



POLITECNICO DI TORINO  
II FACOLTA' DI ARCHITETTURA  
Architettura Per Il Progetto Sostenibile

## **La Tesi di Laurea Magistrale**

Mousavi Haghighi Seyed Ahmad  
matricola 192296



Relatore:

**Prof. Paolo Mellano**

Correlatore:

**Prof. Fabrizio Paone**

# INDICE

Abstract

Introduzione

Prima Parte (Analisi della zona)

Premessa	9
Inquadramento Territoriale	10
Cenni Storici	11
Analisi dell'intorno	16
Area Verde	20
Parcheggi	24
Infrastrutture	26
Conessioni	28
Analisi dell'area di intervento	29
Normativa e calcoli	35

Seconda parte (Il Progetto) 46

Il percorso di lavoro	49
Viabilità	66
Area servizi	71
- Edificio B1	75
Piante e Sezioni	77
Prospetti	83
- Edificio B2	85
Piante e sezioni	88
Prospetti	94
- Edificio B3	96
Piante e sezioni	98
Prospetti	107
Area residenziale	112
Approfondimento progettuale	108
Piante e sezioni	119
Peospetti	127
Parcheggi	132
Aree verdi	133

Collegamenti con via Arquata	136
Piante e sezioni	137
Ampliamento della copertura ferroviaria	139
Mobilità ciclabile	145
Realizzazione della pista ciclabile	140
Piante e sezioni	152
Dati del progetto	155
Conclusioni	156
Bibliografia	157
Sitografia	158

## ABSTRACT

Obiettivo principale che si pone il progetto è creare un solido legame tra l'area su cui sorge ed il contesto che lo circonda, attraverso la forma e la disposizione degli edifici. Grazie alla distribuzione delle funzioni e alla presenza degli spazi pubblici, si potenzia la relazione tra città e progetto.

Il nostro studio rappresenta un intervento di riqualificazione urbana di una zona di trasformazione urbana situata in un punto strategico della città di Torino, appartenente al quartiere Lingotto, concernente gli spazi occupati da una ex concessionaria Fiat ed un'officina di manutenzione delle FS, poste nel contesto di un fitto tessuto urbano ad alta densità caratterizzato da edifici residenziali di diversa altezza e stile architettonico, e ben connesse alle restanti parti cittadine grazie al servizio di trasporto pubblico e alla rete stradale ben sviluppata.

Partendo da queste peculiarità si è proposto un intervento che si ponesse in continuità con l'ambiente costruito che circonda la zona, con particolare riguardo all'armonizzazione, rispetto al contesto, dei nuovi elementi architettonici proposti. Si sono quindi sviluppate due aree, una dei servizi ed una residenziale, caratterizzate da interconnessioni che favoriscano sia il reciproco implementamento della fruibilità delle due aree, sia l'incremento della qualità della vita di chi ne fruisce. Grazie anche ad un particolare attenzione circa l'inserimento di spazi destinati ad aree verdi ed infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile, che si pongono inoltre quali strumenti di collegamento e/o continuità con strutture analoghe presenti nel circondario, rappresentando così ulteriore elemento di sviluppo armonico rispetto al contesto e, soprattutto, fattori fondamentali per il miglioramento della qualità della vita.

L'intervento sull'area residenziale prevede, in accordo al PRG della città di Torino, l'inserimento di quattro blocchi residenziali ai bordi dell'area oggetto di intervento, ciascuno costituito da undici piani, e collegati a due a due tra loro tramite il piano terreno. Questi edifici risultano posti in continuità con le linee viarie degli isolati dei dintorni con i loro piani terreni destinati alle attività terziarie.

Inserendo questi blocchi residenziali si viene quindi a delimitare un isolato, al cui centro viene collocata un'area verde privata comprendente un'area giochi per i bambini ed una zona di respiro per gli abitanti.

Nella parte centrale di ciascuno blocco è previsto uno spazio vuoto il cui rationale è abbassare la tensità dell'edificio a livello visivo e strutturale oltre che evitare la creazione di una barriera visiva, permettendo invece l'ingresso di luce naturale e creando al contempo un punto panoramico facilmente accessibile e disponibile agli abitanti delle strutture.

L'intervento sull'area dei servizi si pone come finalità il mantenimento della continuità dell'importante asse viario di corso Bramante, salvaguardando due edifici di notevole valenza architettonica che ne caratterizzano profondamente l'identità, attraverso l'inserimento di un primo blocco che rappresenti un'armonico proseguo del segmento che lo precede ed avente funzione di abbassamento della tensità creata dal vicino edificio di notevole altezza.

Al centro di questa zona di intervento è prevista la collocazione di diversi blocchi, che andranno a delimitare una piccola piazza dotata di strategiche vie d'accesso sia al vicino supermercato, sia con le altre aree poste nelle sue vicinanze, in maniera tale da renderne più agevole la fruizione e promuoverne la funzione sociale aggregante, rappresentando quindi un nuovo punto di riferimento per la vita quotidiana degli abitanti di diverse fasce d'età. La destinazione d'uso prevista per questi blocchi è quella di attività di servizi alle persone e alle imprese.

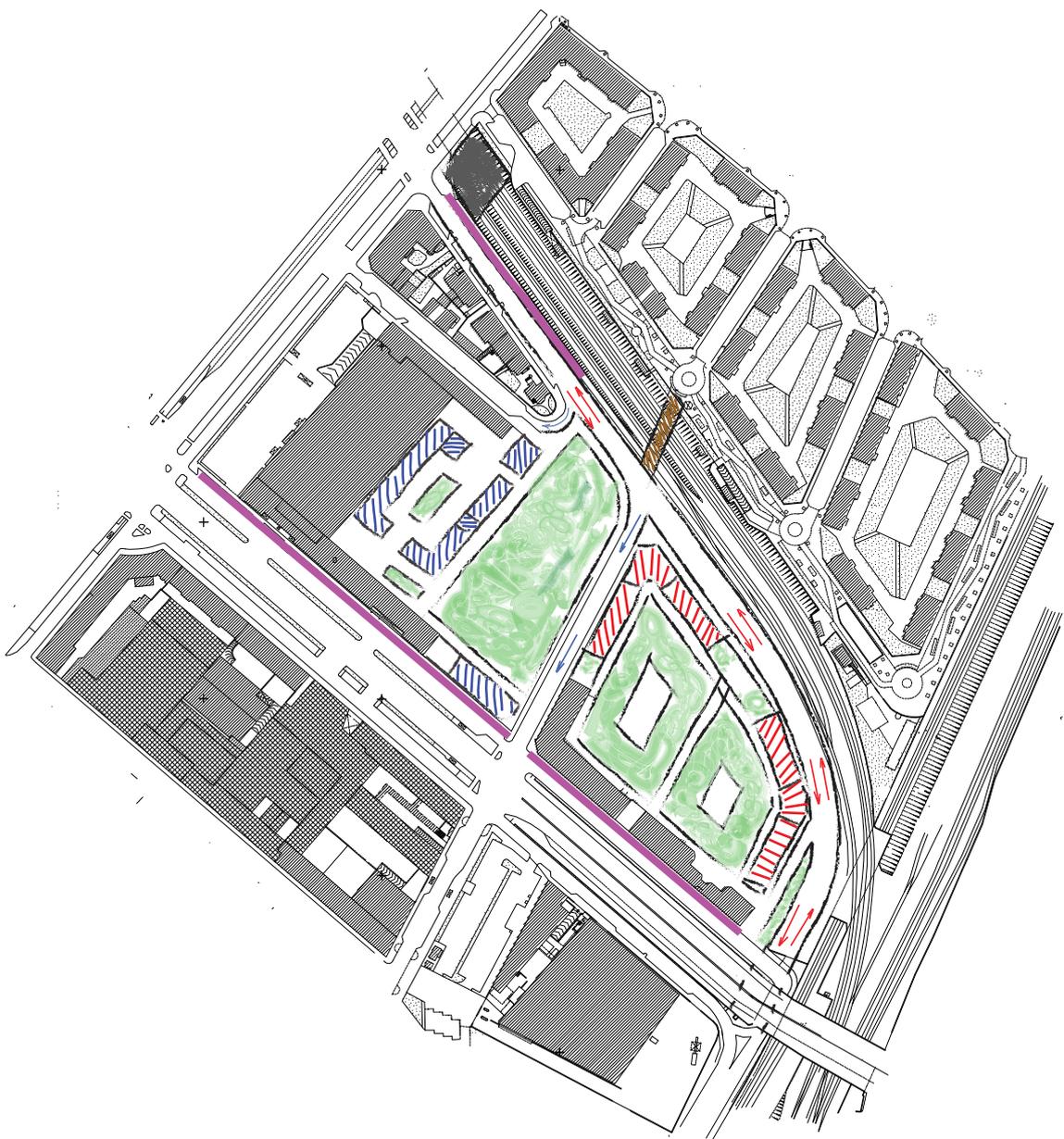
Le aree verdi previste all'interno degli ambiti considerati sono concepite per migliorare l'estetica e la salubrità del luogo, oltre che favorirne la funzione sociale rappresentando zona ideale per l'attività ricreativa su aree abbastanza estese. Il contesto d'intervento è caratterizzato da una peculiare posizione che lo colloca fra diverse aree verdi: ciò pone interessanti spunti di sviluppo, che permettono di caratterizzare la progettazione proprio in funzione di questa vicinanza ad altre aree verdi urbane. Ipotizziamo la collocazione all'interno di questi ambiti di varie infrastrutture ludico-ricreative rivolte a diverse fasce d'età, che incentiverebbero ulteriormente la fruizione dello spazio pubblico.

La valorizzazione e la tutela delle aree verdi costituiscono infatti presupposti essenziali e vincoli imprescindibili di ogni piano di sviluppo urbanistico:

L'armoniosa ed equilibrata integrazione di spazi verdi all'interno dell'area oggetto del nostro piano di riqualificazione contribuisce in modo decisivo ad accrescerne il valore ambientale e architettonico.

Il nostro progetto prevede altresì la rivalorizzazione della rete infrastrutturale dell'area, anche attraverso la creazione di nuove strutture quali la passerella ciclo pedonale che collegherà l'area di intervento con via Arquata, aumentandone così ulteriormente la fruibilità. In un contesto votato alla sostenibilità non può mancare un particolare riguardo alla mobilità alternativa e, a tal proposito, il progetto prevede l'implementazione della rete ciclabile non solo attraverso la creazione di nuovi segmenti ciclabili interconnessi con la rete già esistente (o previste dal comune di Torino), ma anche attraverso il prolungamento di via Zini che, oltre alle due corsie di marcia per il trasporto su gomma, prevede anche la creazione di un viale alberato con annessa pista ciclabile.

In ultimo, il progetto non ha mancato di rivalorizzare parcheggi già esistenti ma sottoutilizzati oltre che crearne di nuovi, anche sotterranei.



# INTRODUZIONE

La Città di Torino dalla seconda metà degli anni '90 ha avviato progetti e interventi sul tema del recupero e della rigenerazione urbana di quartieri periferici. Le periferie urbane, i quartieri prossimi ai luoghi di produzione e lavoro nati nel corso del Novecento hanno subito crisi di funzione e di identità, profondi cambiamenti socio-demografici ed economici che hanno determinato l'emergere di un "malessere urbano" su cui era indispensabile intervenire con progettualità specifiche e mirate. Con deliberazione del Consiglio Comunale n.341, è stato istituito nel 1997 il Progetto Speciale Periferie e sono state individuate le Azioni di sviluppo locale partecipato quale strumento delle politiche di rigenerazione urbana. Il Progetto si fondava sull'esigenza di intervenire sull'ambiente urbano sia dal punto di vista fisico e strutturale, sia dal punto di vista delle dinamiche sociali e quindi sull'interdisciplinarietà come condizione necessaria per politiche efficaci di riqualificazione della città.<sup>1</sup>

L'interesse personale per le opere di riqualificazione urbana ha portato alla scelta del tema di lavoro sul quale poter mettere alla prova le proprie idee progettuali e crescere nelle competenze professionali. In particolare si sono prese in esame due zone industriali adiacenti, secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Generale della città di Torino, situate in un punto strategico della matrice urbana ma prive di fruibilità per il cittadino. Alla luce di attenti sopralluoghi e ricerche è emersa la necessità di bonifica della zona in oggetto, dove la presenza dell'attività produttiva, oltre a recare disturbo alle residenze circostanti, non ha connotati morfologici storicamente stratificati di inserimento territoriale.

Il lavoro è diviso in due sezioni: la prima parte presenta l'analisi dell'area da riqualificare, nella quale lo studio dello sviluppo urbano e l'analisi dell'intorno hanno permesso di definire i punti di partenza e le linee guida per la progettazione. I concetti chiave che hanno ispirato l'intervento sono sostenibilità, continuità e fruibilità.

Nella seconda parte si presenta la realizzazione del progetto previsto con l'attenta descrizione del percorso di lavoro e degli elementi costitutivi il progetto.

La rigenerazione urbana offre significative possibilità di ricostruzione del tessuto sociale locale, di recupero dell'identità e del senso di appartenenza al territorio, di integrazione e convivenza fra i cittadini provenienti da culture differenti, nonché di costruzione di nuove visioni utili per orientare lo sviluppo locale. In ultimo, la riconciliazione del cittadino con l'ambiente permette di valorizzare la sostenibilità che dovrebbe essere alla base di ogni progetto volto a ripensare le nostre città in termini multifunzionali ed europei.

---

<sup>1</sup> [http://www.comune.torino.it/giunta\\_comune/intracom/htdocs/00942\\_2009/2009.html](http://www.comune.torino.it/giunta_comune/intracom/htdocs/00942_2009/2009.html)(LINEE GUIDA PER LE AZIONI LOCALI DI RIGENERAZIONE URBANA)

PRIMA PARTE  
ANALISI DELLA ZONA

## PREMESSA

Il progetto nasce su un'area un tempo occupata da una concessionaria FIAT e da una officina di manutenzione delle FS (Ferrovie dello Stato). Si ha intenzione di riqualificare entrambe le aree così da conferire al luogo maggior fruibilità nel tessuto urbano.

Sopralluoghi e ricerche hanno permesso una conoscenza più approfondita della storia e degli sviluppi urbanistici della zona.

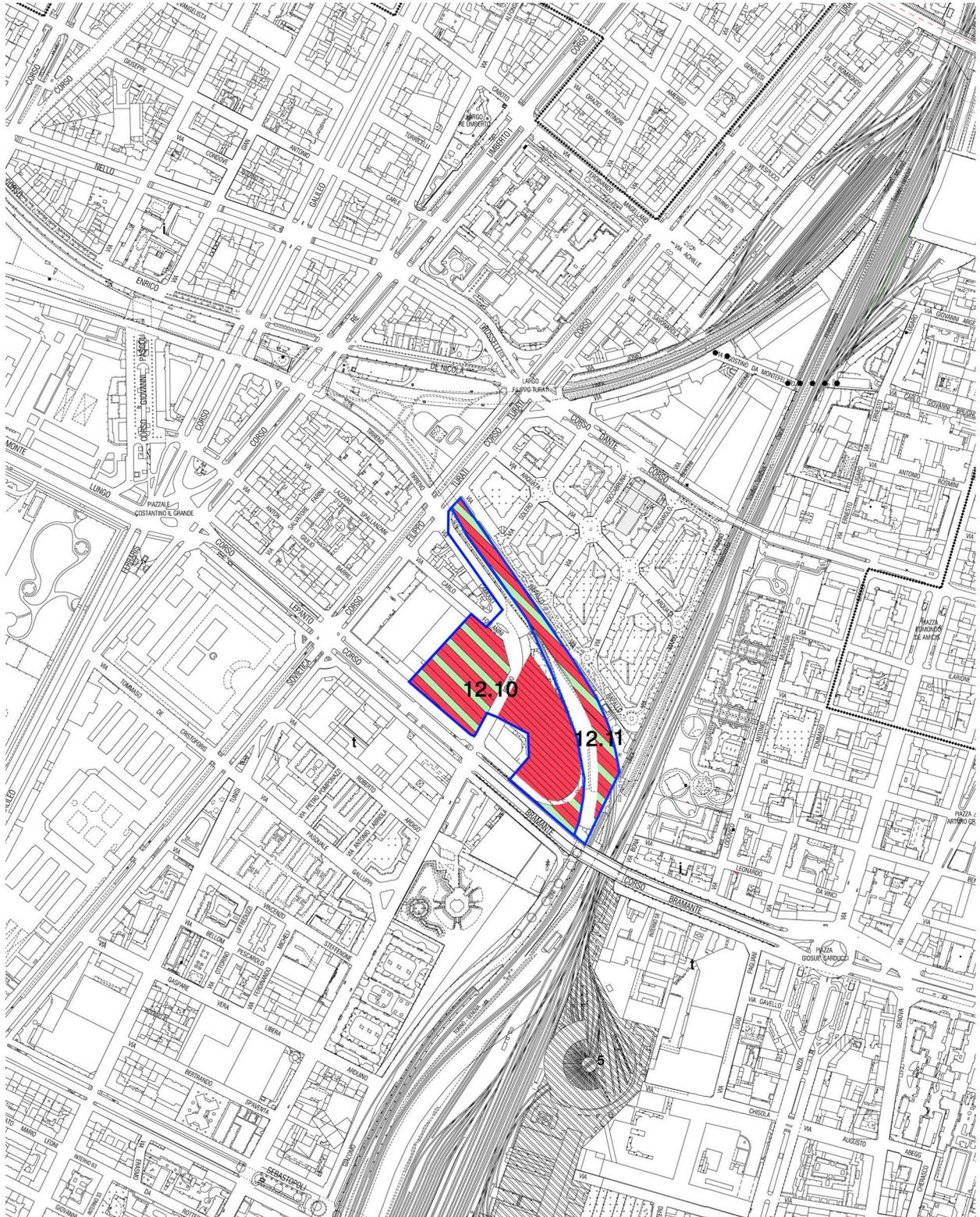
L'area è situata in un punto strategico per quanto riguarda l'accessibilità alla zona industriale della città ed è ben connessa con le restanti parti grazie al servizio di trasporto pubblico e alla rete stradale ben sviluppata.

Per quanto riguarda la parte residenziale è caratterizzata da un'alta densità, per la quale manca un'area dove il cittadino possa comunicare con l'ambiente urbano circostante e sfruttarne le risorse culturali e sociali.

Attualmente la zona adiacente all'area ferroviaria è costituita da due parti: la prima dedicata a residenza e uffici GTT e la restante appartenente alle FS (ferrovie dello Stato). L'area dell'ex Concessionaria FIAT è dismessa.

# INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area appartiene al quartiere Lingotto della città di Torino, compresa nella circoscrizione 9, essa è delimitata a nord ed a est dalla linea ferroviaria Torino-Savona mentre a sud da Corso Bramante ed a ovest da Corso Filippo Turati.



Piano Regolatore Generale di Torino

scala 1:10000



Area di progetto



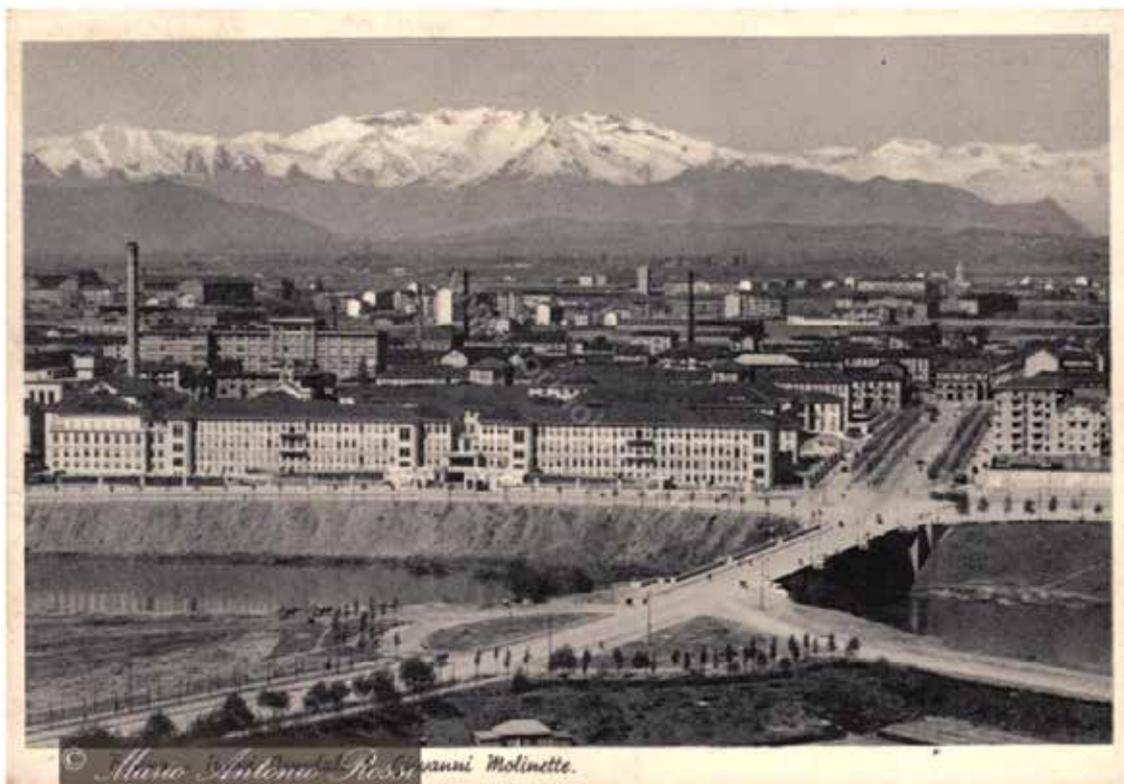
Servizi



Residenziale

## CENNI STORICI

Quando diciamo “Lingotto” pensiamo subito allo Stabilimento Fiat di via Nizza estendendo la stessa denominazione al quartiere circostante. In realtà il Lingotto vero e proprio costituisce la parte meridionale della Circoscrizione 9.



Agli inizi del 900 quest'area si trovava al di fuori della prima cinta daziaria, il cui tracciato coincideva con l'attuale Corso Bramante. Qui', in mezzo a prati e boschi, sorgevano varie borgate formate da cascine e case isolate. Nel 1912 ci fu l'ampliamento della cinta daziaria, questa parte rientrò nei confini della città e ne divenne la periferia. Essa infatti si distingue dalla zona centrale per la sua struttura non omogenea, legata a un processo di espansione per aggiunta di nuovi quartieri o per assorbimento di vecchi nuclei abitativi preesistenti. Fin dal 1899, anno della nascita della Fiat, nella zona sud della territorio comunale si concentrarono molti suoi interessi. Il primo stabilimento sorse in corso Dante, proprio in prossimità di quelli che erano i confini dell'antico feudo del Lingotto.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> L. Gambino, *Lingotto una volta: voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino- Circoscrizione IX, Torino 1998

Nel volgere di pochi anni, lo stabilimento si rivelò insufficiente a soddisfare le crescenti richieste produttive, per questo la Fiat iniziò ad acquistare aree adiacenti considerate fino ad allora suburbane. Nel 1916 iniziarono i lavori per la costruzione dello stabilimento FIAT Lingotto, in particolare la palazzina degli Uffici FIAT costituisce uno dei migliori esempi di architettura funzionalista dell'ing. Giacomo Matte' Trucco.



Il territorio è caratterizzato, fin dal XVIII secolo, da due assi radiali principali :

– la strada di Nizza e la strada di Stupinigi (oggi Corso Unione Sovietica) e da un unico asse trasversale, corrispondente all'odierna via Passo Boule. Lungo questa direttrice si trova ciò che rimane dell'antico Borgo del Lingotto, il cui nome deriva da un'antica famiglia di proprietari terrieri originaria di Moncalieri. Si ha quindi la suddivisione tra due zone, ad Est ed ad Ovest del percorso ferroviario, che avranno uno sviluppo tra loro molto distinto. La prima zona, intorno fine '800 ed inizio '900 sarà interessata da un rapido sviluppo industriale e residenziale passando gradualmente da zona agricola a borgo operaio, con la presenza di primi piccoli insediamenti produttivi. La seconda, ad ovest della ferrovia, caratterizzata da economia agricola basata sulle cascine, si svilupperà solo a partire dagli anni Trenta con una componente fondamentale del popolamento caratterizzata da persone legate al commercio e da venditori ambulanti di generi alimentari.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> L. Gambino, Il vecchio borgo del Lingotto, in AA.VV., Circoscrizione IX , Nizza-Lingotto, Città di Torino, Torino 2000

In quest'ultima zona è situata l'area presa in considerazione nella progettazione, della quale però non si hanno precise notizie storiche per la perdita di documentazione nel tempo. È certo però che con l'avvento dell'industrializzazione vi è un crescendo demografico che porta una sistematica demolizione delle cascine e l'espansione dell'edilizia pubblica e privata. In particolare nascono delle piccole fabbriche manifatturiere che verranno poi acquistate dalla Fiat e trasformate in quella che diventerà una concessionaria, attualmente dismessa. L'area adiacente è oggi proprietà delle Ferrovie dello Stato ed utilizzata in parte come deposito treni merci e manutenzione, ed in altra parte adibita a residenza e uffici GTT.





L'espansione della Fiat modificò i percorsi dello sviluppo urbano della città in quanto tutto il territorio fu organizzato in funzione delle esigenze produttive e divenne sede di importanti fabbriche di memoria storica. In particolare la zona sud è prescelta per infrastrutture pubbliche, gli stadi sportivi, l'aeroporto e il mercato generale.

Attualmente sul territorio poche sono le tracce risalenti all'epoca rurale – ma anche rare rimangono le tracce relative al periodo industriale: paradigmatica è l'area dell'ex- Fiat Avio su parte della quale è sorto l'Oval, uno degli edifici che ha segnato architettonicamente il quartiere per le Olimpiadi Invernali 2006, per la restante parte si è in attesa dell'avvio del progetto “grattacielo Fuksas” che diventerà sede unica della Regione. Il nuovo progetto prevede per il grattacielo quarantasette piani - tutti destinati a uffici, tranne l'ultimo, che ospiterà un giardino pensile aperto al pubblico - per un totale di duecentoventi metri quadrati, mentre l'area circostante sarà adibita a verde pubblico e a residenza civile.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> A. Magnaghi, M. Monge, L. Re, Guida all'architettura moderna di Torino, CELID, Torino 2005

## ANALISI DELL'INTORNO

In questa fase, lo Studio si concentra su alcuni diversi aspetti che caratterizzano il tessuto urbano e possono essere classificati in: edifici, area verde, infrastrutture, parcheggi.

Le caratteristiche del tessuto urbano limitrofo possono essere assunte come punti di partenza per la progettazione dell'area. Le zone adiacenti sono caratterizzate da un fitto tessuto urbano, con edifici residenziali di diversa altezza e stile architettonico. Gli edifici ad ovest del tratto ferroviario sono disposti a corte con medesime caratteristiche architettonico-compositive. Il fronte di Corso Bramante e' caratterizzato da alti edifici degli anni 70' accostati a strutture recenti in stile architettonico moderno.



### **Legenda**

-  Edifici bassi (Max 2 piani)
-  Edifici medi (Max 4 piani)
-  Edifici alti (piu di 4 piani)

Scala 1:5000



**Planimetia Generale**



Cono visione N°1



Cono visione N°2



Cono visione N°3



Cono visione N°4



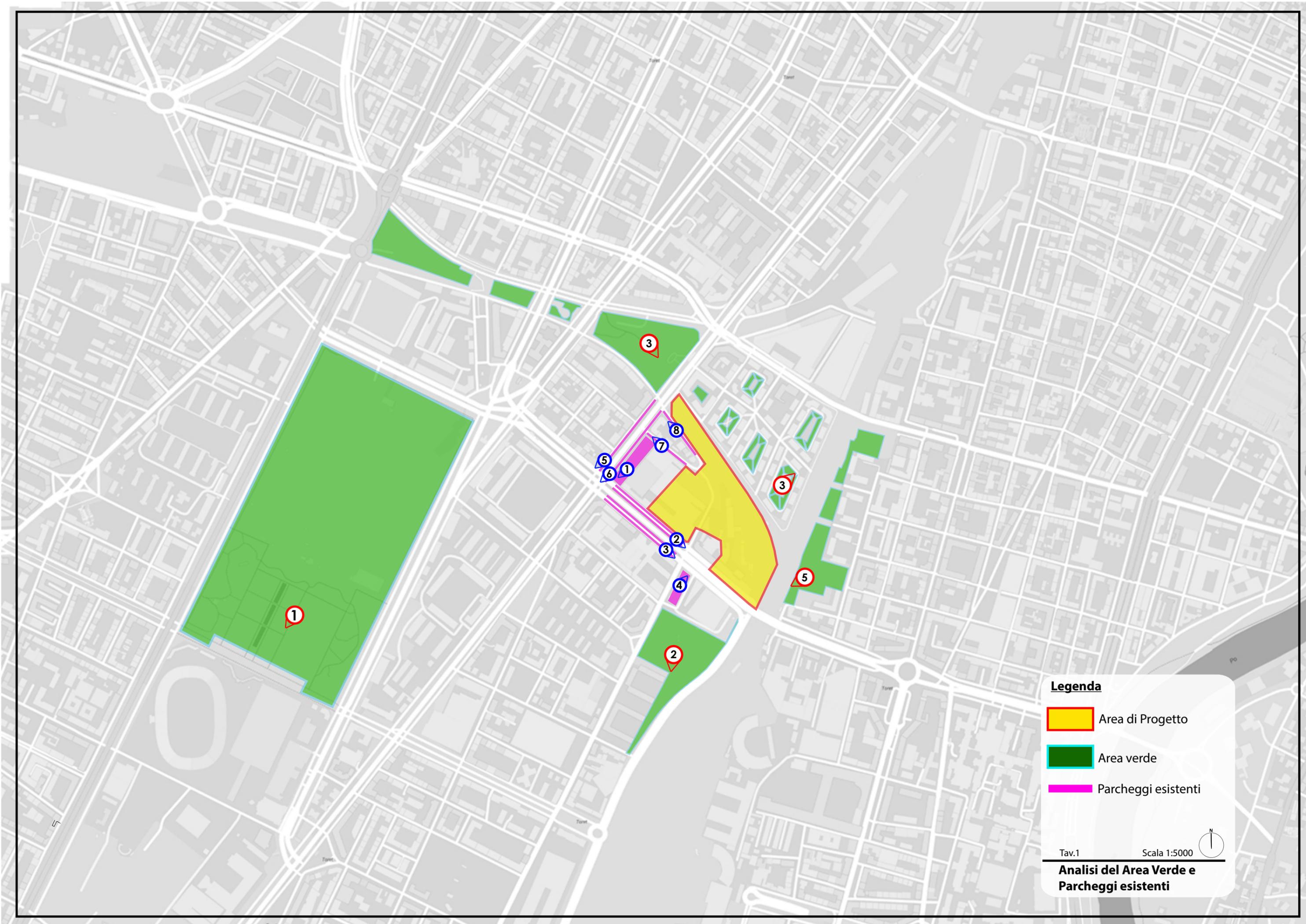
Cono visione N°5



Cono visione N°6



Cono visione N°7



**Legenda**

- Area di Progetto
- Area verde
- Parcheggi esistenti

Tav.1      Scala 1:5000

**Analisi del Area Verde e  
Parcheggi esistenti**



## Area verde

Torino è una città ricca di spazi verdi e parchi e la ragione è da ricercarsi nella sua storia. La data di inizio del processo che ha reso Torino la città con la superficie verde più grande d'Italia è il 1559, anno del trasferimento della capitale del Ducato di Savoia proprio a Torino.

La ricchezza verde di Torino non è solo ampia, ma anche eterogenea, complessa, tutt'altro che priva di elementi raffinati e delicati ed un'ulteriore peculiarità della città sabauda è la sua tendenza ad incrementare sempre più questa sua “attitudine” verde.

Non può non essere sottolineato il fatto che godere di aree verdi in un contesto metropolitano non è solo un “tema ambientale” e non rappresenta solamente un vantaggio di tipo “estetico” ma può avere importanti ed inaspettate ricadute: a livello ornamentale, termoregolatore, faunistico ed addirittura di depurazione dell'aria, rappresentando così un vero e proprio valore aggiunto alla qualità della vita dei suoi abitanti

Ed oltre a tutti questi aspetti, va ricordato che questi medesimi spazi offrono l'opportunità di poter ospitare al loro interno diverse e polivalenti funzionalità rivolte a molteplici target: aree ludiche per la prima infanzia; centri di aggregazione per la fascia di popolazione anziana; aree sportive o punti di riferimento per attività socioculturali e così via.

Nel nostro caso, come può notarsi sulla tavola 1, la nostra zona di intervento si trova nel mezzo di diverse aree verdi e parchi tra cui :

- Parco Cavalieri di Vittorio Veneto: noto con l'antico nome di Piazza d'Armi, in quanto utilizzato in passato proprio per le esercitazioni militari, è uno degli spazi verdi pubblici più grandi della città. Al suo interno dispone di attrezzature sportive, tre aree gioco bimbi ed un' oasi ambientale costituita da un laghetto naturale incorniciato da tre fasce di vegetazione tipiche dell'ecosistema lacustre.

①



-PAV ( Parco d'Arte Vivente) : questo parco e' stato realizzato in un'area di trasformazione nel sito industriale della FRAMTEK in via Giordano Bruno. Gli elementi caratterizzanti il progetto sono rappresentati dal connubio di Architettura, Arte, ecologia e biologia, con la partecipazione attiva dei visitatori stessi. Proprio questa ricerca di interazione dinamica ha portato a concepire il PAV come struttura reversibile, assumendone il termine di esercizio quale esito del suo ciclo di vita funzionale. In questo senso e' stato conseguente il ricorso a materiali costruttivi il piu' possibile naturali e l'utilizzo di tecniche proprie dell'architettura bioecologica che implicano un basso impatto ambientale in fase di costruzione-gestione-demolizione del sito.

②



- Giardino Cesare Valperga di Masino

③



- Giardino di via Rapallo

④



- Area Verde urbano distribuito nell` intorno

⑤



# Parcheggi

La zona di intervento e quelle limitrofe ospitano diversi posti auto. Qui di seguito ne vengono riportate alcune immagini.

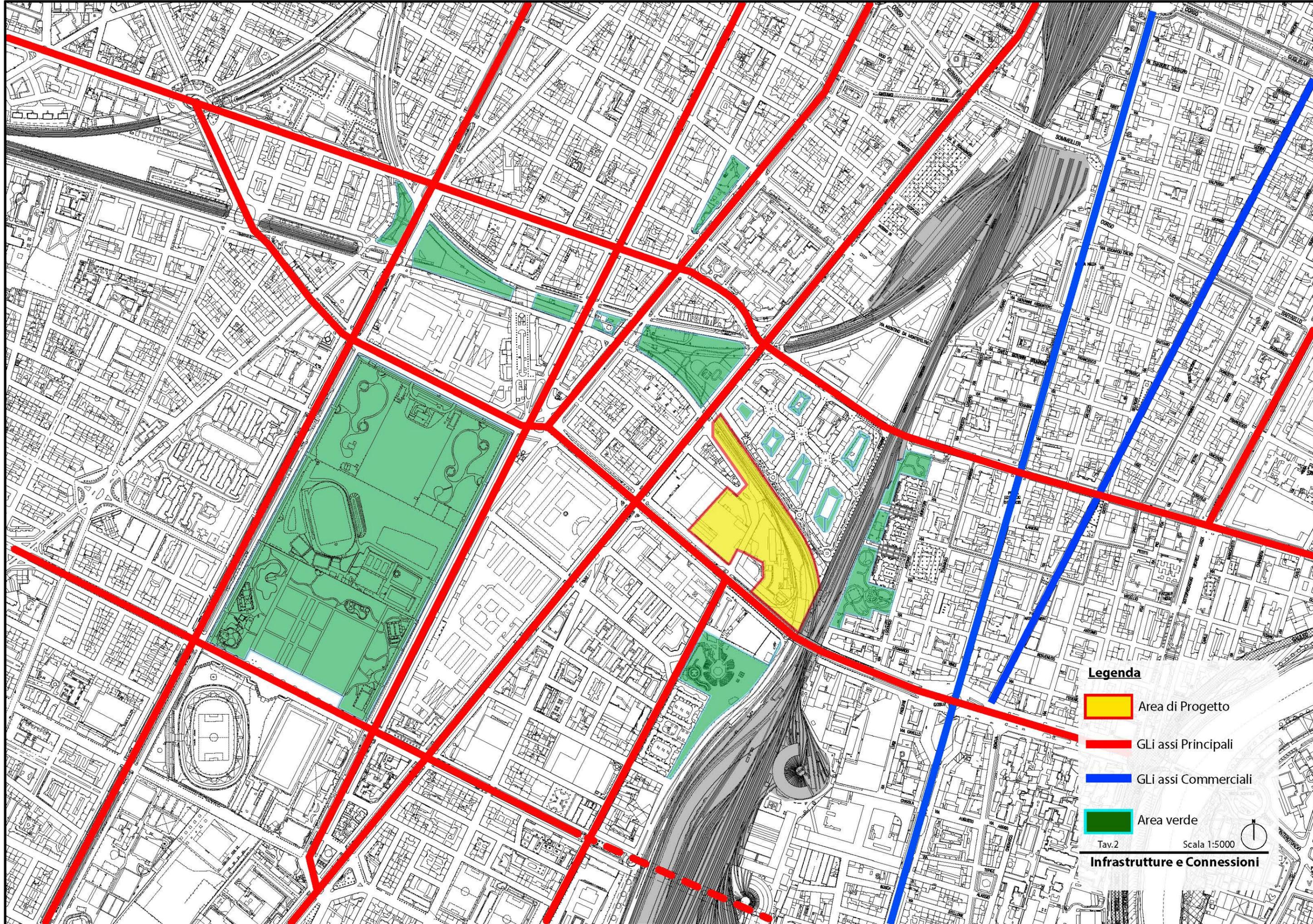


7



8





**Legenda**

 Area di Progetto

 GLi assi Principali

 GLi assi Commerciali

 Area verde

Tav.2

Scala 1:5000



**Infrastrutture e Connessioni**

## Infrastrutture

Nelle vicinanze della area interessata ci sono diverse infrastrutture importanti del servizio pubblico, in particolare sono presenti due Ospedali (San Giovanni Battista e Mauriziano), l'Amiat (Azienda Multiservizi Igiene Ambientale), la ferrovia che costeggia su due lati il sito, e la vicina Stazione Centrale di Porta Nuova.

Nella Tavola.2 Sono evidenziati gli assetti viari in diversi colori :

In blu gli assi commerciali di via Nizza e via Madama Cristina, ovvero il Quartiere San Salvario, che attualmente ospita svariate attività culturali, artigianali e di terziario in genere. Il quartiere è particolarmente ricco di locali multietnici, pub, rumerie, bistrot, ristoranti e rosticcerie di ogni tipo ed etnia, tuttavia in spazi relativamente ridotti. San Salvario ospita inoltre due mercati rionali, uno in piazza Madama Cristina e l'altro in piazza Nizza .

Via Nizza e' riconosciuta come un asse principale della città ed un suo aspetto molto importante è il fatto che colleghi la stazione principale di Porta Nuova, cuore della città, con piazza Carducci che rappresenta un importante nodo stradale verso la collina e la prima cintura sud. Altra peculiarità della piazza suddetta è la sua vicinanza al principale ospedale torinese: il San Giovanni Battista (Molinette).

In rosso sono invece rappresentati gli assi principali che circondano l'area di intervento e rendono questa area particolarmente interessante e strategica.

Guardando verso Sud troviamo corso Bramante, particolarmente importante per l'area oggetto di questo progetto in quanto, grazie al cavalcaferrovia, permette di collegare il bacino di piazza Carducci con due importanti zone della città quali i quartieri Crocetta e Millefonti.

Sempre a Sud troviamo un ulteriore importante asse viario: quello di Via Giordano Bruno che permette inoltre di suddividere la nostra area di intervento in 2 parti. Via Giordano Bruno è un'arteria stradale che collega corso Giambone a corso Bramante e si trova in piena zona Lingotto. Corso Unione Sovietica è una delle principali arterie di Torino e delimita l'area di progetto ad Est: e' un viale alberato con una carreggiata centrale e due controviali, che collega il centro con la periferia sud.

. Il suo prolungamento naturale è nel territorio di Nichelino, terminando di fronte alla Palazzina reale di caccia di Stupinigi. Esso non segue il tracciato "a scacchiera", che caratterizza il reticolo viario della città di Torino, ma lo "taglia" in diagonale, nella direzione da nord-est a sud-ovest.

Partendo dall'incrocio con i corsi Lepanto e Bramante, corso Unione Sovietica costeggia sulla sinistra uno spazio edilizio via via più ampio e che lo separa dal tracciato della ferrovia Torino-Genova, mentre sulla destra costeggia il quartiere di Santa Rita. All'incrocio con via Filadelfia vi si immette corso Galileo Ferraris.

Più avanti, attraversa il quartiere Mirafiori Sud, subito dopo piazza Caio Mario e l'incrocio con corso Settembrini, ed incorpora corso Giovanni Agnelli proseguendo successivamente fino al confine del comune di Torino con quello di Nichelino, in corrispondenza del ponte sul torrente Sangone e l'incrocio con via dei Cacciatori.

Corso Dante a Nord recita altresì un ruolo molto importante, molto simile a Corso Bramante: tramite il suo cavalcaferrovia infatti, permette il collegamento di Corso Massimo D'azeglio con Corso Filippo Turati e Corso Re Umberto.

In ultimo, in grigio si evidenzia la rete ferroviaria Torino-Savona, che in alcuni tratti decorre sotterranea.

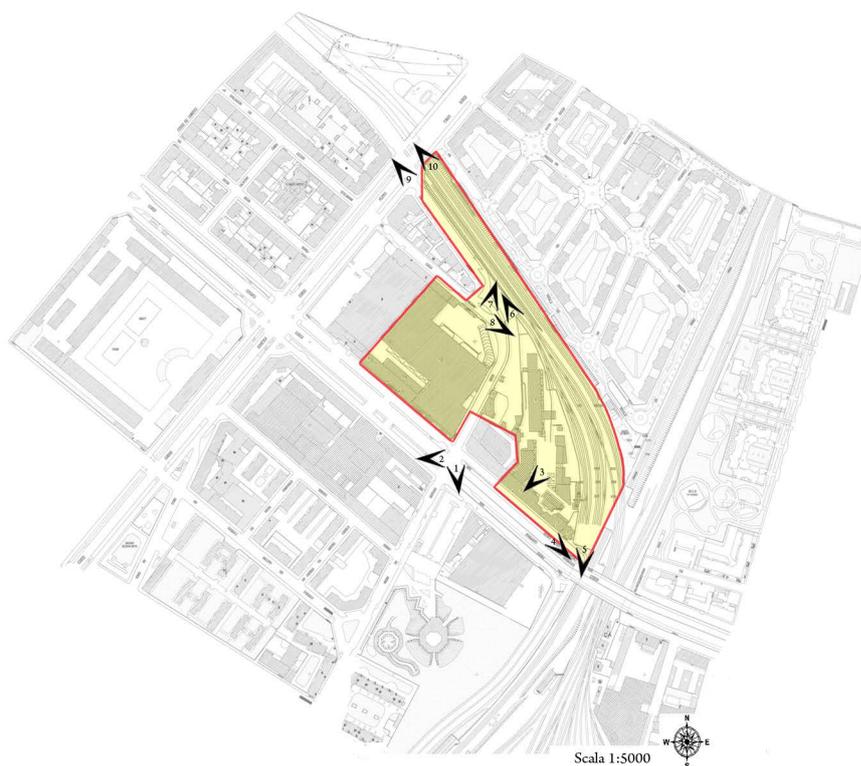
## Conessioni

L'area è ben collegata con il resto della città, soprattutto con la zona Est grazie sia al cavalcaferrovia (Corso Dante e Corso Bramante) sia alla passerella pedonale dell'Arco Olimpico, simbolo dei XX Giochi olimpici invernali, che unisce il villaggio olimpico e il centro direzionale del Lingotto. Queste connessioni hanno permesso il superamento delle divisioni spaziali create dalla rete ferroviaria stessa. L'area è stata resa ulteriormente fruibile grazie all'attivazione del primo tratto della rete Metropolitana, con fermata in Piazza Carducci. L'Area di progetto non ha però nessuna comunicazione con Nord, più precisamente con Via Rapallo, a causa della linea ferroviaria passante che divide l'area in due parti non comunicanti, creando di fatto due aree isolate da uno dei loro lati.

## ANALISI DELL'AREA DI INTERVENTO

Nella fase preliminare sono stati effettuati alcuni sopralluoghi per conoscere il sito, oltre alla consultazione del Piano Regolatore Generale della città di Torino. Inoltre, è stato preso in considerazione il materiale presente all'Ecomuseo Urbano della Circoscrizione 9, in particolare i Percorsi Ecomuseali hanno fornito importanti spunti di riflessione sulla riqualificazione in atto. Infine, ci si è rivolti al Comune per avere maggiori informazioni riguardo gli sviluppi urbanistici del sito considerato e del suo contesto urbano, in particolare il progetto ormai ultimato di via Arquata.

L'intenzione è quella di integrare all'interno della progettazione diversi aspetti, ai fini di una riqualificazione funzionale e sostenibile per il cittadino.



Planimetria, gli edifici dell'area



Cono visione N°1



Cono visione N°2



Cono visione N°3



Cono visione N°4



Cono visione N°5



Cono visione N°6



Cono visione N°7



Cono visione N°8



Cono visione N°9



Cono visione N°10

## NORMATIVA E CALCOLI

Dalla lettura approfondita del Piano Regolatore Generale Parzialmente Rielaborato, delle Norme Tecniche di Attuazione e dell'avviso per l'affidamento dell'incarico è stato possibile ricavare informazioni precise riguardo all'area.

## Estratto dal PRG di Torino per l'analisi dell'area

(Norme Urbanistico edilizieddi attuazione)

### Art.3 – Destinazioni d'uso

#### 2. Residenza

residenze di civile abitazione, residenze per particolari utenze (universitari, anziani, ecc.).

3. Sono inclusi nella residenza gli spazi di pertinenza (cantine, soffitte, ecc.) e le attrezzature di uso comune

#### 4. Attività commerciali

A1) Attività commerciali al dettaglio (v. allegato C) articolate in:

a) esercizi di vicinato (superficie di vendita non superiore a 250 mq);

b1) medie strutture di vendita (superficie di vendita compresa tra 251 e 1800 mq);

b2) medie strutture di vendita (superficie di vendita compresa tra 1801 e 2500 mq);

c) grandi strutture di vendita (superficie di vendita superiore ai 2500 mq);

A2) attività per la ristorazione e pubblici esercizi;

A3) attività artigianali di servizio;

B) attività per il commercio all'ingrosso.

#### 5. Attività terziarie

A) uffici pubblici e privati non a carattere direzionale:

A2. Agenzie turistiche, immobiliari, assicurative, sportelli bancari, uffici postali, laboratori sanitari, ecc.;

A3. attività per lo spettacolo (vedi punto 11A)3, il tempo libero, l'istruzione, la pratica sportiva e le attività per il culto;

A4. attività associative e culturali.

#### 7. Attività di servizio

f) uffici pubblici;

z) attività di interesse pubblico generale (musei, teatri, attrezzature fieristiche e congressuali, attrezzature per la mobilità, attrezzature giudiziarie, attrezzature annonarie,...);

v) giardini, aree verdi per la sosta e il gioco, parchi naturali e attrezzati e servizi connessi, comprensivi di eventuali ambiti conservati ad uso agricolo; attrezzature sportive al coperto e all'aperto, attrezzature per il tempo libero;

am) mercati e centri commerciali pubblici;

as) aree attrezzate per spettacoli viaggianti, manifestazioni temporanee (culturali, sportive, ricreative, fieristico espositive, ...).

## 9. Autorimesse e parcheggi

Autorimesse e parcheggi pubblici e privati.

## 15. Attività di servizi

a) servizi sociali, assistenziali, sanitari (esclusi ospedali e cliniche)

v) giardini, aree verdi per la sosta e il gioco, parchi naturali

## 20. Attività di servizio alle persone e alle imprese (A.S.P.I.)

Mix di funzioni comprensivo delle seguenti categorie:

- alberghi, pensioni, locande, residenze turistico

alberghiere, pensionati, collegi

- attività produttive minori e di artigianato purchè non nocive o moleste

- attività commerciali al dettaglio, attività per la ristorazione e pubblici esercizi ;

- uffici privati e pubblici (studi professionali, laboratori sanitari, agenzie turistiche, immobiliari, assicurative, sportelli bancari, uffici postali, ...)

attività per lo spettacolo, il tempo libero, l'istruzione, il culto e la pratica sportiva , attività

associtative e culturali ;

- attrezzature di interesse comune: servizi sociali, assistenziali, sanitari, centri civici e sedi

amministrative decentrate, sedi per l'associazionismo, politiche, sindacali, attrezzature culturali e per il culto

#### Art.4 – Tipi di intervento

I tipi di intervento previsti sono:

##### 31 d) Ristrutturazione edilizia

Gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti.

##### 36 e) Sostituzione edilizia

Gli interventi che prevedono la demolizione di edifici oltre i limiti e le condizioni della ristrutturazione edilizia accompagnata da contestuale riedificazione. La successiva riedificazione del nuovo organismo edilizio, anche diverso da quello originario, potrà avvenire entro i limiti della S.L.P. edificata preesistente semprechè non ecceda i mq. 2.000 e nel rispetto dei parametri edilizi e urbanistici derivanti dai restanti parametri urbanistici ed edilizi delle presenti norme e del Regolamento Edilizio e di Igiene.

