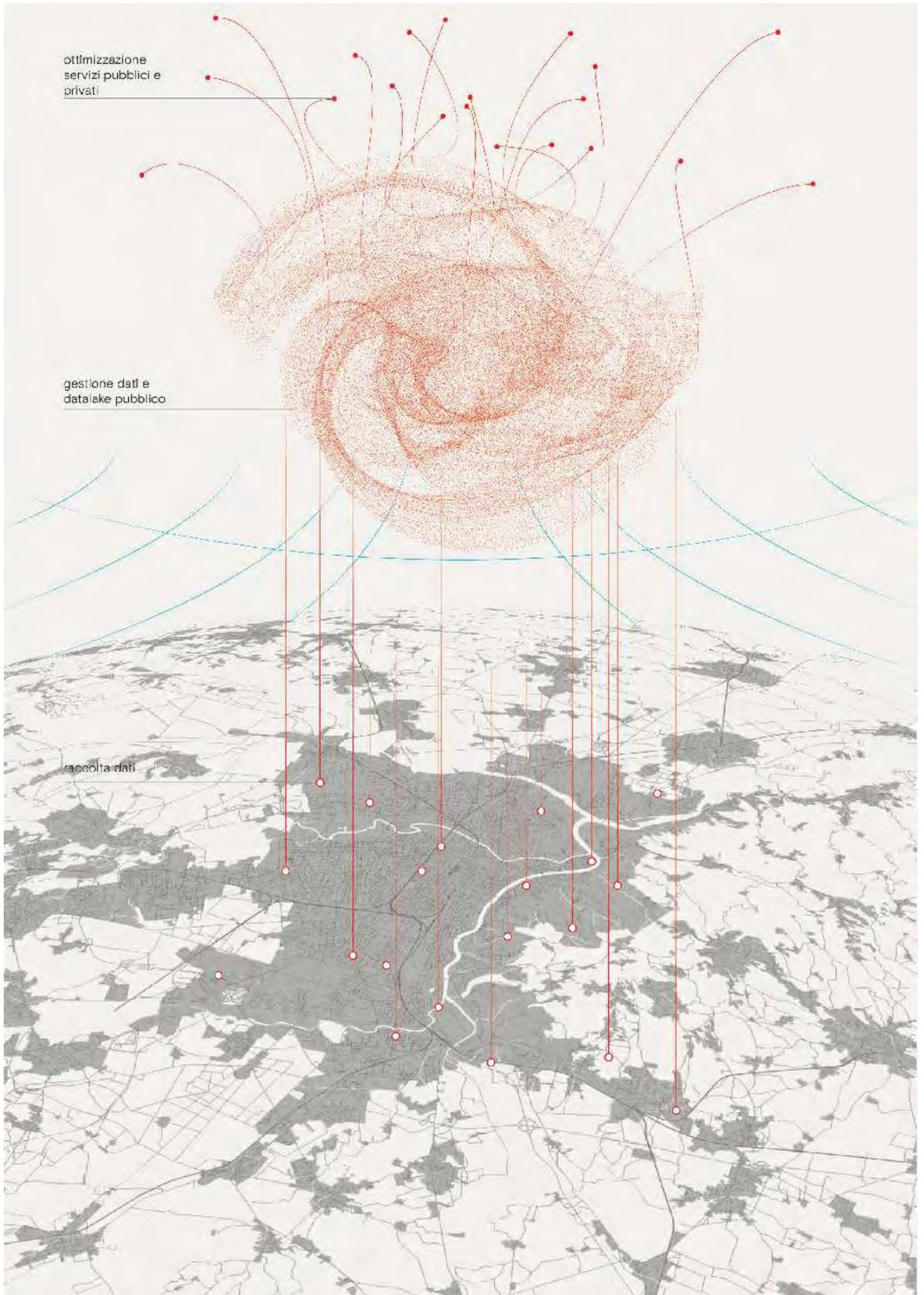
Assegnare ai gestori di energia il ruolo di players economici vuol dire metterli in condizione di confrontarsi attivamente con il mercato. In pratica, significa renderli competitivi su tutti i fronti e dotarli di fondi per ricerca e sviluppo, per attrarre investimenti e talenti.

# Amministrare con i big data

Una città *intelligente* è una città che utilizza le ITC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione) per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'efficienza dei propri servizi. L'espansione dei big data e l'evoluzione delle tecnologie *Internet of Things* (IoT) ha consolidato la richiesta di ottimizzazione ed efficienza delle strutture che organizzano la vita urbana: sistemi di trasporto più sofisticati, riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, rinnovamento di infrastrutture datate. La grande quantità di informazioni ottenibili spinge ad integrare la tecnologia nel governo dei principali servizi della città: ridurre la criminalità, la congestione del traffico, migliorare l'ambiente, spendere denaro in modi più ragionevoli. Questa capacità è mastodontica e governarla in modo efficace appare sempre necessario per confrontarsi con l'enorme complessità della città contemporanea. Come riuscire a generare un impatto determinante sul governo locale e a garantire la protezione dei dati sensibili e privati?

La raccolta, la sistematizzazione e l'utilizzo dei dati dovrebbero partire dal pubblico e dai servizi pubblici, per mettere in relazione i dati raccolti (utilizzando ad esempio smartphone, smartcard e sensori) e le informazioni statistiche provenienti dai governi nazionali in un unico sistema di piattaforme. Col fine di far convergere la richiesta sempre più ibrida di prestazioni pubbliche e private su un unico servizio, ovvero di permettere uno sviluppo più autonomo e rapido di aziende innovative, e servizi pubblici più semplici ed efficaci.

E' necessario pensare alla città come ad un sistema di reti da gestire: ad esempio il settore del trasporto orientato al "pubblico" nel suo complesso, che include treni, autobus, taxi, monopattini, biciclette; oppure al settore turistico e della vendita al dettaglio; o ancora il controllo in remoto delle prestazioni degli edifici pubblici, o la gestione del traffico stradale in relazione ad esempio ai cantieri presenti. Solo attraverso un grande "piano della digitalizzazione", dove i dati raccolti vengono memorizzati e analizzati su un database di gestione della città, è possibile raggiungere questo obiettivo. Un piano che preveda la completa digitalizzazione dei servizi pubblici e la creazione di un "data lake" garantito dalla Città, cioè di un deposito di dati condivisi con imprese e cittadini. La piattaforma pubblica deve essere in grado di analizzare una grande varietà di dati in tempo reale, modellando modifiche alle politiche e all'organizzazione dei singoli settori attraverso vari tipi di simulazione. I benefici sono immensi: più convenienza ed efficienza dei servizi pubblici, più redditività per le aziende e un maggiore flusso economico locale, più sicurezza e protezione.



# Enti forti per gestire eventi forti

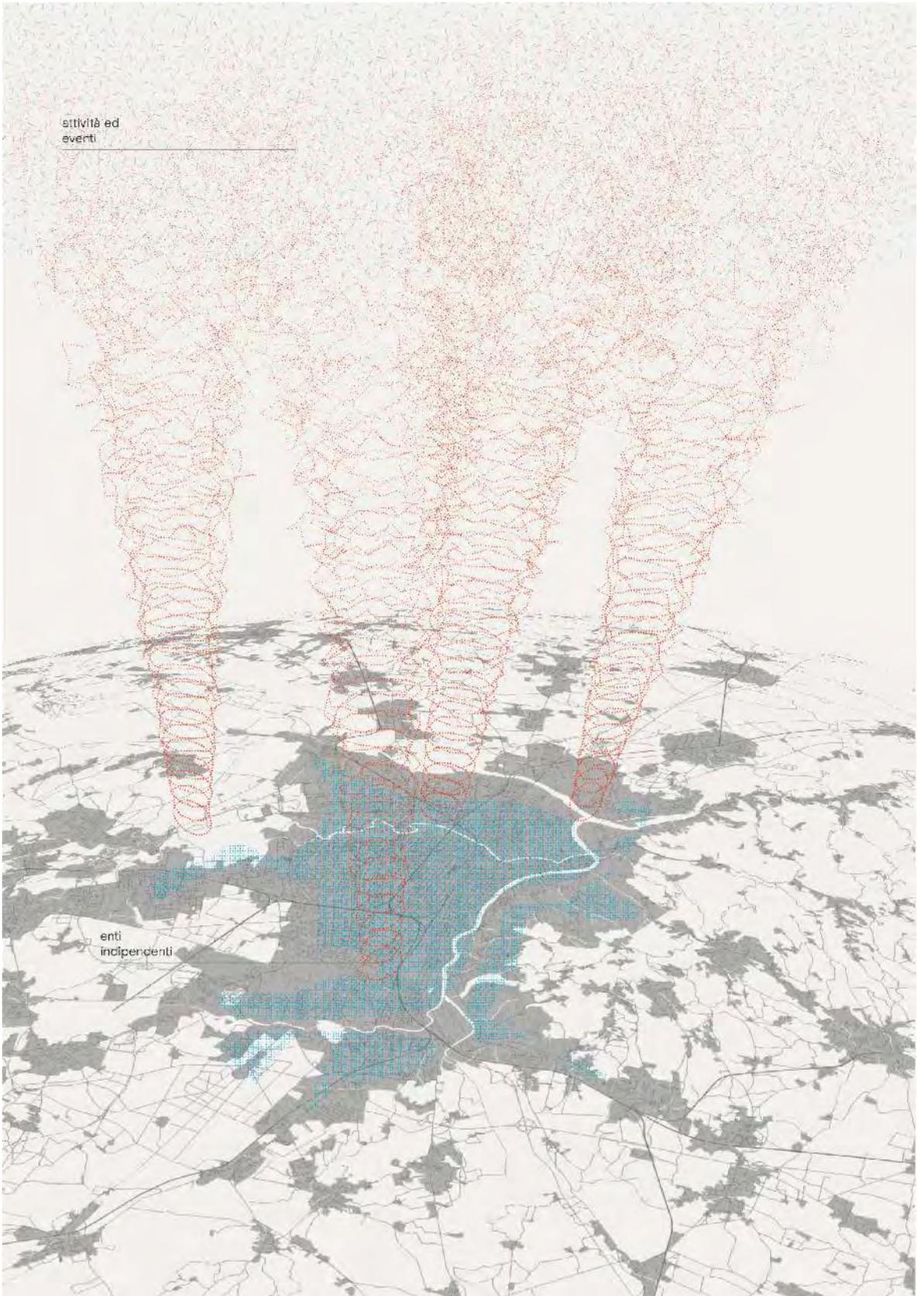
I processi di globalizzazione, ristrutturazione economica e riqualificazione urbana hanno posto gli “eventi” al centro delle strategie di sviluppo delle città. I cosiddetti “grandi eventi” offrono il potenziale per conseguire risultati economici, sociali, culturali e ambientali nell’ambito di strategie di sviluppo urbano più ampie. L’ambiente globale sempre più competitivo ha costretto le città a doversi distinguersi per creare un vantaggio competitivo e attrarre risorse, talenti e attenzioni. In passato, anche a Torino, eventi come i Giochi Olimpici –nonostante fossero inclusi nelle agende nazionali– sono stati propulsori di crescita, e quindi trattati entro una costruzione sempre più “soggettivistica” delle agende di sviluppo urbano: i grandi eventi sono diventati uno strumento fondamentale per le città per aumentare il profilo globale, richiamare l’attenzione dei media, stimolare il turismo e generare crescita economica.

Torino in particolare è una città che lavora molto attraverso i grandi eventi, di cui promuove l’estensione e la proliferazione: il Salone del Libro, e il Salone del Gusto, il Salone dell’Auto, Artissima, le grandi mostre d’arte, i festival musicali,... (l’elenco continua e rischierebbe di non essere esaustivo per la quantità di manifestazioni piccole e grandi che si avvicendano entro il medesimo obiettivo).

La complessità di gestione di questa grande quantità ha spesso generato risultati controversi: la chiusura di alcuni festival, la difficoltà di consentire a tutte le manifestazioni culturali un adeguato supporto economico, l’ingerenza politica in alcuni comitati organizzatori. Difficoltà che hanno aumentato l’incertezza intorno alla concretizzazione di alcune di questi eventi, generando nei casi peggiori un movimento centrifugo nel tentativo di approdare a città più ricche, o più disponibili, o più visibili.

Inoltre, la moltitudine di soggetti organizzatori dei singoli eventi impedisce di fatto a questo enorme patrimonio della città di essere gestito attraverso una forma omogenea. Per abilitare questi pezzi fondamentali dell’infrastruttura culturale della città, Torino ha bisogno di una regia complessiva attuata da un ente forte e indipendente. Capace di calendarizzare i singoli eventi entro una visione temporale d’insieme, o gestirne la complessità attraverso piattaforme che possano curarne anche gli aspetti legati al marketing, al fund-raising, al lobbying, etc. Capace di fatto di esprimere tutto il potenziale che da anni con fatica a Torino è messo in campo.

attività ed  
eventi



enti  
indipendenti

# La mobilità al centro del lavoro

Nella sua lunga storia legata alla mobilità, Torino ha proposto immagini opposte: la grande occupazione e crescita economica con la Fiat, e la vita in una città grigia e fosca; la ridotta capacità occupazionale attuale e il grande traffico veicolare che incide sulla qualità dell'aria. Questi aspetti contraddittori hanno contribuito a produrre una sostanziale ambiguità nel tentativo di conciliare la storia torinese con l'esigenza di ricreare quel vasto indotto produttivo e lavorativo, e di mantenere un equilibrio tra necessità produttive e condizioni ambientali.

