



## Torino, un Piano di regole, ma soprattutto di governo

**Approvato in Consiglio comunale il primo passo del nuovo PRG (quello attuale ha 32 anni e porta la firma di Vittorio Gregotti). La città può ancora essere un laboratorio e un riferimento nazionale, ma serve un progetto urbano: la verifica di dotazioni non basta. Un anno di tempo per gli approfondimenti. Un ampio commento su percorso e obiettivi**

TORINO. Il 16 marzo [il Consiglio comunale di Torino](#) ha approvato il **Progetto Preliminare (PP) del nuovo Piano urbanistico generale** - che in Piemonte conserva la forma del **PRG**, entro la cornice della LR 56/1977 e della procedura di copianificazione. Se il percorso formativo e approvativo si concluderà nei tempi annunciati (entro febbraio 2027), Torino sostituirà, **32 anni dopo il piano vigente dal 1995**, firmato da **Vittorio Gregotti** e **Augusto Cagnardi**. La distanza temporale rende evidente che **non si tratta di un aggiornamento ma di un cambio di fase**: nel frattempo la città ha attraversato **una non lineare metamorfosi, non conclusa e ancora mutevole**, con fratture e accelerazioni che il nuovo Piano è chiamato a interpretare e governare.

### **La ricerca di un innovativo profilo strategico, strutturale**

L'ambizione che [il nuovo Piano](#) intende perseguire sta anzitutto nel presupposto che **Torino**

**non è più “[la Torino del PRG del 1995](#)” ma non è nemmeno una città stabilizzata in un nuovo modello:** sta dentro un contesto di cambiamenti in cui si mescolano opportunità e vulnerabilità, transizione economica, pressione sulla casa e sulla prossimità dei servizi, nuove disuguaglianze, agenda climatica, nuova mobilità, riuso e densificazione, posizionamento strategico di Torino e della sua area metropolitana.

In questo **quadro il Piano torna a essere, prima di tutto, un dispositivo di conoscenza e di scelta**, una **necessaria cornice di senso**: deve costruire un quadro interpretativo robusto, individuare priorità, selezionare obiettivi ed esiti desiderabili, mettere in campo regole e strumenti per renderli attuabili.

### **Innovazioni e alcuni limiti (anche regolativi) da approfondire**

Due “vision” e **un’idea di città: competitiva e prossima**. Uno dei tratti più interessanti del PP è la presenza di due dimensioni dichiarate e volute come complementari. Da un lato, una vision strategica che guarda alla competitività, alle vocazioni e al ruolo di Torino in un sistema metropolitano e sovralocale. Dall’altro, una visione urbana che assume come finalità la coesione e la prossimità attraverso i 34 quartieri come riconosciuti dal Piano e gli interventi per essi previsti.

È un’interessante **doppia prospettiva**: parla implicitamente di un **nodo contemporaneo centrale** – la città che compete e la città che include – e che allarga il baricentro dal solo “sviluppo” alla qualità delle condizioni di vita quotidiane, alla prossimità e alla coesione. **La sfida sarà tenere insieme le due dimensioni** senza che una diventi più uno “slogan” e l’altra più una “contabilità”.

### **Densificazione e TOD: il trasporto pubblico diventa struttura del Piano**

Il PP **propone una densificazione mirata e articolata**, con un esplicito riferimento all’approccio **Transit Oriented Development (TOD)**, assumendo come **linee di forza la Metropolitana 1** (e il suo conclusivo prolungamento ovest a Rivoli), il **Sistema ferroviario metropolitano-regionale (Sfm)** con la linea 5 e il **nuovo ruolo della stazione Torino-San Paolo** ma soprattutto la progettata **Metropolitana 2** (da nord a sud ovest di Torino con capolinea finali a Settimo e Orbassano).

Qui emerge una **forte scelta urbanistica**: non si densifica ovunque ma dove il sistema urbano

può reggere e valorizzare la densità perché dotato di “capacità” urbanistico-infrastrutturale, in primis di trasporto pubblico. **Il tema non è solo quantitativo** (la densità massima pianificata è indicata in 1,7 mq/mq di SL rispetto a quella base di 0,30 mq/mq), **ma qualitativo e prestazionale**: se la densificazione è motivata dalla capacità, allora deve portare con sé, ad esempio, un **ripensamento degli standard e della città pubblica**, a partire dal tema dei parcheggi e della loro funzione (più logica park&ride, meno automatismo e calcolo “per abitante teorico” del DM 1444/68).

La riuscita, tuttavia, dipenderà da un punto cruciale: **l’allineamento tra cronoprogrammi infrastrutturali (linee e nodi) e scelte urbanistiche**. Il TOD senza trasporto pubblico rischia di restare un dispositivo o astratto o inapplicabile.

### **Perequazione e contributo di miglioria: la rendita come questione ordinaria**

Tra le innovazioni del PP vi è **una perequazione urbanistica complessa e diffusa**, costruita attorno (ma non soltanto) alle **17 Aree di trasformazione**, e l’introduzione di un meccanismo di **“reinterpretazione” del contributo straordinario** del DPR 380/2001 (che potrebbe piuttosto richiamare un neo “contributo di miglioria”). **L’intenzione è condivisibile come principio**: rendere ordinario il recupero alla collettività di una quota del maggior valore prodotto dall’attuazione delle scelte del Piano.

Ma proprio perché l’obiettivo è alto, **la riuscita passa dalla certezza applicativa e dalla chiarezza delle condizioni, per evitare che l’innovazione si traduca in discrezionalità o contenzioso**. Se un importante dispositivo sulla rendita entra nel cuore del piano, deve essere costruito come norma molto solida giuridicamente e sostenibile economicamente e operativamente.

### **Città pubblica, standard e registro dei diritti edificatori: necessaria un’amministrazione forte**

Il PP **dichiara una rinnovata attenzione alla città pubblica** e ne propone un modello attuativo che utilizza lo strumento perequativo per sottrarsi alla caducità dei vincoli espropriativi e ai relativi costi pubblici: cessione gratuita delle aree a standard al Comune in cambio di una edificabilità limitata e diffusa (0,30 mq/mq di SL), trasferibile prevalentemente nelle aree di trasformazione oppure “depositabile” in un **registro di diritti edificatori** cui

attingere da parte di chi propone e progetta interventi di rigenerazione o completamento nei tessuti urbanizzati, secondo le regole di capacità edificatoria del Piano.

Qui **si gioca una partita decisiva in quanto questi strumenti necessitano di regole chiare di gestione**: il registro non è infatti solo uno strumento procedurale ma diventa un'infrastruttura amministrativa certa e trasparente. Senza presidio pubblico, la migliore ingegneria urbanistica può produrre effetti distorsivi o semplicemente restare poco attuata.

### **Servizi ecosistemici e infrastrutture verdi e blu: dall'enunciazione alla norma**

Il PP **rafforza il riferimento ai servizi ecosistemici e alle importanti infrastrutture verdi e blu** che caratterizzano Torino e con le loro prolungazioni metropolitane. È un'opzione importante e necessaria; oggi per il PRG suolo, acqua, biodiversità, microclima, rischi e resilienza, paesaggio devono costituirne struttura e progetto. Ma la sfida sta sempre nello stesso punto: la traducibilità in governo, regole, progetti e dispositivi attuativi.

### **Il dibattito sulla necessità della nuova forma del Piano urbanistico**

Il tema della "nuova forma del piano", **meno rigida, più adattiva e implementabile per coerenza**, attraversa il dibattito nazionale - si veda la [proposta di Legge di principi del Governo del territorio dell'INU \(2024\)](#) e in particolare il suo articolo 14 - e regionale (la Regione ha avviato l'anno scorso un percorso di revisione della Lur 56/1977, che rischia di concludersi più con modifiche e integrazioni piuttosto che come una necessaria organica riforma).