##### 44 g) Ristrutturazione urbanistica

Gli interventi rivolti a sostituire l'esistente tessuto edilizio urbanistico con altro diverso per destinazione d'uso e morfologia d'impianto mediante un insieme sistematico di interventi edilizi che possono portare anche alla modificazione del disegno dei lotti o degli isolati e della rete stradale.

##### 45 h) Demolizione

Gli interventi rivolti a rimuovere, in tutto o in parte, edifici o manufatti esistenti.

Art. 7 – Attuazione del P.R.G. nelle zone di trasformazione e nelle aree da trasformare per servizi localizzate nel tessuto urbano (artt.15 e 20)

L'attuazione delle trasformazioni è prevista secondo le modalità seguenti:

A) Trasformazione unitaria

1) La trasformazione deve essere attuata mediante strumento urbanistico esecutivo di iniziativa pubblica o privata esteso all'intero ambito o a più ambiti qualora le schede ne prescrivano la trasformazione unitaria. In alternativa, nei soli casi individuati nelle schede normative è ammessa la trasformazione per sottoambiti.

3) Tale strumento può essere redatto rispettando le indicazioni che per una parte degli ambiti sono contenute nelle tavole di azionamento in scala 1:5000: aree di concentrazione dell'edificato, aree minime per servizi ed aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria, secondaria ed indotta da cedere gratuitamente alla città o da assoggettare all'uso pubblico. Le indicazioni planimetriche degli elementi di cui sopra possono essere modificate in sede di S.U.E. senza che ciò costituisca variante al P.R.G. purché siano rispettate le quantità dell'edificazione e dei servizi, le destinazioni d'uso e, ove specificatamente indicati nelle schede normative, la viabilità, gli allineamenti, gli assi rettori, l'inviluppo, il numero dei piani fuori terra la localizzazione delle aree per servizi e gli edifici ed immobili di pregio da salvaguardare. Tali modifiche sono consentite purché dimostrino di conseguire una migliore organizzazione dell'ambiente urbano o in relazione ad eventuali mutate condizioni od esigenze.

4) Sono altresì ammesse modifiche planimetriche se necessarie per la realizzazione di infrastrutture da parte della Pubblica Amministrazione e delle F.S. ed enti concessionari, nei limiti e con la procedura di cui all'art.17 comma 6 della L.U.R.

8) Lo studio unitario deve definire:

- a) le aree di concentrazione dell'edificato;
- b) le aree da dismettere per servizi pubblici, nelle quantità specificatamente indicate nelle relative schede allegate alle presenti norme;
- c) le opere di urbanizzazione primarie e indotte, ivi compresi gli impianti di trasporto pubblico;

- d) i parametri urbanistici ed edilizi fondamentali necessari per valutare il disegno e la conformazione urbana proposta;
- e) la perimetrazione dei sub-ambiti, rispettosa della configurazione dell'insieme, intesi come unità di intervento.

### C) Convenzioni attuative

Sono quelle facenti parte di strumenti urbanistici esecutivi o da stipulare ex art.49 comma 5 della L.U.R. Esse disciplinano:

Nelle aree per servizi destinate a verde deve essere garantita una quota minima pari al 60% per la realizzazione del verde in piena terra (non su soletta), fatta eccezione per il verde che il P.R.G. prevede a copertura dei sedimi ferroviari.

Nell'attuazione delle zone di trasformazione una quota pari al 10% della S.L.P. residenziale in interventi eccedenti i 4000 mq di S.L.P. complessiva è destinata ad edilizia convenzionata. La SLP residenziale di riferimento è quella effettiva al netto di una franchigia pari alla differenza fra 4000 mq e la S.L.P. non residenziale totale prevista. Su tale quota la Città può esercitare entro dodici mesi dall'approvazione della convenzione urbanistica esercizio al diritto di acquisto.

### D) Attuazione anticipata: viabilità e opere pubbliche

Nei casi in cui il piano individua, all'interno delle zone di trasformazione o delle aree da trasformare per servizi, la viabilità principale, è facoltà dell'Amministrazione di procedere alla realizzazione della stessa anche prima della approvazione delle trasformazioni, attraverso le modalità di esproprio.

Nelle aree destinate a servizi è possibile realizzare impianti tecnici di interesse generale per la erogazione di pubblici servizi e di servizi di interesse pubblico, compresi gli impianti tecnologici funzionali all'attuazione del piano energetico comunale di cui all'art.5 L. 10/91.

Art. 15 - Zone urbane di trasformazione

1 Il piano classifica zone urbane di trasformazione le parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto.

Individua inoltre ambiti di riordino nei quali sono previsti interventi finalizzati al recupero degli edifici esistenti.

2 Le zone urbane di trasformazione sono considerate di categoria B secondo il D.M. 2.4.68, di ristrutturazione urbanistica ai sensi dell'art. 13 L.U.R., nonché di recupero ai sensi della legge 457/78, ad eccezione delle zone sottoelencate: 2.3, 4.1, 4.2, 5.3, 5.5, 6.1, 6.4, 6.5, 8.15, 8.22, 8.25, 9.27, 10.1, 10.3, 12.2, 12.3, 12.14, 12.15, 12.18, 13.1, 13.2, 16.3, 16.8, 16.10, 16.23, 16.31, 16.32, che sono considerate di categoria C

## Ambito 12.10 BRUNO 1

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST): 0,7

SLP per destinazioni d'uso:

A. Residenza min 80%

B. Attività di servizio alle persone e alle imprese max 20%

3

AREE MINIME PER SERVIZI:

FABBISOGNO INTERNO

Residenza (A) (25 mq/ab)

Attività di servizio alle persone e alle imprese (B) (80% SLP)

SERVIZI PER LA CITTA'

(% minima ST) 10%

Trasformazione unitaria (art.7) con l'ambito 12.11 BRUNO F.S.

Nell'area di concentrazione dell'edificato dell'ambito si realizzano anche le utilizzazioni edificatorie generate nell'ambito 12.11 BRUNO F.S.

VIABILITÀ URBANA:

Realizzazione di Via Zini sulla copertura delle attrezzature ferroviarie e sulla copertura della autorimessa F.S.-Satti.

Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): mq 38.548

Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP): mq 26.984

Ambito 12.11 BRUNO F.S.

Indice Territoriale massimo (mq SLP/mq ST): 0,7/3

SLP per destinazioni d'uso:

A. Residenza min 80%

B. Attività di servizio alle persone e alle imprese max 20%

AREE MINIME PER SERVIZI:

FABBISOGNO INTERNO

Residenza (A) (25 mq/ab)

Attività di servizio alle persone e alle imprese (B) (80% SLP)

SERVIZI PER LA CITTA'

(% minima ST) 60%

Trasformazione unitaria (art.7) con l'ambito 12.10 BRUNO 1

VIABILITÀ URBANA:

Realizzazione di Via Zini sulla copertura delle attrezzature ferroviarie e sulla copertura della autorimessa F.S.-Satti.

L'ambito e' interamente destinato alla realizzazione di Via Zini sulla copertura delle attrezzature ferroviarie e sulla copertura della autorimessa F.S.-Satti.

Le utilizzazioni edificatorie dell'ambito si realizzano nell'area di concentrazione dell'edificato dell'ambito 12.10 BRUNO 1.

Stima della Superficie Territoriale dell'ambito (ST): mq 17.006

Stima della Superficie Lorda di Pavimento generata dall'ambito (SLP):  
mq 3.968

**Dati dimensionali e tecnici- Area 12.10BRUNO 1**

Superficie Territoriale (St): 38.548

Superficie Lorda di Pavimento (Slp): 26.984 mq

- Residenza :80 % Slp : 21.587,2 mq

- Servizi: 20% Slp : 5.396,8

- Servizi a persone e imprese: 80% servizi : 4.317,44 mq

- Altri servizi: 20% Servizi : 1.079,36 mq

- Servizi per la città: 10% St : 3.854,8 mq

**Dati dimensionali e tecnici-Area 12.11 BRUNO F.S.**

Superficie Territoriale (St): 17.006 mq

Superficie Lorda di Pavimento (Slp): 3.968 mq

- Residenza :80 % Slp : 3.174,4 mq

- Servizi: 20% Slp : 793.6 mq

- Servizi a persone e imprese: 80% servizi : 634,88 mq

- Altri servizi: 20% Servizi : 158,72 mq

- Servizi per la città : 60% St : 10.203,6 mq

## Seconda Parte

### Il Progetto

Il progetto si dedica ad'un area un tempo occupata da una concessionaria FIAT e da uno stabilimento per la manutenzione delle FS (Ferrovie dello stato). Si ha intenzione di riqualificare entrambe le aree così da conferire al luogo maggior fruibilità nel tessuto urbano.

Sopralluoghi e ricerche hanno permesso una conoscenza più approfondita della storia e degli sviluppi urbanistici della zona.

L'area è situata in un punto strategico per quanto riguarda l'accessibilità alla zona industriale della città ed è ben connessa con le restanti parti grazie al servizio di trasporto pubblico e alla rete stradale ben sviluppata. Per quanto riguarda la parte residenziale è caratterizzata da una densità media, per la quale manca un area dove il cittadino possa comunicare con l'ambiente urbano circostante e sfruttare le risorse culturali e sociali.

Attualmente la parte adiacente all'area ferroviaria è costituita da due parti: la prima dedicata a residenza e uffici GTT, la restante parte è pertinenza delle FS (ferrovie dello stato). L'area dell'ex Concessionaria FIAT è dismessa.



L'idea del progetto è quella di riqualificare i due ambiti, in modo da rispettare il più possibile i parametri urbanistici richiesti dal piano regolatore generale della città di Torino.

L'ambito della riqualificazione fa parte di una zona urbanistica di trasformazione: l'area di pertinenza delle ferrovie statali, come indicato dal Piano Regolatore generale, è destinata ad un uso residenziale. Quanto alla parte concernente l'ex concessionario FIAT, essa è destinata ai servizi.

Peculiarità di questo progetto è stata il cercare di fondere, in maniera più equilibrata possibile, i due diversi ambiti di sviluppo dello studio, avendo come finalità non il solo rispetto del PRG ma la creazione di un nuovo contesto urbano più fruibile non solo dai suoi residenti, ma anche dalla popolazione del circondario. Per ottenere ciò, si è puntato alla commistione di aree di servizi alle persone e alle imprese all'interno del medesimo contesto prettamente residenziale, con particolare riguardo all'organizzazione ottimale degli spazi a disposizione. Attraverso la creazione di infrastrutture di collegamento, rispettando o migliorando il più possibile quanto già presente in loco e creando aree verdi sia pubbliche, sia private si è voluto amplificare il più possibile il concetto di benessere del cittadino, legato anche alla presenza di spazi aggregativi nei quali sia possibile godere della tranquillità tipica delle aree pedonali nelle quali è possibile godere di un contatto con la natura.

A tal fine, risulta importante focalizzare l'attenzione su alcune peculiarità dell'area, che saranno protagoniste o di significativi interventi o che guideranno la riqualificazione in virtù della loro importanza, quali: corso Bramante, la linea ferroviaria, via Zini, la viabilità interna all'area medesima ed i collegamenti con le zone limitrofe.

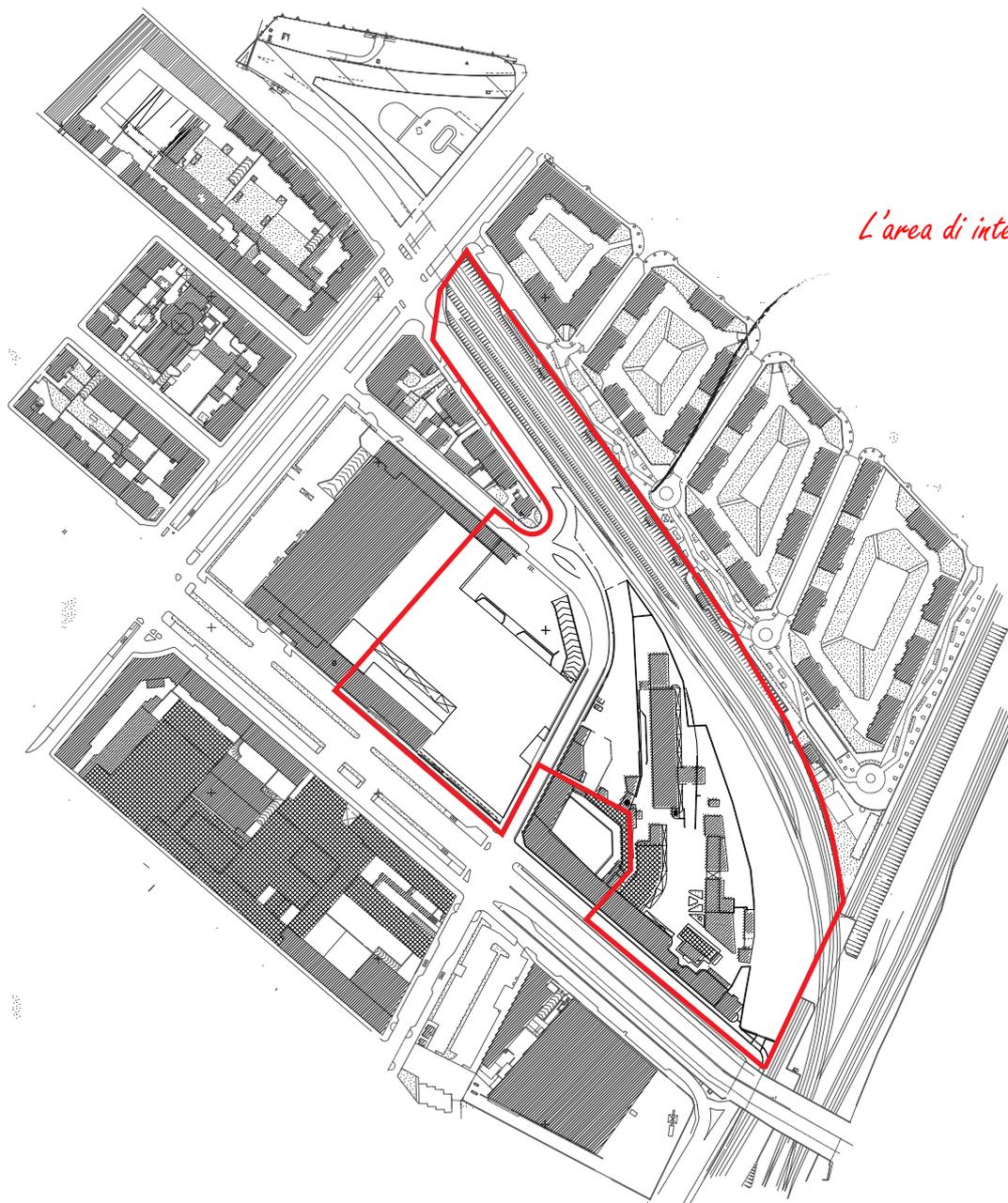
La zona di intervento è costituita da due diversi ambiti adiacenti: l'ambito 12.10 Bruno 1 e l'ambito 12.11 Bruno F.S, ove quest'ultimo è destinato interamente alla realizzazione del prolungamento di via Zini.

## IL PERCORSO DI LAVORO

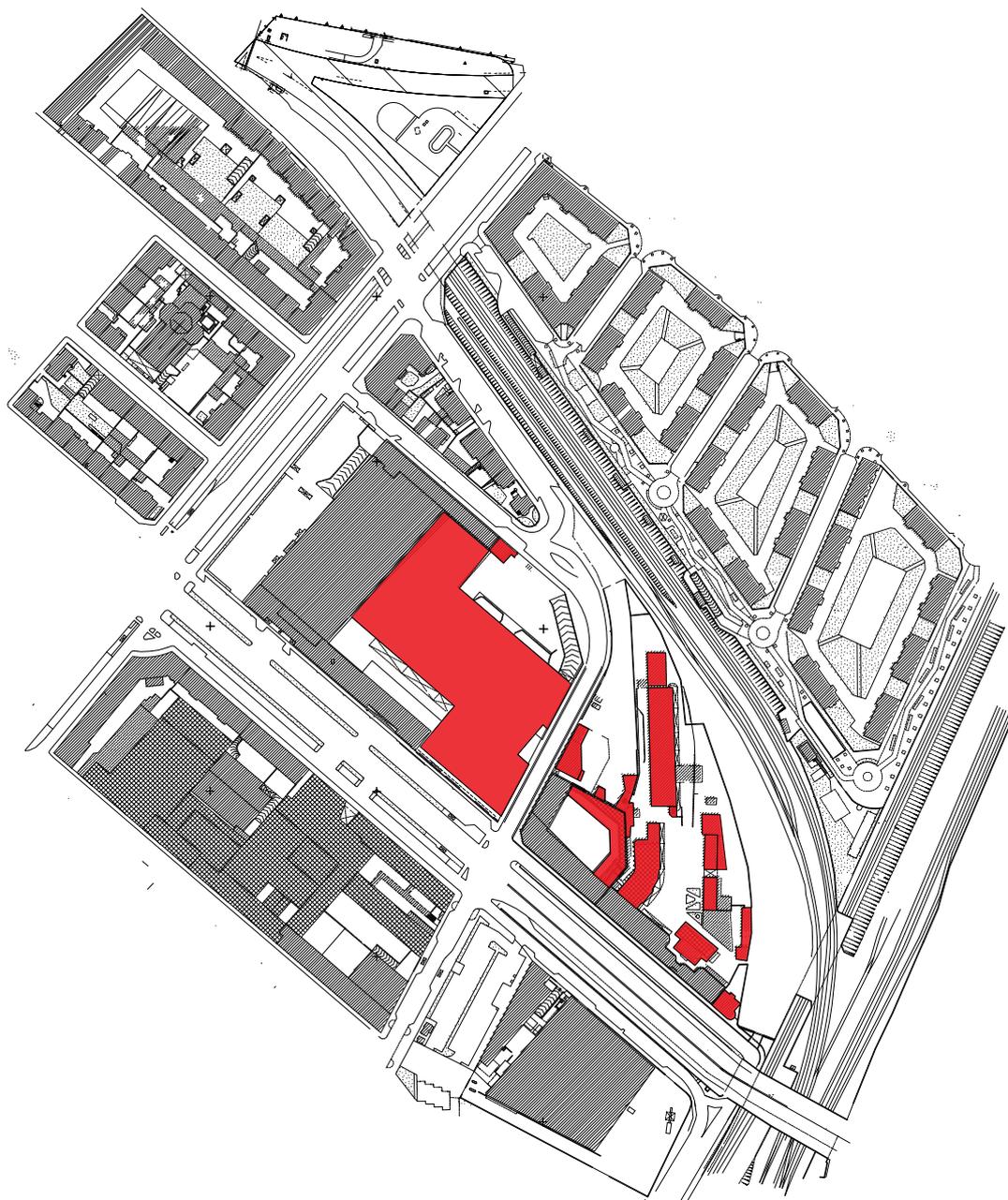
Nella fase iniziale si è raccolto materiale informativo integrandolo con lo studio del tessuto urbano della circoscrizione XI e le zone adiacenti all'area considerata quali: via Arquata, il quartiere Lingotto e Nizza Millefonti, lo Stabilimento Amiat e la Stazione FS-Satti, il PAV (Parco d'Arte Vivente). Ciò ha consentito di evidenziare le carenze della zona in termini di servizi e fruibilità.

La fase successiva si è concentrata sull'analisi dei due ambiti territoriali di pertinenza (12.10 BRUNO e 12.11 BRUNO FS): nel primo si concentra l'edificato mentre il secondo è interamente destinato alla realizzazione del prolungamento di via Zini al di sopra della ipotizzate coperture delle attrezzature ferroviarie dell'autorimessa FS- Satti.

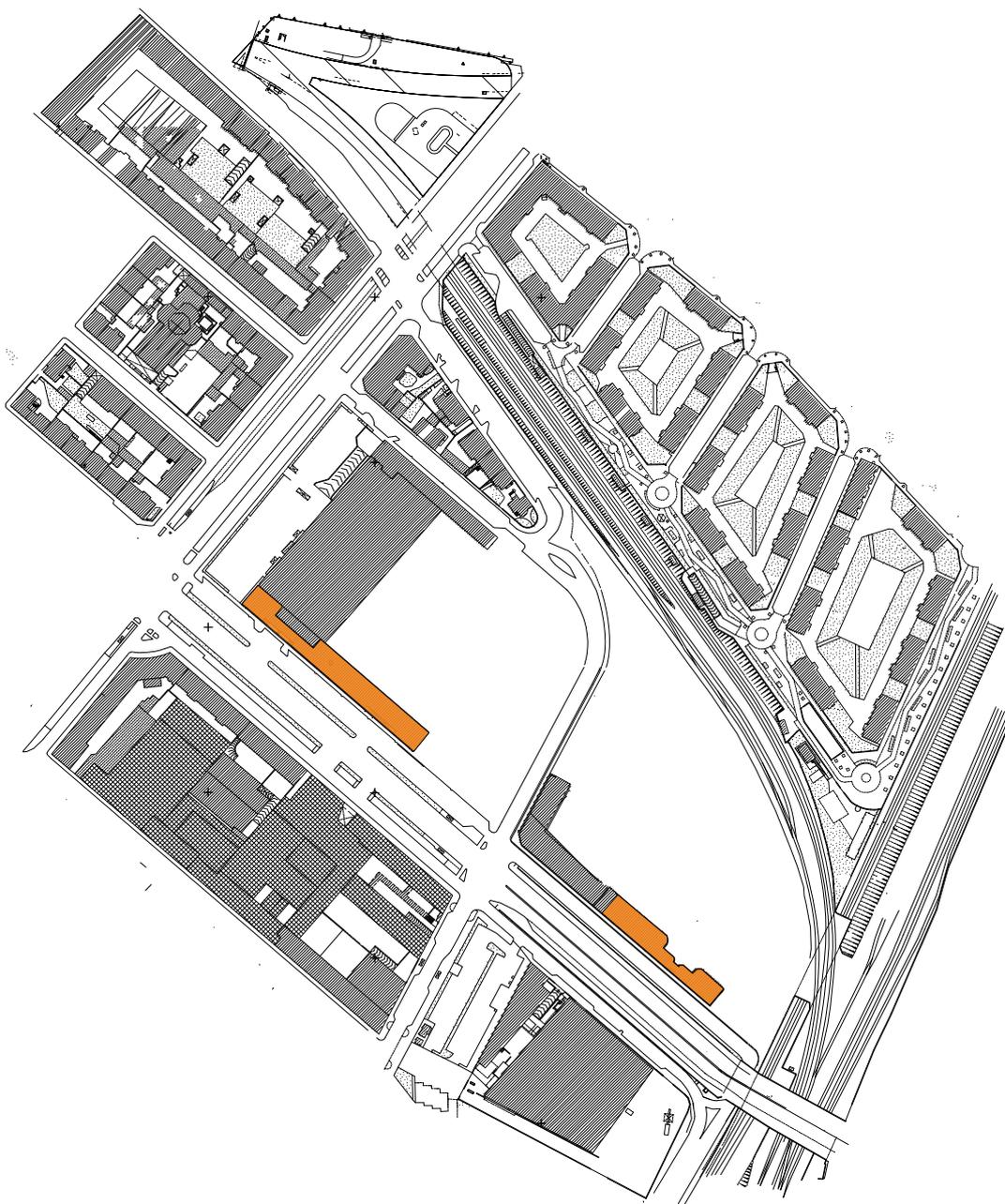
I punti fondamentali del progetto sono stati:



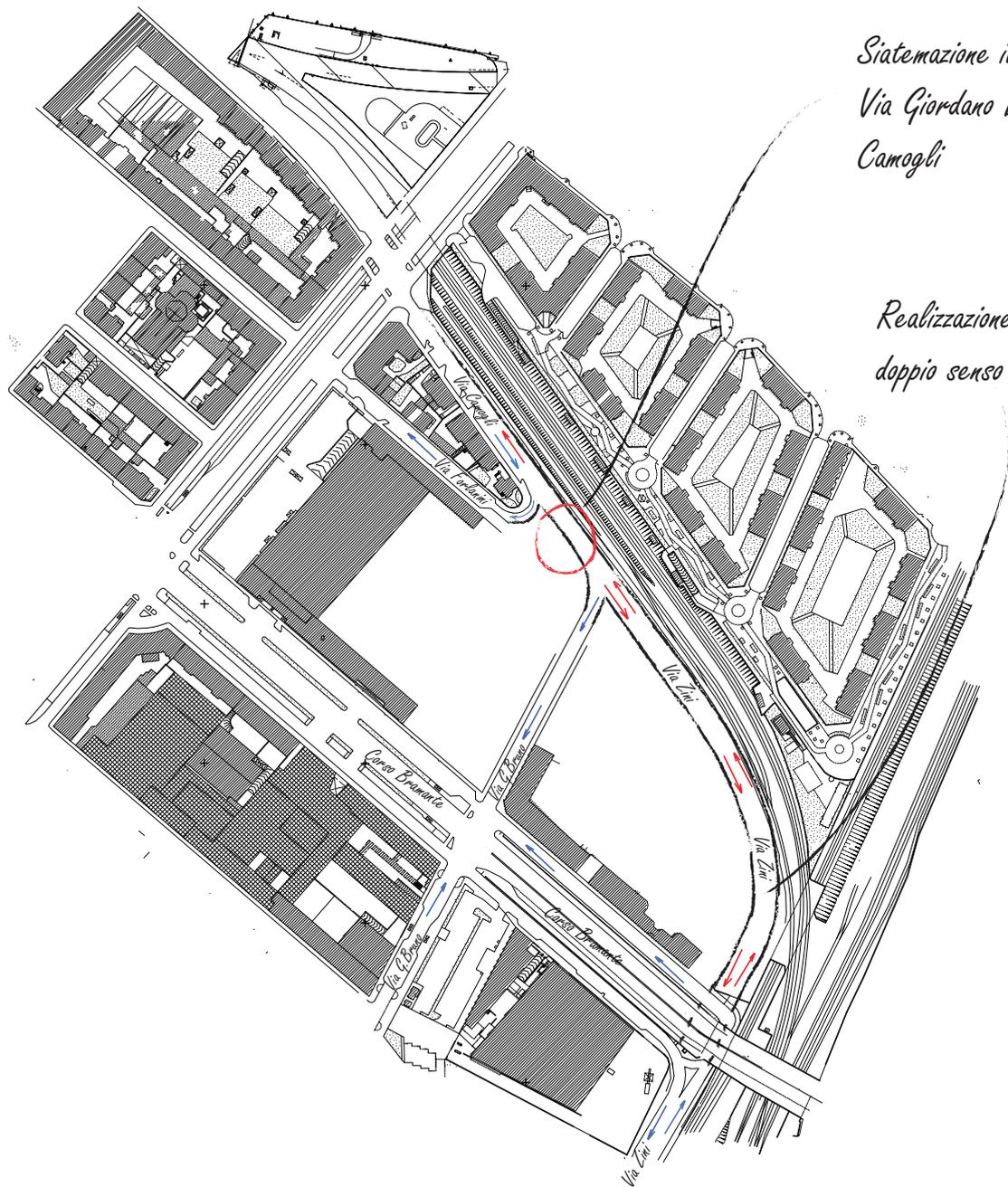
- Demolizione degli edifici esistenti, costituiti da piani bassi edificati e privi di funzionalità. (In rosso gli edifici demoliti )



- Mantenere le strutture lungo corso Bramante lato nord, le quali hanno una forte valenza architettonica e che comunicano con gli edifici del lato sud. Cio' consente inoltre un considerevole risparmio economico oltre a mantenere nell'area la memoria storica del luogo.



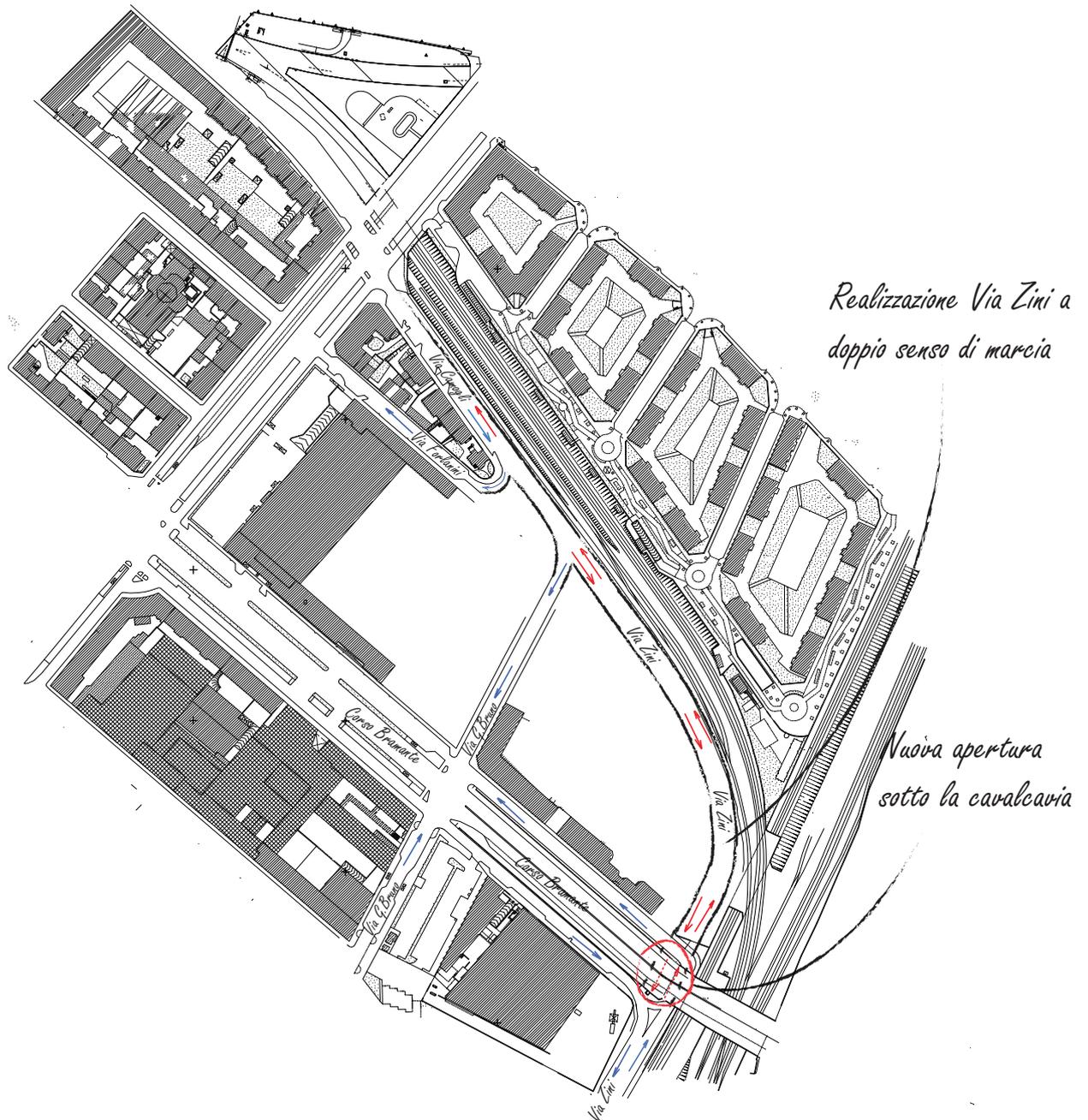
- Realizzazione del prolungamento a doppio senso di marcia di via Zini, lungo la linea ferroviaria, allargando l'apertura già presente sotto il cavalcaferrovia, creando così un collegamento con Via Camogli e Corso Filippo Turati e risistemazione del nodo tra Via Giordano Bruno e Via Camogli.



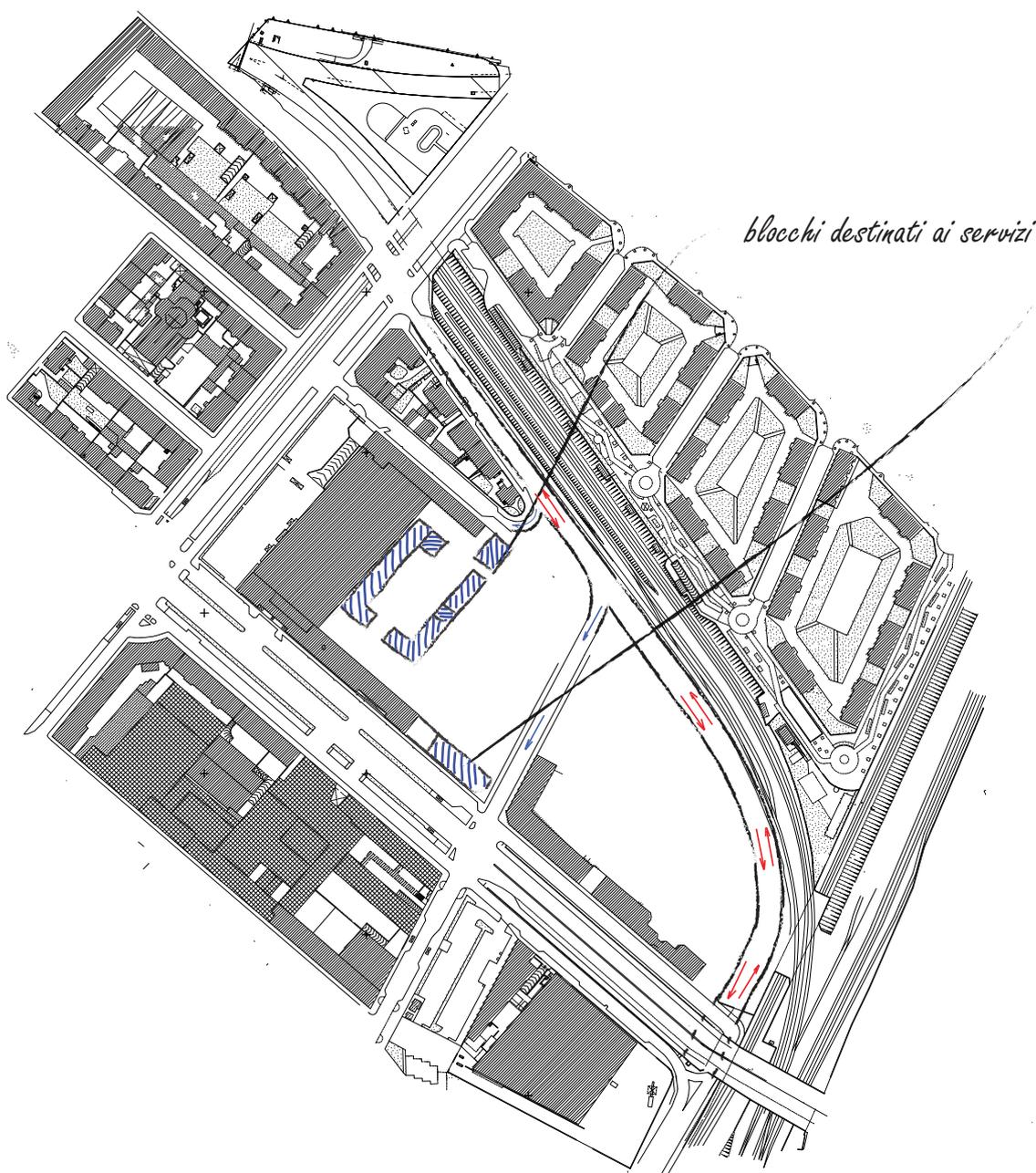
*Sistemazione il nodo tra  
Via Giordano Bruno e Via  
Camogli*

*Realizzazione Via Zini a  
doppio senso di marcia*

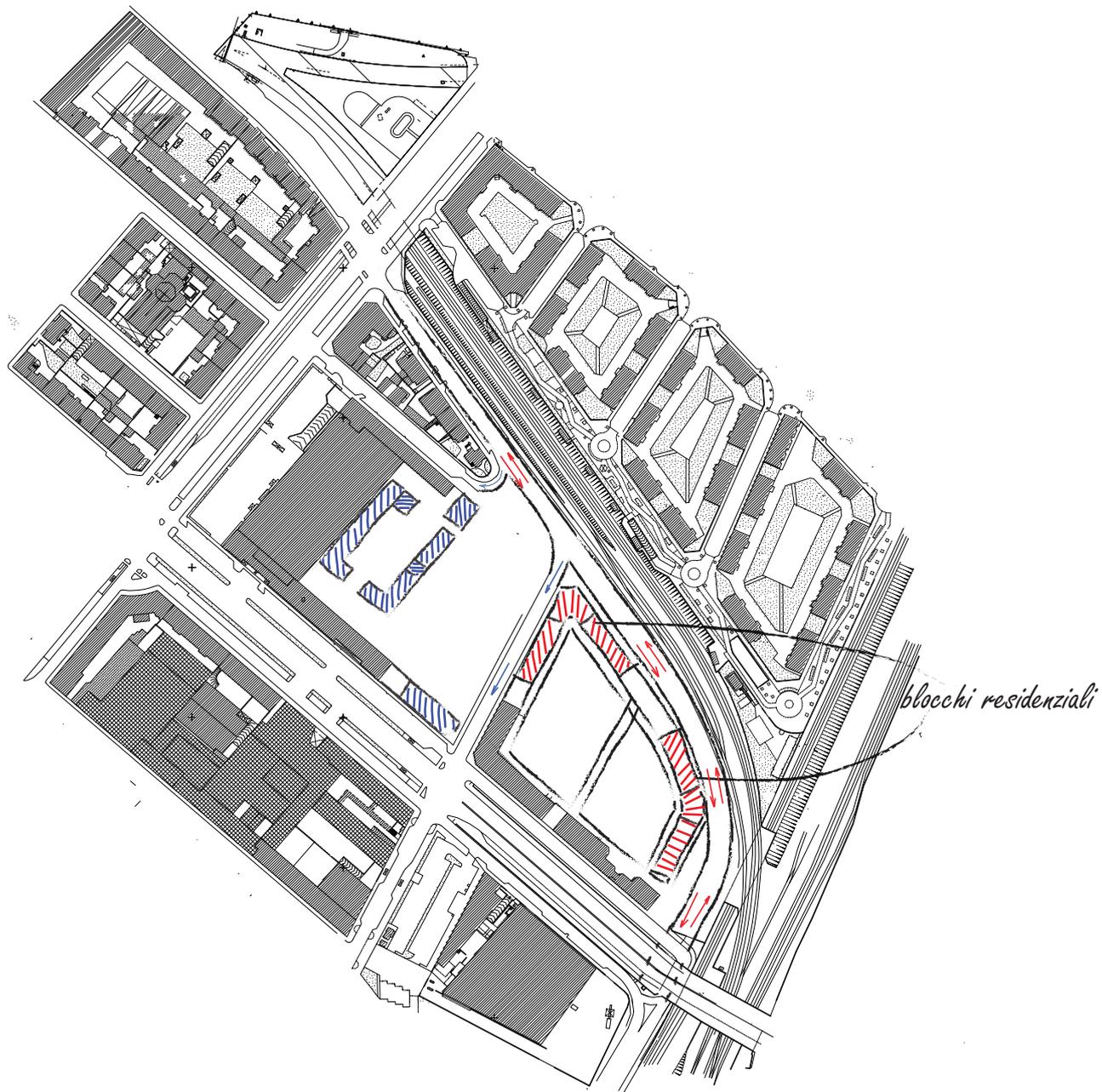
- Creare una nuova apertura al di sotto del cavlciferrovia di corso Bramante al fine di creare lo spazio necessario al prolungamento di via Zini nei due sensi di marcia.



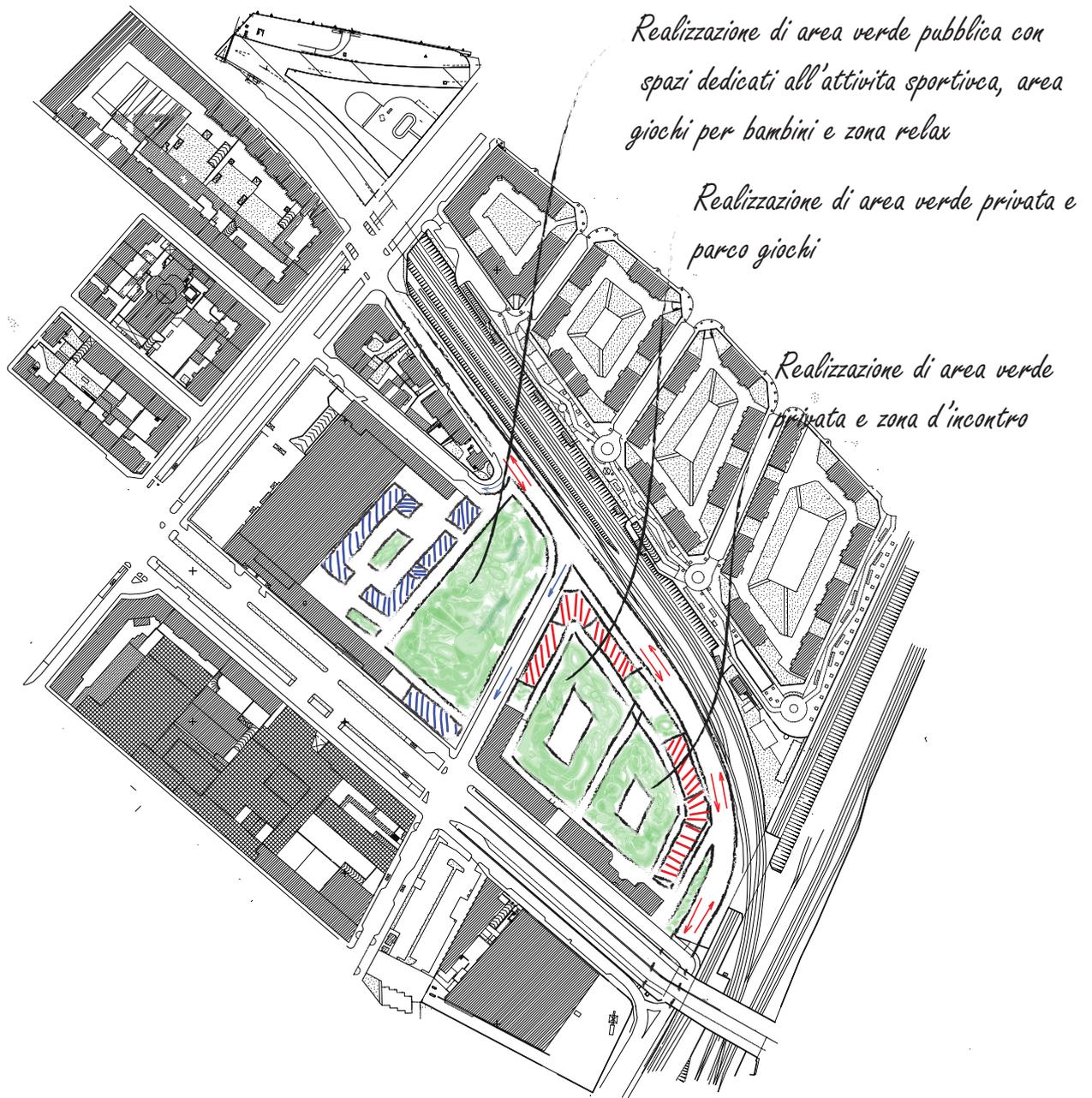
- Riorganizzazione degli spazi realizzando dei blocchi destinati ai servizi al fine di conferire continuità agli edifici lungo corso Bramante, abbassare la tensione degli edifici adiacenti e creare uno spazio nel quale stabilire i diversi servizi che potranno coinvolgere i cittadini di diverse età e soddisfarne i bisogni.



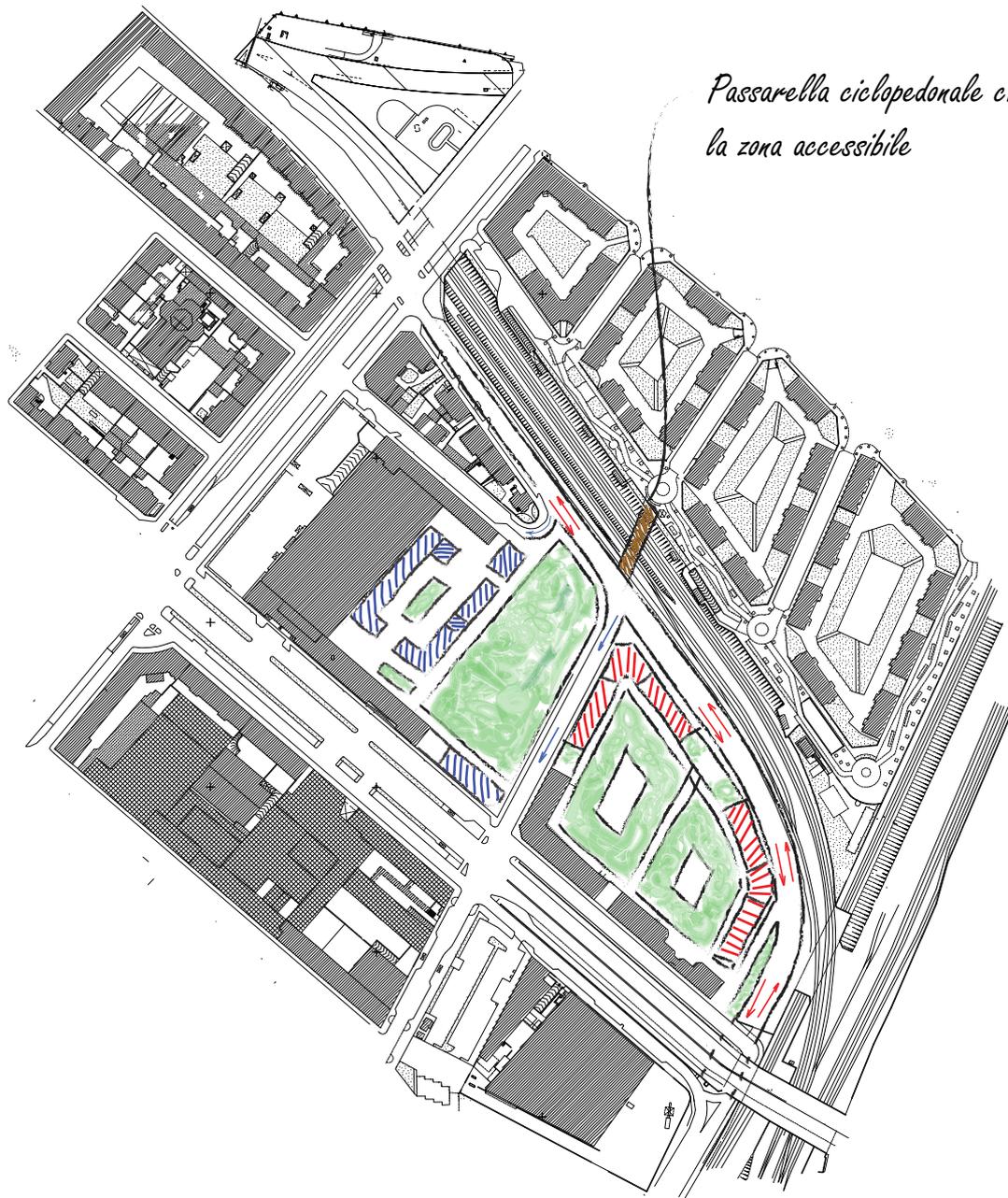
- Realizzazione delle aree residenziali inserendo quattro blocchi, creando un isolato che segue il tessuto urbano in continuita' con le zone adiacenti.



- Progettazione degli spazi verdi privati e pubblici, aree pedonali, parco giochi, attività sportiva all'aperto e zone di relax per il cittadino.



- Realizzazione di una passerella ciclopedonale che sorpassa il passante ferroviario e crea un collegamento con via Rapallo e via Arquata rendendo la zona fruibile agli abitanti della zona adiacenti.

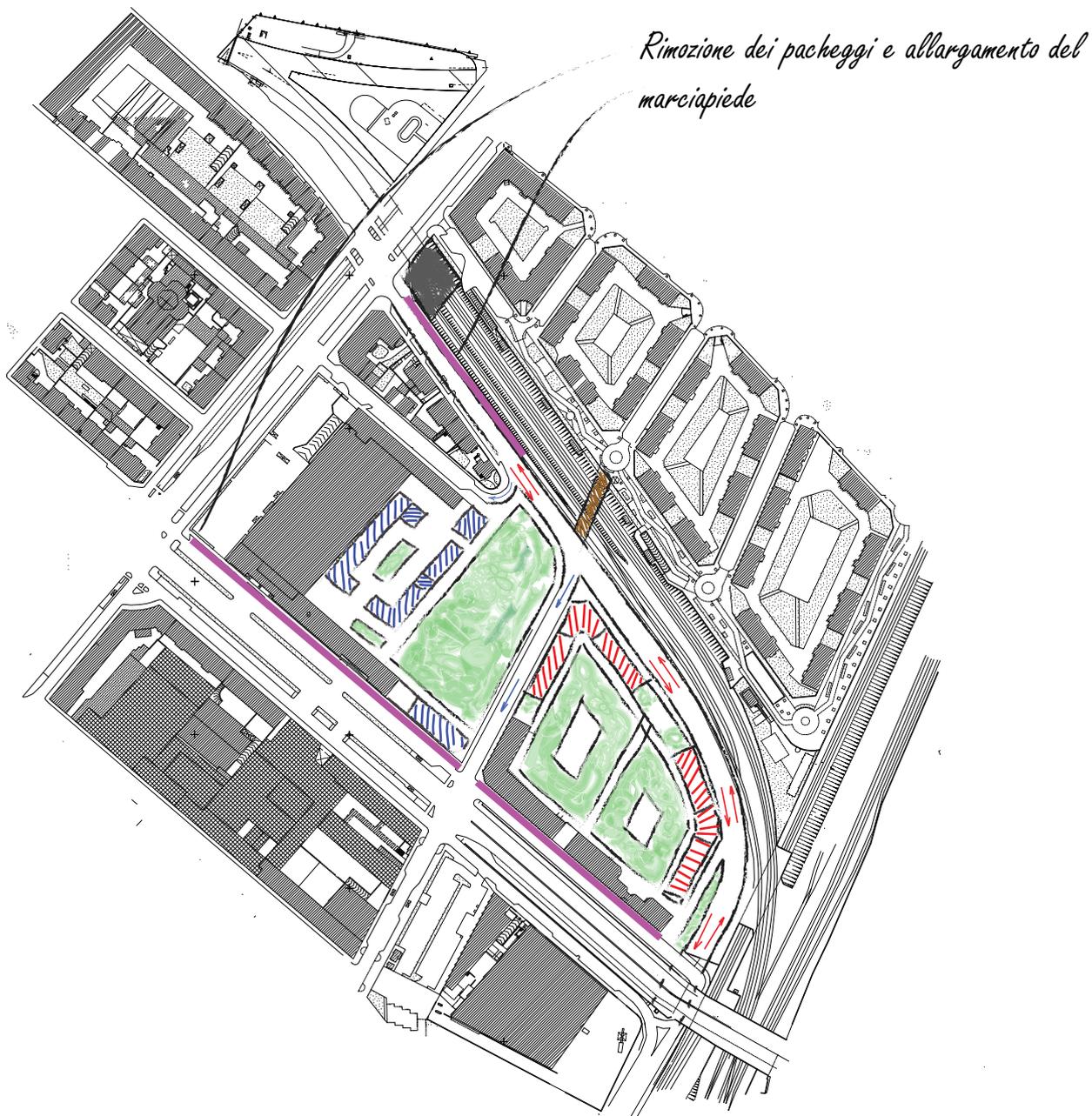


*Passarella ciclopedonale che rende  
la zona accessibile*

- Allargamento della copertura ferroviaria nel nodo tra Corso Filippo Turati, Via Camogli e Via Rapallo, creando una piazzetta fruibile come zona d'incontro e respiro per il cittadino.



