

BANCA
DI ASTI

FLAVIO BORGNA, BONGIOANNI<
AI PIEDI DELLE ALPI
NASCONO LE CALDAIE
AL 100% ITALIANE



a pagina V Pasquero

ALESSANDRO LIBERATORE
SETTE GIORNI SU MARTE
«IL MIO VIAGGIO
NEL DESERTO ROSSO»



a pagina VII Cioffi

bancadiasti.it

L'Economia

Imprese, Talenti, Innovazione

CORRIERE TORINO

LUNEDÌ
2.02.2026

economia.corriere.it

NORD OVEST

a cura di Christian Bonnà

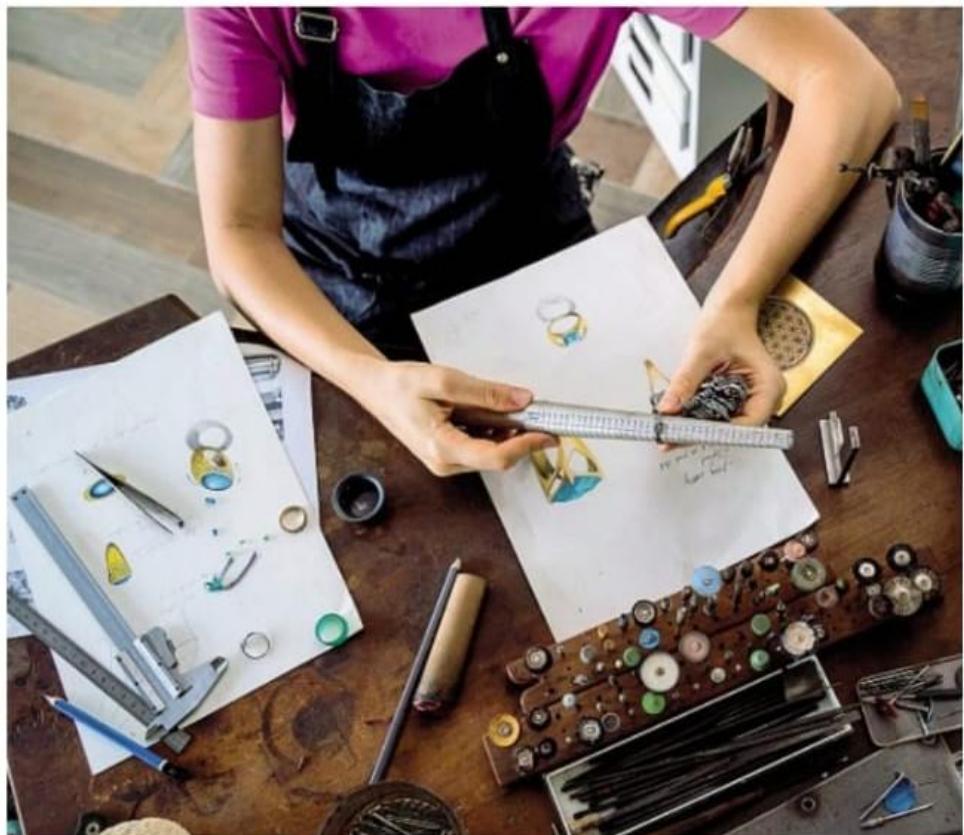
L'editoriale

ARCHITETTI, AGENTI DI SVILUPPO

di Roberta Ingaramo

Nell'immaginario collettivo l'architetto è un «artista visionario», come ancora la filmografia con «The Brutalist» o «L'inconnu de la Grande Arche» ci ripropone, o un amico, con un certo gusto che si diverte a fare disegni... Nulla di tutto questo o, meglio, anche questo, ma solo in piccola parte. La figura dell'architetto, nelle multiple sfaccettature della nostra professione, oggi dilatata in nicchie di competenze che vanno dalla pianificazione territoriale o i CAM, al design degli interni e alla home staging, necessita di un riposizionamento e di un riconoscimento non solo sociale, ma anche economico. Una città metropolitana come Torino che auspica attrazione di investimenti per attuare una rigenerazione profonda e diffusa, ma soprattutto con ricadute sul territorio, società ed economie locali, ha bisogno di professionisti capaci di ripensare processi, vedi le tempistiche e la semplificazione normativa, o attuare partenariati pubblico-privato virtuosi, oltre che offrire visioni sostenibili di trasformazione, non solo virtuali, ma realmente attuabili. Sulla competenza si deve investire, mettendo le giuste risorse, perché le trasformazioni che prendiamo come riferimento, le omnipresenti «best practices», parlano di qualità architettonica, urbana, ambientale ed ecologica, spesso frutto di concorsi di architettura, non solo rivolti ai grandi studi, ma anche ai giovani professionisti, com'è accaduto nelle Superilles di Barcellona. Ma i progetti che generano impatto sociale ed economico hanno un valore, perché l'investimento è un processo a catena che riporta al centro la qualità della vita e genera economie virtuose a lungo termine ed è proprio qui che pubblico e privato devono investire. La misurazione dell'impatto dei progetti può guidare le scelte di investimento e individuare le priorità, tenendo conto del tema rilevante delle diseguaglianze. Si tratta di ripensare spazi già «consumati» (teniamo presente che le politiche volte allo zero consumo di suolo intendono proprio queste pratiche architettoniche), ma soprattutto sottoutilizzati e ovviamente abbandonati, partendo da principi ri-generativi. Torino è città italiana della rigenerazione urbana, riconosciuta a livello internazionale; dal suo passato post-industriale ha saputo reinventarsi con un eclettismo e una capacità adattiva intrinseca nel suo DNA.

continua a pagina II



GIOIELLI IN CASSA

Il super metallo giallo manda in tilt attività commerciali e piccoli artigiani. E compaiono le prime crepe sul distretto di Valenza

LA CRISI È A PESO D'ORO

torinoexpress