In questo quadro, **la scelta delle Figure di Ricomposizione Urbana (FRU) è probabilmente l'innovazione più interessante** sotto il profilo della cultura urbanistica: non sono solo Zone o norme, ma "cornici di senso" e riferimento in cui si concentrano trasformazioni, dotazioni e rigenerazioni attese. Le FRU, indicate dal PP in 8 parti di città, ambiscono a diventare la struttura del Piano e criterio di coerenza per progetti e accordi assegnando loro finalità obiettivi ed esiti da raggiungere (non prescrizioni conformative). Ma qui si misura il punto centrale: **le FRU chiedono una regia pubblica reale. Non bastano come disegno se la città (istituzione e apparato tecnico) assume un ruolo passivo e non proattivo**, limitato cioè all'istruttoria. La "flessibilità" non è neutralità e richiede governo, capacità di negoziazione, valutazione, controllo degli esiti, trasparenza.

## **Perché questo PRG parla anche al dibattito nazionale**

Al di là dei dettagli tecnici, il PP del nuovo PRG di Torino **mette a tema una questione che riguarda molte città italiane: come tenere insieme piano e progettualità operativa, regola e adattività, densificazione e città pubblica, rendita, profitto e interesse generale**. In questo senso **Torino può diventare un laboratorio** ma misurandosi con tre condizioni di riuscita, che sono insieme tecniche e politiche:

- **Regia pubblica e capacità amministrativa:** FRU, Registro dei diritti, perequazione e ordinario “contributo straordinario” richiedono continuità e competenze. Senza una azione tecnico amministrativa pubblica adeguata, l’innovazione rischia la sua stessa efficacia.
- **Coerenza infrastrutturale del TOD:** densificare “per capacità edificatoria” ha senso solo se le infrastrutture di mobilità e i servizi seguono una integrata traiettoria, con interventi, tempi e risorse verificabili.
- **Città pubblica come progetto, non come verifica di dotazione:** standard, infrastrutture verdi/blu, spazio pubblico, servizi e prossimità devono essere il nucleo del piano, non il suo “bilancio” di calcolo.

Tre nodi da monitorare (da qui a febbraio 2027):

- La **tenuta giuridica e applicativa del meccanismo sul recupero collettivo della rendita** (contributo/miglioria) e la sua traducibilità in concreta prassi generale.
- Gli **effetti sociali della densificazione** (abitare, accessibilità, qualità urbana), cioè la capacità del piano di essere anche strumento di riequilibrio ed equità nei processi di rigenerazione e trasformazione urbana.
- La **trasformazione delle infrastrutture verdi e blu in riferimento strutturale**, regole e programmi attuativi, evitando che restino un disegno suggestivo e un contenuto “di principio”. In conclusione, il PP del nuovo PRG torinese sembra voler uscire dall’idea del piano come griglia conformativa e avvicinarsi a una forma in cui **strategia, dispositivi attuativi e progetti di ricomposizione lavorano insieme**. È una direzione giusta - e necessaria - ma altamente esigente: **richiede una città che governi, non solo che regoli**. E forse è proprio questa, oggi, la vera innovazione.

*Le argomentazioni qui sviluppate originano anche dai primi esiti dell’attività istruttoria sul Progetto Preliminare del nuovo PRG di Torino svolta del Gruppo di lavoro INU Piemonte e Valle d’Aosta coordinato da Carolina Giaimo.*

*Immagine di copertina: le 8 FRU e le infrastrutture verdi e blu nel Progetto preliminare (Città di Torino, PRG-Progetto Preliminare, relazione illustrativa)*

## About Author



### Carlo Alberto Barbieri

Fa parte del Direttivo nazionale INU. Già Professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento Interateneo Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST) del Politecnico e dell'Università di Torino. Già Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) - Sezione Piemonte e Valle d'Aosta. Già vicepresidente nazionale dell'INU dal 1995 al 2003 e dal 2008 al 2011. Membro dei comitati scientifici delle riviste "Urbanistica" e "Urbanistica Informazioni", dal 1993. E' stato membro effettivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, designato dalla Conferenza Stato Regioni. Esperto, rappresentante la Città di Torino, nell'Osservatorio tecnico della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Autore di molteplici studi e pubblicazioni sulla progettazione e pianificazione urbanistica e sul governo del territorio. Progettista di piani e progetti urbanistici di numerosi comuni di Piemonte e Liguria

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)