- Sistemazione e rivalorizzazione dei parcheggi esistenti e rimozione di alcuni posti auto, in particolare quelli lungo via Camogli e Corso Bramante lato Nord, al fine di permettere l'allargamento del marciapiede e la realizzazione di una pista ciclabile. Inoltre si realizzano nuovi parcheggi sotterranei con conseguente rivalorizzazione di quelli esistenti.



- Realizzazione della pista ciclabile, armonicamente inserita nel contesto urbano.
- Trasformazione dell'area in luogo d'incontro e servizi per il cittadino, valorizzando il quartiere nel tessuto della città.
  
- Conservazione delle visuali significative quali stabilimento FIAT Lingotto e adiacenti Arco Olimpico e Oval Lingotto, Parco dell'Arte Vivente (PAV), il cavalcavia di corso Bramante e la zona precollinare della città.

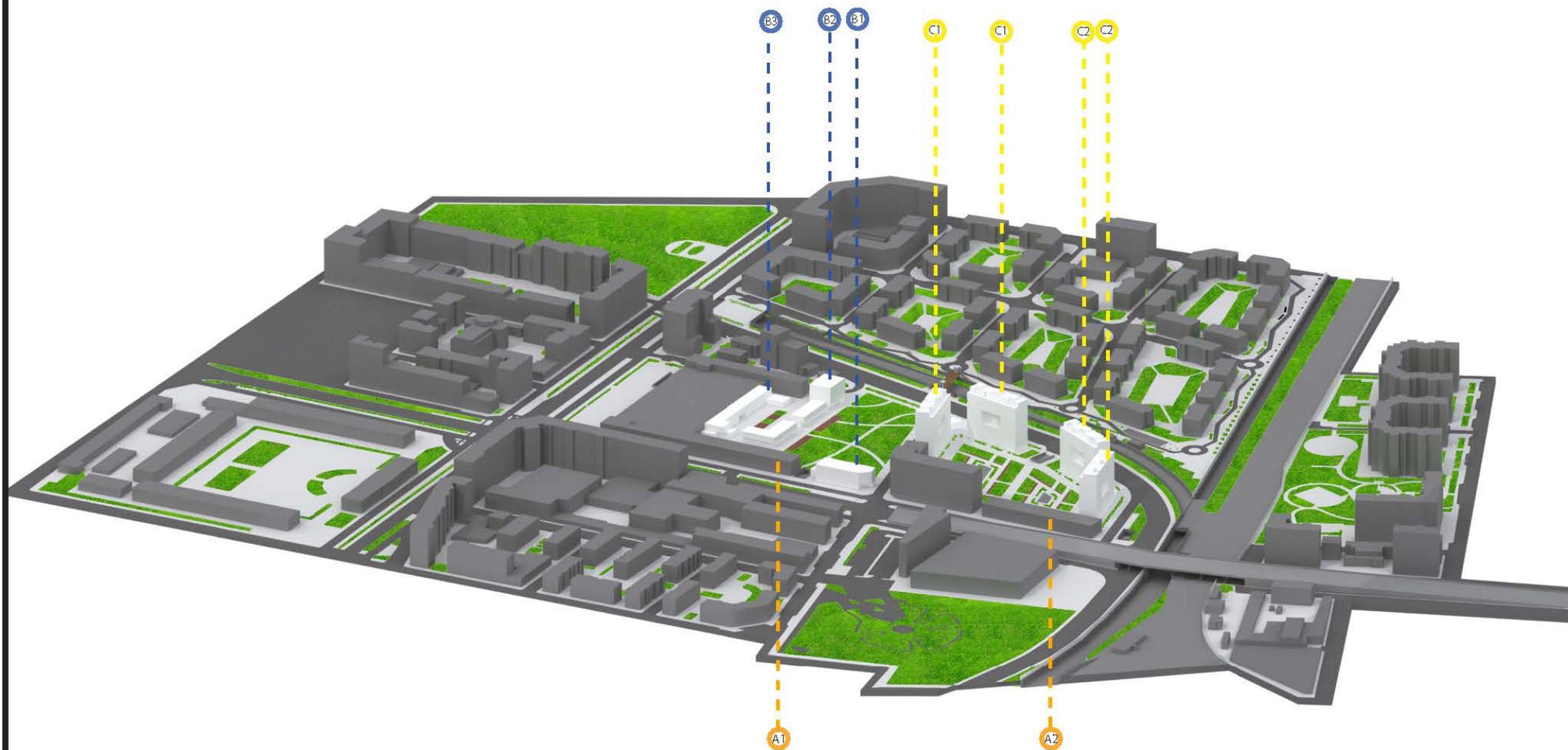
## Legenda

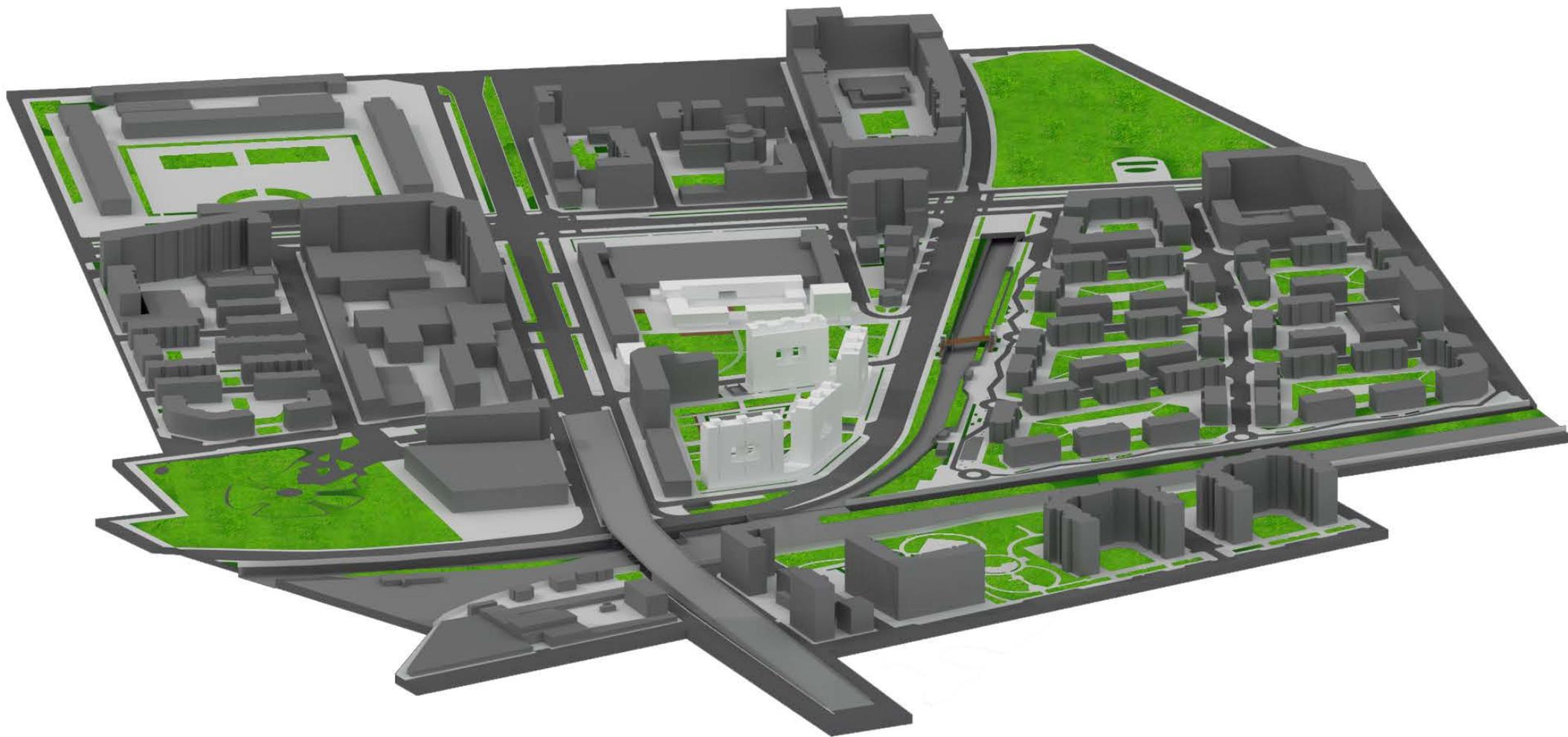
- A1 Edificio esistente mantenuto destinato alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- A2 Edificio esistente mantenuto destinato alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- B1 Nuovo edificio destinato alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- B2 Nuovo edificio destinato alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- B3 Nuovo edificio destinato alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- C1 Nuovo edificio destinato a Residenziale / alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- C2 Nuovo edificio destinato a Residenziale / alle Attività di Servizio alle Persone e Imprese
- 1 Passerella di collegamento di Via Giordano Bruno con via Arcuata
- 1 Area per i bambini/ Attività sportiva
- 2 Zona relax / ritrovo
- 1 Area verde pubblico
- 2 Area verde privato
- 1 Parcheggio sotterraneo esistente
- 2 Parcheggio sotterraneo di nuova costruzione

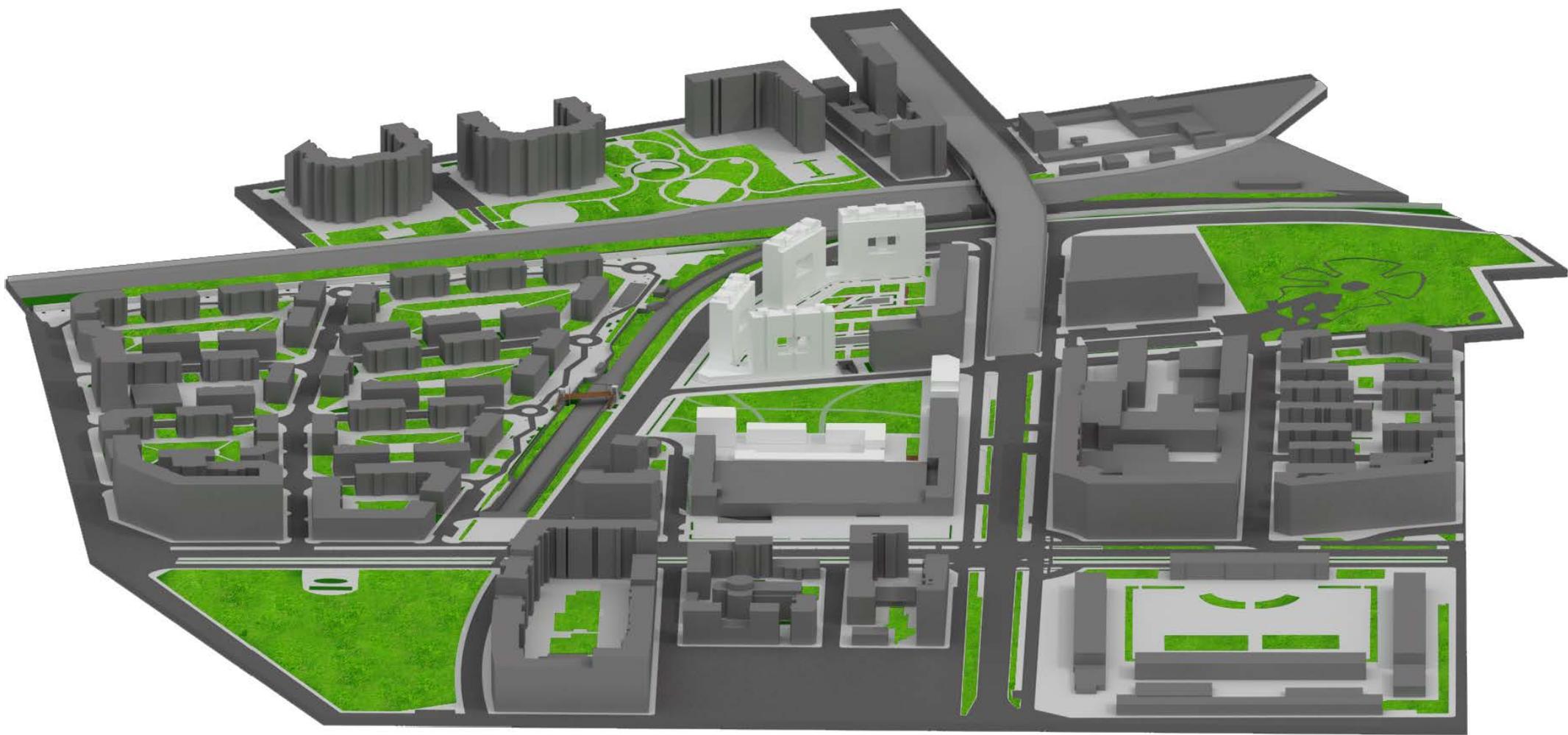
SCALA 1:2500

**Masterplan**











## VIABILITÀ

Per strutturare l'assetto viario interno agli ambiti interessati sono stati presi in considerazione gli assetti viari principali presenti nella zona quali: Corso Bramante, via Giordano Bruno e Via Zini.

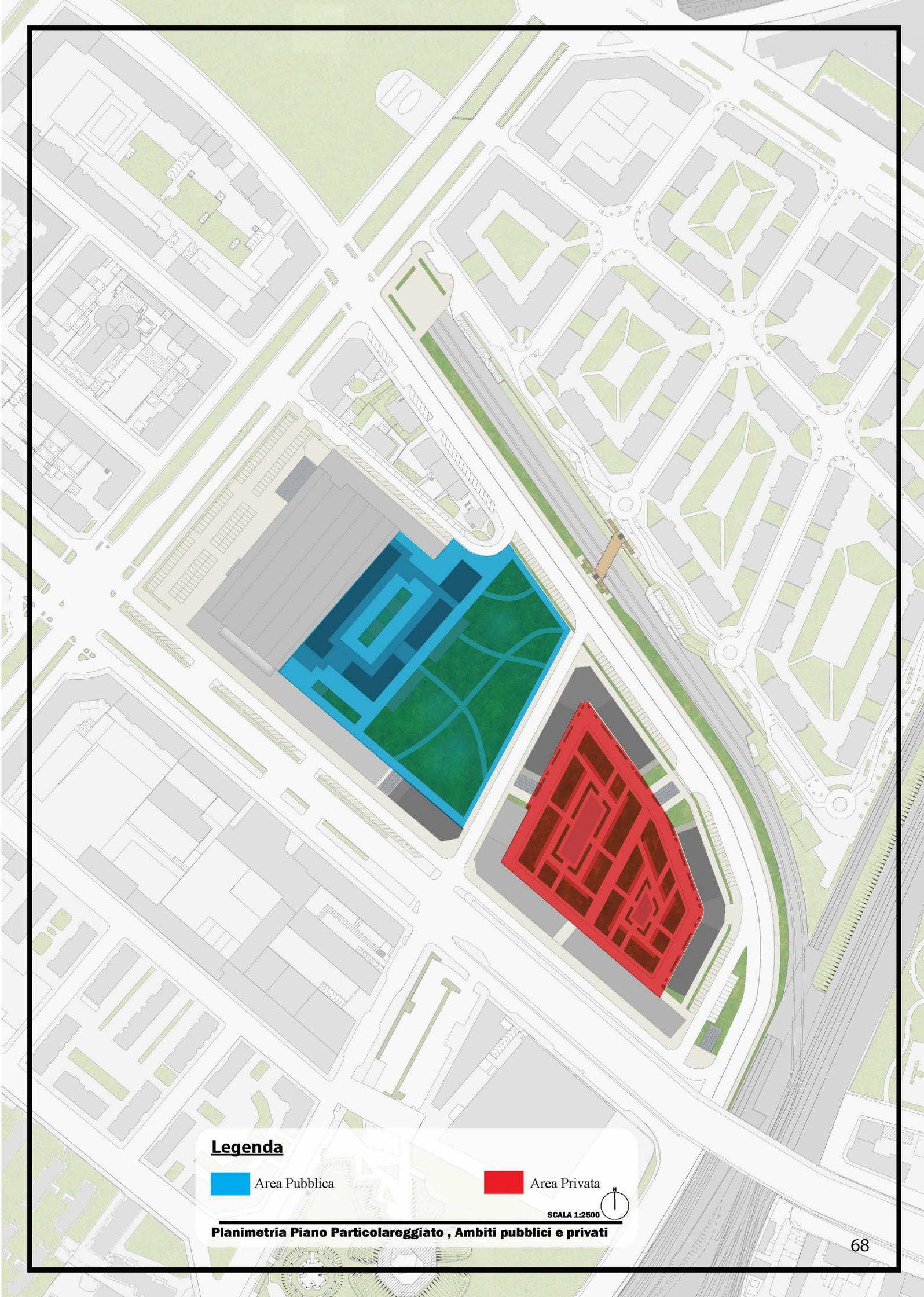
Come previsto dal PRG e dai dati dimensionali e tecnici, l'ambito 12.11 BRUNO FS è interamente destinato alla realizzazione di via Zini sulla copertura delle attrezzature ferroviarie e autorimessa FS-Satti. Quindi ci si è attenuti a questa idea dando continuità alla copertura già realizzata nel tratto successivo di via Tirreno, sfruttando lo spazio attualmente esistente ed adiacente ai tratti ferroviari, senza modificarne il corso. Si è così ottenuta la continuazione di via Zini nei due sensi: il primo in direzione corso Turati collegandola con via Camogli; il secondo è il prolungamento di via Zini, in direzione Lingotto. Per quest'ultimo arrangiamento si è resa necessaria una nuova apertura sotto il cavalcavia di corso Bramante.

Per quanto riguarda la copertura del tratto ferroviario si è preso in considerazione il progetto di potenziamento del Nodo ferroviario di Torino, oggi in piena fase di realizzazione ma, dati i lunghi tempi previsti per la fine della fase esecutiva del progetto di abbassamento della sede ferroviaria si è pensato di creare un collegamento con la zona adiacente in modo da rendere accessibile l'area di intervento ai cittadini dei dintorni. Quindi per rendere la zona fruibile in modo sicuro in breve tempo, si è cercato di realizzare un collegamento tra la zona di via Arquata e l'ambito 12.10 BRUNO, creando una passerella ciclopedonale che permetta il transito in maniera più veloce e sicura. Inoltre nella medesima zona si prevede l'inserimento di aree verdi, passaggi pedonali ed eventuali passaggi carrabili a seconda delle necessità.

Per quanto riguarda la viabilità interna alla zona residenziale si è ipotizzato di:

- Realizzare passaggi carrabili nella zona, esclusivamente per emergenza
- Realizzare una nuova via che collega via Zini con corso Bramante.
- Risistemazione della crocevia tra via Giordano Bruno, via Camogli e via Zini.
- Assicurare un facile accesso alle zone adiacenti

Al livello del suolo, si realizza una percorribilità carrabile di quartiere che condivide lo spazio con le funzioni di relazione e con i percorsi più lenti di attraversamento (bici, skate, inlineskating). Questo nell'ottica di un'architettura sostenibile attenta a migliorare le qualità di vita urbana. In ultimo, l'area si apre ai cittadini di altri quartieri che possono così riscoprire questa porzione di città e usufruire di un'offerta più ampia e valida in termini culturali e sociali.



**Legenda**

 Area Pubblica

 Area Privata

SCALA 1:2500



**Planimetria Piano Particolareggiato , Ambiti pubblici e privati**

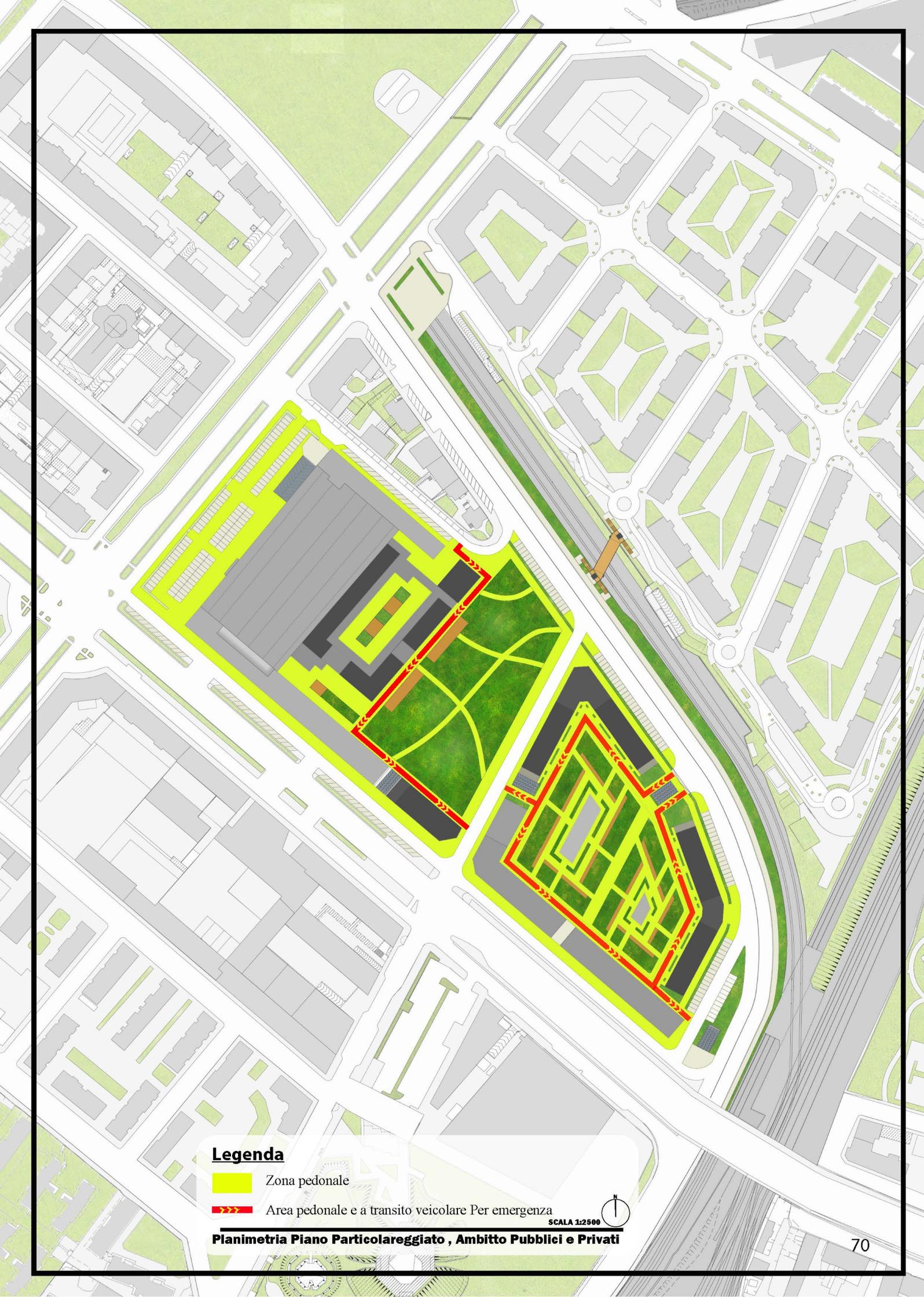
**Legenda**

-  Realizzazione via Zini
-  Viabilità esistente
-  Nuova apertura
-  Nuova viabilità

SCALA 1:2500



**Planimetria Piano Particolareggiato , Viabilità**



**Legenda**

 Zona pedonale

 Area pedonale e a transito veicolare Per emergenza

SCALA 1:2500

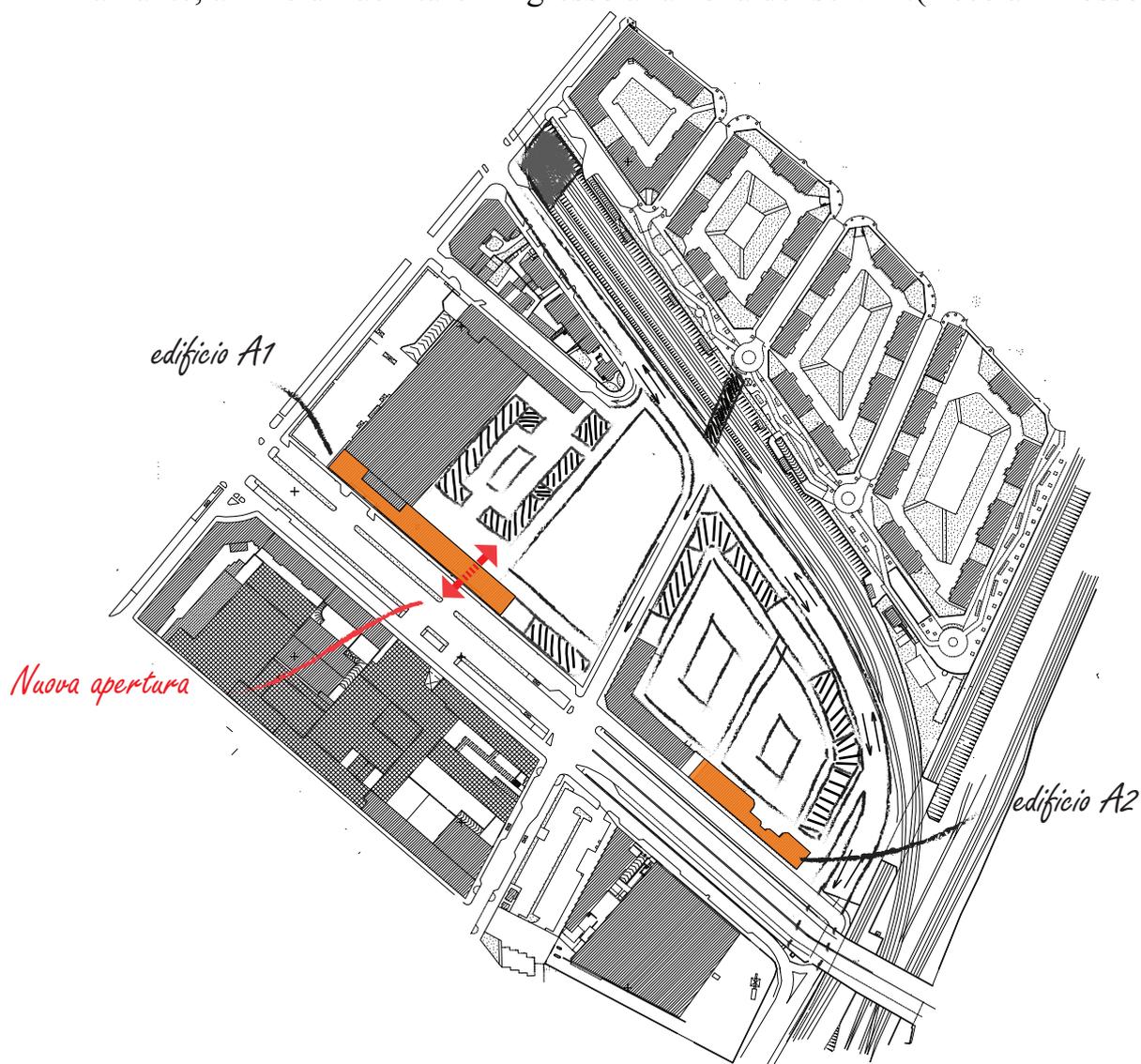


**Planimetria Piano Particolareggiato , Ambitto Pubblici e Privati**

## Area di servizi

Successivamente ad una approfondita analisi della zona e allo studio del già esistente, si è deciso di mantenere i due edifici situati lungo il lato Nord di corso Bramante. Tale edifici hanno una forte valenza architettonica sia al livello di forma, sia a livello funzionale, componendo essi stessi un importante asse di comunicazione con la parte opposta e caratterizzando Corso Bramante. Questi rappresenta un asse principale cittadino ad alta frequenza e si è deciso di salvaguardarne l'immagine storica, mantenendone così le sue radici e preservarne l'identità.

Il primo edificio è composto da due piani con fenestrate regolari che si ripetono regolarmente lungo tutta la facciata, la quale è rivestita da piastrelle in pietra. L'edificio faceva parte dello stabilimento Ex concessionario FIAT e attualmente una parte del blocco è ad uso supermarket CARREFOUR. Per la parte restante il progetto prevede una nuova funzionalità, ovvero la destinazione ad attività di servizio alle persone e imprese. Si è pensato inoltre di creare una nuova apertura al piano terreno sempre sul lato corso Bramante, al fine di facilitare l'ingresso alla zona dei servizi. (freccia in rosso)







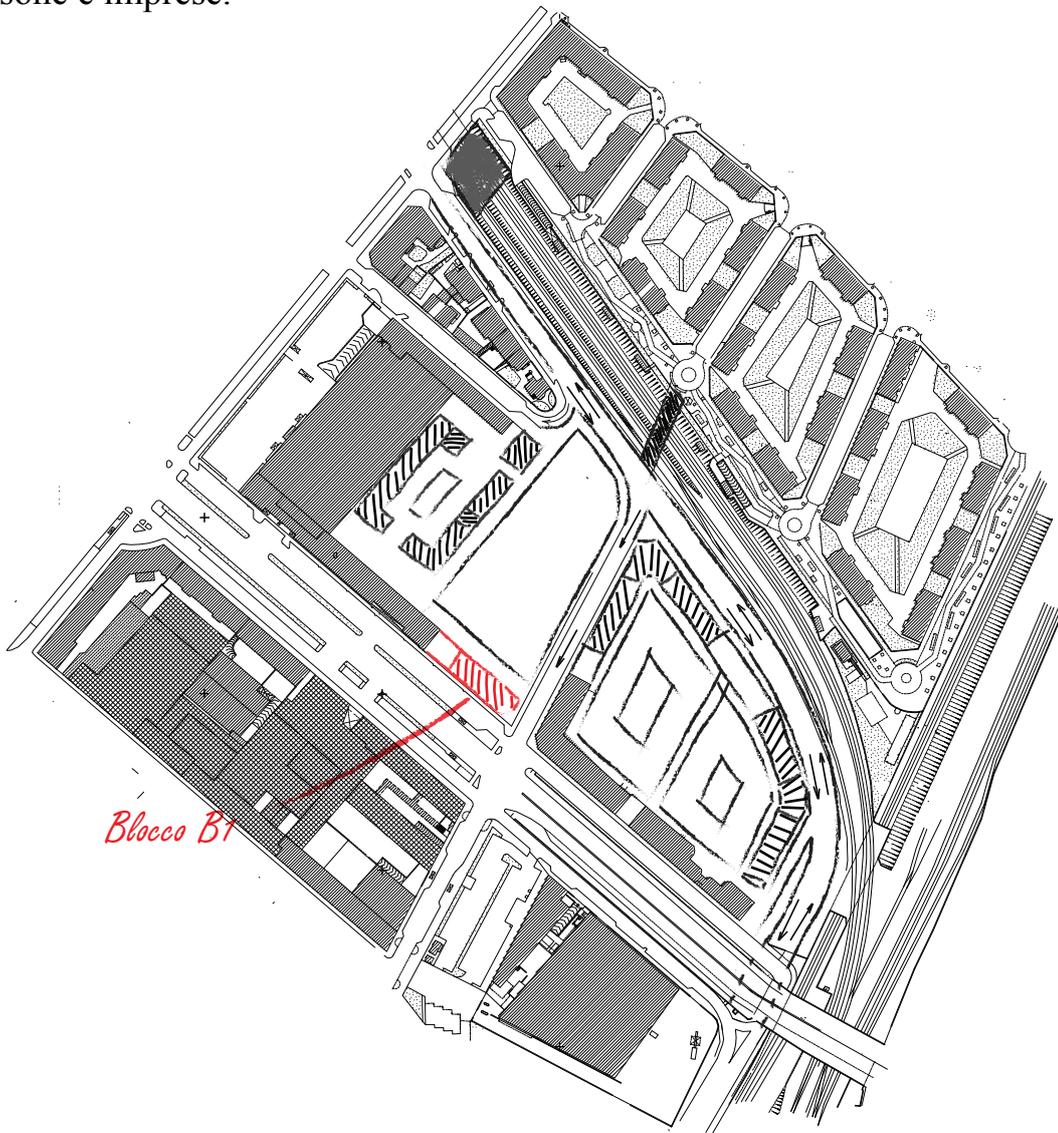
Il secondo edificio è composto da due piani e faceva parte delle pertinenze della ferrovia statale. Questo edificio viene mantenuto, avendo come nuova destinazione d'uso l'attività di servizi alle persone e imprese.



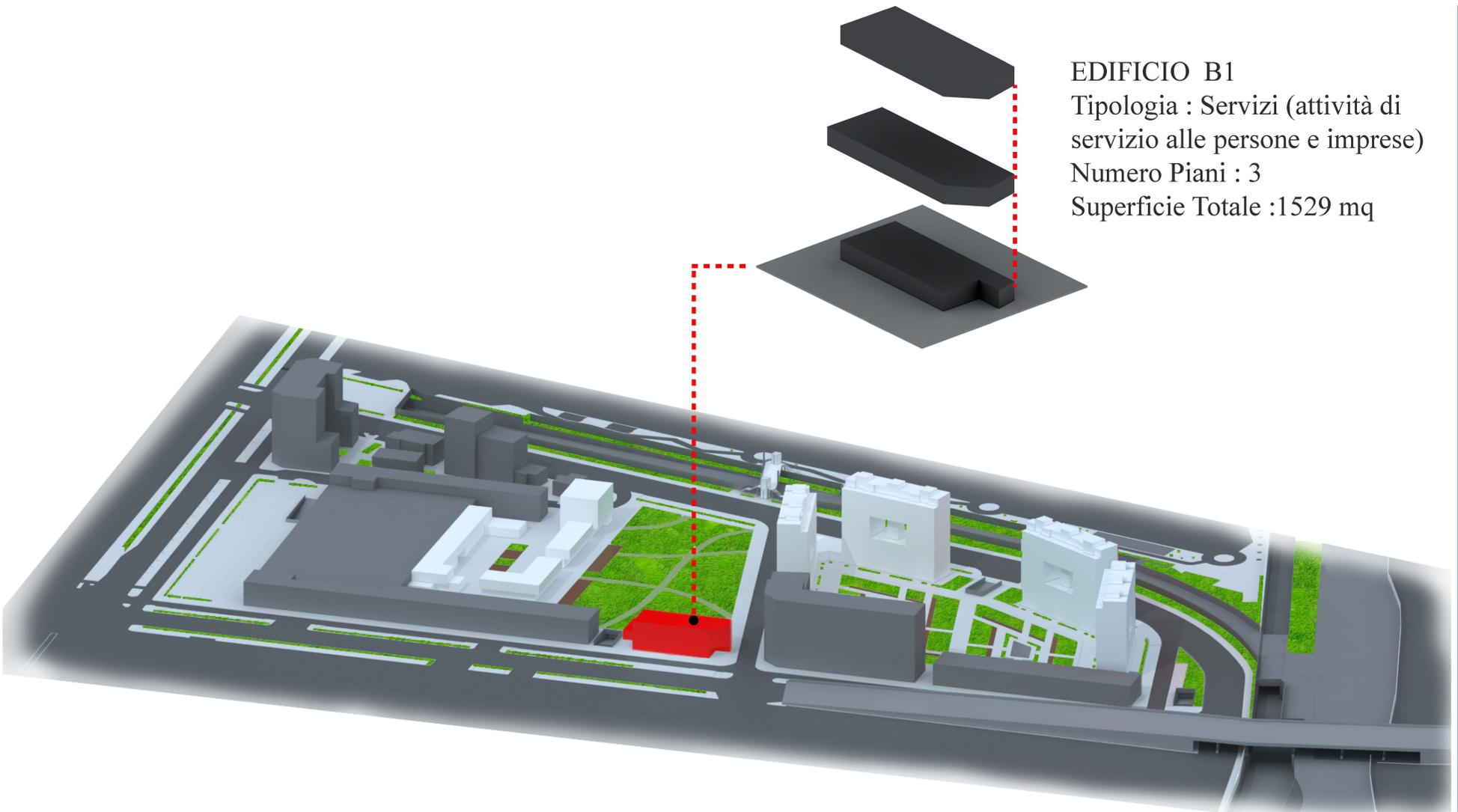
## Edificio B1

Il progetto prevede l'eliminazione dello stabilimento dell'Ex-concessionario FIAT. Nella fascia laterale, dove affaccia su Corso Bramante, si è pensato di inserire un blocco al fine di mantenere la continuità della fascia edificatoria comunicante con la parte sud del medesimo corso, abbassando la tensità dell'alto edificio residenziale collocato in corso Bramante angolo via Giordano Bruno.

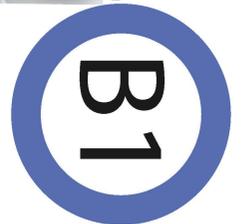
Il blocco (B1) è composto da 3 piani ed è destinato all'attività di servizio per le persone e imprese.



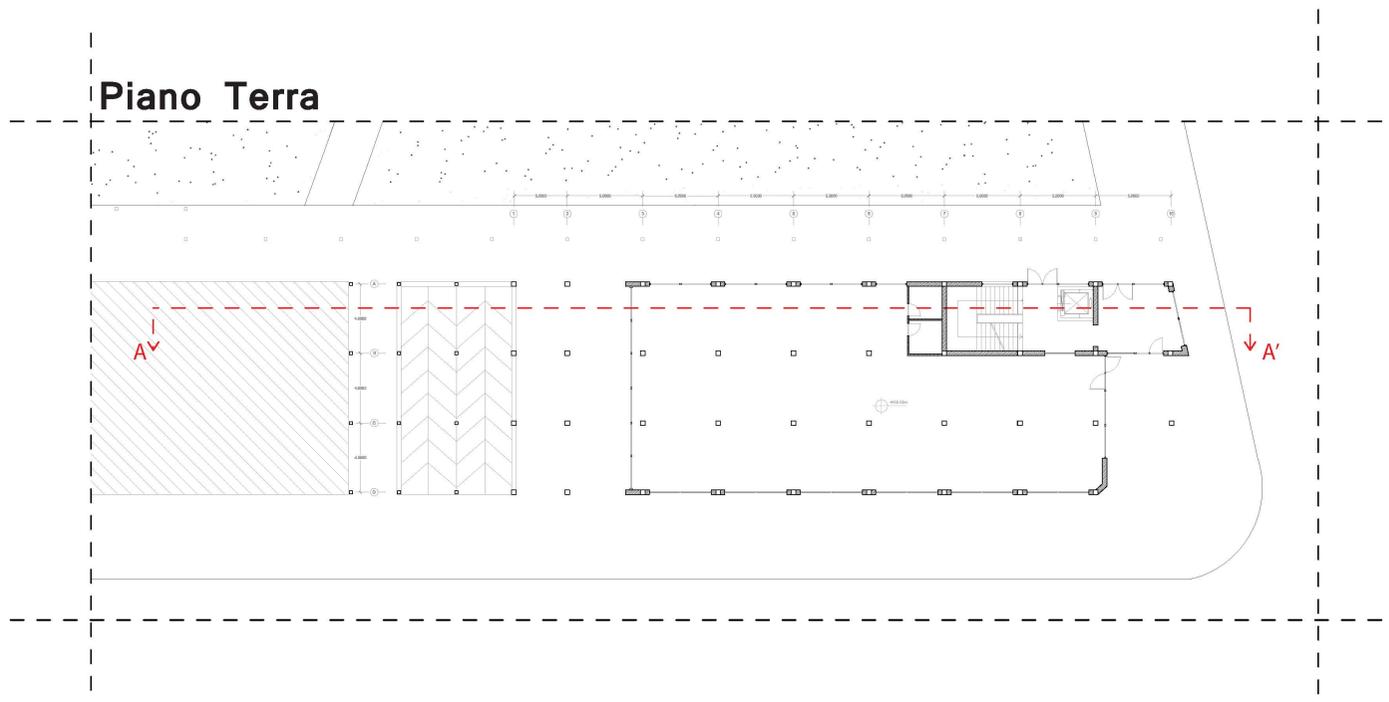
*Blocco B1*



EDIFICIO B1  
Tipologia : Servizi (attività di servizio alle persone e imprese)  
Numero Piani : 3  
Superficie Totale :1529 mq

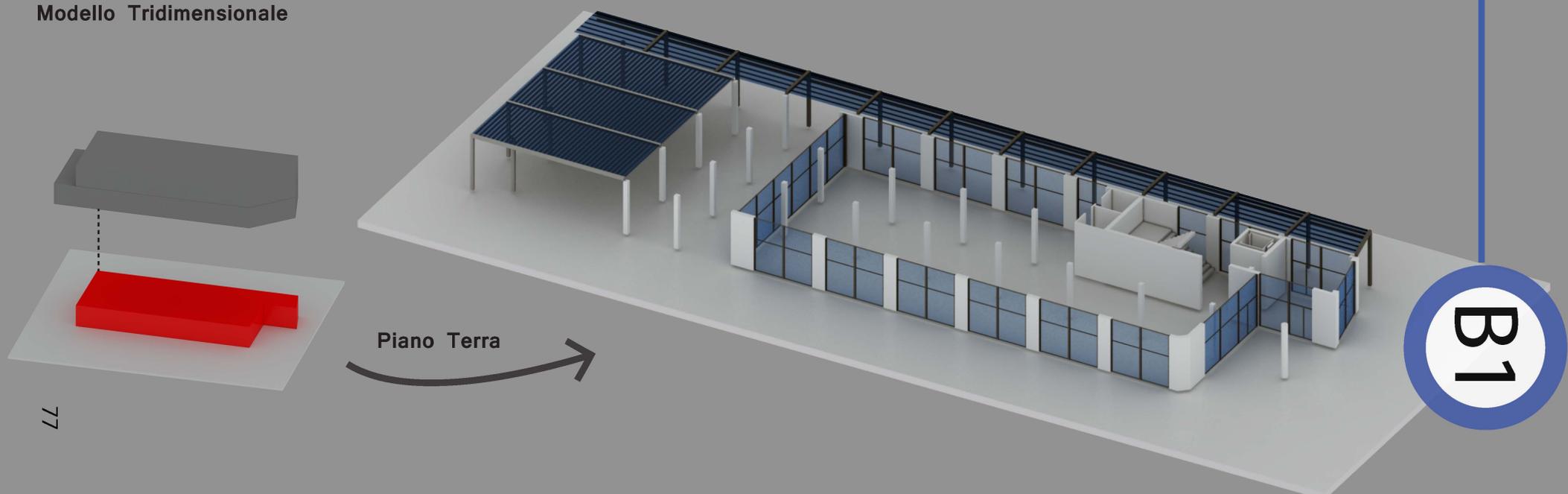


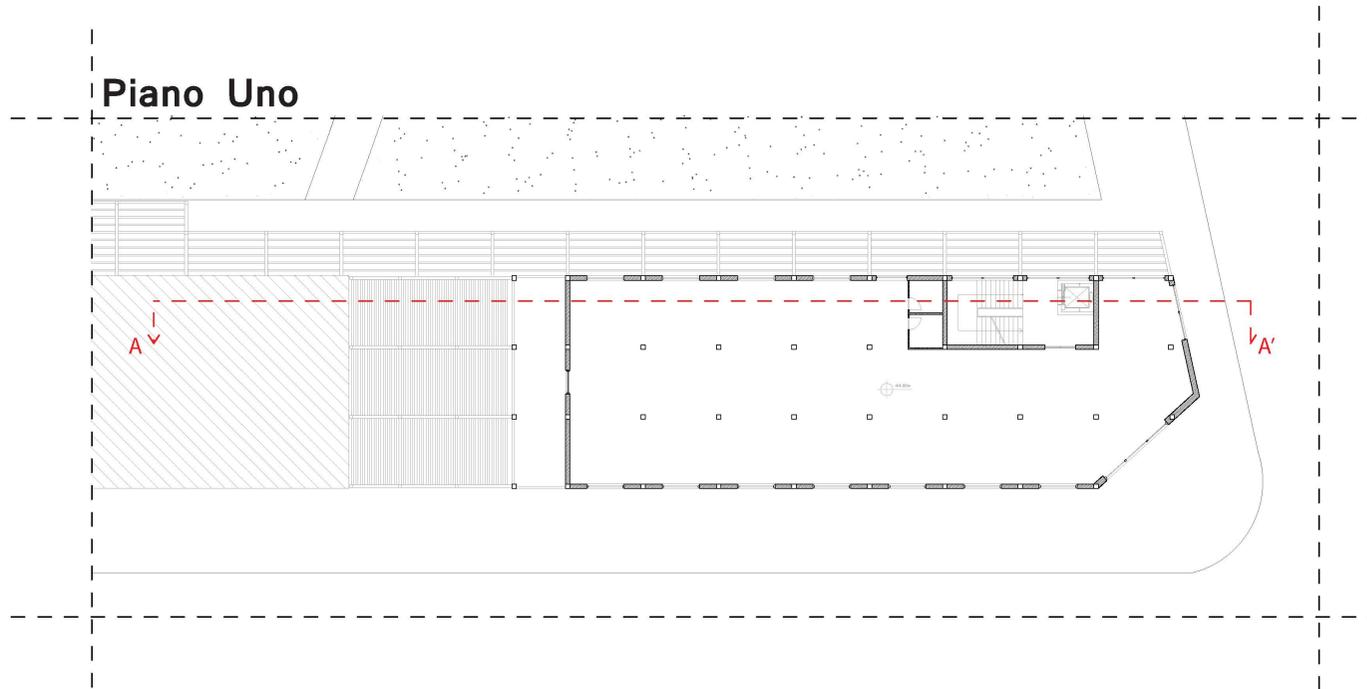
# Piano Terra



Scala 1:500

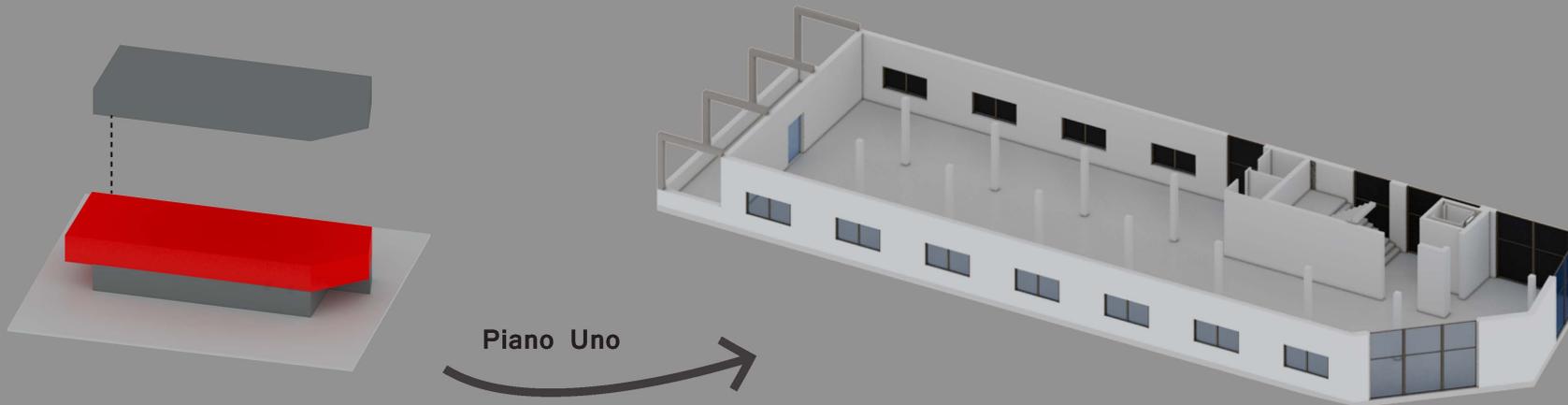
## Modello Tridimensionale



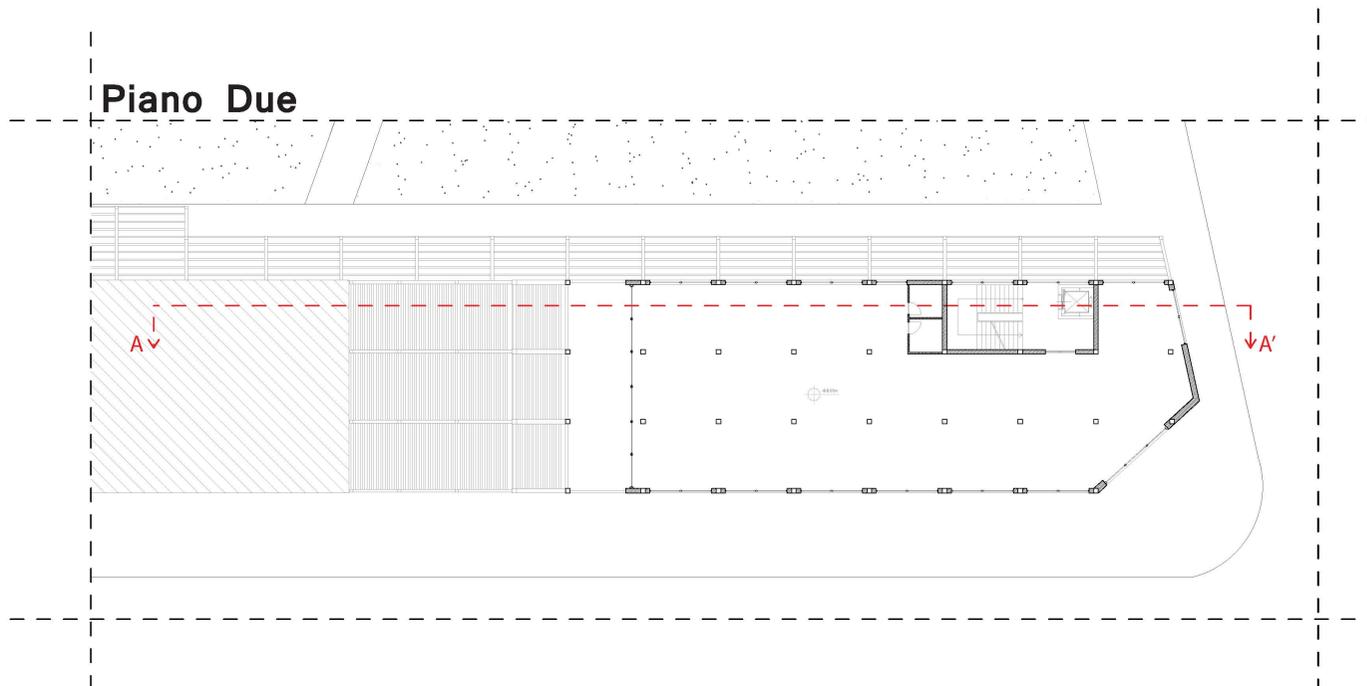


Scala 1:500

Modello Tridimensionale

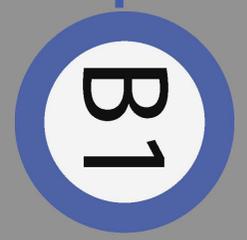
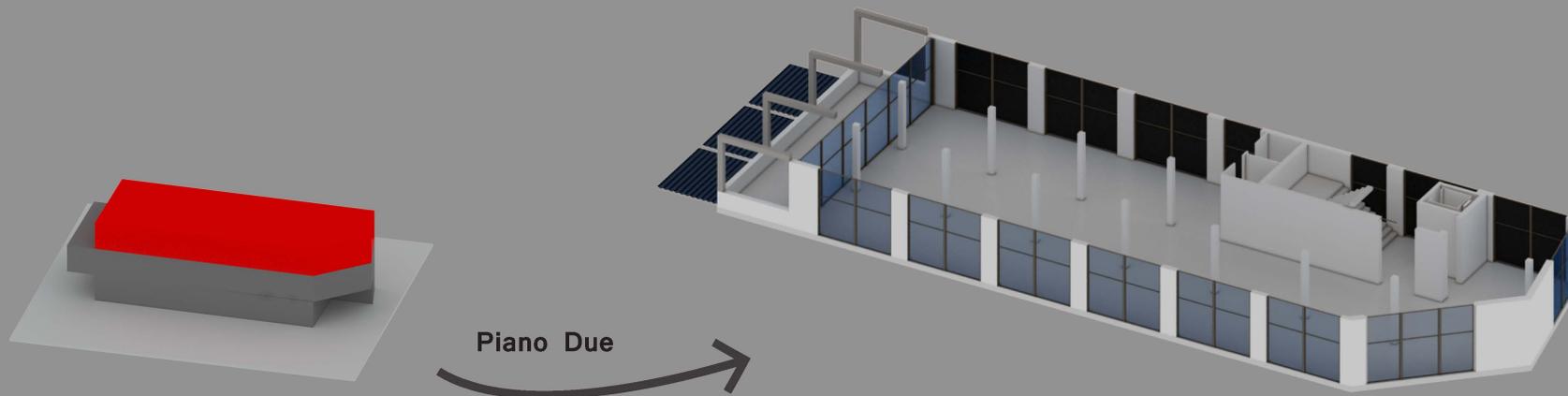