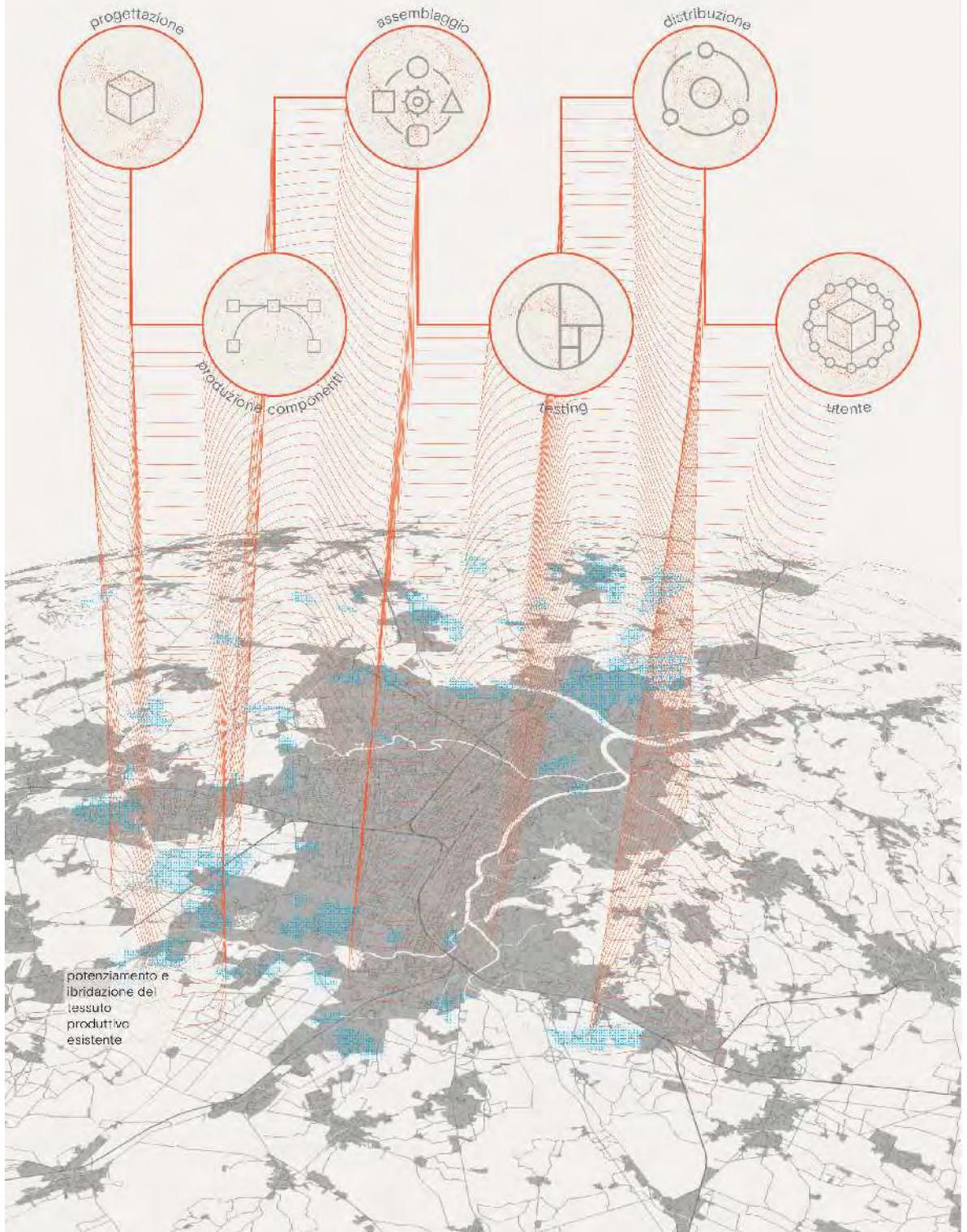
Le grandi competenze acquisite dalla sua lunga storia possono rendere Torino un modello innovativo per la produzione di mezzi per la mobilità? Vista la quantità di spazi e infrastrutture già esistenti e oggi largamente sottoutilizzate, a Torino è possibile fin da subito lavorare nell'ottica di una ricostruzione di una filiera della mobilità che prescindano solo dalla costruzione di automobili. Una filiera che deve sfruttare investimenti nell'elettrico, nell'idrogeno e nel *driverless* per organizzare la produzione di tutti i tipi di mezzi per la mobilità, compreso quelli del segmento di mercato denominato "micromobilità".

Alcuni pezzi di questa filiera potenziale si stanno peraltro già attivando:

- un accordo di collaborazione tra l'Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino e Fiat Chrysler Automobiles sperimenterà l'integrazione della mobilità elettrificata con le ZTL direttamente nella viabilità urbana;
- Sky Gate sarà il primo vertiporto per velivoli a decollo e atterraggio verticale, il primo pezzo di un ecosistema di servizi per la mobilità verticale insieme all'acceleratore dedicato all'innovazione tecnologica dell'Urban Air Mobility;
- il futuro "Centro nazionale per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel campo della mobilità e dell'automotive" favorirà e organizzerà attività di ricerca tra imprese e altri centri di ricerca italiani ed europei, attività di formazione, e realizzazione di linee pilota sperimentali per la dimostrazione di tecniche di produzione e per la sperimentazione di nuove forme di mobilità, e ulteriori applicazioni dell'Intelligenza Artificiale al settore della mobilità in genere.

Come implementeremo questo asset della città nel prossimo decennio?

rifondazione di una  
filiera produttiva

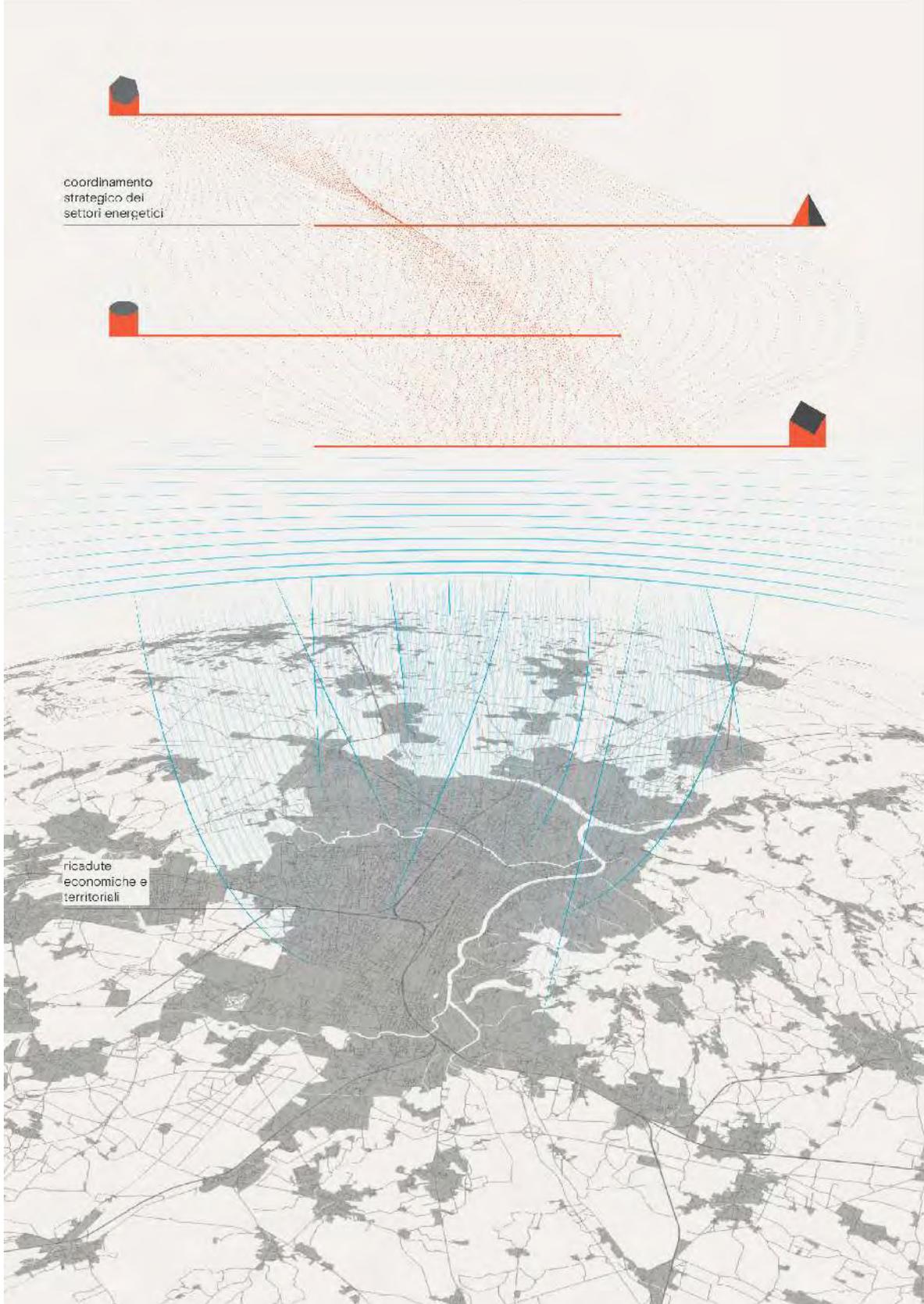


# Sfruttare la transizione energetica

Negli anni più recenti, il settore dell'energia sta subendo una rapidissima e radicale trasformazione tecnica e tecnologica: la generazione distribuita (la produzione di energia in unità diffuse e di piccole dimensioni), l'efficienza nelle tecnologie di accumulo energetico, le *smart grid* interconnesse con le reti di telecomunicazione (reti di distribuzione energetica smart), lo *shale gas* (metano estratto da giacimenti di argilla), sono solo alcuni degli sviluppi attuali. Parallelamente, si sta modificando anche l'intera catena di valore, dall'*upstream* (generazione/approvvigionamento e trasmissione/trasporto di energia), al *midstream* (distribuzione) fino al *downstream* (vendita al cliente finale). Non ultimo, il rapporto tra produzione e distribuzione deve fare i conti con la transizione ecologica in contrasto all'emergenza climatica: le città sono tra i luoghi protagonisti di questa rimodulazione, visto che qui viene esaurito il 75% delle risorse naturali, e qui viene prodotto il 50% dei rifiuti solidi globali, con il 60% di emissioni di gas serra (fonte: WEF).

I gestori energetici (cioè le *utilities*) non sono più quindi soggetti demandati alla semplice abilitazione della distribuzione di energia e al monitoraggio dell'infrastruttura generale. Sono pertanto operatori economici *de facto*. Assegnare ai gestori di energia il ruolo di *players* economici vuol dire metterli in condizione di confrontarsi attivamente con il mercato: in pratica, significa renderli competitivi e dotarli di fondi per ricerca e sviluppo col fine di attrarre investimenti e talenti.

Sono soggetti che devono quindi confrontarsi con questioni sempre più trasversali: quelle normative, per cui l'evoluzione della legislazione relativa ad energia e altre *utilities* sta cambiando il mercato in tempi rapidissimi; quelle dell'esaurimento delle risorse, e la necessità di trovare valide alternative; quelle macroeconomiche, per cui l'approvvigionamento delle risorse sta cambiando gli assetti geopolitici in molti paesi, e conseguentemente gli assetti economici interni e le relazioni internazionali; quelle dell'innovazione, dove l'intensificarsi della concorrenza e l'aumento di nuovi *players* mette sotto pressione i modelli di business tradizionali; quelle legate alla *digital transformation*, che impone una importante ristrutturazione dei processi aziendali e di tutta l'infrastruttura applicativa sottesa. Come per altri settori, la partita sull' "energia" si gioca in modo simultaneo a livello globale e locale.



coordinamento  
strategico dei  
settori energetici

ricadute  
economiche e  
territoriali

## **Modalità di attuazione**

In questo Masterplan, le tappe dello sviluppo di Torino passano attraverso 12 linee guida, che si muovono in direzioni diverse e agiscono a scale e su sistemi differenti. Volendo tracciare una “mappa” delle relazioni tra i singoli indirizzi progettuali, si costituirebbero dei filoni di intervento lineari, regolati da tempi e fasi di impostazione e attuazione. Ad esempio le questioni energetiche potrebbero essere tutte allineate tra loro, e intrecciare anche il lavoro sull’infrastruttura abitativa. Oppure la mobilità urbana potrebbe muoversi sulla medesima traiettoria delle ricadute economiche che genera la produzione veicolistica, seppur perseguendo obiettivi specifici propri, generando benefici in entrambe le direzioni.

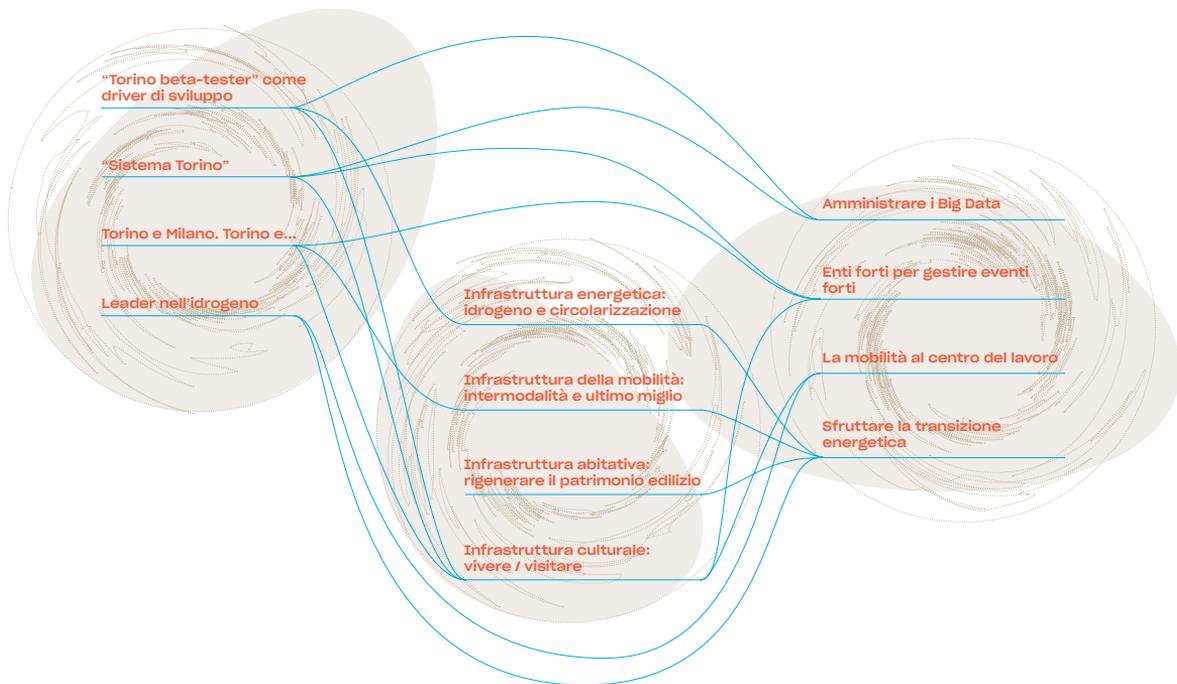
È comunque possibile definire una dualità: le linee guida lavorano in modo sinergico e consequenziale, ma l’azione differenziata –per scale, soggetti coinvolti, e processi che attivano– consente di organizzarne le parti in modo autonomo. E’ questo il passaggio necessario nell’immediato futuro, nei prossimi mesi: impostare i pezzi del lavoro, prevedere i tavoli, definire obiettivi concreti per ogni linea guida e capirne i tempi di attuazione.

L’efficacia delle linee guida –tanto nelle parti gestionali quanto in quelle spaziali– sarà proporzionale al grado di interoperabilità che si riuscirà a generare trasversalmente tra le 12 linee guida e categorie a cui appartengono (strategie, infrastrutture, sistemi). Quanto più integrata ne è l’impostazione, tanto più esponenziale è l’effetto potenziale.

A seguito di oltre un anno di eventi eccezionali, è difficile prevedere cosa accadrà nell’immediato futuro, così come è impossibile prefigurare le risposte politiche ad emergenze importanti. Il Masterplan, per sua natura, è concepito però come uno strumento plastico: le linee guida sono plasmate sull’oggi, sulle condizioni attuali da cui avviare uno sviluppo più forte, ma sono capaci di accogliere cambiamenti (anche sostanziali) senza comprometterne l’efficacia.

Nella pagina a lato:  
in alto: schema relazionale tra le linee guida del Masterplan;  
in basso: tempi e fasi di ipotetica attuazione.

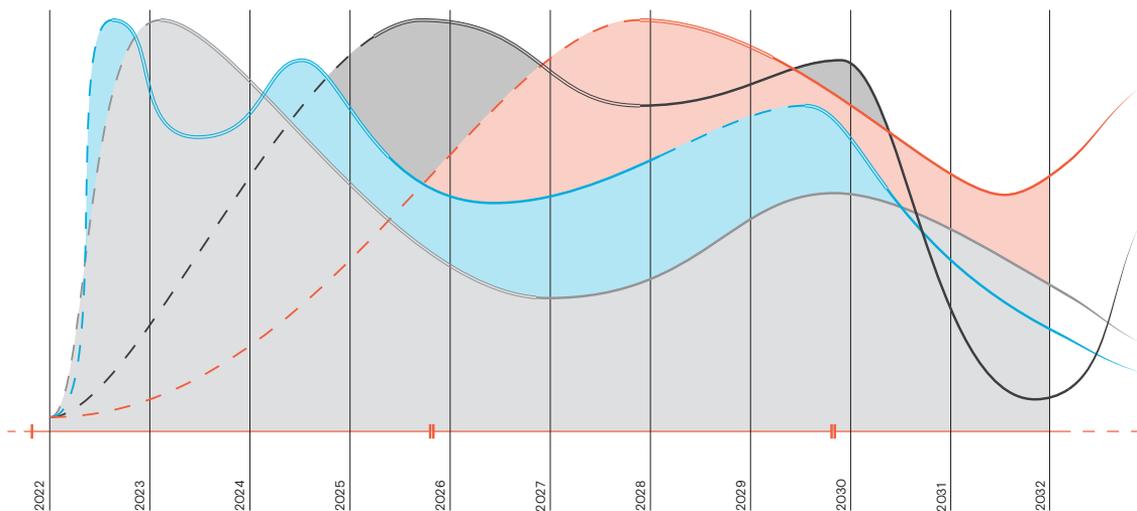
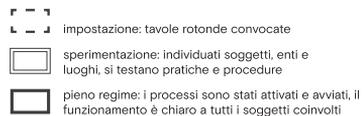
Ciò che è possibile fare, da subito, è quindi rendere Torino un organismo dinamico, non statico, rispettando il principio evolutivo Darwiniano secondo il quale non è la specie più forte a sopravvivere, né la più intelligente: ma quella più riesce ad adattarsi al cambiamento.



**TEMPI DI ATTUAZIONE**



**FASI DI ATTUAZIONE**







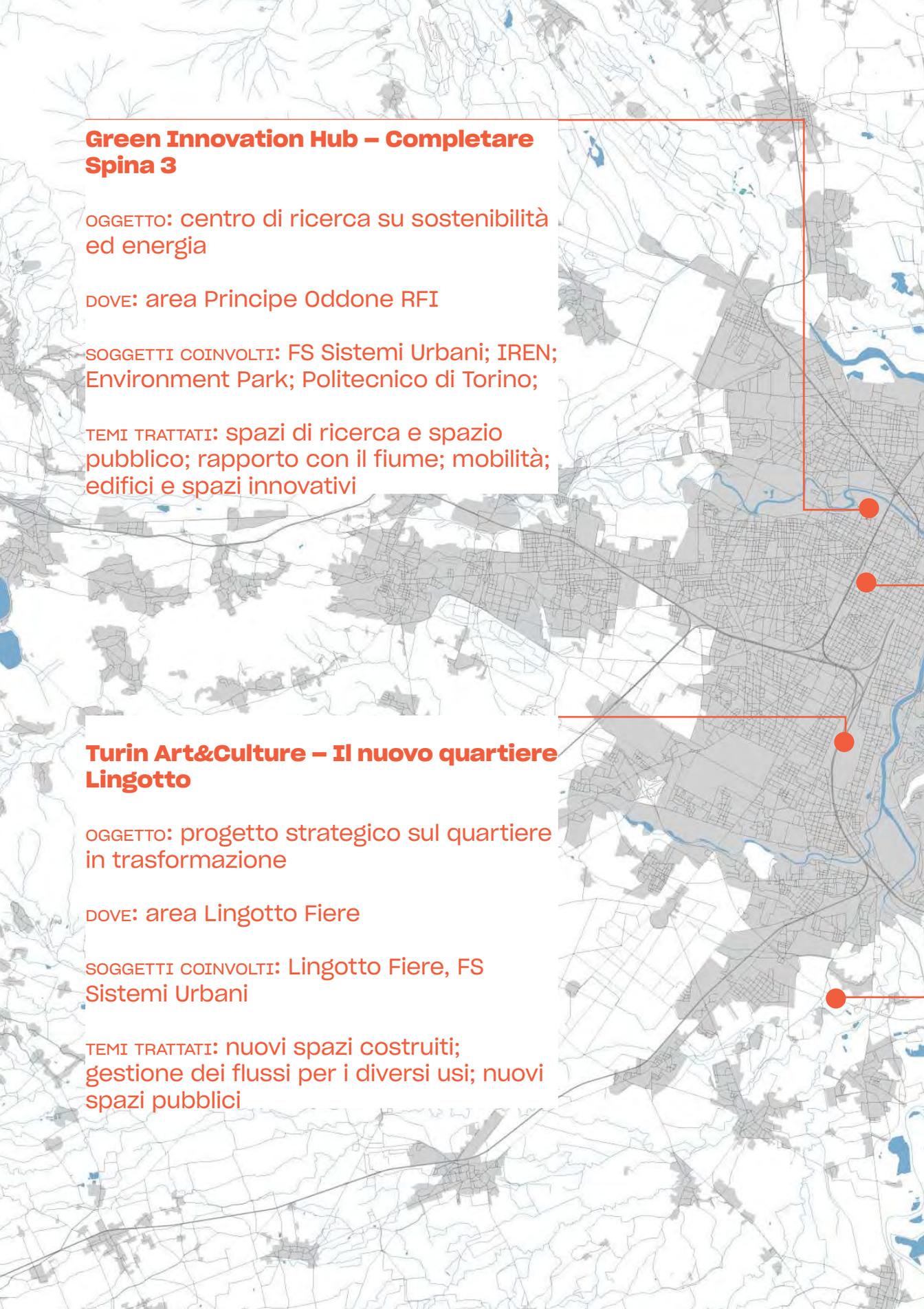
# Inneschi

L'innescò è un'azione di iniziazione, di avviamento ad una trasformazione. Torino deve ambire a trasformazioni urbane in grado di esprimere tutto il potenziale di sviluppo innovativo di ogni parte della sua città, a partire da luoghi-detonatore in grado di essere rappresentativi rispetto all'idea di cambiamento che la città vuole perseguire.

L'innescò è quindi solo l'avvio di una trasformazione più ampia. Non vuole sostenere il principio –non sempre affermato– secondo il quale un nuovo “luogo” sia l'elemento capace di cambiare una condizione esistente in modo significativo: l'innescò non lavora in modo autonomo, né funziona se avulso dal sistema urbano e dalle connessioni fisiche e virtuali che crea. L'innescò funziona in modo biunivoco se funziona anche la città.

## Una selezione: il concorso di idee

Le linee guida sono state testate su 4 aree esemplari –ovvero su una selezione parziale di ambiti di trasformazione urbana– attraverso il concorso di idee “Envisioning Torino”: le potenzialità trasformative delle aree si sono confrontate con la comprensione della complessa realtà sociale di Torino, raccogliendo idee e pratiche di progetto proposte da chi abita la città. Proprio rispetto agli abitanti di oggi –e soprattutto a quelli di domani–, che con le proprie competenze ed *expertise* possono contribuire al suo sviluppo economico e sociale, il bando ha coinvolto prioritariamente giovani qualificati e residenti e iscritti agli ordini professionali del nord-ovest, accogliendo in una forma consulenziale la partecipazione dei soggetti che non appartengono a queste categorie. “Envisioning Torino” ha coinvolto quindi circa 120 giovani professionisti raggruppati in 15 team multidisciplinari, che si sono confrontati con proprietari dei suoli e soggetti potenzialmente interessati sulle 4 aree proposte: Porta Susa, Oddone-Spina 3, Lingotto, Stupinigi.

A detailed map of Turin, Italy, showing the city's layout, streets, and the Po River. Three specific areas are highlighted with red boxes and red dots: the Spina 3 area in the north, the Lingotto Fiere area in the east, and the Lingotto Fiere area in the south. The map is rendered in a light grey and blue color scheme.

## **Green Innovation Hub – Completare Spina 3**

**OGGETTO:** centro di ricerca su sostenibilità ed energia

**DOVE:** area Principe Oddone RFI

**SOGGETTI COINVOLTI:** FS Sistemi Urbani; IREN; Environment Park; Politecnico di Torino;

**TEMI TRATTATI:** spazi di ricerca e spazio pubblico; rapporto con il fiume; mobilità; edifici e spazi innovativi

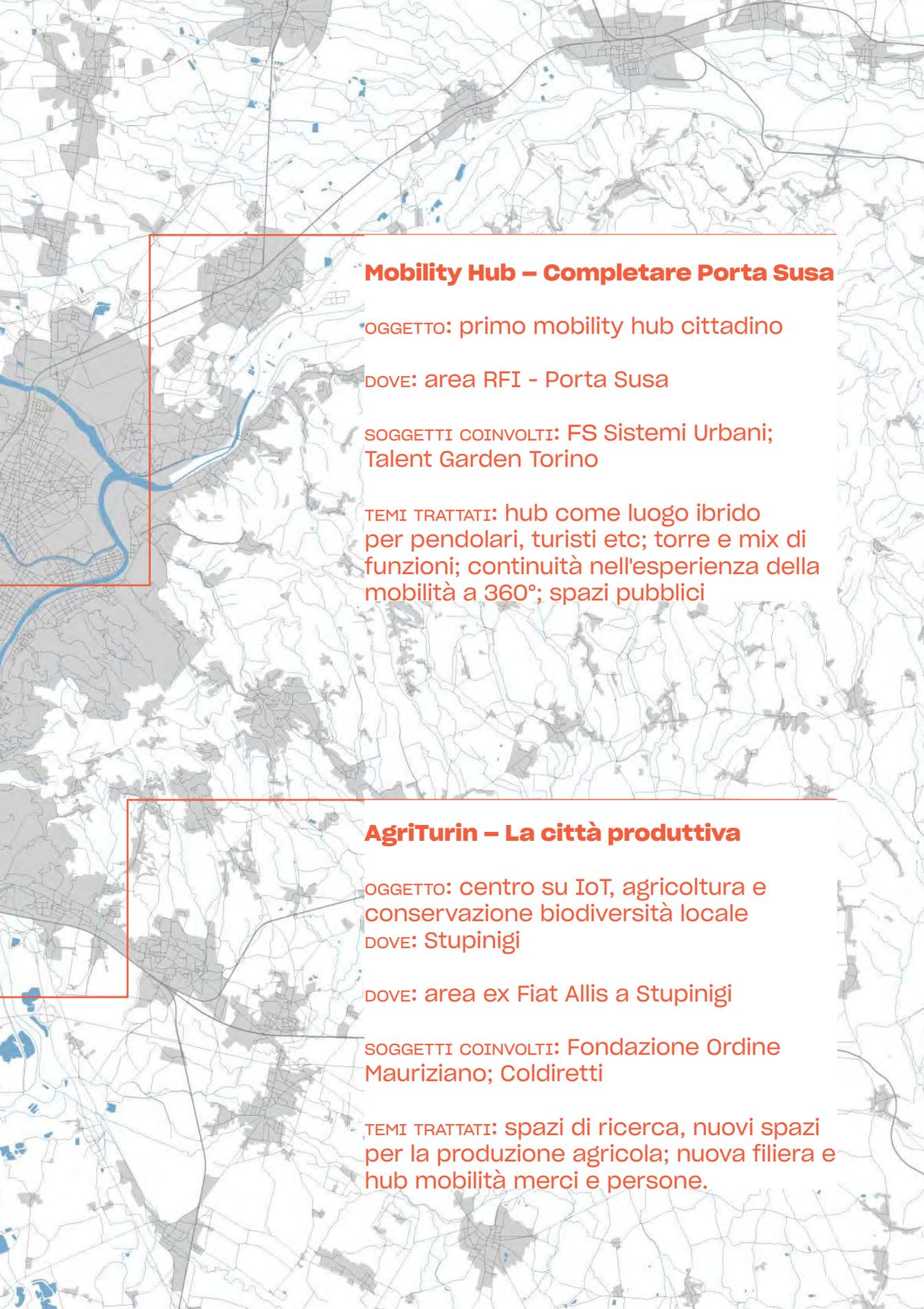
## **Turin Art&Culture – Il nuovo quartiere Lingotto**

**OGGETTO:** progetto strategico sul quartiere in trasformazione

**DOVE:** area Lingotto Fiere

**SOGGETTI COINVOLTI:** Lingotto Fiere, FS Sistemi Urbani

**TEMI TRATTATI:** nuovi spazi costruiti; gestione dei flussi per i diversi usi; nuovi spazi pubblici



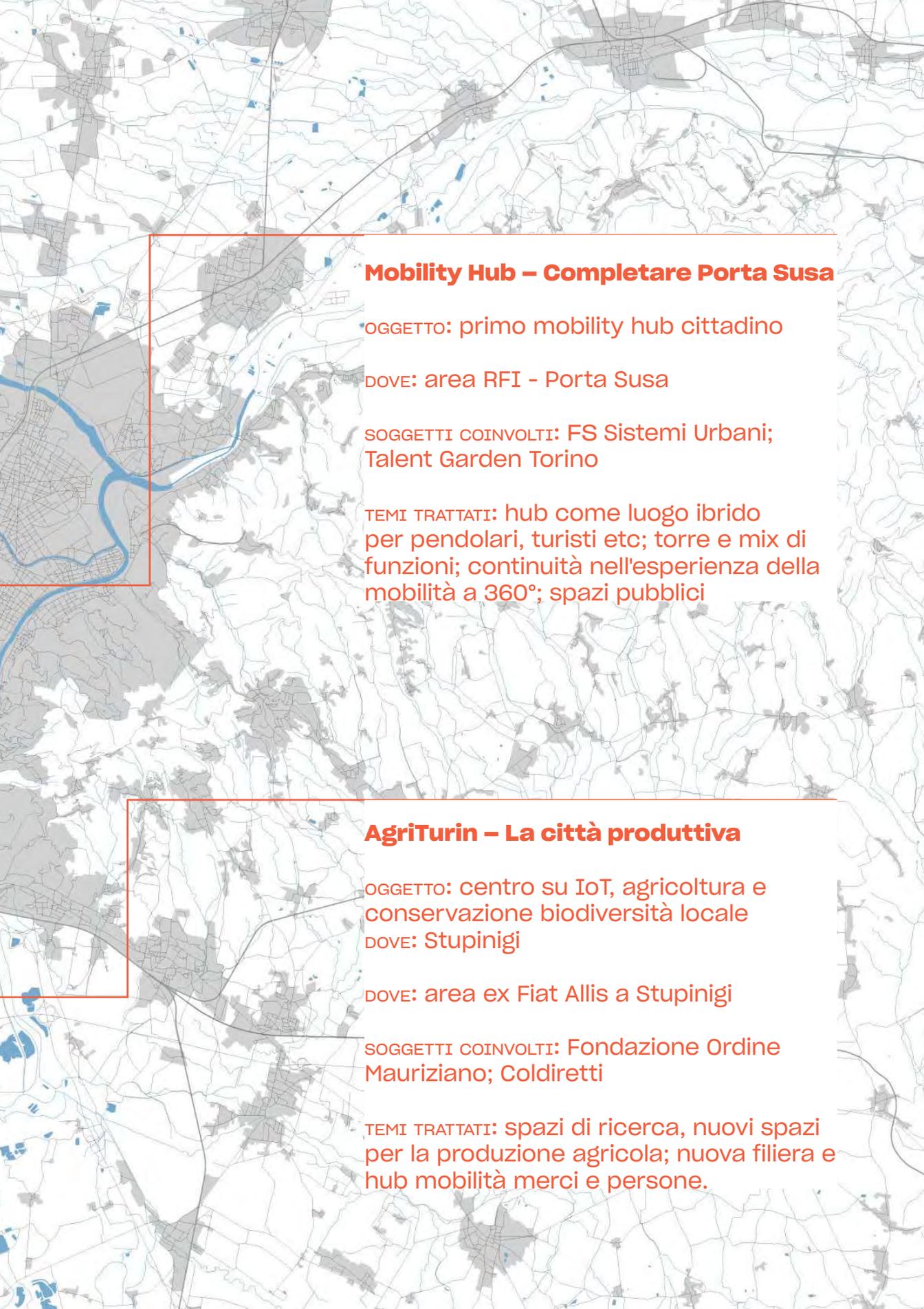
## **Mobility Hub – Completare Porta Susa**

**OGGETTO:** primo mobility hub cittadino

**DOVE:** area RFI - Porta Susa

**SOGGETTI COINVOLTI:** FS Sistemi Urbani;  
Talent Garden Torino

**TEMI TRATTATI:** hub come luogo ibrido per pendolari, turisti etc; torre e mix di funzioni; continuità nell'esperienza della mobilità a 360°; spazi pubblici



## **AgriTurin – La città produttiva**

**OGGETTO:** centro su IoT, agricoltura e conservazione biodiversità locale

**DOVE:** Stupinigi

**DOVE:** area ex Fiat Allis a Stupinigi

**SOGGETTI COINVOLTI:** Fondazione Ordine Mauriziano; Coldiretti

**TEMI TRATTATI:** spazi di ricerca, nuovi spazi per la produzione agricola; nuova filiera e hub mobilità merci e persone.

# MOBILITY HUB

## Completare Porta Susa

DOVE  
**area RFI - Porta Susa**

---

SOGGETTI COINVOLTI  
**FS Sistemi Urbani;  
Talent Garden  
Torino**

---

**33**  
professionisti  
coinvolti

---

Area oggetto  
di intervento



Area di  
interesse



Cosa succederebbe se guardassimo all'area di Porta Susa come un grande hub della mobilità in centro città? Ovvero come un luogo capace di gestire tutti i flussi di persone che arrivano in città e che da essa si muovono, e quelle che si spostano al suo interno, un luogo che integra i servizi già presenti con un mix di funzioni destinate a differenti categorie di viaggiatori (ad es. pendolari, turisti) e non. Alcuni spazi circostanti (ad es. lo stallo autobus) potrebbero essere ripensati entro questa traiettoria complessiva?



# MOTO CENTRALE

Progettisti: Arch. Giulio La Ferrara (capogruppo), Arch. Attilio Michele de Palma, Arch. Mattia Ghigo  
Consulenti: Chiara Lusso (antropologa), Caterina Pestalozza (geografa), Emanuele Pettenella (urbanista/  
paesaggista)



# GREEN HUB

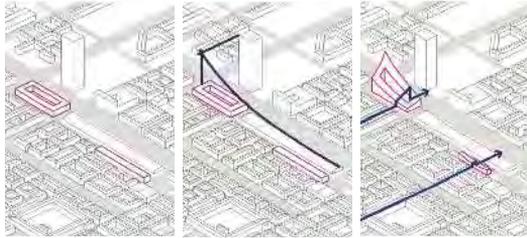
Progettisti: Arch. Flavio Giacco, Giulia Pacella



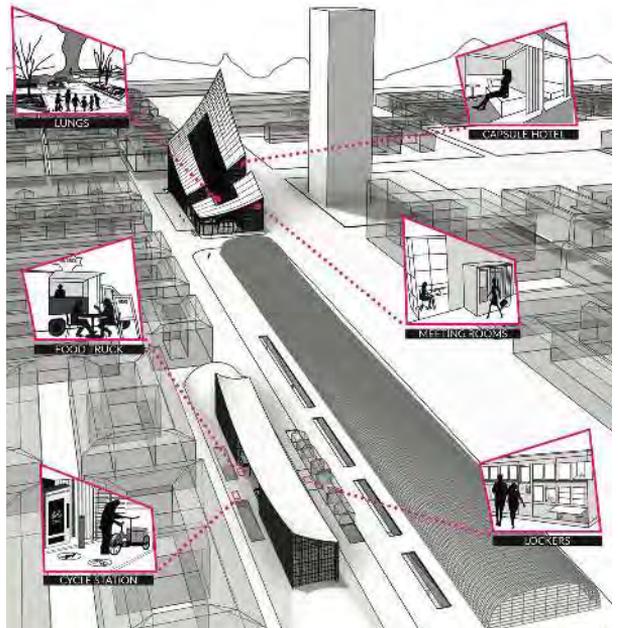
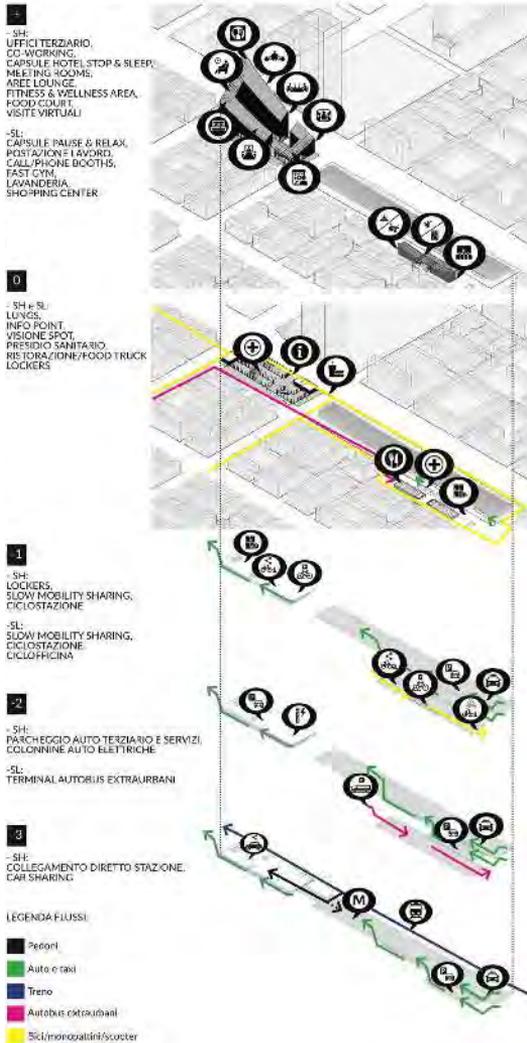
# A SMART BRAIN FOR TURIN

Progettisti: Ing. Francesca Maria Ugliotti (capogruppo), Arch. Daniela De Luca, dott. Ivana Scidà, Arch. Sara Giaveno, Arch. Gianvito Marino Ventura, Arch. Emmanuele Iacono, Arch. Arianna Fonsati, Ing. Emiliano Cereda, Ing. Matteo Del Giudice, Arch. Salvatore Magnano, Arch. Linda Falsini.

Consulenti: Ilario Ferrocino (agronomo), Edoardo Patti (ing. informatico), David Erba (ingegnere).

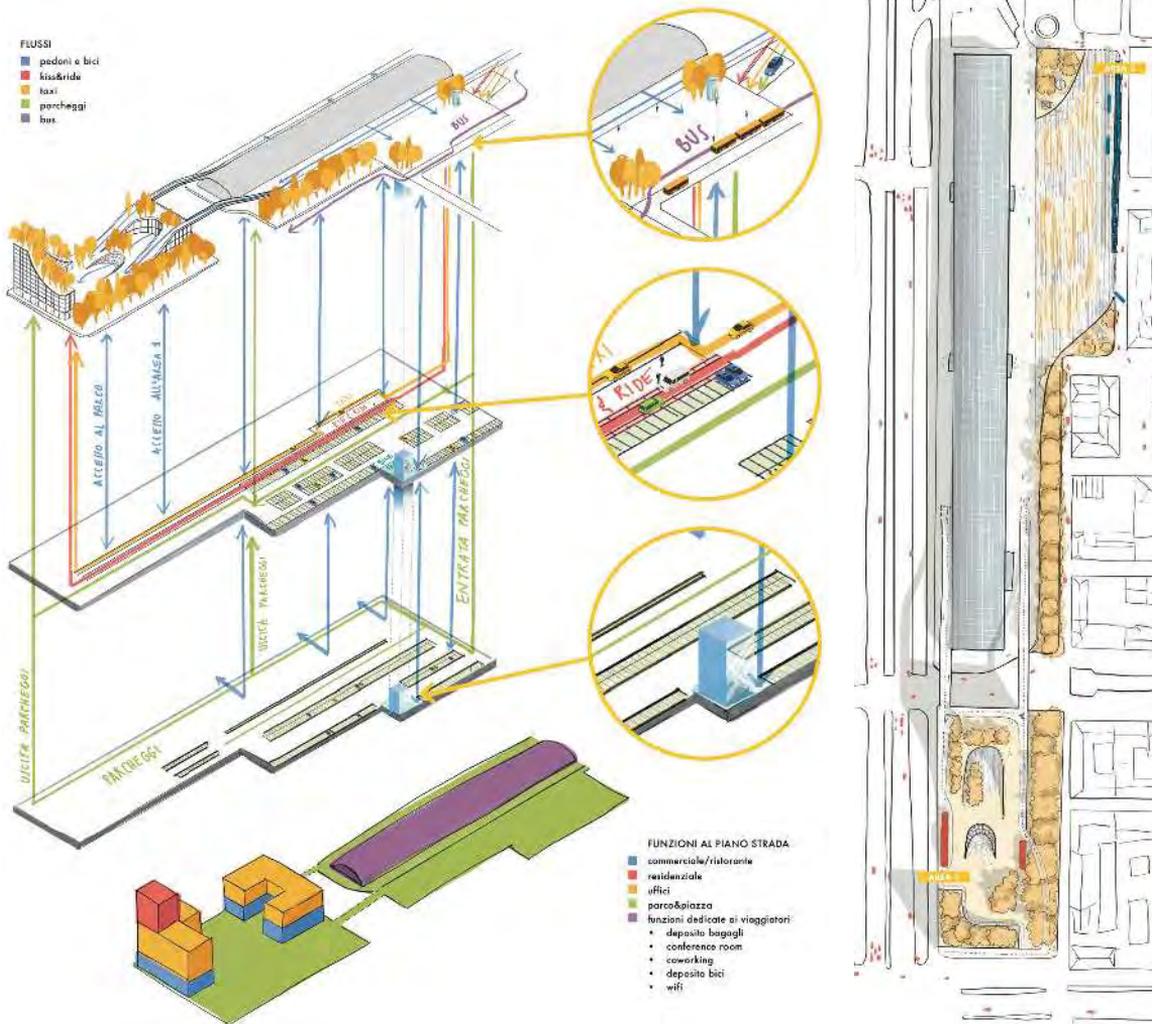
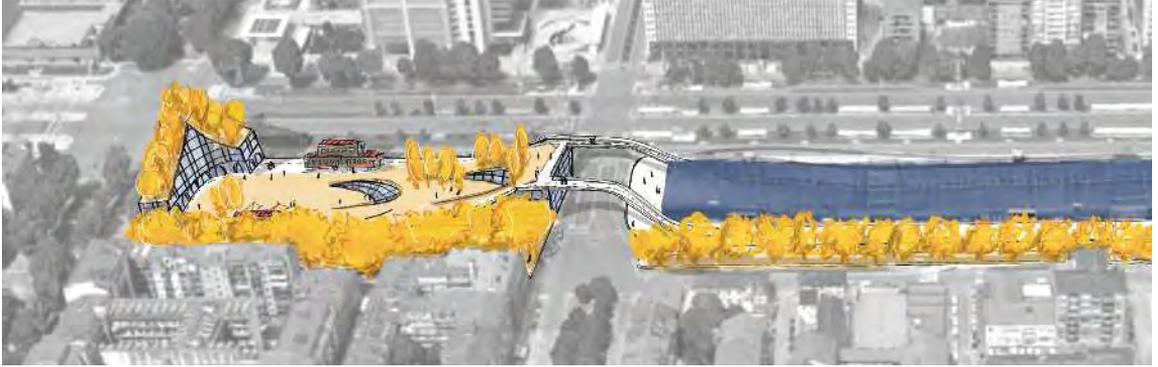


## FLUSSI E SERVIZI



# PORTAS(i)USA

Progettisti: Arch. Chiara Cuatto (capogruppo), Ing. Giulia Caravero, Ing. Enrico Agosti, Ing. Giovanni Bonello, Arch. Riccardo Cannata, Ing. Francesca Alliegro, Ing. Gianluca Bigoni, dott. Nicole Mariotti, dott. Federico Cuomo.  
 Consulenti: Ambra Giustetto (ergonomia e UX), Simone Villa (giardiniere «gestionale»).



# TURIN ART&CULTURE

## Il nuovo quartiere Lingotto

DOVE  
**area Lingotto  
Fiere**

---

SOGGETTI COINVOLTI  
**Lingotto Fiere; FS  
Sistemi Urbani**

---

**17**  
professionisti  
coinvolti

---

Area oggetto  
di intervento



Area di  
interesse



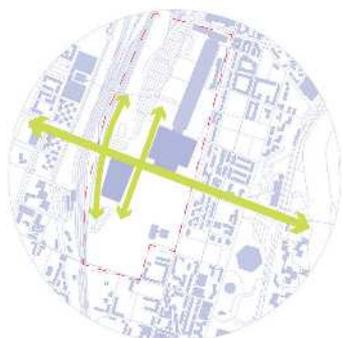
L'area del Lingotto è una piastra densa di attività di tipo molto diverso, nel cui centro si collocano gli spazi fieristici del Lingotto Fiere e dell'OVAL. Un luogo di importanza strategica per le ricadute in termini economici e d'immagine sul territorio comunale e metropolitano.

Alla luce dell'emergenza sanitaria, come può essere ripensato un luogo il cui utilizzo è basato essenzialmente su ciò che oggi è vietato? Come ragionare strategicamente sui diversissimi flussi che attraversano questa piastra urbana? Come si relaziona il polo fieristico con gli elementi che intorno ad esso si attivano? Come potenziarne la componente strategica?



# THE LINGOTTO APPROACH

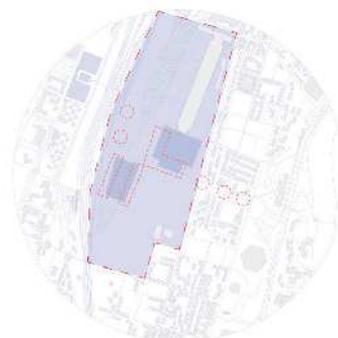
Progettisti: Arch. Mario Daudo (capogruppo), Ing. Alberto Benetti, Arch. Ginevra Serena, Arch. Juan Carlos Romero, Arch. Pietro Ferrero (paesaggista)



**#COLLEGA**



**#ACCEDI**

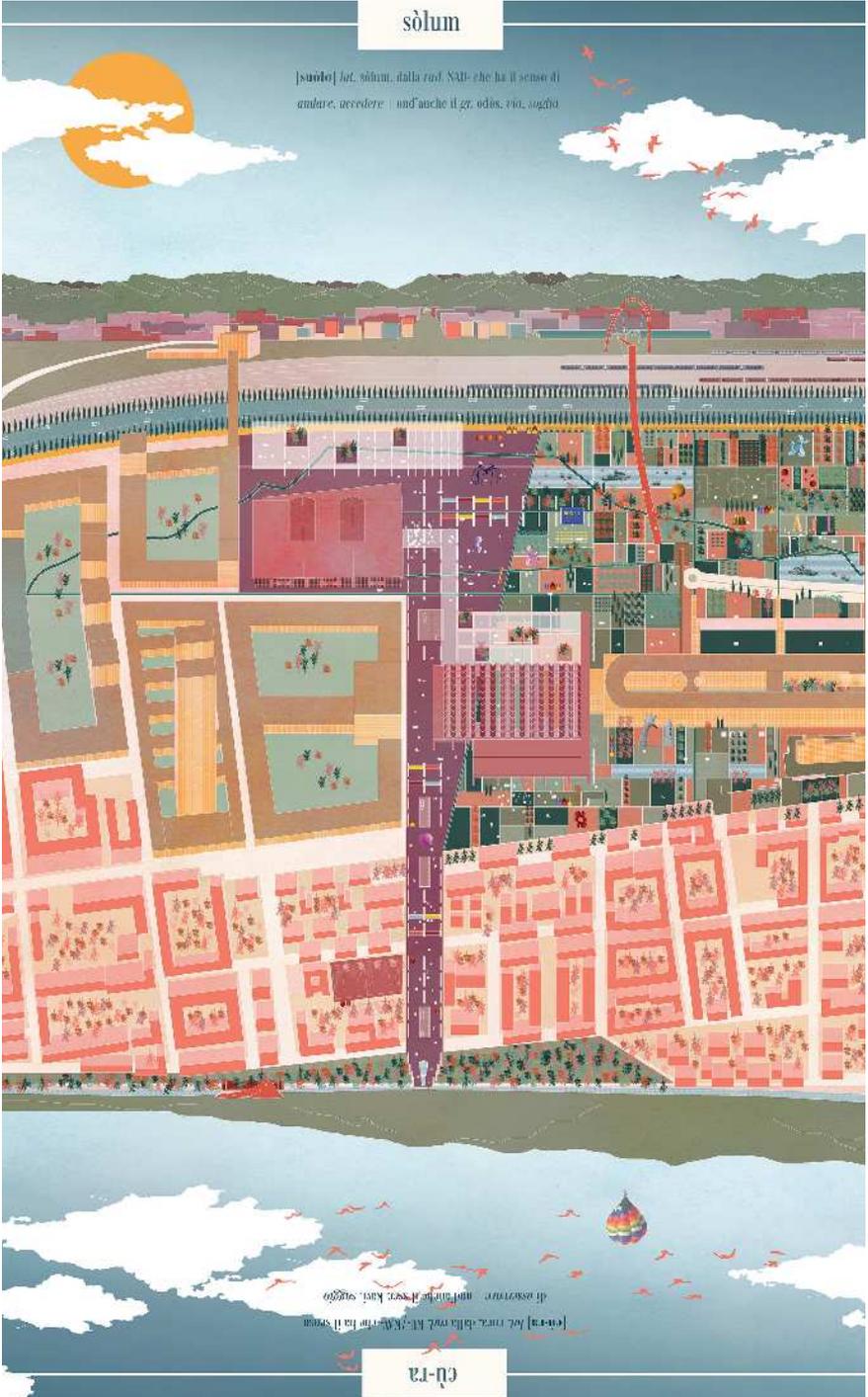


**#VARIA**



# SOLUM CURA

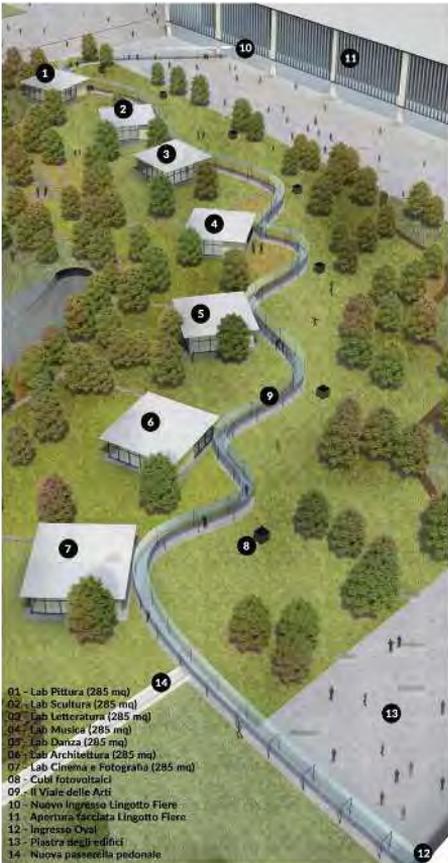
Progettisti: Arch. Davide Vero (capogruppo), Arch. Alice Cerrato, Arch. Giorgia Greco  
 Consulenti: Noemi Conterno (Antropologa)



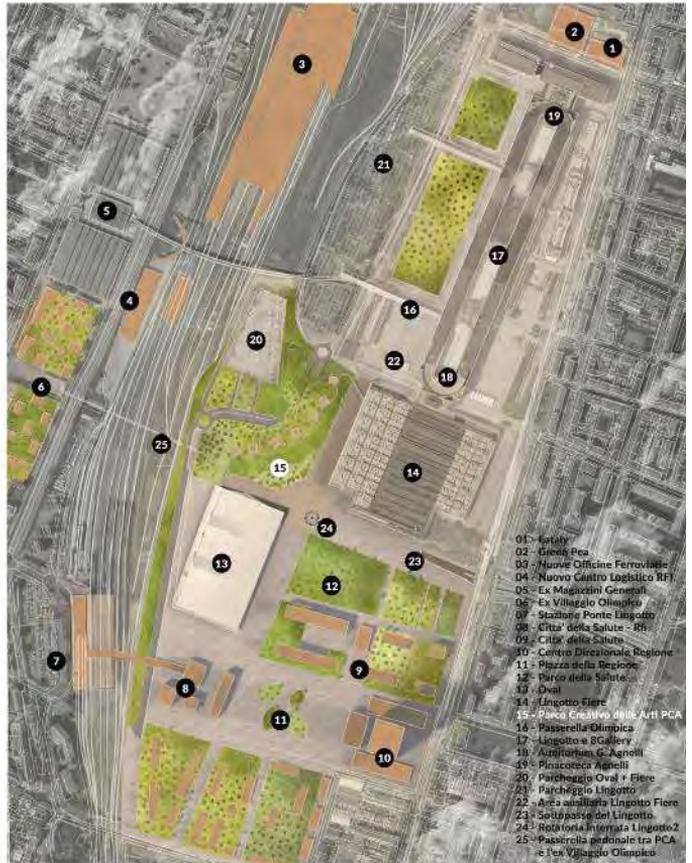
# PARCO CREATIVO DELLE ARTI

Progettisti: Arch. Urszula Anna Grodzicka (capogruppo), Arch. Michela Bongiorno (urbanista), Ing. Flavio Brosio, Pierpaolo Tagliola (agronomo paesaggista).

Consulenti: Alessia Rosa (pedagogista), Federica Romeo (specialista energetica), Davide Fasolo (artista e antropologo culturale), Luca Giannitti (specialista viabilistico).



- 01 - Lab Pittura (285 mq)
- 02 - Lab Scultura (285 mq)
- 03 - Lab Letteratura (285 mq)
- 04 - Lab Musica (285 mq)
- 05 - Lab Danza (285 mq)
- 06 - Lab Architettura (285 mq)
- 07 - Lab Cinema e Fotografia (285 mq)
- 08 - Club Fotovoltaici
- 09 - Il Viale delle Arti
- 10 - Nuovo Ingresso Lingotto Fiere
- 11 - Apertura Tarciata Lingotto Fiere
- 12 - Ingresso Oval
- 13 - Piazze degli edifici
- 14 - Nuova passerella pedonale



- 01 - Farchy
- 02 - Green Pea
- 03 - Nuove Officine Ferroviarie
- 04 - Nuovo Centro Logistico RFI
- 05 - Ex Magazzini Generali
- 06 - Ex Villaggio Olimpico
- 07 - Stazione Ponte Lingotto
- 08 - Città della Salute - RH
- 09 - Città della Salute
- 10 - Centro Disabilità Regione
- 11 - Piazza della Regione
- 12 - Parco della Salute
- 13 - Oval
- 14 - Lingotto Fiere
- 15 - Parco Creativo delle Arti PCA
- 16 - Passerella Olimpica
- 17 - Lingotto e BGallery
- 18 - Auditorium G. Agnelli
- 19 - Pinacoteca Agnelli
- 20 - Parcheggio Oval e Fiere
- 21 - Parcheggio Lingotto
- 22 - Area annessa Lingotto Fiere
- 23 - Sotto-passe del Lingotto
- 24 - Rotonda annessa Lingotto2
- 25 - Passerella pedonale tra PCA e l'ex Villaggio Olimpico

# GREEN INNOVATION HUB

## Completare Spina 3

DOVE  
**area Principe  
Oddone RFI**

---

SOGGETTI COINVOLTI  
**FS Sistemi Urbani;  
Environment Park;  
Politecnico di  
Torino**

---

**34**  
professionisti  
coinvolti

---

Area oggetto  
di intervento



Area di  
interesse



Cosa succederebbe se immaginassimo un centro di ricerca e di cultura green capace di raccogliere le sfide contemporanee su sostenibilità ed energia, e i temi e le attività che a queste possano essere affiancate?

Spina 3 diventerebbe una “infrastruttura” per lo sviluppo, capace di consentire a enti pubblici, aziende e PMI di ricostituire la vocazione all’innovazione in quest’area.

Cosa vuol dire oggi progettare spazi di ricerca? Il rapporto con il fiume può essere di tipo ‘produttivo’? Come è connesso rispetto al resto della città?



# SPINA 3.0

Progettisti: Arch. Giovanni Grialanza (capogruppo), Arch. Marco Andreatta (urbanista), Arch. Andrea Anselmo (urbanista), Arch. Davide Ceconello, Arch. Gloria Castellini, Arch. Filippo Fanciotti  
Consulenti: Arch. Gianluca Bernardi, Andrea Cusano (urbanista e paesaggista), Arch. Leonardo Peressa



# RE - PARK

Progettisti: Arch. Diego Baronchelli (paesaggista e capogruppo), Arch. Francesca Capellini, Arch. Francesco Prete;

Consulenti: Arch. Marco Zanini, Arch. Francesca Zanotto, Giacomo Pozzi (antropologo), Pietro Resteghini (antropologo), Arch. Jacopo Gallo



FASE 0



FASE 1



FASE 2

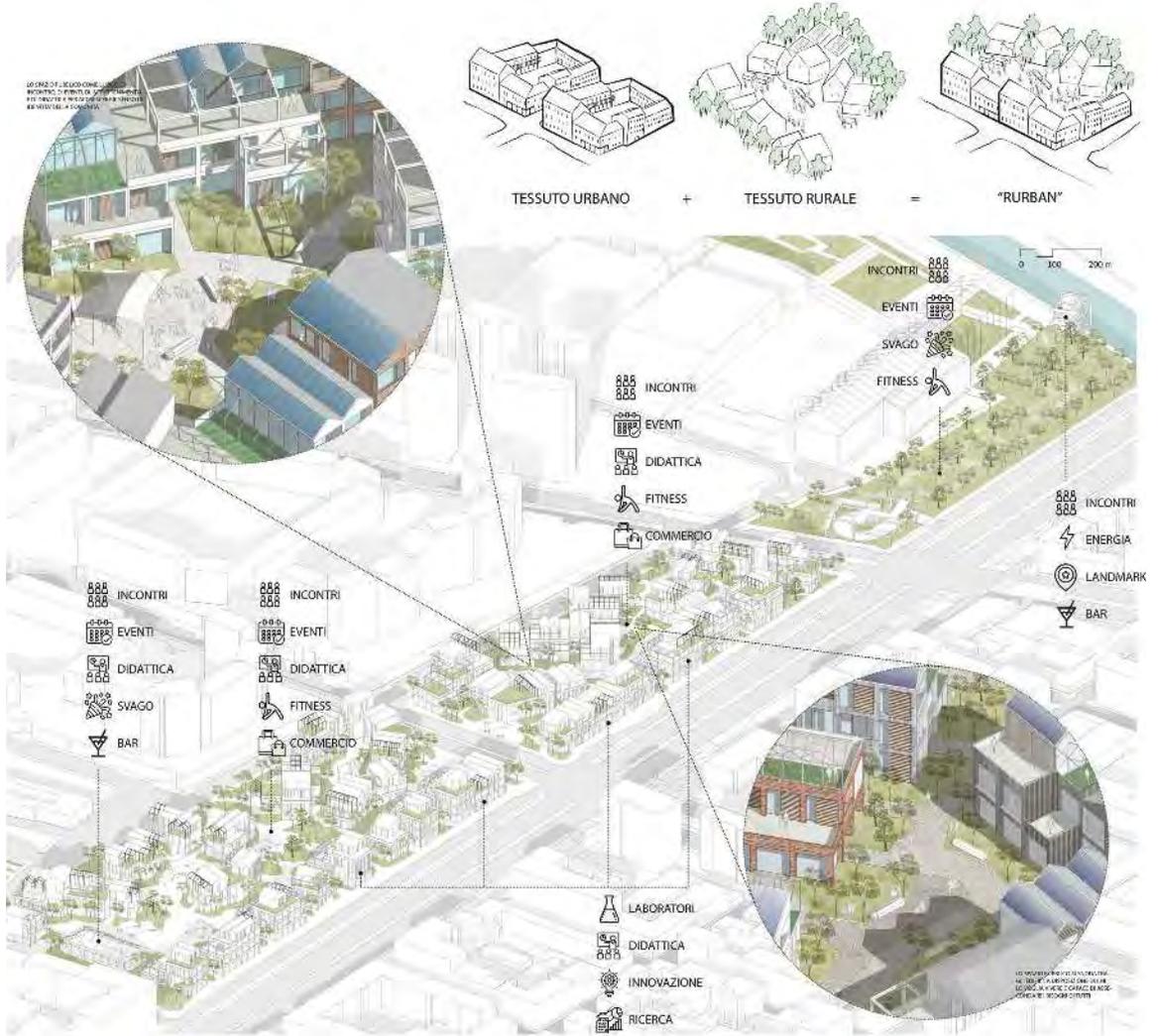


FASE 3



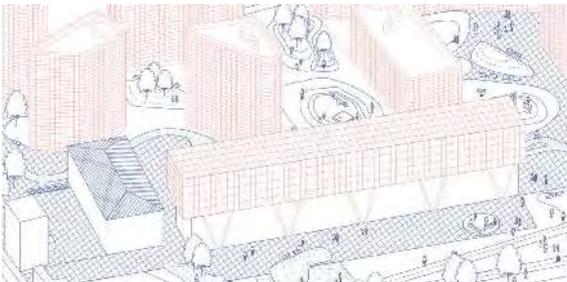
# RURBAN BIO LAB

Progettisti: Arch. Danilo Iannetti (capogruppo), Arch. Chiara Cugini, Arch. Danilo Iannetti, Arch. Amir FaridKhou, Arch. Filippo Fiandanese, Arch. Paolo Martini, Arch. Maicol Negrello, Arch. Luca Troglia, Federica Zaino.  
 Consulenti: Flavio Bertinaria (agronomo)



# ECOSISTEMA SPINA 3

Progettisti: Arch. Federica Scafati (capogruppo), Arch. Luis Andres Valencia Vasquez, Arch. Luigi Borghetti, Arch. Marta Giancane, Arch. Emanuele Protti, Arch. Ludovica Rolando.  
 Consulenti: Giorgia Bassoli (paesaggista)



# AGRITURIN

## La città produttiva

DOVE  
**area ex-Fiat Allis a  
Stupinigi**

---

SOGGETTI COINVOLTI  
**Fondazione  
Ordine Mauriziano;  
Coldiretti**

---

**27**  
professionisti  
coinvolti

---

Area oggetto  
di intervento



Area di  
interesse



Cosa succederebbe se immaginassimo una struttura capace di funzionare come un centro di ricerca sull'implementazione e sull'applicazione dell'IoT nell'agricoltura, con particolare riferimento alle possibilità di precision farming e alla salvaguardia della biodiversità agricola locale?

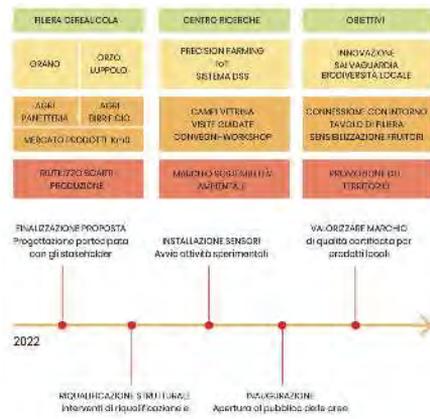
L'Ex Fiat Allis diventerebbe una cerniera tra le attività di ricerca e quelle produttive, in un'area oggi a vocazione agricola.

Come sono fatti i nuovi spazi per la produzione agricola? Quali funzioni di pubblico servizio può accogliere una struttura del genere? Come ripensare il trasporto di merci entro un raggio a "km0"?



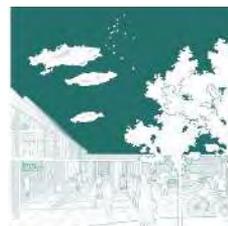
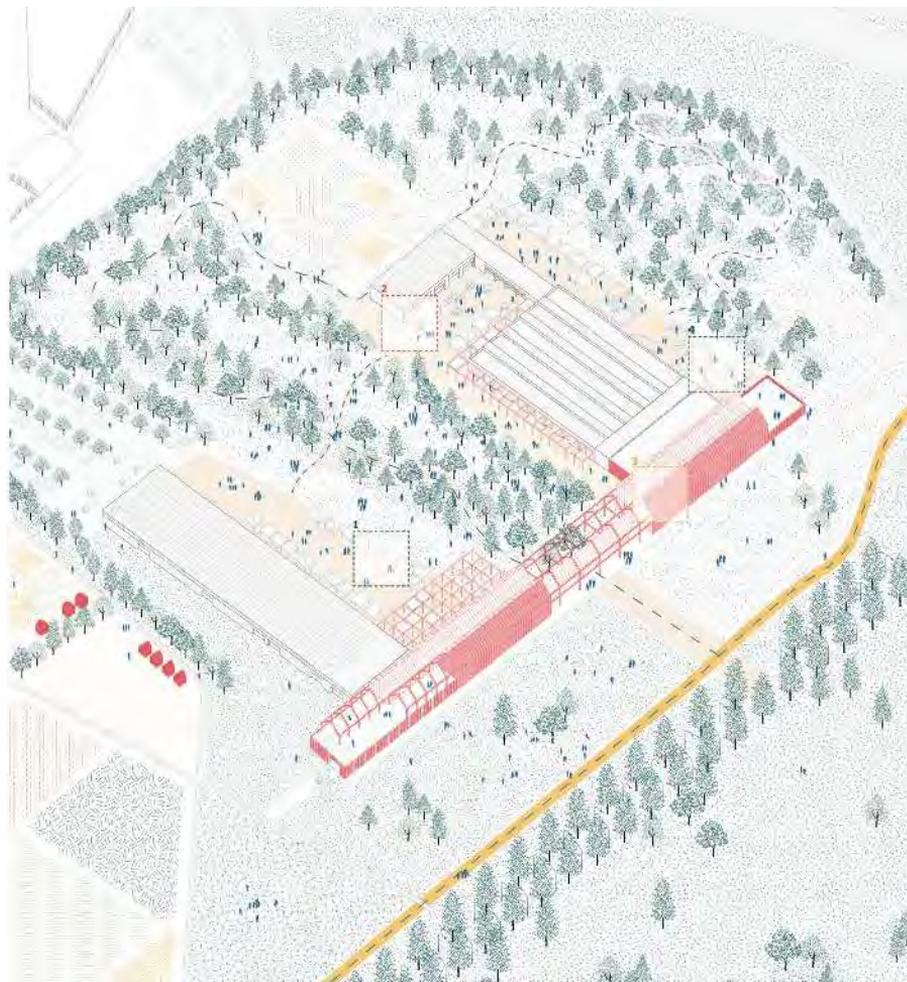
# CUM GRANO SALIS

Progettisti: Arch. Stefano Di Vietri (capogruppo), Arch. Emilio Macario Gioanas (agronomo)  
 Consulenti: Chiara Richiardi (biologa ambientale), Martina Stucci (agronomo forestale), Matteo Maria Bracco (ingegnere dei materiali), Chiara Andena (progettista sociale), Alessio Maina (econo)



# TUG - TURIN URBAN GARDEN

Progettisti: Arch. Matteo Giovanardi (capogruppo), Matteo Trane, Flaminia Marafelli, Giuseppe Gabriele Metta, Pietro Andreotti, Jazael Eguia Lis, Alessandra Savina, Massimiliano Viglioglia, Giulia Olivari, Erika Santin  
Consulenti: Alessandro Regge



1. La Corte del Mercato



2. La Corte del Cibo



3. La Serra

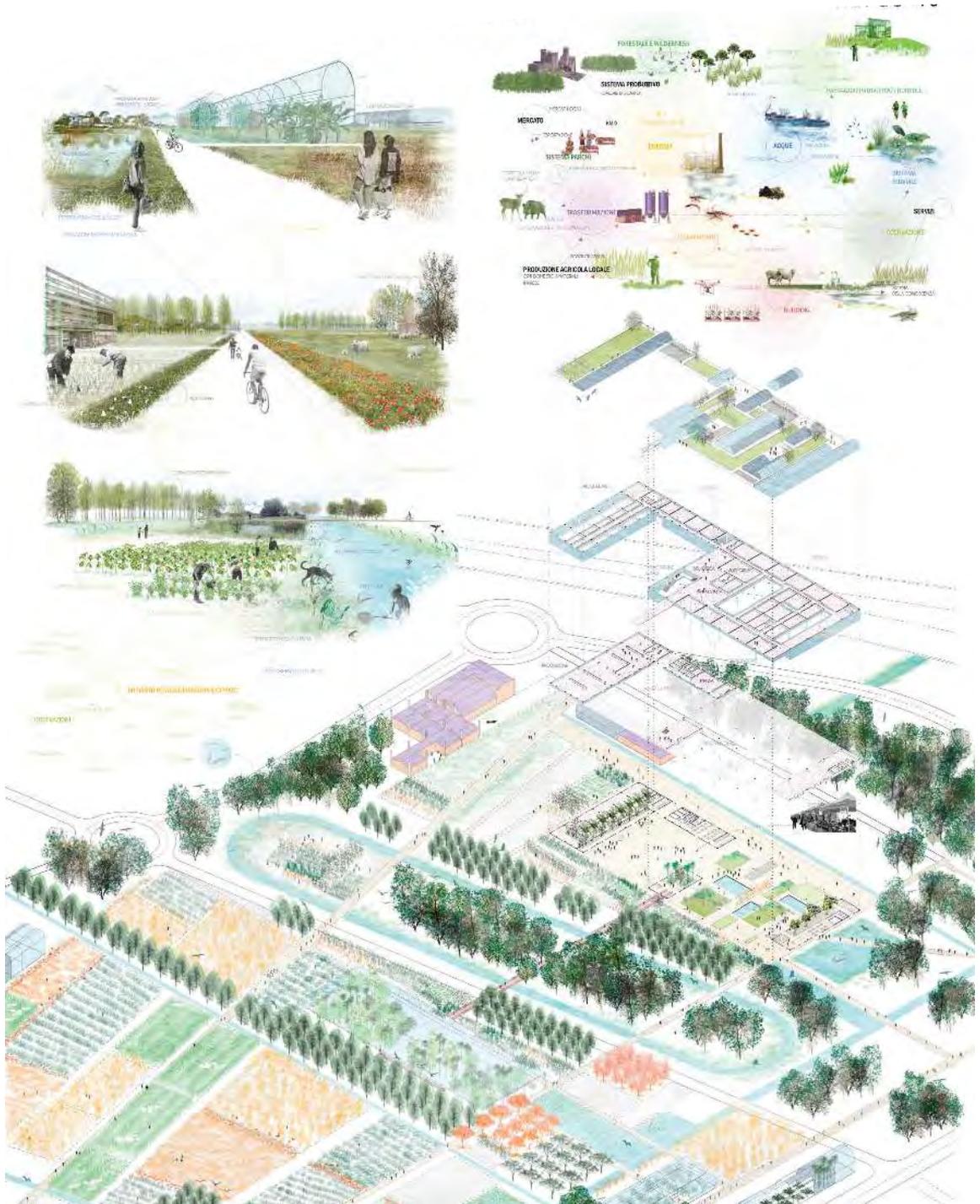


4. La Corte Pedagogica



# LOCAL WIDE WEB

Progettisti: Arch. Eugenio Bosco (capogruppo), Arch. Giovanna Bartoleschi (paesaggista), Arch. Sergio Azpiroz  
Consulenti: Alessandro Viscardi (agronomo), Federica Rotondo (ricercatrice universitaria)





# Dove innescare la Torino di domani?



## Cosa fare a partire da domani?

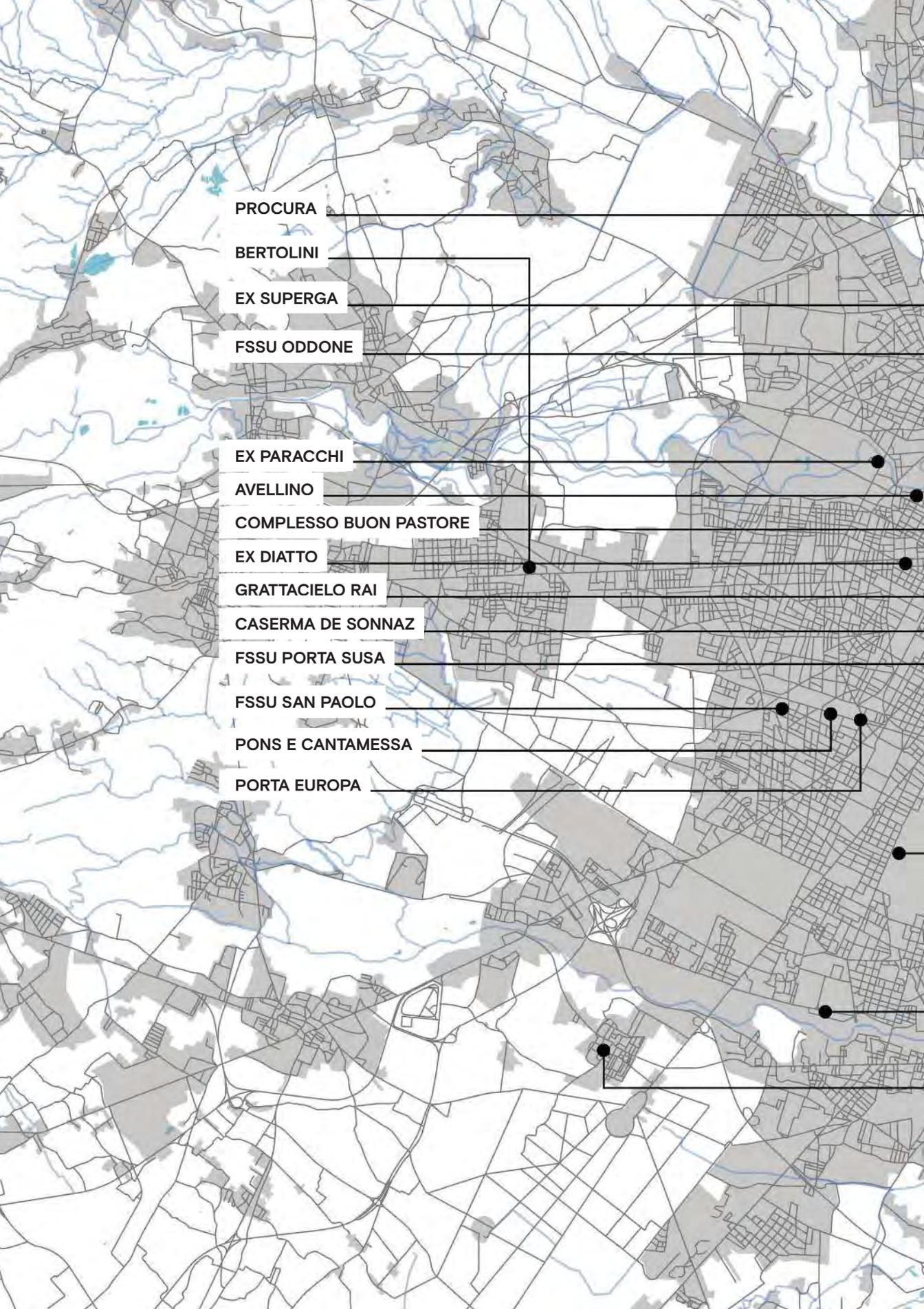
Con la ripresa economica prevista con il supporto del PNRR, le città torineranno ad essere nodi commerciali fondamentali. Nei prossimi 10 anni Torino diventerà una città di snodo: al centro dell'asse tra l'est e l'ovest dell'Europa, al centro degli scambi che coinvolgono l'area portuale di Genova, una porta verso l'ovest e il nord dell'Europa dell'economia generata in tutta la Pianura Padana.

Una mappatura dei luoghi della città che sono disponibili, da subito, ad essere considerati entro progettualità di ampio respiro: capiamo in che condizioni sono gli spazi che abbiamo oggi a disposizione.

Una sistematizzazione dei temi che le diverse trasformazioni sono in grado di affrontare in modo concreto e radicale: edifici ad energia quasi zero (nZEB), spazi pubblici sostenibili, produzione diffusa di energia da fonti rinnovabili, connessioni lineari, hub di servizi pubblici e privati.

Oltre 1 milione di metri quadrati a disposizione dello sviluppo della città: come trattare l'enorme cambiamento di Torino è ancora in parte da definire, dove realizzarlo è chiarissimo.

