

URBANISTICA

Pedro Arrojo Agudo, José Esteban Castro, Federica Legnani, Michele Zazzi
Una nuova cultura dell'acqua. Opportunità per il governo del territorio
A new water culture. Opportunities for territorial planning

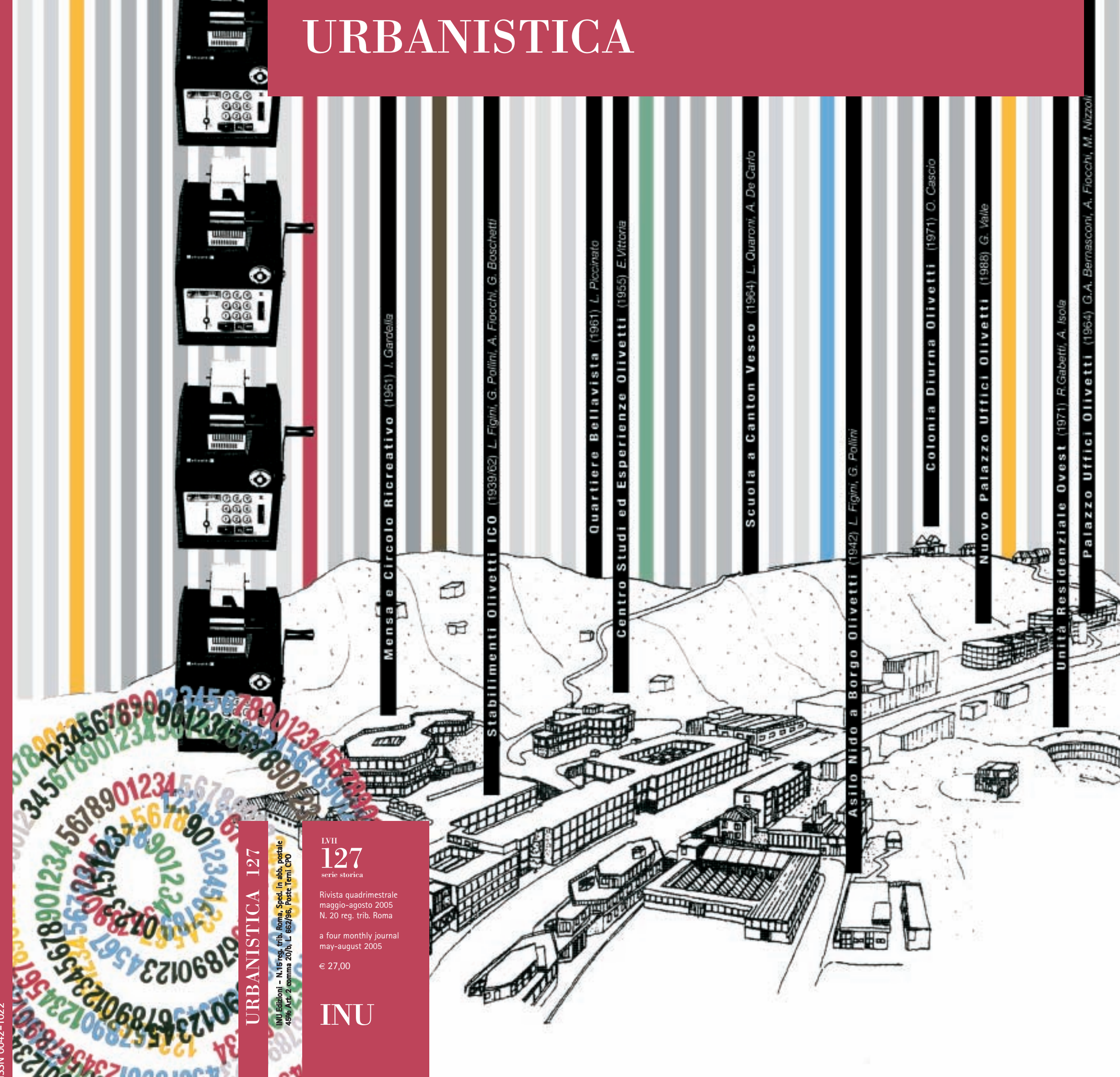
Paolo Avarello, Carlo Alberto Barbieri, Giuseppe Campos Venuti, Paolo Galuzzi,
Carolina Giaimo, Alfredo Mela, Federico Oliva, Elena Solero, Piergiorgio Tosoni,
Piergiorgio Vitillo

Governare la transizione. Il nuovo piano di Ivrea
The government of urban transition. The new masterplan of Ivrea

Gianluigi Nigro, Elio Piroddi
Cassino: il nuovo piano regolatore
Cassino: new town plan

Nicolò Savarese
Sette questioni rilevanti e qualche considerazione di merito
Seven important questions and some implied considerations

Giuseppe Barbieri, Liliana Bazzanella, Mauro Berta, Lucina Caravaggi,
Lorenzo Domenichini, Marco Facchinetti, Stephen Marshall, Jean Pierre Martin,
Anna Moretti, Paola Pucci
Manuali, guide, buone pratiche per la progettazione di strade
Manuals, handbooks, good practice for designing roads



URBANISTICA 127

MIU Edizioni - N. 15 reg. trib. Roma, Sped. in abb. postale
45% Art. 2 comma 20/b, L. 662/96, Poste Termi, CPD

LXVII
127
serie storica

Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2005
N. 20 reg. trib. Roma

a four monthly journal
may-august 2005

€ 27,00

INU

<i>Paolo Avarello</i>	Il futuro dell'urbanistica e di <i>Urbanistica</i>	4
<i>a cura di Federica Legnani e Michele Zazzi</i>	Una nuova cultura dell'acqua. Opportunità per il governo del territorio	7
<i>Pedro Arrojo Agudo</i>	L'impegno della comunità scientifica per una nuova cultura dell'acqua	9
<i>Federica Legnani</i>	Assetto idrogeologico, tutela delle acque, pianificazione territoriale e urbanistica	14
<i>José Esteban Castro</i>	Sostenibilità e innovazione nella gestione delle acque	19
<i>Michele Zazzi</i>	Partecipazione e processi negoziali per il governo dei bacini idrografici	25
<i>a cura di Paolo Galuzzi</i>	Governare la transizione. Il nuovo piano di Ivrea	30
<i>Paolo Avarello</i>	Dalla città didattica alla città esperta	30
<i>Giuseppe Campos Venuti</i>	Ivrea: ieri e domani	32
<i>Elena Solero</i>	Il piano per l'area ex Montefibre	32
<i>Federico Oliva</i>	Un piano per il governo del territorio	37
<i>Carlo Alberto Barbieri</i>	I territori del piano	46
<i>Carolina Giaimo</i>	L'analisi di compatibilità ambientale	48
<i>Paolo Galuzzi</i>	Le due città storiche di Ivrea	54
<i>Piergiorgio Tosoni</i>	La guida per la città storicizzata	56
<i>Piergiorgio Vitillo</i>	Perequazione a tre dimensioni	58
<i>Alfredo Mela</i>	Attese sociali e piano	61
	Cassino: il nuovo piano regolatore	63
<i>Elio Piroddi</i>	Il piano come un grande programma complesso	63
<i>Gianluigi Nigro</i>	L'innovazione sofferta	78
<i>Nicolò Savarese</i>	Sette questioni rilevanti e qualche considerazione di merito	86
<i>a cura di Anna Moretti, Marco Facchinetti, Paola Pucci</i>	Manuali, guide, buone pratiche per la progettazione di strade	96
<i>Anna Moretti</i>	Un'esperienza alternativa	96
<i>Paola Pucci</i>	Le esperienze italiane: tra atlanti e linee guida per la costruzione di manuali	100
<i>Lorenzo Domenichini</i>	Le norme per l'adeguamento delle strade esistenti	102
<i>Liliana Bazzanella, Mauro Berta</i>	Infrastrutture e architettura del territorio nella ricerca In.fra	103
<i>Marco Facchinetti</i>	L'uso dei manuali nei contesti stranieri: il caso del Vermont	105
<i>Lucina Caravaggi</i>	La progettazione integrata di infrastrutture stradali in Emilia-Romagna	108
<i>Giuseppe Barbieri</i>	Il "progetto complesso" delle strade	111
<i>Stephen Marshall</i>	Oltre Buchanan: la gerarchizzazione delle strade per l'urbanistica di oggi	114
<i>Jean Pierre Martin</i>	Architettura della strada a Lione	118
<i>Iacopo Zetti</i>	Percorsi di rilettura della metropoli contemporanea	122
	Libri ricevuti	124

Gli autori / Authors

Pedro Arrojo Agudo
Departamento de análisis económico de la
Universidad de Zaragoza
Gran Vía 2, Zaragoza, 50005 España
e-mail: parrojo@unizar.es

Paolo Avarello
Dipartimento di studi urbani, Università
di Roma Tre
e-mail: p.avarello@uniroma3.it

Carlo Alberto Barbieri
Dipartimento interateneo territorio, Politecnico
di Torino
e-mail: carloalberto.barbieri@polito.it

Giuseppe Barbieri
Università di Chieti
e-mail: pepebarbieri@fastwebnet.it

Liliana Bazzanella
Facoltà di architettura, Politecnico di Torino
e-mail: liliana.bazzanella@polito.it

Mauro Berta
Facoltà di architettura, Politecnico di Torino
e-mail: mauro.bera@polito.it

Giuseppe Campos Venuti
Presidente onorario dell'Inu
e-mail: giuseppcamposvenuti@yahoo.it

Lucina Caravaggi
Facoltà di architettura Ludovico Quaroni,
Università di Roma La Sapienza
e-mail: lucina.caravaggi@fastwebnet.it

José Esteban Castro
School of geography, politics and sociology,
University of Newcastle upon Tyne NE1 7RU
Newcastle upon Tyne, United Kingdom
e-mail: J.E.Castro@ncl.ac.uk

Lorenzo Domenichini
Dipartimento di ingegneria civile, Università
degli studi di Firenze
e-mail: dom@dicea.unifi.it

Marco Facchinetti
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: marcofacchinetti@polimi.it

Carolina Giaimo
Dipartimento interateneo territorio, Politecnico
di Torino
e-mail: carolina.giaimo@polimi.it

Paolo Galuzzi
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: paologaluzzi@polimi.it

Federica Legnani
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: federica_legnani@fastwebnet.it

Stephen Marshall
The Bartlett, Faculty of the built environment,
Londra
e-mail: s.marshall@ucl.ac.uk

Jean Pierre Martin
Grand Lyon, Direction de la voirie
20, rue du Lac, Lyon
e-mail: jpmartin@grandlyon.org

Alfredo Mela
Dipartimento di scienze e tecniche per
i processi di insediamento, II Facoltà
di architettura, Politecnico di Torino
e-mail: alfredo.mela@polito.it

Anna Moretti
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: amoretti@tiscali.it

Gianluigi Nigro
Dipartimento di pianificazione territoriale e
urbanistica Università degli studi La Sapienza,
via Flaminia 70, Roma
e-mail: studio.nigro@nigro.191.it

Federico Oliva
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: oliva@foastudio.it

Elio Piroddi
Dipartimento di architettura e urbanistica
per l'ingegneria, Università degli studi
La Sapienza, via Eudossiana 18, Roma
e-mail: elio.piroddi@uniroma1.it

Paola Pucci
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: paola.pucci@polimi.it

Nicolò Savarese
e-mail: nico.savarese@fastwebnet.it

Elena Solero
Dipartimento di architettura e pianificazione,
Facoltà di architettura del Politecnico di
Milano
e-mail: elena.solero@libero.it

Piergiorgio Tosoni
Dipartimento casa e città, II Facoltà
di architettura del Politecnico di Torino
e-mail: piergiorgio.tosoni@polito.it

Piergiorgio Vitillo
Dipartimento di architettura e pianificazione
del Politecnico di Milano
e-mail: giorgiovitillo@polimi.it

Michele Zazzi
Dipartimento di Architettura e Pianificazione
Territoriale, Università degli Studi di Bologna
e-mail: michele.zazzi2@unibo.it

Iacopo Zetti
Dipartimento di urbanistica e pianificazione
del territorio, Università degli studi di Firenze
e-mail: zetti@unifi.it

Problems, policies, and research

Projects and implementation

Profiles and practices

Methods and tools

Errata corrigé

Ci scusiamo con Andrea De Matteis, trasforma-
ta da un refuso in Dematteis nell'indice e
a pagina 121 nel numero 126.

<i>Paolo Avarello</i>	The future of town planning and <i>Urbanistica</i>	5
<i>edited by Federica Legnani and Michele Zazzi</i>	A new water culture. Opportunities for territorial planning	8
<i>Pedro Arrojo Agudo</i>	The commitment of the Scientific Community for a New Water Culture	12
<i>Federica Legnani</i>	Hydrogeological stability, water protection, territorial and urban planning	17
<i>José Esteban Castro</i>	Sustainability and policy innovation in water management	21
<i>Michele Zazzi</i>	Participation and negotiation process for water basins management	25
<i>edited by Paolo Galuzzi</i>	The government of urban transition. The new masterplan of Ivrea	30
<i>Paolo Avarello</i>	From the didactic to the expert city	30
<i>Giuseppe Campos Venuti</i>	Ivrea, yesterday and tomorrow	36
<i>Federico Oliva</i>	A plan for the government of territory	42
<i>Carlo Alberto Barbieri</i>	Territories of masterplan	49
<i>Paolo Galuzzi</i>	The two historical cities of Ivrea	54
<i>Alfredo Mela</i>	Social expectations and plan	60
	Cassino: new town plan	63
<i>Elio Piroddi</i>	The Plan as a program for the complexity	64
<i>Gianluigi Nigro</i>	A deep-felt innovation	76
<i>Nicolò Savarese</i>	Seven important questions and some implied considerations	87
<i>Edited by Anna Moretti, Marco Facchinetti, Paola Pucci</i>	Manuals, handbooks, good practice for designing roads	96
<i>Anna Moretti</i>	An alternative experience	97
<i>Paola Pucci</i>	The Italian experiences: between atlas and guide-lines for the road projects	100
<i>Marco Facchinetti</i>	The use of guidelines abroad: Vermont case study	104
<i>Lucina Caravaggi</i>	Road's integrated planning in Emilia-Romagna	110
<i>Giuseppe Barbieri</i>	The 'complex' road planning	114
<i>Stephen Marshall</i>	Building on Buchanan: evolving road hierarchy for today's urbanism	116
<i>Jean Pierre Martin</i>	The architecture of the street of Lyon	120
	Receveid books	122

a cura di/edited by
Paolo Galuzzi

Governare la transizione. Il nuovo piano di Ivrea

The government
of urban transition.
The new masterplan
of Ivrea

Dalla città didattica alla città esperta

Paolo Avarello

Sul numero 33 di *Urbanistica* (1961), in gran parte dedicato al “Codice dell’urbanistica” e alla proposta di riforma discussa dall’Inu nel suo VIII Congresso nazionale, compare un corposo articolo di Roberto Olivetti dedicato a Ivrea, che nel marzo 1959 aveva finalmente adottato il suo primo piano regolatore generale (1), dopo un lungo periodo di indecisione, segnato da discussioni e controversie (2). L’accostamento non è certo casuale, e ne dà conto il testo, che tende a inquadrare il piano e le vicende urbanistiche in una concezione culturale assai più ampia di quella che allora caratterizzava i piani urbanistici, concepiti come “semplici” strumenti ordinatori dell’attività edilizia: limite non scalfito dalla stessa legge del 1942, che pesa ancora oggi nel dibattito istituzionale e culturale, e che l’Inu è da sempre impegnato a superare, anche, ma non solo, attraverso le riforme legislative. In quest’ottica più ampia l’articolo ripercorre la storia dell’industrializzazione della valle, promossa e dominata dall’insediamento Olivetti (3), sottolineando lo stretto rapporto tra le trasformazioni econo-

miche, quelle sociali e la crescita della città, nel suo più vasto contesto geografico. Largo spazio è dedicato alla funzione di progresso civile svolta dal lavoro industriale, nella particolare concezione olivettiana, improntata all’equità, all’equilibrio e alla stabilità sociale e, seppure *ante litteram*, anche alla “sostenibilità ambientale”, di cui le realizzazioni dell’Olivetti nel territorio eporediese volevano essere paradigma realizzato e “illustrato” dalla qualità, anche architettonica (4). L’articolo riserva minore spazio alle caratteristiche specifiche del piano, di cui si sottolinea solo la scelta per un’espansione discreta (5), in contrasto con la tendenza all’accerchiamento del centro esistente, esaltandone gli aspetti funzionali, in particolare riguardo alla mobilità. Vengono date quasi per scontate le modalità di realizzazione dei previsti nuclei insediativi (“quartieri”), secondo piani attuativi e interventi “unitari”, per i quali la città forniva già modelli di eccellenza, rigorosamente esemplati su quelli ricorrenti nella cultura modernista europea che allora, e ancora

per molti anni in seguito, apparivano indiscutibili. Modelli che incarnavano, per definizione, non solo il principio “razionale” di efficienza, nella produzione e nell’organizzazione di spazi e funzioni, ma per derivazione assiomatica anche quelli di equità sociale, di “igiene urbana”, incorporando perfino, ma non da ultimo, anche valenze estetiche più o meno implicite. Le peculiari caratteristiche di Ivrea città industriale, e del suo territorio, si sono formate nella sua storia e appartengono alla storia, ma nel bene e nel male restano incise anche oggi nella realtà locale: una città e un territorio non più “colonia” industriale, che ha sofferto pesantemente i processi di deindustrializzazione e/o riconversione e che, come del resto tante altre città europee, è ora alla ricerca di un nuovo ruolo e di nuove modalità di sviluppo. Da queste caratteristiche, e da queste aspirazioni, occorre ripartire per il nuovo piano, pur in una situazione affatto diversa, quasi opposta, da quelle affrontate nella prima fase di crescita urbana. Anche se spesso si usa il termine “strategia” guardando soltanto al futuro, ogni

manuale insegna che le buone strategie si fondano *anzitutto* sull'analisi delle risorse e delle potenzialità locali. Ed è su queste che fa leva il nuovo piano comunale, ancora "regolatore" in forza di una legge regionale (del 1977) ormai decisamente invecchiata, e tuttavia con un respiro appunto strategico.

Al contrario che negli anni '50, il rapporto di Ivrea città con il "suo" territorio oggi non è più solo auspicato, come petizione di principio e atto di buona volontà culturale, ma può essere collocato organicamente entro un quadro abbastanza ben definito, anche grazie all'esistenza di un Ptcp, con il quale per altro il piano comunale interagisce criticamente.

Così anche la trattazione dei temi ambientali, dalla difesa del suolo alla protezione dai rischi territoriali, alla tutela della "naturalità", ma comprendendo anche la "valorizzazione" delle particolari caratteristiche geologiche e paesistico-ambientali del territorio, non è più solo un corollario colto e anticipatore del piano edilizio-urbanistico, ma ne diventa parte costitutiva, anche grazie a una legge regionale sulla compatibilità ambientale (Lr 40/98). Anche i ragionamenti sulle prospettive di sviluppo socio-economico del territorio canavese si inseriscono in programmi già formulati o in corso di avvio, che godono anche del sostegno regionale, e quindi di pur modesti fondi comunitari. Considerando tutti questi aspetti nel loro insieme si possono misurare, certamente in positivo, gli effetti del tempo trascorso, non invano, dall'epoca pionieristica dell'urbanistica italiana a oggi. Tuttavia produrre le condizioni per un effettivo recupero di ruolo e di prospettive per la "piccola capitale" del Canavese resta obiettivo specifico dell'amministrazione comunale. E quindi del piano cittadino, che quel ruolo dovrebbe aiutare a produrre e sostenere, trasformando e riorganizzando assetti, strutture, infrastrutture, forme e usi dello spa-



zio urbano.

Messi da tempo in crisi, e ormai consapevolmente abbandonati i modelli del passato (nonostante nostalgie e retoriche qua e là riaffioranti) qui il tempo trascorso si misura, anche in termini culturali, nel rifiuto di ricorrere a modelli precostituiti, e nella ricerca, invece, di obiettivi specifici, ragionevoli e condivisi; ma anche nella messa a punto di strumenti e procedure utilmente praticabili per raggiungerli. Lo stesso ruolo tradizionale del piano ("garantire" la replica, come declinazione locale, di un modello "ottimale" predefinito) viene quindi a ribaltarsi nella costruzione di un vero e proprio processo di pianificazione/attuazione, che in ogni caso deve coinvolgere diversi "attori", pubblici e privati, diversamente motivati. Dunque un processo necessariamente non lineare, non semplicisticamente deduttivo, ma dialettico, argomentativo e adattativo. In quest'ottica il piano in quanto tale non è più il "disegno" più o meno rigido e/o sofisticato degli assetti futuri (tanto affascinante, a volte, quanto menzognero, quasi sempre) ma l'insieme degli indirizzi, delle

grandi opzioni e dei vincoli, di coerenza, anzitutto, che l'amministrazione locale dà a se stessa, e che dichiara pubblicamente, all'avvio di un processo di trasformazioni intenzionali, non solo in termini fisici, che ci si augura conducano almeno ad approssimare gli obiettivi prefissati. Non per assunto, e ingrandimento "conforme" del piano, ma con ancora tanto lavoro da fare, e ancora tanto da apprendere nel farlo.

Note

1. Il piano precedente (1942, Devoto, Figini, Piccinato), predisposto prima della "legge urbanistica", riguardava solo il centro urbano e le sue espansioni. Non fu mai adottato, ma sulla sua traccia la Olivetti realizzò importanti insediamenti industriali e civili; in particolare i quartieri di Canton Vesco Castellamonte.
2. I lavori per il nuovo Prg iniziano nel 1952, con gli studi preliminari finanziati dall'Olivetti e presentati nel 1954 all'amministrazione, che tuttavia ne rifiuta le proposte. Il piano fu poi redatto dagli uffici comunali, assistiti da una "commissione", di cui facevano parte Piccinato, Quaroni, Renacco e lo stesso Olivetti.
3. Quasi una "colonizzazione" dello spazio rurale. Il titolo dell'articolo è infatti «La Società Olivetti nel Canavese. Esperienze di un intervento industriale in comprensorio agricolo».
4. Con una funzione educativa anche degli stessi progettisti, chiamati a condi-

Ivrea, scorcio delle officine Olivetti in via Jervis (da L. Figini, G. Pollini. Opera completa, Electa, Milano, 1996. AFP-Mart).

Ivrea, perspective of industrial buildings in via Jervis (from L. Figini, G. Pollini. Opera completa, Electa, Milano, 1996. AFP-Mart).

A pagina 33, Ivrea, area ex Montefibre, fotopiani con stato di fatto e con inserimento del progetto.

On p. 33, Ivrea, ex Montefibre area, aerial photos of the existing condition and of the project.

From the didactic to the expert city
Paolo Avarello

Most of edition 33 of *Urbanistica* (1961) was dedicated to two things: the "Code of Urbanism" i.e. the proposal for reform discussed at the VIII National INU Congress (INU: *Istituto Nazionale di Urbanistica*, Italian National Town Planning Institute), and an article about the city of Ivrea by Roberto Olivetti. By 1959 Ivrea had finally adopted its first general town development plan.

The text recounts how the approach was not casual, tending to frame the plan and town planning issues in Ivrea in a rather wider cultural conception than typically characterized town plans at that time, for they were conceived as 'simple' regulative instruments controlling construction and building projects. This limit was unaffected by the same 1942 law and the arguments surrounding this limit still affect today's institutional and cultural debate, being a limit which INU has always aimed at overcoming, including, although not only, through legislative reform.

The article encompassed the history of industrialization in the valley, dominated and encouraged by Olivetti developments, underlining the close relationship between social and economic transformation and the city's growth in relation to its wider geographical context.

A large amount of space in the article is dedicated to the role and function of industry in guiding civic progress,

vedere la "filosofia" del committente.
5. Scelta per altro già presente nella proposta di piano del 1942.

Ivrea: ieri e domani

Giuseppe Campos Venuti

Presentare dopo tanti anni su *Urbanistica* un nuovo piano regolatore per Ivrea è certamente un avvenimento; e scrivere il primo fra i testi che lo illustrano è toccato a me, per di-

l'iter di adozione. E mi sono allora convinto che, invece di scriverne uno appositamente, proprio quel testo rappresentava il miglior contributo possibile da parte mia, per esprimere lo spirito con cui tutti abbiamo lavorato a quel piano (1) e per illustrarne i concetti essenziali. Perché la sua forma ufficiale ma appassionata, essenziale ma emblematica, mi sem-

firmare un nuovo piano urbanistico per Ivrea rappresentava una doppia responsabilità. Non solo quella che assumevamo per ovvie ragioni di fronte ai cittadini e agli amministratori, ma anche quella che inevitabilmente prendevamo nei confronti della cultura urbanistica italiana, per la quale Ivrea costituisce senza dubbio una vicenda storica particolare. L'avevo capito meglio quando

Il piano per l'area ex Montefibre *Elena Solero*

Le prime ipotesi di intervento sull'area ex Montefibre risalgono alla seconda metà degli anni '80, indotte dalla situazione di estremo degrado e abbandono nelle quali erano venute a trovarsi gran parte delle strutture della fabbrica in seguito alla dismissione delle attività produttive.

Alla fine degli anni '80, l'amministrazione comunale incarica Gino Valle di elaborare un progetto di riuso per attività artigianali e terziarie integrate dell'area ex Montefibre.

Il piano "Valle" (Pp3) viene adottato nel 1988, ma non riuscirà a concludere l'iter per la definitiva approvazione a causa di incongruenze riscontrate con l'approvazione del Prg. Gli uffici comunali, revocato il piano particolareggiato, ne prevedono la rielaborazione, tramite una variante adottata nel 2002 e approvata nel 2004.

La proposta progettuale del nuovo piano di Ivrea ha inteso promuovere un nuovo cuore urbanistico a sostegno di un possibile e auspicabile rilancio economico eporediese e offrire una valida alternativa al "cuore olivettiano" ormai interamente riutilizzato di via Jervis.

Il carattere strategico dell'area ex Montefibre è evidente: un ambito di trasformazione da destinare a un *mix* di insediamenti produttivi innovativi, attività economiche e servizi pubblici e privati, attività direzionali, commercio e residenza.