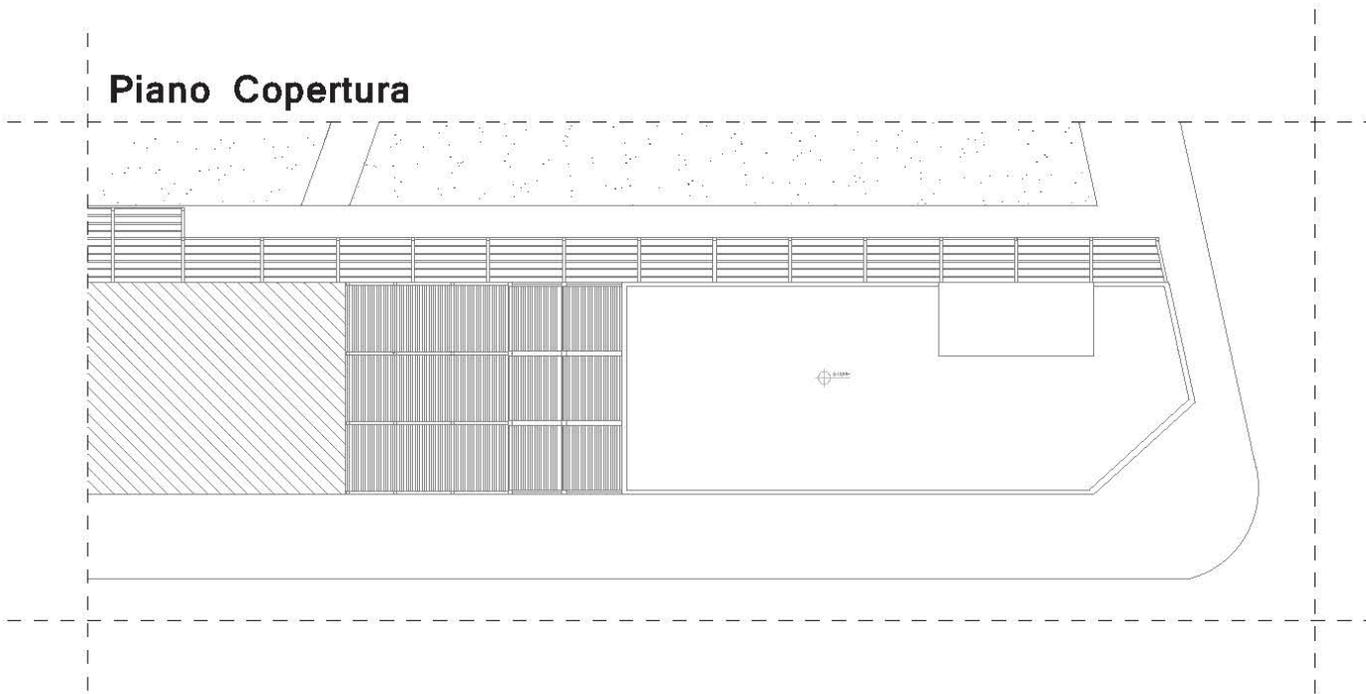
B1



Scala 1:500

Modello Tridimensionale

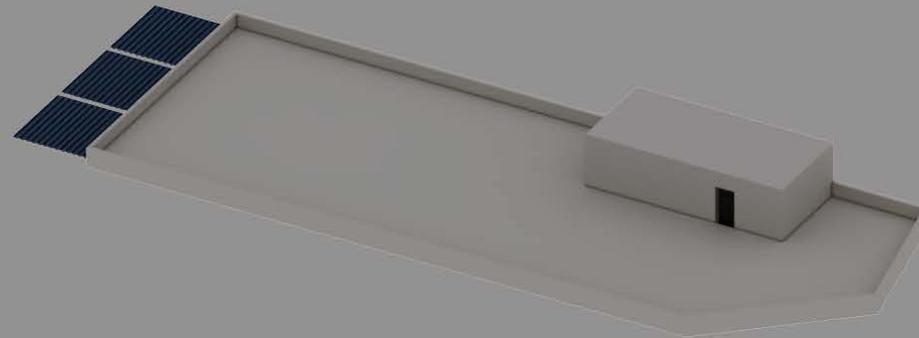




Piano Copertura

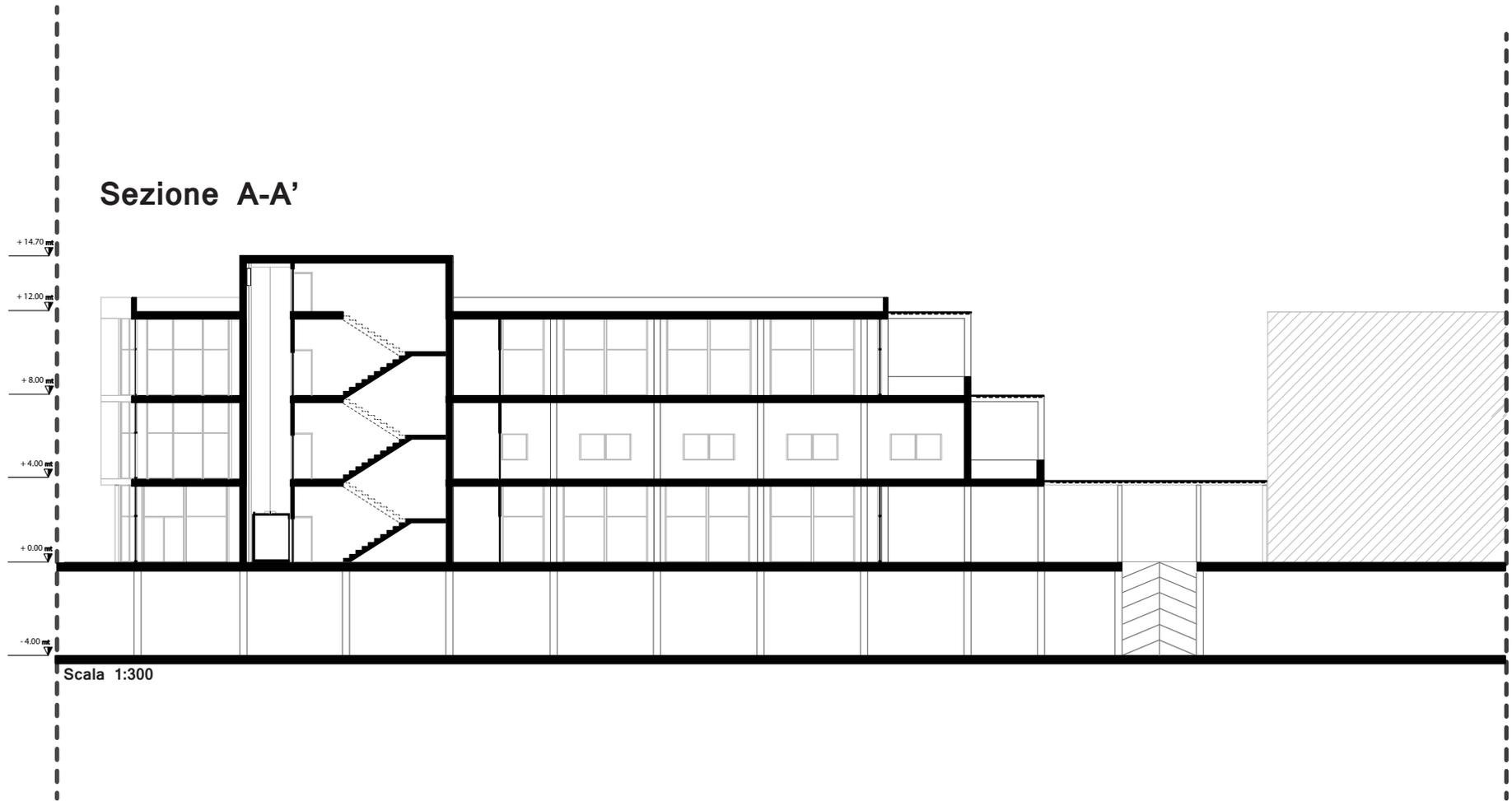
Scala 1:500

Modello Tri dimensionale

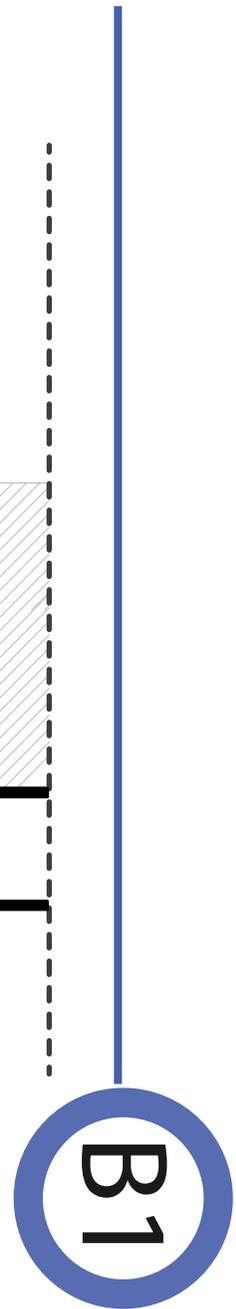


B1

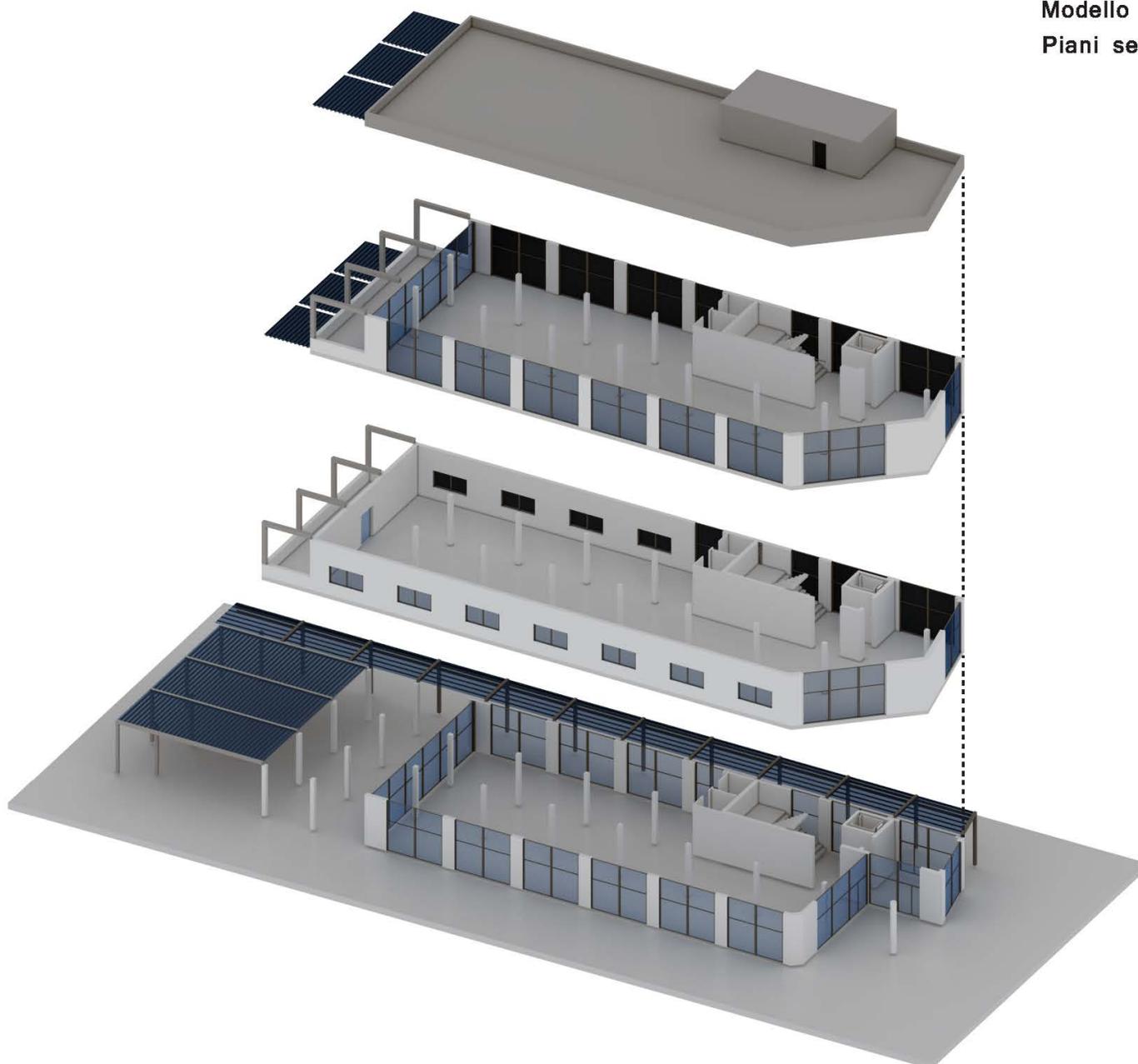
Sezione A-A'



Scala 1:300



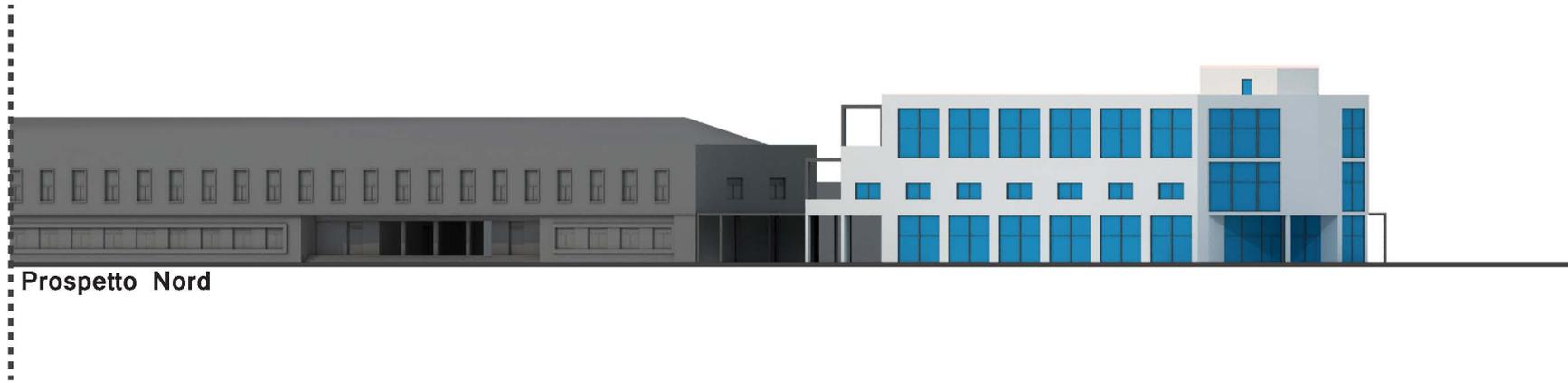
Modello Tridimensionale  
Piani separati



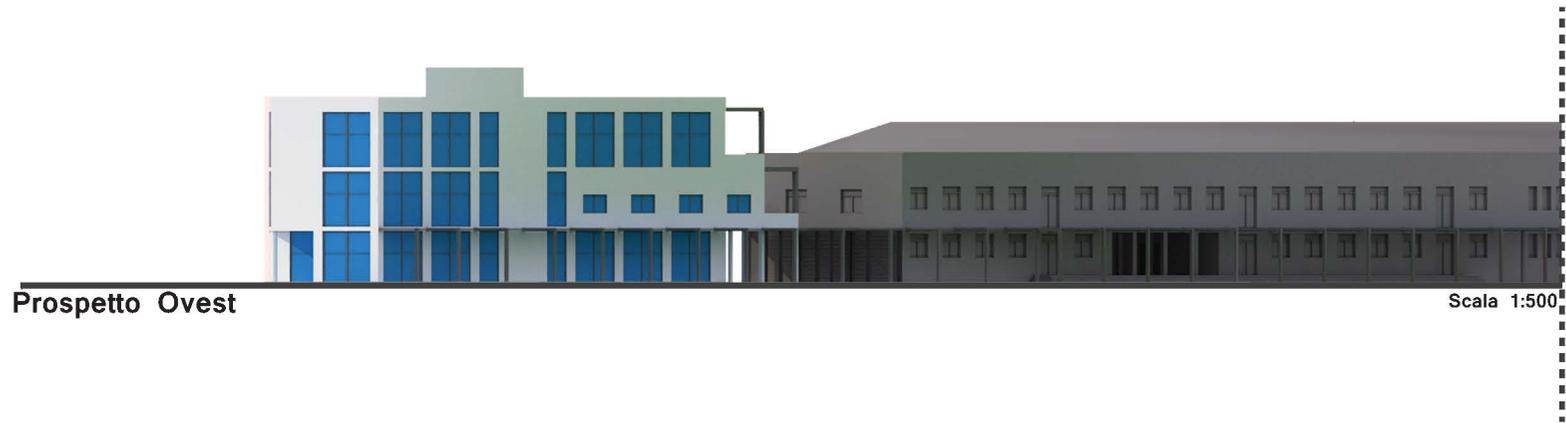
B1



Prospetto Sud

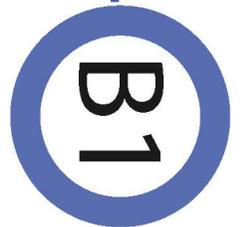


Prospetto Nord



Prospetto Ovest

Scala 1:500





## Edificio B2

Per quanto riguarda la parte centrale, l'idea è stata quella di creare un'area urbana di riferimento per la compresenza di vari servizi e che offra al pubblico molteplici attività, in grado di coinvolgere plurime tipologie di target e fasce d'età.

L'area d'intervento, pur essendo molto strategica e nodo di collegamento tra diverse aree limitrofe, risulta di fatto abbandonata e priva di qualsiasi forma di utilizzazione.

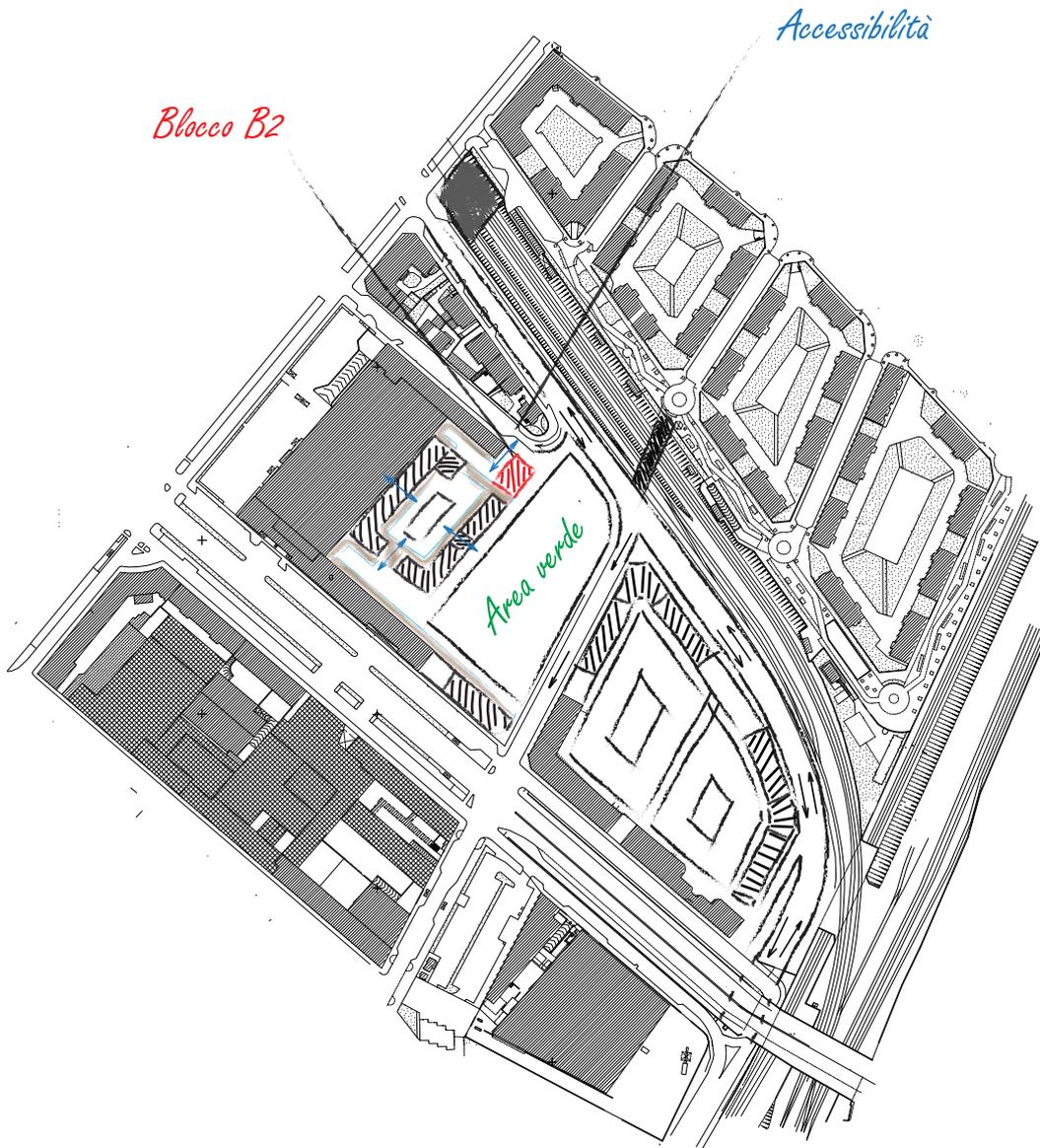
Il nuovo progetto si pone l'obiettivo di farne un punto di riferimento in grado di sfruttare e amplificare in modo ottimale le risorse già esistenti della zona, in grado di soddisfare le esigenze degli abitanti non solo della zona ma anche dei dintorni.

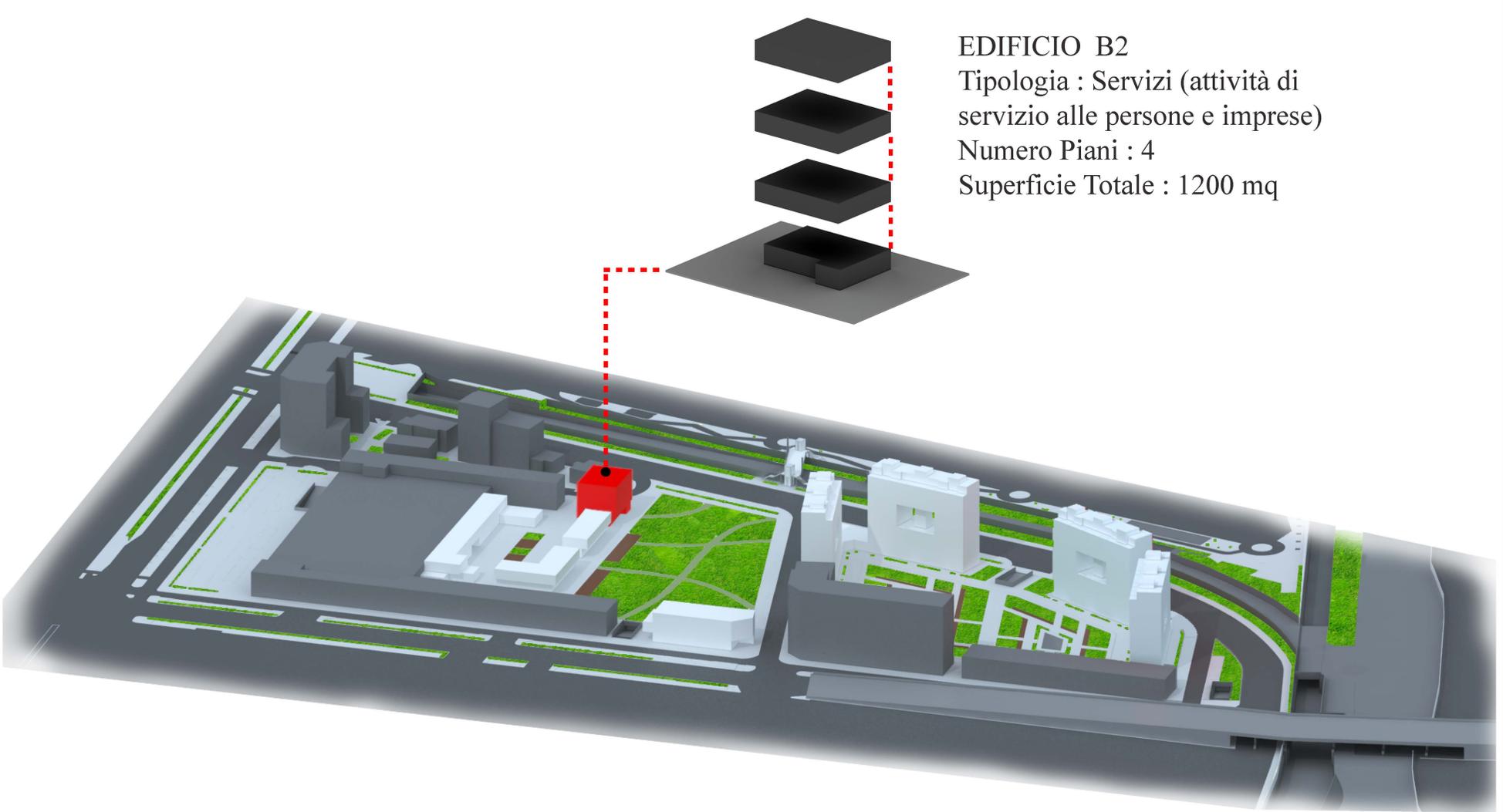
L'obiettivo è quello di promuovere l'area come zona viva e attiva, che ospita e raccoglie diverse tipologie di persone, in maniera tale da soddisfare diverse aspettative.

In questo specifico caso si crea un area rettangolare, inserendo diversi blocchi che creano una piccola piazzetta al centro della quale ci sarà una zona di ritrovo e ai cui bordi verrà collocata la parte edilizia.

Il primo blocco (B2) è composto da quattro piani, e verrà destinato alle attività di servizi alle persone e imprese. Anche il secondo blocco (B3) avrà la stessa destinazione d'uso ma è configurato su due piani, con il suo lato Ovest confinante con la struttura Carrefour. Tutti i blocchi sono collegati tra loro tramite una balconata che facilita l'accessibilità e rende più fruibile l'area. Tale balconata collega anche le 2 maniche esistenti situate ai lati Nord e Sud del Carrefour, arrivando sino al Blocco B1. Nella struttura inoltre si sono previste diversi ingressi pubblici nei lati Nord, Sud e Est, in modo tale da rendere usufruibili le diverse attività agli abitanti. Si è ipotizzato anche un nuovo ingresso al lato Est del Carrefour che permetterebbe l'accesso al supermercato anche dal lato Ovest, permettendone la trasformazione in Free shop, al quale il pubblico potrebbe accedere con estrema facilità da tutti e 4 i lati.

La restante parte della piazzetta è dedicata invece ad area verde pubblica e zona di relax e ritrovo.

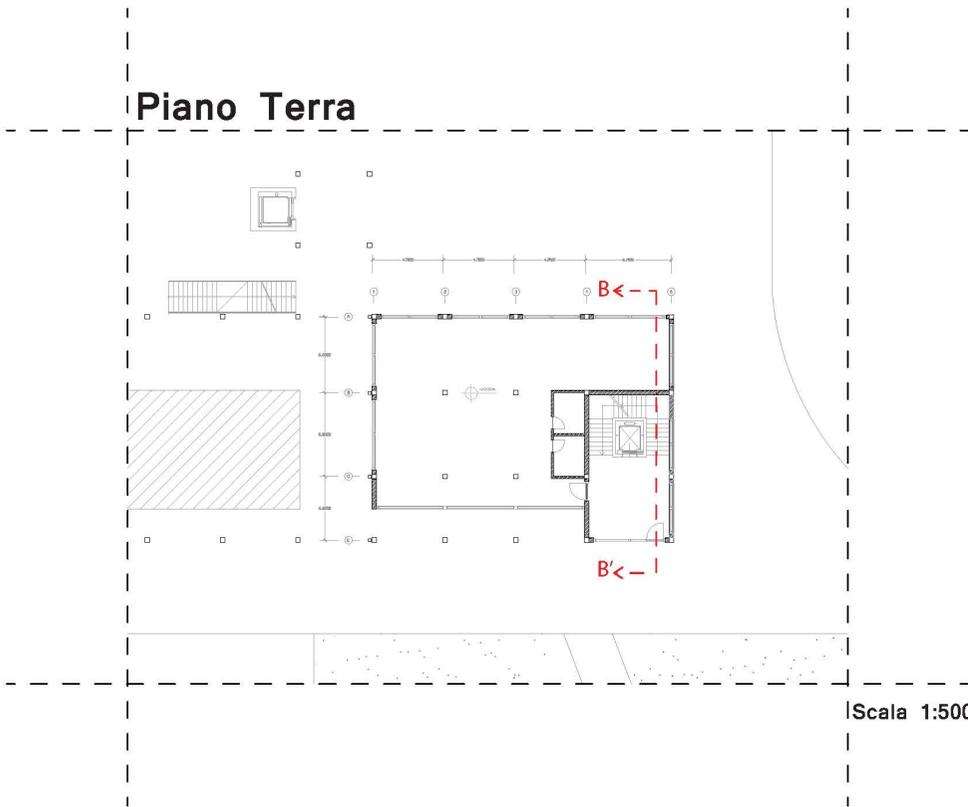




EDIFICIO B2  
Tipologia : Servizi (attività di servizio alle persone e imprese)  
Numero Piani : 4  
Superficie Totale : 1200 mq

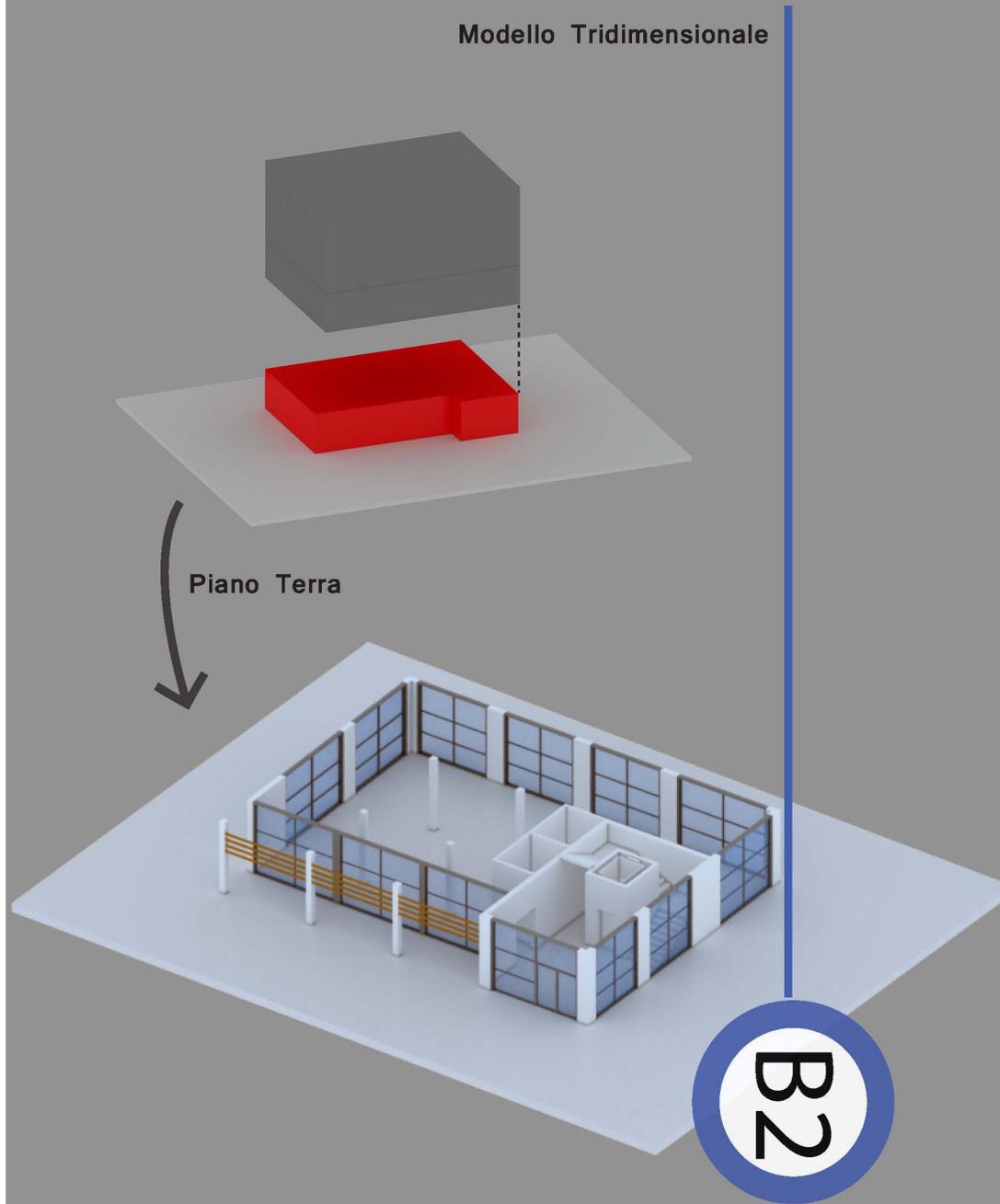
B2

# Piano Terra



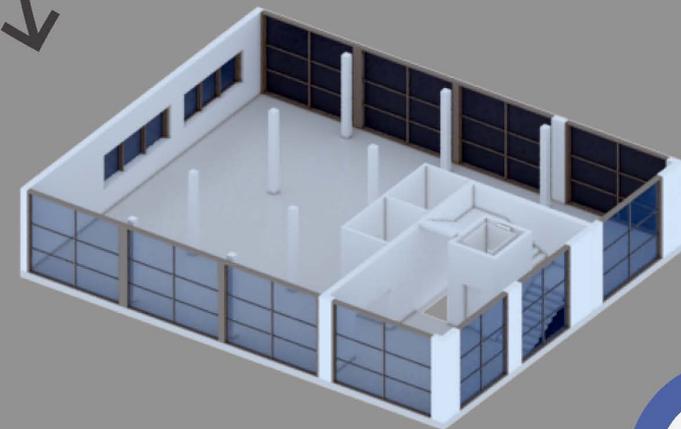
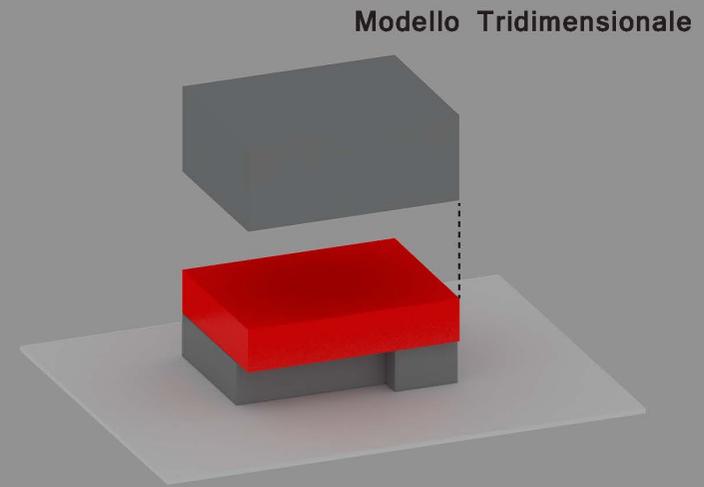
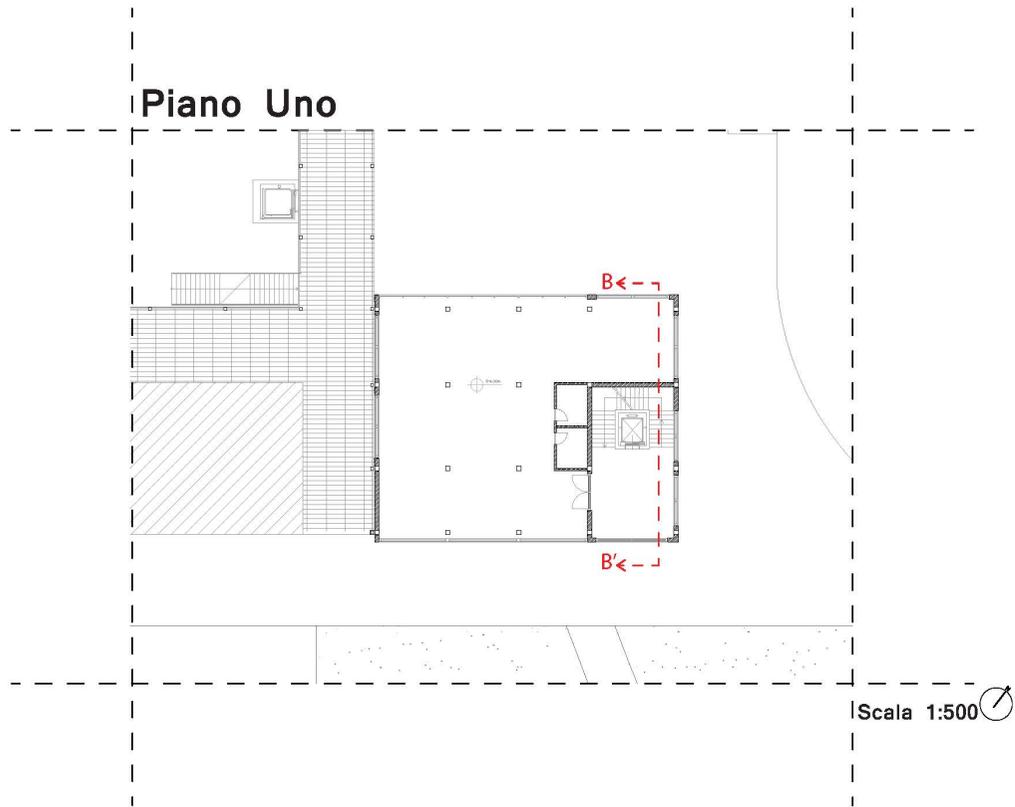
Scala 1:500

# Modello Tridimensionale

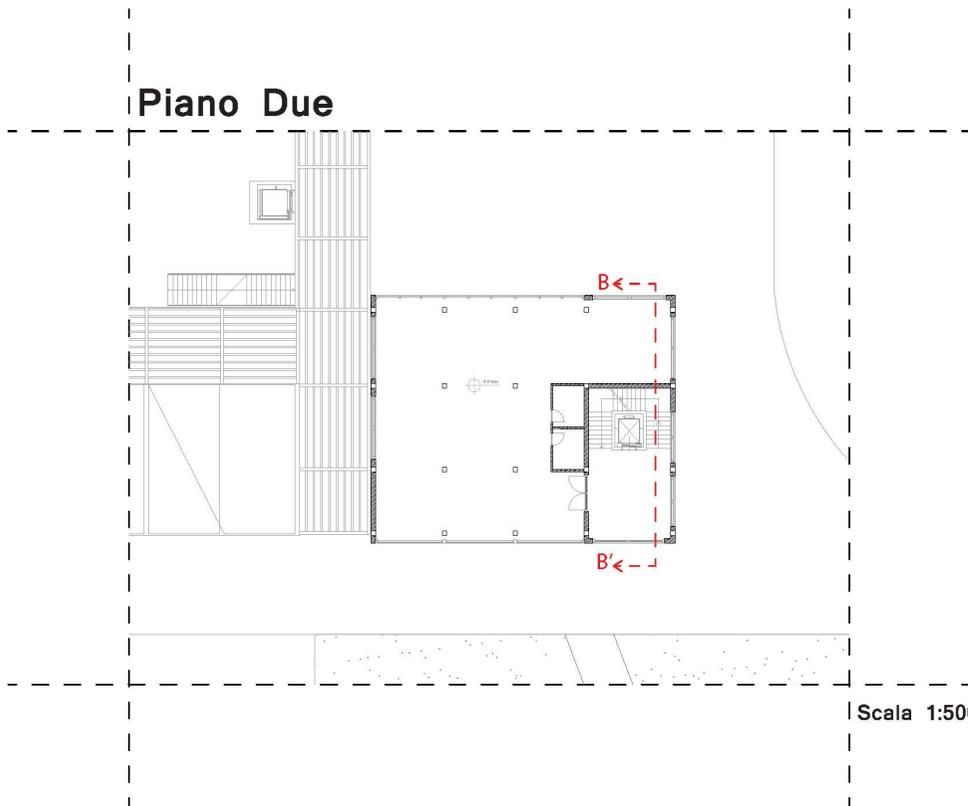


Piano Terra

B2

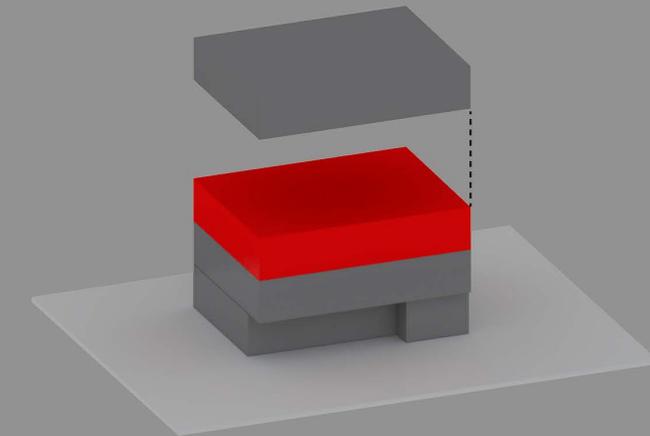


### Piano Due

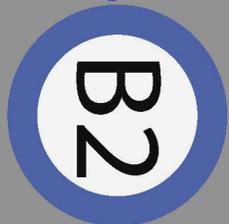
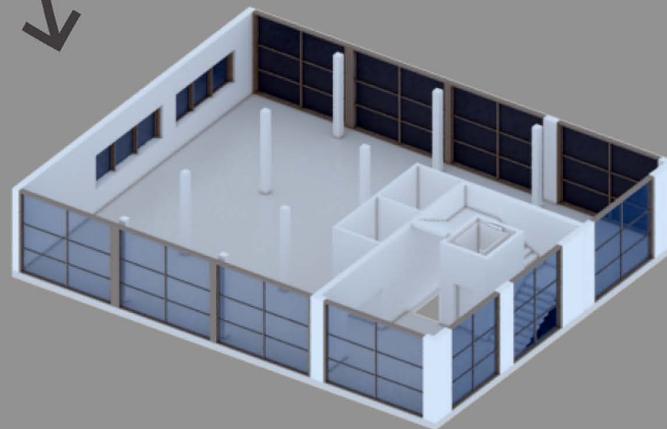