Treni per pochi passeggeri ma pagati da tutti

Per il Presidente della Regione Alberto Cirio la scelta di riaprire la linea ferroviaria Cuneo-Savigliano-Saluzzo è stata giusta e il bilancio dopo un anno di esercizio è positivo. A giudicare dai numeri forniti, tale valutazione appare incomprensibile. I passeggeri trasportati sono stati 90 mila, meno di 250 al giorno: è come se si fosse riaperta una strada sulla quale transitava un'auto ogni cinque minuti. Su ogni treno sono salite in media sedici persone, un terzo di quelle che potrebbero trovare posto su un autobus che costerebbe sette volte di meno. L'onere a carico dei contribuenti è di quasi 70 euro per ogni viaggio effettuato: un'enormità. Come ovvio, non

c'è stato alcun effetto rilevabile sul traffico stradale o sull'inquinamento. «Avere una linea attiva è un privilegio», ha affermato l'assessore ai trasporti Marco Gabusi. Un privilegio per pochissimi, pagato da tutti. Una spesa parza, ben peggiore delle «mutande verdi» dell'ex Presidente Cota al quale si dovrebbe riconoscere di aver agito a favore del bene comune quando decise la chiusura di dodici linee pressoché deserte. La Regione sembra invece intenzionata a perseverare e a riaprirne altre. Di male in peggio.

Francesco Ramella

docente Trasporti Università di Torino
© RIPRODUZIONE RISERVATA



BANCA DI ASTI

Messaggio pubblicitario.

II

LA SETTIMANA FATTI, NUMERI E PAROLE

L'editoriale

Noi siamo protagonisti dell'economia

SEGUO DALLA PRIMA

Ma la narrativa della One Company Town, come ci racconta Donald Carter (CMU University) nel suo Remaking Post-Industrial Cities, oggi è ampiamente superata e, nella prospettiva di un nuovo necessario Piano Regolatore, in fase di approvazione, i progetti hanno bisogno di un elevato grado di innovazione, anche nei loro spesso complessi e lunghi processi di attuazione. Proprio qui i nostri professionisti possono incidere, mettendo a sistema le diverse competenze e gli stakeholder, tenendo le fila di tutte le fasi e promuovendo una sensibilizzazione culturale a favore di una professione fondata sulla cura degli spazi di vita, lavoro e divertimento degli abitanti dei nostri territori, in un confronto costante con la nostra ricerca. No, quindi, ai confini segnati: ordinli professionali, accademie con centri di ricerca, fondazioni ed associazioni del terzo settore, pubbliche amministrazioni, possono incidere anche in dimensioni di enorme fragilità, coesi, com'è stato con la no-profit The Allegheny Conference a Pittsburgh. Questo modello, nato in realtà lontana da quella italiana, può ispirare la costruzione di un sistema win-win sinergico e proficuo, che gli architetti possono governare, capaci di innescare processi per costruire il futuro dei nostri territori. Un'importante occasione di confronto sarà oggetto di una conferenza organizzata dal Politecnico di Torino, il 6 febbraio prossimo, con Lectio Magistralis dell'architetto Dominique Perrault e il contributo di Ordine Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Torino, Infra, Fondazione per l'Architettura e SIAT.