L'ambito di trasformazione limitato dal

Prg vigente alla sola area dismessa, viene esteso dalla *Delibera programmatica* verso sud, oltre il viadotto dello svincolo della Ss 26 e fino al Monte Marino, andando a interessare una parte significativa dell'area agricola compresa tra la ferrovia e la stessa Ss 26.

Lo scopo dell'estensione dell'intervento originario consiste nel ridurre l'elevata densità del piano particolareggiato precedente, attraverso il trasferimento di volumetria, nonché nel creare un complesso organico di valore strategico per Ivrea.

L'area ex Montefibre è inserita in un ambito che in futuro sarà caratterizzato dalla massima accessibilità. Si trova, infatti, poco distante dalla città storica e in corrispondenza dei grandi assi viari di collegamento: asse ferroviario Torino-Chivasso-Aosta, Ss 26, via Jervis, che oggi rappresenta l'unico vero ingresso-porta alla città provenendo dall'attuale casello autostradale di Ivrea, a ovest. Tale intervento acquista ancora più forza e valore se viene associato alla previsione della galleria di Montenavale.

Il precedente piano particolareggiato prevedeva sull'area ex Montefibre 135.000 mq di superficie utile privata. La variante del Pp3 riduce tale edificabilità a 115.000 mq a fronte di una diversa ripartizione funzionale, che tende a favorire le destinazioni terziarie e residenziali rispetto a quelle produttive tradizionali, nella prospettiva di promuovere una trasformazione con caratteristiche urbane e di costituire una nuova polarità di scala territoriale coerente con la nuova

accessibilità del sito.

Dei 110.000 mq che sono riconosciuti ai proprietari dell'area (gli altri 5.000 mq appartengono alla città di Ivrea), 90.000 mq sono previsti nell'ambito delle aree dismesse dell'ex Montefibre e i restanti 20.000 mq vengono trasferiti dal nuovo Prg nell'ambito di trasformazione perequato previsto a sud, oltre il viadotto. Tali trasferimenti vengono localizzati all'interno di proprietà già comunali, che ospiteranno sia le cubature spettanti al Comune per effetto della perequazione, sia i diritti edificatori privati così trasferiti. L'esito di tale operazione di spalmatura dell'impatto volumetrico derivato dalle previsioni del piano originario su un'area più ampia è quello di ridurre l'eccessiva densità edilizia originaria, permettendo al verde di diventare l'elemento distintivo dell'intervento, che arriva a coprire più del 42% di tutta l'area dismessa. In tal modo, tutti gli edifici (abitazioni e uffici) si affacceranno su un grande parco di quasi 6 ha, a cui si aggiungono i 2,5 ha di parco pubblico lungo la Dora e i quasi 3 ha del verde interno allo snodo della pedemontana.

Le funzioni presenti nell'area saranno così ripartite: il 25% circa della superficie utile viene destinato ad abitazioni e altrettanto a uffici, il 9% al commercio e il 13% al produttivo. La rimanente quota, pari al 28%, ha una destinazione flessibile, che sarà decisa dagli operatori al momento dell'attuazione, consentendo, da un lato, la possibilità di perfezionare le trattative per ospitare nel complesso i servizi necessari, e

dall'altro di aumentare la quota di edifici destinati ad abitazioni piuttosto che a uffici, o viceversa. La distribuzione localizzativa delle funzioni deriva da considerazioni in merito alla vocazione delle singole aree: gli ambiti più vicini al Movicentro risultano essere i più idonei per le funzioni di rango urbano e per le attività direzionali e commerciali. Le aree a sud, attestate sull'asse di collegamento con la galleria di Montenavale, saranno destinate ad attività produttive di piccolo taglio, anche innovative; mentre la parte centrale dell'insediamento, affacciata sulla Dora Baltea, ospiterà un tessuto abitativo integrato da servizi e attività terziarie con edifici in linea a quattro e sei piani, intervallati da ampie zone di verde di uso collettivo.

Complessivamente il nuovo piano particolareggiato ex Montefibre prevede un'offerta insediativa nell'ipotesi minima pari a 468 stanze e nell'ipotesi massima, calcolando ipoteticamente tutto il flessibile potenzialmente residenziale, a 905 stanze equivalenti, che rappresentano rispettivamente circa il 12% e il 22% del dimensionamento totale del nuovo Prg, pari a circa 4.000 stanze.

La ricca varietà di funzioni private e pubbliche, residenziali, direzionali, commerciali e produttive, inserite in ampi spazi verdi e composte con un esplicito richiamo alla tradizione moderna (e sarà l'architettura ad avere la libertà e l'opportunità di interpretare al meglio le peculiarità dell'intervento), offre una straordinaria e unica occasione per realizzare a Ivrea il quarto quartiere olivettiano.

ritto di anzianità fra quelli che hanno collaborato al piano.

Non mi sono fatto pregare, perché al piano di Ivrea tengo molto e mi accingevo a scrivere il mio contributo; ma riesaminando i materiali del piano, ho riletto il mio intervento nella seduta del Consiglio comunale con cui si è concluso

brava altrettanto valida per i lettori di *Urbanistica*, ai quali spero il piano di Ivrea interesserà, come per i consiglieri co-

munali, che quel piano dovevano allora adottare. E così ho chiesto di poter pubblicare quell'intervento. Mi rendo conto oggi più di ieri che, per me e per gli amici con cui ho lavorato, l'impegno a

il sindaco della città Fiorenzo Grijuela mi chiese di partecipare a un dibattito pubblico con Francesco Rosi, nell'occasione

in cui l'Università di Torino ha conferito al grande regista la laurea *honoris causa*. E l'oggetto del dibattito era il confronto fra la Napoli delle *Mani sulla città*, l'indimenticabile capolavoro di Rosi, e l'Ivrea di

Adriano Olivetti, di cui con i miei amici assumevo la gravosa eredità urbanistica.

Un piano regolatore per Ivrea ha, dunque, un significato culturale particolare. Possiamo soltanto augurarci, noi che abbiamo lavorato al piano, che, facendo del nostro meglio, siamo stati capaci di rispettare questo duplice impegno; assumendoci, comunque, la responsabilità di presentarlo sulle pagine autorevoli di *Urbanistica* all'opinione pubblica e alla cultura italiana.

Intervento al Consiglio comunale di Ivrea, 26 aprile 2004

Signor sindaco, signore e signori consiglieri, prendendo la parola in questa occasione conclusiva per il nuovo piano regolatore di Ivrea, si affollano alla mia mente i ricordi di mezzo secolo fa. Quando, appena uscito dalla Resistenza, prima studente e poi giovane architetto, venivo da Roma quasi in pellegrinaggio per visitare a Ivrea uno dei rari esempi italiani realizzati d'architettura e di urbanistica moderna.

Il quartiere Castellamonte e la fabbrica di Figini e Pollini, il quartiere Canton Vesco di Fiocchi e Nizzoli; poi la mensa di Gardella e il centro studi di Vittoria (allora giovanissimo) e l'asilo di Ridolfi e la scuola elementare di Quaroni e dopo ancora il quartiere Ina Casa Bellavista di Piccinato. Io ero allora uno dei pochi giovani attivi nell'Istituto nazionale di urbanistica e Adriano Olivetti era il mio presidente. Che allora promosse con l'Istituto la prima iniziativa per la riforma della legge e della pratica urbanistica; quella riforma che in Italia non siamo stati ancora capaci di approvare.

E se la presenza di Adriano Olivetti e della sua azienda garantì a Ivrea tante realizzazioni, la città fu meno fortunata con i piani generali. A Quaroni non riuscì il piano nel 1952 e dovette aspettare il 1959 per vedere tradotte in un piano le

sue idee, insieme a quelle di Piccinato. Idee aggiornate poi da Bertola nel 1985 con la variante generale, approvata però solo nel 1991: quarant'anni per avere due piani sono francamente troppi. A me e ai miei colleghi in questi anni è andata meglio... almeno finora. Ho trovato un'amministrazione decisa a presentare il primo Documento programmatico per il piano nel 2000 e il Progetto preliminare, che in Piemonte è un vero e proprio piano regolatore, nel 2002; arrivando, dopo le osservazioni, al progetto definitivo nel 2004. Con la prospettiva di averlo approvato entro non troppi mesi (2).

Come presidente dell'Inu, avendo preso dopo trentadue anni il posto che era stato suo, non sono stato più fortunato di Adriano Olivetti, di fronte all'obiettivo della riforma urbanistica nazionale; ma come consulente urbanista ho avuto invece la ventura di trovare a Ivrea un'amministrazione comunale più determinata nel condurre in porto il piano di quanto non successe ai miei maestri-amici Quaroni e Piccinato.

Grazie allo stimolo e all'appoggio di questa amministrazione, di quegli uomini e di quelle realizzazioni abbiamo cercato di raccogliere e di sviluppare l'eredità nel piano di oggi. Potendo affermare che quell'eredità è stata coniugata con le più evolute maturazioni dell'urbanistica contemporanea. Scegliendo apertamente la strategia della riqualificazione urbana e rifiutando la strategia razionalista dell'espansione; interpretando nel modo più radicale l'intimo rapporto dell'urbanistica con i valori ambientali; strutturando il meccanismo del piano per garantirne sempre un'organica attuazione, sapendo che ormai, a Ivrea, questa non poteva più affidarsi come in passato a un moderno mecenate.

Anche il dimensionamento del nuovo piano è in fondo lo specchio emblematico di questa evoluzione nella strategia











Ivrea, Schema strutturale: sintesi.

Ivrea, Structural scheme: synthesis.

Nella pagina a fronte, fotopiano di Ivrea.

Opposite page, aerial photo of Ivrea.








Sistema ambientale

-  sistema dei cinque laghi
-  ambito di esondazione
-  sistema di connessione principale del fiume Dora Baltea
-  rete ecobiotica dei corsi d'acqua
-  territori collinari di particolare pregio
-  tessuti extraurbani agricoli
-  ambiti di recupero delle cave
-  principali ambiti di connessione ambientali e fruibili






Sistema della mobilità

-  accessibilità ferroviaria Ivrea-Chivasso-Torino da potenziare
-  nuova stazione e nodo intermodale
-  accessibilità viabilistica autostradale con relativi caselli esistenti e previsti
-  accessibilità viabilistica territoriale esistente e prevista
-  nodi attrezzati e a raso esistenti
-  principali assi della mobilità urbana esistenti e previsti
-  assi della mobilità urbana da riqualificare paesaggisticamente
-  riqualificazione degli assi della città olivettiana
-  parcheggi interscambiatori e di attesa
-  ambientazione delle principali infrastrutture per la mobilità
-  percorsi e piste ciclabili



Sistema insediativo. Città da conservare e riqualificare

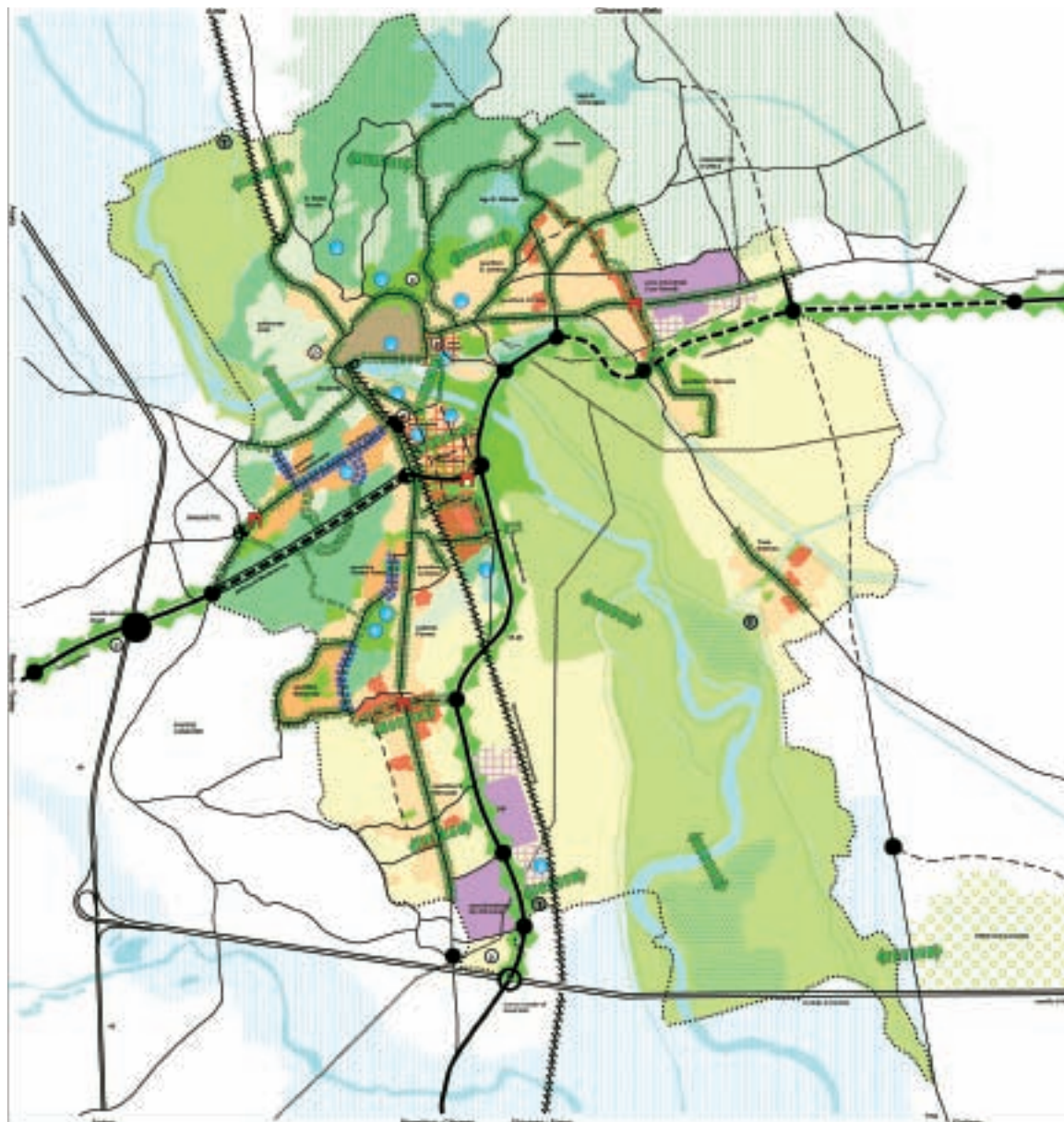
-  tessuti della città storica antica
-  tessuti della città storica moderna olivettiana
-  tessuti urbani recenti
-  tessuti produttivi
-  tessuti collinari insediati
-  elettrodotti
-  impianti tecnologici

Città da trasformare

-  ambiti di trasformazione strategica
-  ambiti di trasformazione integrata
-  ambiti di trasformazione produttiva
-  ambiti di trasformazione per servizi
-  porte urbane

Sistema dei servizi

-  sistema del verde urbano
-  1. attrezzature sportive e/o servizi urbani; 2. area mercatale; 3. poli universitari; 4. istruzione superiore; 5. ospedale; 6. scalo merci



urbanistica: circa 30.000 nuove stanze previste con il primo dei tre piani eporediesi, circa 10.000 nuove stanze programmate con il secondo, mentre quello di oggi si accontenta di previsioni intorno alle 5.000 nuove stanze. Un dimensionamento fisiologico, quindi, molto attento a non stimolare la rendita, ma anche a offrire al mercato le occasioni indispensabili. E un piano che ha utilizzato i tempi della complessa legislazione regionale per mettere in moto un processo e non per bloccare la crescita della città. Cominciando a trasformare il vecchio strumento urbanistico per lo sviluppo industriale nella zona ex Montefibre in un progetto di molteplici potenzialità, protese a intercettare le diverse prospettive

possibili, a cominciare dai primi edifici produttivi e terziari che saranno realizzati con i finanziamenti europei concessi dalla Regione. Infatti il Documento programmatico previsto dalla legge regionale è stato subito sfruttato per individuare un vero e proprio "piano strutturale": quello che proprio Quaroni tanti anni fa chiamava il "piano idea" e che oggi il nuovo modello legislativo promosso dall'Inu (ancora in discussione per la legge nazionale di principi, ma già operante con le più avanzate leggi regionali) utilizza come punto di partenza del processo urbanistico. Processo che l'ormai datata legge regionale piemontese rende scarsamente flessibile; ma che a Ivrea è sta-

to reso meno rigido a partire dal Documento programmatico, sviluppato nelle sue tappe significative, fino alle controdeduzioni alle osservazioni, che rappresentano il passaggio odierno. Processo che una legge programmatica renderebbe più facile da seguire, ma che è stato, comunque, previsto in un piano generale organizzato in modo da renderne possibile un'attuazione pienamente graduale. La gradualità del processo attuativo partito con il Documento programmatico e poi con il nuovo piano particolareggiato della zona ex Montefibre prosegue con l'attuazione del Movicentro, teso a trasformare e a far decollare il sistema di trasporto collettivo di Ivrea; con la creazione di un



nuovo scalo intermodale, che unirà la nuova stazione degli autobus urbani ed extraurbani, la nuova stazione ferroviaria presente sul lato orientale dei binari e il nuovo parcheggio di interscambio. Scalo intermodale efficacemente servito da una rete ferroviaria regionale a maggior frequenza e da una rete stradale che sarà allacciata alla bretella per Santhià, ma specialmente svilupperà la direttrice est-ovest, verso Biella con il cosiddetto “peduncolo” alternativo alla statale 228 e verso Torino con il traforo di Montenavale, destinato a liberare completamente l’asse storico olivettiano di via Jervis. Tutte operazioni frutto di accordi con Fs, Anas, Regione Piemonte e Provincia di Torino: accordi pronti a partire e

in buona misura già finanziati. Il processo in corso per gli aspetti infrastrutturali rappresenta sinteticamente e porta avanti puntualmente le strategie previste dal Documento programmatico; questo processo è stato seguito in misura altrettanto puntuale con l’operazione delle controdeduzioni alle osservazioni. Momento urbanistico, quello delle controdeduzioni, che, invece, il più delle volte rappresenta una battuta d’arresto per il processo del piano o che nel caso migliore si chiude senza danni per la strategia urbanistica. Nel nostro caso, al contrario, le controdeduzioni hanno permesso di adeguare positivamente il piano regolatore, di migliorarlo equilibrandone ulteriormente la ripartizione del-

le previsioni residenziali. Il meccanismo di costruzione del piano aveva, infatti, spinto a utilizzare gli interstizi inediti diffusi nei tessuti esistenti da trasformare in nuove edificazioni private e aree a cessione gratuita per verde e servizi, pari a circa il 41% del totale; oltre ai due maggiori ambiti di trasformazione, nell’area ex Montefibre e in quella attigua di Monte Marino, pari al 45% del totale. I lotti di completamento per intervento diretto, concentrati in maggioranza nei settori dove già oggi l’edilizia prevalente è quella dei singoli edifici immersi nel verde, erano 38 prima delle osservazioni e rappresentavano il 13% delle previsioni. L’obiezione che la quota di lotti di completamento non fosse

such as the way Olivetti and its special conception have left their mark on social justice, harmony, and stability, even though this has been *ante litteram* ‘environmentally sustainable’ for which Olivetti wants its operations to be an ‘illustrative’ paradigm of quality, not only in terms of sustainable development but also regarding architecture too.

Less space is reserved in the article for the plan’s specific characteristics. The article only underlines the choice of discrete expansion in contrast to the trend of development around the existing city’s edges, mainly exalting functional aspects, and in particular, its mobility. The methods of bringing the new planned settlement nuclei into existence are almost taken for granted, using actuation plans and ‘unitary’ interventions for which the city had already become a model of excellence, being an outstanding example of those found in European modernism.

Even today the specific characteristics of Ivrea as an industrial city and those of its territory are rooted in the reality of the local situation. They are a territory and a city which are no longer an industrial ‘colony’ for they have suffered heavily from processes of de-industrialization and are now searching for new means of development.

From here it was therefore necessary to start over again using a new plan to tackle a considerably different situation from that confronted in the initial stages of urban growth. Even if the term ‘strategy’ only usually looks to the future, all manuals teach that good strategy is founded above all on resource analysis and on local capacity. And it is exactly this that the new municipality plan concentrate on.

In contrast to the 1950s, Ivrea’s current relationship with its territory is no longer only a dreamed of application of principle and act of cultural goodwill. The two are now connected in an organic manner within a fairly well defined framework, which is helped by the reference PTCP (*Piano territoriale di coordinamento provinciale*, Provincial Plan for Territorial Coordination) with which, critically, the comune plan also interacts.

Furthermore, the treatment of environmental issues is no longer only a cultural corollary in anticipation of the town plan, but has become a constituent part of it.

The models of the past have now been consciously abandoned. Time spent is now measured by the refusal to follow preconstructed models. Instead, specific reasoned and shared objectives are researched, together with setting up and adjusting useful



practical instruments and procedures so that the objectives can be achieved. The same old traditional role of the plan ('guarantee' the local variation of an 'optimal' predefined model) is therefore overturned by constructing a real and true planning-activation process that must involve 'actors', both public and private. Therefore, without being simplistically deductive, it is a non-linear process arising out of necessity: it is suitably adaptable, reasoned, and dialectic.

Ivrea yesterday and tomorrow *Giuseppe Campos Venuti*

Issuing a new masterplan for Ivrea on *Urbanistica* after many years is surely an event; and writing the first article has been fallen me, for the right of old age between to people who worked at the plan.

I didn't stand on ceremony because I value masterplan of Ivrea very much and I was about to write my notes; but while I was examining plan materials, I read again my speech at the sitting of town council in which masterplan was adopted. Then I convinced myself those notes could be the best passage to be written, because it voices the general feeling with which all of us have worked to that plan and it explains the essential ideas. Because I think its official form, but also passionate, essential, emblematic can be efficacious also for readers of *Urbanistica*, that I hope they are interested in Ivrea masterplan, as well as for town councillors, that had still to adopted that plan. So, I decided to publish that speech. I realize, today more than yesterday, the task to draw up the new masterplan of Ivrea involves a double responsibility. Besides responsibility towards citizens and administration, we had to take the responsibility towards Italian town planning culture, for which Ivrea represents a par-

abbastanza elevata era d'altra parte superata dal fatto che gli ambiti di trasformazione erano numerosi, piccoli e diffusi; mentre gli unici due ambiti di dimensioni ragguardevoli, come dicevo, pari al 45% delle previsioni totali. L'esame delle osservazioni presentate ha offerto però l'occasione per affrontare direttamente questa sia pur modesta preoccupazione; infatti il contributo dei privati ha messo in risalto quanto l'analisi urbanistica non aveva sufficientemente chiarito. E cioè il fatto che, nelle pieghe dei tessuti urbanistici, esistevano ancora un buon numero di lotti singoli potenzialmente utilizzabili, che era possibile valorizzare; e che non potevano avere praticamente nessuna destinazione diversa. La decisione di sfruttare largamente la situazione messa a nudo dalle osservazioni ha permesso così di raddoppiare i lotti di completamento che, misurati in stanze, sono cresciuti del 70%. E siccome, contemporaneamente, in qualche caso le osservazioni hanno condotto a ridurre alcuni interventi di trasformazione, l'intera ripartizione degli interventi è risultata riequilibrata. Facendo di conseguenza salire le stanze dei lotti di completamento al 20% del totale, mentre le stanze delle piccole trasformazioni diffuse passano al 39% del totale e le stanze delle due trasformazioni maggiori (ex Montefibre e Monte Mari-

no) al 41% del totale. L'operazione delle controdeduzioni, in conclusione, presenta complessivamente una crescita modesta, pari a 679 stanze, cioè al 13% delle previsioni originarie, che da 5.085 stanze passano a 5.704 stanze. Mentre la ripartizione degli interventi, distinti in lotti di completamento, piccole trasformazioni diffuse e trasformazioni maggiori, è stata sicuramente riequilibrata in modo positivo: offrendo cioè agli operatori, come ai futuri utenti dell'edificazione, una gamma più ampia di potenzialità. E confermando con le controdeduzioni la strategia insediativa che rifugge dalle espansioni urbane e propone, invece, la riqualificazione generale della città. Dopo le controdeduzioni è ancora più evidente il disegno della città di Ivrea, con la porta principale che arrivando da Torino s'apre sull'asse olivettiano di via Jervis e con la nuova porta che si aprirà arrivando dall'asse retto sul quarto quartiere olivettiano, da realizzare sull'area ex Montefibre. Ma il disegno della città di Ivrea presenta due nuove porte proposte con il piano regolatore. La porta sud, che si apre su via Torino, realizzata ricucendo il margine urbano lungo la strada di bordo che va dall'asse retto al quartiere Bellavista, e la porta est, che si apre su corso Vercelli, ricucendo il margine urbano lungo la strada di bordo che va dal "penducolo" al lago San Michele. Un disegno urbanistico non ostentato, ma evidente, che non nega il rapporto fra la città e la campagna, ma ne precisa il confine usando le architetture previste. Nella convinzione che, specialmente a Ivrea, l'architettura possa giocare anche domani il ruolo che ha avuto ieri: e puntando esplicitamente sulla sfida che l'architettura si dovrà affrontare con la progettazione esecutiva degli insediamenti ex Montefibre e Monte Marino, proposti dall'urbanistica quale quarto

quartiere olivettiano di Ivrea, di cui l'architettura sarà chiamata a confermare o a smentire l'eredità culturale. Il processo delle controdeduzioni ha, inoltre, pienamente confermato la strategia ambientale del piano e le norme che prescrivono i parametri del verde sulle aree private e pubbliche degli interventi previsti. Delle quali norme può essere opportuno valutare il grande contributo ecologico offerto dai nuovi parametri relativi al verde; che applicano in concreto lo slogan "tante case, quanto verde", secondo il quale ogni trasformazione urbana comporta una parallela crescita significativa del patrimonio vegetale della città. Perché in sostanza dei circa 183 ettari che rappresentano le trasformazioni complessivamente previste sul territorio comunale, circa 120 ettari, pari al 66%, sono costituiti da prati alberati di proprietà privata o pubblica, con una densità che va da 40 a 300 piante per ettaro, per un totale di circa 15.000 nuove alberature. Questo nuovo patrimonio vegetale sarà sufficiente a produrre una quantità di ossigeno necessaria a oltre 3.300 nuovi abitanti e ad assorbire l'anidride carbonica prodotta dalla circolazione urbana (per esempio di 3.000 chilometri all'anno per ognuna) di quasi 6.000 nuove auto: patrimonio che sarà di fatto ecologicamente autosufficiente rispetto alla crescita edilizia, realizzata contemporaneamente alla vegetazione messa a dimora. Concludendo, mi sembra doveroso ricordare ancora una volta, dopo aver menzionato sommariamente le scelte di merito della strategia urbanistica prescelta a Ivrea, le scelte metodologiche innovative, che rendono il nuovo piano totalmente diverso da tutti quelli precedenti. E ciò malgrado che la legge Astengo, ancora vigente in Piemonte, avveniristica 27 anni fa, sia francamente inadatta a far fronte alla situazione giuridica, immobiliare e urbanistica dei giorni

nostri.