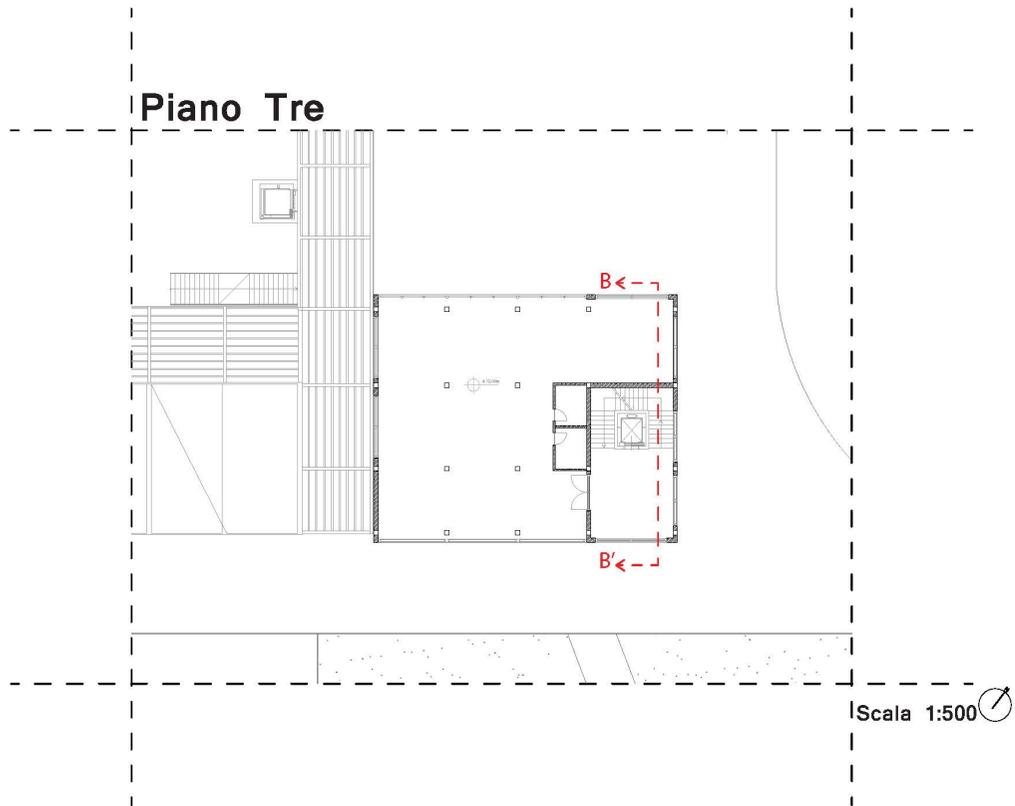
Scala 1:500

### Modello Tridimensionale

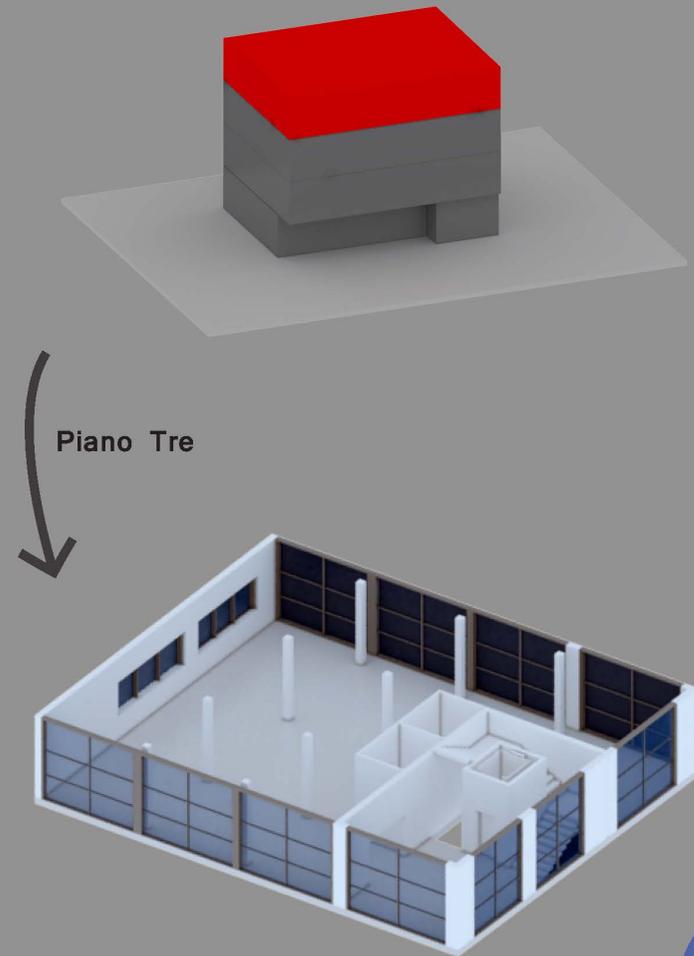


### Piano Due

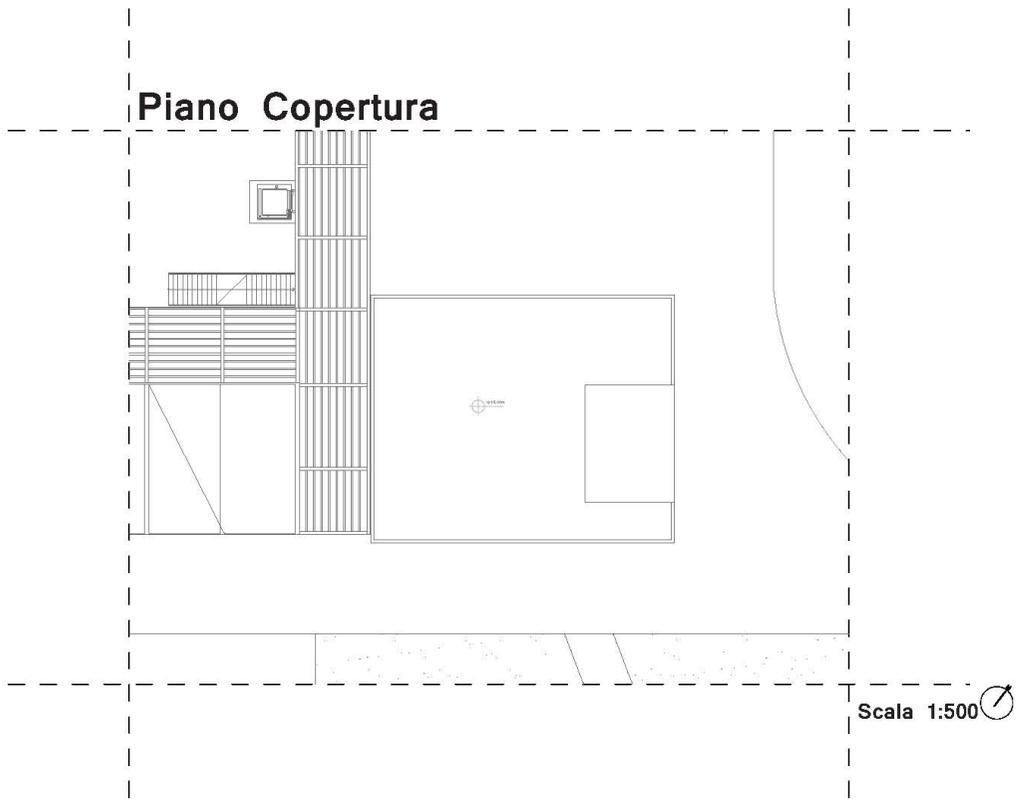




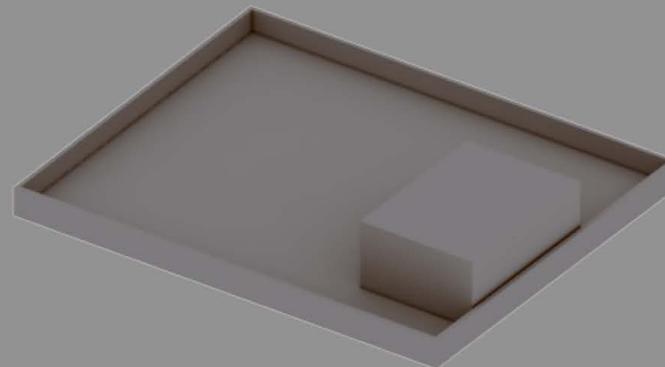
Modello Tridimensionale



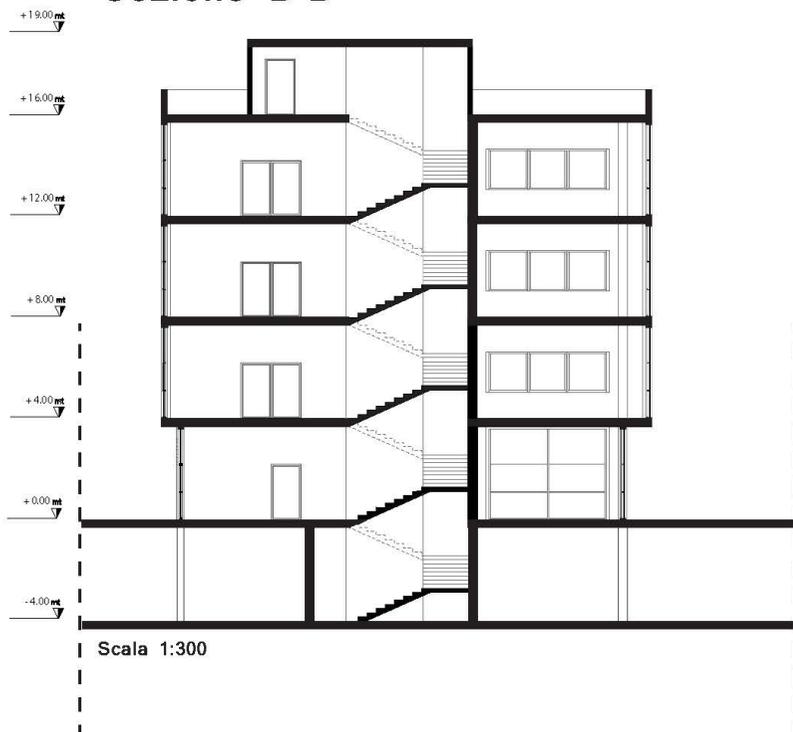
B2



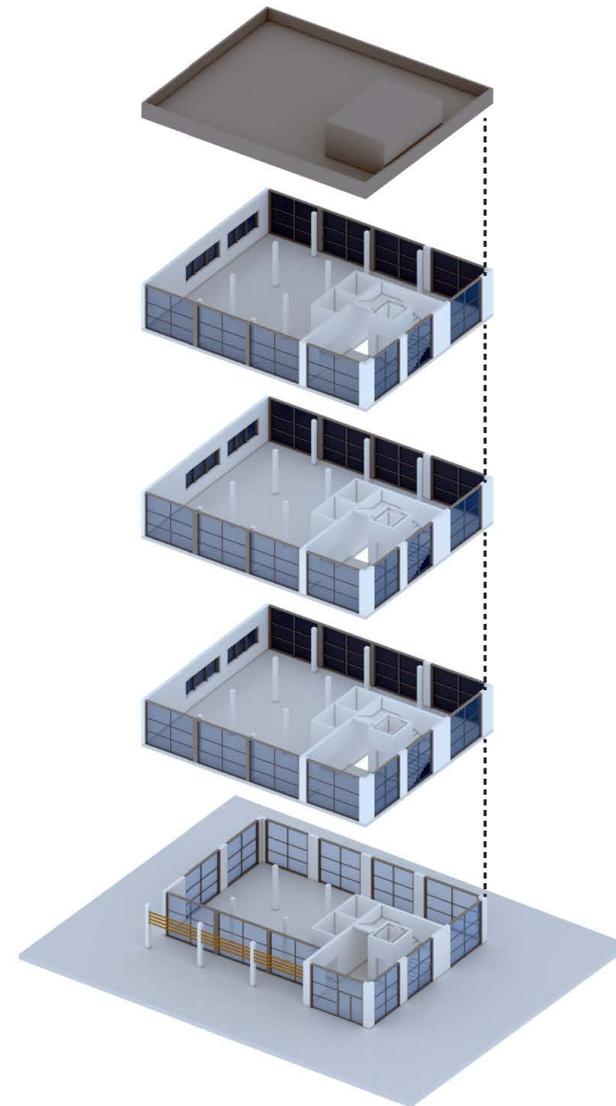
**Piano Copertura**



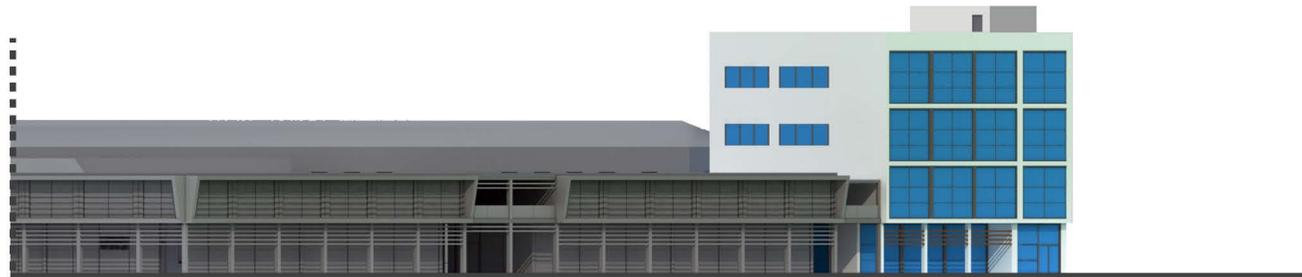
### Sezione B-B'



### Modello Tridimensionale Piani separati



**B2**



Prospetto Nord



Prospetto Sud



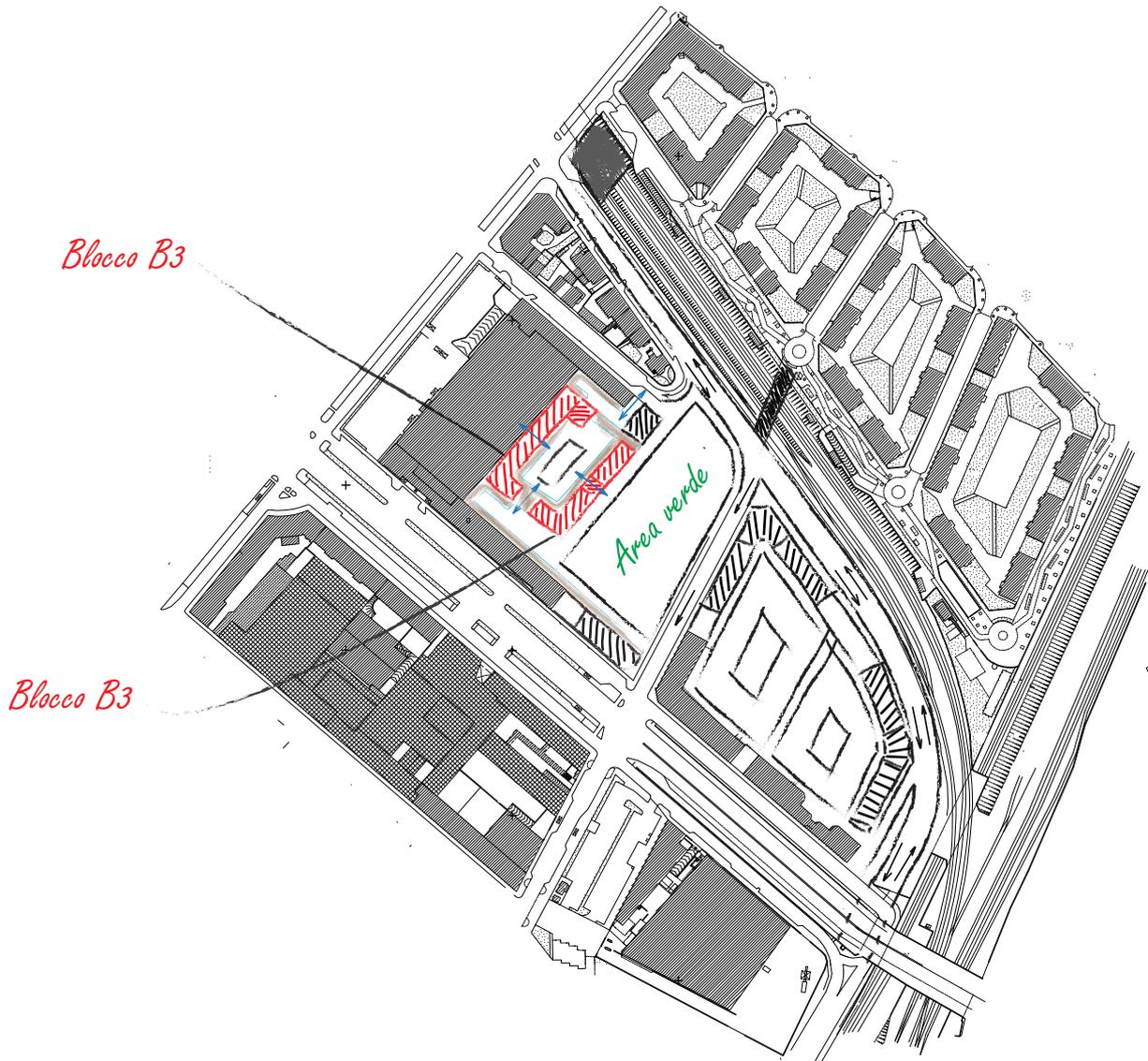
Prospetto Ovest

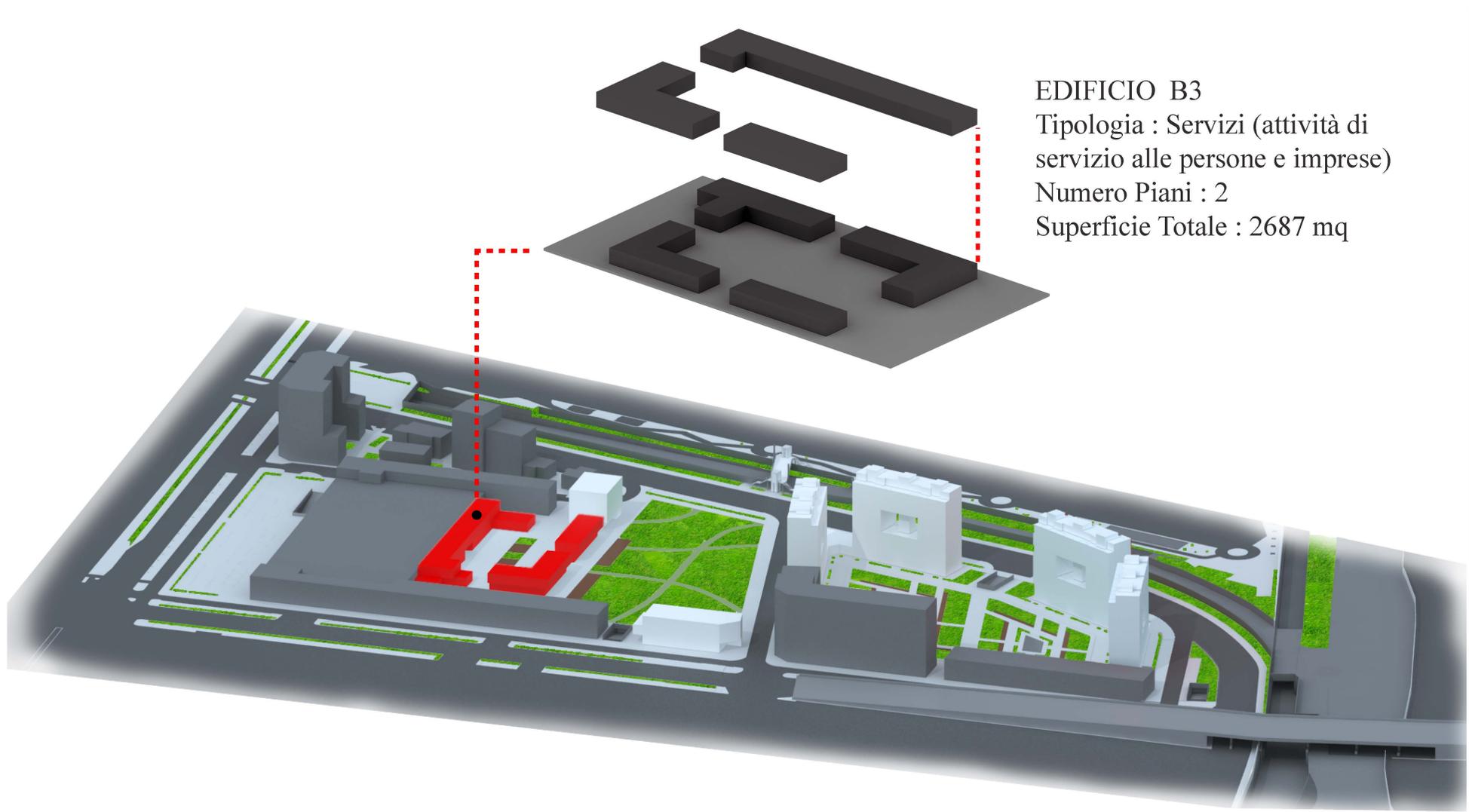
Scala 1:500



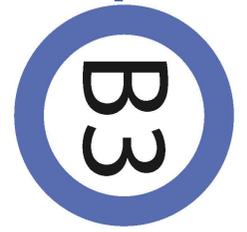


Edificio B3

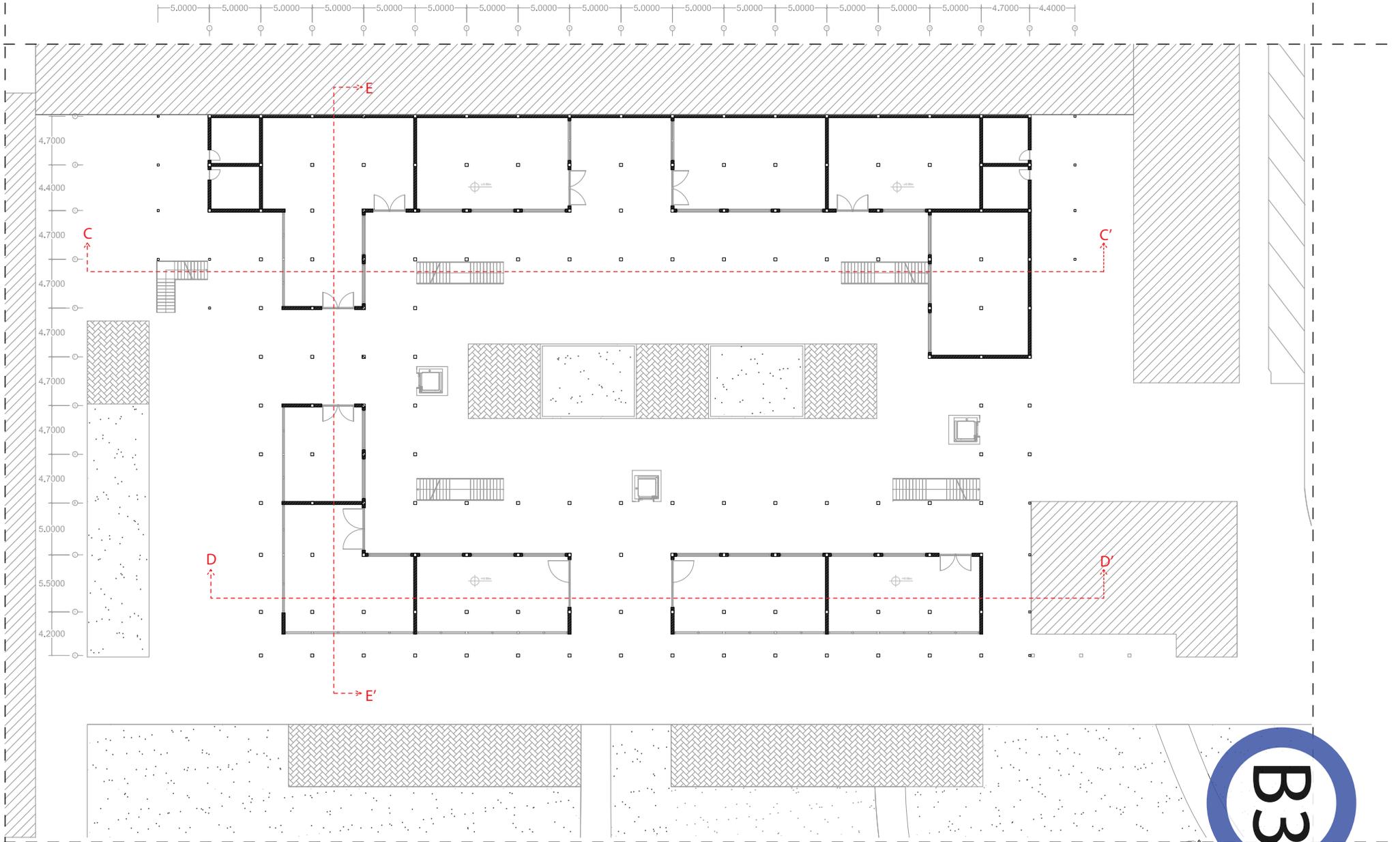




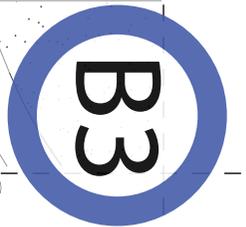
EDIFICIO B3  
Tipologia : Servizi (attività di servizio alle persone e imprese)  
Numero Piani : 2  
Superficie Totale : 2687 mq

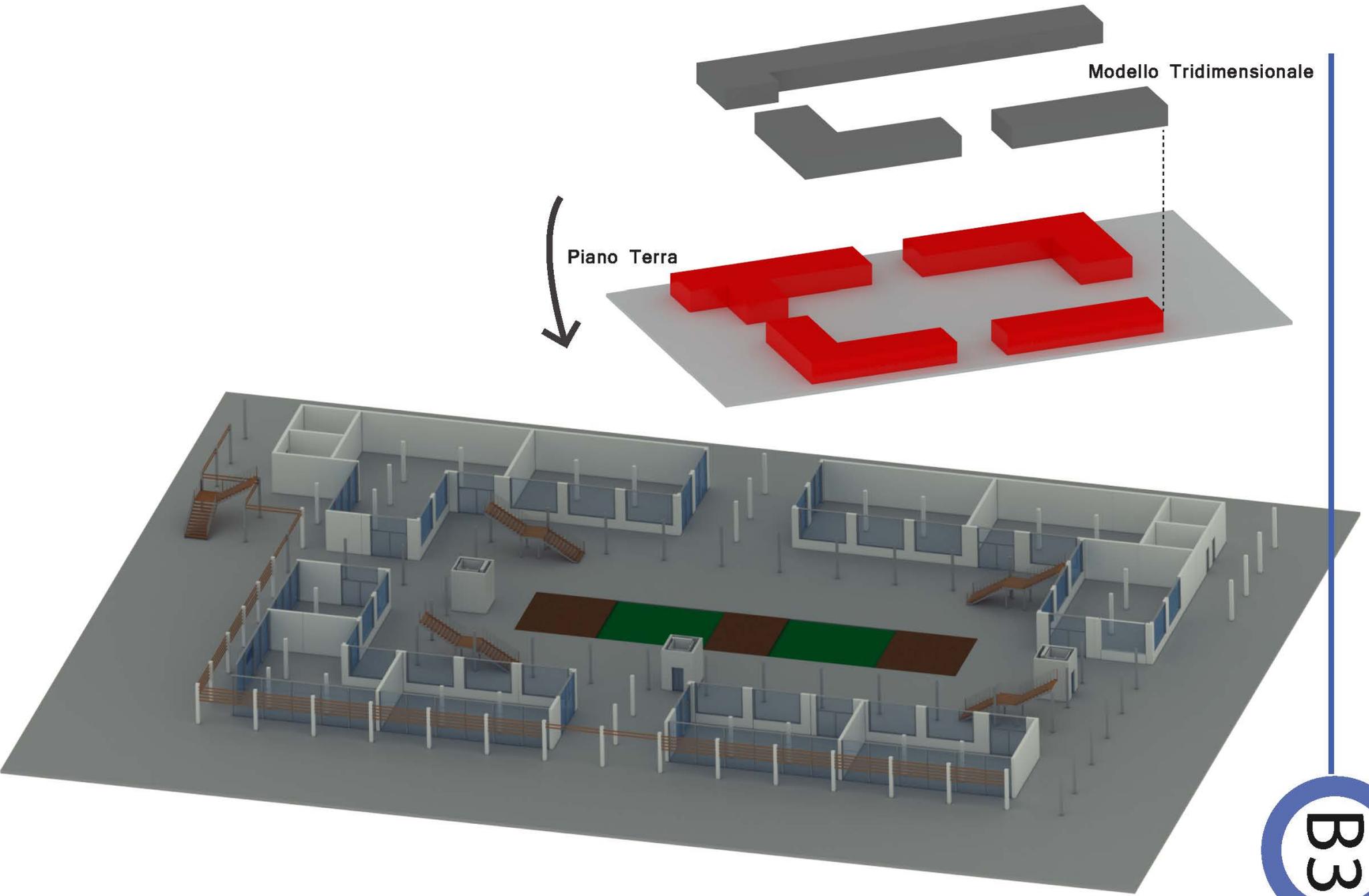


# Piano Terra



Scala 1:500



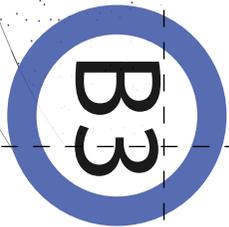
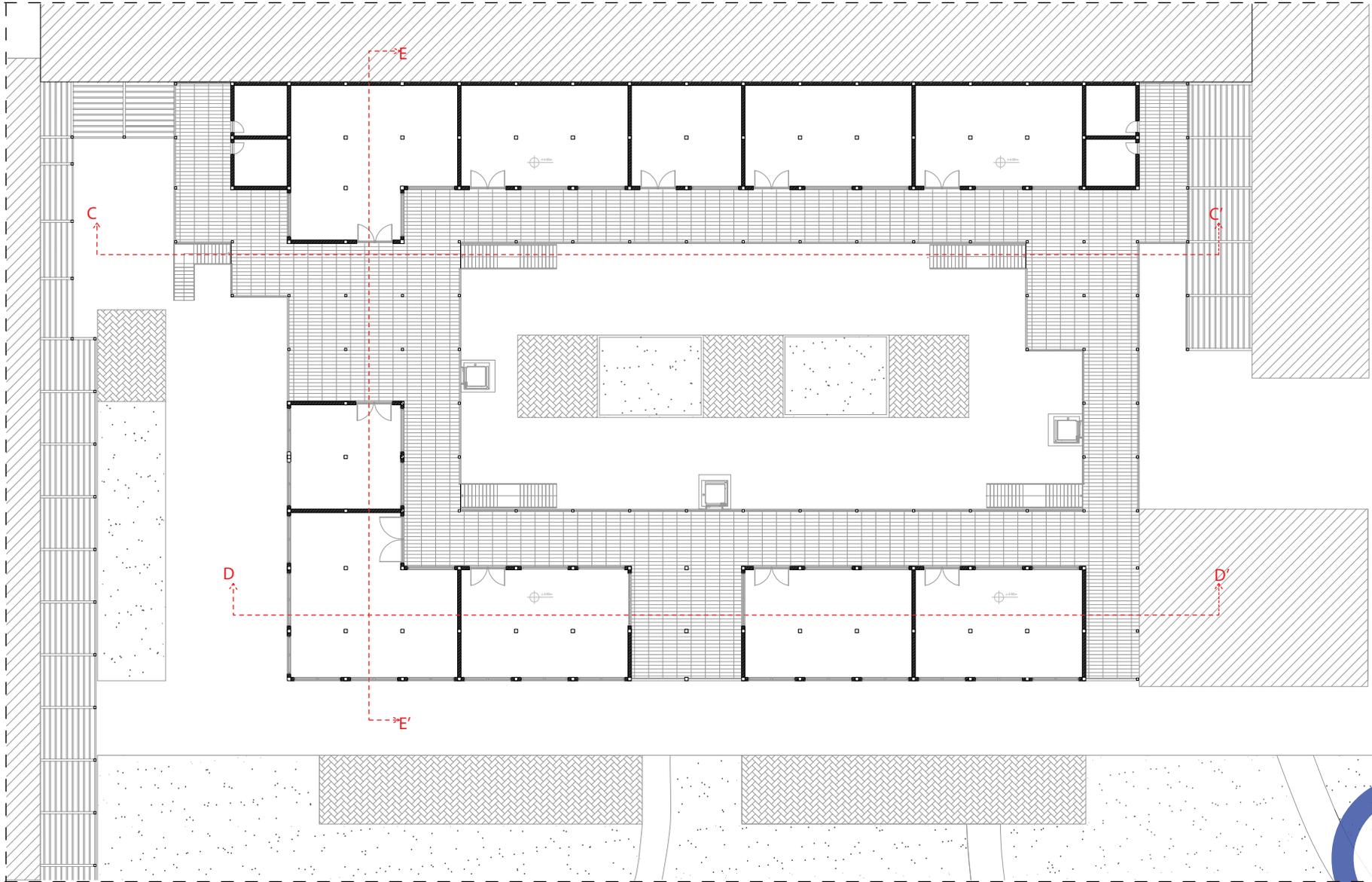


Modello Tridimensionale

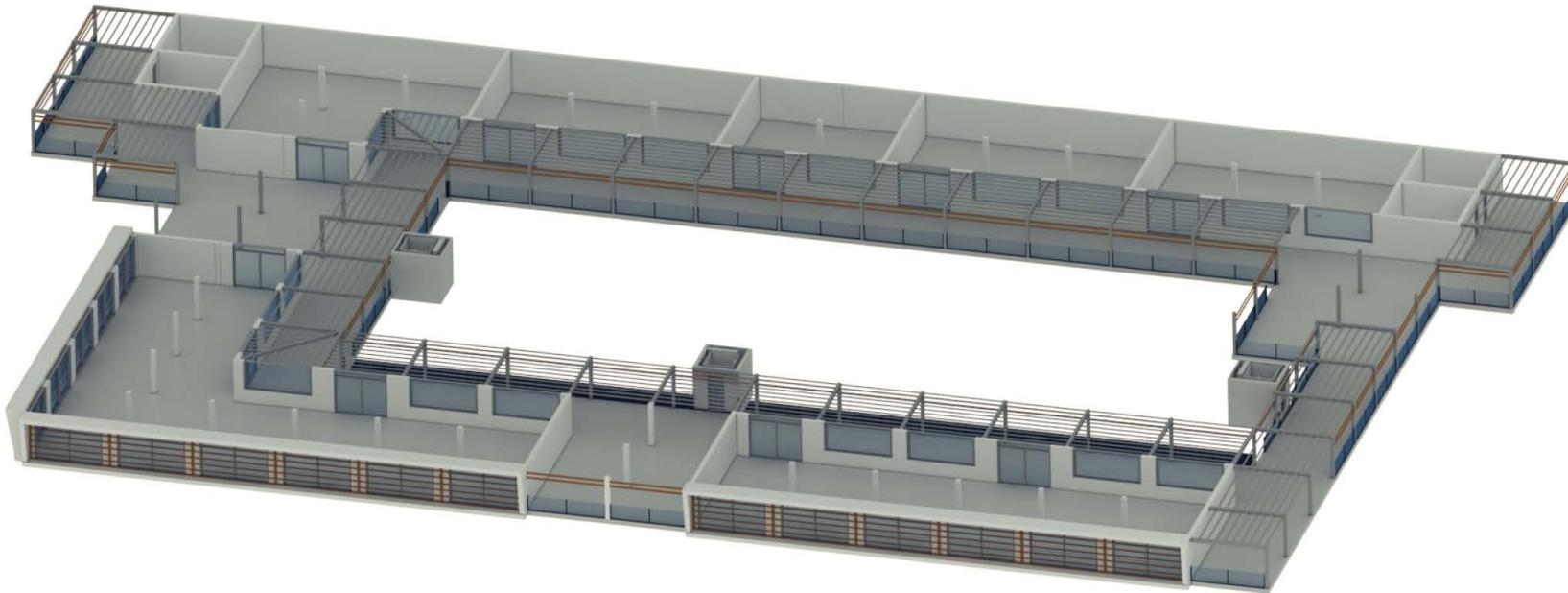
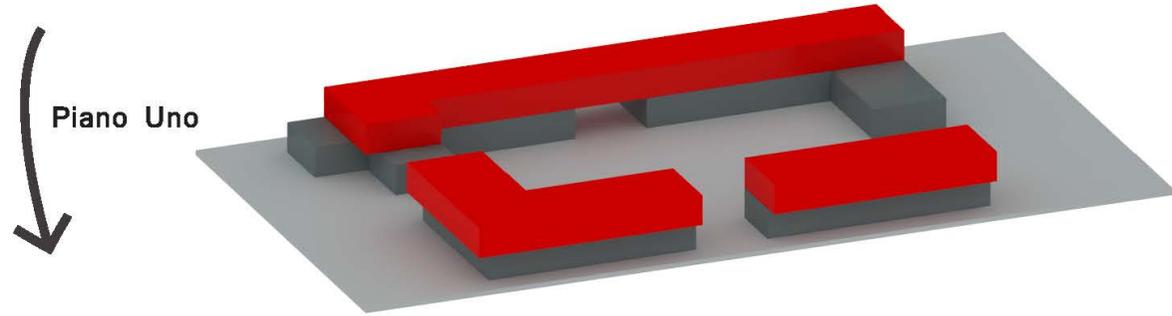
Piano Terra

B3

# Piano Uno

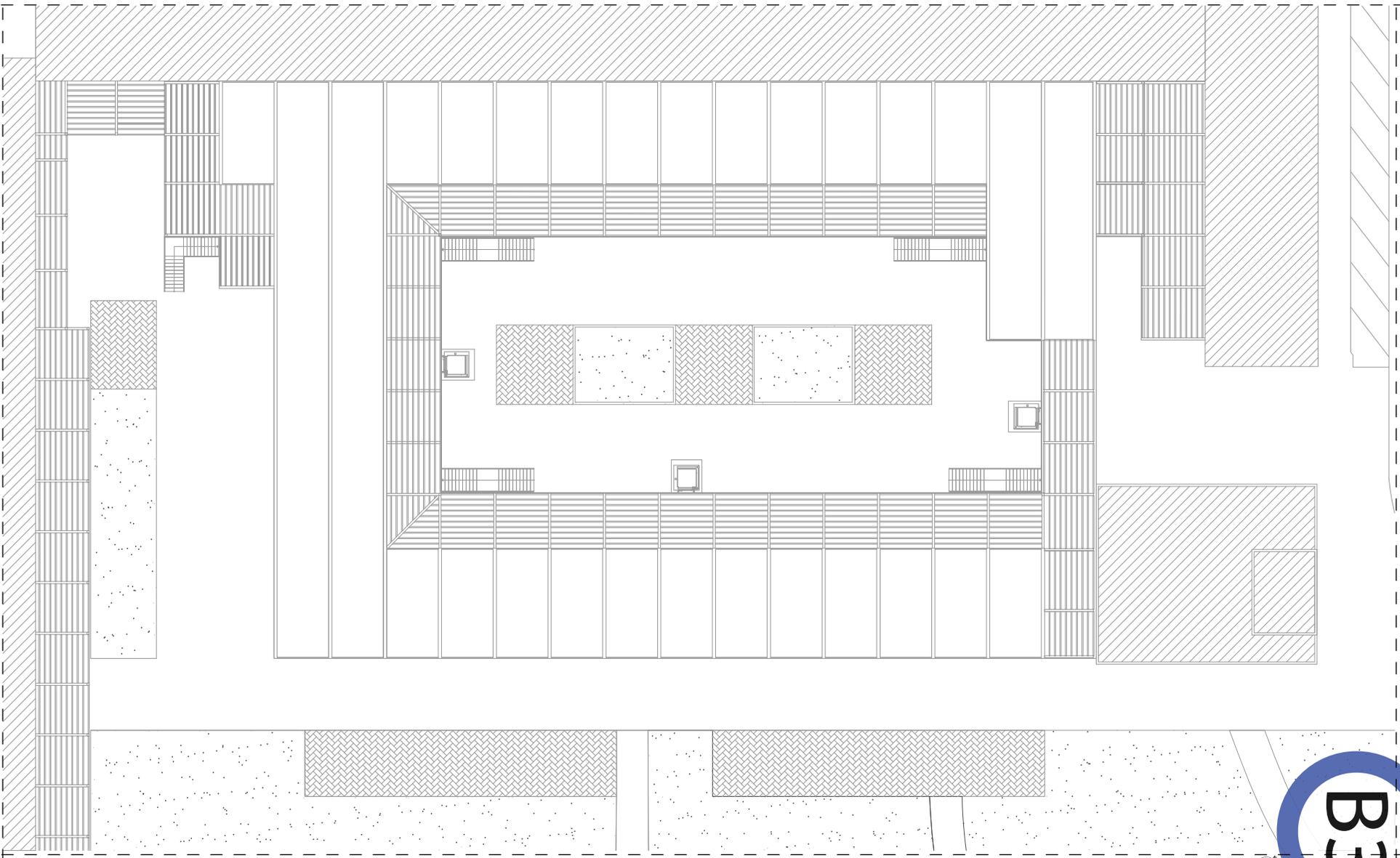


Modello Tridimensionale

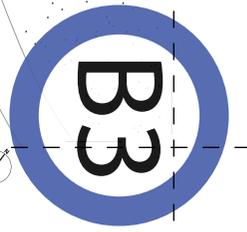


B3

# Piano Copertura

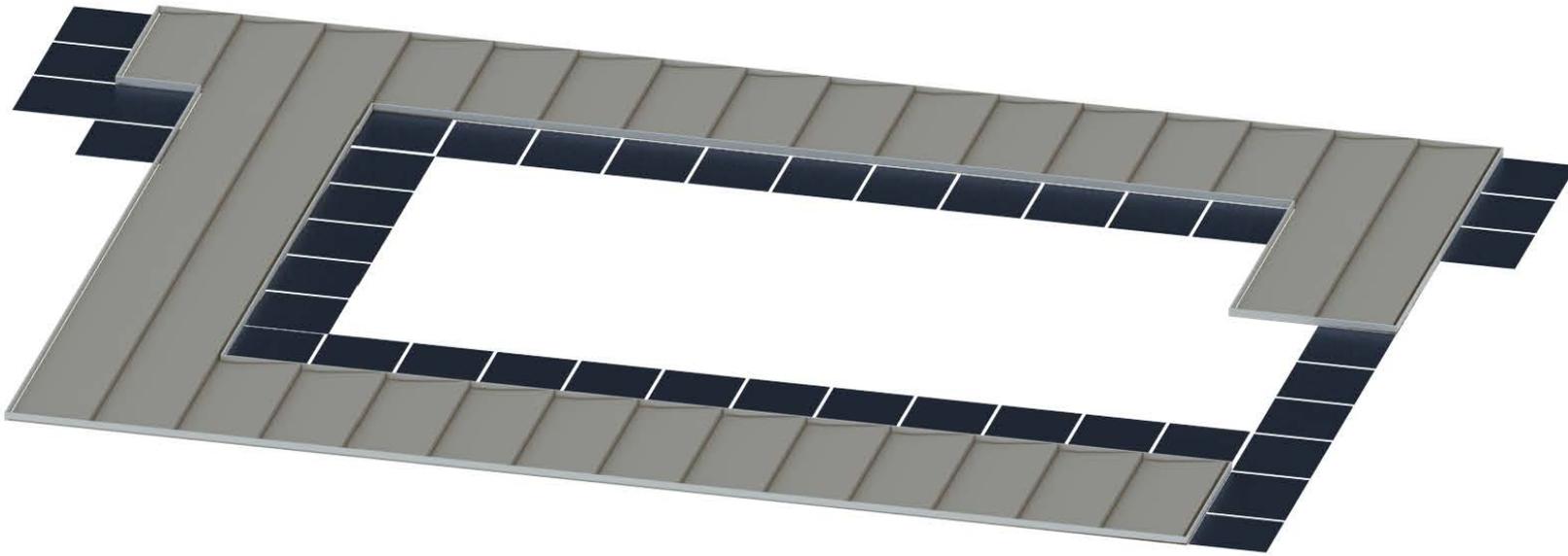


Scala 1:500



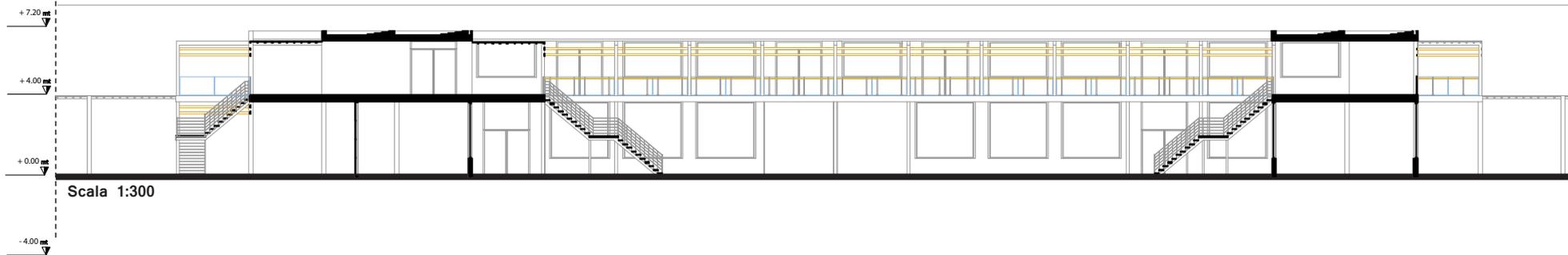
Modello Tredimensionale

Piano Copertura

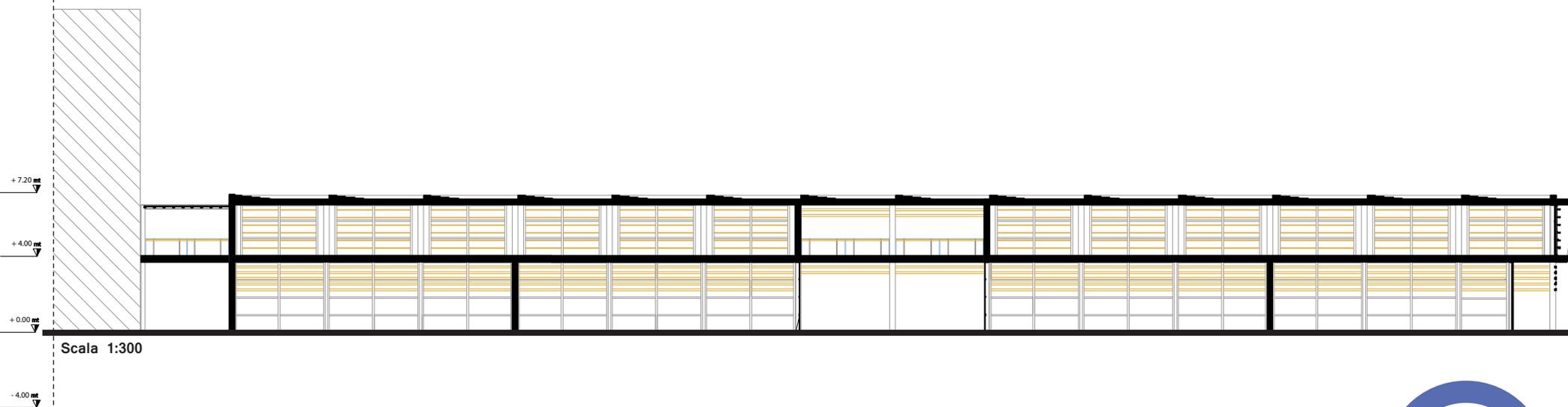


B3

### Sezione C-C'



### Sezione D-D'

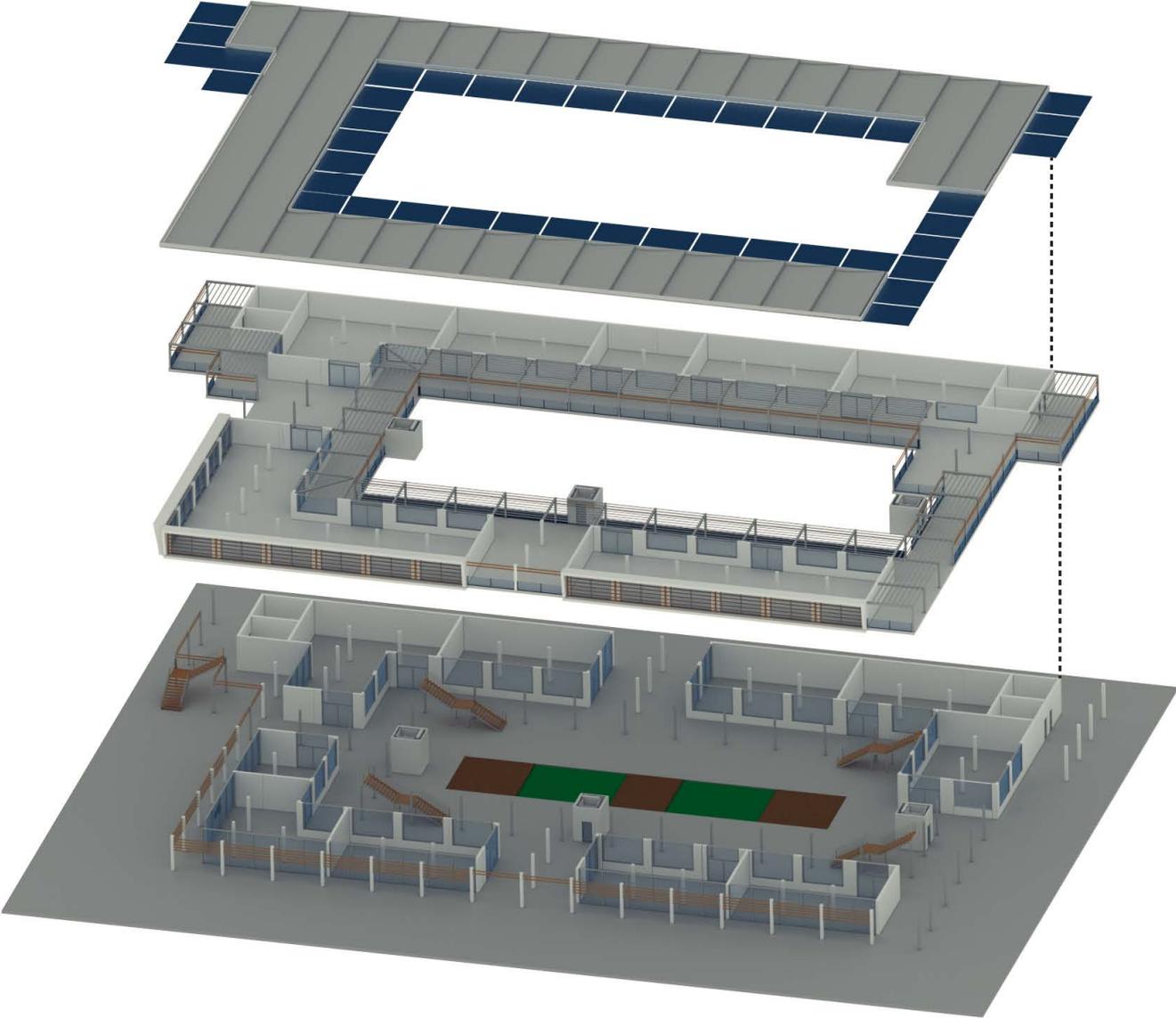


# Sezione E-E'



B3

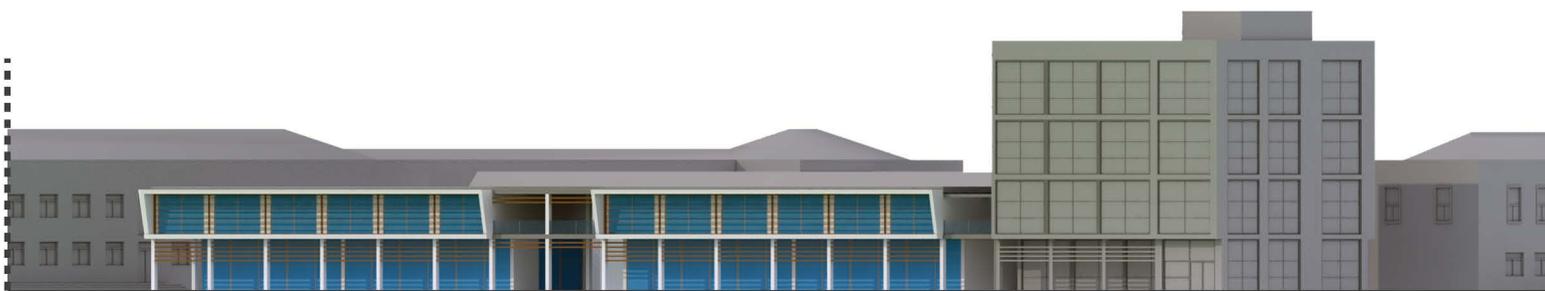
Modello Tridimensionale  
Piani separati



B3



Prospetto Nord



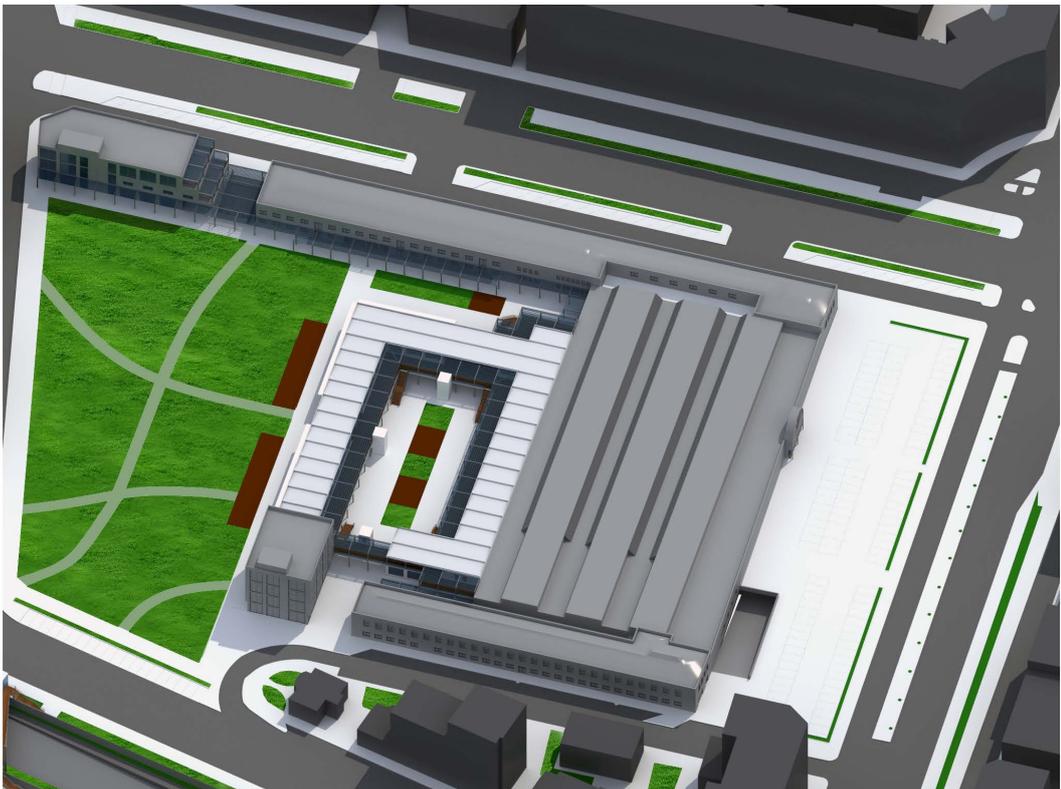
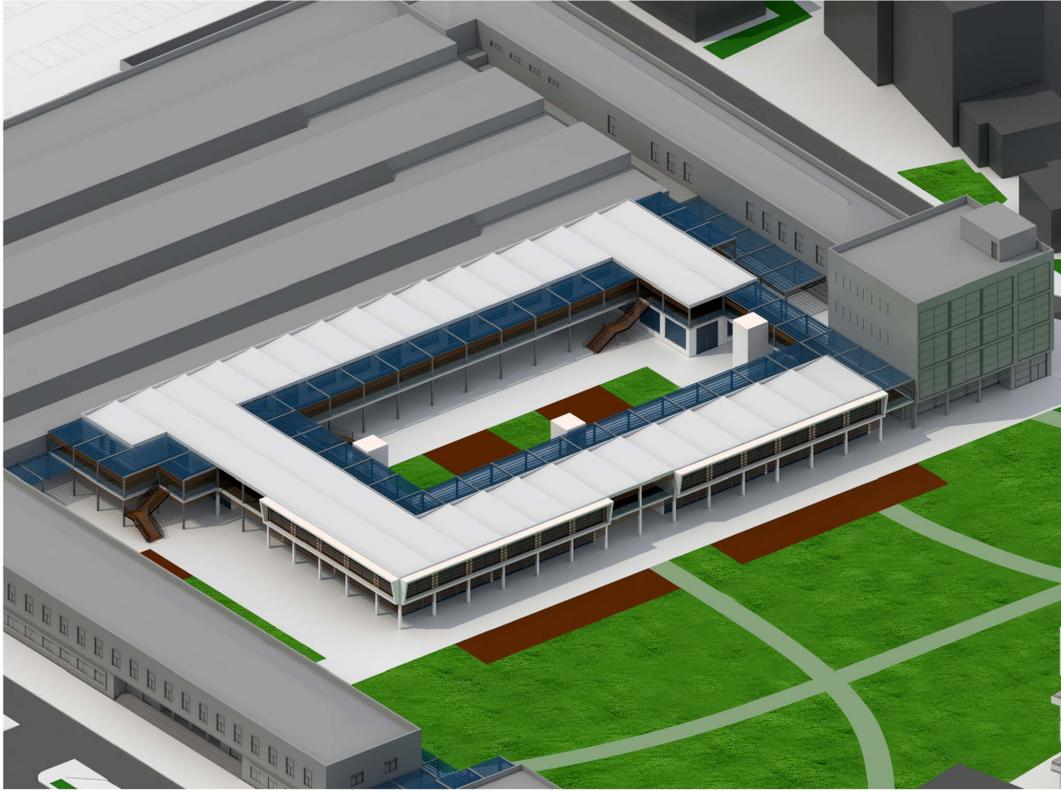
Prospetto Ovest



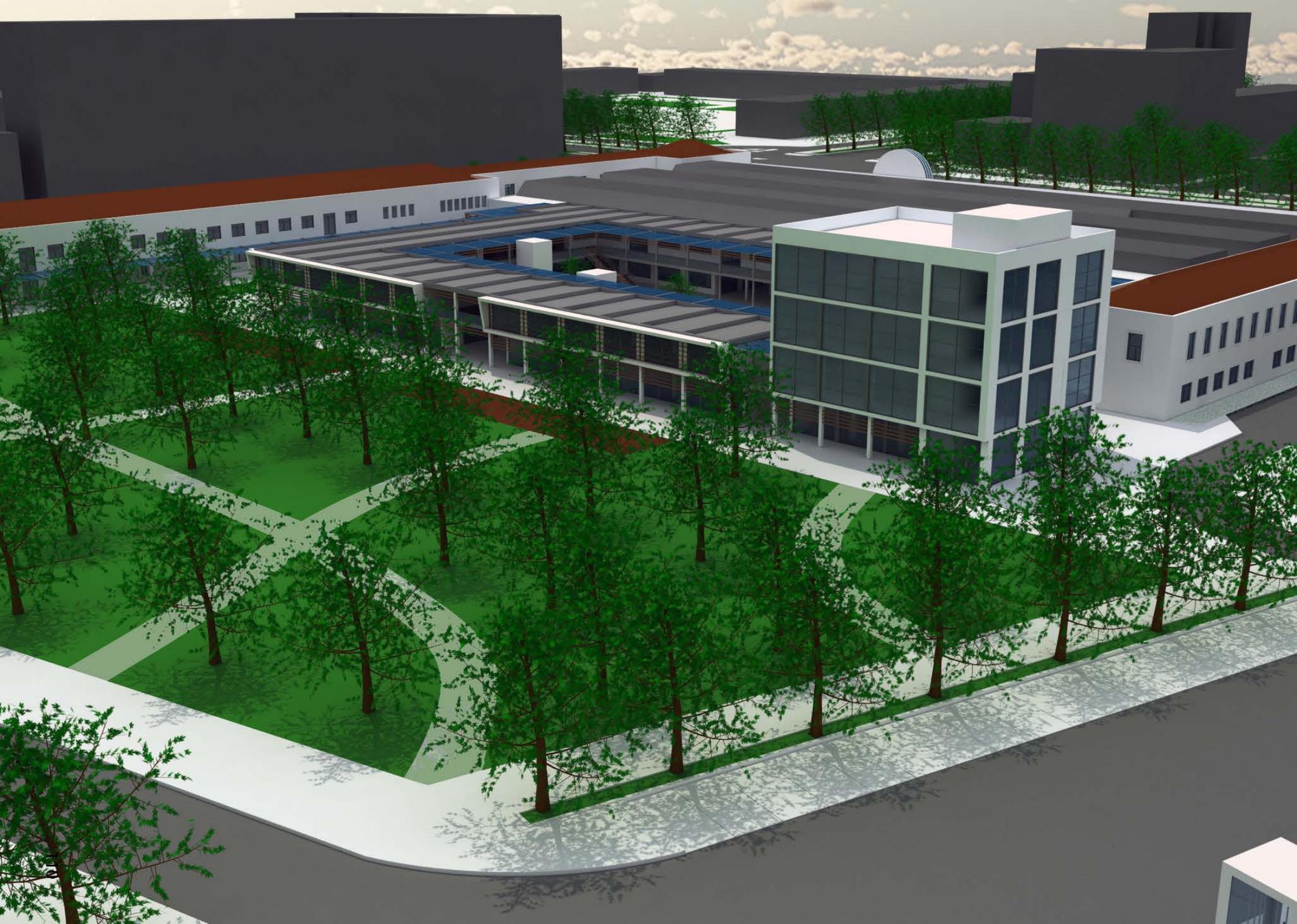
Prospetto Est

Scala 1:500











## AREA RESIDENZIALE

L'intervento prevede di eliminare gli edifici esistenti nella parte centrale dello stabilimento delle ferrovie statali mentre, per quanto concerne l'edificio lungo Corso Bramante, come già spiegato precedentemente, si è deciso di mantenerlo con una nuova destinazione d'uso.

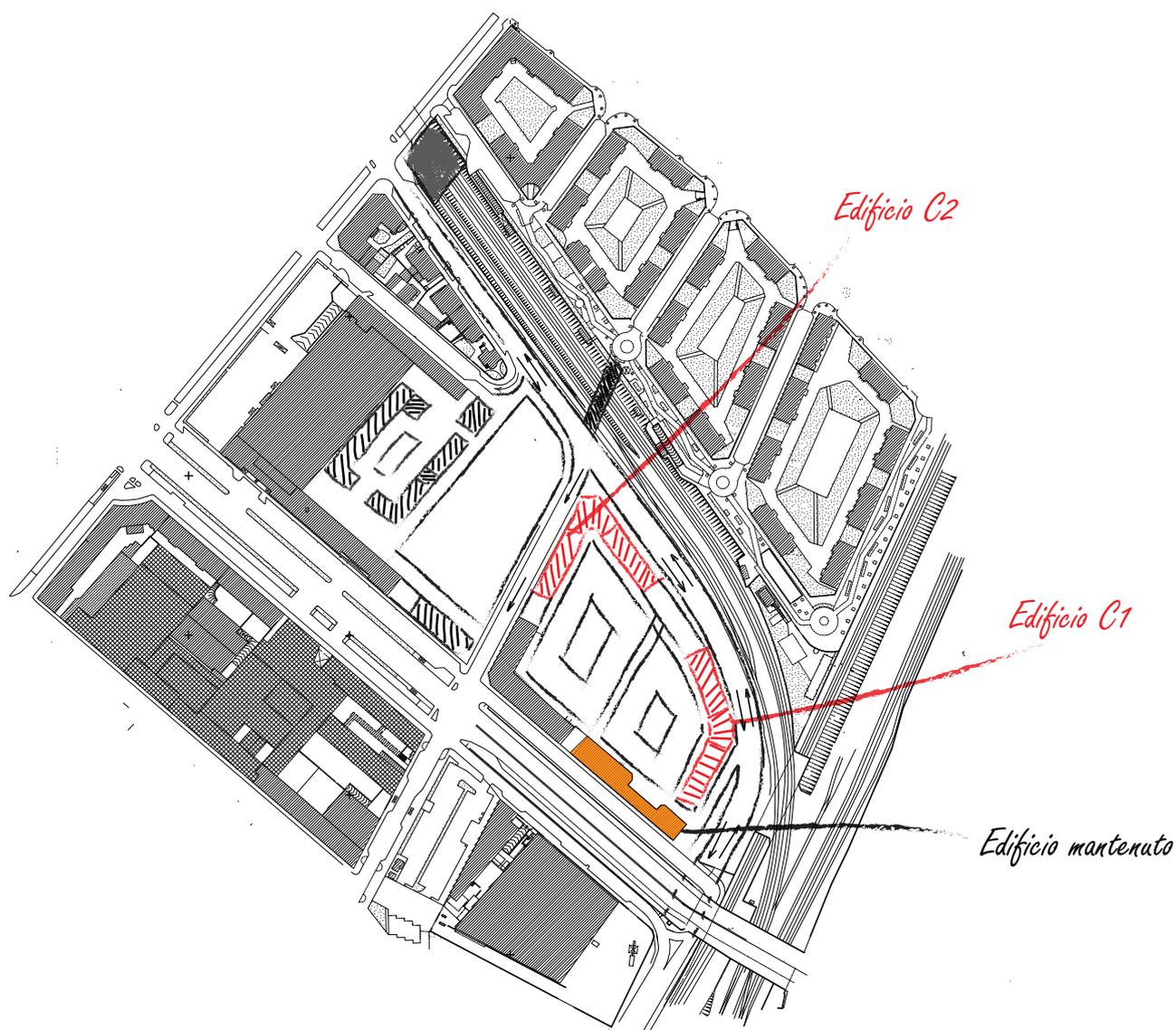
Il Piano Regolatore Generale di Torino dà indicazioni circa quest'area come destinata ad accogliere strutture residenziali ma, nel caso del nostro progetto, si è deciso di dedicarne una parte alle attività di servizi alle persone e imprese, al fine di rendere facilmente disponibili diversi servizi ai cittadini che vi abiteranno. Per questo motivo, nel progetto sono stati inseriti quattro blocchi residenziali ai bordi dell'area oggetto di intervento, in continuità con le linee viarie degli isolati dei dintorni (in particolare via Arquata) e destinandone i piani terreni alle attività terziarie. Inserendo i blocchi residenziali si viene quindi a creare un isolato, al cui centro viene collocata un'area verde privata comprendente spazi dedicati un'area giochi per i bambini ed una zona di respiro per gli abitanti.

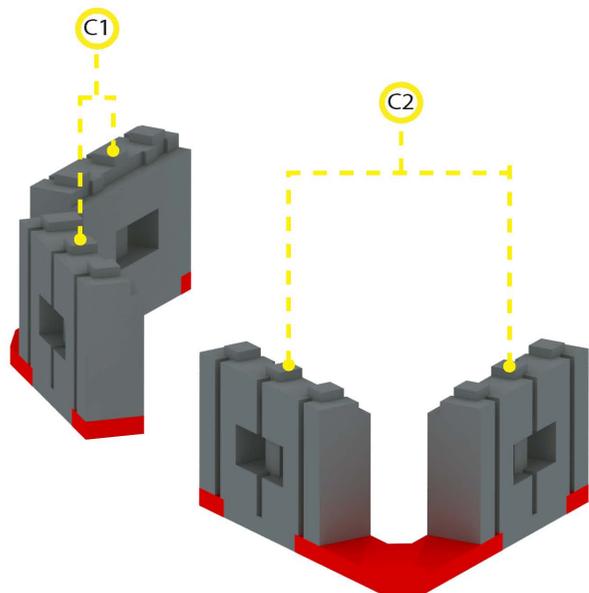
I quattro blocchi residenziali sono collegati a due a due tra loro tramite il piano terreno.

Partendo dai piani bassi di ciascuno dei blocchi, il piano terreno risulta costituito da diverse zone: quelle centrali accolgono il gruppo scala, ascensore e la hall mentre le zone adiacenti a queste sono destinate alle attività di servizi prima citate. Ciascuno dei blocchi è costituito da undici piani e nella parte centrale di ognuno è previsto uno spazio vuoto il cui razionale è abbassare la tensione dell'edificio a livello visivo e strutturale oltre che evitare la creazione di una barriera visiva permettendo invece l'ingresso di luce naturale e creando al contempo un punto panoramico facilmente accessibile e disponibile agli abitanti delle strutture.

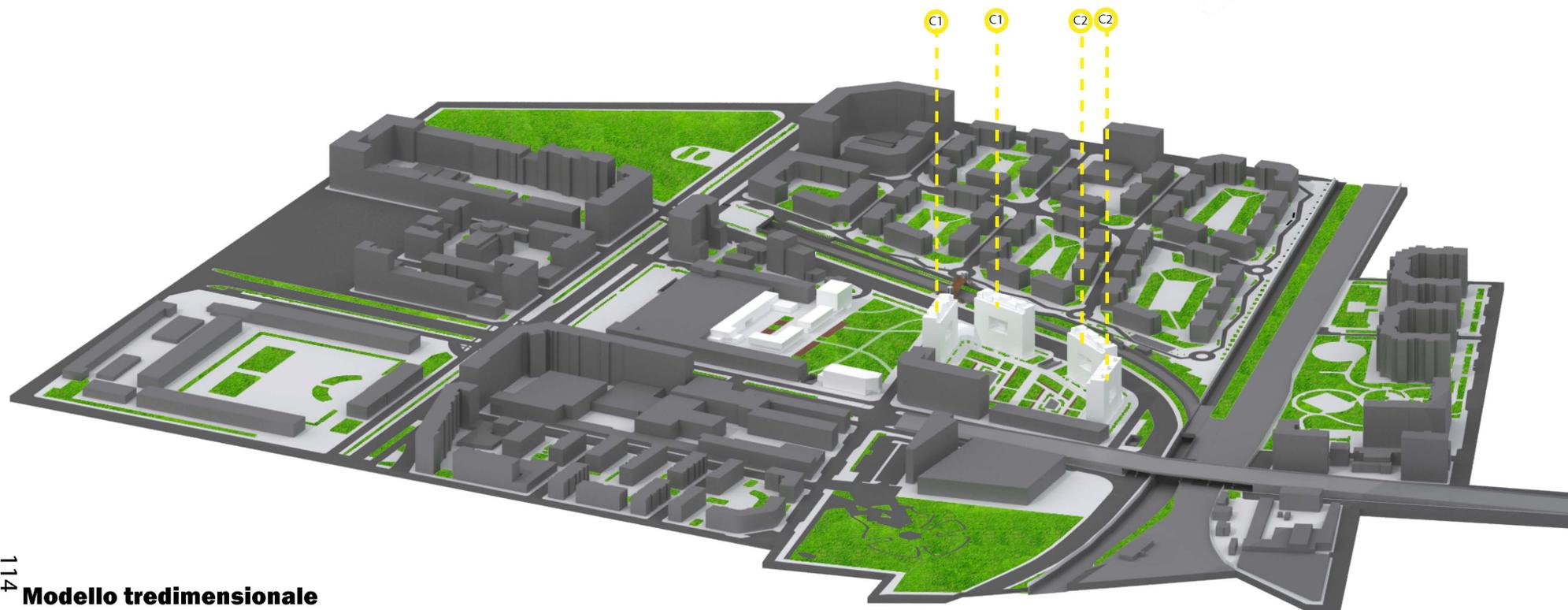
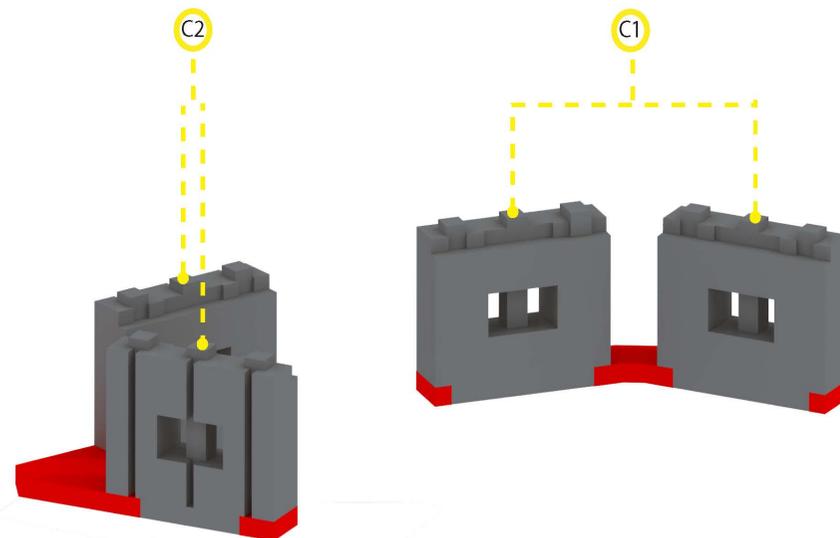
Il centro dell'isolato è invece destinato ad area privata, esclusivamente accessibile agli abitanti ed al personale delle attività presenti in ciascun blocco.

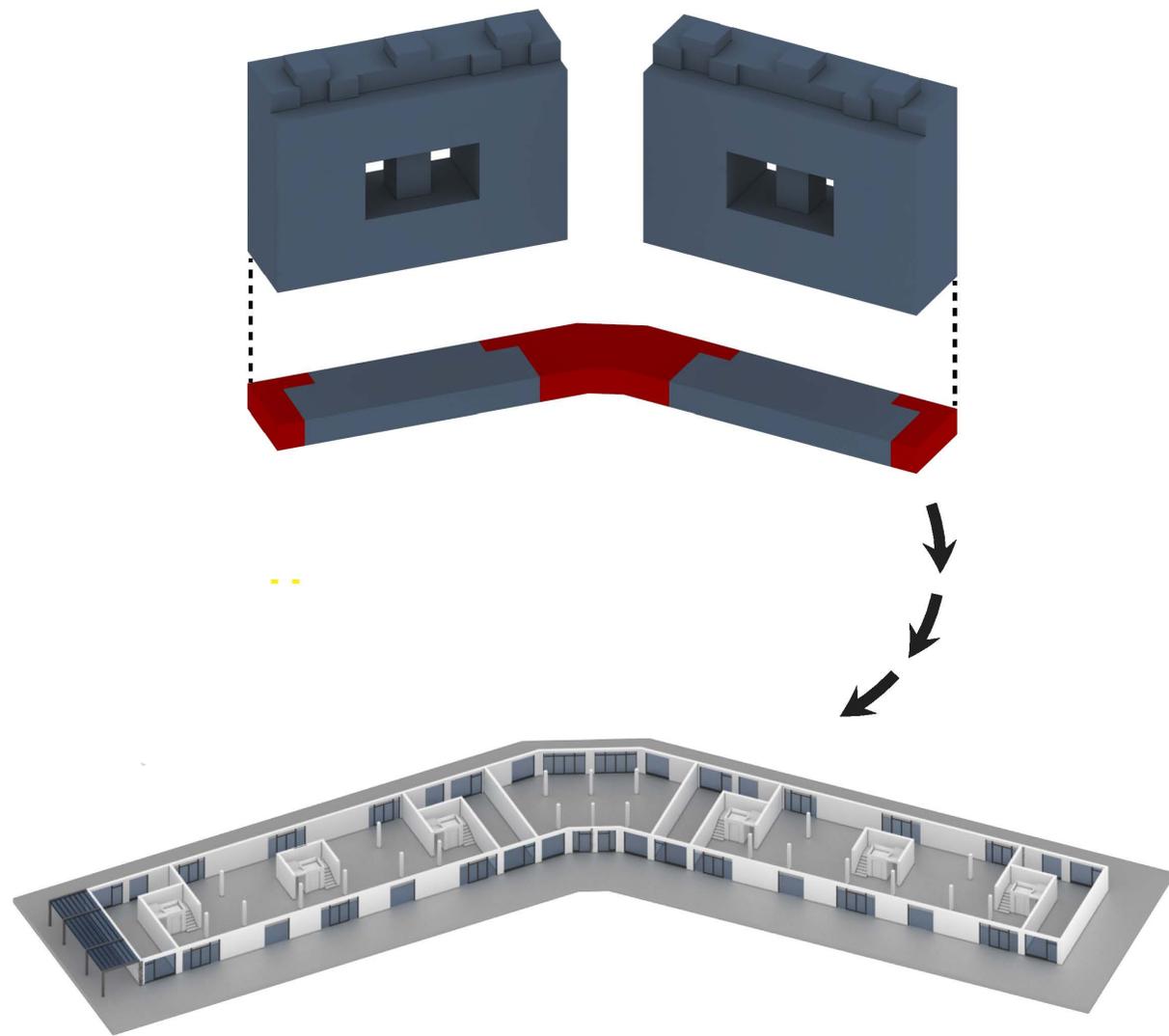
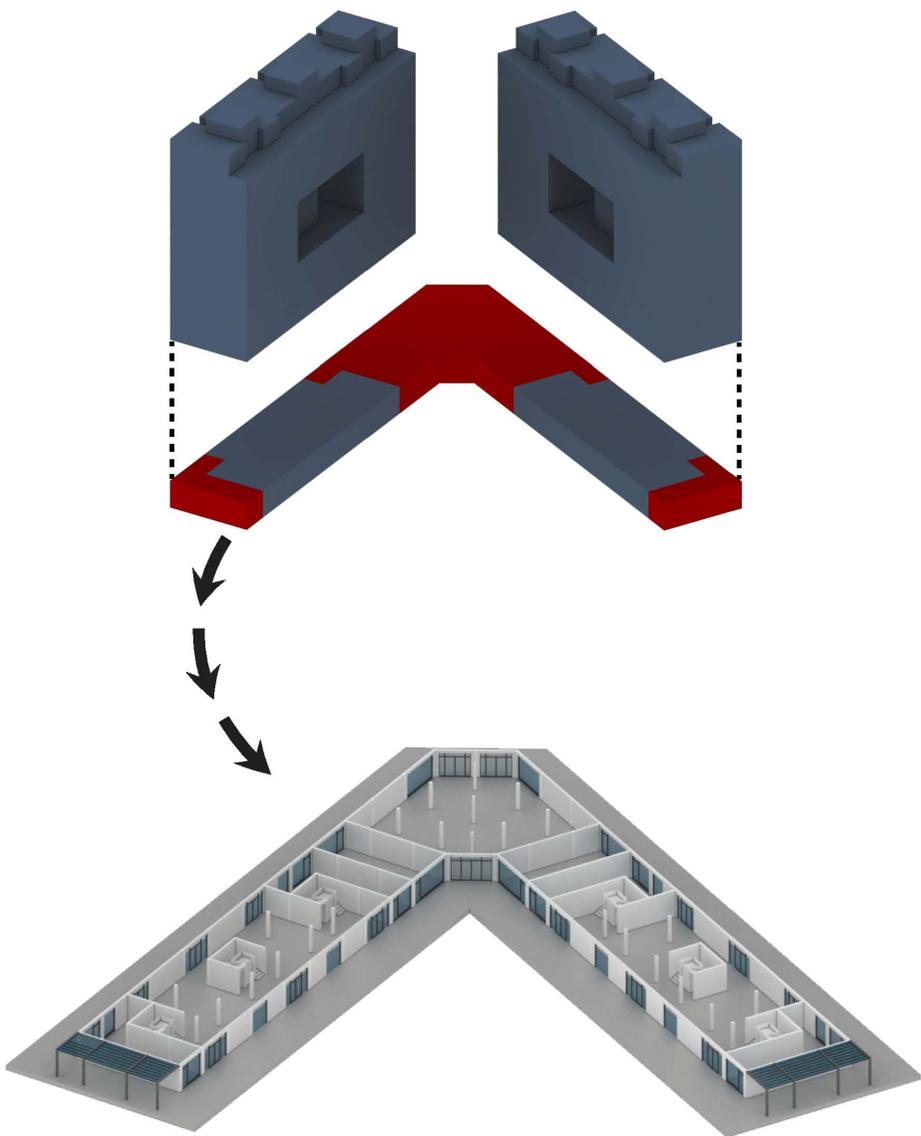
Con la creazione dell'area dedicata ai servizi ad imprese e persone si mira a colmare la precedente carenza di appeal dell'intera zona, caratterizzata dalla completa assenza di qualsivoglia attività e con l'auspicio di incentivarne la frequentazione anche ai residenti dei dintorni. All'interno dell'area privata e' prevista la realizzazione di una viabilità interna esclusivamente riservata all'uso in caso di emergenza.





EDIFICIO C1 / C2  
Tipologia : Residenziale /Servizi  
(attività di servizio  
alle persone e imprese)  
Numero Piani : 11





## APPROFONDIMENTO PROGETTUALE

In questo capitolo viene approfondita l'analisi del progetto previsto per uno dei edifici dell'ambito residenziale, allo scopo di descriverne in maniera piu' specifica le diverse soluzioni abitative, concepite per soddisfare le esigenze di un'utenza piu' ampia possibile.

L'edificio preso in esame è il C1 che, come spiegato in precedenza, è costituito da due blocchi collegati tra loro tramite il piano terra.

I blocchi hanno pianta rettangolare e si sviluppano in verticale su undici piani sovrapposti. I primi tre piani propongono diverse soluzioni abitative, ripetendosi nella medesima progettazione per tutta la struttura fino al nono piano, con l'ovvia esclusione degli appartamenti centrali dei piani quarto-quinto-sesto, al posto dei quali è prevista l'apertura panoramica.

Il decimo ed ultimo piano offre invece soluzioni abitative differenti rispetto ai piani precedenti. Ogni blocco prevede tre nuclei centrali di ingresso collegati tra loro e formanti il gruppo scala e ascensore.

Nel grafico successivo è illustrata la distribuzione dei diversi alloggi nei rispettivi piani e, come si nota, sono previste diverse soluzioni abitative di varia metratura e che si ripetono su ciascun piano ad esclusione dei centrali.

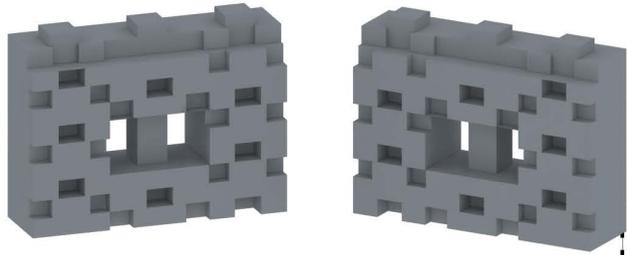
Gli alloggi di dimensioni 35 mq, 45 mq, 47 mq sono pensati come bilocali aventi ingresso a vista sul soggiorno, cucina, una camera da letto ed il bagno.

Gli alloggi di dimensioni 61 mq, 68 mq sono progettati come trilocali aventi ingresso a vista sul soggiorno, cucina, due camere da letto, due bagni e sgabuzzino.

Gli alloggi con metratura piu' ampia, sono concepiti come quadrilocale di 83 mq, aventi ingresso, soggiorno, cucina, tre camere da letto, due bagni e sgabuzzino. In alcuni piani è previsto l'inserimento di un tetto giardino avente funzione

di giardino pensile per il piano superiore. La scelta del "verde verticale" ha l'intenzione di riconciliare l'architettura con l'ambiente naturale, offrendo al cittadino scorci panoramici inaspettati sul quartiere.

Qui di seguito si presenta il prospetto progettuale che rappresenta la disposizione degli alloggi nei piani, la distribuzione degli ambienti all'interno dei singoli appartamenti, il piano tipo e la sezione.

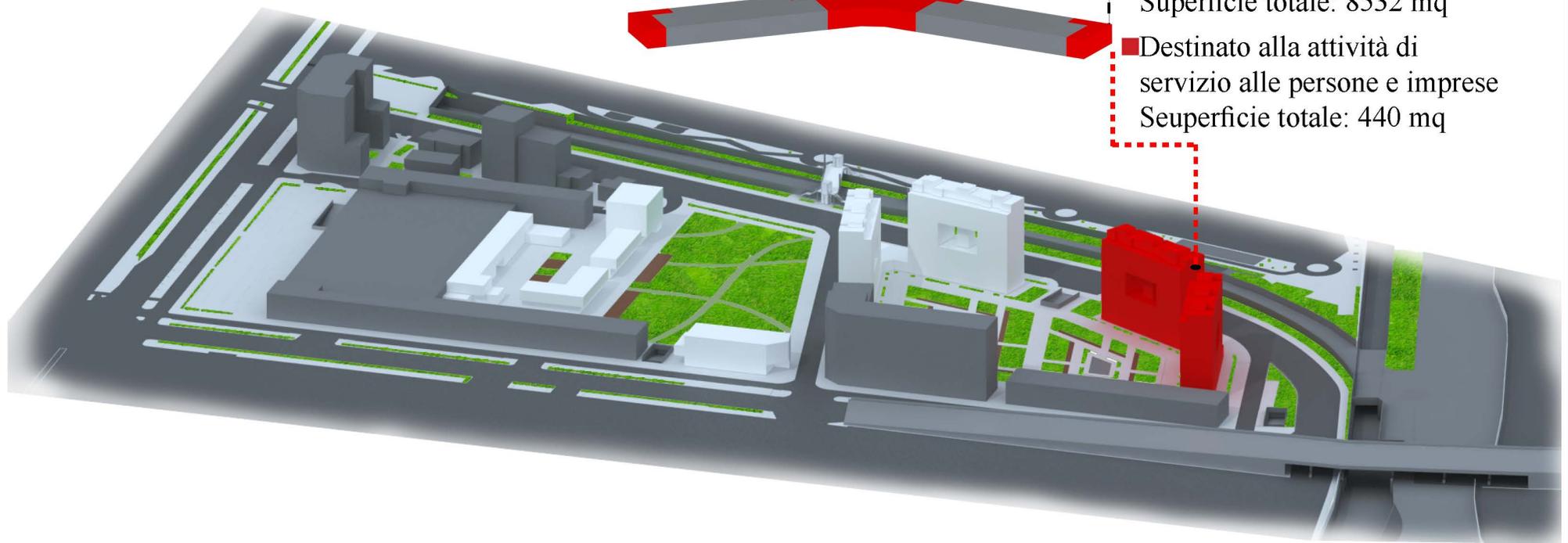


EDIFICIO C2  
Tipologia : Residenziale /Servizi  
(attività di servizio alle persone  
e imprese)

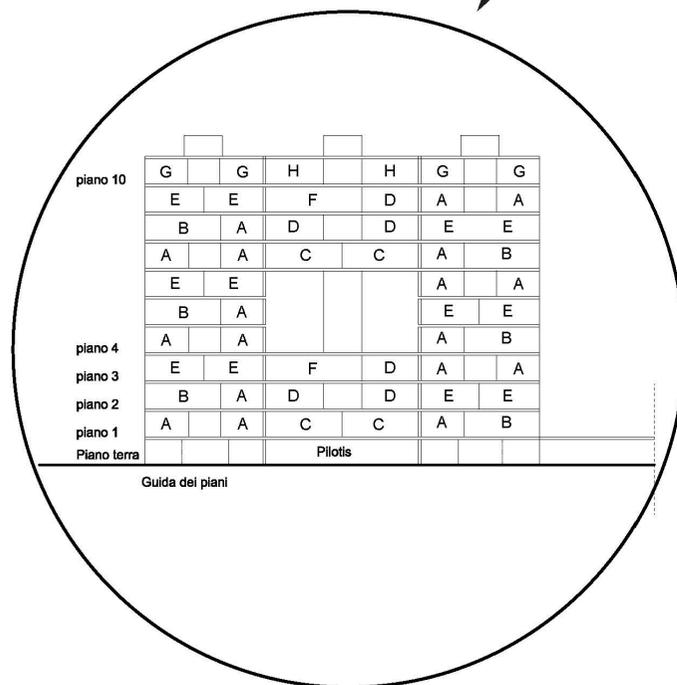
Numero Piani : 11

■ Destinato ad uso residenziale  
Superficie totale: 8532 mq

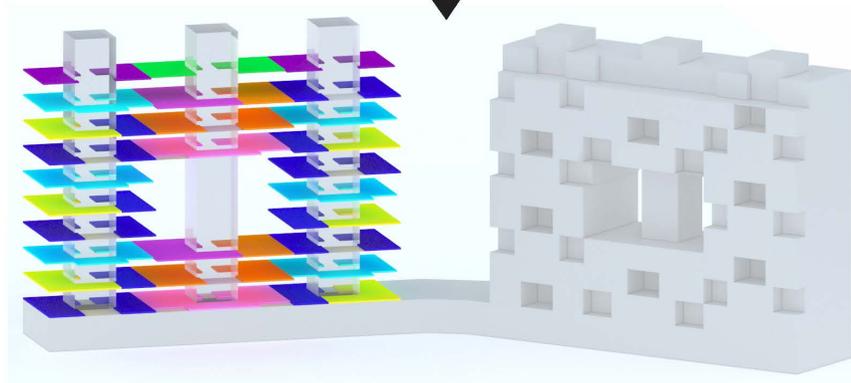
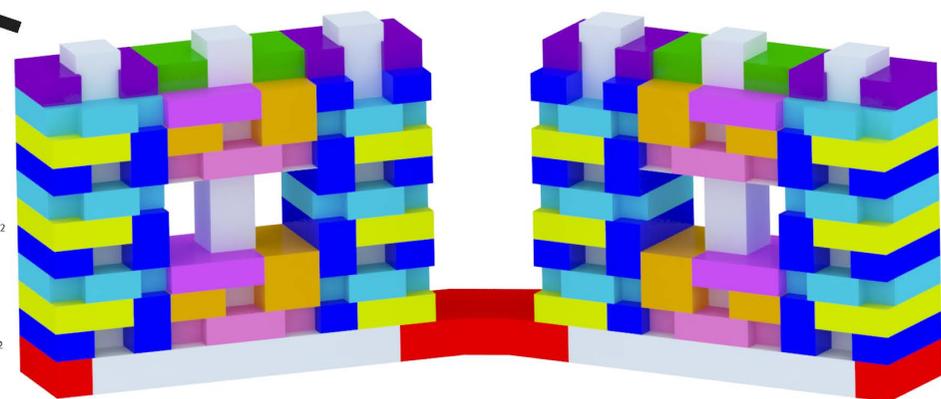
■ Destinato alla attività di  
servizio alle persone e imprese  
Superficie totale: 440 mq



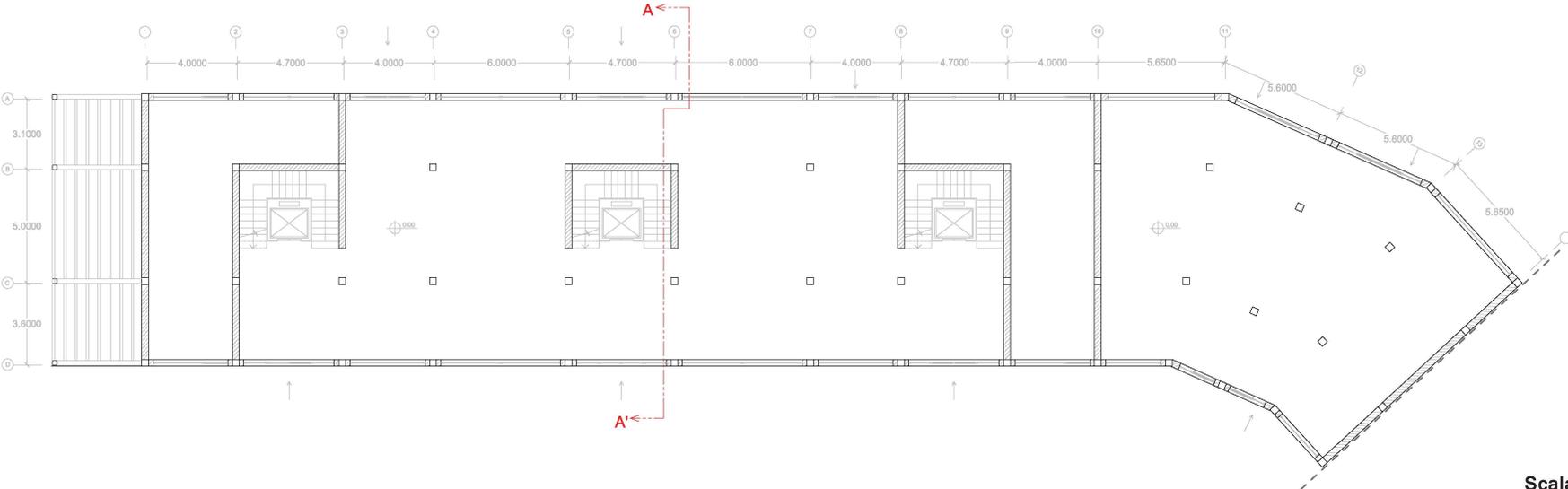
# Presentazione degli alloggi



- A** Bilocale 45 m<sup>2</sup>
- B** Trilocale 61 m<sup>2</sup>
- C** Trilocale 68 m<sup>2</sup>
- D** Trilocale 68 m<sup>2</sup>
- E** Bilocale 47 m<sup>2</sup>
- F** Quadrilocale 83 m<sup>2</sup>
- G** Bilocale 45 m<sup>2</sup>
- H** Bilocale 35 m<sup>2</sup>

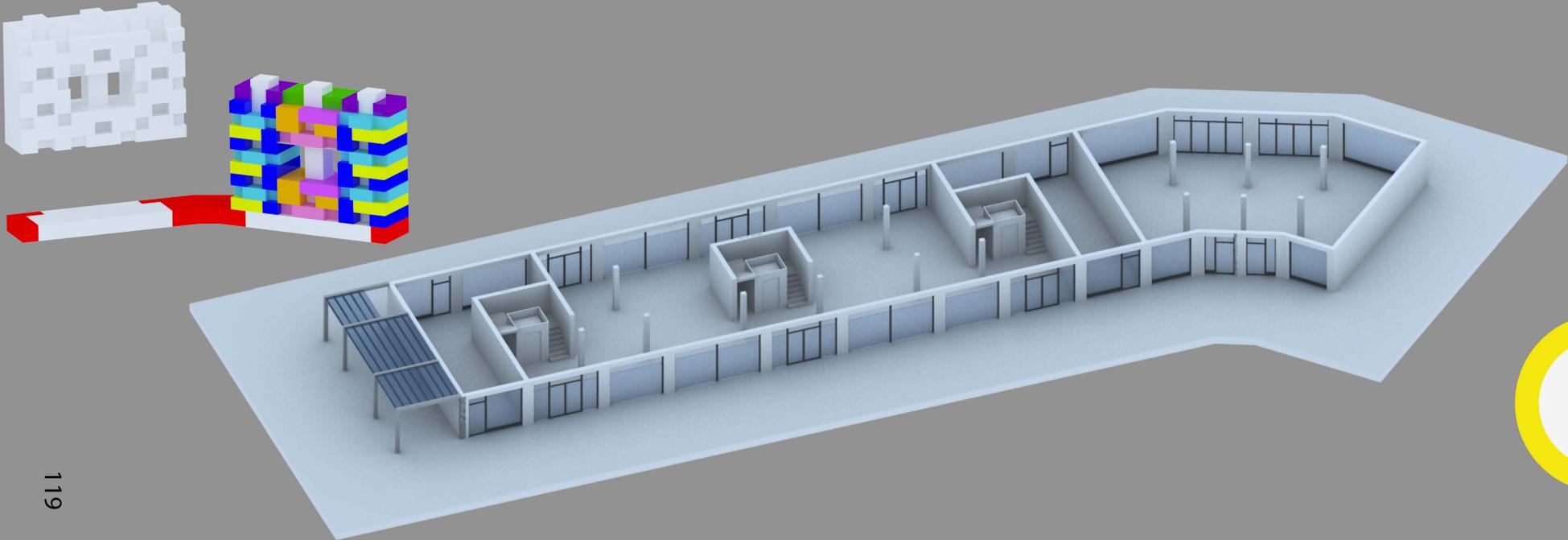


# Piano Terra

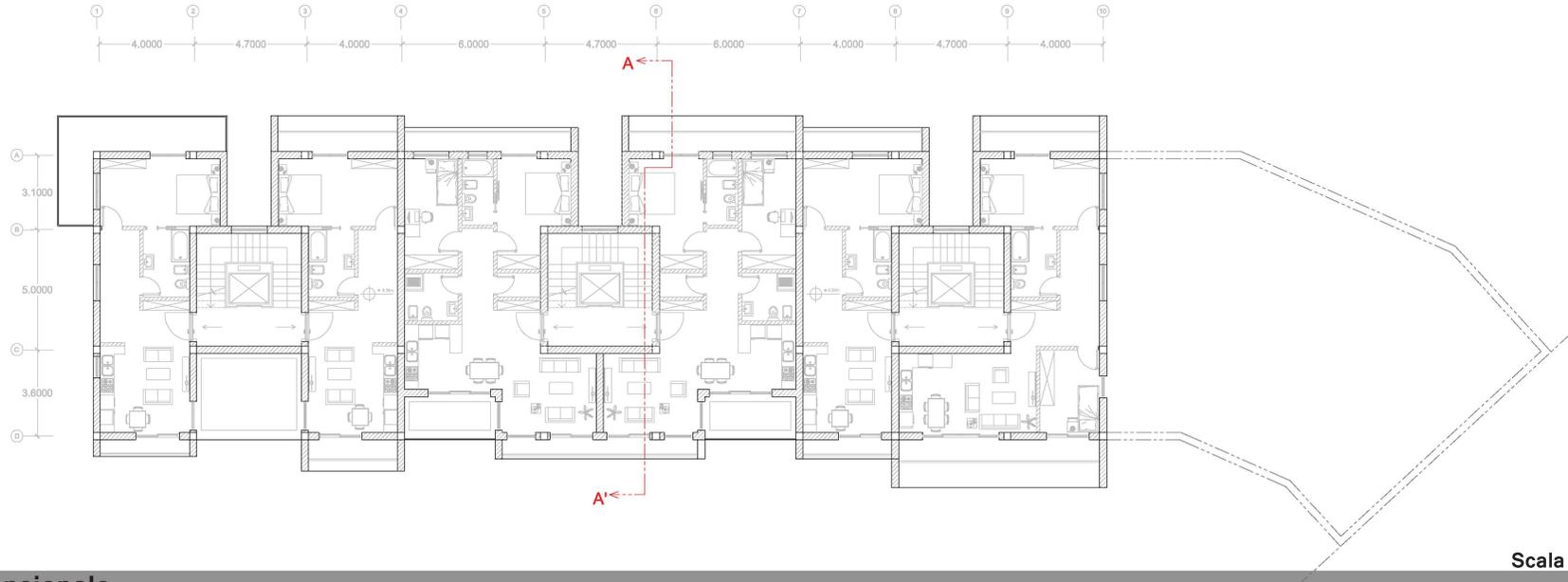


Scala 1:300

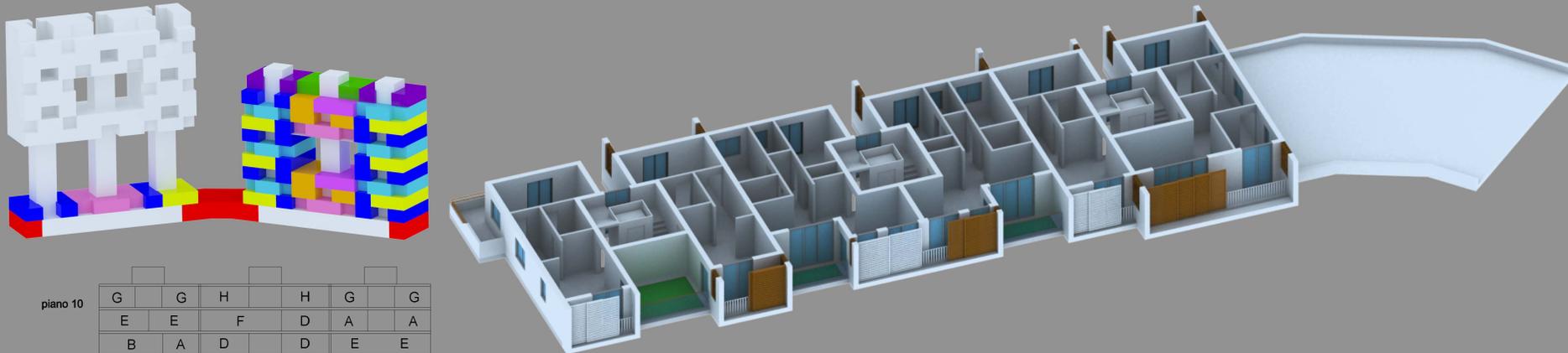
## Modello tridimensionale



# Piano Uno



## Modello tridimensionale

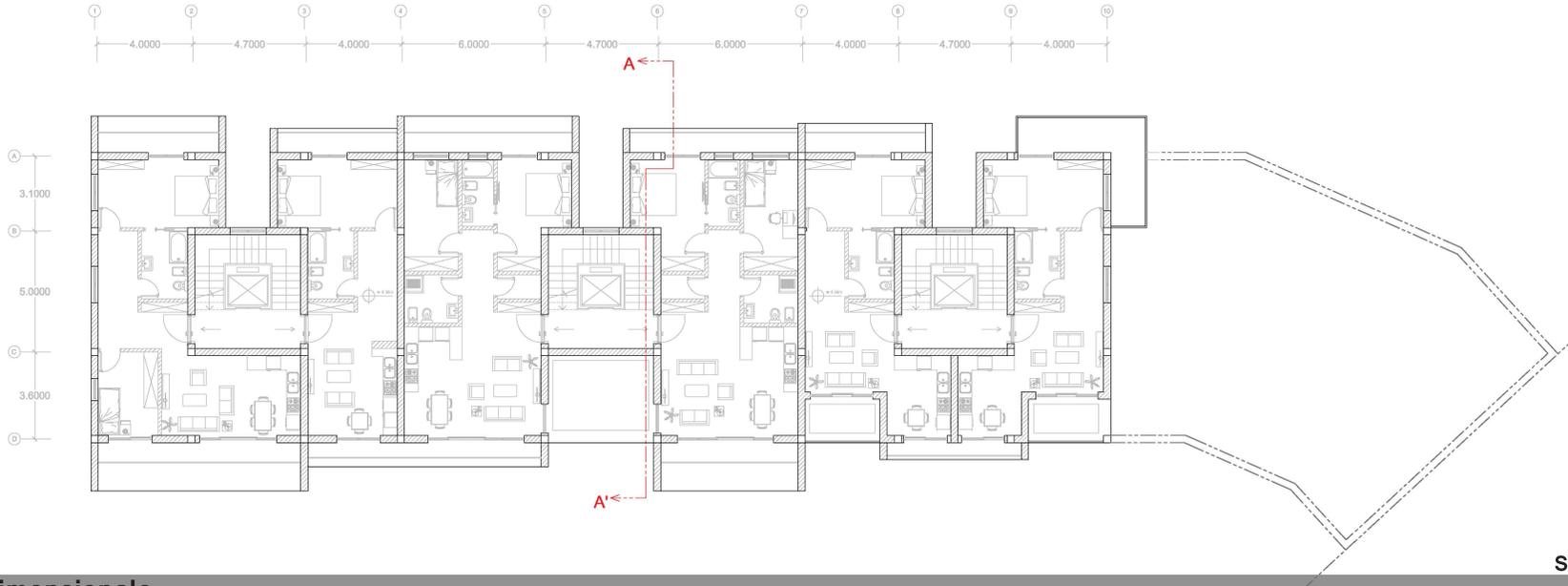


piano 10	G	G	H	H	G	G
	E	E	F	D	A	A
	B	A	D	D	E	E
	A	A	C	C	A	B
	E	E			A	A
	B	A			E	E
piano 4	A	A			A	B
piano 3	E	E	F	D	A	A
piano 2	B	A	D	D	E	E
piano 1	A	A	C	C	A	B
Piano terra			Pilotis			