## Come immaginiamo Torino tra 10 anni?



PROCURA

BERTOLINI

EX SUPERGA

FSSU ODDONE

EX PARACCHI

AVELLINO

COMPLESSO BUON PASTORE

EX DIATTO

GRATTACIELO RAI

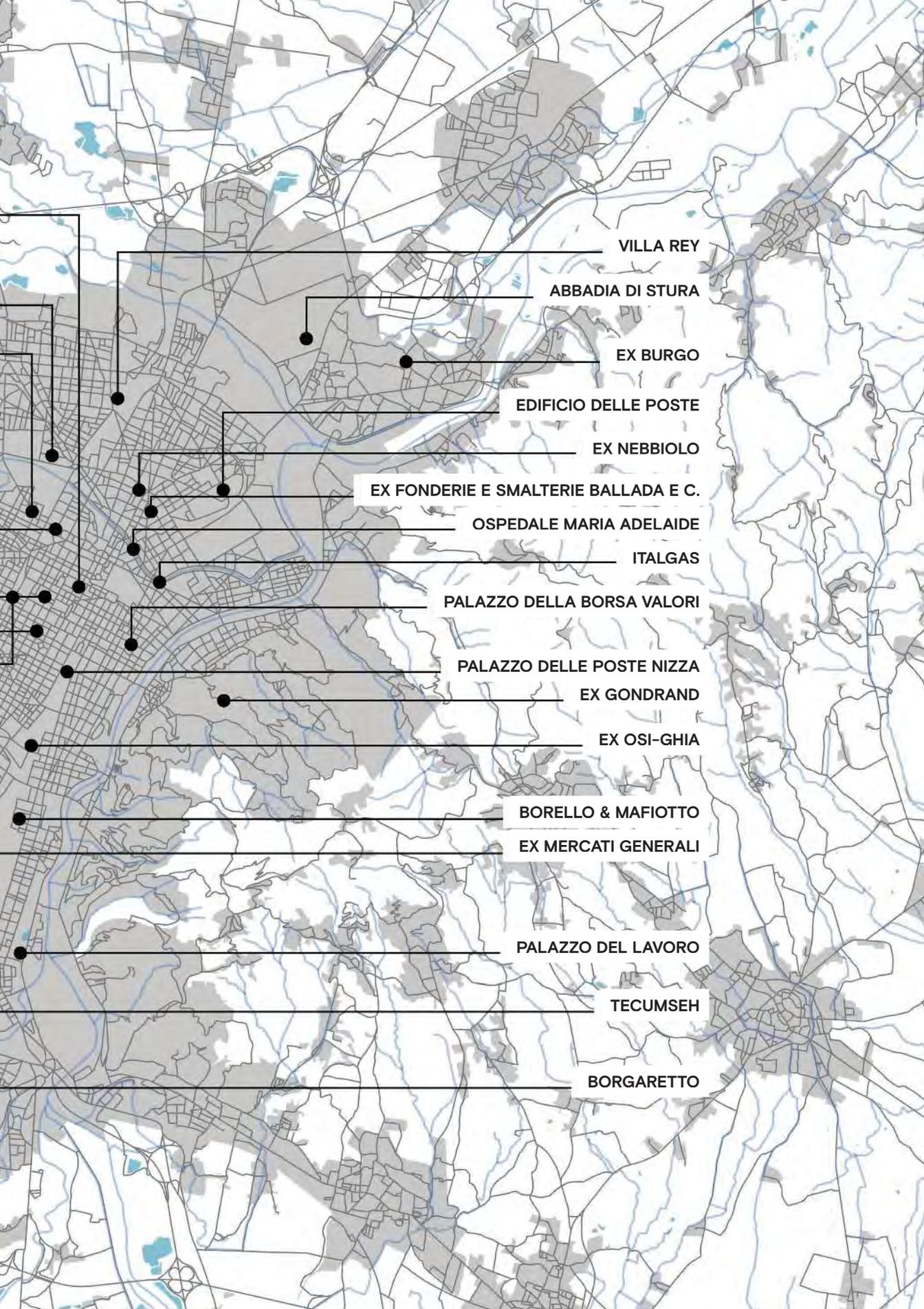
CASERMA DE SONNAZ

FSSU PORTA SUSA

FSSU SAN PAOLO

PONS E CANTAMESSA

PORTA EUROPA



VILLA REY

ABBADIA DI STURA

EX BURGO

EDIFICIO DELLE POSTE

EX NEBBIOLO

EX FONDERIE E SMALTERIE BALLADA E C.

OSPEDALE MARIA ADELAIDE

ITALGAS

PALAZZO DELLA BORSA VALORI

PALAZZO DELLE POSTE NIZZA

EX GONDRAND

EX OSI-GHIA

BORELLO & MAFIOTTO

EX MERCATI GENERALI

PALAZZO DEL LAVORO

TECUMSEH

BORGARETTO

# Grazie a tutte le persone che in questi anni hanno contribuito a Nexto con idee, stimoli e suggestioni:

Christian **Aimaro**, Gianmaria **Ajani**, Daniele **Alberti**, Lorena **Alessio**, Oliviero **Alotto**, Mauro **Alovisio**, Andrea **Andorno**, Diego **Andrisani**, Alberto **Anfossi**, Federico **Anselmi**, Lorena **Antonioni**, Gian Gherardo **Aprile**, Riccardo **Balbo**, Luca **Ballarini**, Alberto **Barberis**, Stefano **Battaglia**, Alessio **Batzella**, Marco **Baudino**, Piercarlo **Bausola**, Elia **Bellussi**, Lorenzo **Benussi**, Giuseppe **Bergesio**, Matteo **Bernardini**, Davide **Berrino**, Roberta **Bertero**, Stefano **Bertola**, Ernesto **Bertolino**, Elisa **Bertolino**, Carla **Bertuzzi**, Paolo **Biancone**, Francesca **Biondi**, Ylenia **Bisazza**, Carlo **Boccazzi Varotto**, Piero **Boffa**, Guido **Bolatto**, Benedetta **Bolla**, Alessandro **Bollo**, Luca **Bolognini**, Ettore **Bompard**, Ilenia **Bonacossa**, Marco **Bonanno**, Carlo **Bonetto**, Fabrizio **Bontempo**, Fulvio **Boscolo**, Massimo **Bray**, Giorgia **Brescia**, Mario **Burrascano**, Fabio **Busatto**, Alessio **Cagna**, Mario **Calderini**, Marzia **Camarda**, Benedetto **Camerana**, Davide **Canavesio**, Matteo **Canelli**, Thomas **Cannella**, Massimiliano **Caporale**, Luigi **Capra**, Fabio **Cassanelli**, Claudio **Carioggia**, Alessia **Caserio**, Alberto **Castagnino**, Giorgio **Castagnotti**, Enrico **Castellani**, Valentino **Castellani**, Marco **Castelnuovo**, Giro **Cattuto**, Alessandra **Cautillo**, Luigi **Giuseppe Cavallito**, Massimiliano

**Ceaglio**, Andrea **Cenni**, Marco **Ceretti**, Elena **Ceretto Castigliano**, Frediano **Checchinato**, Antonio **Chele**, Donatella **Chiomento**, Evelina **Christillin**, Tiziana **Ciampolini**, Daniele **Ciccarelli**, Maurizio **Cimmino**, Antonio **Cinotto**, Chiara **Civera**, Anna **Coggi**, Gianluca **Coluccio**, Carlo **Cono Genova**, Maria Luisa **Coppa**, Michele **Coppola**, Michel **Corrado**, Riccardo **Corsini**, Emanuele **Cortese**, Antonio **Covato**, Edoardo **Crucianelli**, Anna **Cugno**, Monica **Cugno**, Barbara **Curti**, Massimiliano **Curto**, Bruno **Dartigues**, Riccardo **D'Elicio**, Marco Simone **Dell'Acqua**, Alberto **Dal Poz**, Davide **Damosso**, Massimo **Davi**, Carlo **De Vito**, Andrea **Di Benedetto**, Massimo **Di Braccio**, Stefano **Di Polito**, Roberto **Di Stefano**, Giorgio **Diaferia**, Giorgio **Digo**, Fabrizio **Dominici**, Mario **Donadio**, Elena **Dotta**, Gianni **Dotta**, Sergio **Durando**, Sergio **Duretti**, Vincenzo **Emprin**, Luca **Fanelli**, Alfredo **Favenza**, Carla Patrizia **Ferrari**, Elena **Feraris**, Filippo **Ferraris**, Valeria **Ferrero**, Ada **Ferri**, Alex **Fersini**, Laura **Filippi**, Tomas **Filipponi**, Chiara **Foglietta**, Paolo **Foietta**, Riccardo **Fossati**, Antonella **Frontani**, Luca **Furfaro**, Alessandro **Fusacchia**, Marta **Fusi**, Suor Giuliana **Galli**, Dario **Gallina**, Matteo **Gallo**, Noemi **Gallo**, Francesco **Galtieri**, Nicola **Garelli**, Giorgia **Garola**, Giuseppe

**Gattino**, Marco **Gay**, Eleonora **Gerbotto**, Lorenzo **Germak**, Stefano **Geuna**,  
Paolo **Giaccaria**, Bartolomeo **Giachino**, Alessandra **Gianfrate**, Marco **Gilli**,  
Giuseppe **Giordano**, Nunzia **Giunta**, Massimo **Giuntoli**, Francesco **Goria**,  
Barbara **Graffino**, Christian **Greco**, Giorgio **Gros**, Piero **Gros**, Andreea  
**Hincu**, Pietro **Inglese**, Pasqualino **Iofrida**, Gianluca **Iorio**, Cristian **Izzo**,  
Serena **Lancione**, Marco **Lardino**, Massimo **Lapucci**, Pierre **Lasisz**,  
Enzo **Lavolta**, Alessandro **Lazzari**, Marco **Lazzarino**, Alberto **Lazzaro**,  
Lara **Leonardelli**, Paolo **Lobetti Bodoni**, Daniele **Lucà**, Valeria **Lumetta**,  
Nicolò **Maggiora**, Alberto **Maffei**, Lamberto **Mancini**, Marco **Mancuso**,  
Danilo Stefano **Marigo**, Paolo **Marino**, Giorgio **Marsiaj**, Marco **Martellacci**,  
Dennis **Maseri**, Marco **Massano**, Attilio **Mastrota**, Daniele **Mazzocchi**,  
Mauro **Mazzocchi**, Emiliano **Mazzoli**, Gianfranco **Mele**, Mauro **Mesiano**,  
Francesco **Messina**, Paolo **Micheletta**, Jessica **Mollica**, Roberto **Moncalvo**,  
Simone **Morabito**, Laura **Morgagni**, Simona **Morreale**, Donatella **Mosso**,  
Paolo **Mulassano**, Matteo **Muscas**, Yari **Nardiello**, Ernesto **Olivero**, Cesare  
**Onestini**, Debora **Origlia**, Gianluca **Orrù** Enrica **Pagella**, Emilio **Paolucci**,  
Irene **Pappalettera**, Valentina **Parenti**, Corrado **Passera**, Paolo **Patrìto**,  
Alessandra **Perero**, Angelo **Perez**, Oronzo **Perrini**, Luca **Piovano**, Paola  
**Pisano**, Marco **Pironti**, Enrico **Pochettino**, Andrea **Poltronieri**, Lorenzo



**Pregliasco**, Francesco **Profumo**, Chiara **Pronzato**, Giuseppe **Proto**, Pietro **Putetto**, Giovanni **Quaglia**, Giambattista **Quirico**, Attilio **Ragni**, Giuseppe **Ragusa**, Giorgio **Ramotti**, Yadvinder **Rana**, Giovanni **Rastrelli**, Francesco **Rattalino**, Daniele **Ratti**, Ricardo Miguel **Regis**, Sergio **Ricciardone**, Marco **Riva**, Giancarlo **Rocchietti**, Luca **Rolandi**, Paolo **Romano**, Andrea **Rositano**, Valeria Eva **Rossi**, Mariano **Ruggiero**, Francesco **Russo**, Andrea **Sacco**, Luca **Sanlorenzo**, Daria **Santucci**, Guido **Saracco**, Cristiana **Sardo**, Diego **Sarno**, Michele **Savasta Fiore**, Vittorio Eugenio **Savasta Fiore**, Alessandro **Sciretti**, Angelica **Scozia**, Marta **Serrano Valenzuela**, Fabio **Sferruzzi**, Laurent **Sissmann**, Alessandra **Siviero**, Maria Cristina **Strati**, Alberto **Susco**, Tiziana **Taveri**, Umberto **Terzuolo**, Roberto **Testore**, Stefano **Tizzani**, Gianfranco **Todesco**, Marco **Toneatto**, Arnaldo **Transirico**, Alessandro **Traverso**, Roberto **Tricarico**, Alessandro **Tripoli**, Cristina **Tumiatti**, Pierluigi **Ubezio**, Alberto **Unger**, Michele **Vacchiano**, Mark **Vanderbeeken**, Enrico **Verno**, Paolo **Verri**, Federico **Viano**, Marco **Vicentini**, Sergio **Vinci**, Giovanni **Visconti**, Erica **Visotti**, Maria Chiara **Voci**, Maurizio **Vrenna**, Tecla **Zaia**, Nicola **Zanivan**, Maurizio **Zanotto**, Giuseppe **Zappalà**.





**Quale città  
abbiamo in mente  
quando parliamo  
di futuro?**

# **MASTERPLAN**

*una visione per Torino*

Nexto è un'associazione culturale nata nel 2015 dallo sforzo collettivo di un centinaio di cittadini torinesi, entusiasti e propositivi, impegnati nel fare di Torino la città delle opportunità.

Nexto organizza e promuove attività utili allo sviluppo collettivo della città di Torino, consapevole dei profondi cambiamenti che hanno investito la sua società, la sua economia e le sue istituzioni.

Il Masterplan è uno degli esiti di questa azione, per costruire insieme una visione per Torino.