Molto, infatti, è cambiato nel processo di piano, anche nell'uso delle procedure legislative regionali, che la Regione Piemonte sembra la sola in Italia a non voler adeguare. Perché la decadenza dei vincoli per le destinazioni pubbliche dopo cinque anni di vigenza innesca ormai per legge un meccanismo di reiterazione che per i Comuni è oneroso e anche preoccupante, per la disponibilità già mostrata dalla giurisprudenza verso un uso privatistico alternativo dei terreni oggetto di vincoli inutilizzati. Ebbene, a Ivrea questa preoccupazione è stata evitata perché, anche dopo le controdeduzioni i vincoli ablativi destinati all'esproprio sono previsti dal nuovo Prg soltanto per meno di 5.000 metri quadrati (il sagrato di una chiesa, il giardino di una scuola e la nuova scuola di Borgo Olivetti), che saranno acquisiti rapidamente e senza eccessivi oneri. Purtroppo, in mancanza di una nuova legge regionale che istituisca il piano strutturale, programmatico e non prescrittivo, con il successivo piano operativo, attuativo e prescrittivo, i vincoli di piano per le destinazioni private sono ancora a tempo indeterminato; con un trattamento privilegiato per la proprietà immobiliare, di cui il Comune purtroppo non gode. A dispetto del mancato adeguamento legislativo regionale, il meccanismo di piano è però riuscito a superare a Ivrea la disparità di trattamento fra destinazioni pubbliche e private. A parte le modeste prescrizioni ablativo-ricordate, infatti, tutti gli ambiti di trasformazione previsti dal piano attribuiscono un'edificabilità diffusa a tutte le aree da trasformare; raccogliendo l'edificazione su una quota minoritaria dell'area stessa e destinando la quota restante parte al verde privato e parte alla cessione gratuita alla città per usi pubblici, a compenso dei diritti edificatori che il piano ha concesso. Superando in primo luogo

l'ormai impossibile esproprio diffuso, perché il regime immobiliare attuale ha spinto i costi delle aree di tutti gli intorno urbani a cifre che i Comuni non possono più sostenere. Per altri aspetti, pure insostenibile era diventata la disparità di trattamento fra destinazioni private e destinazioni pubbliche del piano. Perché una volta accantonata la riforma legislativa dell'esproprio obbligatorio finalizzato e diventata impossibile la pratica dell'esproprio volontario diffuso (che pure quarant'anni fa io stesso riuscii a realizzare a Bologna, a Reggio Emilia e a Modena, per circa due decenni), non c'era altro mezzo che quello della perequazione e acquisizione compensativa per sottrarre l'urbanistica a quest'insopportabile ingiustizia. Così che il meccanismo utilizzato a Ivrea (ma anche a Torino e a Roma, a Reggio Emilia e a Cuneo) garantisce a un tempo l'efficienza attuativa del piano, ma anche la sua totale eticità. Realizzando una trasparenza urbanistica che attendevamo ormai da anni. Signor sindaco, signore e signori consiglieri, per tutte le ragioni che ho cercato di spiegare sono felice e fiero di aver portato a termine con i miei amici consulenti, con i tecnici comunali e con gli amministratori, ai quali tutti va la mia più sincera riconoscenza, il nuovo piano regolatore generale di Ivrea. Un piano che io considero uno dei più importanti della mia vita e che sarà anche uno degli ultimi. Vi ringrazio tutti per avermelo consentito. Al sindaco Grijuela, al consiglio comunale e a tutta la comunità eporediese l'augurio più sincero perché di questo piano facciano buon uso.

Note

1. Al progetto definitivo del Prg 2000 di Ivrea hanno collaborato il sindaco Fiorenzo Grijuela; l'assessore all'urbanistica Alberto Redolfi; i progettisti Giuseppe Campos Venuti, Carlo Alberto Barbieri, Federico Oliva con Paolo Galuzzi, Carolina Giaimo, Piergiorgio Vitillo e con Antonella Dell'Orto, Massimiliano

Innocenti, Elena Solero; Nedo Vinzio, Linda Palese e Claudio Ramella Votta per l'Ufficio di piano; i consulenti Renata De Vecchi Pellati (aspetti geologici); Alfredo Mela (aspetti sociologici); Piergiorgio Tosoni (città storica); Piero Golinelli (aspetti giuridici); Stefano Riletti (aspetti acustici).

2. Il Prg è ancora in corso di approvazione da parte della Regione.

Ivrea, la città storica antica. Tutte le foto del servizio, salvo diversa indicazione, sono di Ferruccio Levi, inedite o tratte dal volume Ivrea in bianco e nero, Cossavella, Ivrea, 1998.

Ivrea, ancient historical City Ivrea photos by Ferruccio Levi.

ticular historical event with no doubt. I understood it, when mayor, Fiorenzo Grijuela, asked my presence at the public debate with Francesco Rosi, on the occasion of the awarding of his honours' degree by University of Turin. The subject of the debate was the relationship between Naples of *Mani sulla città*, the unforgettable masterpiece of Rosi, and Ivrea of Adriano Olivetti, of whom my friends and I assumed the important town planning heritage.

A masterplan for Ivrea assumes a particular cultural meaning. We only may wish we were able to respect these double engagement; anyway we take the responsibility upon ourselves to explain it to public opinion and to Italian culture on influential pages of *Urbanistica*.

Speech at town council in Ivrea, 26th April 2004

Mr mayor, Mrs and Mr councillors, while I'm beginning to speak on this ending stage of the new masterplan of Ivrea, memories of 50 years ago were milling around my mind. They regarded the period immediately afterwards Resistance movement, in which, before as student and then as young architect, I came from Rome 'on pilgrimage' to visit in Ivrea one of the rare Italian examples of modern architecture and town planning.

Neighbourhood of Castellamonte and factory by Figini and Pollini, neighbourhood of Canton Vesco by Focchi and Nizzoli, and then the canteen by Gardella and research institute by Vittoria (very young man at that time) and nursery school by Ridolfi and primary school by Quaroni and then INAcasa neighbourhood of Bellavista by Piccinato. At that time I was one of the few active young man belonged to INU and Adriano Olivetti was the president. In those times he promoted the first step to reform the law and the town planning

Ivrea, hotel La Serra, di I. Cappai e P. Mainardis (1967-75).

Ivrea, hotel La Serra, by I. Cappai and P. Mainardis architects (1967-75).

Nella pagina a fronte, assetto urbanistico generale della città.

Opposite page, general urban framework of the city.



practice; we have not been able to pass that reform yet.

If the presence of Adriano Olivetti and his business led to many projects in Ivrea, not the same success involves previous masterplans.

Masterplan, drawn up by Quaroni in 1952, wasn't efficacious and only in 1959 his strategies were included in a plan with Piccinato's intentions. These intentions were updated by Bertola in 1985, with a variant of masterplan, approved in 1991: there have been 40 years before drawing up two plans and they are too much. Things got better for me and for my colleagues; still now, at least. I found a determined administration that was convinced to draw up the first *Documento programmatico* in 2000 and *Progetto preliminare* (that is very similar to a masterplan in Piedmont) in 2002; *Progetto definitivo*, after objections, in 2004.

As president of INU, having being in office after 32 years since he was, I was no more lucky than Adriano Olivetti as regards national town planning reform; but as consulting planner, I found a public administration more determined to take the plan to an end than my masters and friends Quaroni and Piccinato.

Thanks to spur and support of the administration, we tried to bring and develop the heritage of those professional men and their projects in our plan. We can assure that heritage has been combined with the most advanced thinking of contemporary town planning. We choose

Un piano per il governo del territorio

Federico Oliva

Progettare un piano urbanistico moderno, adatto al momento che la città sta vivendo e quindi utile per la sua economia e la sua società, è molto difficile in Italia, tranne che nelle poche Regioni che sono state capaci di innovare realmente il proprio quadro normativo, al di là delle riforme di facciata, solo formali e non sostanziali. Ma anche in quelle poche Regioni le cose non sono semplici, perché la cultura tecnica e amministrativa legata al vecchio modello urbanistico, quello del Prg per intenderci, è talmente radicata da opporre rilevanti ostacoli all'applicazione del nuovo modello, anche quando è già sancito dalla legislazione regionale.

Rinnovare il quadro normativo regionale

In Piemonte, dove la riforma urbanistica appare ancora molto lontana ed è tuttora in vigo-

re la Lr 56/77, la "legge Astengo", una legge all'avanguardia per allora ma oggi decisamente datata, queste difficoltà sono dunque particolarmente rilevanti, anche perché quella legge ha formato una generazione di tecnici, dentro e fuori dall'amministrazione pubblica, che sembra non volersi distaccare minimamente dal modello da essa rappresentato e si distingue per la sua rigorosa e inflessibile applicazione.

Le difficoltà non stanno tanto nel modello attuativo della legge, del tutto superabile con un approccio perequativo come è stato fatto in altre Regioni da diversi piani sperimentali dell'inizio degli anni '90, quanto nei tempi e nelle procedure che la "legge Astengo" impone: la *Delibera programmatica* (febbraio 2002), i cui contenuti sono stati, in questo caso, definiti da un precedente *Documento programmatico* (dicembre 2000) di natura prevalentemente tecnica; il *Progetto preliminare* (dicembre 2002) per il quale sono state presentate circa 300 osservazioni, collocate dalla "legge Astengo" in questo passaggio della procedura di formazione del Prg per libera-

Città storica antica e moderna

- tessuti storici stratificati su impianti originari
- tessuti di sostituzione o ampliamento
- ambiti di valorizzazione della città storica
- tessuti del nucleo storico periferico
- tessuti d'impianto storico periferico
- tessuti dei quartieri moderni olivettiani
- complessi residenziali moderni a carattere estensivo
- tessuti olivettiani polifunzionali
- ville e giardini storici di pregio
- edifici isolati della città storica antica

Città consolidata. Tessuti urbani con tipologie insediative a impianto aperto o libero ad alta densità

- insediamenti aperti pluripiano in linea, a torre e a blocco isolato disposti senza principi regolari
- insediamenti a torre e a blocco pluripiano e isolati al centro del lotto e disposti secondo un progetto unitario
- ambiti di ristrutturazione urbanistica

Tessuti urbani con tipologie insediative a impianto aperto o libero a media densità

- insediamenti a piccole unità plurifamiliari isolate e ville urbane
- insediamenti aperti in linea e a schiera
- ambiti di ristrutturazione urbanistica

Tessuti urbani a impianto unitario

- tessuti urbani a impianto unitario

Tessuti collinari con unità insediative isolate

- insediamenti con ville uni-bifamiliari disposti secondo maglia di lottizzazione
- insediamenti con ville uni-bifamiliari con ampi spazi verdi a parchi e giardini

Ambiti di riordino urbanistico ambientale

- ambiti di riordino urbanistico e ambientale

Tessuti per attività

- tessuti per attività polifunzionali
- tessuti per attività produttive

Città della trasformazione. Ambiti di trasformazione per insediamenti integrati urbani

- ambiti di trasformazione strategica, urbanistica e ambientale
- ambiti di riqualificazione urbana

Ambiti di trasformazione per attività

- ambiti polifunzionali integrati
- ambiti per funzioni produttive artigianali e industriali




Ambiti di trasformazione per servizi

- ambiti di trasformazione per servizi



Ambiti a pianificazione esecutiva definita

- ambiti a pianificazione esecutiva definita



Sistema del verde, dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti. Verde, servizi e attrezzature a livello comunale (art. 21 Lur 56/77)

-  attrezzature a livello comunale
-  aree per verde pubblico e attrezzato
-  aree per parcheggi pubblici



Verde, servizi e attrezzature di interesse generale (art. 22 Lur 56/77)

-  attrezzature di interesse generale
-  parchi pubblici urbani e comprensoriali





Altre attrezzature di interesse generale

-  attrezzature di interesse generale (c=cimitero)
-  parcheggi attrezzati (scambiatori e di attestamento) esistenti e previsti





Servizi privati di uso pubblico

-  servizi e attrezzature private
-  impianti e attrezzature sportive private









Aree e impianti tecnologici a rete

-  reti energetiche
-  impianti e attrezzature per la gestione del ciclo dei rifiuti
-  depuratore
-  pozzi acquedottistici





Infrastrutture per la mobilità

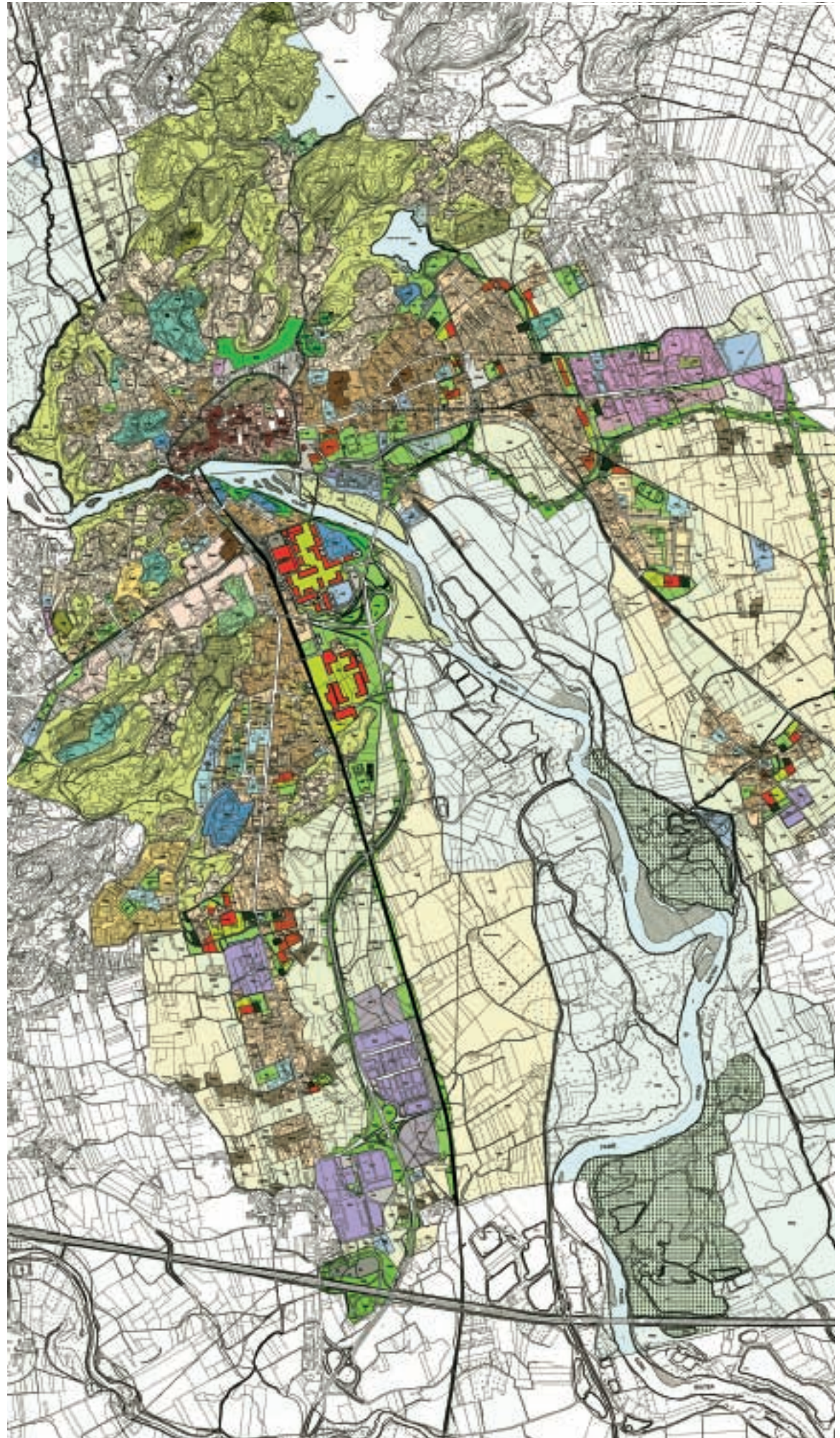
-  infrastrutture ferroviarie
-  infrastrutture viabilistiche esistenti e previste
-  fasce di rispetto stradali e ferroviarie
-  fasce di ambientazione stradale e ferroviaria
-  impianti e attrezzature per la mobilità
-  ambiti di riqualificazione della viabilità urbana
-  percorsi e piste ciclabili

Sistema ambientale e agricolo. Territori agricoli di pianura

-  terreni agricoli
-  terreni agricoli di salvaguardia dell'edificato
-  territori a parco fluviale, ambiti a parco fluviale attrezzato
-  territori a parco fluviale, ambiti a parco fluviale agricolo
-  territori a parco fluviale, ambiti di recupero ambientale e attrezzatura del parco fluviale
-  edifici per attività extra agricole
-  edifici residenziali non connessi con l'attività agricola
-  edifici rurali abbandonati dall'agricoltura o sottoutilizzati

Territori collinari

-  ambienti collinari a valenza paesaggistica e ambientale
-  insediamenti collinari per vivai e serre
-  reticolo idrografico di interesse ecologico
-  laghi



urban re-development strategy and we refuse the rationalist growth strategy; we interpreted the strict relationship between town planning and environmental values; we organize plan process in such a way to grant always an effective implementation, knowing that now it's impossible to entrust it to a modern benefactor.

Documento programmatico, provided by regional law, has been used to define a real 'structure plan', the same one that Quaroni called 'idea plan', many years ago and the same one provided by the new legislative model promoted by Istituto Nazionale di Urbanistica as starting point of planning process.

After objections and revision of the plan, the vision of the city is even more clear, characterized by the main gate coming from Turin and arriving in via Jervis, surrounded by Olivetti architecture, the new gate that will arrive from the main road towards the fourth Olivetti neighbourhood to be realized in ex Montefibre area.

The project for the city presents two new gates provided by masterplan. The south gate, that opens on via Torino, designed by reorganizing urban edges along the street that goes from the main street to neighbourhood of Bellavista; and the east gate, that opens on corso Vercelli, designed by reorganizing urban edges along the street that goes from *peduncolo* towards San Michele lake. A town planning design not showed off, but clear, that doesn't refuse the relationship between city and country, but that precises the boundaries through the architecture to be projected.

The objection answering process fully confirms the environmental strategy of the plan, as well as the rules that prescribe green parameters to be provided in private and public areas.

The new parameters, provided by

re il più possibile il successivo progetto definitivo dal "particolare" degli interessi individuali; il *Progetto definitivo di Prg* è stato infine adottato dal Consiglio comunale nel maggio del 2004 e al momento in cui sono state scritte queste note (luglio 2005) è in istruttoria presso la Regione.

Non si spiegano altrimenti i tempi lunghi di elaborazione del piano, data la solidità politica dell'amministrazione e l'esperienza dei consulenti; tempi lunghi peraltro mitigati dal ca-

rattere processuale del piano, che ha consentito di approvare importanti varianti di anticipazione, quali quella relativa allo scalo intermodale del Movicentro, in parte finanziato dalla Regione e, soprattutto, quella relativa al recupero dell'area ex Montefibre, la trasformazione urbana più rilevante in previsione, il cui piano attuativo è stato progettato dagli stessi consulenti del Prg come un nuovo quartiere olivettiano, in omaggio alla storia urbanistica di Ivrea moderna: un quartiere che si aggiunge quindi a quelli olivettiani storici di Canton Vesco (Fiocchi e Nizzoli), Castellamonte (Figini e Pollini), realizzati prendendo spunto dal piano regolatore del 1942 e a quello di Bellavista (Astengo e Piccinato) costruito sulla prima proposta di Prg del 1954. Campos Venuti, presentando in Consiglio comunale il progetto definitivo di Prg, definisce appunto l'intervento sull'area ex Montefibre come il "quarto" quartiere olivettiano, anche perché non riconosce al quartiere San Giovanni, pur considerato dal piano come una parte di città da salvaguardare, questa patente. Al di là delle procedure imposte dalla legge, la formazione del piano è stata rallentata solo dall'alluvione del 2000, le cui conseguenze hanno interamente assorbito per alcuni mesi l'attenzione dell'amministrazione: la stessa alluvione ha inoltre impo-

problematiche relative al nodo idraulico di Ivrea, come si può desumere già dalla Delibera programmatica, approfondimento che ha comportato alcuni mesi di lavoro interdisciplinare e un continuo confronto con le istituzioni e gli organismi competenti, peraltro non ancora interamente completato. E se l'iter di approvazione del piano non si è ancora concluso dopo più di un anno di istruttoria regionale, è perché il vecchio quadro normativo prevede un'approvazione di merito da parte della Regione, che il complesso processo di "copianificazione", attivato volontariamente, consentirà certamente di non rendere problematica, ma che comunque pesa, con tutte le sue incognite, sul destino del piano.

Oggi, tuttavia, vi sono tutte le condizioni, politiche e culturali, affinché anche la Regione Piemonte, che si è distinta nel passato per la qualità della normativa di pianificazione e per il rigore della sua gestione, possa rinnovare radicalmente il proprio quadro normativo: l'augurio è che lo faccia tenendo conto dell'esperienza accumulata dalle altre Regioni che hanno approvato buone leggi di riforma: come per i piani, anche per le leggi per il governo del territorio l'innovazione è importante, ma si deve ragionevolmente basare sull'esperienza già compiuta, senza cervellotiche fughe in avanti, che riescono solo a complicare ulteriormente una materia che ha solo bisogno di chiarezza e semplificazione.

Dal piano regolatore al piano strutturale

Il ritardo della riforma urbanistica in Piemonte, appena ricordato, ha costretto l'intera operazione di Ivrea a muoversi tra il vecchio modello regolativo del piano, introducendo in esso le innovazioni possibili: cercando cioè di evidenziarne al massimo il carattere strutturale. Ciò è possibile per diversi elementi del piano, an-

che se la sostanza giuridica di uno strumento regolativo e autoritativo non può essere certo radicalmente modificata in senso programmatico e negoziale. Il carattere totalmente prescrittivo, vincolistico e conformativo dei diritti proprietari che contraddistinguono il vecchio Prg non si può mutare in un'impostazione solo programmatica, non conformativa dei diritti qual è quella dei nuovi strumenti strutturali, come definiti sia dalla legge nazionale relativa ai "principi fondamentali" del governo del territorio sia dalle leggi regionali più coerenti col modello Inu approvate negli ultimi anni. Mentre può essere mutato il modello attuativo del piano, passando da quello vincolistico a quello perequativo-compensativo, rimanendo all'interno delle regole del diritto pubblico vigente, come molte esperienze di piani elaborati negli ultimi quindici anni hanno dimostrato essere possibile. Così come può essere esaltata la strategia urbanistica generale di un piano, semplificando e rendendo essenziali le sue scelte, con un disegno che evidenzi anche il suo contenuto strategico, certamente presente anche nel vecchio modello, ma annegato nella regolazione complessiva dell'uso del suolo che quel modello innanzitutto esprimeva. Articolando, infine, per "sistemi" (ambientale, infrastrutturale e insediativo) le scelte del piano, sempre per rendere evidenti la strategia urbanistica e quella dello sviluppo che esso sottende.

Nel Prg di Ivrea e in particolare nella *Delibera programmatica* che ne rappresenta l'avvio istituzionale, sono quindi presenti quattro elaborati grafici, redatti originariamente in scala 1:10.000, che vogliono evidenziare l'approccio strutturale del Prg: l'elaborato *Schema strutturale*. Sintesi che riporta, integrandole e semplificandole, le indicazioni contenute nei successivi tre elaborati *Azioni per il sistema ambientale*, *Azioni per il sistema infrastruttu-*



rale, Azioni per il sistema insediativo. Nella prima tavola la legenda è costruita in modo sintetico, associando alla simbologia i titoli delle varie voci dei tre sistemi, descritte in modo dettagliato nelle altre tre legende, con una sorta quindi di “legende parlate”, tipica di un approccio strutturale di altre nazioni europee, in particolare della Germania. Le voci delle “legende parlate” delle tavole relative alle azioni che il piano implementa per i tre sistemi, ambientale, infrastrutturale e insediativo, evidenziano in modo molto chiaro i contenuti del futuro Prg, tanto da rendere quasi inutile un’ulteriore relazione descrittiva.

Per il sistema ambientale sono quindi indicati gli ambiti territoriali e le aree da sottoporre ad azioni di tutela e di valorizzazione paesistica, quelli dove promuovere una maggiore fruizione sociale sotto forma di attività turistiche e ricreative, le aree destinate all’accrecimento del verde urbano, gli ambiti destinati alla produzione agricola; oltre a tutti gli elementi delle reti di connessione tra il sistema ambientale extraurbano e quello della città, delle aree del verde urbano, dei corsi d’acqua naturali e artificiali; oltre agli interventi di ambientazione delle nuove infrastrutture della viabilità e a quelli finalizzati alla riqualificazione paesaggistica degli assi stradali principali. Nella ta-

vola del sistema infrastrutturale (per la quale i riferimenti territoriali, ulteriormente semplificati, sono i tessuti urbanizzati, i tessuti collinari e i tessuti extraurbani agricoli) sono invece indicati tutti gli elementi della futura rete della mobilità ferroviaria e stradale finalizzata a garantire un’assai maggiore accessibilità della città rispetto all’area metropolitana torinese, alla provincia e alle regioni del nord-ovest; accessibilità che è una delle strategie principali che il piano vuole attivare e che trova nel potenziamento della ferrovia Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino una delle condizioni strutturali fondamentali. Nella tavola del sistema insediativo sono infine indicate le azioni che il piano implementa per la conservazione e la riqualificazione della città esistente, per la realizzazione di nuovi insediamenti attraverso interventi di trasformazione urbanistica, per il completamento dei servizi urbani e di quartiere, con una particolare attenzione al verde urbano, la cui doppia valenza ambientale e sociale è sempre sottolineata. Per quanto riguarda le azioni a intervento diretto sulla città esistente, azioni di conservazione ma anche di “manutenzione qualitativa” (compresi quindi gli ampliamenti, le sostituzioni e le nuove costruzioni di completamento), queste passano attraverso un’articolazione per “tessuti”, vale a dire parti di città

omogenee dal punto di vista morfologico e funzionale, nella cui individuazione sono già contenute le principali tipologie d’intervento. Mentre per quanto riguarda i nuovi interventi, la “città da trasformare”, essi sono articolati per “ambiti di trasformazione” sottoposti a progetti urbanistici di dettaglio, essenzialmente caratterizzati dalle destinazioni d’uso, mai monofunzionali ma, al contrario, caratterizzati da un *mix* tanto più articolato quanto più la trasformazione assume un ruolo strategico nel futuro della città.