Guida dei piani

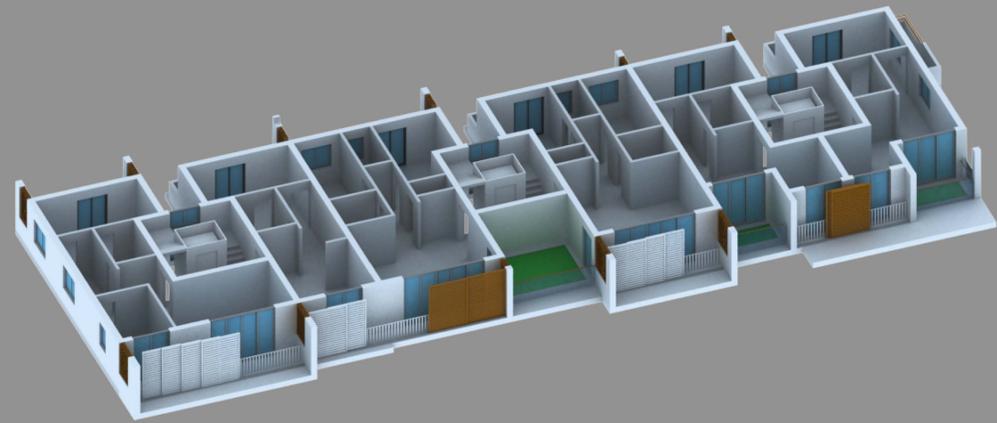
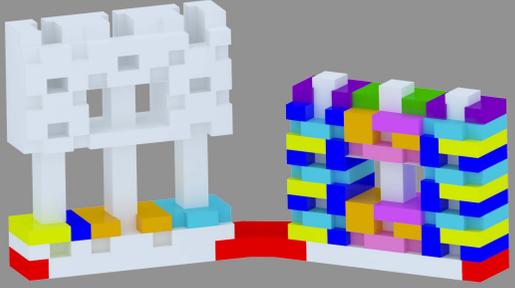


# Piano Due



Scala 1:300

## Modello tridimensionale



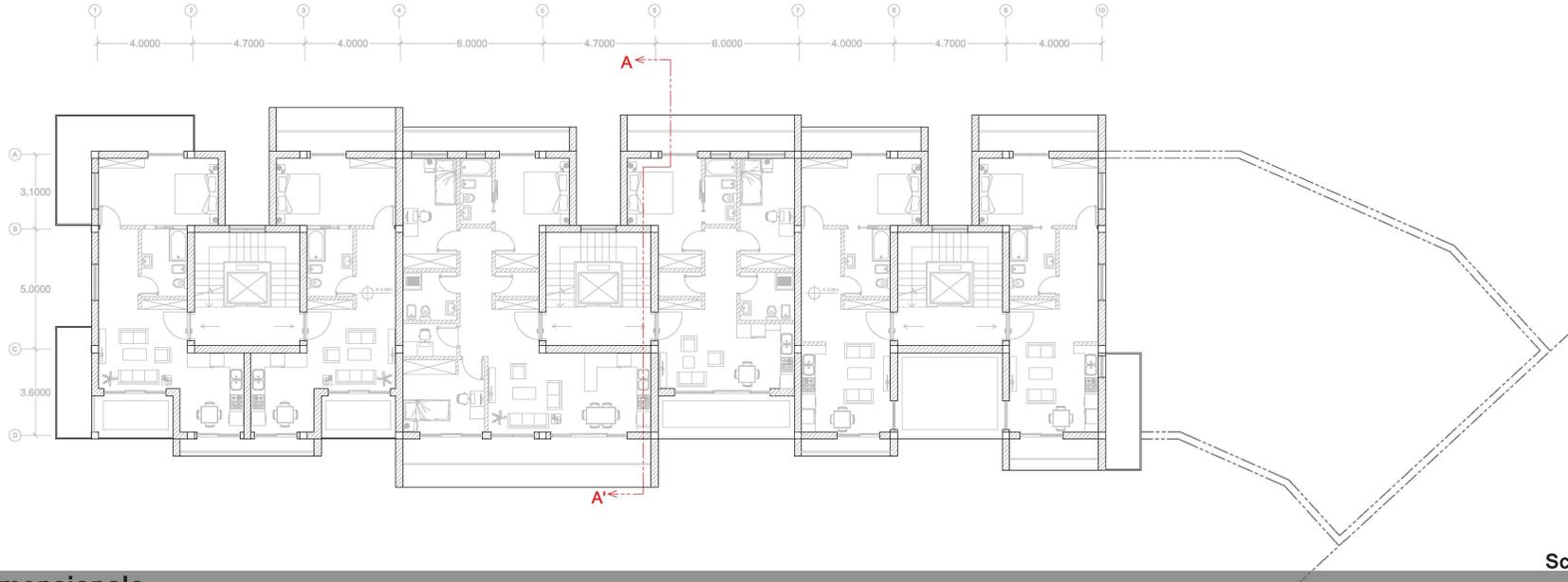
piano 10	G	G	H	H	G	G
	E	E	F	D	A	A
	B	A	D	D	E	E
	A	A	C	C	A	B
	E	E			A	A
	B	A			E	E
	A	A			A	B
piano 4	E	E	F	D	A	A
piano 3	B	A	D	D	E	E
piano 2	A	A	C	C	A	B
piano 1	A	A	C	C	A	B
Piano terra	Pilotis					

121

Guida dei piani

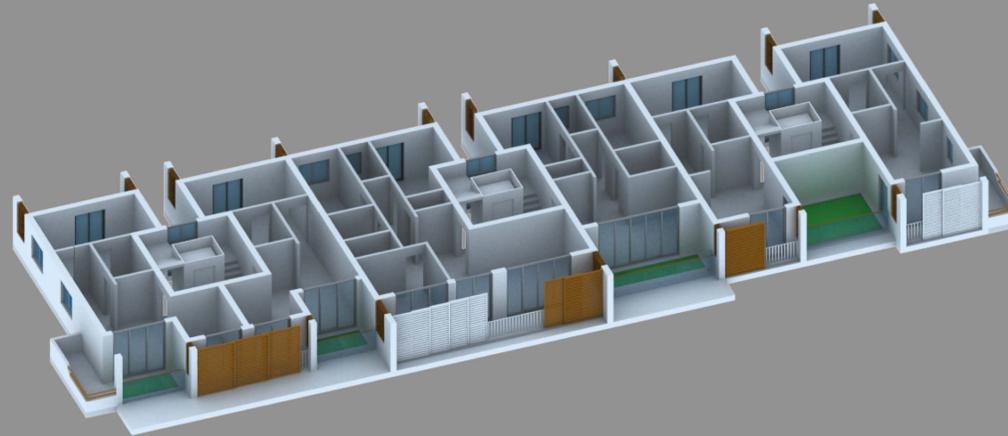
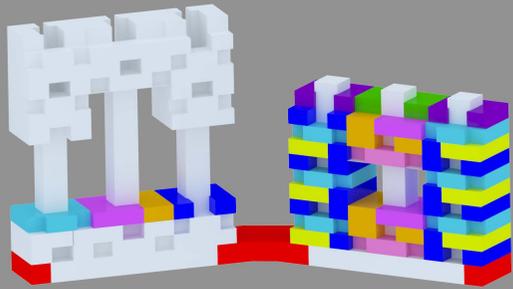


# Piano Tre



Scala 1:300

## Modello tridimensionale

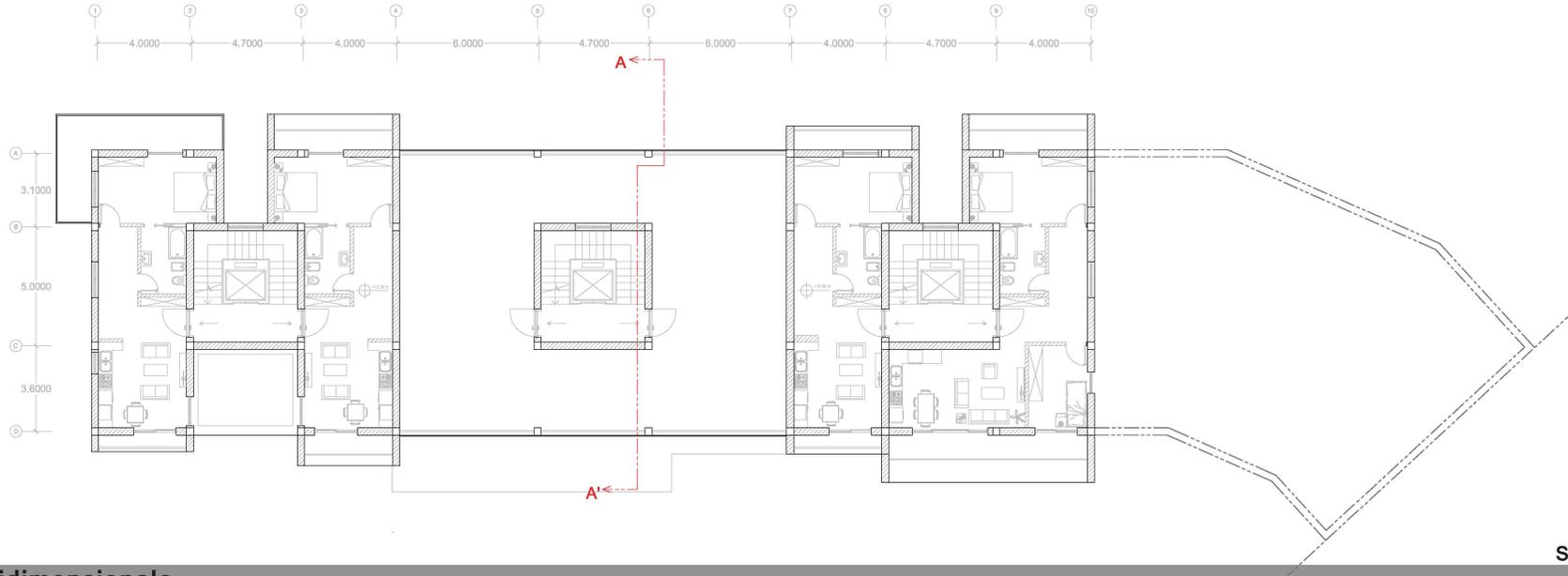


	G	G	H	H	G	G
piano 10	E	E	F	D	A	A
	B	A	D	D	E	E
	A	A	C	C	A	B
	E	E			A	A
	B	A			E	E
	A	A			A	B
piano 4	E	E	F	D	A	A
piano 3	B	A	D	D	E	E
piano 2	A	A	C	C	A	B
piano 1						
Piano terra			Pilotis			

Guida dei piani

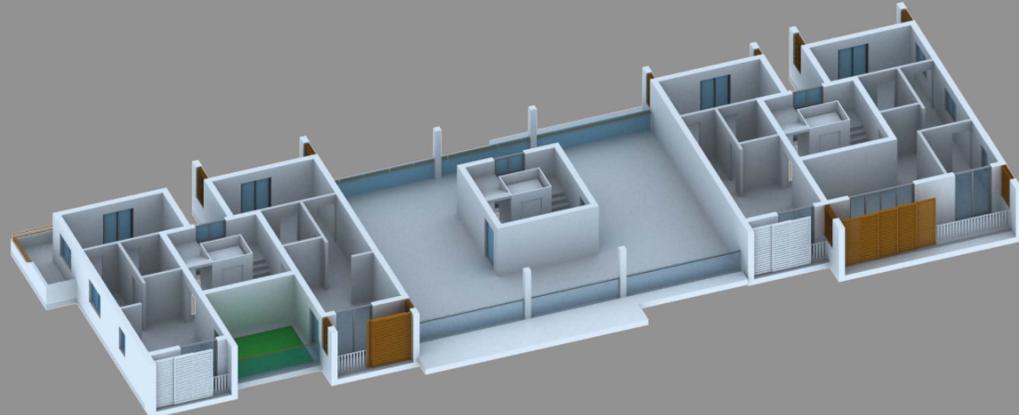
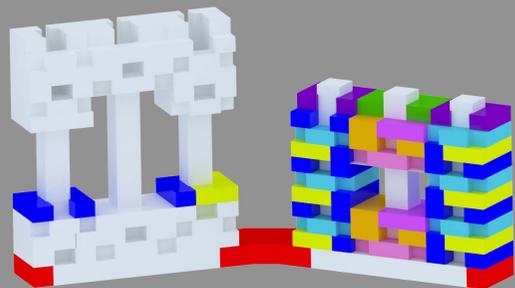


# Piano Quattro



Scala 1:300

## Modello tridimensionale

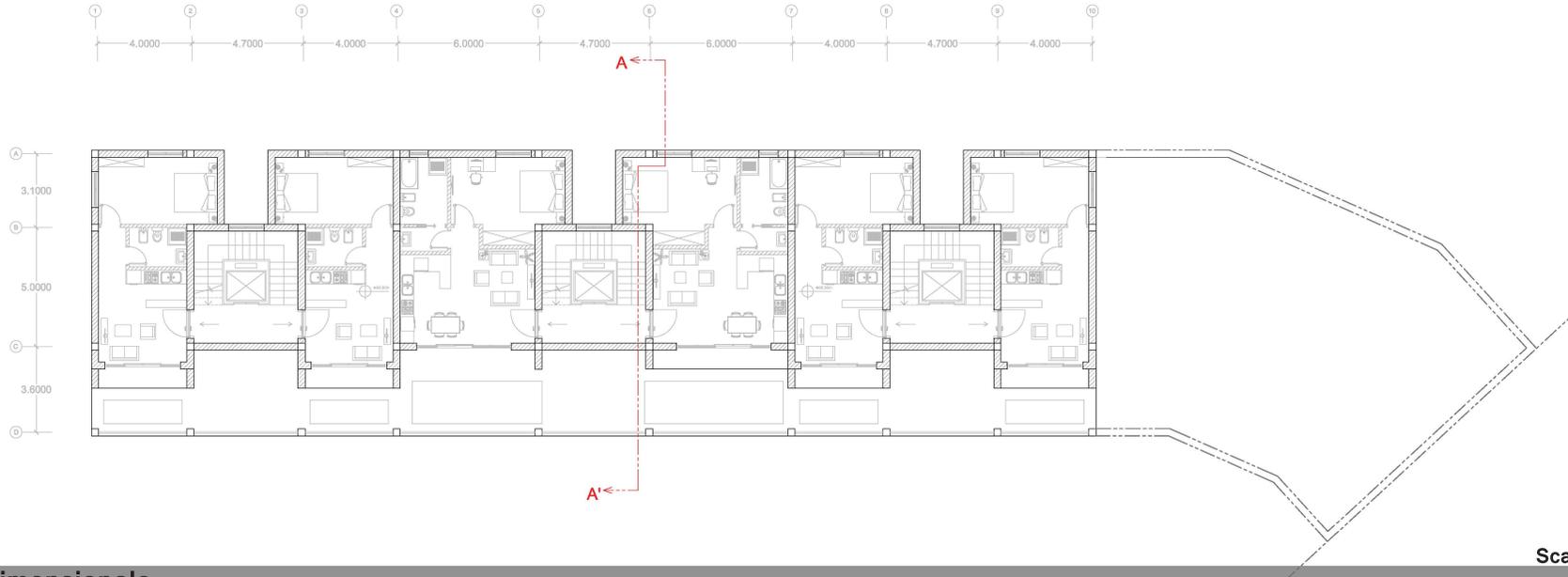


piano 10	G	G	H	H	G	G
	E	E	F	D	A	A
	B	A	D	D	E	E
	A	A	C	C	A	B
	E	E			A	A
	B	A			E	E
piano 4	A	A			A	B
piano 3	E	E	F	D	A	A
piano 2	B	A	D	D	E	E
piano 1	A	A	C	C	A	B
Piano terra			Pilotis			

Guida dei piani

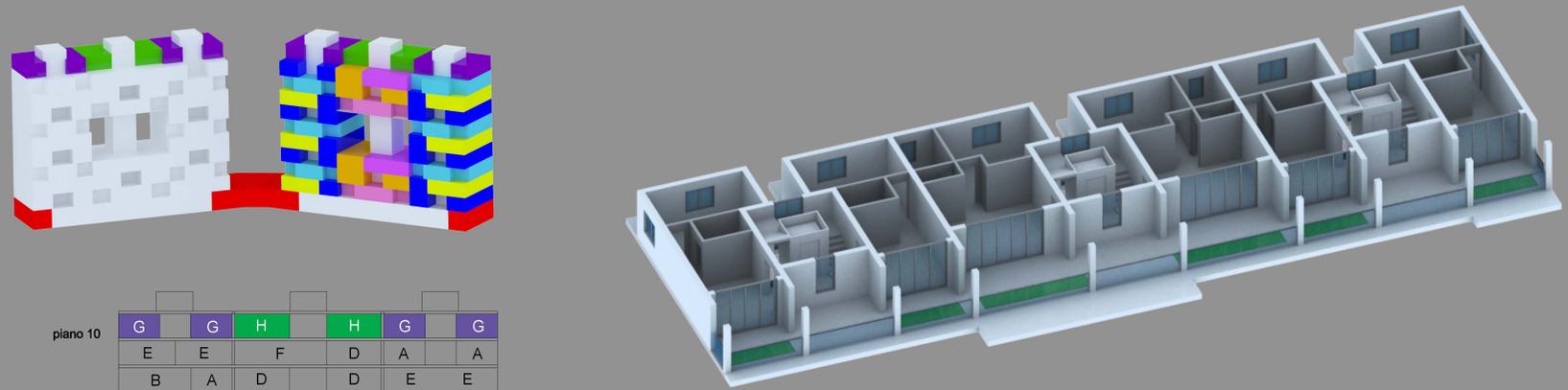


# Piano Dieci



Scala 1:300

## Modello tridimensionale

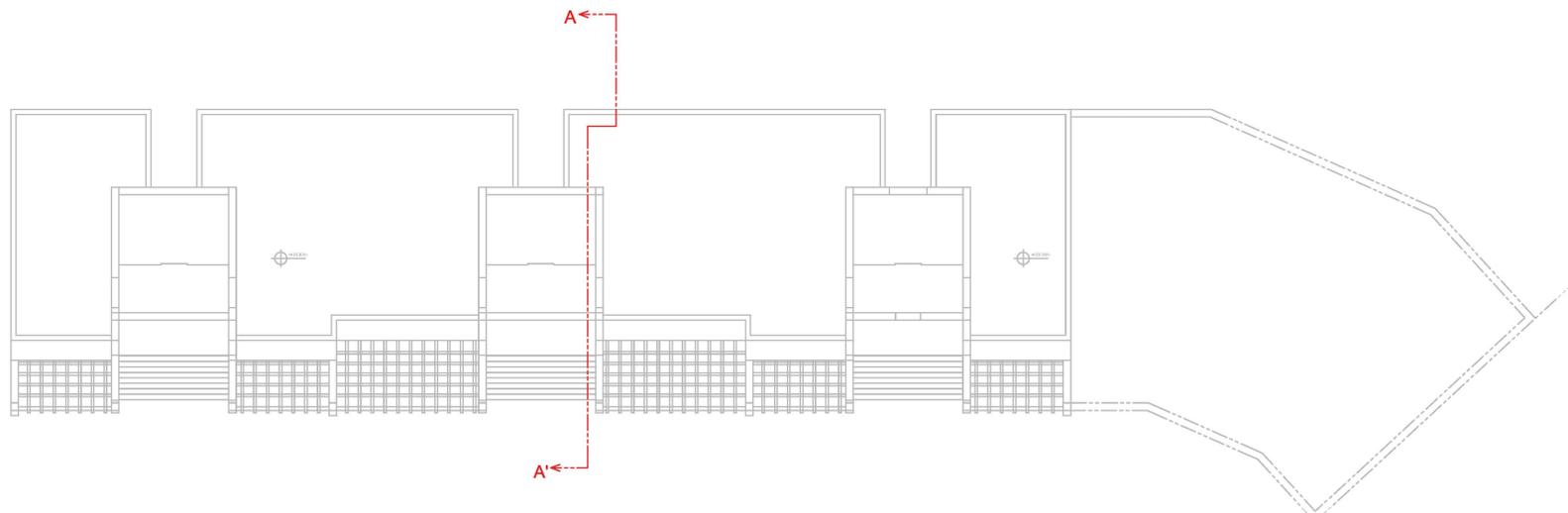


	G	G	H	H	G	G
piano 10	E	E	F	D	A	A
	B	A	D	D	E	E
	A	A	C	C	A	B
	E	E			A	A
	B	A			E	E
	A	A			A	B
piano 4	E	E	F	D	A	A
piano 3	B	A	D	D	E	E
piano 2	A	A	C	C	A	B
piano 1						
Piano terra			Pilotis			

Guida dei piani

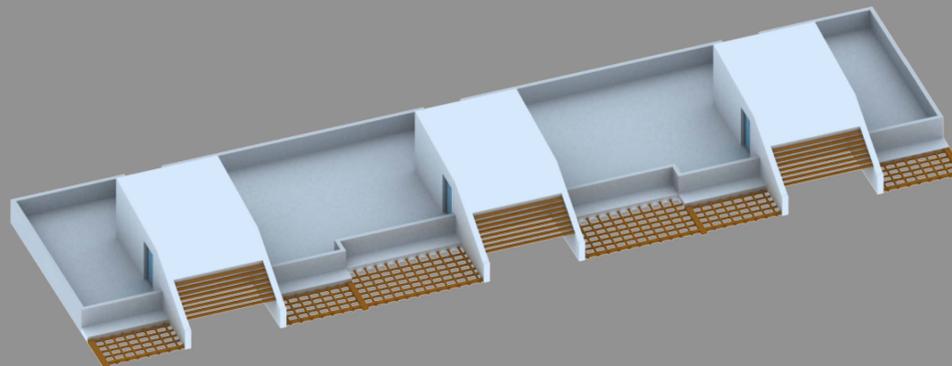
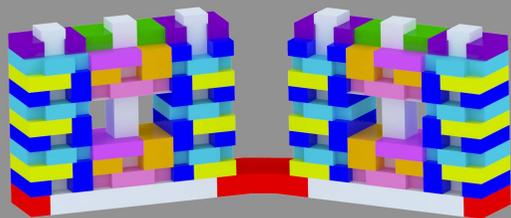


# Piano Copertura



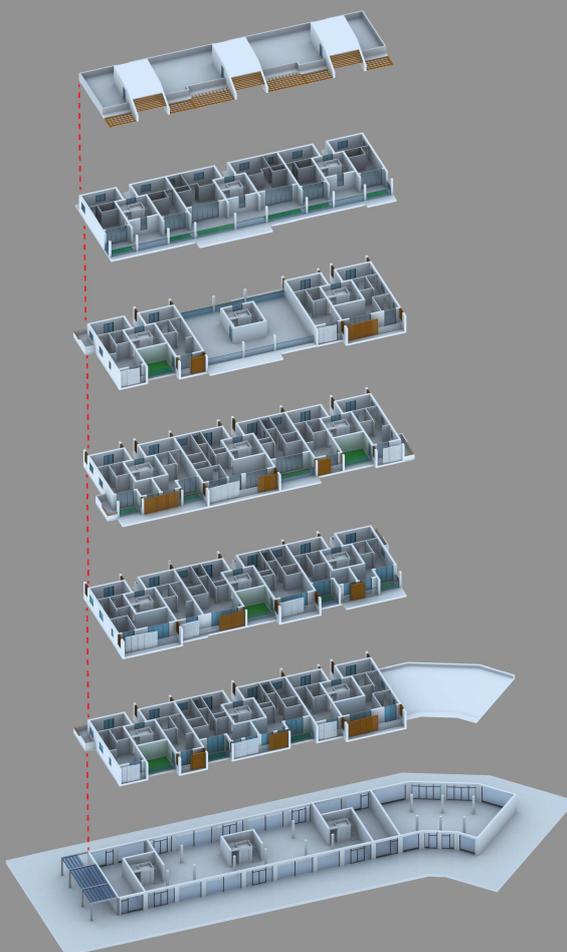
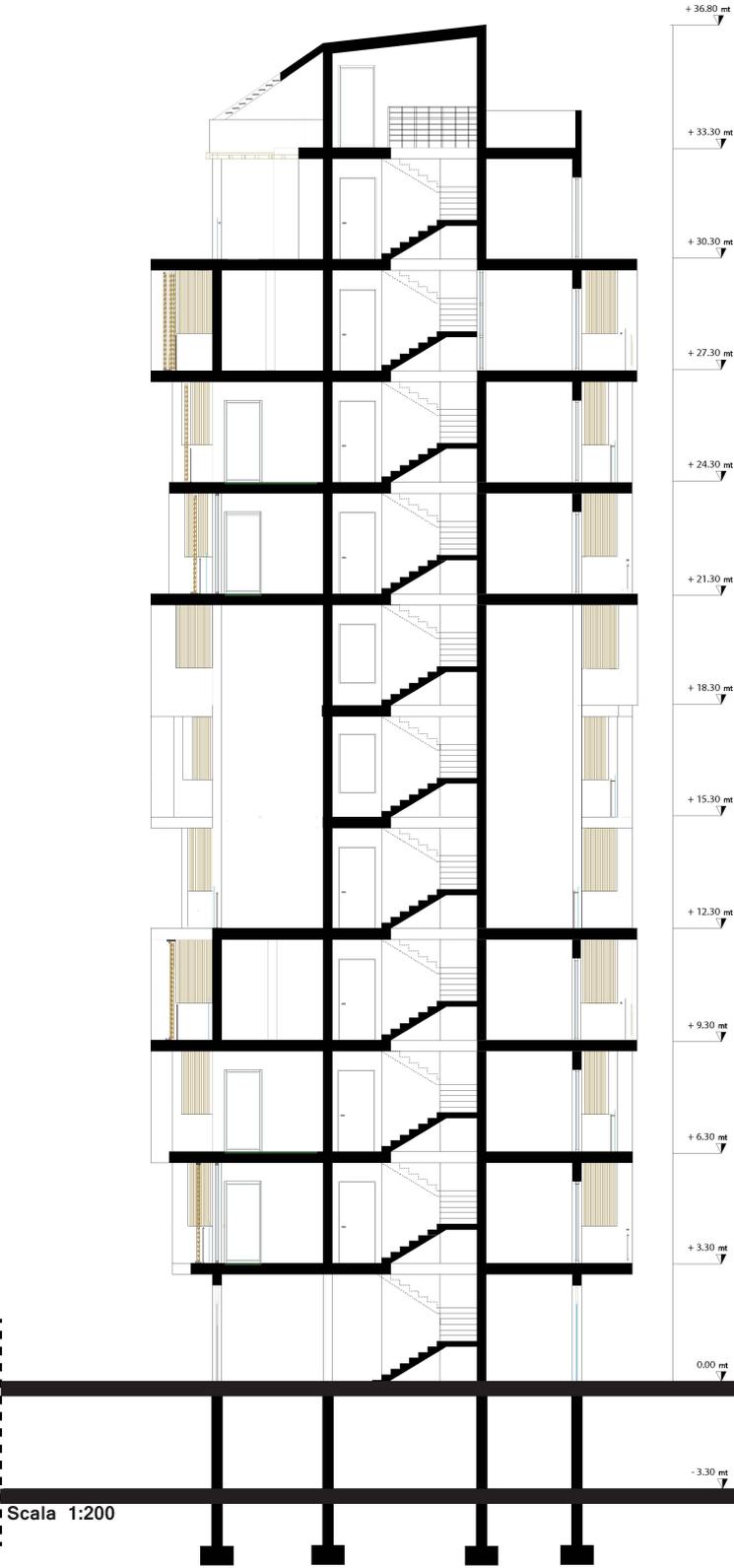
Scala 1:300

## Modello tridimensionale



Sezione A-A'

Modello tridimensionale  
Piani separati





Prospetto Est



Prospetto Ovest



Prospecto Sud



Prospecto Nord



Modello tridimensionale

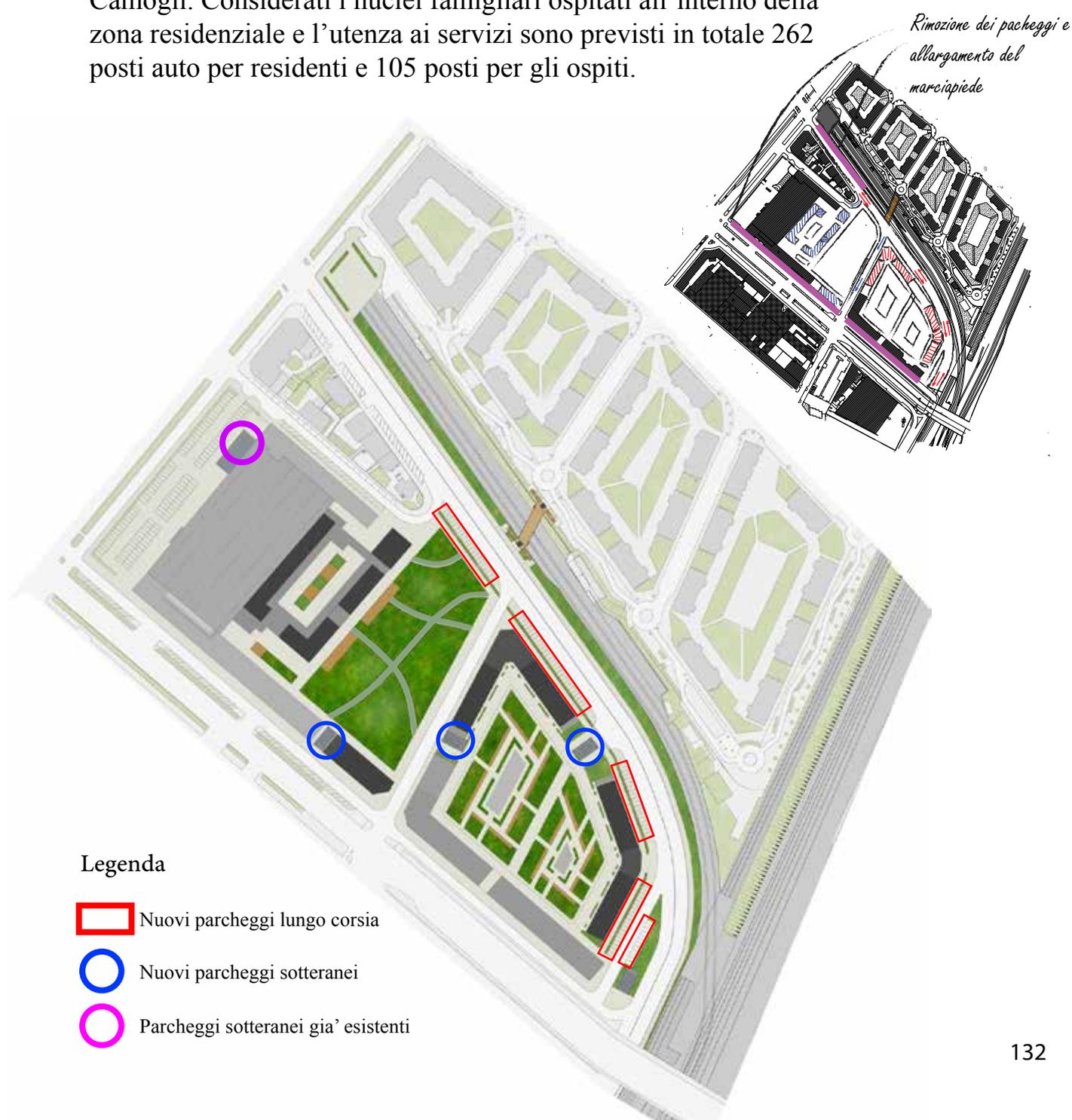






## PARCHEGGI

Per le zone considerate e' prevista la creazione parcheggi interrati e lungo le corsie. Nella zona residenziale saranno presenti dei parcheggi interrati ad uso esclusivamente privato, oltre che ulteriori parcheggi lungo le corsie, alcuni gia' presenti, altri creati ex-novo e di libero accesso. Quanto alla zona dei servizi, si propone la creazione di un parcheggio interrato la cui destinazione prevista e' l'accesso pubblico mirato in particolare all'utenza della piazzetta dei servizi, nello specifico sono previsti 270 posti auto. Inoltre si prevede di eliminare i parcheggi a raso su via Camogli lato Nord al fine di realizzare la continuita' di via Zini ed il suo collegamento con via Camogli. Considerati i nuclei famigliari ospitati all'interno della zona residenziale e l'utenza ai servizi sono previsti in totale 262 posti auto per residenti e 105 posti per gli ospiti.



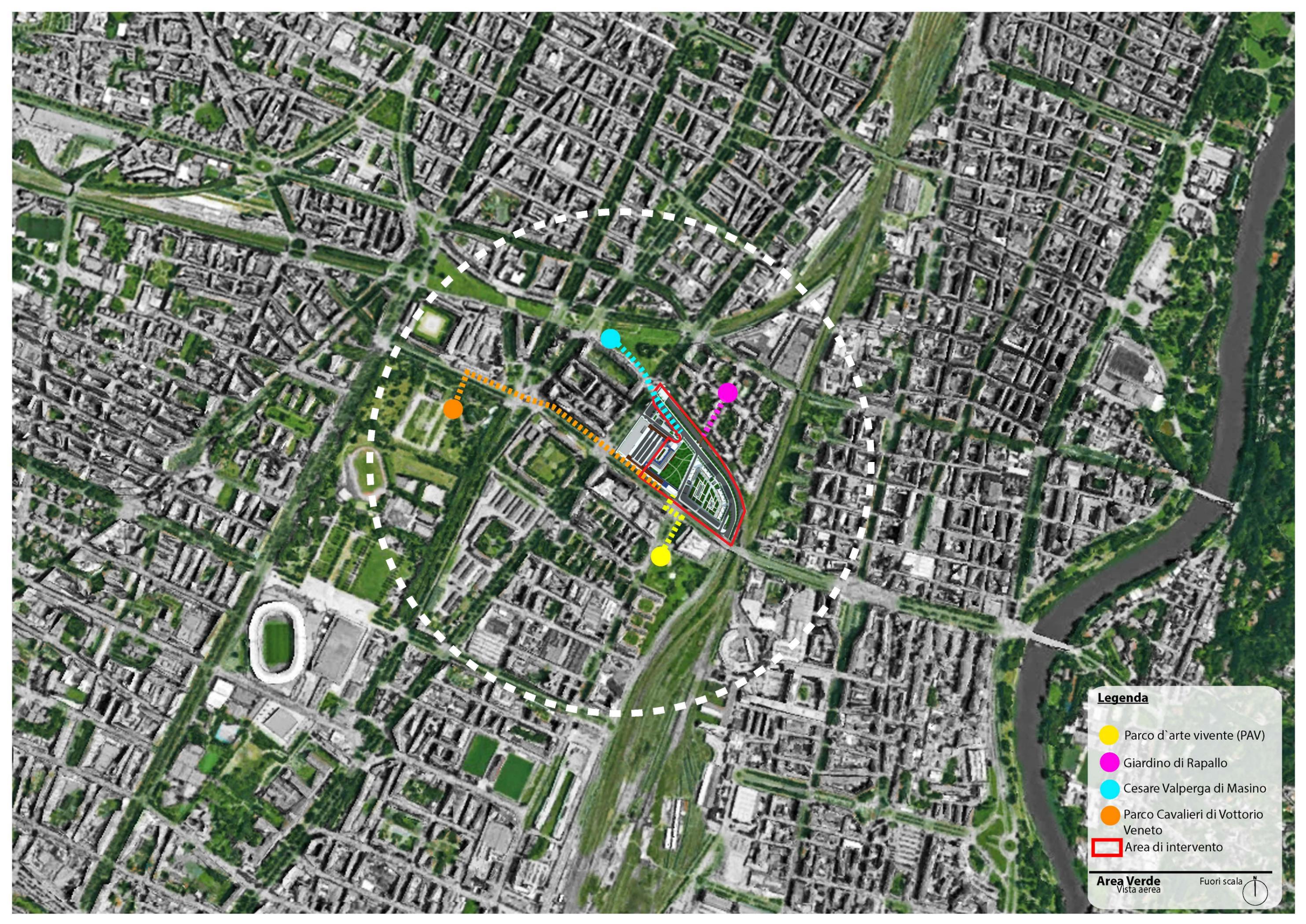
### Legenda

-  Nuovi parcheggi lungo corsia
-  Nuovi parcheggi sotterranei
-  Parcheggi sotterranei gia' esistenti

## AREE VERDI

Le aree verdi previste all'interno degli ambiti considerati sono concepite per migliorare l'estetica e la salubrità del luogo, oltre che favorirne la funzione sociale di aggregazione, rappresentando al contempo una zona ideale per l'attività ricreativa su aree che coprono un spazio di quasi 7600 mq come verde pubblico e un spazio di quasi 3870 mq come verde privato. Il contesto d'intervento è caratterizzato da una peculiare posizione che lo vede posto fra diverse aree verdi, quali il PAV, il parco Cavalieri di Vittorio Veneto, il giardino Valperga Cesare di Masino, i giardini di via Rapallo ed altri piccoli spazi verdi posti nelle sue vicinanze. Ciò pone interessanti spunti di sviluppo, che permetterebbero di caratterizzare la progettazione proprio in funzione di questa collocazione, sia come collegamento fra le stesse, come ad esempio grazie alla passerella ciclo pedonale che lo porrebbe in continuità con via Camogli ed i giardini di via Rapallo, sia come nuovo centro di una "triangolazione verde", della quale potrebbe rappresentare un nuovo punto di riferimento. Per sfruttare le potenzialità offerte da una superficie particolarmente ampia come quella della zona destinata a verde pubblico, ipotizziamo la collocazione al suo interno di varie infrastrutture ludico-ricreative quali: un campo multivalente per l'attività sportiva outdoor, come ad esempio strutture metalliche termosaldate per il calisthenics o attrezzi per la mobilità articolare rivolti ad un pubblico più anziano, giochi per l'infanzia [castelli, altalene et simili] oltre che, ovviamente, complementi d'arredo urbani più tradizionali quali panchine, tavoli e tettoie fiorite. Tutto questo incentiverebbe ulteriormente la fruizione dello spazio pubblico, evitandone la trasformazione in una di quelle aree generiche e degradate che così spesso incontriamo nelle zone semicentrali della nostra città.

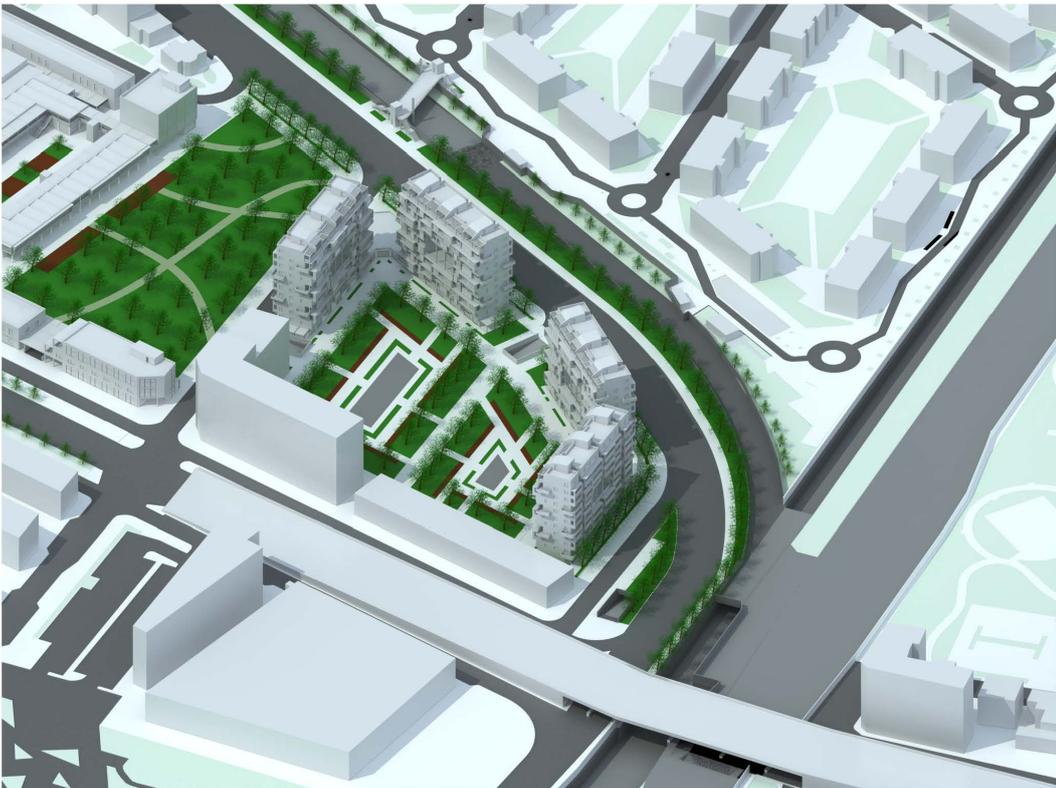
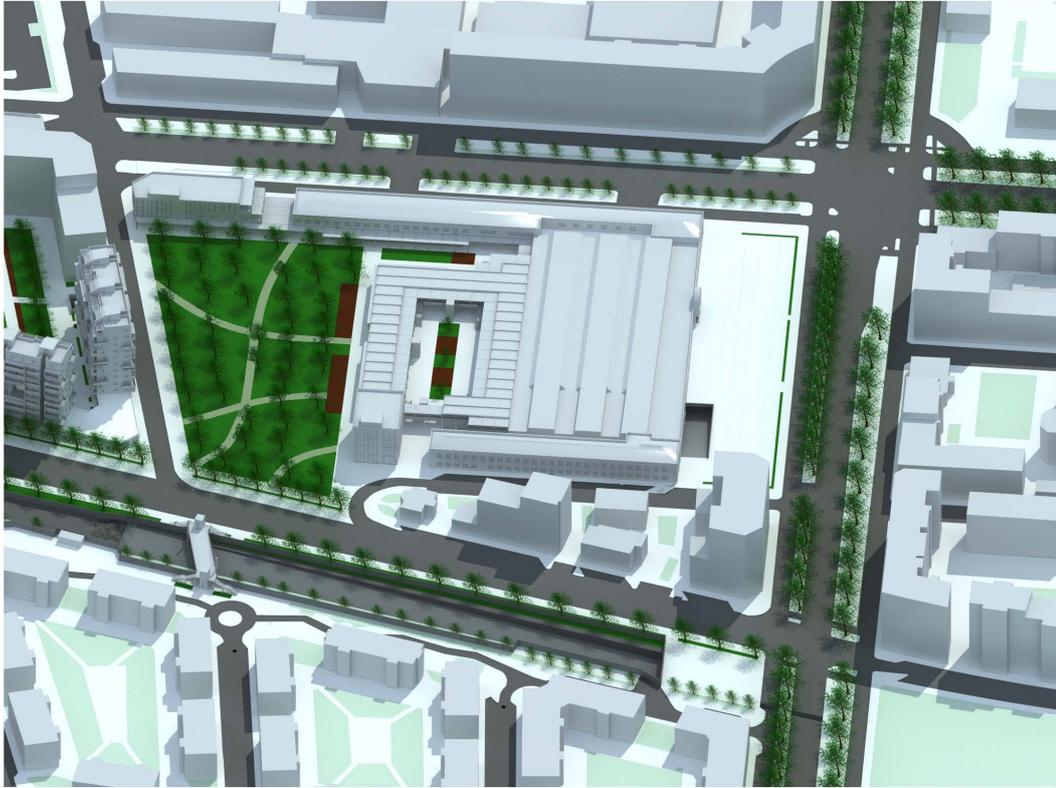
Per quanto riguarda lo spazio verde privato, si è optato a soluzioni che privilegino la tranquillità di questa corte interna agli spazi residenziali, ipotizzando la collocazione al suo interno di una sola piccola area gioco per i bimbi residenti, oltre che zone relax con panchine ed aiuole fiorite. I cittadini non più disturbati dal passaggio ferroviario possono così godere della piacevole vista di aiuole fiorite e viali alberati, con spazi pensati per correre a piedi o in bicicletta, giocare, rilassarsi e studiare, pensare e passeggiare, perdersi e ritrovarsi, osservare e contemplare: vivere insomma. La valorizzazione e la tutela delle aree verdi costituiscono i presupposti essenziali e vincoli imprescindibili di ogni piano di sviluppo urbanistico: l'armoniosa ed equilibrata integrazione di spazi verdi nella struttura delle città contribuisce, in modo decisivo, ad accrescere il valore storico, ambientale e architettonico di tutta la rete urbana, favorendo una migliore vivibilità e accessibilità degli spazi pubblici.