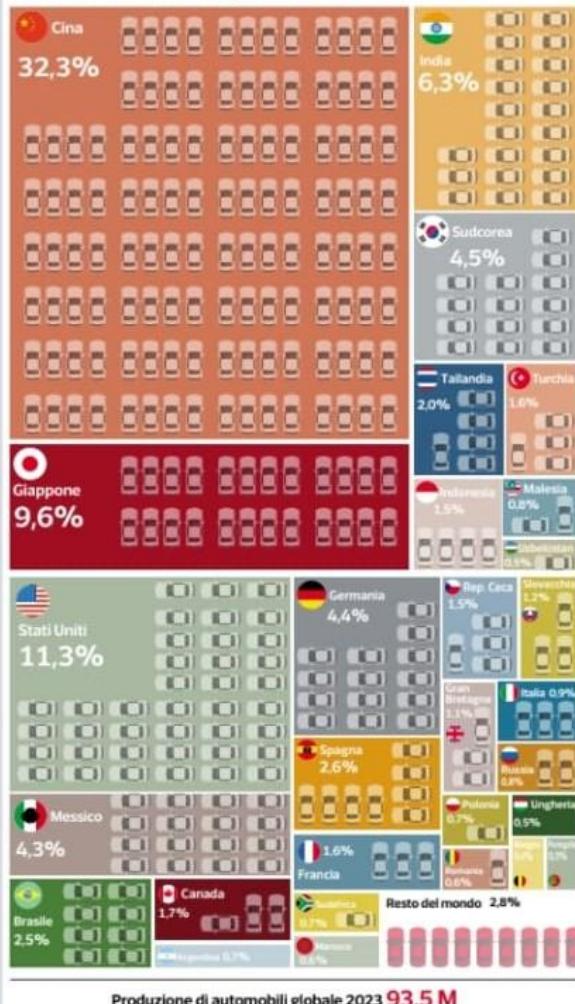
Roberta Ingaramo
presidente Ordine Architetti
di Torino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Piemonte dell'auto vola all'estero

Stellantis chiama a raccolta, oggi all'Unione industriale di Torino, le aziende dell'indotto auto piemontese a seguire in Algeria per fornire di componenti la produzione dell'impianto di Orano dedicato alla produzione di veicoli Fiat per il Nord Africa. La spinta all'internazionalizzazione della filiera della fornitura auto made in Piemonte non è più una novità, soprattutto nei giorni in cui la produzione italiana viaggia intorno a 300 mila unità l'anno. La quota di imprese esportatrici è passata dal 79,4% all'84% nel giro di 12 mesi, e i ricavi generati dall'export sono saliti dal 46 al 49% del fatturato

Produzione di automobili globale



Eccellenze artigiane



Foglie d'oro e vecchi comò
Letizia Bertone
rimette a nuovo i mobili che erano dei nonni

Un mobile non è un bene da museo: deve continuare a vivere». Letizia Bertone ha 35 anni e nel 2019, pochi mesi prima del Covid, ha aperto la sua bottega di restauro ligneo a Torino «La Restauro». Laureata in Architettura, ha conseguito a Firenze la qualifica nel centro di Villa La Petraia: «E là che ho capito che il restauro era il mio linguaggio». Il rapporto con le mani artigiane nasce molto prima. «Da bambina disegnava sempre. Mia mamma e i miei nonni hanno capito che quello era il mio quid e mi hanno aiutata a incamararlo». Al liceo durante le lezioni ascoltava e disegnava: con la penna biro, animali dal vero o fumetti; con l'acquerello, ha scoperto la paesaggistica. Durante gli anni universitari, è la conservazione a conquistarla: «Collegarmi a un oggetto esistente, rispettare una storia, mi sembrava molto più interessante di un percorso solo tecnico». Dopo uno stage in decorazione d'interni a Parigi, il dubbio si scioglie: il restauro è la sua strada. In bottega Letizia si occupa di mobili e oggetti lignei, portoni, portoncini, comodini, ma anche di superfici dorate e urgentate. Uno dei primi lavori è stato una vetrina storica sotto i portici di Racconigi, abbandonata da 40 anni. «Quando qualcuno mi affida un bene della nonna o della bisnonna, la richiesta è sempre la stessa: restaurarlo, ma poterlo usare. È questa la sfida che cerco sempre di cogliere». Il restauro delle