L’approccio per “tessuti” e per “ambiti (o aree) di trasformazione” è, in verità, un elemento ricorrente nei piani di Campos Venuti (e del sottoscritto), nonché di tutto il gruppo di lavoro che dal Prg di Ancona (1988) nel quale per la prima volta si è sperimentata questa metodologia, passando per quelli di Piacenza (1997) e Reggio Emilia (1999), Cuneo (2002) fino a quello di Roma (2003) per citare le esperienze principali, si è via via perfezionato, fino a diventare quasi linguaggio comune dell’urbanistica italiana contemporanea, presente anche nelle definizioni normative di diverse leggi regionali di ultima generazione.

Nelle quattro legende sono quindi evidenziati tutti i contenuti del futuro piano e anche le relative modalità attuative, sottolineando così l’insensatezza del vecchio modello regola-

rules, concerning parks and gardens, grant a great ecologic support; they really apply the slogan “as many houses, as much green”, that suggests every urban transformation has to assure a substantial growth of vegetation heritage. This new vegetation heritage will be enough to produce a quantity of oxygen indispensable to more than 3.300 new inhabitants and to absorb carbon dioxide produced by 6.000 new cars: an heritage that will be ecologically self-sufficient in respect with building growth, implemented at the same time of vegetation bedding.

In conclusion, it seems to me right to remember once again, after this brief summary about planning strategies for Ivrea, even the innovative methodological choices, that, in spite of the regional law drafted by Astengo and still in force, make this plan completely different from previous ones.

Unfortunately, without a new regional law able to introduce the *Piano strutturale*, programmatic and not prescriptive and the *Piano operativo*, fulfilling and prescriptive, restrictions of plan concerning private destinations are still open-ended; and there is a preferential treatment in respect with real estate, of which municipality can’t enjoy.

In Ivrea, even after plan revision, restrictions linked to expropriation are provided in the new masterplan, but they amounted to less than 5.000 square metres (church courtyard, school garden and the new school of Olivetti suburb) to be quickly acquired and without high charges.

Plan process managed to solve the difference of treatment between public and private uses, even without the regional law adjustment. The only possible solution consisted in pre-emption and compensation, in order to rescue town planning from an unbearable inequity and to grant the

Ivrea, assetto urbanistico della città storica antica.

Ivrea, urban framework of ancient historical city.

- passaggi pedonali e sottopassi
- tracce dell'antico sistema fortificato
- ⊠ torri e campanili
- ▭ VCS ambiti di valorizzazione della città storica
- ▭ aree comprese nel piano particolareggiato dei mercati
- ▭ tessuti di sostituzione o di ampliamento del periodo "moderno" o contemporaneo
- ▭ frammenti di strutture rustiche, antichi opifici, capannoni
- ▭ edifici e complessi speciali urbani
- ▭ strade, piazze, spazi pubblici della città antica
- ▭ strade, piazze, spazi pubblici della città barocca, tardobarocca, ottocentesca e umbertina
- ▭ case e palazzi della città antica
- ▭ tessuti preottocenteschi: case e palazzi di impianto barocco nella città sei-settecentesca
- ▭ tessuti otto-novecenteschi



implementation effectiveness of the plan, as well as its total ethical nature. So, there is the planning clearness we have been waiting for many years. Mr mayor, Mrs and Mr councillors, for all these reasons, I am pleased and proud to have taken the new masterplan of Ivrea to an end with my consulting friends, with municipal employers and with public managers to which I am very grateful. A plan that I consider one of the most important in my life and that it is probably one of the last plan. I thank you all of you to let me do it. I'd like to wish all the best to mayor Grijuela, to town council and to all the urban community of Ivrea, with the hope they will use this plan in a good way.

A plan for the government of territory
Federico Oliva

In Italy it's very difficult to draw up a modern, efficacious and useful plan at this moment, except in the few Regions that renewed their legislative framework. But there are some difficulties also in these Regions, because of technical and administrative culture, influenced by the old planning system, that is such radically set to interfere with the implementation of the new system. The difficulties are not concerning the implementation system of the law, but they regard times and procedures fixed by law (drawn up by Astengo):

tivo di piano, che associa a quei contenuti e a quelle azioni anche la dettagliata struttura normativa, funzionale e attuativa finalizzata a realizzare le previsioni. Una soluzione rigida e prescrittiva, non adeguata alle problematiche della trasformazione urbana, che ha spesso costretto le amministrazioni a ricorrere a un continuo processo di varianti che, oltre ad appesantire in modo insopportabile l'iter di formazione, ha quasi sempre fatto perdere di vista gli obiettivi originari e ha indotto la politica a concentrarsi sugli interessi particolari piuttosto che sui contenuti e sulle strategie del futuro. Al contrario, la *Delibera programmatica* del nuovo piano di Ivrea recupera la proposta originaria di Astengo che, mi pare corretto sostenere, voleva riprendere il *masterplan* di tradizione razionalista, ma che nell'applicazione della legge si è via via perduta in documenti tanto più generici quanto più fatti di sole parole, mentre in questo caso si propone come una delle soluzioni più innovative dell'intero processo di piano, mostrando alla Regione come potrebbe essere il piano

strutturale della futura riforma.

Le quattro porte di Ivrea

Dovendo individuare una "parola chiave" che riassume la filosofia di fondo del piano, relativamente sia alla strategia urbanistica sia al rilancio della città, sceglierei "accessibilità". Perché nel caso di Ivrea una maggiore accessibilità garantisce una prospettiva residenziale di decentramento dall'area metropolitana di Torino assolutamente plausibile, che può contare su una dotazione di servizi più ricca e articolata di quanto le dimensioni della città lascino immaginare, ma anche su un ambiente urbano e territoriale di grande qualità, tale da garantire una condizione insediativa assolutamente competitiva. Mentre la stessa accessibilità consentirebbe di sostenere una nuova dimensione dello sviluppo produttivo orientato verso le tecnologie qualificate, lo sviluppo della piccola e media impresa e delle *new economies*; una dimensione già presente nella città e nel suo territorio, ma che deve essere rafforzata per consentire di superare positivamente

un processo di transizione difficilissimo, per una città che in pochi anni ha visto cambiare radicalmente la propria base produttiva e la propria economia. Una strategia, quella dell'accessibilità, che viene coniugata con una serie di scelte relative al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e naturale, valorizzando i beni culturali e storici presenti e in particolare i depositi dell'architettura e dell'urbanistica del Movimento moderno che fanno di Ivrea una situazione unica in Italia, consolidando la qualità paesaggistica del territorio dell'alto Canavese (i territori collinari, l'ambito della Dora Baltea) e rafforzando il sistema dei servizi, peraltro soddisfacente, come si è già sottolineato.

Il nuovo sistema infrastrutturale e le trasformazioni che induce configurano un nuovo disegno di Ivrea, un nuovo assetto della città basato su quattro "porte", quattro parti di città completamente ridisegnate, sia nell'assetto infrastrutturale sia nella morfologia urbana, attraverso interventi di riqualificazione e di trasformazione: alla "porta" storica di via Jer-



Morfologie della città storica antica

- tessuti storici stratificati su impianti originari (art. 26 NdA)
- tessuti di sostituzione o ampliamento (art. 27 NdA)
- ambiti di valorizzazione della città storica (art. 28 NdA)
- tessuti del nucleo storico periferico (art. 29 NdA)
- tessuti di impianto storico periferico (art. 30 NdA)
- ville e giardini storici di pregio (art. 32 NdA)

Morfologie della città storica moderna

- tessuti dei quartieri moderni olivettiani (art. 33 NdA)
- complessi residenziali moderni a carattere estensivo (art. 34 NdA)
- tessuti olivettiani polifunzionali (art. 35 NdA)

Edifici e complessi della città storica.

Edifici e complessi della città storica antica

- edifici e complessi speciali urbani (art. 26.03 NdA)
- edifici e complessi isolati di interesse storico-architettonico (art. 35.02 NdA)
- edifici e complessi isolati di interesse storico-ambientale documentario (art. 35.03 NdA)
- siti e resti archeologici (art. 37 NdA)
- tracciato acquedotto romano

Edifici e complessi della città storica moderna

- edifici e complessi di rilevanza architettonica e monumentale (art. 36.06 NdA)
- edifici e complessi d'autore con valore formale e storico-documentario (art. 36.07 NdA)
- edifici e complessi di valore testimoniale (art. 36.08 NdA)
- edifici e complessi produttivi che presentano particolari soluzioni di pregio formale (art. 36.09 NdA)

Spazi aperti della città storica

- tracciati ordinatori a elevato grado di identità a scala urbana (art. 65 NdA)
- piazze e slarghi con elevato grado di identità
- passaggi pedonali storici
- percorsi del museo a cielo aperto dell'architettura moderna
- spazi aperti di pregio e di pertinenza degli edifici (art. 14, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35 NdA)
- verde di impianto storico e/o configurato
- viali urbani con filari (art. 14 NdA)
- boschi
- geomorfologie di valenza paesaggistica
- rete fluviale, lacuale e dei corsi d'acqua minori (capo II e capo III del titolo IV NdA)

Ivrea, Carta per la qualità, stralcio.

Ivrea, Charter for the quality, particular.

Alle p. 46-47: Ivrea, Schema strutturale, proposte per i sistemi insediativo, infrastrutturale e ambientale.

On p. 46-47: Ivrea, Structural scheme, proposals for the settlement, infrastructural, and environmental systems.

Delibera programmatica (February 2002), which contents were defined in the previous *Documento programmatico* (December 2000), a prevalently technical document; *Progetto preliminare* (December 2002), to which more or less 300 objections are made; *Progetto definitivo* adopted by Town Council in May 2004, and at the moment I am writing these notes, plan is on discussing at Region.

For these reasons, preparation of the plan took a long time, partially shorted by continuous process of the plan, that allowed to pass important anticipation variants, such as that one concerning intermodal yard of Movicentro and, first of all, the one concerning the recycling of ex Montefibre area, the most important urban transformation of the plan. The action plan for this area was drawn up by the same consultants of masterplan as a new Olivetti neighbourhood, as a tribute to planning history of modern Ivrea.

And if approval process has not come to an end yet, after more than a year that is under regional investigation, the reason depends on the old legislative framework that provides Region passes the plan. The complex process of co-planning should grant this approval without any problems.

From masterplan to structural plan
The delay of planning reform in Piedmont put all the population in the condition to deal with the old prescriptive system, introducing possible innovations: the attempt to

emphasize the structural features of the plan. The totally prescriptive, restrictive and normative character of the old masterplan cannot be changed only by a programmatic formulation that doesn't defines property rights, as the new structural plans do. But it's possible to change the implementation system of the plan, from restriction system to a new system based on perequation and compensation, observing the rules fixed by law, as many plans, drawn up in the last 15 years, did. The general planning strategy can be emphasized by simplifying and underlining plan choices in a design able to represent strategic contents.

In PRG of Ivrea and in particular in *Delibera programmatica* that represents the institutional start, four draft designs, originally drawn up at scale 1:10,000, pointed out the structural approach of PRG: 'Structural scheme. Synthesis' that defines in depth the indications contained in three other drawings: 'Actions for environmental system', 'Actions for infrastructural system', 'Actions for settlement system'. In the first design, the legend is concise, different from the other designs, in which legends are more explicative and detailed, typical of the structural approach of European states, in particular RFT. These legends clearly highlight the contents of the next PRG, so that a further report is not necessary.

The four legends point out also action modalities, making clear the limits of the old normative system, that associates the detailed rules to those contents and those actions, in order to realize the projects.

Delibera programmatica resumes the original unsuccessful proposal of Astengo consisting in drawing inspiration in rationalist masterplan.

The four gates of Ivrea

I think the 'key word' able to sum up plan philosophy and relevant to planning strategy and city relaunching can be 'accessibility'. In Ivrea, in fact, more accessibility grants a possible residential decentralization from metropolitan area of Turin, with a greater public utilities endowment and more quality of urban and territorial environment, so that competitive livability is assured. Accessibility also permits a new industrial development directed to qualified technologies, development of small and medium business and of new economies, already present, but to be strengthened, in order to overcome a difficult transition period.

A better and more efficient accessibility involves the improvement of mobility system, by strengthening, at

vis, la prima localizzazione degli insediamenti dell'Olivetti su cui sboccherà la nuova galleria di Montenavale, si aggiunge la nuova "porta" di accesso al "quarto" quartiere olivettiano in corso di realizzazione sull'area dell'ex Montefibre e articolata nello scalo intermodale del Movicentro integrato con la stazione ferroviaria; a sud una nuova "porta" che dal nuovo casello sulla bretella autostradale si apre su via Torino e che è costituita dalla riqualificazione dei tessuti urbani meridionali, ricuciti con nuove previsioni insediative, in particolare lungo la strada di bordo urbano di collegamento con il quartiere Bellavista, attenta a garantire la necessaria qualità urbana e ambientale; a est, infine, un analogo intervento di ricucitura e riqualificazione urbana lungo corso Vercelli e lungo la nuova strada di bordo urbano che collega questo asse con la zona ambientale a nord del lago San Michele.

Le quattro "porte" contribuiscono alla definizione di un nuovo disegno urbano complessivo per l'intera città, che conserva tuttavia l'assetto generale che i piani precedenti, anche quelli non giunti all'approvazione definitiva, le hanno dato: una città più estesa di quanto il dato demografico lasci presupporre, ricca di discontinuità costituite da valori ambientali e con un'organizzazione policentrica evidente, nonostante le ridotte dimensioni. La ricchezza dell'ambiente naturale che si insinua nella città conferisce alla stessa un carattere particolare: da un lato gli ambienti collinari, in parte antropizzati, che costituiscono una corona di grande qualità paesaggistica per città; dall'altra parte l'ambito della Dora che, soprattutto a sud della città storica antica, rappresenta una risorsa importante da salvaguardare, ma anche da utilizzare per uno sviluppo delle attività di tempo libero; frammisto ai tessuti il sistema del verde urbano la cui già notevole dotazione attuale è ulter-

riormente incrementata grazie all'acquisizione compensativa, senza espropri quindi, presente all'interno della più generale modalità perequativa.

Al tessuto storico più tradizionale (la città compresa nel tracciato delle mura), si affianca il tessuto storico della città olivettiana con le polarità dei vari quartieri distribuiti sul territorio e la zona dei servizi più vicina alle attività produttive originarie, anch'essa sottoposta a una normativa di riqualificazione che ne consenta un uso adeguato per lo sviluppo dell'economia locale, rispettando le caratteristiche tipologiche e architettoniche del patrimonio edilizio.

Mentre gli altri tessuti della città esistente, residenziali o produttivi, sono trattati con l'ormai consueta tecnica fatta di regole morfologiche e funzionali che ne assicura la "manutenzione qualitativa", compresa una significativa quantità di interventi di completamento e ricucitura urbana, le proposte per i nuovi insediamenti, già in parte anticipate a proposito delle nuove "porte", sono trattate con le modalità, altrettanto consolidate, degli "ambiti di trasformazione", nei quali si applica la perequazione urbanistica.

A sud della città storica antica e ai margini degli insediamenti produttivi dell'ex Olivetti, si sviluppa l'insediamento più importante previsto dal piano, quello sull'area ex Montefibre, una nuova centralità urbana caratterizzata da un *mix* funzionale che garantisce da un lato le condizioni per la fattibilità economica dell'intervento (la residenza, il commercio), mentre dall'altro lato offre le possibilità per un futuro sviluppo di nuove attività produttive, che si integrano con quello già in atto negli ex insediamenti dell'Olivetti; senza dimenticare la previsioni di servizi importanti per lo sviluppo della città (mobilità, nuovo ospedale). Poiché le dimensioni del "residuo di piano" non negoziabile (l'area era discipli-

nata da un piano esecutivo convenzionato) erano eccessive rispetto alla sostenibilità ambientale della trasformazione, una parte del nuovo insediamento è stata localizzata a sud dello stesso, lungo la circonvallazione est (Ss 26), utilizzando il meccanismo ormai collaudato della compensazione. La nuova centralità urbana è connessa con la città storica antica attraverso una zona a parco lungo la Dora e una passerella pedonale sullo stesso fiume, che porta a un'altra trasformazione urbana importante ai margini della zona storica più antica, quella sull'area ex Varzi, dove la componente residenziale è più accentuata e dove sarà anche ospitato il mercato, la cui attuale localizzazione si è dimostrata incompatibile per motivi ambientali. Ambedue le trasformazioni sono definite "strategiche" perché prevedono funzioni decisive per il futuro economico della città e non si limitano al consueto *mix* residenza-terziario (compreso il commercio) che caratterizza gli altri ambiti di trasformazione prevalentemente residenziali, finalizzati a ricucire e riqualificare i normali tessuti urbani. Questi ultimi ambiti di trasformazione, definiti "integrati" proprio perché garantiscono il *mix* funzionale normale della città, sono diffusi in tutti i tessuti urbani, in particolare a sud lungo la direttrice per Torino (la "porta" sud) e a est e compongono un disegno di riqualificazione dell'intero margine urbano orientale (la "porta" est); ma sono presenti, con dimensioni ridotte, anche lungo la direttrice verso la Valle d'Aosta. A tali ambiti spetta anche il compito di accrescere la dotazione di servizi dell'intera città, perché le regole attuative a cui sono sottoposti prevedono cessioni compensative ampiamente superiori al 50% della superficie territoriale, assai più quindi della normale cessione per gli standard urbanistici.

A sud (San Bernardo) e est (corso Vercelli), il piano preve-

de due nuovi ambiti di trasformazione per insediamenti specializzati, rispettivamente industriali e artigianali-commerciali, dimensionati sui fabbisogni fisiologici della città. Il primo rappresenta l'ampliamento e il consolidamento dell'ultima localizzazione produttiva olivettiana nella città, resa assai più accessibile dal nuovo casello autostradale. Il secondo è finalizzato soprattutto a sostenere e consolidare il sistema commerciale diffuso nella nuova "porta" orientale della città.

I numeri del piano tra tradizione e innovazione

Ivrea è una piccola città (24.000 abitanti e 10.800 famiglie; 48.650 stanze e 11.270 alloggi), anche se riveste un ruolo importante per il territorio circostante, il Canavese orientale; la città intende mantenere questa sua dimensione, insieme alla qualità urbana che oggi esprime e all'assetto urbano policentrico, come è stato definito nel suo sviluppo moderno. Le previsioni insediative del nuovo piano sono assai ragionevoli, prevalentemente dettate da concrete potenzialità di trasformazione, da evidenti necessità di riqualificazione e dalla struttura dei suoi tessuti urbani. Le due aree di trasformazione principale, Montefibre e Varzi, un'area industriale dismessa e una vecchia area industriale oggi largamente sottoutilizzata, sono scelte quasi obbligate, anche se non scontate sono le regole della trasformazione dettate dal piano quanto a indici di edificabilità (assai inferiori a quelli previsti dalla disciplina precedente), a cessioni, al *mix* funzionale obbligatorio e a regole ambientali ed ecologiche. Quasi altrettanto obbligate sono le scelte relative agli altri ambiti di trasformazione a prevalenza residenziale, dettate in questo caso dalla necessità di programmare estesi interventi di riqualificazione urbana nelle nuove "porte" della città, garantendo al contempo le risorse

reali affinché tale riqualificazione non resti sulla carta in termini di nuove aree pubbliche, di nuovi servizi, delle necessarie opere pubbliche: il meccanismo della perequazione urbanistica garantisce tali risorse, naturalmente se le condizioni del mercato immobiliare sono positive, ma, comporta anche l'assegnazione di diritti in compensazione, che si trasformano successivamente in costruzioni: la scelta, che spesso la politica più radicale e la cultura ambientalista non sanno sciogliere, è quindi quella tra un'accettazione di uno *status quo* degradato e incompiuto e una trasformazione urbana positiva, anche per quanto riguarda il bilancio ambientale. Alquanto sorprendenti sono invece le previsioni per gli interventi di completamento, la cui dimensione di quasi 1.100 nuove stanze è rilevante per le dimensioni della città; ma anche in questo caso si tratta dell'esito di una condizione quasi oggettiva messa in luce da un'accurata analisi urbanistico-edilizia e dall'esame delle osservazioni ed è anche determinata dalla riclassificazione di numerose aree di dimensione limitata e con vincoli decaduti che l'amministrazione, oggi più che mai, non intende certo espropriare. A proposito delle osservazioni, va ricordato come la loro collocazione nel processo di formazione del piano tra il Progetto preliminare di Prg e il Progetto definitivo, voluta dalla "legge Astengo", abbia consentito di utilizzarle come uno strumento quasi di partecipazione, utile per costruire una parte importante del piano, verificatane la concreta fattibilità: la definizione dei tessuti urbani più recenti e le regole della trasformazione in essi diffusa. Anch'esse in un certo senso obbligate e quindi scontate sono infine le scelte relative agli ampliamenti delle due zone produttive, industriale a sud (16 ettari) e artigianale a est (9 ettari). Complessivamente, la nuova trasformazione urbanistica di

Ivrea comporta, oltre alle nuove zone produttive già citate, la realizzazione di circa 4.400 stanze, una parte delle quali di edilizia sociale (circa 1.000) in base al meccanismo normativo che assegna alla collettività una quota della nuova edificabilità, pari a circa il 9% dello *stock* complessivo; un dato rilevante ma non certo stravolgente dell'attuale conformazione della città e comunque indispensabile per consolidare un polo urbano nell'ambito delle azioni di governo del crescente processo di metropolizzazione che sta investendo anche l'area torinese. Non è probabilmente necessario sottolineare come i dati appena presentati, seppure ragionevoli nella dimensione quantitativa e sostanzialmente obbligati quanto alla scelta urbanistica, appaiono problematici se confrontati con gli indirizzi, le modalità di computo, i parametri di riferimento presenti nella legge regionale del '77, nata in condizioni tecnico-culturali del tutto diverse da quelle attuali e basata quindi su riferimenti oggi inaccettabili. A partire dalla "Capacità insediativa residenziale teorica" (Cirt nella legge), il cui calcolo ai fini del computo degli standard urbanistici si fonda su un parametro di riferimento di 90 mc per ogni nuovo "abitante teorico" da insediare. Se la legge aveva portato già allora, meno di dieci anni dopo l'entrata in vigore del decreto sugli standard, quel parametro da 80 a 90 mc, prendendo giustamente atto dell'evoluzione della condizione abitativa nazionale e regionale, non si capisce perché, più di trent'anni dopo, quel dato non debba essere radicalmente modificato, senza costringere i Comuni a complicati rapporti diplomatici con la Regione, giudice delle loro scelte, oltre che a complicati marchingegni contabili, per cercare di far collimare norme e scelte prodotte da culture tecniche sostanzialmente diverse. D'altronde, basta ri-

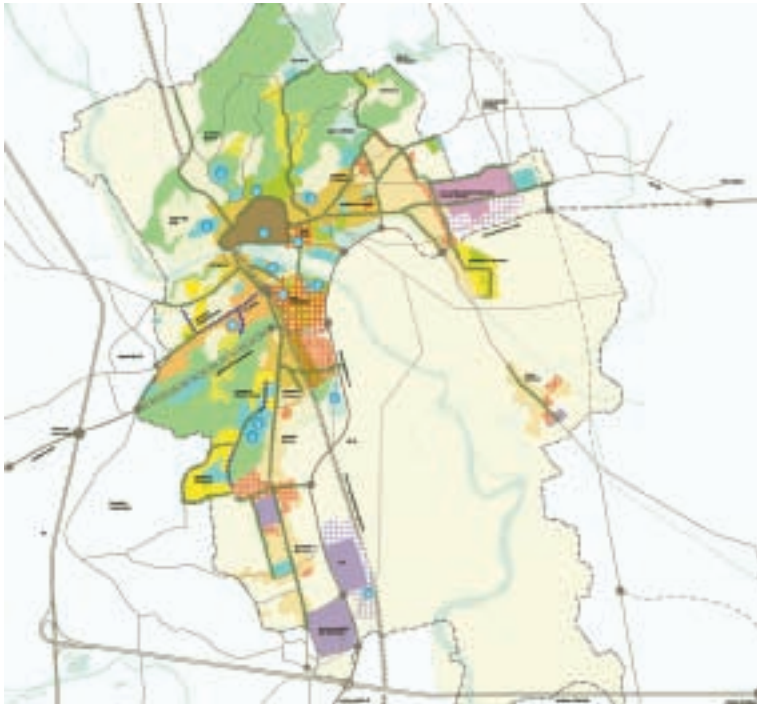
first, the existing railway line Aosta-Ivrea-Chivasso-Turin and, then, the road system that connects Ivrea with regional territory and the new railway system that would give Ivrea an important intermodal role.

The new infrastructural system and the respective transformation draws a new vision of Ivrea, a new city framework based on four 'gates', four parts of the city completely renewed, as regards both infrastructural system and urban morphology, by redevelopment and transformation actions: the historical 'gate' of via Jervis, the first localization of Olivetti settlements and where there will be the Montenavale tunnel opening, a new access 'gate' to the fourth Olivetti neighbourhood under construction in ex Montefibre area, in which an intermodal yard (Movicentro), integrated with railway station, will be realized; in the south a new 'gate' that opens on via Turin from the new tollgate and that involves the redevelopment of urban south fabrics consisting in new residential areas, in particular along connection street with neighbourhood of Bellavista, and careful to urban and environmental quality; in the east, a reorganizing action is provided with an urban redevelopment along corso Vercelli and along the new street that connects corso Vercelli with environmental area situated on the north of San Michele lake.

The four 'gates' draw a new urban vision for the whole city, even if city maintains the general framework given by previous masterplans, also by those that weren't approved: a broad city, rich of environmental values and characterized by a polycentric system, nevertheless its restricted dimension.

Besides the traditional historical fabric (part of the city included inside the ancient wall), there are the historical fabrics of Olivetti city, characterized by polarities of neighbourhood placed on the territory and public utilities zone near the former industrial activities. They are ruled by redevelopment rules, in order to define a suitable use modality with respect of local economy development and typological and architectural features of building heritage.

In the south of the ancient historical city and near ex Olivetti industrial areas, there is the most important settlement provided by masterplan placed on ex Montefibre area; it's a new urban centrality characterized by different uses that grant, on the one hand, the economical feasibility (residence, trading), on the other, the opportunities for a possible development of new industrial activities to be integrated with the other activities



in ex Olivetti factories; in this important area, plan also provides important public utilities for city development (mobility, new hospital). Because of previous building volume (area was ruled by an action plan) was excessive in respect with environmental sustainability of transformation, a part of the settlement is placed in the south of the same one, along the east ring road (SS 26), using compensation system.

In the south (San Bernardo) and in the east (corso Vercelli), masterplan provides two new 'transformation areas' for specialized industrial and handicraft-trading settlement. The first one consists in the enlargement and consolidation of the last industrial area of Olivetti, more accessible by new toll-gate. The second one has the main purpose to support and strengthen trading system spread in the area characterized by the new east 'gate' of the city.

Masterplan quantities

between tradition and innovation
Ivrea is a little city (24,000 inhabitants and 10,800 families; 48,650 rooms and 11,270 lodgings), but it holds an important role for surrounding territory, the east canavese; city wants to carry out this dimension, as well as the urban quality and the polycentric urban framework.

Settlement provisions are reasonable, led by concrete transformation potentialities, by redevelopment necessity and by urban fabrics framework. The two most important strategic areas, Montefibre and Varzi, an abandoned area the first and an old industrial under-used area the second, derived from almost obliged choices.

cordare i dati attuali della città, con più di due stanze a disposizione di un abitante, per capire che il parametro proposto dal Prg di 150 mc/abitante (che nell'adiacente Lombardia è legge da alcuni anni) sia del tutto prudentiale. Senza contare il peso del "residuo di piano", assorbito nelle nuove previsioni, che anche a Ivrea, come in ogni altra città italiana, condiziona oggettivamente le nuove scelte della pianificazione e il relativo dimensionamento: la scelta della trasformazione dell'area ex Montefibre, per esempio, non solo è condizionata dalla presenza di un'area dismessa da riqualificare, ma anche dall'esistenza di diritti edificatori riconosciuti, che il piano riduce compensandoli con nuove destinazioni, ma che lo stesso piano, alla fine, deve accettare.

D'altronde è lo stesso concetto di "dimensionamento" che il piano d'Ivrea mette in discussione, come già hanno fatto altri piani riformisti negli ultimi quindici anni, senza però che, salvo qualche eccezione, le leggi regionali di ultima generazione abbiano ancora registrato positivamente le proposte più innovative. Se nel caso d'Ivrea ci si fosse attenuti alle regole ormai obsolete (perché lo sono i parametri di riferi-

mento) del calcolo dei fabbisogni così come sono definiti nella legge vigente e alla corrispondenza tra le nuove previsioni e quei fabbisogni, la dimensione delle nuove previsioni sarebbe stata diversa e non solo non sufficiente per garantire la produzione delle risorse necessarie per il progetto di miglioramento della qualità urbana che il piano esprime e garantire il *ranking* della città nel territorio metropolitano, ma neppure per soddisfare i fabbisogni, le aspirazioni, le aspettative, lo stile di vita di una società del tutto diversa da quella di trent'anni fa.

Lo stesso arricchimento della dotazione degli standard urbanistici si presta a qualche considerazione finale nella direzione appena tracciata. Nella legge vigente gli standard sono regolati da due articoli, uno relativo ai servizi residenziali (25 mq/abitante), l'altro ai servizi di interesse generale (17,5 mq/abitante), che prescrivono una dotazione minima complessiva di 42,5 mq/abitante. Il piano soddisfa ovviamente tale previsione rendendo flessibile la ripartizione dei vari servizi e puntando soprattutto sul verde (le cui previsioni crescono del 300%), anche in relazione al parametro dell'"abitante teorico" (90 mc) previsto dalla legge: una scelta finalizzata a evitare un'eventuale contestazione in sede regionale, che però aumenta inutilmente l'impegno di territorio e l'edificabilità compensativa. Ma anche in questo caso il piano è fortemente propositivo nei confronti della futura riforma regionale: suggerendo nuovi standard ambientali, non solo affidati alla responsabilità pubblica, finalizzati a rendere significativo il processo di rigenerazione ecologica e a garantire un'effettiva sostenibilità del piano in termini di conservazione delle risorse ambientali non riproducibili e di rigenerazione di quelle riproducibili. In una prospettiva nella quale la trasformazione

assume un ruolo determinante rispetto alla più tradizionale conservazione.



I territori del piano

Carlo Alberto Barbieri

Il nuovo piano di Ivrea (Prg 2000) si è intenzionalmente collocato in un quadro di programmazione e di pianificazione territoriale (tanto dal basso quanto da parte della Provincia e della Regione) con i propri obiettivi e le proprie scelte, sia per produrre “valore aggiunto urbanistico” e operatività per tale quadro, sia per tenerne conto per le positive ricadute sul Prg, sia infine per sperimentare un innovativo processo di cooperazione con i diversi livelli istituzionali del governo del territorio e di copianificazione dei contenuti strutturali dei piani.

Copianificare un quadro strutturale

Dall'avvio del Prg 2000 è stato delineato il quadro di assetto territoriale, infrastrutturale e ambientale d'area vasta, facendo emergere l'insieme dei condizionamenti, delle risorse, delle opportunità e delle questioni aperte, nell'ottica della costruzione di un condiviso scenario strutturale del territorio su cui sviluppare un dialogo di copianificazione fino alla conclusione del lungo iter del piano.

Gli obiettivi, le ipotesi di linee programmatiche e gli indirizzi per Ivrea e il suo nuovo Prg hanno così tenuto conto di tale quadro e hanno costituito un passo verso la costruzione di uno schema di riferimento strutturale e di indirizzo strategico-programmatico.

La redazione del *Progetto preliminare* del Prg, conclusa nel 2002, ha offerto il terreno (non previsto dalla procedura della legge piemontese) su cui sviluppare un dialogo istituzionale costruttivo con la Regione e la Provincia di Torino, il cui esito trova concreti risultati nella ricerca di una coerente interrelazione delle scelte nelle rispettive attività di pianificazione del territorio e nell'utilizzazione dei sistemi di conoscenza della Provincia e della Regione, e nella partecipazione alla costruzione di un tavolo di livello intermedio tra Ivrea, i Comuni e la Provincia che ha permesso di approfondire, precisare e condividere i contenuti del Ptp.

Un'ulteriore opportunità ha riguardato la ricerca di sinergie con azioni strategiche avviate da Torino nella sua area metropolitana con il Piano strategico, *Torino internazionale* del 2000; sinergie esplicitamente ricercate fin dalla fase di elaborazione della *Delibera pro-*

grammatica sia sul piano della cooperazione istituzionale, sia nel merito, per la rilevanza delle relazioni che possono vantaggiosamente instaurarsi fra le aree di Torino e di Ivrea nel campo dello sviluppo produttivo-innovativo, della ricerca, di settori strategici dell'economia (come Itc, le nuove tecnologie, i servizi alla produzione, ecc.); nel campo della valorizzazione dei beni ambientali, paesaggistici e culturali diffusamente presenti nei territori di Torino e Ivrea; nel campo della mobilità e dei trasporti, inserendo compiutamente Ivrea nel sistema ferroviario metropolitano regionale, valorizzando il collegamento ferroviario e viabile con Valle d'Aosta, Francia e Svizzera, risolvendo le questioni non più eludibili del nodo viabilistico di Ivrea per le direzioni est-ovest e nord-sud.

Patti di programmazione dal territorio

Il territorio di Ivrea, interessato, a partire dalla fine degli anni '80, da processi socioeconomici di crisi industriale ma anche ambito territoriale ricco di risorse e potenzialità di sviluppo innovativo, ha colto tempestivamente l'opportunità di concepire strategie condivise di nuovo sviluppo locale e di

As well as the choices relevant to other transformation areas, prevalently residential areas, that are almost obliged and derived from the necessity to program urban redevelopment actions inside the new 'gates' of the city.

On the contrary, forecasts concerning completion actions are surprising and consist in almost 1,100 new rooms; but also this choice derives from a careful planning and building analysis that involves a re-classification of many areas, characterized by restricted dimensions and restrictions not in force any more.

In general, new town planning transformation in Ivrea involves, besides new industrial areas, the building of more or less 4,400 rooms, a part of them used for public building (more or less 1,000), on the basis of normative system that gives community a share of new building potentiality. A necessary datum, in order to strengthen an urban pole inside the metropolitan process that is interesting areas surrounding Turin.

As regards planning standards endowment, masterplan satisfies law endowment and provides public utilities division, emphasizing parks and gardens (300% more than the existing green). Masterplan introduces new environmental standards, to be realized not only by public bodies, and aimed to grant an efficacious sustainability of the plan, concerning protection of irreproducible environmental resources and the regeneration of reproducible environmental resources.

Transformation assumes a more important role in respect with the traditional protection.

coerente organizzazione territoriale. Ivrea e i 123 comuni canavesani hanno promosso e sviluppato, a partire dal 1998, il *Patto territoriale del Canavese*, che rappresenta una solida base di relazioni, decisioni, alleanze per una più consapevole esplicitazione di politiche di sviluppo sociale. La progettualità, la concertazione e l'operatività del patto sono state orientate allo sviluppo di

territoriale del canavese. Nell'ambito della misura 3.1a del Docup 2000-06, nel 2002 la Regione ha poi finanziato il *Progetto integrato d'area dell'anfiteatro morenico della Serra "Paysage"* consistente in 53 interventi coinvolgenti l'area del patto e altri 15 comuni della provincia di Biella, appartenenti all'area dell'anfiteatro morenico di Ivrea. Gli obiettivi

ta a costituire il quarto polo turistico del Piemonte. Il *Programma di interventi ambientali* della Provincia di Torino, del 2002, ha costituito una ulteriore occasione per finanziare in tutto o in parte progetti nati dalle linee d'azione contenute nel protocollo di Agenda 21. Attraverso tale concertazione, sono in attuazione alcuni interventi finalizzati al mantenimento e sviluppo delle

L'analisi di compatibilità ambientale Carolina Giaino

In Piemonte l'analisi di compatibilità ambientale dei piani urbanistici (così come di quelli attuativi e territoriali) è disciplinata, dal 1998, dall'art. 20 della Lr 40 per valutare gli effetti, diretti e indiretti, dell'attuazione del piano sull'uomo, la fauna, la flora, il suolo e il sottosuolo, le acque superficiali e sotterranee, l'aria, il clima, il paesaggio, l'ambiente urbano e rurale, il patrimonio storico, artistico e culturale e sulle loro reciproche interazioni. Essa è finalizzata a evidenziare il contenuto del piano e i suoi obiettivi nei confronti delle possibili modifiche ambientali, le caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano, i problemi ambientali rilevanti, gli obiettivi di tutela ambientale e le modalità per il loro conseguimento, i prevedibili impatti e la valutazione critica delle ricadute positive e negative sull'ambiente, le alternative considerate, le misure per impedire, ridurre e compensare gli impatti ambientali.

Molti degli elementi richiesti per la valutazione erano già contenuti nella Lur piemontese 56/77, ma la Lr 40 ha richiesto di adottare un nuovo linguaggio e un metodo progettuale che consenta di sistematizzare e sintetizzare tutti gli elementi in un quadro propedeutico a una valutazione *ex ante* che motivi le scelte definitive di piano. Per tale ragione essa va realizzata con il *Progetto preliminare* di Prg, di cui costituisce parte integrante

e come tale è sottoposta all'istituto delle osservazioni.

Su tali premesse, del nuovo Prg di Ivrea va richiamato l'approccio unitario alla città, al territorio e all'ambiente, che coniuga, integrandole, la disciplina urbanistica e quella ecologica e assegna grande importanza alle politiche di rigenerazione ecologica della città attraverso la definizione di un esplicito progetto e la ricerca di modalità d'uso e conservazione delle risorse naturali, per garantire una loro corretta fruibilità alle presenti e alle future generazioni. Un'impostazione metodologica di fondo che condiziona positivamente i rapporti fra contenuti e obiettivi del piano e le possibili modifiche dell'ambiente.

Le scelte di assetto urbanistico in grado di produrre pressioni sull'ambiente (aria, acqua, suolo) possono essere sostanzialmente ricondotte a quelle riferite al Sistema della mobilità e a quelle relative alla componente del Sistema insediativo riferita alla Città della trasformazione.

Le proposte più rilevanti per le infrastrutture per la mobilità riguardano la realizzazione del nodo di interscambio Movicentro e le soluzioni viabilistiche per rafforzare il ruolo di Ivrea come nodo dei tracciati in direzione nord-sud ed est-ovest: la galleria stradale di Montenavale, il completamento della variante di corso Vercelli fino a Burolo-Bollengo, la variante al nucleo di Torre Balfredo, il nuovo casello "Ivrea sud" sulla bretella autostradale di Santhià. Per le infrastrutture della

mobilità le possibili ricadute sull'ambiente sono principalmente connesse all'aumento delle emissioni acustiche e atmosferiche e alle fasi e modalità di realizzazione delle opere stesse, posto che non vi sono condizionamenti idrogeologici che non siano già stati affrontati e superati in sede di studi specialistici (inclusi quelli relativi al nodo idraulico di Ivrea).

Per la Città della trasformazione, riguardano i carichi urbanistici teorici derivanti dall'applicazione delle regole di trasformazione, in termini di abitanti, attività insediabili, flussi di traffico, con il conseguente aumento delle emissioni acustiche e atmosferiche sia dei mezzi di trasporto pubblico e privati sia delle attività insediabili. Non vi sono altri tipi di problematiche ambientali di rilievo in quanto gli interventi previsti sono stati valutati parallelamente agli studi geologici del Prg e pertanto sono conformi alle indicazioni della specifica *Carta di sintesi della pericolosità geologica*.

A fronte di tali previsioni il Prg 2000 si pone tre prioritari obiettivi di tutela ambientale: ogni nuova trasformazione urbanistica deve garantire il miglioramento delle condizioni ecologico-ambientali esistenti con cui essa interagisce; tutte le nuove infrastrutture previste, da quelle della mobilità a quelle tecnologiche, devono essere compatibili rispetto ai sistemi ambientali con cui interagiscono; le nuove opere edilizie devono perseguire un'ottimale inserimento paesistico. Pertanto la disciplina di intervento è

definita a partire dai condizionamenti ecologico-ambientali individuati, come requisito e occasione ambientale che ogni trasformazione fornisce, con l'obiettivo di confermare/potenziare la capacità di rigenerazione ambientale presente nelle singole aree, anche attraverso la "compensazione" delle risorse eventualmente sottratte. Inoltre prescrive, per ogni categoria normativa, regole di trasformazione che includono anche grandezze e parametri urbanistico-ambientali (superficie permeabile, indice di permeabilità, densità arborea e arbustiva, verde privato con valenza ecologica), l'individuazione di specifiche zone destinate ad accogliere gli interventi di ambientazione delle infrastrutture, nonché la realizzazione delle piste ciclabili al fine della qualificazione del paesaggio, dell'abbattimento dell'inquinamento acustico e per ridurre l'eccessiva prossimità delle fonti di inquinamento chimico, conseguente al traffico motorizzato e ferroviario, prevalentemente lungo i nuovi tracciati della rete stradale e ferroviaria, in particolare nel tessuto urbano e nel territorio extraurbano. Gli interventi di trasformazione insediativa e infrastrutturale sono programmati per perseguire la necessaria mitigazione ambientale e paesaggistica attraverso la ricucitura delle reti ecologiche e il collegamento ai capsaldi naturalistici extraurbani con opere di forestazione, fasce alberate, diversificazione e arricchimento della vegetazione presente.

ca-
pacità di coesione pubblica-privata e di valutazione delle opportunità in un territorio in cui sostenere una «distrettualizzazione multivocazionale». La Regione Piemonte, in attuazione del Docup 1997-99, nel 1999 aveva già finanziato un primo *Progetto integrato d'area del Canavese*, avente come riferimento territoriale quello già interessato dal Patto

e gli interventi del Pia sono stati volti a sviluppare un'azione di marketing territoriale per attrarre persone e imprese al fine di rafforzare vocazioni tradizionali e sviluppare e qualificare nuove filiere nel turismo e nei servizi, nonché attrarre nuovi residenti, integrando azioni di tutela e valorizzazione dell'ambiente, politiche di sviluppo turistico e creazione di valore per la comunità, vol-

aree boscate, della vitalità e della biodiversità dell'ecosistema, per il miglioramento delle risorse forestali, per i quali è stata creata una forma associativa di coordinamento.

Il piano e la pianificazione sovracomunale

Gli obiettivi e i contenuti strutturali e operativi del Prg 2000 aggiornano e sviluppano quel-

li esplicitati dal *Piano territoriale regionale* (Ptr) riguardanti il territorio di Ivrea.

Rispetto alla *dorsale di riequilibrio pedemontana* (dal Verbano a Cuneo e Mondovì), il Prg sostiene, con gli indirizzi per il sistema infrastrutturale e della mobilità, la continuità della dorsale proveniente da Biella verso il Canavese occidentale, le valli di Lanzo e il torinese. Rispetto all'individuazione, operata dal Ptr, di un *sistema di diffusione urbana* in una fascia intorno a Ivrea, da Bollengo (est) a Borgofranco (nord) e a Colletterto Giacosa (ovest), in particolare rispetto all'indirizzo della "diffusione urbana" a corona dei comuni a nord di Ivrea, il Prg sostiene invece la ricerca di maggiore attenzione ai valori ambientali e paesistici del territorio collinare dei 5 laghi e della Serra morenica e alla complessità e fragilità del *nodo idraulico di Ivrea*, duramente confermata dagli eventi alluvionali del 2000.

Rispetto all'attribuzione, da parte del Ptr, di uno specifico *rango urbanistico territoriale* a Ivrea quale centro di III livello (polo di rilievo subregionale), il Prg 2000 opera un'implementazione di tale indirizzo avendone tratto un condiviso e praticabile orientamento strategico (con scelte come quelle del nuovo presidio sanitario distrettuale nell'area dell'ex Montefibre o del rafforzamento della polarità nel campo scolastico e della formazione). Anche per quanto si riferisce all'indirizzo del Ptr di *contenimento del consumo di suolo per l'espansione residenziale*, il Prg indica la risposta a tale esigenza nelle azioni incentrate sulla trasformazione di parti del sistema insediativo di Ivrea e non nell'espansione nel territorio agricolo.

Infine, anche i riconoscimenti a Ivrea da parte del Ptr del rango di *area produttiva di interesse regionale* e di *polo universitario subregionale* sono stati coerentemente sviluppati laddove, da una parte, si attri-

buisce alla diversificazione (Bioindustry park di Colletterto Giacosa), innovazione e trasformazione produttiva, soprattutto verso le attività di ITC, il mantenimento e sviluppo del rango d'area produttiva e, dall'altra, si punta sul consolidamento del polo universitario di Ivrea e sulla ricerca di livelli di eccellenza internazionale post-universitaria (con l'Interaction design institute ormai giunto al VI anno accademico). Il *Piano territoriale di coordinamento* (Ptc) della Provincia di Torino, adottato nel 1999, è stato approvato dalla Regione Piemonte nel 2003, a conclusione di una troppo lunga fase di valutazione, caratterizzata da un difficile dialogo interistituzionale con la Provincia (scontando in questo anche

l'obsoleto specifico impianto normativo della legge urbanistica vigente dal 1977). Rispetto alle strategie e indirizzi del Ptc per il *sistema insediativo*, i contenuti strutturali e le scelte progettuali del Prg 2000 presentano un elevato grado di coerenza. Il Ptc ha precisato e definito i «sistemi di diffusione urbana» per l'area di Ivrea, indicando una differente localizzazione rispetto al Ptr, più coerente con l'indirizzo assunto dal Prg 2000. La scelta del Prg di contenere l'incremento residenziale e orientarlo a requisiti di qualità insediativa, di completamento e riqualificazione del tessuto urbano, di trasformazione e rifunzionalizzazione di aree dismesse (le aree ex Montefibre ed ex Varzi), è in sintonia con gli

obiettivi specifici per la *residenza* contenuti nel Ptc ed è anche compatibile con l'indirizzo non vincolante di soglie di incremento cui il Ptc chiede di riferire il dimensionamento dei nuovi piani dei comuni (come Ivrea) non

inclusi nei "sistemi di diffusione urbana".

Per le *attività produttive*, gli obiettivi del Ptc volti a una maggiore reticolarità, modernizzazione e riordino dei sistemi locali e complementari provinciali, sono stati condivisi dal Prg 2000, che ha anche rafforzato e meglio posizionato il ruolo di Ivrea quale uno dei «nodi di riequilibrio indotto», connessi ai più strategici «fuochi di riequilibrio sistemico», per promuovere nuove configurazioni del sistema territoriale ed economico (1). Condivisa è stata anche la direttiva del Ptc volta a escludere previsioni di insediamenti produttivi su porzioni di territorio non ancora urbanizzato se indipendenti dagli insediamenti esistenti. Anche se il Ptc non esplicita specifici indirizzi nei riguardi di processi di trasformazione e riuso delle rilevanti aree urbane industriali dismesse a Ivrea (è il caso ex Montefibre), il Prg 2000 ne ha previsto un riuso integrato per residenza, attività, servizi pubblici, produzioni innovative e competitive di livello urbano e d'area vasta.

Con riferimento al *territorio agricolo*, gli indirizzi del Ptc sono coerentemente sviluppati nel Prg. I suoli a eccellente e buona produttività sono infatti individuati e tutelati valorizzando sia la funzione economico-produttiva sia la valenza paesistico-ambientale. Il Ptc ha indicato anche altri valori del territorio provinciale e, fra questi, nel territorio d'Ivrea gli «ambiti di tutela e di valorizzazione ambientale» (aree protette e di particolare pregio ambientale e paesistico, biotopi) che, insieme alla rete delle «presenze storiche e culturali», costituiscono punti di eccellenza per una vocazione turistica del territorio. Il Prg 2000 ha approfondito queste indicazioni e assunto coerenti scelte strutturali e operative.

Nei confronti del *sistema della mobilità*, il Ptc ha esplicitato azioni rilevanti che hanno costituito riferimento e terreno di

Territories of masterplan
Carlo Alberto Barbieri

The new masterplan of Ivrea is part of a program framework and territorial planning with purposes and choices, in order to give an 'added planning value' and operativeness, as well as to consider the positive effects towards PRG and finally to experiment both an innovative cooperation process between different institutional government levels and a co-planning process of structural contents.

Co-planning a structural framework
Territorial, infrastructural and environmental framework has been defined since the start of PRG 2000. Conditionings, resources, opportunities, open problems were pointed out, in order to draw up a shared structural vision, characterized by co-planning until the end of masterplan procedure.

Drawing up *Progetto preliminare* of PRG, ended in 2002, allowed to develop an institutional useful dialogue with Region and Province of Turin and to find synergies with strategic actions carried out in metropolitan area of Turin by Strategic Plan, *Torino Internazionale* 2000.

Programming agreements from territory

Territory of Ivrea, interested by socio-economical process about industrial crisis since the end of the eighties, was impelled by necessity and opportunity to create shared strategies, concerning new local development and territorial organization. Ivrea and 123 surrounding municipalities have been promoted and developed, since 1998, the *Patto territoriale del Canavese*, that gathered relationships, decisions, alliances aimed to make social development policies clear.

Programma di interventi ambientali drawn up by Province of Turin (2002) brought to projects financing as defined by *Protocollo di Agenda 21*. Through this negotiation, some actions, aimed to protection and development of woodlands, of vitality and bio-diversity of ecosystem, are in progress.

The new masterplan and over-municipal planning

Structural and operating purposes and contents of PRG 2000 update and develop purposes and contents defined by *Piano territoriale regionale* (PTR), concerning territory of Ivrea as regards Piedmont ridge of rebalance to territorial role of Ivrea as important sub-regional pole, as industrial area of regional interest, as sub-regional university pole.

As regards strategies and indications

Ivrea, 1956, il parcheggio dei bus aziendali: sullo sfondo la nuova Ico in costruzione (da Aa.Vv., Architetture olivettiane a Ivrea, Fondazione Adriano Olivetti, Archivio storico, Gangemi, Roma, 1998).

Ivrea, 1956, the parking of company's buses and the new Ico on the background (from Aa.Vv., Fondazione Adriano Olivetti, Archivio storico, Gangemi, Roma, 1998).

Nella pagina a fronte, l'area ex Montefibre vista dal ponte del Movicentro e l'ingresso del Movicentro.

Opposite page, ex Montefibre area watched from Movicentrobridge and the Movicentro entrance.

provided by Piano territoriale di coordinamento (PTC) of Province of Turin, choice of PRG concerns the control of residential growth aimed to settlement quality, urban fabric completion and redevelopment, urban abandoned areas transformation and re-use (ex Monte-fibre and ex Varzi). As regards industrial areas, masterplan strengthened the role of Ivrea as one of the "induced re-balance core" connected to the more strategic "points of systemic re-balance", in order to promote new outlines of territorial and economical system. As regards agricultural territory, soils, characterized by excellent and good productiveness, have been defined and protected, in order to increase the economical and environmental value. As concerns mobility system, PTC defines a possible lay-out of dorsale Pedemontana, as regards absent and difficult stretches: the stretch Biella-Ivrea for which an integrated use between motorway and roads system is assumed, by overstepping Ivrea (through Montenavale tunnel, provided by the new masterplan); the stretch included between Rivarolo, metropolitan area of Turin and Pinerolese. Masterplan also defines the new outline of the important axis north-south Ivrea-Valle d'Aosta-France.

New masterplan suggests to grant possible and efficacious relationship between mobility, uses and territorial framework near the station and Movicentro.

The Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) of drainage area of Po (approved in 2001) proposes the object to grant a suitable security level in respect with hydraulic and hydro geological disarrangement, river areas and water system protection, land uses programming for protection and consolidation of soils, recreational uses along river areas. The more evident effect consists in the definition of a new 'area C' that

dialogo e implementazione da parte del Prg 2000. Rispetto al territorio di Ivrea, il Ptc si è impegnato nella ricerca (rinviandone la definizione ad approfondimenti di subambito) di un realizzabile tracciato della dorsale pedemontana nei suoi tratti ancora mancanti e più difficili: il tratto Biella-Ivrea, ipotizzando un uso integrato del sistema autostradale e della viabilità ordinaria, superando il nodo di Ivrea (con la galleria di Montenavale suggerita proprio dal nuovo Prg, necessaria anche per dare continuità verso nord alla Ss 26 per la Valle d'Aosta); il tratto compreso fra Rivarolo, l'area metropolitana di Torino e il pinerolese, tenendo conto dell'opportunità di integrarlo con il progetto strutturale della "gronda esterna" della viabilità metropolitana prevista dal Ptc. Si è impegnato inoltre nella definizione del nuovo tracciato dell'importante direttrice nord-sud Ivrea-Valle d'Aosta-Francia (variante della Ss 26 con superamento di Ivrea e prosecuzione con un nuovo tracciato).

Per il trasporto pubblico, il Ptc ha indicato la priorità di intervenire sulle infrastrutture, sui collegamenti ferroviari e nella realizzazione di centri e nodi di interscambio modale con il trasporto collettivo e individuale, scegliendo le idonee stazioni ferroviarie; con ciò favorendo una ristrutturazione fondata sulla creazione di una rete ferroviaria regionale cadenzata, struttura portante della mobilità, con la conseguente possibilità di razionalizzazione del sistema delle autolinee in concessione. Ai vettori su gomma è infatti assegnato il compito di adduzione dell'utenza ai nodi di interscambio gomma-ferro ("caricando" il più precocemente possibile il "ferro" che converge sul polo di Torino) senza perdere di vista la flessibilità e capillarità che il servizio su gomma può garantire al territorio nelle zone a domanda più debole. Gli interventi previsti dal Ptc per Ivrea riguardano



l'elettrificazione della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta (con la realizzazione di un nuovo raccordo diretto da Ivrea per Torino sulla linea Torino-Milano) e l'importante azione basata sui centri di interscambio, rispetto ai quali Ivrea è indicata come centro a gamma completa di funzioni ("porta regionale"). Sono obiettivi, indirizzi e interventi che il Prg ha considerato e condiviso, sviluppandone le ricadute positive per l'assetto e organizzazione del territorio e costruendone le condizioni di operatività. Per l'esigenza di integrazione della mobilità, il nuovo Prg pone particolare attenzione nel garantire che nell'intorno della "stazione porta di Ivrea" e del suo Movicentro siano possibili efficaci relazioni fra mobilità, funzioni e assetto territoriale. Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (Pai) del bacino del Po (approvato nel 2001) ha indicato l'obiettivo di garantire un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo per la difesa, stabilizzazione e consolidamento dei terreni, il recupero delle aree fluviali a utilizzi ricreativi. Il Pai ha dettato inoltre specifici indirizzi alla pianificazione urbanistica comunale e norme sulla program-

mazione degli interventi. Per quanto riguarda il nodo idraulico di Ivrea, il Pai ha rilevato e studiato le particolari situazioni di criticità date dalla limitata capacità di deflusso della Dora Baltea nel tratto di attraversamento della città, condizionata dalla strettoia del Ponte vecchio e dalle opere di presa del Naviglio di Ivrea. Tale condizione provoca l'innalzamento dei livelli idrici a monte, l'attivazione di un by-pass lungo il paleoalveo destro e il conseguente aggiramento della città, con inondazione di parte dell'abitato di Ivrea e di Montalto Dora, Lessolo, Fiorano, Salerano, Samone, Banchette e Pavone, oltre al danneggiamento e interruzione delle principali infrastrutture varie (fra cui l'autostrada Torino-Ivrea-Aosta). L'Autorità di bacino ha individuato nel nodo idraulico un ambito di particolari criticità, tale da rendere urgente la delimitazione più precisa delle fasce fluviali. L'effetto più evidente, per il territorio di Ivrea, è stata l'individuazione di una nuova "fascia C" che perimetra i percorsi inondata nel 2000, con "limite di progetto" nei comuni di Banchette e Salerano. La realizzazione dei sistemi arginati a monte del Ponte vecchio di Ivrea, in parte in esecuzione e in parte in corso di progettazione, ha inoltre costituito un esplicito riferimento sovracomunale con l'indicazione di interventi a di-



fesa degli abitati e opere infrastrutturali idrauliche di cui si è tenuto puntualmente conto nel processo di formazione del Prg 2000. Le specifiche indagini geologiche costituenti elaborato prescrittivo del Prg hanno infatti determinato l'esecuzione delle verifiche di compatibilità idraulica e idrogeologica rese necessarie con l'adozione del Pai comportando la definizione, a scala di maggior dettaglio, della pericolosità e del grado di rischio nei territori compresi nelle fasce Pai e delle relative normative d'intervento che hanno puntualmente integrato le norme d'attuazione del Prg.

Contenuti strutturali e obiettivi strategici

I territori del piano. Nelle prime fasi di redazione del nuovo piano sono state messe in relazione letture integrate di tipo strutturale, paesistico, ambientale e urbanistico, con il fine di concorrere a individuare un "territorio di Ivrea" cui riferire le scelte del Prg. Un territorio che, per gli aspetti formali e giuridici del Prg, ha dovuto coincidere con quello interno al comune ma che per la progettazione del piano è stato considerato in una sua dimensione più vasta e sostanziale dal punto di vista morfologico, ambientale-paesistico e dell'assetto insediativo e infrastrutturale. Sono stati così individuati quattro *territori* contenenti

macroambienti per l'analisi e i contenuti della pianificazione: del sistema collinare dei 5 laghi, della piana fluviale, della prima città, della città moderna. All'interno di tali territori sono stati individuati quali sistemi e componenti: i sistemi insediativi, dei servizi delle infrastrutture, ambientale e agricolo. I contenuti progettuali e normativi che il Prg 2000 esplicita per i quattro territori e per i tre sistemi che li compongono sono conseguenti ai contenuti strutturali del piano e relazionati agli obiettivi strategici a cui sono riferite le politiche, i programmi, i progetti e gli interventi che saranno sviluppati nei prossimi anni. Tali obiettivi mirano: a sviluppare l'accessibilità, i servizi e le attività della città, assumendo la risoluzione della problematica infrastrutturale come condizione indispensabile allo sviluppo di Ivrea e del territorio eporediese; a rafforzare la scelta produttiva razionalizzando i poli tradizionali esistenti e sostenendo lo sviluppo delle tecnologie qualificate, della piccola-media impresa e delle *new economies*; a qualificare ulteriormente il sistema ambientale-paesistico e quello insediativo e dei servizi considerandone anche il ruolo per la competitività di Ivrea; a valorizzare i beni culturali storici e del moderno, attraverso una nuova salvaguardia e rivitalizzazione dei tessuti storici e un approccio innovativo per la conservazione e valorizza-

zione dei quartieri olivettiani. Il primo obiettivo riguarda l'accessibilità e il conseguente sviluppo dei servizi e delle attività di Ivrea, individuando nella «riforma infrastrutturale» la condizione per lo sviluppo e riqualificazione del territorio. Ciò comporta, da una parte, il potenziamento in chiave metropolitana dell'asse ferroviario Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino e l'individuazione di Ivrea come nodo di interscambio plurimodale nel canavese, dall'altra il rafforzamento della città come polo dei tracciati viabilistici-transportistici in direzione nord-sud ed est-ovest, integrato con il centro di interscambio collocato dal piano nell'area di trasformazione strategica ex Montefibre e in contiguità con la stazione. Il secondo obiettivo consiste nel rafforzamento della scelta produttiva attraverso la razionalizzazione e il sostegno dei poli esistenti, quello industriale di S. Bernardo a sud (in cui è localizzato ancora uno stabilimento Olivetti) e quello polifunzionale a est lungo corso Vercelli, nonché lo sviluppo delle nuove tecnologie, della piccola-media impresa, delle *new economies* e del terziario, da sostenere lungo il sistema urbano olivettiano e da conseguire con la trasformazione di parte delle aree dismesse ex Montefibre ed ex Varzi (in questa localizzando anche la riorganizzazione del mercato). Il terzo obiettivo sostiene l'impegno di qualificare ulte-

follows the perimeter of the floods of 2000. The embankment upstream of Ponte Vecchio, in part under construction and in part in course of planning, involves over-municipal interests and aims to protect built-up areas.

Structural contents and strategic purposes

Plan territories. During the early stages of new masterplan drawing up, integrated remarks have been developed. Structural, environmental, planning considerations were carried out, in order to define a 'territory of Ivrea', to which refer PRG choices. This territory coincides with that one included inside the municipal boundary, because of formal and legal aspects, but masterplan drawing up considered a greater and substantial dimension, as regards morphological, environmental, settlement, infrastructural elements. Four territories have been defined. They contain macro-environments, useful for planning analysis and contents: territory of hill system surrounding 5 lakes; territory of river plain; territory of the first city; territory of modern city. Inside these territories, systems and components have been defined: settlement system; infrastructural system; environmental and agricultural system. Design and normative contents, about the four territories and the relevant systems, depend on structural contents of masterplan and they are related on strategic purposes to be developed by policies, programmes, projects and actions in the next years. The first goal is relevant to accessibility and public utilities development; masterplan considers 'infrastructural reform' as the structural condition for territory development and redevelopment. The second goal consists in strengthening the industrial choice, by rationali-

"Talponia", soprannome attribuito dagli eporediesi, con affetto e ironia insieme, all'ipogeo residenziale Olivetti, di R. Gabetti e A. Isola (1968-71).

"Talponia", nickname given by citizens, lovingly and ironically, to Residenziale Olivetti, by R. Gabetti and A. Isola architects (1968-71).

Nella pagina a fronte, Ivrea, panoramica larga dell'area Ex Montefibre dal Movicentro fino all'ingresso storico della fabbrica.

Opposite page, Ivrea, wide-angle shot of the Ex Montefibre area from Movicentro to the historical entrance of the factory.

A p. 55: Ivrea, pianta del Maam.

On p. 55: Ivrea, map of Maam.

zation and support of existing polarities, as well as by development of new technologies, of small-medium business, of new economies and services sector to be developed along urban Olivetti system and in abandoned areas (ex Montefibre and ex Varzi).

The third goal consists in increasing environmental, settlement and public utilities system in value, by emphasizing, as regards environment, the territory of '5 lakes', the hill system territory, the river Dora Baltea territory as environmental cornerstones to be integrated with urban parks and gardens and open spaces; as regards settlement, by considering settlement system of Ivrea both as a 'city to be protected and redeveloped' (ancient and modern historical fabrics, hilly, residential, industrial fabrics) and as a 'transformation city' (transformation areas for urban integrated settlement, for activities and public utilities).

The fourth goal, at last, consists in increasing historical, cultural, architectural, planning heritage of Modern Age in value, by a new protection of historical fabrics and open spaces and by an innovative approach for protection and redevelopment of Olivetti neighbourhood. It's important to underline as some choices of masterplan defined more structural aspects, than operating ones (see Federico Oliva passage).

Choices for infrastructural system of mobility. Directions, indications and choices for mobility system assumed a structural and strategic approach and PRG 2000 defined organizing conditions and land use requirements for operating projects, such as: metropolitan strengthening of railway line Aosta-Ivrea-Chivasso-Turin; construction of Movicentro as main cloverleaf junction railway-roadway and roadway-roadway; road traffic solutions aimed to strengthen the role of Ivrea



riormente il sistema ambientale-paesistico e quello insediativo e dei servizi, con il riconoscimento nel primo caso, del territorio dei 5 laghi, del sistema collinare e di quello fluviale della Dora Baltea come capisaldi ambientali e paesistici da integrare con il sistema del verde urbano e degli spazi a-

perti (significativa è la previsione del nuovo parco urbano, fra il centro storico e la collina dei 5 laghi, in luogo del precedentemente previsto sviluppo dell'area mercatale), all'interno dei tessuti consolidati e delle nuove aree di trasformazione, attraverso una rete ambientale e fruitiva di connessioni ecologiche che rafforzino la diversità e il collegamento delle risorse territoriali a maggior potenziale ecologico. Nel secondo caso riconoscendo nel sistema insediativo di Ivrea sia una «città da conservare e riqualificare», sia una «città della trasformazione», articolata in ambiti (mediante la perequazione urbanistica) per insediamenti integrati urbani, per attività e per servizi.

Il quarto obiettivo, infine, riafferma l'impegno della valorizzazione dei beni culturali storici e dell'architettura e urbanistica del Movimento moderno, attraverso una nuova salvaguardia dei tessuti storici e dei relativi spazi aperti e un approccio innovativo per la conservazione e qualificazione dei quartieri olivettiani. Per

questi, in particolare, il piano individua una disciplina di intervento edilizio e urbanistico che consente la valorizzazione e trasformazione mirata di un patrimonio che costituisce una antologia dell'architettura moderna italiana, in una prospettiva generale di tutela dei caratteri fisici e morfologici dell'eredità culturale, urbanistica e architettonica olivettiana.

È opportuno sottolineare alcune scelte del piano che più ne hanno definito il profilo strutturale, rinviando al contributo di Federico Oliva (in questa stessa sezione della rivista) per quanto riguarda il progetto urbanistico e operativo per il sistema insediativo e dei servizi della città storica, consolidata e della trasformazione. *Scelte per il sistema delle infrastrutture della mobilità.*

Le opzioni, gli indirizzi e le scelte per il sistema della mobilità hanno assunto significato strutturale e strategico per il territorio e il Prg 2000 ha determinato le condizioni di organizzazione e uso del suolo per azioni e progetti operativi riguardanti: il potenziamento, riorganizzazione e rifunzionalizzazione in chiave metropolitana dell'asse ferroviario Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino, quale linea di forza della mobilità territoriale (raddoppio parziale della linea, elettrificazione e integrazione con il passante ferroviario di Torino, trasformazione funzionale ed edilizia della stazione ferroviaria di

Ivrea); la realizzazione del Movicentro di Ivrea come nodo di interscambio pubblico-pubblico, privato-pubblico, ferro-gomma e gomma-gomma in rapporto alle fasi di riorganizzazione e sviluppo sia delle infrastrutture dell'accessibilità territoriale e puntuale al suo intorno, sia del sistema di trasporto pubblico su gomma della conurbazione di Ivrea.

Altri contenuti del piano che riguardano la mobilità concernono: le soluzioni viabilistiche per rafforzare il ruolo di Ivrea come nodo dei tracciati in direzione nord-sud ed est-ovest, con il nuovo casello Ivrea sud sulla bretella autostradale di Santhià, la galleria stradale di Montenavale, il completamento della tangenziale sud-est fino a Bollengo, la riprogettazione dell'accesso ovest (dal nodo di Pavone-Banchette), il miglioramento della viabilità a nord del centro storico e delle relazioni intercomunali intorno a Ivrea; il nuovo scalo merci ferroviario a S. Bernardo nei pressi dello svincolo autostradale Ivrea sud (previsto dal Prg 2000) e l'eliminazione di quello attuale, localizzato nel centro urbano presso la stazione ferroviaria; la messa a sistema di parcheggi di interscambio, di attestamento (per il centro storico), di servizio alle principali funzioni urbane (ospedale e nuovo presidio sanitario, istruzione superiore e universitaria, direzionalità pubblica, nuovo mercato, ecc.); la rete



ciclabile come componente del sistema della mobilità urbana sostenibile che produce effetti anche in termini di riqualificazione e valorizzazione degli spazi pubblici. Delle scelte per il sistema della viabilità vanno ancora sottolineate sia l'importanza a livello urbano e territoriale, sia la necessità di progetti e interventi urgenti e integrati. Il riferimento è soprattutto al rafforzamento del sistema dell'accessibilità di Ivrea attraverso la risoluzione del nodo nord-sud ed est-ovest della viabilità mediante la già richiamata previsione della fondamentale *galleria stradale del Montenavale*. La soluzione del nodo, proposta e analizzata già con la *Delibera programmatica*, è stata considerata la più convincente fra gli scenari alternativi esplorati in cooperazione con la Provincia di Torino. Montenavale non solo è risultata competitiva dal punto di vista economico e della soluzione dei problemi multifunzionali della viabilità, ma soprattutto è risultato l'unico intervento fattibile alla luce dell'alluvione del 2000 e dell'entrata in vigore del Pai. Dagli studi della Provincia e dal Prg è emersa infatti l'efficacia di una galleria (di meno di 2 km) come intervento in grado di produrre molteplici effetti sulla viabilità e sul traffico veicolare, sia a livello territoriale (del canavese, interprovinciale e interregionale con Aosta, consentendo il

superamento del nodo critico costituito proprio da Ivrea), sia a livello dei flussi urbani generati da Ivrea (con effetti positivi soprattutto su via Jervis e la "città olivettiana", via Torino e la "circonvallazione napoleonica" del centro storico). Anche le prime verifiche sul piano geologico (a partire dalla *Delibera programmatica* e poi con gli elaborati geologici del *Progetto preliminare*) riguardanti Montenavale hanno fornito elementi positivi per i successivi approfondimenti e per le valutazioni di questo intervento fondamentale per il sistema della mobilità (2). Ancora per la mobilità est-ovest, ma a livello interprovinciale, il nuovo Prg riporta l'ipotesi, allo studio presso la Provincia di Torino, di un tracciato della pedemontana da Biella a Ivrea, costituito dal previsto nuovo collegamento superstradale Biella-A4 (a Santhià e Carisio) che, prima della sua immissione sull'A4, entri nella bretella A4-A5 liberalizzandone un segmento fino a Ivrea sud. Tale ipotesi consente di valutare la fattibilità di un tratto della pedemontana Biella-Ivrea-Montenavale-Rivarolo-Torino che le precedenti ipotesi di tracciato (la più discussa è stata quella attraverso il fragile ambiente dell'ex Ss 419) non avevano consentito. *Scelte per il sistema ambientale*. Ivrea è situata in un contesto ambientale particolarmente ricco di componenti ad alto va-

lore paesaggistico e naturalistico da conservare e valorizzare, attraverso proprie azioni e interagendo con il Piano paesistico della Provincia di Torino nel periodo di formazione del Prg di Ivrea, sostenendolo e sviluppandone alcune specificità. Il *territorio dei 5 laghi e gli ambienti collinari* sono ambiti a carattere intercomunale di elevata naturalità e pregio paesaggistico (a tutt'oggi la Provincia non ha tuttavia ancora approvato il piano paesaggistico dei 5 laghi) per i quali il nuovo Prg ha identificato una disciplina che associa alla valorizzazione del potenziale ecologico e alla difesa dei valori ambientali e paesaggistici una sostenibile promozione delle attività di *loisir* e turistiche connesse ai laghi Sirio e S. Michele. Gli ambienti collinari, inoltre, rappresentano, insieme all'eccezionale e imponente presenza della Serra morenica (che separa il biellese dall'eporediese), il sistema geomorfologico principale che ha condizionato la formazione degli insediamenti e ne caratterizza l'identità geografica; per essi il Prg ha posto l'obiettivo di salvaguardare e valorizzare la cornice paesaggistico-ambientale ricorrendo anche ad azioni di assestamento forestale. Il *sistema di connessione ecobiotica della Dora Baltea* è il territorio della tutela e valorizzazione del complesso ambito

as junction of north/south and east/west roads, by the new tollgate Ivrea south, the road tunnel of Montenavale, by completion of south-east motorway towards Bollengo, by a new project of west access, by improvement of road system at north of historical centre; by improvement of inter-municipalities relationships surrounding Ivrea; by the new railway good-station in San Bernardo nearby the new turn-off Ivrea south. *Choices for environmental system*. Ivrea is placed in a particular environmental context rich of high naturalistic value elements to be protected and improved, both by specified actions and by interaction with *Piano paesistico* of Province of Turin, in order to support and develop some peculiarities: territory of 5 lakes and hilly environments are characterized by high naturalistic value; hilly environments with *Serra morenica* represent the main geomorphologic system that influenced settlement localization and defined geographic identity; ecobiotic connection system of river Dora Baltea represents the protection and value territory of river areas that connect alpine-hilly system with agricultural plain. PRG 2000 provided the project of Dora Baltea park, that will expand from the new centrality of ex Montefibre area to other three areas towards south: equipped river park, agricultural river park, environmental recovery areas and equipment park areas. PRG defines environmental connection networks between extra-urban naturalistic systems and urban green zones by providing ecological corridors network and by involving empty areas to be interested by different vegetables and recreational roads. Masterplan defines, at last, agricultural territories and protection zones of built up areas, as well as the actions aimed to maintain and increase agri-

cultural productivity and to protect agricultural landscape features. In these territories, masterplan enlivens recovery and adjustment of rural heritage and it defines different agricultural areas in order to satisfy two purposes: protection of built up areas from not consistent activities and protection of environment from urban spread.

The ecological-environmental approach assumed by PRG 2000 proposes the main mobility infrastructures have to be adapted to the environment in such a way as to minimize their impact, in order to integrate environment and territory. Infrastructural planning re-presents an opportunity to experiment ecological compensation and environmental design at the same time of projecting them.

The two historical cities of Ivrea

Paolo Galuzzi

Not all of the towns have a recent past as important as the earliest times, as regards cultural tradition, livability, architectural values. Ivrea is one of this city, thanks to the particular and extraordinary period characterizing the short century of Olivetti, that left indelible traces of urban and architectural culture of Italian modern age, beginning from the thirty years in which Adriano Olivetti worked. Therefore, it wasn't difficult to agree to the direction taken by recent plans about historical city subject, consisting in new technical and cultural remarks in order to make it emblematic.

More than thirty years ago, Italian town planning began to consider existing city redevelopment, through protection and improvement of historical centres. In order to understand better the value system of contemporary city and general values of existing city, it was necessary growth came to an end, and a new approach to historical values took significance for a strategic choice of urban redevelopment.

Definition of historical city, instead of the more traditional definition of historical centre, regards not only the historical fabrics included inside the ancient walls, but it is used probably for the only case in the world: three unitary modern and quite big neighbourhoods, built during the maximum splendour of Olivetti period, to which the extraordinary architectural, urban and environmental quality give them a unique historical value.

The ancient historical city

The widening in space and time of town planning policies as concerns

fluviale che costituisce collegamento tra l'arco alpino-collinare e la piana agricola. Lo sviluppo delle azioni del Prg è finalizzato alla valorizzazione ambientale con riferimento alla naturalità delle sponde fluviali e al contributo ecologico e fruitivo per la rigenerazione ambientale dei tessuti urbani in termini sia di risorsa di naturalità sia di risorsa per il tempo libero. È in questo quadro che il Prg 2000 ha previsto la realizzazione del parco della Dora Baltea che si dovrà sviluppare a partire dalla nuova centralità dell'area ex Montefibre e articolarsi verso sud in tre ambiti: il parco fluviale attrezzato, il parco fluviale agricolo, gli ambiti di recupero ambientale e di attrezzatura del parco stesso (nel territorio ove sono presenti abbondanti cave e attività connesse non compatibili con l'ambito fluviale). Il Prg 2000 individua le *reti di connessione ambientale* e paesaggistiche tra i sistemi naturalistici extraurbani e le zone verdi urbane prevedendo una rete di corridoi ecologici e coinvolgendo aree libere in cui sviluppare azioni di diversificazione vegetale e percorsi per la fruizione e l'accessibilità. Il territorio urbanizzato è inoltre caratterizzato da numerosi spazi verdi interclusi nei tessuti edificati, per i quali sono state individuate politiche di riqualificazione, mantenimento e potenziamento arboreo. A ciò si aggiungono le nuove aree anche all'interno degli ambiti di trasformazione del piano, attraverso il metodo della concentrazione delle superfici edificabili aggiuntive (avvalendosi della tecnica della perequazione urbanistica) e della ricucitura delle reti ecologiche e del collegamento ai capisaldi naturalistici extraurbani. Il piano individua come contesto strutturale i *territori agricoli e di salvaguardia dell'edificato* e le azioni finalizzate a mantenere e incrementare gli attuali livelli di produttività agricola e a tutelare i caratteri del paesaggio con particolare at-

tenzione alle alberature stradali, poderali e di ripa in funzione del loro ruolo di connessione ecobiotica. Il piano incentiva il recupero e adeguamento del patrimonio edificato rurale e identifica più parti del territorio agricolo in funzione di una duplice tutela: dell'abitato dalle attività meno compatibili dell'uso agricolo e del territorio e del paesaggio dalla diffusione urbana.

L'indirizzo ecologico-ambientale assunto dal Prg 2000 ha proposto un'*ambientazione delle principali infrastrutture per la mobilità* che ha influenzato anche la progettazione delle nuove infrastrutture della mobilità, in un'ottica di integrazione tra ambiente e territorio. Oltre a rispondere a ragioni di accessibilità e mobilità, il disegno delle infrastrutture viarie e ferroviarie diviene così anche occasione di sperimentazione dei progetti di ambientazione e compensazione ecologica da realizzare contestualmente alla fase di progettazione esecutiva delle infrastrutture. Le infrastrutture di mobilità vengono così reinterpretate e progettate conferendo loro un ruolo nell'organizzazione di una rete ecologica del territorio.

Note

1. I rapidi cambiamenti che negli ultimi anni hanno interessato l'Olivetti non devono far sottovalutare il potenziale di economie interne ed esterne favorevoli allo sviluppo di attività nei settori innovativi e alla natalità di imprese giovani in grado di concorrere a quello che il *Rapporto triennale* dell'Ires 2000-2003 ha riconosciuto come un «rinascimento economico del Canavese» in un processo di ridefinizione della catena del valore della produzione.

2. La galleria del Montenavale ha peraltro già conseguito l'importante condizione programmatica dello stato (Ministero infrastrutture e trasporti e Anas, che l'hanno inclusa nel Programma triennale 2002-2004 Montenavale per 30 milioni di euro) e della Provincia di Torino (convenzione sottoscritta a fine 2003 con la Regione e riguardante le strade ex statali passate al demanio provinciale e in specifico l'intervento di Montenavale per la continuità est-ovest delle ex Ss 228 e 565 della pedemontana).

Le due città storiche di Ivrea

Paolo Galuzzi

Non a tutte le città capita di disporre di un passato prossimo che vale almeno quanto il proprio passato remoto in termini di tradizione culturale, di qualità insediativa, di valori architettonici. Ivrea è una di queste città, grazie a quella particolare e insieme eccezionale stagione del secolo breve dell'Olivetti che, nei trent'anni che ruotano intorno alla figura di Adriano, ha lasciato tracce indelebili della cultura urbanistica e architettonica italiana del moderno.

Una nuova sensibilità per la città esistente

Non è stato difficile, così, aderire al nuovo orientamento con cui, in Italia, alcuni piani recenti stanno affrontando l'attualissima tematica della città storica, spingerla verso nuove acquisizioni tecniche e culturali e renderla, in questo particolare contesto, emblematica.

L'aspetto innovativo che all'inizio degli anni '90 comincia a farsi strada in alcune esperienze italiane riguarda, infatti, il superamento dei limiti spaziotemporali del modello di piano rimasto solidamente ancorato alla soluzione bolognese, inventata quarant'anni fa, e ai principi del convegno di Gubbio del 1960, incentrati sulla salvaguardia integrale dei centri storici nel quadro di un piano per l'intero comune. Con la salvaguardia e la valorizzazione dei centri storici, l'urbanistica italiana conseguiva, oltre trent'anni fa, una prima apertura verso la riqualificazione della città esistente. Ma per capire meglio il sistema dei valori della città contemporanea e il valore d'insieme della città esistente, bisognava che finisse la spinta espansiva; perché tutta la città esistente e non solo la sua parte storica

tornasse a essere protagonista dell'urbanistica e del piano. Così, oggi a Ivrea il nuovo approccio ai valori storici diventa ancor più significativo per la scelta strategica della qualificazione urbana. I valori storici della città esistente vengono disciplinati per la prima volta a Ivrea secondo una sistematica analisi storica preventiva (1) e trattati con una normativa d'intervento che deriva dall'uso più aggiornato delle tipologie edilizie e urbanistiche, dovendosi misurare non solo con la tutela della città storica antica, ma più in generale con la valorizzazione dei beni culturali storici dell'architettura e urbanistica del Movimento moderno. La definizione di "città storica", invece della più tradizionale di "centro storico", si riferisce, così, non solo ai tessuti storici all'interno delle mura antiche, ma si applica a un caso probabilmente unico al mondo. A Ivrea esistono, infatti, tre quartieri moderni unitari di notevole dimensione, realizzati negli anni di massimo splendore olivettiano, ai quali le caratteristiche di eccezionale qualità architettonica, urbanistica e ambientale attribuiscono un indiscutibile valore storico. I quartieri di via Jervis e di Castellamonte, di Canton Vesco e di Bellavista rientrano, pertanto, a pieno titolo nella città storica moderna di Ivrea, come della città storica antica fanno parte i tessuti interni alle antiche mura e gli antichi nuclei e borghi rurali, sparsi per il territorio eporediese.

La città storica antica

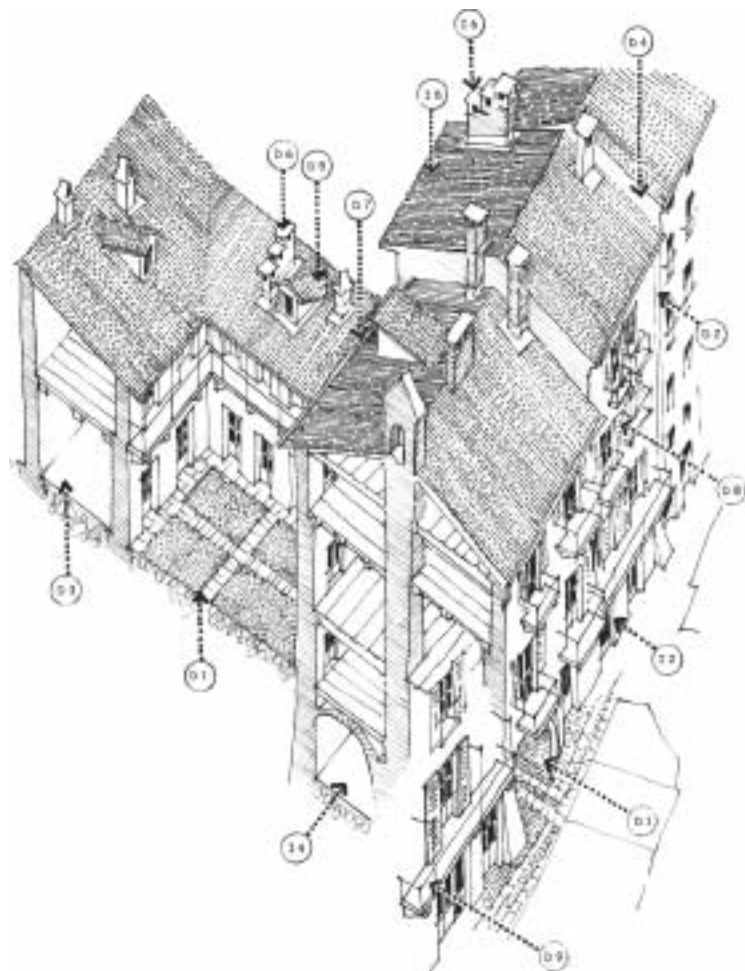
La dilatazione della politica urbanistica di salvaguardia della città storica nello spazio e nel tempo determina la ricerca di un modello gestionale assai più complesso di quello utilizzato per il solo centro storico del primo modello bolognese. Le modalità di intervento diretto, prima generate dall'analisi tipologica delle unità edilizie, vanno oggi desunte dalla let-

tura delle tipologie di tessuti urbanistici, determinando diversi livelli e tipologie di salvaguardia, nel passaggio dai tessuti medievali, rinascimentali e barocchi ai tessuti neoclassici e a quelli moderni. Mentre per questi ultimi, con riferimento soprattutto alle architetture olivettiane, l'indagine si è avvalsa dell'approfondita catalogazione delle architetture moderne predisposta per la realizzazione del Maam (Museo a cielo aperto dell'architettura moderna di Ivrea), per la città storica antica è stata condotta una nuova analisi. Infatti, pur disponendo di numerose ricerche e documenti sull'origine e sulle trasformazioni storiche della città, non era mai stata condotta un'accurata ricerca sui tipi e le morfologie che la costituivano, sui processi di stratificazione urbana che l'avevano interessata. L'indagine morfologica e tipologica sulla città storica antica ha, così, preso in esame i quattro fattori che identificano le fasi storico-economiche di formazione e trasformazione di un tessuto antico: la struttura fondiaria e il rapporto tra cellula edilizia e lotto di riferimento; il sistema distributivo e organizzativo della cellula edilizia; il suo sistema costruttivo e strutturale; la consistenza e l'immagine della stessa verso lo spazio esterno, pubblico e privato. L'incrocio di tali caratteri con le grandi fasi storiche di formazione della città hanno consentito di identificare sette classi tipologiche fondamentali e quattro insiemi di tipi insediativi speciali, tutti riferibili ai quattro tessuti principali in cui è stata articolata la città storica antica (2). L'approccio alla città storica antica "per tessuti" tende a valorizzare il significato di ogni edificio nella compagine urbana e nel tessuto degli spazi aperti e costruiti a cui appartiene, riconoscendone il carattere attraverso cui concorre a definire una peculiare fisio-



mia. I tessuti sono, quindi, intesi quali ambiti omogenei sotto il profilo morfologico e delle tipologie urbanistiche insediate, elemento di sintesi analitica e progettuale di funzioni, forma urbana, tipi edilizi e rapporti con gli spazi aperti. Nei tessuti i caratteri di omogeneità sono significativi e prevalgono sulle differenze e i caratteri urbani che li identificano possono essere accuratamente ricondotti a specifici tipi edilizi, differenti e costantemente ripetuti. L'articolazione dei tessuti non è solo un'acquisizione analitica, ma è finalizzata alla normativa di piano, che definisce i caratteri generali della disciplina di utilizzazione e tutela degli spazi edificati e aperti, mentre, le Guide, che costituiscono la

protection of historical city involves the research of a more complex operational system than that one used only for historical centre, able to lead different levels and typologies about protection of both Medioeval, Renaissance, baroque fabrics and neoclassic fabrics, as well as modern fabrics. As regards the ancient historical city, a new analysis was carried out; it took into consideration the four factors that identify the historical-economical phases of creation and transformation of an ancient fabric: landed structure, distributive and organizing system of building units, its building and structural framework, its consistence and imagine towards public and private space. The crossing between these factors and the great historical phases of creation of the city allowed to identify main seven typological classes and four groups of special settlement models, all of them referable to the main four fabrics in which the ancient



La guida per la città storicizzata
Piergiorgio Tosoni

La *Guida agli interventi*, inserita nella redazione del nuovo Prg di Ivrea, non è limitata a una porzione del territorio urbano ritenuta "storica", in alternativa ad altre porzioni non presupposte tali. La filosofia che ha ispirato tutto il lavoro è partita dall'ipotesi che l'intera compagine urbana, con le sue frange e il suo territorio esterno, sia percepibile, raccontabile (e quindi aperta alla comprensione, all'assunzione di significati, alla progettualità) solo nel quadro di un insieme ampio e interrelato di letture. L'analisi storico-critica è un passaggio irrinunciabile e, insieme alla lettura morfologica e tipologica, consente di identificare le testimonianze materiali del costruito e del paesaggio come risultati di dinamiche stratificate di tipo economico, culturale, sociale, politico.

Tanto all'interno dei tessuti della antica città fortificata quanto all'esterno, soprattutto nell'ambito dei cosiddetti "cantoni", si assiste a un fenomeno molto ricorrente in Piemonte, in particolare nei centri urbani minori, quelli cioè che non hanno rivestito il ruolo politico di città capitali. Si tratta di un fenomeno che, quasi ostensivamente, sembra indicare il significato etimologico più calzante del termine "tipologia". In un famoso numero monografico di *Casabella* del 1985 Tullio De Mauro, in un breve e lucido intervento, richiamava il valore onomatopico di un verbo greco, τυπώ, che era riferito al lavoro di bulino sui metalli, all'incisione per il conio di monete, alla scarpellatura delle pietre e, più in generale, a tutte le attività volte a riprodurre un modello prestabilito tramite percussioni pazientemente ripetute: la τυπώσις è l'impressione, il tipo, il dare forma.

In campo architettonico sembra si possa intravedere un'analogia tra questo concetto antico e certi insiemi di case che formano, soprattutto nelle cittadine minori, tessuti e comparti omogenei ma non uniformi, di norma disposti lungo gli assi di specializzazio-

ne funzionale di antico impianto, che sembrano il frutto di molte "percussioni" ripetute nel tempo, coordinate da una volontà uniformatrice debole, o solo poco esplicita o scarsamente omogenea negli anni, amalgamate dalle mani invisibili della convivenza civile, dei costumi, dei gusti di una collettività. È evidente la differenza con tipi edilizi o microurbani nati come attuazione di un progetto preordinato e voluto da un'autorità uniformatrice superiore, quali i grandi insiemi di edilizia uniforme, barocca o neoclassica, delle maggiori capitali europee; nell'uniformità e nella ripetitività del tipo sono implicite le regole della manutenzione e della trasformazione e la singola unità edilizia è una tarsia inclusa in un disegno chiaro di scala urbanistica. Le case che bordano l'antico sistema decumanico di Ivrea, lungo le attuali vie Arduino e Palestro, non fanno parte di questa eredità dell'assolutismo europeo; come ad Asti, Alba, Cuneo, Bra, Demonte, Mondovì, o in molti altri centri urbani piemontesi, le case delle varie vie maestre o delle antiche platee urbane lineari, porticate o meno, formano insiemi omogenei non uniformi, dotati di fisionomie fortissime quanto fragili. Condividono tutte l'impianto medievale a lotti sti-





rati in profondità, che lascia intravedere qua e là tracce di rittane, e sulle cui trame il '700 e poi l'800 hanno intensificato le densità costruite, in alcuni casi accorpato, sopraelevato e segnato di marcapiani e cornicioni i volumi edilizi, infisso modiglioni in pietra e fatto sporgere balconi, riutilizzato i sottotetti tramite abbaini, steso su intonaci tinteggiature dall'ocra chiaro al giallo pallido; qua e là compare qualche intervento di modernizzazione secondo il gusto umbertino; il secondo dopoguerra invece non si sforza più di capire: demolisce e ricostruisce segnando di ferite non rimarginate la cultura del luogo. Pur molto diversi dal punto di vista delle dinamiche di formazione, gli aggregati lineari di case rustiche denominati "cantoni", disposti in senso est-ovest lungo allineamenti stradali che si diramano a pettine dalla direttrice che solca la campagna eporediese verso sud, sembrano delineare problematiche non dissimili. I cantoni testimoniano ancora in buona misura l'abitare il territorio agricolo in un sistema a campi aperti, dove hanno convissuto in passato il bracciantato rustico e la forza lavoro delle manifatture protoindustriali. I nastri di case aggregate lungo allineamenti ondulati si intagliano nel

paesaggio aperto, verso la Serra o verso le montagne, secondo profili ambientali di grande suggestione paesaggistica. Oltre ai due esempi sinteticamente citati qui, nella *Guida* sono presenti i tessuti di sostituzione o di ampliamento, prevalentemente riconducibili come periodo di formazione al pieno '800 e agli anni tra le due guerre, e i tessuti del nucleo storico periferico di Torre Balfredo.

La struttura del documento si articola in una descrizione dei caratteri salienti dei diversi tessuti, nella definizione di direttive, volte a garantire la tutela e la conservazione dei caratteri pertinenti di cui è fatto obbligo di tenere conto a integrazione e specificazione di quanto contenuto nelle norme di attuazione del Prgc, nell'enunciazione di indirizzi aventi valore esemplificativo e orientativo, da intendere come proposte aperte per auspicabili pratiche di intervento capaci di rispettare quegli stessi caratteri. C'è un'intrinseca debolezza in questi tessuti stratificati; a prima vista si potrebbe pensare che gli edifici e i complessi speciali urbani, nella loro ormai riconosciuta monumentalità, corrano rischi minori, ma non si può mai essere sicuri di nulla! L'aspetto delicato, non solo per chi progetta, ma per chi poi gestisce questi indirizzi normativi sta nell'antinomia tra l'esigenza di chiarezza, di relativa semplicità e di univocità che questi orientamenti dovrebbero avere, da un lato, e dall'altro, la complessità aggrovigliata e spesso sorprendente che i singoli casi possono presentare, gli imprevisti di ogni genere cui si va incontro mettendo mano a manufatti di antica formazione e ripetuta trasformazione, le esigenze del vivere contemporaneo, con i suoi simboli e i suoi miti. Sarebbe bello pensare che guide come quella qui descritta fossero compendi aperti e continuamente aggiornati, cui dessero un continuo contributo sperimentazioni concrete nel vivo dei tessuti, attente alle loro caratteristiche e alla loro debolezza e, perché no, alla loro bellezza (disegni tratti dalla *Guida della Città storica antica*).



parte di approfondimento programmatico di tali disposizioni, costituiscono il compendio integrativo e puntuale per quanto attiene alle direttive e agli indirizzi progettuali sui singoli tipi edilizi.

Le *Guide per la città storica antica* sono riccamente illustrate, tanto che tale iconografia riveste ai fini della norma pari dignità rispetto al testo. I disegni condensano i tratti peculiari

classe tipologica che concorre alla sua fisionomia caratteristica. Tale descrizione ha valore strutturale e costituisce una sorta di "statuto del luogo". Inoltre, le direttive contenute nelle *Guide per i singoli tipi edilizi* individuano elementi di cui è fatto obbligo tenere conto nella definizione e progettazione degli interventi, a integrazione e specificazione di quanto contenuto nella nor-

nella città storica, riconoscendo apertamente il valore storico di quei tessuti che possono essere considerati una vera e propria antologia dell'architettura moderna italiana. L'Ivrea olivettiana, infatti, rappresenta un caso unico al mondo in quanto documento tangibile di una vicenda progettuale unitaria e insieme plurale per una città moderna: molti autori, molte ricerche,

Perequazione a tre dimensioni Piergiorgio Vitillo

Con la conclusione del piano di Ivrea si può trarre un bilancio, parziale e provvisorio, dell'utilizzo della perequazione nella pianificazione urbana di scala locale. Il Prg 2000 di Ivrea rappresenta infatti l'esito probabilmente più interessante e maturo di una serie di esperienze di piani comunali che negli ultimi dieci anni hanno utilizzato la perequazione urbanistica quale modalità di attuazione delle trasformazioni urbane (Piacenza, 1997; Reggio Emilia, 1999; Roma, 2003 fra gli altri).

Le modalità perequative proposte per Ivrea sono di due tipi:

– la *perequazione locale (in situ)*, generalizzata per la città da trasformare) riguarda gli ambiti su cui sono orientati i più significativi interventi di ristrutturazione urbanistica, prevedendo la concentrazione delle volumetrie edificabili su parte ridotta delle aree e la destinazione a verde e servizi della parte rimanente e maggioritaria dell'ambito, acquisita dalla collettività per compensazione;

– la *perequazione a distanza* (con aree di decollo e aree di atterraggio dei diritti) è finalizzata alla formazione del Parco naturale attrezzato (parte sostanziale del nuovo parco fluviale della Dora Baltea): le aree di proprietà privata funzionali alla realizzazione del Parco possono essere acquisite sia attraverso modalità espropriative o, in alternativa, cedute gratuitamente al Comune contestualmente al trasferimento dell'edificabilità derivante dal-

l'applicazione su tali aree di un indice edificatorio (pari a 0,02 mq/mq) in alcuni ambiti di trasformazione individuati dal piano.

In particolare, per la città da trasformare (163 ha, di cui 121 rappresentati da aree non attuate del piano vigente, pubbliche e private), sono individuate tre tipologie di ambiti:

– a *trasformazione strategica (Ats)*, per i quali il Prg identifica radicali interventi di ristrutturazione e rifunzionalizzazione, che consentono di riprogettare forme, usi e funzionalità delle due grandi aree dismesse della città, già oggetto di pianificazione particolareggiata, che il nuovo piano riforma: la Montefibre e la Varzi, con indici di utilizzazione territoriale pari rispettivamente a 3.600 e 5.000 mq/ha e cessioni del 55% e del 50% dell'ambito;

– a *trasformazione urbana integrata (Ar, Aq, At1, At2)*, finalizzati alla riqualificazione minuta e diffusa, nonché alla rigenerazione ecologica urbana, con indici di utilizzazione territoriale variabili da 3.500 a 1.300 mq/ha e cessioni variabili dal 70% al 40% dell'ambito;

– *per attività e servizi (Api, Aia, As)*, finalizzati a promuovere una nuova offerta insediativa indirizzata verso azioni di sviluppo con interventi a carattere produttivo e integrato, con indici di utilizzazione territoriale variabili da 3.500 a 800 mq/ha e cessioni dal 70% al 40% dell'ambito.

Il meccanismo perequativo e compensativo consente l'acquisizione della quasi totalità delle previsioni pubbliche del piano: circa 82 ha (il 50% della

superficie di trasformazione del Prg), di cui 56 ha sono rappresentati dalle aree cedute gratuitamente per compensazione e 26 da aree (urbanizzazione primaria e secondaria) dovute per legge. Per la città da conservare e riqualificare, il Prg conferma invece il regime espropriativo: le aree necessarie agli usi pubblici espropriate e indennizzate a valori di mercato, per casi locali legati a specifici fabbisogni (soli 0,5 ha).

Tre appaiono in sintesi le dimensioni e le "necessità" del meccanismo perequativo utilizzato a Ivrea: la *coesione sociale, l'equità, il progetto urbano*.

Il piano prevede che in tutte le aree di trasformazione integrata venga individuata una quota delle aree di cessione gratuita compensativa per la localizzazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica, attribuendo un indice di edificabilità fissa (500 mq/ha), aggiuntiva a quella degli interventi privati e convenzionata; in modo da rispondere alla domanda di abitazione dei ceti meno abbienti e delle giovani coppie, per garantire un'equa e più corretta integrazione sociale e urbana.

Gli alloggi in affitto sociale possono essere considerati un vero e proprio standard, che la comunità garantisce come fa con le opere di urbanizzazione, primarie e secondarie. Gli operatori che costruiscono la città sono quindi chiamati a contribuire, come già fanno con i servizi pubblici, alla realizzazione di alloggi in affitto a canone sociale.

Il Prg si caratterizza per tre differenti forme di equità:

– l'indifferenza nelle destinazioni di piano fra privato e pubblico;

– l'indifferenza nelle destinazioni di piano fra privato e pubblico;

mativa di piano. Gli indirizzi progettuali, invece, hanno valore orientativo ed esemplificativo e tendono a illustrare alcuni casi tipo e procedure di intervento suggerite o consigliate per quella classe di edifici e manufatti.

La città storica moderna

A Ivrea, la città moderna olivettiana rientra a pieno titolo

– i diritti edificatori proporzionali alla dimensione delle aree, indipendentemente dalla localizzazione finale degli edifici e delle destinazioni pubbliche;

– il riconoscimento dello stato di fatto (insediativo e infrastrutturale, ambientale, morfologico) e di diritto in cui le aree si trovano (i "diritti pregressi").

La sperimentazione di Ivrea ha consentito l'approfondimento della perequazione come strumento del progetto urbanistico, sia a scala urbana sia a scala territoriale.

Alla scala urbana la perequazione è stata utilizzata innanzitutto come strumento di lettura e interpretazione dei luoghi, quale prima verifica della dimensione fisica della città. Il Prg definisce la tripartizione degli ambiti di trasformazione (superficie edificabile, verde privato e pubblico di compensazione), nonché indicazioni progettuali programmatiche e flessibili, con la previsione di regole d'impianto urbanistico ed ecologico e paesaggistico: tipologie insediative (edificazione compatta o rada), viabilità di connettivo, alberature, orientamento degli edifici, nuove centralità per spazi pubblici, rete dei percorsi ciclopedonali, allineamenti obbligatori dei fronti, formazione di corridoi bioclimatici, interventi di mitigazione e minimizzazione degli impatti.

Alla scala territoriale, la perequazione ha ulteriormente consentito la ridefinizione e la risoluzione dei margini urbani più sfrangiati e meno risolti: sia il margine orientale (corso Vercelli), sia il margine meridionale (zona di S. Bernardo), con la previsione di progetti con funzioni integrate.

più istanze e idee convivono in un contesto urbano di modeste dimensioni, ma assai denso di realizzazioni uniche. Qui si confrontano alcuni dei più eccellenti esempi della "via italiana" all'architettura e all'urbanistica moderna. Quartieri, insediamenti, e architetture, che hanno costituito le principali trasformazioni della città e del paesaggio eporediese durante tutto il periodo di

espansione urbana e industriale, nello sperimentare le punte più avanzate del dibattito italiano ed europeo del periodo in tema di politiche produttive, dei servizi, della mobilità, dei quartieri abitativi.

L'Ivrea moderna ha accolto così una pluralità di culture e di sensibilità grazie a quel laboratorio di cui Adriano Olivetti ha costituito una committenza d'eccezione, che, come ricorda Giorgio Soavi (3), ha diviso inevitabilmente la cultura professionale di quel periodo tra «quelli che partecipavano e quelli che avrebbero voluto» partecipare a tale avventura. Laboratorio in cui giovani e meno giovani architetti militanti del movimento moderno italiano sperimentarono linguaggi architettonici, tipi edilizi e sistemi costruttivi, assetti urbanistici, che oggi rappresentano un patrimonio culturale unico in Europa e nel mondo: da Figini e Pollini a Gabetti e Isola, da Ridolfi a Quaroni, da Vittoria a Zanuso, da Piccinato ad Astengo, per ricordarne solo alcuni.

In termini quantitativi, la città moderna (56,4 ettari, esclusi gli insediamenti Olivetti di San Bernardo) rappresenta il 70% della città storica del nuovo piano (escludendo i Cantoni) e circa l'8% di tutto il territorio urbanizzato. I tessuti produttivi e polifunzionali del moderno rappresentano quasi il 70% degli insediamenti produttivi e terziari della città (esclusi quelli commerciali). Quelli abitativi insediano circa il 25% della popolazione residente.

Si tratta di un patrimonio prezioso che, per estensione e dimensioni investite, dev'essere messo nelle condizioni di partecipare alle trasformazioni che interessano il tessuto e la vita della città; sia attraverso corretti riusi, orientati soprattutto agli edifici realizzati in origine per le attività aziendali e i servizi, sia attraverso adeguamenti agli attuali standard abitativi e alle norme vigenti, riferiti agli interventi realizzati nei programmi di edilizia sociale.

Politiche per la salvaguardia del moderno

L'individuazione e l'acquisizione di dati sul patrimonio edilizio e urbanistico dei tessuti moderni di Ivrea sono state agevolate dall'estesa attività di catalogazione degli edifici moderni olivettiani (4), prodotta in questi ultimi anni. Un lavoro condotto attraverso la consultazione di archivi privati e pubblici, una vasta ricognizione fotografica, la redazione di schede per ogni edificio e di prime sistematiche pubblicazioni, che danno conto della dimensione e ricchezza di tale eredità (5).

La catalogazione ha permesso non solo di identificare con precisione la localizzazione e la consistenza di tale patrimonio,

ma di approfondirne anche lo stato di conservazione e in qualche caso lo stato di manomissione e di alterazione. Sono stati così identificati sul territorio comunale circa duecento edifici che appartengono a vario titolo al patrimonio moderno olivettiano, di cui almeno quaranta sono "monumenti" che rivestono una posizione primaria nella storia dell'architettura italiana. Il lavoro di catalogazione ha rappresentato un passo importante nella valorizzazione e nella divulgazione dell'eredità olivettiana in campo architettonico e urbanistico che è stata ulteriormente amplificata con l'inaugurazione nel 2001 del Maam, realizzato con un finanziamento del Comune di Ivrea e della Comunità europea (6).

La *Catalogazione del patrimonio dell'architettura moderna di Ivrea* ha costituito il principale riferimento per la lettura delle qualità degli edifici e dei quartieri del Moderno e ha permesso di individuare indirizzi e politiche di intervento

su tale patrimonio, facendo tesoro di una base informativa e di un'esperienza applicativa ormai matura.

Il nuovo piano, quindi, ha permesso di dare definitivo valore normativo alle ipotesi di conservazione proposte dalla catalogazione, attraverso un lavoro di rielaborazione e sistematizzazione delle categorie originarie, orientandole verso un progetto urbanistico organico e unitario. È nata, così, una strategia di tutela che prevede strumenti di controllo e definisce interventi edilizi e urbanistici atti a coniugare la tutela di questo patrimonio con un processo di vitale riuso urbano e di corretto adeguamento edilizio. Due ordini di problemi influenzano il modo con cui è stata affrontata la strategia di salvaguardia della città storica moderna: la consapevolezza dell'estrema fragilità degli edifici moderni di fronte agli interventi di restauro e di recupero e la sensibilità nel riconoscere le forme più accettabili di intervento sotto il profilo economico, sociale e culturale, in particolare per il patrimonio abitativo più sensibile, generalmente quello realizzato all'interno dei programmi con finanziamento pubblico.

Le due dimensioni della tutela della città storica moderna

I criteri utilizzati dalla classificazione delle architetture moderne a Ivrea hanno permesso di riferire la disciplina innovativa di tutela e valorizzazione di tale patrimonio sia a livello generale di tessuto urbanistico, sia a livello puntuale di singolo manufatto, appartenente a un tessuto moderno o isolato. Il riferimento al tessuto urbanistico consente di valorizzare accanto alle specifiche caratteristiche architettoniche e tipologiche di un edificio, la vera e propria struttura dello spazio urbano in cui ricade, evidenziando il rapporto tra suolo scoperto e suolo costruito, tra spazio pubblico e privato, col-

historical city has been articulated. These fabrics aim to increase the value of all the buildings belonging to urban framework and to open/built spaces.

The modern historical city

In Ivrea, the Olivetti modern city fully belongs to the city.

In fact, it represents the only case in the world as a tangible document of a unitary and manifold project event for modern city. Here, some of the most excellent examples of Italian modern architecture and town planning are present and young and less young architects, activists in modern movement, experimented architectural languages, building types and building systems, town planning frameworks, that today represent a unique cultural heritage in Europe and in the world.

In numbers, modern city represents 70% of historical city in the new plan and more or less 8% of whole urbanized territory. Industrial and polyfunctional fabrics of modern city represent almost 70% of industrial and service sector activities of the city. Residential fabrics anticipate more or less the settlement of 25% of resident population.

It is a precious heritage that, because of its extension and dimension, has to take part of transformations involving fabrics and the life of the city.

The two dimension of protection of modern historical city

In Ivrea, the principles used for modern architecture classification allowed to relate the innovative control regarding protection and improvement of this heritage both to fabrics and to the single building, belonging to a modern fabric or block. The analysis of town planning fabric allows to increase the value of specific architectural and typological features of buildings, but also of the whole structure of urban space in which they are built by focusing on relationship between empty and built areas, public and private spaces, individual and collective zones.

As regards fabrics and neighbourhoods of Olivetti modern city, plan pursues the most suitable action modalities, proportionally to the value and quality, in order to emphasize, protect and preserve the documentary depth of modern architecture, as well as to increase the potential of recycling; plan defines the main town planning features and uses to be maintained.

The specific rules concerning 'Buildings and complexes of modern historical city' are subdivided into four different classes, on account of their architectural value and their pri-

mary uses, and they include also valuable open spaces surrounding these buildings as well as the luxuriant vegetation of parks and gardens, typical approach of Olivetti architecture.

The open space of modern historical city represents a precious framework, important to appreciate and value the Olivetti city.

The proposal of the Quality Charter
Town planning and building regulations relevant to historical city and, in particular, to modern city are based on Quality Charter. Three types of quality are present, with reference to the different meanings they have in Ivrea history.

Qualities concerning particular aspects of urban environment, that are morphogenetic and structural features of urban framework; particular architectural aspects, that are typological and morphological aspects, composition and uses aspects relevant to single fabric and building; particular environmental aspects, such as the characterization of open spaces, the peculiarity of sceneries and views that frame and value the city; in order to highlight the main and distinguishing features of urban identity of Ivrea, as physical and cultural basis for redevelopment project of contemporary city.

Quality charter will begin to be implemented as soon as plan will be implemented and then it should be tested, integrated and corrected. The flexible characteristic of charter and of its rules will permit to follow the actions interesting the modern historical city time by time, in order to measure aims, actions policies, protection policies. A further purpose consists in giving a concrete operating reference, maybe not complete but surely clear, where qualities of transformations are appraised or valued.

A manifesto aimed to an active protection of modern architecture in Ivrea, wishing to preserve the indelible heritage of Adriano Olivetti, protecting without embalming it.

Social expectations and plan *Alfredo Mela*

The execution of sociological researches, carried out while *Progetto preliminare* was drawing up, was important not only to give regards to Olivetti tradition of the city; these analysis, in fact, allowed to create a complete picture of feelings socially spread, concerning socio-economical context, most important noticed problems, expectations and cares relevant to territory.

lettivo e individuale.

L'identificazione dei tessuti moderni consente altresì di leggere le diverse condizioni urbanistiche strutturali degli insediamenti e di individuare conseguentemente politiche differenziate per ciascun tessuto e discipline urbanistico-edilizie specifiche, volte a favorire il recupero e il pieno utilizzo di tale patrimonio come incentivo alla più generale operazione di manutenzione qualitativa della città.

Il piano individua come *Morfologie della città storica moderna* (il livello generale, urbanistico, della nuova articolazione e della relativa disciplina di intervento) i tessuti dei quartieri moderni olivettiani, che riguardano essenzialmente i quartieri abitativi di Borgo Olivetti, Castellamonte, Canton Vesco, Canton Vigna, La Sacca e Bellavista, i complessi residenziali a carattere estensivo, che interessano alcune realizzazioni in ambito collinare, quali il comprensorio del Crist, i tessuti olivettiani polifunzionali e produttivi, rispettivamente rappresentati dall'articolato sistema di via Jervis e dagli insediamenti industriali di San Bernardo.

Per i tessuti e quartieri della città moderna olivettiana il piano ricerca, con gradualità rispetto alle qualità e ai valori in gioco, le più corrette modalità di intervento al fine di evidenziare, salvaguardare e conservare lo spessore documentario delle architetture moderne, valorizzandone contemporaneamente le potenzialità di riuso; definisce le principali componenti e i caratteri urbanistici e funzionali da salvaguardare (e in alcuni casi da completare o integrare) per conservare e vivificare l'identità del tessuto e del contesto morfologico, ma anche i valori culturali e sociali, oltre che architettonici, dello spazio urbano del moderno.

Il livello puntuale della nuova disciplina, rappresentato dagli *Edifici e complessi della città storica moderna*, si articola ri-

spetto a quattro categorie di edifici, in considerazione del relativo valore architettonico e delle funzioni originarie per cui sono stati costruiti (7). Completano il repertorio gli *Spazi aperti di pregio* presenti in modo diffuso intorno a tali architetture, lo stesso percorso attrezzato intorno al quale si snoda il Maam e la ricca vegetazione di parchi e giardini *disegnati*, che rimane un tratto caratteristico dell'approccio architettonico olivettiano. Questi elementi rappresentano una preziosa cornice, fondamentale per la percezione e la comprensione della città olivettiana. Una cornice che, come per gli edifici che vi insistono, è fatta oggetto di tutela e valorizzazione, costituendo essa stessa materia architettonica: può essere ricordato fra tutti il "grande bosco" disegnato da Pietro Porcinai che avvolge il Palazzo uffici. Una sistemazione di grande impatto visivo per le architetture che vi si affacciano, per la caratterizzazione dell'identità di via Jervis, il "decumano olivettiano", per la valorizzazione del principale accesso alla città da est.

La proposta della Carta per la qualità

La disciplina urbanistica ed edilizia della città storica e, in particolare, di quella moderna si struttura a partire dalla *Carta per la qualità*. Predisposta per la prima volta nel nuovo piano di Roma, costituisce uno degli elaborati programmatici e gestionali destinato a diventare l'interfaccia tra le tavole generali di assetto e la normativa urbanistica ed edilizia. Nella Carta, redatta in scala 1:5.000, sono stati riconosciuti come valori della città nel suo insieme quegli insediamenti e quegli ambienti, riconducibili a un ampio arco temporale e localizzati sull'intero territorio comunale, che presentano una identità storico-culturale definita da particolari qualità intrinseche di carattere urbanistico e/o architettonico, ar-

cheologico e/o monumentale, paesaggistico e ambientale. Tre tipi di qualità s'intrecciano con riferimento al senso e al significato che assumono nella storia della comunità eporediese. Qualità che riguardano particolari aspetti di contesto, ossia i caratteri morfogenetici e strutturali dell'impianto urbano; particolari aspetti architettonici, quelli tipomorfologici, compositivi e d'uso dei singoli tessuti ed edifici; particolari aspetti ambientali, quali la caratterizzazione degli spazi aperti, la singolarità di ambienti e paesaggi che "incorniciano" e qualificano la città eporediese, con il fine di far emergere concretamente i tratti salienti e distintivi dell'identità urbana e paesaggistica di Ivrea, quali capisaldi fisici e culturali del progetto di riqualificazione della città contemporanea. Tale ricognizione non si ferma, quindi, ai singoli manufatti di valore, ma coinvolge contesti significativi, ambienti urbani, tessuti e paesaggi, che legano indissolubilmente le forme e le qualità dell'insediamento al territorio.

Ciò assume una particolare rilevanza a Ivrea proprio con riferimento alle sue architetture moderne: edifici solidamente radicati al contesto ambientale e paesaggistico canavesano, cardini di una precisa concezione moderna dello spazio aperto, permeabile e paesaggistico, apprezzabile in molte realizzazioni olivettiane. La *Carta per la qualità* ha accolto e sistematizzato il patrimonio conoscitivo sulla città moderna olivettiana come elemento dinamico e ulteriormente cumulabile del processo di attuazione del piano (anche in questo risiede il carattere programmatico e gestionale della tavola), nella convinzione che ulteriori integrazioni e indicazioni di intervento potranno scaturire nella fase di gestione. Attraverso il piano, la *Carta per la qualità* permette di dare maggiore spessore normativo alla catalogazione, che aveva trovato fino a oggi solo una

parziale ricaduta operativa nel regolamento edilizio comunale e in un rapporto poco lineare e formale tra l'amministrazione e i proprietari. Come tale, costituisce il riferimento gestionale per le indicazioni edilizie essenziali e per quelle urbanistiche strutturali, lasciando al regolamento edilizio comunale la disciplina più specifica, che in questo modo potrà meglio esercitare quell'auspicata natura di norma evolutiva che empiricamente si arricchisce attraverso la sua applicazione. La *Carta per la qualità* con l'attuazione del piano riceverà un primo livello di implementazione, che dovrà essere testato, integrato e corretto. Il carattere evolutivo della Carta, e della relativa normativa urbanistica, consentirà di seguire nel tempo gli interventi sulla città storica moderna, calibrandone finalità, politiche di intervento e di tutela, e di costituire, laddove si determinano e si valutano le qualità delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie, un concreto riferimento operativo, forse non esaustivo ma sicuramente inequivocabile.

Un manifesto per una tutela attiva dell'architettura moderna a Ivrea, con l'augurio di continuare a far vivere, protetta ma non imbalsamata, l'incancellabile eredità di Adriano Olivetti.

Note

1. Le indagini sulla città storica antica sono state condotte da Pierniorgio Tosoni, che ha curato anche la stesura delle relative *Guide*.

2. Nel centro storico interno alle antiche mura vengono distinti due tessuti: quelli «stratificati su impianti originari di epoca romana e medievale» raccolti lungo l'asse dell'antico decumano (le vie Arduino e Palestro) e quelli di sostituzione o di ampliamento settecenteschi, ottocenteschi e del primo '900. All'esterno del centro antico si riconoscono il tessuto del nucleo storico periferico di Torre Balfredo, collocato sulla direttrice per Albiano e i tessuti diffusi dei "Cantoni", impianti storici periferici sparsi nel paesaggio rurale eporediese, che costituiscono un fenomeno particolarmente interessante sotto il profilo della cultura tradizionale del territorio canavese, legata a un modello tardo-ottocentesco di abitazione extraurbana e alla partico-

lare struttura del territorio rurale scandita a "campi aperti".

3. G. Soavi, *Adriano Olivetti. Una sorpresa italiana*, Rcs libri-Rusconi, Milano, 2001.

4. La *Catalogazione delle architetture moderne di Ivrea* è stata curata da Enrico Giacobelli, responsabile e coordinatore anche della prima e seconda fase del progetto Maam, a cui, tra i tanti artefici, hanno collaborato Patrizia Bonifazio e Paolo Scrivano, quali responsabili del progetto storiografico e didattico. Enrico Giacobelli ha, inoltre, svolto nel nuovo piano di Ivrea una preziosa consulenza sulla città storica moderna.

5. Tra i numerosi testi si ricordano: C. Olmo, *Urbanistica e società civile*, Bollati-Boringhieri, Torino, 1992; Aa.Vv., *Architetture olivettiane ad Ivrea*, Gangemi, Roma, 1998; P. Bonifazio, P. Scrivano, *Olivetti costruisce*, Skira, Milano, 2001; C. Olmo (a cura di), *Costruire la città dell'uomo*. Adriano Olivetti e l'urbanistica, Edizioni di Comunità, Torino, 2001.

6. Il museo, che si sviluppa attraverso la città lungo un percorso di quasi due chilometri e sette stazioni informative, è finalizzato alla diffusione del patrimonio dell'architettura moderna di Ivrea. Per le caratteristiche peculiari di spazio espositivo all'aperto costituisce un vero e proprio museo dell'architettura italiana del '900 destinato anche a un pubblico non specialistico, condiviso dalla popolazione eporediese e da un pubblico di visitatori specializzati. Un'esperienza museale, quindi, utile a sensibilizzare la conoscenza e la tutela del patrimonio architettonico che lo costituisce, a farne un bene condiviso a partire dalla comunità locale e dai soggetti interessati all'uso di tale patrimonio, a mettere in atto processi di coinvolgimento e di responsabilizzazione di proprietari e utenti.

7. Le quattro categorie del livello puntuale comprendono quelle di seguito riportate. Gli *edifici di rilevanza architettonica e monumentale* riguardano edifici che assumono un valore unico di monumento, la cui importanza storica è consolidata e attestata da un apparato critico e bibliografico di carattere nazionale e internazionale. Fra i molti che appartengono a questa categoria si ricordano le Officine Ico, l'asilo nido a Borgo Olivetti e la fascia dei servizi sociali di Figini e Pollini, la mensa aziendale di Gardella, il Centro studi ed esperienze di Vittoria, il Residenziale ovest di Gabetti e Isola, la scuola materna di Ridolfi e Frankl e la scuola elementare di Quaroni a Canton Vesco. Gli *edifici d'autore con valore formale e storico-documentario* comprendono gli edifici esemplari della produzione architettonica moderna olivettiana di carattere abitativo, quali le residenze del quartiere di via Castellamonte e l'edificio in linea di Borgo Olivetti di Figini e Pollini, la casa a 18 alloggi di Nizzoli e Oliveri, le case di tipo C e le case a schiera di Canton Vesco di Nizzoli e Fiochi. Gli *edifici di valore testimoniale* comprendono edifici che esemplificano particolari aspetti della produzione architettonica del periodo olivettiano, di carattere minore rispetto ai precedenti, quali per esempio gli edifici più rappresentativi del quartiere Belavista e del comprensorio del Crist. Nella categoria *edifici produttivi che presentano particolari elementi di pregio ar-*

chitettonico ricadono, invece, gli edifici destinati ad attività (industriali e terziarie) per i quali sono state adottate particolari soluzioni costruttive, strutturali, impiantistiche meritevoli di salvaguardia. Riguardano la gran parte degli edifici produttivi e per servizi, presenti nella zona di San Bernardo.

Attese sociali e piano

Alfredo Mela

Lo svolgimento di indagini sociologiche, nel corso dell'elaborazione del progetto preliminare del Prg, non è stato solo un omaggio alla tradizione olivettiana della città; in effetti, attraverso tali analisi si è voluto costruire un quadro sufficientemente ampio e articolato delle percezioni socialmente diffuse a riguardo del contesto socioeconomico in cui si colloca il piano, dei problemi maggiormente avvertiti, delle attese e delle preoccupazioni relative al territorio.

In tale prospettiva sono state svolte due distinte indagini. La prima, realizzata nell'inverno 2002, ha utilizzato il metodo dell'intervista a testimoni qualificati: essa ha portato a interrogare in modo approfondito operatori sociali, esponenti del mondo economico e dell'associazionismo eporediese su un arco alquanto ampio di nuclei problematici. La seconda ha avuto il carattere di un'inchiesta telefonica con questionario, realizzata nel settembre 2002 su un campione di 802 soggetti, rappresentativo della popolazione di Ivrea e di quella di nove Comuni circostanti.

Date le differenze ora accennate nell'impostazione metodologica, le due indagini si sono poste obiettivi diversi ma, sotto molti profili, complementari. Infatti, la campagna di interviste in profondità ha toccato principalmente le questioni connesse con lo scenario complessivo dello sviluppo socioeconomico dell'area e le esigenze di strutturazione dell'assetto territoriale, congruenti con tale scenario. Viceversa, la *survey* con questionario ha permesso di individuare l'o-

In such view, two different surveys were carried out. The first one made use of interviews to qualified witness: social operators, economical and cooperation exponents. The second one consisted in a phone inquiry made up by a set of questions directed to a sample of 802 subjects representative of population both of Ivrea and of 9 surrounding municipalities.

The two surveys aimed to different, but for many aspects complementary, purposes. In fact, interviews mainly regarded issues about a general vision of socio-economical development, as well as the structural requirements of territorial framework, in according with the vision.

On the contrary, survey, carried out by a set of questions, allowed to understand public opinion trend about such specific themes, with particular reference to public utilities endowment, traffic and mobility problems, action priorities.

In succession, some peculiar aspects resulted by surveys are summed up.

First of all, analyzing the obtained answers, a vision about the future of the city seems to be directed towards some essential things. Development model, wished for the city and its surrounding territory, will have to be in continuity with Olivetti heritage: so, it consists in a model in which industrial activities characterized by high technological intensity are very important, even if in a post-fordism context. On the contrary, not necessary the activities which give relief to occupational crisis (as the big telecommunication undertakings) are destined to keep on this use also in the future. Their possible removal from the city will have to be made up for small and medium business and qualified services sector, such as university and high schools. In fact, the interviewees, asked about action priorities, pointed out, besides traffic and parking subject, also the opportunity to strengthen education buildings, in order to make the city competitive on a large scale.

Such themes involve the relaunching of Ivrea as centrality towards surrounding areas; infrastructures need to be strengthened in order to make the city play an important part as 'little capital'.

In general, matters about accessibility and transports assumed great importance: necessity to develop the railway junction of Ivrea, opportunity to reduce crossing traffic, problems about inner traffic, local transit and inadequate transit in farthest neighbourhoods, introduction of traffic limitation measures inside the city. Valuation about life conditions in periphery seems to be positive, at least with respect to the average of

sub-urbs of industrial cities. As regards the type of wished actions, directions concerning the necessity to strengthen public utilities system predominate. In general, the risk that population ageing and social aggregation buildings shortage could be an handicap with respect to farthest neighbourhoods, even if characterized by an acceptable quality level, is strongly felt.

As regards historical centre, the main problem, highlighted by interviews, regards the redefinition of its role as central core of the city, by promoting recovery of old fabrics, improving public spaces, granting trading uses and increasing cultural and recreation activities.

Careful towards environment is a subject mostly present in interviewees' answers. In general, the awareness the city is situated in a great value environment is clear, as well as the relationship between city and its river should be mostly emphasized, by making the banks more enjoyable and realizing foot-ways near waterways, etc.

In conclusion, even if sometimes there is a difference between inhabitants' opinion and opinions of people who live in surrounding municipalities, on the whole of the answers, the influence of residence place is quite low and it doesn't encourage divergent attitudes hardly ever. People gravitating on Ivrea generally behave as people living in a unitary urban area, in which surrounding municipalities are not considered as territorial bodies different from the other suburbs surrounding centre of the city. Choices of plan surpasses municipality boundary and they can be interpreted as important decisions about destinies of a system that assumes the features of a micro-metropolis.

rientamento dell'opinione pubblica su alcuni temi più specifici, con particolare riferimento alla dotazione di servizi, alle questioni del traffico e della mobilità, alle priorità di intervento. Di seguito sono riassunti alcuni aspetti salienti che emergono dal complesso delle indagini svolte.

Innanzitutto, dall'insieme delle risposte sembra emergere una visione del futuro della città che, per quanto ricca di sfumature, può essere ritenuta abbastanza convergente su alcuni punti essenziali. Il modello di sviluppo auspicato per la città e il suo intorno dovrà essere in continuità con l'eredità olivettiana: dunque un modello in cui sono determinanti le attività industriali a elevata intensità tecnologica, sia pure in un contesto ormai decisamente postfordista. Non necessariamente, invece, le attività che oggi danno sollievo alla crisi occupazionale (come le grandi imprese della telecomunicazione), sono destinate a mantenere questa funzione anche in futuro. Il loro possibile allontanamento dalla città, pertanto, dovrà essere compensato da una maggiore presenza della piccola e media impresa e delle attività terziarie qualificate, come quelle legate all'università e alla formazione superiore. L'attesa relativa al settore dell'istruzione è emersa non solo nelle interviste in profondità ma anche nel questionario alla popolazione; infatti, alla richiesta di indicare le priorità di intervento sulla città, gli intervistati, subito dopo le tematiche del traffico e dei parcheggi, hanno segnalato l'opportunità di potenziare le strutture per l'istruzione. Questo non corrisponde alla percezione della carenza di tali strutture ma, piuttosto, all'indicazione di un settore in cui la città può svolgere un ruolo di eccellenza, tale da renderla competitiva su larga scala. Tanto la diversificazione produttiva quanto lo sviluppo di un polo dell'istruzione superiore presuppongono che sia

rilanciata la centralità di Ivrea rispetto alla sua area di riferimento; occorre, dunque, che le infrastrutture, in particolare, quelle relative alla viabilità e al trasporto pubblico, siano rafforzate in modo da far assumere alla città quel ruolo di "piccola capitale" che è legato alla sua storia, ma soprattutto è funzionale alle esigenze dell'area. Anche il turismo potrebbe trarre vantaggio da questo miglioramento dell'accessibilità della città; molti concordano nel sostenere che Ivrea (con il suo intorno naturale) possiede risorse e potenzialità che non sono state ancora del tutto valorizzate e che, per esserlo, dovrebbero venire organizzate su scala sovralocale. In ogni caso, non è verosimile che la funzione del turismo possa diventare preminente; essa sarà solo uno tra i molti ingredienti di un modello di sviluppo in cui l'attività produttiva manterrà un ruolo fondamentale.

Nel complesso delle indagini, una forte importanza hanno assunto i temi dell'accessibilità e dei trasporti. La necessità di un potenziamento del nodo ferroviario di Ivrea è uno dei temi che con maggiore frequenza è evocato nel corso delle interviste ai testimoni qualificati; spesso è anche espressa l'esigenza di alleggerire la città dal traffico di attraversamento, anche se non sono concordi i pareri sulle alternative di progetto per raggiungere tale obiettivo. I problemi della circolazione interna alla città e dei trasporti urbani sono sovente citati nelle risposte degli *opinion leaders*: in particolare, è auspicata una riorganizzazione e un ampliamento dei parcheggi lungo la fascia a ridosso del centro storico, in modo tale da dare respiro al nucleo centrale, agevolandone la fruizione pedonale. Al tempo stesso, molti sottolineano l'insufficiente copertura dei quartieri esterni da parte dei mezzi pubblici; si auspica che questi abbiano passaggi più frequenti e tragitti più

adatti alle effettive necessità della popolazione delle zone periferiche, magari adottando soluzioni più flessibili e leggere. Lungo alcune direttrici, inoltre, il potenziamento delle piste ciclabili potrebbe ulteriormente contribuire a migliorare l'accessibilità al centro da parte delle zone esterne. L'indagine telefonica ha consentito di analizzare in termini quantitativi sia le modalità di trasporto effettivamente utilizzate per recarsi nel centro di Ivrea sia le opinioni sulle politiche per i trasporti e la viabilità. Da tale inchiesta emerge che l'uso dell'auto riguarda più del 75% dei non residenti a Ivrea e oltre la metà degli eporediesi. A quanti dichiarano di usare l'auto si è chiesto a quali condizioni sarebbero disposti a passare a un mezzo alternativo; dalle risposte emerge un dato preoccupante: circa il 27% del campione afferma di non essere disponibile in alcun modo a rinunciare all'auto. Fra coloro che, al contrario, indicano delle possibili condizioni per una rinuncia al mezzo privato si notano differenze tra i due sottocampioni. I residenti a Ivrea, infatti, distribuiscono le loro risposte su un ventaglio abbastanza largo di opzioni: passaggi più frequenti degli autobus, costruzione di parcheggi di interscambio, ma anche costi più contenuti dei mezzi pubblici e più piste ciclabili; i non eporediesi, invece, si concentrano soprattutto sulla richiesta di passaggi più frequenti dei bus e anche su quella di una migliore distribuzione delle fermate. Sempre a proposito della circolazione, si è potuto rilevare la presenza di una larga maggioranza favorevole all'introduzione di misure di moderazione del traffico automobilistico nelle parti centrali della città. La valutazione delle condizioni di vita nelle parti periferiche della città appare fondamentalmente positiva, quanto meno se rapportata alla situazione dei sobborghi delle città industriali. Dall'indagine telefo-