**Legenda**

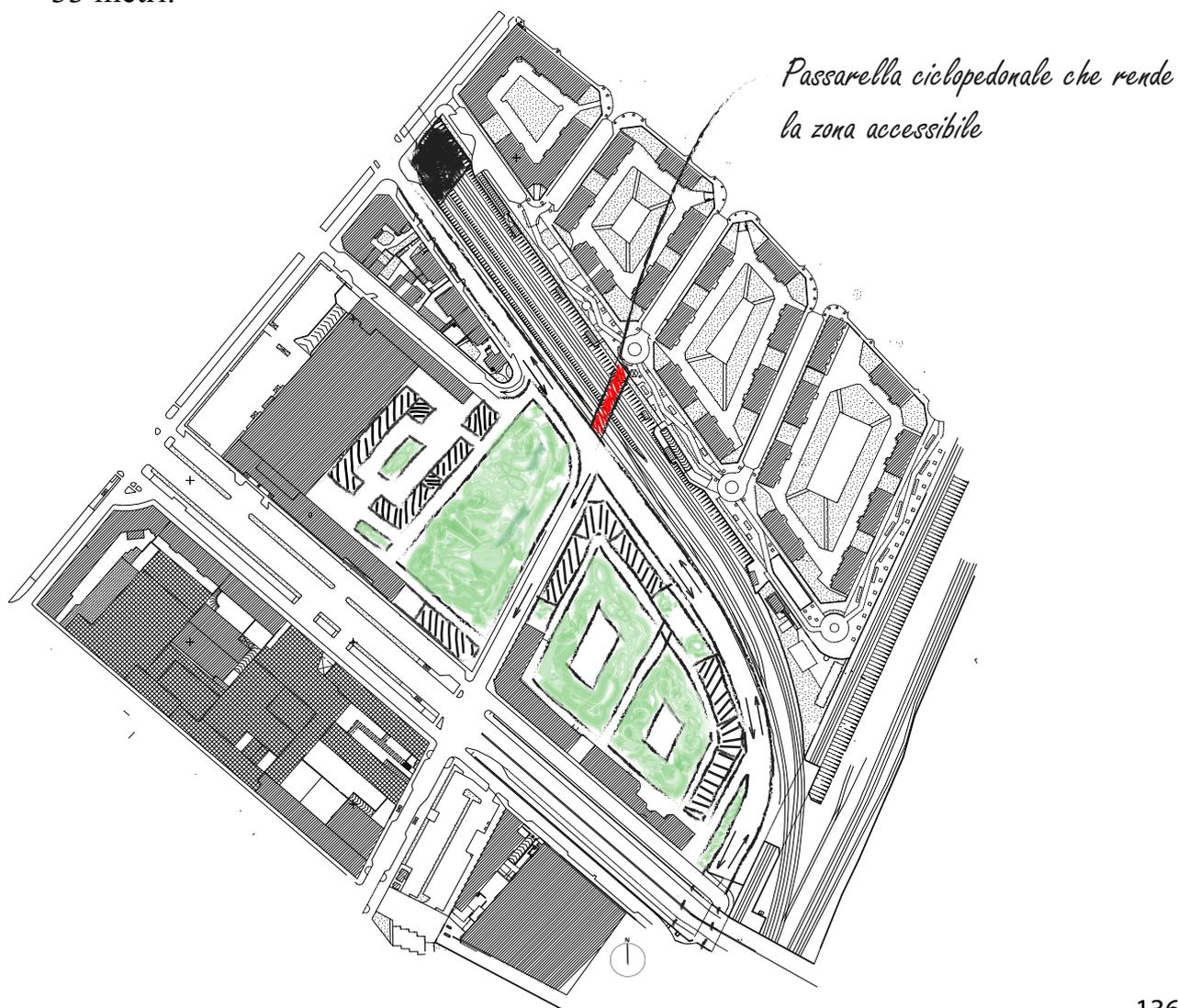
- Parco d'arte vivente (PAV)
- Giardino di Rapallo
- Cesare Valperga di Masino
- Parco Cavalieri di Vittorio Veneto
- ▭ Area di intervento

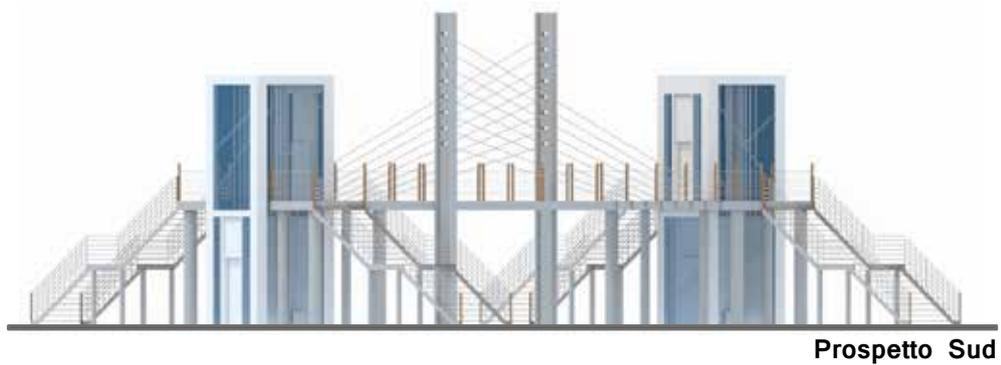
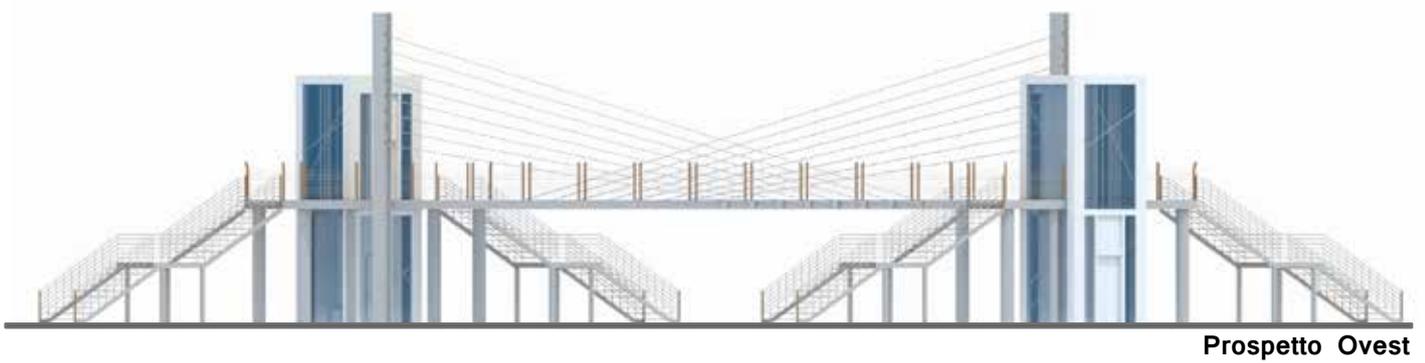
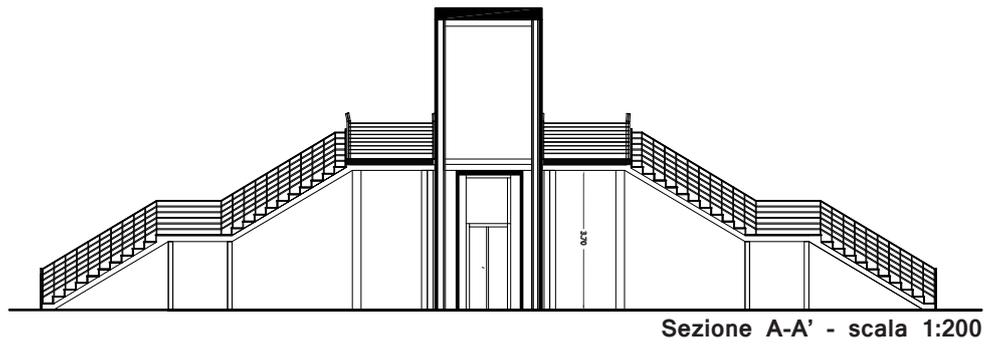
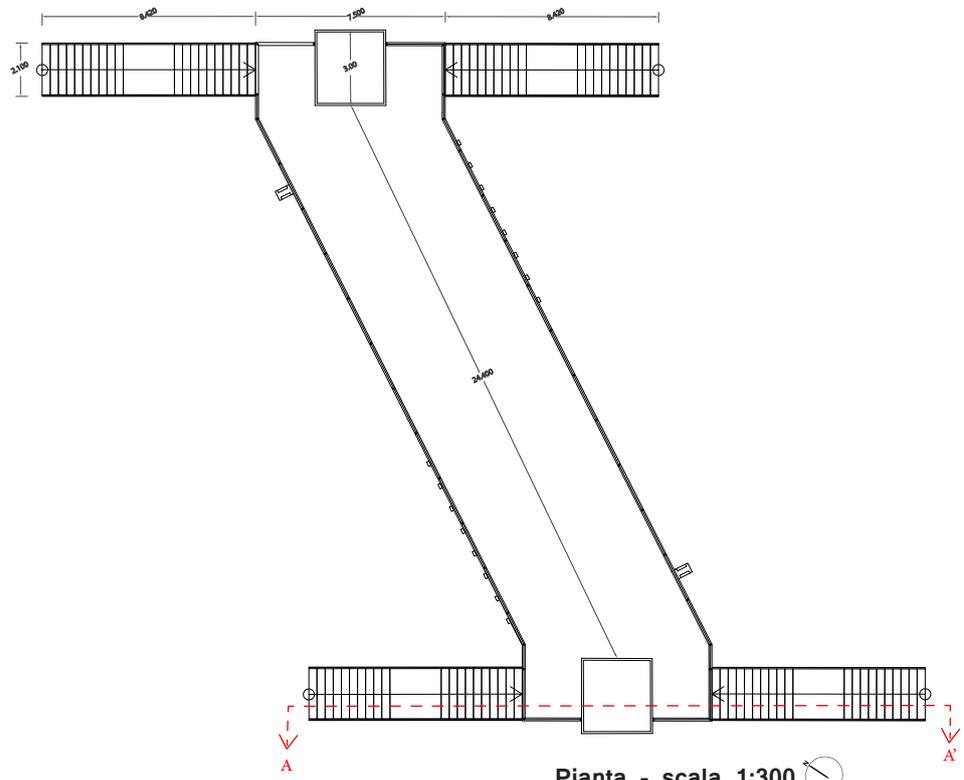
**Render concettuali ,vista area verde**



## Collegamento con Via Arquata

L'area di intervento viene ad essere separata dalla zona Arquata dalla presenza della linea ferroviaria Torino-Savona. Tale linea, proseguendo man mano verso Ovest va ad essere progressivamente interrata, arrivando ad esserelo completamente in prossimità di corso Filippo Turati. In questo contesto, al fine di collegare le due zone del progetto, e' prevista la creazione di una passerella ciclopedonale che scavalchi la ferrovia. Essa viene posizionata in continuità di via Giordano Bruno, permettendone il facile collegamento con la zona di via Arquata, esattamente nel punto nel quale comincia il progressivo interrimento della linea ferroviaria. La passerella rappresenterà il punto di transito ciclopedonale che permetterà agli abitanti nelle zone limitrofe un facile accesso alla zona, rendendone fruibili tutti i servizi che l'area di intervento offrirà. La passerella ha un'altezza di 3,70 metri ed è lunga 33 metri.

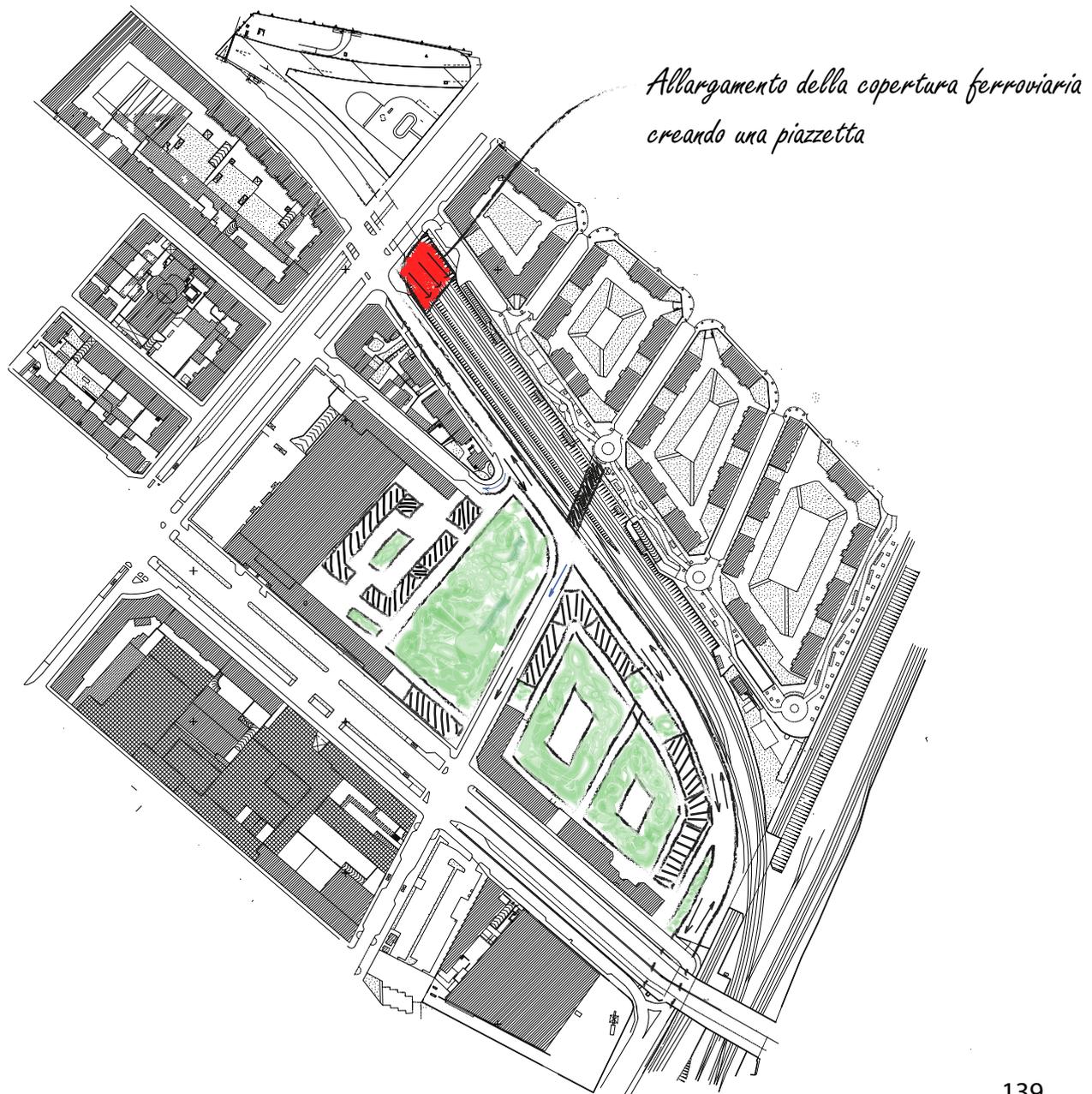






## Ampliamento della copertura ferroviaria

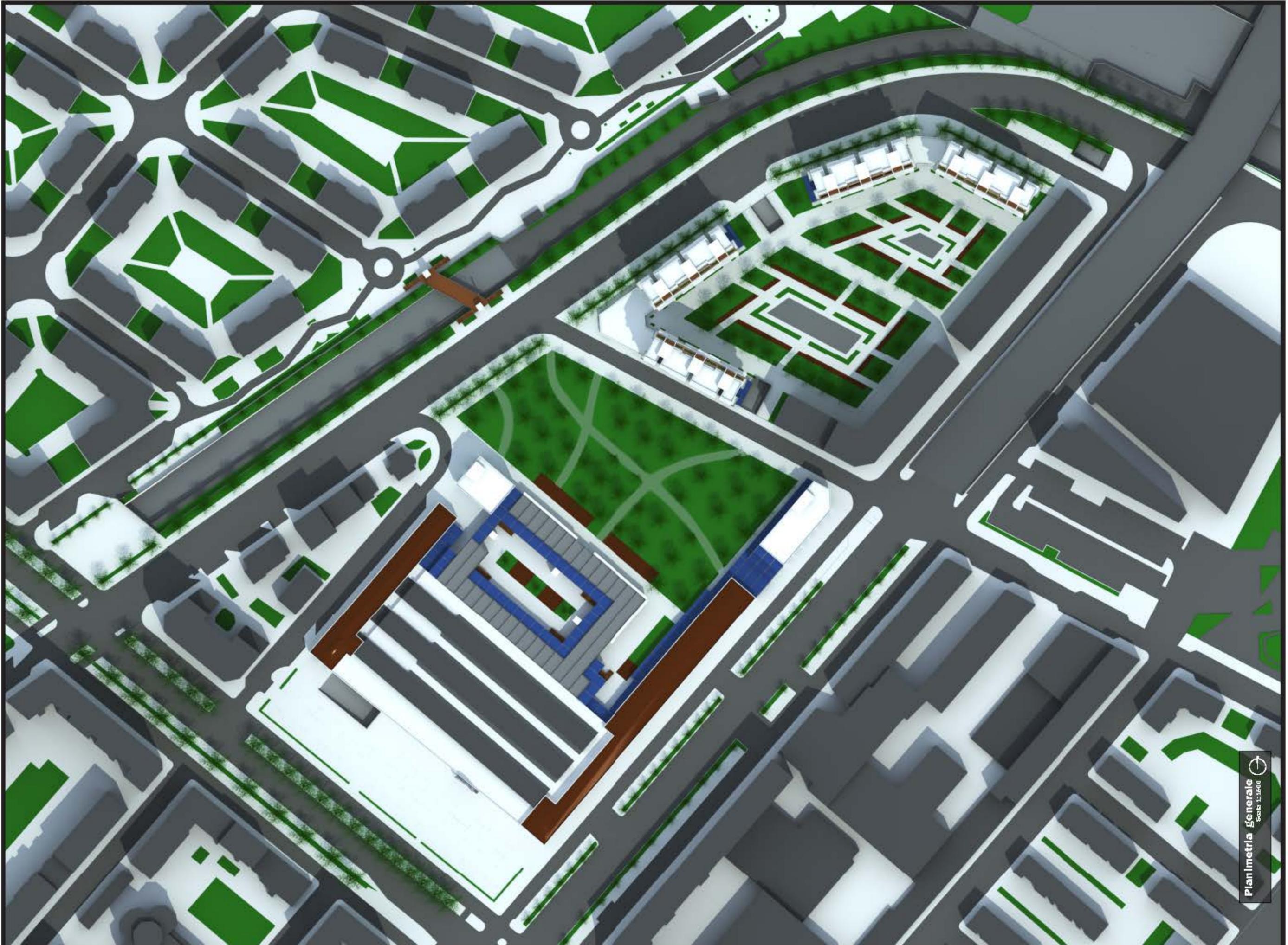
Al fine di creare un punto di sosta ovvero una zona di incontro per gli abitanti che permetta inoltre di godere di una bella vista panoramica verso la collina, il progetto prevede l'ampliamento della copertura ferroviaria nel nodo tra Corso Filippo Turati, Via Camogli e Via Rapallo. L'incremento della copertura permetterà di realizzare una piazzetta che potrebbe ospitare delle panchine ubicate nel mezzo di due fasce alberate, creando una zona di respiro ed incontro per i cittadini. Inoltre si potrebbe dedicarne una parte ad area di posteggio delle biciclette.













Prospetto Est



Prospetto Ovest

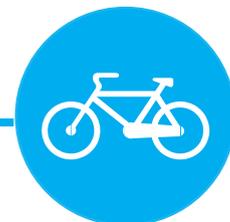


Prospetto Sud



Prospetto Nord

Scala 1:1500



---

## MOBILITA' CICLABILE

Nella variegata complessità dell'ambito urbano, che per sua natura offre diverse possibilità di spostamento ai suoi fruitori, l'accessibilità alle varie funzioni urbane, comporta il governo razionale delle forme di spostamento nella maniera più appropriata possibile alla densità di relazioni ed in ottica di salvaguardia dell'equilibrio ambientale.

L'accessibilità territoriale è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla quella collettiva a quella individuale in ogni sua variante: motorizzata, ciclabile e pedonale.

L'obiettivo è governare l'accessibilità al territorio sfruttando la diversificazione delle modalità di trasporto, senza mai dimenticare la domanda di mobilità espressa dai cittadini: da quella sistematica

(casa-lavoro, casa-scuola), a quella ricreativa (svago, interessi...).

Si devono dunque adottare opportune misure ed azioni, tali da indurre a scegliere spostamenti più compatibili con il territorio e l'ambiente.

La congestione del traffico cittadino è uno dei problemi che più assilla le città europee e non esiste un'unica soluzione a questo problema: in linea generale, si dovrebbe incentivare un uso moderato dei veicoli privati e di quelli per il trasporto delle merci, rendendo al invece più attraenti e sicure le alternative al ricorso all'automobile, come spostarsi a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o in motocicletta e motorino, permettendo ai cittadini di migliorare l'efficienza della loro mobilità grazie a combinazioni efficienti dei vari mezzi di trasporto, cercando sempre di incoraggiare la scelta della modalità di trasporto meno inquinante.

In tale contesto rientrano la mobilità lenta "a impatto zero" (pedonalità e ciclabilità), le forme di trasporto su gomma a basso impatto (veicoli elettrici, ibridi, ecc.), ma anche sistemi di trasporto motorizzati, quali le forme di uso collettivo dell'auto

(car sharing, car pooling, ...), la cui sostenibilità è concentrata nella capacità di ridurre la quota di traffico stradale privato nella rete urbana.

Politiche di incentivo della mobilità ciclistica sono all'ordine del giorno nella maggior parte delle città europee. Favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano significa diminuire significativamente gli spostamenti motorizzati ottenendo città più pulite, silenziose, sicure e vivibili. I vantaggi dell'uso della bicicletta sono molteplici: è ecologica, veloce, divertente, economica ed anche sana.



La bicicletta rappresenta un mezzo agile, poco ingombrante, silenzioso, che non produce emissioni di alcun tipo e perfetto per la percorrenza urbana.

Particolarmente economico in termini di efficienza energetica, sulle brevi e medie distanze sino ai 6-7 km, ovvero percorrenze tipiche dell'utenza media individuale in un contesto urbano, la bici risulta competitiva rispetto ai mezzi motorizzati.

L'uso quotidiano della bicicletta migliora inoltre la salute di chi la utilizza, riducendo in particolare il rischio di malattie cardiovascolari e consente inoltre di inalare meno inquinanti: un automobilista infatti respira più ossido di carbonio, ossido d'azoto e benzene rispetto ad un ciclista.

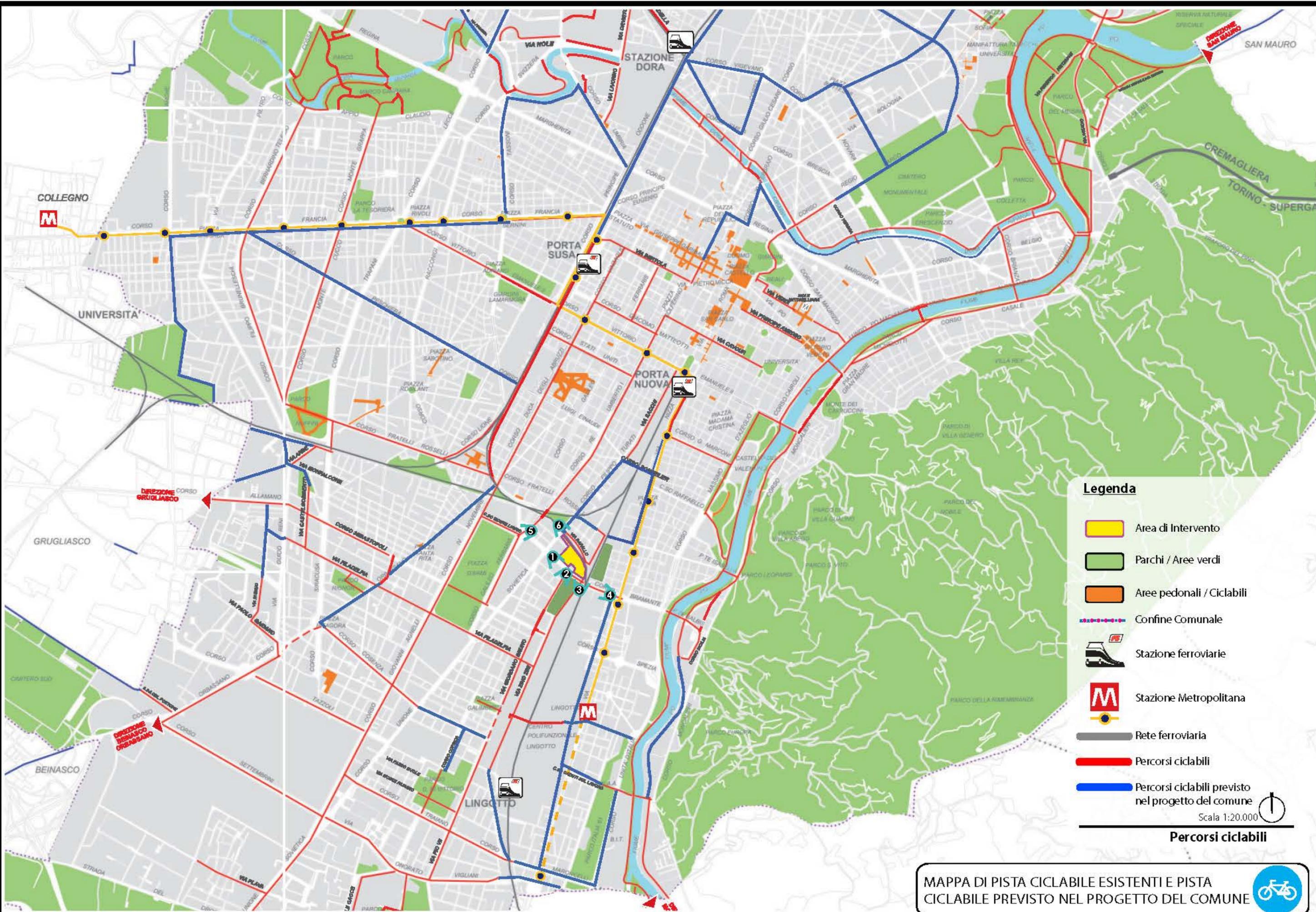
La diffusione di questo mezzo, se adeguatamente sostenuta, migliora il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e agli incidenti. Non ultimo, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza da fonti non rinnovabili ed incentivarne l'utilizzo, non solo per il tempo libero ma soprattutto per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, significa ridurre considerevolmente le emissioni di CO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>.

La Provincia di Torino è da molti anni impegnata nello sviluppo e nella promozione di un sistema ciclabile provinciale, inserito capillarmente nell'area metropolitana e nella collina cittadina, utile strumento per promuovere, da un nuovo punto di vista, le ricchezze del patrimonio naturale, storico e rurale che il territorio piemontese offre.

Il sistema ciclabile risulta ormai inserito nella rete infrastrutturale regionale e locale, ed è aggiornato costantemente, rendendo così fruibili a tutti, sia nel tempo libero che negli spostamenti quotidiani, sia il territorio, sia la rete ciclabile stessa, ormai piuttosto estesa. Per questo è nata l'idea di proporre alcuni strumenti utili ai ciclisti per muoversi sul territorio come, ad esempio, una guida di itinerari ciclabili per promuovere il piccolo turismo in bicicletta e, allo stesso tempo, diffondere gli spostamenti a breve raggio mediante questo mezzo.<sup>1</sup>

Nella pagina successiva è inserita la planimetria illustrativa delle piste ciclabili esistenti e quelle di cui è prevista la realizzazione sul territorio di Torino, oltre a con visivi numerati che illustrano, attraverso le immagini, tratti di piste ciclabili passanti nelle immediate vicinanze dell'area oggetto di questo intervento.

<sup>1</sup> [http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/all1\\_piano-della-mobilit-ciclabile\\_emend.pdf](http://www.comune.torino.it/trasporti/bm~doc/all1_piano-della-mobilit-ciclabile_emend.pdf) (Piano della mobilità ciclabile-Allegato 1)-Ottobre 2013



**Legenda**

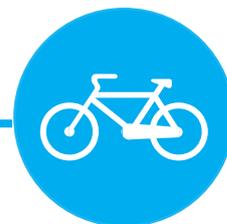
-  Area di Intervento
-  Parchi / Aree verdi
-  Aree pedonali / Ciclabili
-  Confine Comunale
-  Stazione ferroviarie
-  Stazione Metropolitana
-  Rete ferroviaria
-  Percorsi ciclabili
-  Percorsi ciclabili previsto nel progetto del comune

Scala 1:20.000

**Percorsi ciclabili**

MAPPA DI PISTA CICLABILE ESISTENTI E PISTA CICLABILE PREVISTO NEL PROGETTO DEL COMUNE 



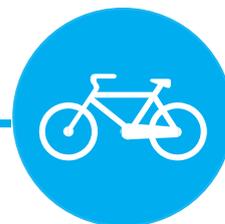


5



6





---

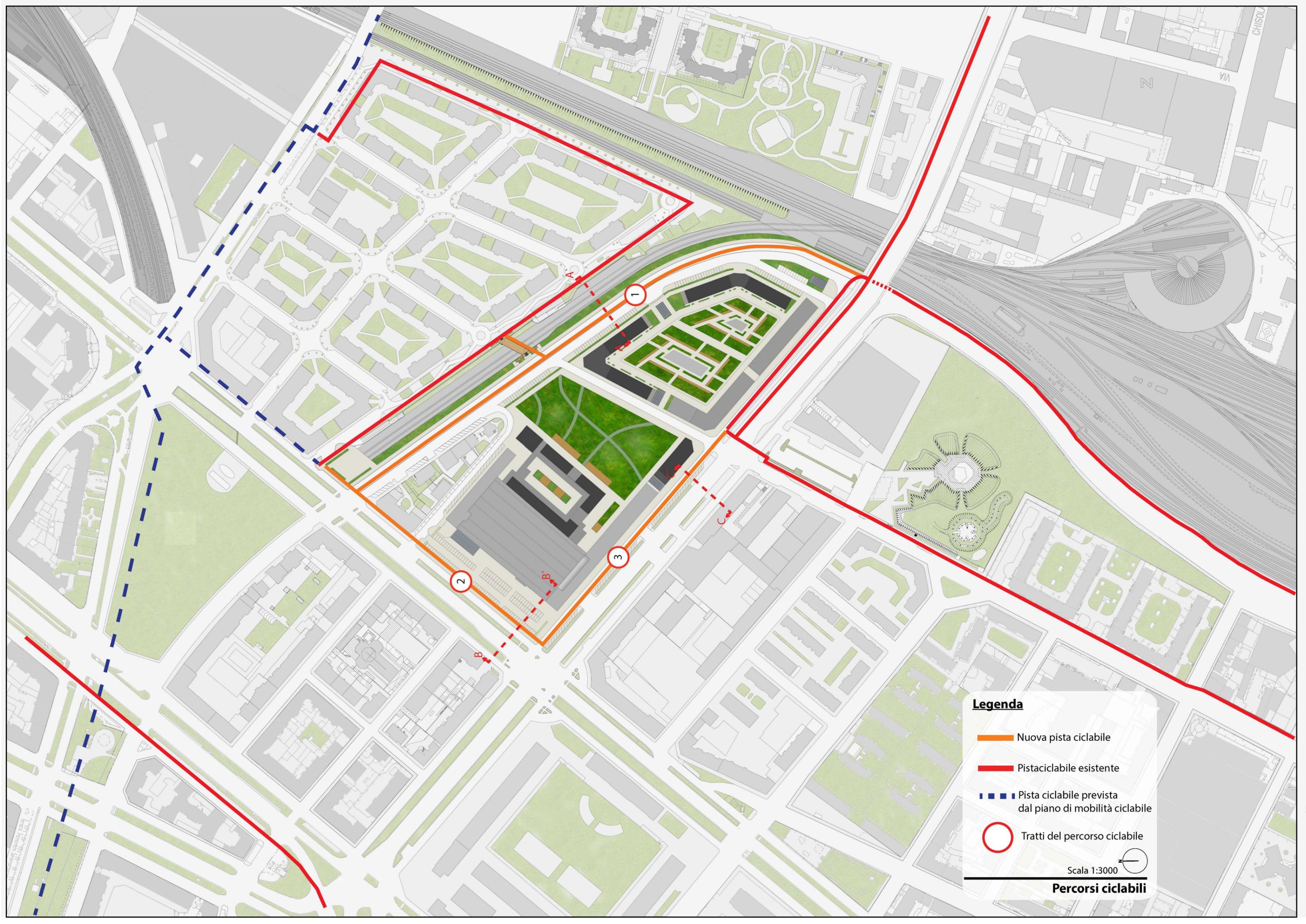
## REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLABILE

Come si può ben notare dal grafico sottostante, piste ciclabili esistenti e percorsi ciclabili in divenire (secondo il Piano urbano della mobilità sostenibile della città di Torino) passano nelle vicinanze dell'area di intervento. Per questo motivo, questo progetto di sviluppo prevede al suo interno l'attuazione di percorsi ciclabili al fine di integrarli in maniera ottimale sia con i tratti già esistenti, sia con quelli in attuale realizzazione ma anche con quelli solamente ipotizzati, in modo da offrire una valida alternativa di mobilità per tutti gli utenti della zona e non solo, che avranno così modo di apprezzare le peculiarità dell'area mediante il punto di vista del tutto peculiare come quello offerto dallo spostamento mediante bicicletta.

L'obiettivo è dunque connettere le piste ciclabili esistenti con quelle previste nella maniera più armonica possibile e, a tal fine, si è proposta la creazione di un nuovo tratto di pista ciclabile che vada a creare un loop, collegando le varie parti di questo isolato.

Più nei dettagli, come descritto nel grafico, si può notare che il progetto è diviso in 3 tratti: il primo in continuità col tratto già esistente della ciclopedonale di via Zini, chiaramente integrandosi nello stesso contesto del prolungamento della stessa; il secondo tratto rappresenta la continuazione del primo, girando su corso Filippo Turati e proseguendo, da un lato, sino ad incrociarsi con il terzo tratto di corso Bramante e, dall'altro lato, continuandosi nella pista ciclabile già prevista dal piano di mobilità sullo stesso corso Turati.

Il terzo tratto viene realizzato rimuovendo i parcheggi posti lungo il controviale di corso Bramante (lato nord), in modo tale da unirsi ai due tratti esistenti di via Giordano Bruno e il tratto esistente del cavalferrovia di corso Bramante e chiudendo dunque l'anello intorno all'area di intervento.

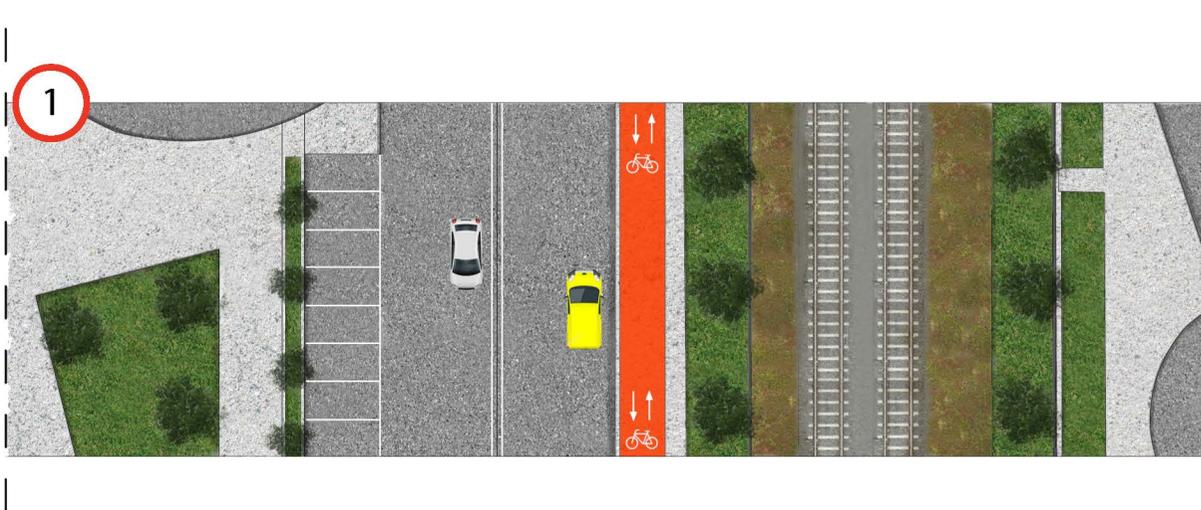


**Legenda**

- Nuova pista ciclabile
- Pistaciclabile esistente
- Pista ciclabile prevista dal piano di mobilità ciclabile
- Tratti del percorso ciclabile

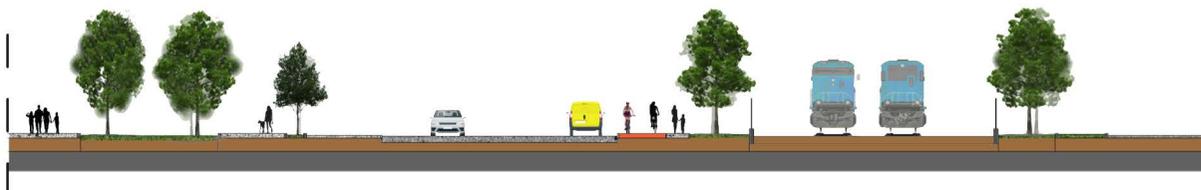
Scala 1:3000

**Percorsi ciclabili**

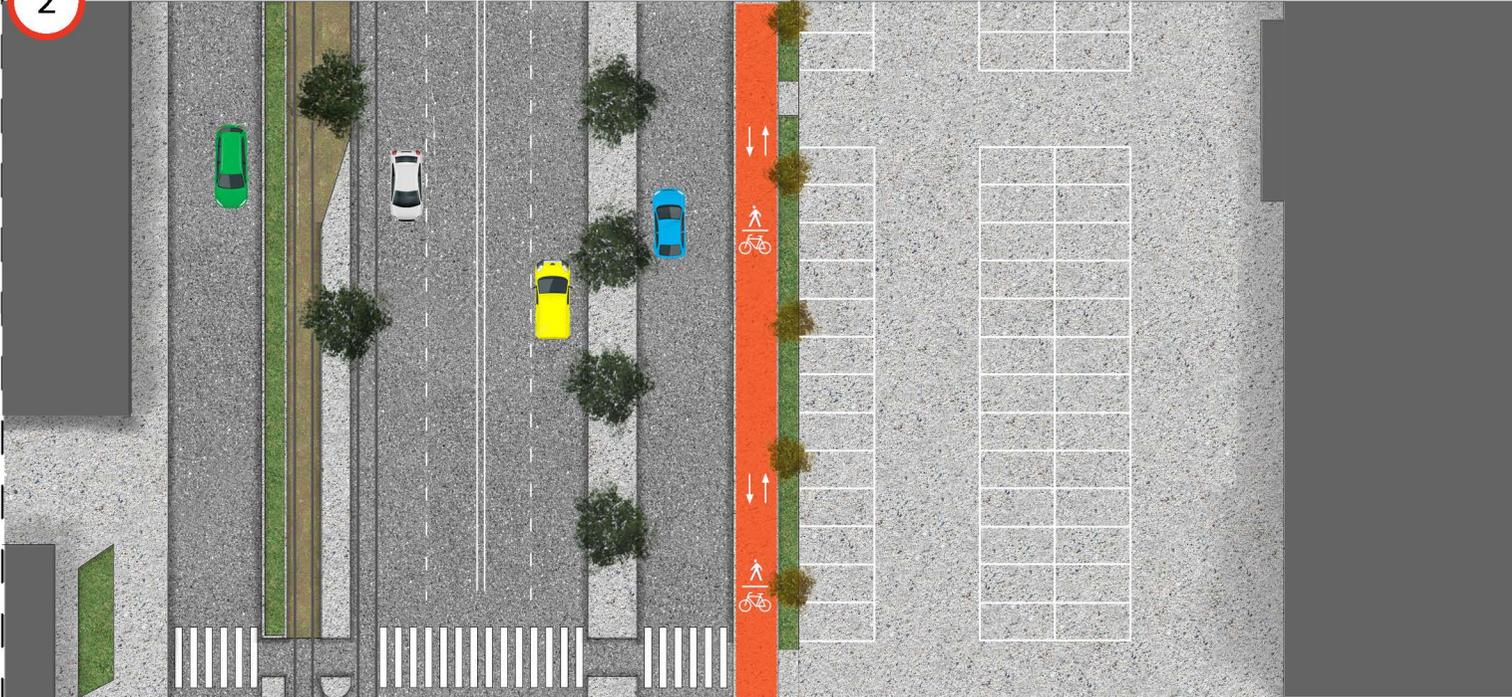


**Sezione A-A`  
Tratto 1 - Via Zino Zini**

Scala 1:500

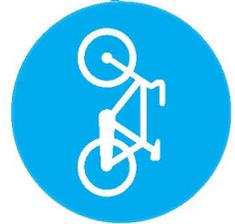
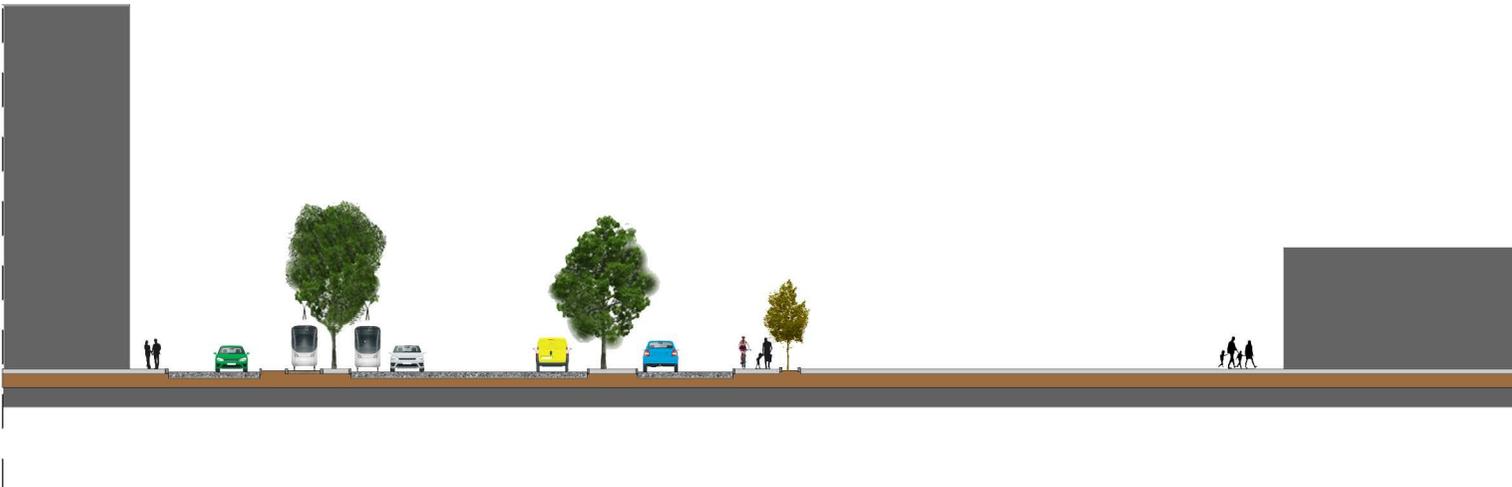


2



**Sezione B-B`  
Tratto 2 - Corso Filippo Turati**

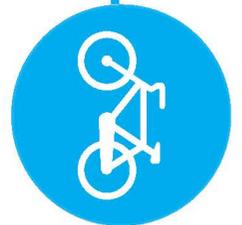
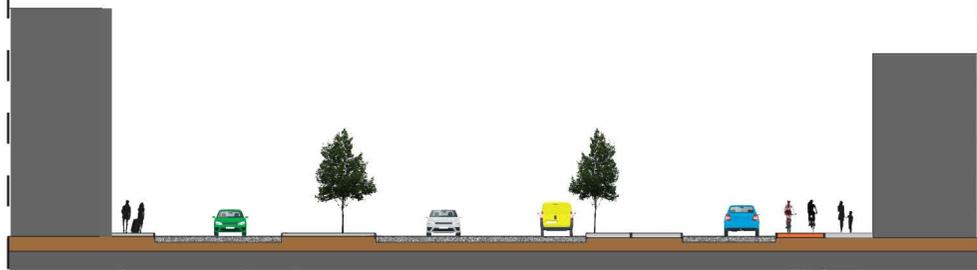
Scala 1:500





**Sezione C-C`  
Tratto 3 - Corso Bramante**

Scala 1:500



## Dati del progetto

Area 12.10 Bruno 1 + Area 12.11 Bruno F.S.

(St): 55.554 mq (Spl): 30.952 mq

### - Residenza :

- Richiesta : 21.587,2 mq(Area 12.10)+ 3.174,4 mq(Area 12.11)

- Proposta :

(Area 12.10) : ( C1) Blocco 1+Blocco 2 + (C2) Blocco 1+Blocco 2 =17,064 mq

(Area 12.11) : 0 Mq

### - Servizi alle persone e alle imprese :

- Richiesta : 4 .317,44 mq(Area 12.10) + 634,88 mq(Area 12.11)

- Proposta :

(Area 12.10) :

(B1) 1529 mq + (B2) 1200 mq + (B3) 2687 + (C1) 440 mq + (C2) 715 mq = 6,571 mq

(Area 12.11) : 0 Mq

### - Servizi per la città`:

- Richiesta : 3.854,8 mq(Area 12.10) + 10.203,6 mq(Area 12.11)

- Proposta : (Area 12.10) + (Area 12.11) = 10.000,4 mq

## CONCLUSIONI

Negli ultimi anni Torino ha vissuto un'evidente trasformazione, una complessa rivoluzione urbanistica che sta restituendo una città più vivibile, moderna e dal respiro europeo.

Questo ha permesso alla città di integrare diversi linguaggi architettonici nel tessuto urbano originario e riqualificare importanti nodi urbani del passato, attualmente dismessi o senza fruibilità per il cittadino.

Le aree dismesse della città o trascurate nella manutenzione devono essere rivalutate e convertite in zone residenziali e di servizio, intrecciate alle aree verdi, concorrendo così alla formazione di nuovi paesaggi. Questo nell'ottica di riaffermare la vita civile e la partecipazione attiva del cittadino nell'ambiente. Osservando il progetto nel suo complesso, è possibile notare come le motivazioni di partenza abbiano guidato la realizzazione dello stesso, ispirando la riqualificazione dell'area considerata. Questa è stata concepita come spazio d'incontro in cui avere la possibilità di dialogare con l'esterno dal "costruito". A livello architettonico si è giunti alla definizione formale e funzionale di ogni elemento caratterizzante il progetto. Particolare attenzione è stata data alla valorizzazione e conservazione degli edifici di forte carattere architettonico e all'inserimento di quelli nuovi mantenendo il tessuto urbano esistente il più intatto possibile, anche attraverso la scelta dei segni architettonici e della migliore disposizione degli spazi, rivalorizzando inoltre quelli già esistenti. Infine, il connubio tra la parte residenziale ed il settore dedicato ai servizi permette di inserire accanto alla "città fruizione" momenti e spazi di "città emozione e creazione" nella quale il cittadino possa coltivare anche i propri interessi culturali e trovare degli spazi di svago.

## BIBLIOGRAFIA

- V. Comoli Mandracci, Torino, Roma-Bari, Laterza, 1983
- Ciocchetti A. “L’intervento nelle aree dismesse a Torino: le aree della Spina Centrale”. Atti dei convegni Audis 2000/1999. Edizioni Audis, Venezia 2001
- L. Gambino, Il vecchio borgo del Lingotto, in AA.VV., Circoscrizione IX , Nizza-Lingotto, Città di Torino, Torino 2000
  
- L. Gambino, Il Lingotto una volta: voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento, Città di Torino- Circoscrizione IX, Torino 1998
  
- A. Magnaghi, M. Monge, L. Re, Guida all’architettura moderna di Torino, CELID, Torino 2005
  
- Centro studi piemontesi, Torino città viva. Da capitale a metropoli. 1980-1880. Cento anni di vita cittadina, Torino, 1980
  
- Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-Città, Beni culturali e ambientali nel comune di Torino, CELID, Torino 1984
  
- Circoscrizione IX, Nizza-Lingotto (Città di Torino, 2000)
  
- Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, Torino 2011 – 1980 La trasformazione e le sue immagini, S.E. Allemandi, Torino 2011
  
- Giulietta Fassino, Filippo De Pieri, I luoghi delle Olimpiadi, S.E. Allemandi, Torino 2006
  
- Percorsi Ecomuseali nella circoscrizione 9<sup>^</sup>, “Il vecchio borgo del Lingotto”, Divisione Cultura, Comunicazione e Promozione della Città- Settore Educazione al Patrimonio Culturale- Città di Torino
  
- Percorsi Ecomuseali nella circoscrizione 9<sup>^</sup>, “ Dalla generala a corso bramante”, Divisione Cultura, Comunicazione e Promozione della Città- Settore Educazione al Patrimonio Culturale- Città di Torino
  
- Percorsi Ecomuseali nella circoscrizione 9<sup>^</sup>, “ Dalla vecchia barriera di Nizza alla Fiat Lingotto”, Divisione Cultura, Comunicazione e Promozione della Città- Settore Educazione al Patrimonio Culturale- Città di Torino
  
- F. Neonato “Nuove trame per la città”, ACER- Verde Editoriale Milano, 2005
  
- F. Bocchimuzzo, A. Perazzone, G. M. Cavallero, E. Piovano, “Il Passante ferroviario di Torino” - Innovazione Tecnologica e di Sviluppo Urbano- Rete Ferroviaria Italiana – Direzione Compartimentale Infrastruttura Torino, Gennaio 2009

- Francesco Guerra, Seacoop Arl, Arch. Giuseppe Roccasalva, "La metamorfosi":  
riqualificazione delle aree del quadrante Nord e Nord Est di Torino  
[http://europaconcorsi.com/projects/--194393 La-metamorfosi-riqualificazione-  
delle-aree-del-quadrante-Nord-e-Nord-Est-di-Torino-](http://europaconcorsi.com/projects/--194393-La-metamorfosi-riqualificazione-delle-aree-del-quadrante-Nord-e-Nord-Est-di-Torino-)
- F. Neonato "Nuove trame per la città", ACER- Verde Editoriale Milano, 2005  
[http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/allegati/acer05\\_1.pdf](http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/allegati/acer05_1.pdf)  
(Città di Torino- settore Ambiente e Verde)
- "Quartieri Ecosostenibili in Europa" Osservatorio Città Sostenibili Dipartimento Interateneo  
di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio Politecnico e Università di Torino Working  
Paper OCS Marzo 2011 [http://www.ocs.polito.it/biblioteca/dwd/quartieri\\_eco.pdf](http://www.ocs.polito.it/biblioteca/dwd/quartieri_eco.pdf)

## SITOGRAFIA

- [http://www.comune.torino.it/giunta\\_comune/intracom/htdocs/00942\\_2009/2009.html](http://www.comune.torino.it/giunta_comune/intracom/htdocs/00942_2009/2009.html)  
(Linee Guida per le azioni locali di Rigenerazione Urbana)
- <http://www.comune.torino.it/ambiente/via/> (Città di Torino- settore Ambiente  
e Verde)
- <http://www.comune.torino.it/ambiente/rumore/index.shtml> (Città di Torino -  
settore Ambiente e Verde)
- <http://www.comune.torino.it/rigenerazioneurbana/> (Città di Torino - settore  
Casa e Territorio)
- <http://www.ocs.polito.it/biblioteca/progettourb.htm> OCS (Osservatorio Città  
Sostenibili ), Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di  
Torino (Documenti)
- "Piano di classificazione acustica" Norme Tecniche di Attuazione, Divisione  
Verde e Ambiente, maggio2010 Città di Torino
- " Delibera della Giunta comunale" Città di Torino , settore Rigenerazione Urbana  
e Sviluppo, Torino 5 marzo 2009  
[http://www.comune.torino.it/giunta\\_comune/intracom/htdocs/00942\\_2009/2009.html](http://www.comune.torino.it/giunta_comune/intracom/htdocs/00942_2009/2009.html)