dorature significa riprendere tecniche antiche di secoli, dagli stessi materiali agli stessi tempi: foglia d'oro battuta dal battitore, gesti tramandati. Accanto a questo, Letizia è anche artigiana delle penne e dei pomelli: «Cercavo elementi non industriali e non trovavo nessuno. Ho imparato da un artigiano e poi ho iniziato a disegnare da sola». È un lavoro che resta prevalentemente locale, ma il passaparola passa anche dal web: «il 70% dei contatti arriva da internet. Senza una



Letizia Bertone, 35 anni

vetrina digitale, potrei lavorare solo nel mio garage». In Piemonte, «regione anziana e legata alla memoria», figli e nipoti continuano a voler portare con sé pezzi di storia familiare: anche se le case si rimpiccioliscono e il gusto cambia. «Si va verso mobili più leggeri, dal modernariato all'antico essenziale. A me piacerebbe spostarmi sempre di più dal Settecento ai mobili anni Settanta, con le gambe sottili e forme minimal. I materiali cambiano, così le tecniche».

Sofia Francioni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il libro

Storie, dolori e parole in catena di montaggio
Così è cambiato il lessico industriale nella Torino post Fiat

di Maurizio Pagliassotti

Niccolò Zancan ha pubblicato con Einaudi — collana Passaggi — un libro dal titolo evocativo, «L'ultimo operaio», dal contenuto noto ma al tempo esplosivo: la ritirata scomposta della Fiat di Torino che lascia sul terreno un esercito di lavoratori annientati da quella che appare come una guerra totale al lavoro, al Novecento, alla fabbrica. Guerra stravinta. Zancan presta la sua penna alle parole, ai pensieri e alle microstorie di un mondo che sta cedendo a pezzi in tempo reale: cessi rotti, tute che per essere cambiate devono essere restituite a brandelli, buste paga fatte in India da macchine con cui non si può interagire, trasferisti in arrivo da Cassino per sostituire i robot che costano meno che aggiustarli. Racconti molto brevi, pochi aggettivi, poche parole che puntano diritto al cuore della realtà. Racconta un operaio: «Così, tornando per la strada più lunga, sono passato davanti a piazza d'Armi e ho visto tutta quella gente che usciva dal Palazzetto dopo la partita di Sinner. E, a guardarli da lontano, mentre se ne andavano ai parcheggi, sembravano tristi anche

NICCOLÒ ZANCAN
L'ULTIMO OPERAIO
CARTO FINALE DELLA GRANDE FABBRICA

«L'ultimo operaio», Einaudi, è un libro di Niccolò Zancan

se Sinner aveva vinto. Poi ho saputo che il nostro presidente era stato fischiatto proprio lì, alle Atip Finali di tennis». Le pagine di Zancan non placheranno anche ai cultori della «speranza» perché l'inesistente sequela di microstorie scritte con un lessico da catena di montaggio, quindì ruvido e spietato, non emerge mai per prendere aria: rimangono alla stessa profondità, vagano nell'abisso, mescolando dramma, grottesco, nostalgia e, purtroppo, orgoglio perduto. Da cosa sia stato sostituito il mondo dell'ultimo operaio Zancan non lo racconta, e non in qualche nuance in cui i protagonisti, tra cui Giorgio Garuzzo, guardano allontani la nuova Torino. Forse il lavoro di Zancan verrà accolto dalla Torino post ideologica, post operalista, con un'alzata di spalle: dovrebbe essere invece oggetto di studio per quei territori che ancora credono nella produzione dell'acciaio, dei pezzi, delle cose: zone bresciane, bergamasche, distretti industriali che non sono solo magazzini e divertimentiifici impoveriti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA