

**RIQUALIFICAZIONE DI VIA DEL CARMINE:
UN NUOVO ACCESSO AI QUARTIERI MILITARI DI JUVARRA**
(Polo culturale del '900)

Candidato: **Andrea Pafundi**
S 224891

Relatore: **Cesare Tocci**

Co Relatore: **Roberto Albano**

Incredibile ma vero, è arrivato il giorno in cui dare il tocco finale alla mia tesi scrivendo queste sentite frasi di ringraziamento.

Le dedico

alle persone che mi hanno sostenuto durante quest'ultimo periodo ed hanno creduto in me in questi anni accademici, in special modo ai miei genitori. Mi avete fornito gli strumenti di cui avevo bisogno per intraprendere il giusto percorso e portare a compimento il mio lavoro.

Un ringraziamento particolare a tutti coloro che hanno caratterizzato il mio percorso con momenti di gioia e soddisfazione fino al raggiungimento del traguardo finale.

Grazie a tutti

Andrea

PREMESSA

L'elaborato di tesi ha come obiettivo la proposta riqualificativa di un'area urbana ben inserita all'interno del nucleo originario della Città di Torino, costituita dall'asse di via del Carmine compreso tra corso Valdocco e piazza Savoia, che definisce l'estensione del tratto sotto osservazione, imperniato sull'asedra dei Quartieri Juvanari.

Nel documento del Piano Regolatore Generale si afferma che il processo di formazione della città contemporanea indaga le ragioni del proprio "essere" attraverso la storia di un "essere stato" (1), *"appoggiandosi ad una periodizzazione essenziale della città intesa come fenomeno complesso, con attenzione sia alla struttura urbanistica, sia al rapporto morfologico tra città e architettura"* (2).

La costruzione di tale elaborato comprende, dunque, la storia dell'area, tratto principalmente dalla lettura dei testi di Vera Mandracci Comoli e Paolo Cornaglia, in modo da accomodare le logiche urbanistiche sottese al suo sviluppo insediativo, e l'analisi del contesto odierno, per individuare quegli elementi a cui è possibile relazionare i principi di sostenibilità ambientale, sociale, economica, esposti nei programmi locali ed internazionali per lo sviluppo di una moderna città "Smart", al passo

con le principali città europee.

I risultati di tali analisi sono raccolti e classificati secondo i punti di forza (Strengths), di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats), utilizzando l'analisi "S.W.O.T.", così da delineare una matrice di input attraverso cui disegnare la proposta di riqualifica.

Procedendo in tal senso si pongono le basi per uno scenario progettuale che ho personalmente interpretato utilizzando le varie componenti analizzate, con lo scopo di valorizzare maggiormente gli attrattori culturali locali, principalmente i Quartieri Militari Juvanari, e, al contempo, ampliare la superficie destinata a percorsi sicuri e protetti per ciclisti e pedoni del centro.

Questi sono i punti da cui passa il "*fil rouge*" che guida lo svolgimento della tesi nel mettere in luce le qualità esterne dei Quartieri stessi e delle attività locali facenti parte di tale percorso, in modo da potenziarne la capacità attrattiva ad un più ampio pubblico.

La visione dell'internazionale situazionista, inoltre, aiuterà ad indagare questi intenti con le attività legate alla percezione dell'ambiente urbano nella

pratica deambulatoria riferite alla soggettività dell'osservatore, ovvero alla dimensione pluridimensionale del soggetto senziante che percorre lo spazio cittadino.

Per quanto riguarda direttamente il "Polo del '900" è possibile notare che non si è ancora raggiunto un adeguato riassetto della'rea circostante, nonostante l'inaugurazione degli spazi interni avvenuta nel 2015, contrariamente, invece, all'area delle OGR (Officine Grandi Riparazioni), in cui è stato realizzato un completo progetto di riqualificazione, ben inserito nel "Distretto della Creatività e dell'Innovazione", inaugurato nel settembre 2017.

Penso che una maggiore sinergia tra architettura, ambiente e cultura possa essere in linea con gli obiettivi del Polo stesso, rivitalizzando il contesto circostante i Quartieri, luogo in cui dovranno confluire vari enti culturali.

Ho voluto improntare l'idea del progetto di riqualificazione ad una confortevole fruizione degli spazi esterni tutt'oggi mancante, con la creazione di un'atmosfera riflessiva ma dinamica, in linea con l'offerta culturale del polo.

In conclusione ho elaborato un percorso di tesi

che interpreta attraverso diverse scale il medesimo oggetto, così da perseguire nel miglior modo possibile lo scopo prefissato di riqualifica integrata dell'intera area.

Per facilitare la comprensione è possibile scomporlo in due ordini di grandezza:

- quello di interesse generale, in cui si individuano le politiche e gli strumenti urbanistici che da esse derivano, l'apporto storico e culturale, l'analisi dello stato attuale del contesto;
- quello particolare incentrato sui Quartieri Militari, l'Esedra, via del Carmine, piazzale Amelia Piccinini e sulla loro specifica riqualificazione, in cui si pensa a come far diventare questi luoghi il polo di attrazione turistica principale del quadrante nord occidentale della città.

Note:

- 1) PRG, "Relazione illustrativa vol I": "La zona urbana centrale storica"
- 2) Idem, cit. precedente



Foto

Quartieri Militari, tra corso Palestro e via del Carmine.

Fotografia di Mario Gabinio, 28 settembre 1926.

Fondazione Torino Musei, Archivio fotografico, Fondo Gabinio.

© Fondazione Torino Musei



Foto
Prospettiva centrale di via del Carmine e dei Quartieri
(Foto dell'autore, Aprile 2011)

INDICE

1 Gli strumenti urbanistici e gli indirizzi per la mobilità urbana “Smart”

1.1 La visione “Smart” e Torino

1.2 La dimensione urbana delle politiche dell’Unione Europea
URBACT III

1.3 Torino e i programmi di pianificazione e programmazione del settore

PRG_Piano Regolatore Generale
PUMS_Piano Urbano Mobilità Sostenibile
BICIPLAN_Piano della mobilità ciclabile

2 La storia del tessuto urbano

2.1 Il terzo ampliamento per la Città-Capitale

2.2 La Torino dell’800: un centro urbano in espansione oltre i limiti barocchi

2.3 Le origini dei Quartieri Militari Juvarriani come porta occidentale d’ingresso alla città

2.4 Il Piazzale Amelia Piccinini, i bombardamenti su Torino della 2GM

3 Analisi del contesto urbano

3.1 Accessibilità all’area

3.2 Il sistema del verde

3.3 Servizi e commercio

3.4 La morfologia dell’edificato

3.5 La viabilità e i trasporti

3.6 Analisi degli attrattori culturali

3.7 Schedature degli edifici non residenziali

3.8 Analisi e confronto di dati

Analisi di via del Carmine nel tratto compreso tra Piazza Savoia e Corso Valdocco;
Analisi degli accessi su via del Carmine;
Confronto delle superfici urbane aperte con presenza di verde pubblico e monumenti limitrofe;
Analisi dei fabbricati: Il complesso dei Quartieri Militari;
Analisi e confronto dell’ambiente sonoro;

4 Fattori di riqualificazione dell'area in funzione degli attrattori culturali locali

4.1 Elementi intrinseci ed estrinseci alla riqualificazione

4.2 Concept di riqualificazione

4.3 La riqualificazione attraverso la psico-geografia

4.4 Analisi S.W.O.T.

5 Disegno urbano

5.1 Abaco dei riferimenti

5.2 L'essedra dei Quartieri come nuova piazza traversante

5.3 Via del Carmine, la riqualificazione tra via dei Quartieri e piazza Savoia

5.4 Piazzale Amelia Piccinini come "luogo della memoria"

C ONCLUSIONI

B IBLIOGRAFIA

S ITOGRAFIA

INTRODUZIONE

La metropoli di Torino sta vivendo dagli anni '90 un'ampia riflessione sulla sua nuova identità, sul suo bisogno di stare al passo con i tempi per quanto riguarda innovazione e sperimentazione, sul suo rilancio possibile improntato ad una visione di sostenibilità e di "città smart". E' in questa direzione che Torino si è mossa nell'intento di riplasmare la sua identità derivata da quella monoindustriale dell'azienda "Fiat", che ha dominato il suo destino per quasi un secolo.

La riqualificazione di Piazza Castello dei primi anni '90 è stato il primo di una serie di interventi volti al recupero del tessuto urbano centrale, come leva principale per l'affermazione della sua nuova immagine a livello nazionale e internazionale.

In particolare, la pedonalizzazione di parti del centro è stata una delle strategie da cui iniziare quel processo di rivalutazione che man mano si è allargato fino alle periferie.

Il restyling complessivo fa della Piazza Castello un teatro di numerosi eventi: i Giochi Olimpici 2006, Festivalbar, eventi pubblici tradizionali e non. Iniziative che nonostante pareri discordanti tra la cittadinanza, di fatto, segnano un nuovo tipo

d'utilizzo degli spazi aulici.

Negli anni più recenti il centro storico viene anche dotato di tecnologie proprie delle "Smart City" come il wi-fii, un'illuminazione intelligente, e sistemi di video sorveglianza e controllo in tempo reale, primi passi importanti per raggiungere l'obiettivo desiderato.

Tali affermazioni consacrano lo spirito con cui viene affrontato questo lavoro di tesi, ovvero di non cedere ad una retorica né romantica né superficialmente "*green*", ma di individuare degli elementi di riferimento che definiscano i contenuti, la scelta dello stile per raggiungere una soluzione progettuale che possa coadiuvare insieme ad altri strumenti la riqualificazione dei Quartieri Militari di Juvarra secondo delle visioni urbanistiche alternative rispetto a quelle del Novecento.

Ecco, dunque, la ragione di dedicare queste pagine alla riqualificazione di via del Carmine, trasformando l'area in un polo culturale "smart", capace di ricevere l'afflusso di studenti, ricercatori, lavoratori e turisti in un ambiente vivace e stimolante.

Elaborando le conoscenze acquisite durante

il mio corso di studio, infatti, immagino tale riqualificazione come il processo più espressivo per l'evoluzione della città storica che, disseminata di *“edifici di grande pregio architettonico”* (1), tenta di valorizzarli con ambienti urbani d'avanguardia.

Dopo aver presentato i principali indirizzi che stanno guidando lo sviluppo di Torino come “Smart City” negli ultimi decenni, mostrerò come questi possano entrare a far parte della vita collettiva dei cittadini all'interno di un progetto di rinnovamento dello spazio pubblico in favore degli attrattori culturali locali.

A tal operazione si lega l'esposizione delle teorie psico-geografiche basate sulla *“dérive”* come fondamento della critica alle teorie funzionaliste degli anni Cinquanta del '900, non considerando la città come un paesaggio da contemplare, neutro, ma come un'insieme di relazioni sociali, come un territorio produttivo, e come un luogo che cattura l'attenzione, stimolando la sensibilità dell'individuo. Sempre al loro interno viene teorizzato che lo spazio urbano costituisce la struttura portante della società, in quanto interferisce sulle possibilità di azione dell'uomo e al tempo stesso può favorire

nuove possibilità di emancipazione, divenendo riflessione fisica dei rapporti sociali e di classe.

Si terranno in costante considerazione gli aspetti storici, culturali, sostenibili, affrontando quest'ultimi sotto forma di mobilità, del verde, e del sistema delle acque, per concludere il processo di valorizzazione del polo culturale dei Quartieri Militari iniziato con la rifunzionalizzazione degli edifici stessi in Polo del '900 e Museo Diffuso della Resistenza.

Note:

1) PRG, “Relazione illustrativa vol I”: “La zona urbana centrale storica”

Gli strumenti urbanistici e gli indirizzi per la mobilità urbana Smart



Immagine in alto
“JR68” per Torino Smart City



Immagine in basso
“FC62” per AEC Illuminazione





La maggior parte delle decisioni a scala urbana nell'ambito della mobilità sostenibile rientrano nella famiglia delle politiche definite come "climatiche" (1), ovvero che manifestano significativi benefici indirettamente legati a tali aspetti tra i quali la riduzione dell'inquinamento, l'efficientamento dei servizi, la sicurezza, che complessivamente possono tradursi in vantaggi per l'intera città aumentando la capacità di generare ulteriori sinergie e quindi di attrarre maggiori investimenti ed imprese.

Spesso queste politiche si traducono in strumenti urbanistici che partendo dal livello di competenza locale, si legano alle visioni macro-regionali e addirittura mondiali.

Gran parte del mondo scientifico concorda sull'effettivo verificarsi di evidenti cambiamenti climatici, nonostante manchino ancora certezze sull'entità dei loro effetti e la distribuzione degli impatti.

La centralità della dimensione urbana all'interno delle "politiche climatiche" (2) nasce dal fatto che si evidenziano sempre maggiori difficoltà nel raggiungimento di accordi internazionali tra i

vari enti competenti, come nel clamoroso caso statunitense del 2017, in cui l'amministrazione del governo Trump ha ritirato l'adesione al "Accordo di Parigi" (3), firmato due anni prima dal presidente Obama.

Dall'altro lato ci sono anche passi in avanti, in cui si evidenzia che le città, intese come entità urbane che riuniscono azioni e funzioni complesse, stanno diventando i principali laboratori in cui è necessario promuovere l'innovazione per favorire migliori "politiche climatiche" (4) attraverso cui far sorgere nuove opportunità di ottenere benefici significativi in termini di crescita economica, sicurezza e di qualità della vita.

Esse sono chiamate ad intervenire in prima linea per contrastare i cambiamenti climatici sia in quanto responsabili della maggior parte delle emissioni globali, sia in quanto sono particolarmente vulnerabili alle loro conseguenze.

Il documento europeo "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano" (5) interviene proprio in tal senso affermando che "le aree urbane svolgono un ruolo importante nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione europea



Note:

1) "Governing Climate Change in Cities: Modes of Urban Climate Governance in Multi-level Systems", Alber G., K. Kern, 2008, in "Competitive Cities and Climate Change", OECD Conference Proceedings, Milan, Italy, October 2008, OECD, Paris.

2) Idem, cit. nota 1

3) "Accordo di Parigi", COP21 , Parigi, 2015

4) Cit. nota 1 e 2

5) "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano", Bruxelles, 2004

6) "Rapporto Brundtland", COP 6 (Conference of the parties), Ottawa, Canada, 1987

7) Idem, cit. alla nota 6

per lo sviluppo sostenibile. Infatti, è nelle aree urbane che gli aspetti ambientali, economici e sociali sono maggiormente interconnessi. Anche se nelle città si concentrano numerosi problemi di ordine ambientale, esse sono comunque il motore dell'economia, il centro degli affari e degli investimenti. Quattro europei su cinque abitano in area urbana e la loro qualità di vita dipende direttamente dallo stato dell'ambiente urbano. Una qualità elevata dell'ambiente urbano è in linea con la priorità accordata, nell'ambito della strategia di Lisbona, all'obiettivo di rendere l'Europa più capace di attrarre investimenti e lavoro. Una volta rese più attraenti, le città europee rafforzeranno le loro potenzialità di crescita e di creazione di posti di lavoro; esse sono pertanto fondamentali per la realizzazione dell'agenda di Lisbona".

E' dunque importante sottolineare quanto il lavoro svolto nell'ambito di analisi, ricerca e sviluppo nel campo della sostenibilità sia un investimento strategico a lungo termine e non solamente una mera visione partigiana. Il principio di "Sostenibilità" viene definito nel Rapporto Brundtland **(6)** a livello universale, influenzando quindi gli ambiti in riferimento alla progettazione edilizia ed urbanistica.

*"Soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri" **(7)**.*

E' possibile trovare dei punti di contatto tra questo principio con quanto espresso dalla Costituzione Italiana che afferma:



“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione” (8)

La lettura congiunta di questi due elementi potrebbe rappresentare l'aggiornamento della cifra nominale di ciò che è stato definito nella carta costituenti del 1948, ovvero di come andrebbero interpretate gli indirizzi riguardanti il presente e il futuro delle Città italiane, cercando di farli assimilare dalla popolazione soggetta ai loro impatti.

Per quanto riguarda la città di Torino l'osservanza di tali indirizzi universalistici si interfaccia con il percorso di transizione cui la città è coinvolta da circa trent'anni da grande sito industriale del Novecento a Metropoli del III Millennio.

La situazione genera grande incertezza a livello locale poiché molti dei fattori di stabilità che nel XX secolo caratterizzavano questo territorio sono entrati in crisi, tuttavia è indispensabile individuare gli elementi che potrebbero influenzare positivamente il futuro.

Non è la prima volta, infatti, che la città necessita

di riplasmare i propri caratteri fondativi dopo un periodo di travagli e cambiamenti.

Accadde già nel XIX secolo, quando cedette il rango di capitale del Regno d'Italia alla città di Firenze nel 1863, evento traumatico che portò al trasferimento di molte delle funzioni burocratiche e amministrative dello Stato, con una notevole riduzione demografica.

La seconda grande riplasmazione è iniziata negli anni '90, quando il decentramento produttivo in altre parti del paese, iniziato a partire dalla metà degli anni '70, ha lasciato inutilizzati imponenti spazi urbani caratterizzati da un progressivo degrado, che gli anglosassoni chiamano *“brownfields”* (9).

Il riferimento è alle aree poste lungo l'asse ferroviario che attraversa la Città da nord a sud, luogo in cui erano stati localizzati gli stabilimenti di importanti marchi industriali, quali Savigiano, Michelin, Pirelli, Officine Grandi Riparazioni, man mano inglobati dall'espansione urbano-residenziale durante tutto il Novecento.

Il rinnovamento urbano avviato negli anni '90 ha coinvolto anche grandi fette del sistema infrastrutturale, del trasporto ferroviario, della



Note:

8) Costituzione della Repubblica Italiana, articolo 9

9) Traduzione: terreni industriali dismessi.

viabilità principale di Torino, inserendo questi interventi proprio all'interno di un progetto di riconversione generale dei grandi bacini industriali abbandonati, contenuto nel PRG e nei successivi piani.

Da quando la città venne dichiarata idonea ad ospitare le Olimpiadi Invernali del 2006, le operazioni di marketing territoriale hanno puntato il mirino degli investimenti soprattutto verso le attività locali, non più legate agli ambiti prettamente industriali e produttivi ma orientandole verso i settori del turismo, della cultura e dell'innovazione, lasciando dunque un'eredità che non riguarda soltanto aspetti materiali, come le grandi infrastrutture sportive, il recupero e la riqualificazione del patrimonio culturale e storico, ma anche degli aspetti altrettanto importanti come la visibilità sulla scena internazionale a vocazione turistica, in quanto capace di ospitare eventi di grande portata.

In questo vasto processo di trasformazione le scelte promosse e realizzate dalla governance determinano il futuro della città e dei propri residenti e, dunque, ho ritenuto utile analizzarle attraverso alcuni strumenti urbanistici e programmi sviluppati alle diverse scale, ponendo attenzione ai contenuti potenzialmente interessanti per la fase progettuale del percorso di tesi.



1.1 LA VISIONE SMART E LA CITTÀ DI TORINO

La "Smart City" è un paradigma in cui afferiscono ambiti talmente diversificati e vasti da non avere una definizione univoca, tuttavia è possibile raccogliere i suoi aspetti principali sotto ciò che viene chiamato "*sistema di controllo in tempo reale*" (10, pag. 21).

Le nostre città stanno via via assumendo le sembianze di centri di produzione e stoccaggio di big data all'interno di un enorme sistema di scambio interconnesso. In questi centri si compiono due azioni principali: il sensing, la raccolta di informazioni, e l'actuating, attuazione di una risposta appropriata, in pratica ciò che viene compiuto da qualsiasi sistema dinamico, o, in visione antropologica, ciò che ogni essere vivente compie secondo i principi di percezione e reazione.

Si rende, dunque, necessario selezionare una definizione di partenza per proseguire il percorso, che in questo caso farà riferimento a ciò che viene affermato dalla Commissione Europea:

"A Smart City is a city well performing in 6 characteristics, built on the 'smart' combination

of endowments and activities of self-decisive, independent and aware citizens:

Economy, Mobility, Governance, Environment, People, Living" (11, pag. 21)

e

"Cities using technological solutions to improve the management and efficiency of the urban environment" (12, pag. 21)

Tali definizioni sono state declinate a livello nazionale dal MIUR, Ministero dell'Istruzione, Università, Ricerca, nel bando 2014 (13, pag. 21) in sedici sotto-ambiti, facenti riferimento al loro specifico campo di attuazione e al target di popolazione a cui l'ambito si rivolge (**Tabella 1**).

E' possibile inserire ciascuno dei sedici ambiti sotto le sei categorie, ottenendo una matrice della Sostenibilità che riassume gli elementi espressi dal MIUR e dalla UE. Questa operazione permette di illustrare più chiaramente le ragioni per cui una Città, italiana e non, decide di investire sul posizionamento "Smart".



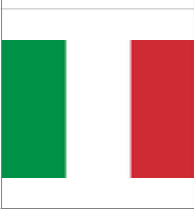
	Economy	Mobility	Governance	Enviroment	People	Living
	Logistic last mile	Mobilità terrestre	Rifiuti Patrimonio culturale Risorse idriche Cloud computing Smart governance	Materiali sostenibili Tecnologie del mare	Salute Invecchiamento	Welfare ed inclusione Domotica Giustizia Scuola Smart grid Sicurezza del territorio

Tabella 1: Matrice degli ambiti di Sostenibilità nella visione europea e in quella della Repubblica Italiana (MIUR).

In primis puntare a dare servizi più efficienti ai cittadini ottimizzando risorse e capitalizzando gli investimenti, in secondo luogo cercare di attrarre e mantenere il proprio capitale umano qualificato e di promuovere lo sviluppo industriale e la crescita economica del territorio, rispondendo a ben precisi obblighi normativi di trasparenza nei vari settori competenti, con particolare riguardo a quello pubblico.

Proseguendo con le mie ricerche ho scelto di inserire due studi di settore, il primo promosso dall’Università di Vienna, il secondo dal Politecnico di Torino.

L’*“European Smart Cities”* (14, pag. 21) ha

calcolato l’*“intelligenza”* di settanta città di medie dimensioni (max 500.000 abitanti) secondo sei parametri principali. L’importanza di questa fonte fa riferimento ai paramentri messi sotto analisi, e non direttamente ai risultati ottenuti, anche perché, purtroppo, emerge che alcuna città italiana sia nella “top10” in questi loro parametri, le cui migliori performance vengono registrate da Trieste nei riguardi dell’economia (12° posto), Perugia per la cittadinanza (54° posto), Trento per l’ambiente, il governo, la qualità di vita, la mobilità, (rispettivamente 24°, 30°, 48°, 65° posto).

L’indagine a livello nazionale di un gruppo congiunto di ricercatori del Politecnico ha studiato, invece,



i comportamenti "smart" delle principali metropoli italiane nel modo di identificare le vocazioni e le esigenze del territorio, nel coinvolgere i corretti stakeholders, definire un Piano d'azione in cui si precisano i livelli di priorità d'intervento, identificare fonti di finanziamento per attuare gli interventi e, infine, misurarne gli impatti (15).

Dai risultati emerge la distinzione in due macro gruppi (Fig. 2), da cui si evince che si possono ottenere effetti differenti pur utilizzando il medesimo "set di azioni" sopracitato.

Roma non viene prese in considerazioni in quanto gode dello status di città-capitale.

Il primo concerne la "Forte Leadership della Città", a cui appartengono i comuni che impostano i progetti di riferimento in relativa autonomia, in quanto dispongono di competenze e apparati dedicati, si rapportano con imprese e fornitori sia in fase sviluppo operativo sia in fase esecutiva.

I comuni passati sotto questa denominazione sono Milano, Torino, Reggio Emilia, Venezia, Pisa.

Il secondo gruppo è definito come "Leadership condivisa con le imprese e i fornitori" in riferimento a quelle realtà comunali che hanno dato vita a



Figura 1: Cartina geopolitica dell'Italia. In evidenza le città poste sotto analisi dal Politecnico di Torino.

Legenda

- Forte leadership della città
- Leadership condivisa con le imprese e i fornitori



Note:

10) I sistemi real-time (RT) sono quei sistemi di calcolo in cui la correttezza di funzionamento non dipende soltanto dalla validità dei risultati ottenuti ma anche dal tempo in cui i risultati sono prodotti.

11) Rapporto "European Smart Cities", Vienna University Technology, University of Ljubljana e Delft University of technology, Ottobre 2007.
<http://www.smart-cities.eu/>

12) Idem cit. alla (2)

13) D.D. 428 del 13 febbraio 2014, Allegato 1.

14) "Ranking of European medium- sized cities", Centre of Regional Science, Vienna, Ottobre 2007.

15) "ICT for Smart Societies Degree", Politecnico di Torino, giugno 2016, per Torino Smart City e Torino Wireless

16) Legge costituzionale n. 3/2001, articolo 114.

Legge n. 56, 7 Aprile 2014, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni 2014", conosciuta anche come Legge Delrio.

tavoli di lavoro con i fornitori privati di ICT (Informations & Communications Technologies) condividendo le iniziative in corso di realizzazione per ottenere supporto e valenza propositiva nei confronti, ad esempio, della Comunità Europea. Esempi di questo modus operandi sono Genova, Parma, Bari.

La città di Torino ha adeguato il proprio assetto alla normativa nazionale a partire dal 1° gennaio 2015, la "Città Metropolitana" (**16**), integrando i territori e le funzioni provinciali a quelle del Comune capoluogo. Attraverso questo passaggio sta ottenendo le risorse necessarie per promuovere con maggior efficacia ed efficienza le attività di ricerca sia a livello nazionale che internazionale, coordinando processi collaborativi tra le imprese, i centri di ricerca e le istituzioni competenti, sviluppando programmi dedicati ai cittadini sul territorio, migliorando la qualità delle collaborazioni con altre istituzioni che sostengono temi rilevanti come l'innovazione, la visione della smart city, ed infine promuovendo accordi di collaborazione e modelli di scambio di buone prassi tra i comuni interni al nuovo assetto istituzionale. Per tale ragione verranno trattati tre dei principali programmi che stanno interessando a diversi livelli lo sviluppo della nostra città, costituendo un sostanziale pilastro al lavoro di tesi.

Avendo cura di interpretare ciò che viene scritto al loro interno in un concept del tutto personale, si cercherà di operare il più correttamente possibile per perseguire una soluzione progettuale che accomodi tali linee d'indirizzo, evitando di generare una proposta totalmente fittizia e/o ideale.



1.2 LA DIMENSIONE URBANA DELLE POLITICHE DELL'UE

L'Europa si trova continuamente a dover rispondere a sfide in relazione all'economia, al clima, all'ambiente, nonché alla società in generale. La maggior parte di tali sfide presenta una forte connotazione urbana: i problemi si manifestano principalmente nelle città e intorno ad esse ad esempio, povertà, segregazione sociale e nello spazio, degrado ambientale, oppure trovano soluzione nelle città e tramite esse ad esempio, l'efficienza delle risorse e dell'economia, l'innovazione e lo sviluppo economico, l'integrazione sociale.

Sebbene da tempo venga riconosciuto il ruolo fondamentale che le città svolgono in questi campi e che esse sono i luoghi contenenti le potenzialità per costruire un habitat favorevole ad un welfare ampio ed efficiente, la risposta politica a livello nazionale ed europeo è ancora lenta e frammentaria rispetto alla vastità delle possibilità da realizzare. Le aree urbane costituiscono centri in cui si ha la maggiore concentrazione di consumatori, lavoratori, utenti e imprese in un dato luogo, unitamente alle istituzioni formali e informali, il che le rende qualcosa di più di semplici centri

abitati.

L'Europa è caratterizzata da strutture urbane policentriche, diffusamente distribuite sul territorio, riducendo il tasso di concentrazione rispetto agli Stati Uniti o alla Cina.

Presenta grandi agglomerati urbani, principalmente le capitali economiche dei vari paesi, prime fra tutte Parigi e Londra, ed un numero considerevole di grandi regioni urbane, costituite da dense reti di cittadine di piccole e medie dimensioni ed, infine, da territori extra urbani con pochissimi centri abitati.

Il *"67% del Pil"* **(17)** dell'Europa è prodotto in regioni metropolitane, ovvero dense reti di cittadine di piccole e medie dimensioni, sebbene la loro popolazione rappresenti appena il *"59% del totale della popolazione europea"* **(18)**. Esse costituiscono la spina dorsale del territorio europeo e svolgono un ruolo importante ai fini dello sviluppo e della coesione territoriali, nonostante l'inadeguatezza della governance e delle infrastrutture che la compongono spesso provochino fenomeni di crescente disgiungimento tra strutture amministrative e le strutture urbane,



Note:

17) Dati economici presi dal "Comunicazione della Commissione Europea al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni", in data 18.7.2014, Bruxelles, COM(2014) 490 final, "Elementi fondanti di una Agenda Urbana UE"

18) Idem, cit. nota 17

19) Idem, cit. nota 17 e 18

riducendone la coesione e alle volte compromettendo la loro competitività. Confrontando i risultati economici di diverse città europee si osserva *"una tendenza generalizzata in cui le grandi città vanno meglio delle altre e che le regioni metropolitane più grandi insieme a quelle delle varie città-capitali hanno reagito meglio nel corso della crisi economica di questi anni rispetto alle regioni metropolitane più piccole e non metropolitane"* **(19)**.

A seguito di questa macro-analisi è possibile affermare che le città sono il luogo più appropriato per raccogliere e rilanciare le diverse sfide a scala europea e globale, in cui, ad esempio, si trovano le migliori condizioni per contribuire alla riduzione dei consumi di energia e delle emissioni di CO2 attraverso forme di abitazione e di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico.

Nel 2012 la Direzione Generale delle "Politiche regionali" della Commissione europea viene modificata in Direzione Generale delle "Politiche regionali e urbane" acquisendo nuove designazioni su cui lavorare. Ciò a riconoscimento del fatto che le città devono partecipare maggiormente allo sviluppo fattivo del territorio, della società e dell'economia dell'UE, implementando la dimensione urbana delle politiche dell'UE, approfondendo gli aspetti delineati dalla politica regionale.

Si stima che almeno il 50% del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), calcolato su un ammontare di 80-90 miliardi di euro, sta venendo investito nelle aree urbane tramite programmi operativi nel periodo finanziario compreso tra il 2014 e il 2020, con una quota pari al 5% delle assegnazioni nazionali del FESR che sta venendo utilizzata per favorire lo



sviluppo urbano sostenibile integrato, garantendo priorità a questo importante aspetto in tutti gli Stati membri.

La creazione di reti di contatti e i conseguenti scambi tra città sono continuamente promossi e favoriti da programmi ad hoc, come ad esempio gli URBACT (I, II, III), di cui si scriverà in seguito.

Le città del nostro continente, dunque, stanno svolgendo un ruolo fondamentale nell'attuazione delle politiche dell'UE, incluso nella "Strategia Europa 2020" **(20)**. Questa visione strategica permette all'istituzione "Unione Europea" di fornire la possibilità ad un sempre più crescente numero di politiche settoriali di perseguire scelte e decisioni esplicitamente incentrate su date zone urbane: a partire dalla politica dell'energia, passando per quella della società dell'informazione (big DATA), dell'ambiente, dell'istruzione, del sostegno alla cultura europea e non, dei trasporti, le azioni per il clima, i progetti per le Città e comunità intelligenti, ad esempio il partenariato europeo d'innovazione, il premio "Capitale verde europea", il Patto dei sindaci e l'iniziativa Mayors Adapt.

Molte altre iniziative e direttive dell'UE sono

implicitamente indirizzate alle zone urbane: ad esempio, le direttive sulla qualità dell'aria, sul rumore, le politiche sulle migrazioni, le misure volte a ridurre la congestione del traffico, che pur non essendo di per sé iniziative urbanistiche si occupano di aspetti fondamentali caratterizzanti le nostre zone urbane e sono attuabili nelle città.

Come detto in precedenza il ruolo delle città quali attori fondamentali è sempre più riconosciuto e la dimensione urbana sta guadagnando maggiore visibilità in questa strategia per il 2020, ma la situazione complessiva resta problematica.

La governance multilivello non sempre funziona correttamente, oltre che ci si imbatte in parecchie difficoltà e resistenze nel conseguire gli obiettivi di integrazione delle politiche tra settori al di là dei confini amministrativi o in settori quali la qualità dell'aria. La forte focalizzazione sugli obiettivi di alcune politiche settoriali, infatti, limita le opportunità di sinergie tra i potenziali attori interessati e affievolisce il senso di partecipazione delle città.

La compartimentazione delle iniziative politiche è sovente radicata in tutti i livelli amministrativi,



Note:

20 "Strategia Europa 2020", Commissione europea, B-1049 Bruxelles.

21 Horizon 2020:
<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020>

APRE (Agenzia per la promozione della ricerca europea:
www.apre.it

22 ESPON, European Territorial Observatory Network:
<https://www.espon.eu>

23 EUKN, European Urban Knowledge network:
<https://www.eukn.eu>

24 OCSE: Osservatorio per la Cooperazione e lo Sviluppo Europeo
https://www.esteri.it/mae/it/politica_estera/organizzazioni_internazionali/ocse.html

rendendo difficile raggiungere gli obiettivi comuni prefissati, così come gli indicatori per misurare i risultati, in quanto tendono ad essere anch'essi settoriali.

Per tutti questi motivi uno dei principali propositi contenuto nell'agenda urbana UE è quello di elaborazione delle politiche urbane che riflettano meglio la realtà di ciò che viene proposto per una data iniziativa all'interno della visione comunitaria.

Le città, infatti, sono in costante evoluzione ed una buona definizione delle politiche ad esse riferite deve necessariamente essere basata su una profonda comprensione ed una più efficace condivisione delle conoscenze e delle esperienze. Per mettere in atto questo proposito numerose iniziative sono già state avviate su impulso degli Stati membri e dell'UE, quali Horizon 2020 (**21**), ESPON (**22**), URBACT, l'iniziativa di programmazione congiunta "Europa urbana", la rete europea dei Centri risorse per le politiche urbane (EUKN) (**23**).

La Commissione ha collaborato strettamente con l'OCSE (**24**) allo sviluppo di una definizione armonizzata di aree urbane nonché nell'intento di comprendere meglio le dinamiche urbane.

Partecipa anche allo sviluppo di dati geografici per monitorare l'evoluzione delle aree urbane.

La disponibilità di informazioni e di dati non sembra costituire un problema, quel che è necessario rafforzare è piuttosto l'uso, la comprensione, lo scambio di conoscenze tra i diversi decisori a tutti i livelli di governance.

Gli strumenti urbanistici e gli indirizzi per la mobilità "Smart"





Figura 3

Tipologie delle aree urbane europee, in funzione della popolazione





URBACT III

Il programma di Cooperazione Territoriale Europea (C.T.E.), URBACT, è nato con lo scopo di promuovere uno sviluppo urbano sostenibile mediante lo scambio di esperienze e la diffusione delle conoscenze tra città europee, co-finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e dagli Stati membri,.

Il successo di URBACT I, con ciclo di programmazione comunitaria 2000-2006, e URBACT II, programmazione 2007-2013, ha permesso di procedere con l'elaborazione e l'attuazione del programma URBACT III, con scansione settennale, dal 2014 al 2020, in parallelo ai programmi di ricerca e sviluppo europei quali Horizon, per conseguire gli obiettivi stilati nel progetto complessivo di "Strategia Europa 2020". Il principale obiettivo del terzo programma di URBACT è quello di aumentare l'efficacia dell'approccio sostenibile ed integrato per le questioni relative allo sviluppo di centri urbani, tenendo conto delle priorità fissate dall' *"Agenda di Lisbona"* (25) e dall' *"Agenda di Göteborg"* (26).

In particolare, il programma URBACT III è organizzato attorno a quattro obiettivi principali, in continuità con i punti già sviluppati in URBACT I e II. Essi comprendono:

- Capacità di erogazione delle politiche: migliorare la capacità delle città di gestire politiche e pratiche urbane sostenibili in modo integrato e partecipativo.
- Policy Design: migliorare la progettazione di politiche e pratiche urbane sostenibili nelle città.
- Attuazione della politica: migliorare l'attuazione di strategie e azioni urbane integrate e sostenibili nelle città.
- Sviluppare e condividere la conoscenza: assicurare che i professionisti e i responsabili delle decisioni a tutti i livelli abbiano accesso alle conoscenze e condividano il « know-how » su tutti gli aspetti dello sviluppo urbano sostenibile al fine di migliorare le politiche di sviluppo urbano.

Per raggiungere tali obiettivi la domanda principale che molti enti si pongono è:



Note:

25) "Agenda di Lisbona", documento europeo, Marzo 2000, conclusosi nel 2010.

26) Agenda di Göteborg, documento strategico europeo, 2001, Göteborg (Svezia), con cui il Consiglio ha integrato le politiche ambientali nella più generale Agenda di Lisbona (2000-2010).

27) "European Regional Development Fund 2014 - 2020", European Territorial Cooperation, URBACT III, Programma Operativo, CCI 2014TC16RFIR003, pp.16.

28) <https://urbact.eu/urbact-italia>

29) <https://urbact.eu/exploring-role-culture-creativity>

"What do cities need when implementing sustainable and integrated urban development?" (27)

Le città italiane sono tra le principali partecipanti del programma URBACT a livello europeo, tra le città con oltre 250.000 abitanti che stanno realizzando "buone pratiche" di sostenibilità e di sviluppo urbano integrato ci sono: Milano, Torino, Bologna, Genova, Bari; Roma e Napoli **(28)**. Tra queste Milano è citata come pioniera nel far emergere *"comunità di attori creativi"* **(29)**. La sua amministrazione è stata capace di attrarre investimenti privati per creare nuovi hub di innovazione sociale capaci di attivare processi di innovazione urbana e innovazione culturale. Torino è citata come modello nella capacità della sua amministrazione di rivitalizzare i piccoli mercati locali, capacità che le deriva dalla presenza di ben 42 mercati all'aperto e 6 coperti, tra cui Porta Palazzo, il più grande mercato all'aperto in Europa. I mercati che hanno dovuto affrontare le medesime sfide della città stessa, sono un esempio per l'Europa di sostenibilità e capacità di fare rete insieme e promozione di aggregazione sociale ed ecocompatibili.

L'URBACT III non si occupa direttamente di investimenti urbanistici, ma serve a promuovere lo scambio e l'apprendimento di capacità e conoscenze tra i diversi stakeholders che operano in questi settori. Questa strategia contribuisce all'incremento della qualità della pianificazione e degli apporti ai programmi specifici di implementazione e integrazione nei principali destinatari includono professionisti, amministratori di città, rappresentanti eletti e parti interessate di altre agenzie pubbliche, il settore privato, la società civile. Il bilancio totale ammissibile per il bilancio di URBACT III è di 96,3 milioni di euro.



1.3 TORINO E GLI STRUMENTI URBANISTICI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEL SETTORE

La dimensione metropolitana della città estende i confini amministrativi odierni a quelli definiti dalla Provincia di Torino, divenendo la più estesa area urbanizzata della Regione Piemonte.

Durante la trattazione, tuttavia, si farà spesso riferimento alla configurazione originaria, secondo un'interpretazione sette/ottocentesca, barocca, della città, rispetto all'assetto attualmente in vigore, in modo da concentrarsi sull'area del centro storico, in cui la scansione sequenziale dei pieni e dei vuoti viene sostanzialmente rispettata durante le diverse epoche, e il susseguirsi delle intersezioni ortogonali dei tracciati, paralleli e trasversi, sono tutt'oggi dettate dagli assi di Cardo e Decumano. Alla luce di questa precisazione è stato possibile selezionare con maggiore precisione le informazioni rilevanti all'interno degli strumenti urbanistici stessi, in ragione del fatto che, secondo il PRG *"il sistema storico degli edifici e degli spazi aperti contiene" già "le indicazioni per il progetto futuro"* (30), in modo da integrare queste indicazioni con quelle derivanti dalle altre fonti prese in considerazione.

PRG_Piano Regolatore Generale

Il PRG definisce il nucleo fondativo del capoluogo piemontese all'interno di questa area vasta metropolitana come il luogo *"originariamente concepito in modo da configurare un preciso, unitario, ben riconoscibile spazio pubblico; ciò gli conferisce ancora oggi una eccezionale qualità urbana, che il piano intende valorizzare agendo adeguatamente anche sulla scelta delle destinazioni d'uso compatibili"* (31).

La versione definitiva del Piano viene approvata dal Comune nel 1993, i cui precedenti novecenteschi sono nel '59 (32) e nel '36, prima e dopo la II guerra mondiale.

Una delle principali differenze con il predecessore del '59 riguarda la trattazione riferita proprio al centro storico, considerato come zona a cui demandare a successivi strumenti esecutivi la configurazione puntuale degli interventi, mentre nel Piano del '93 l'area viene fatta oggetto di molteplici studi e progetti.

Il progressivo invecchiamento di quest'opera, ormai quasi trentennale, porta ad essere poco



Note:

30) PRG, "Relazione illustrativa vol I": "La zona urbana centrale storica"

31) Idem, cit. nota 30

32) "Piano Regolatore Generale della Città di Torino", Decreto Presidenziale 6 ottobre 1959 (G. u. 21-12 -1959J

33) PRG, "Relazione illustrativa vol II": "I valori qualitativi dell'edificato"

agevole in taluni casi, poiché le (numerevoli) varianti al piano lo rendono un corpus operandi piuttosto intricato. Per questo motivo si stanno man mano affiancando strumenti urbanistici alternativi più semplici, puntuali, aggiornati.

Per quanto riguarda la zona centrale, il Piano delinea un progetto d'insieme che coinvolge molteplici aspetti, in particolare è interessato a stabilire regole certe per l'attuazione dei progetti specifici.

Il caso studio dei Quartieri Militari di Juvarra, che per facilità abbrevierò in "QMJ", viene citato specificatamente nell'elenco degli *"ambienti storici che meritano particolare attenzione, oggi ancora insufficiente, per valorizzarne i caratteri e le vocazioni"*, che necessitano di *"studi puntuali per definir la natura degli interventi di riqualificazione da attuare sui sedimi, sulle facciate in modo coordinato rispetto a operazioni di pedonalizzazione, di limitazione al traffico, di arredo urbano o di previsione di nuovi usi"* **(33)**.

E' dunque evidente la volontà che sussiste nel trovare una soluzione differente rispetto all'organizzazione attuale, nonché l'esistenza di pari dignità tra lo spazio pubblico e gli edifici che lo delimitano, dalla cui sinergia si ottiene l'aspetto di grande uniformità che contraddistingue il disegno complessivo, composto da assi prospettici, fondali, emergenze, rapporti geometrici, rimandi.



PUMS_Piano Urbano Mobilità Sostenibile

“Il sistema della mobilità urbana dovrebbe consentire a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità”, così recita l'incipit del *“Piano Urbano di Mobilità Sostenibile”* (34).

L'obiettivo fondamentale del Piano consiste nel raggiungere un percepibile miglioramento della vivibilità del territorio urbano da parte della popolazione, in cui l'urbanistica si interfaccia con la progettazione del sistema dei trasporti, la pianificazione economica, affiancandosi progressivamente allo strumento urbanistico del PRG, proprio nei settori competenti la pianificazione della mobilità.

Le linee d'indirizzo dei PUMS contengono il *“piano di trasporto urbano sostenibile”* (35), che interessa l'intera area urbana metropolitana nel cercare di ridurre l'impatto negativo dei trasporti, facendo fronte ai crescenti livelli di congestione del traffico, collegandoli con i livelli strategici regionali,

nazionali, europei.

Il piano riguarda tutte le modalità di trasporto, provando ad orientare il loro attuale bilanciamento a favore di quelli considerati più sostenibili, come il trasporto pubblico, le varie forme di sharing mobility, la bicicletta, gli spostamenti a piedi. Uno dei punti di maggior pressione riguarda la creazione di un sistema di trasporti più efficiente sotto il profilo delle emissioni, posto a servizio di tutti i cittadini della metropoli, che rappresentano *“l'unità base”* ogni qual volta scelgono quale mezzo di trasporto utilizzare nel proprio quotidiano.

Dalle analisi svolte sulle modalità di spostamento nell'area torinese emerge un evidente disequilibrio tra l'uso del mezzo privato rispetto a quello pubblico (circa 70% privato, 30% pubblico). Questi dati sono in linea con le realtà metropolitane europee che necessitano di far fronte alle emergenze relative alla qualità dell'aria, all'inquinamento dovuto al traffico veicolare, il livello di rumore, l'insufficiente livello di sicurezza, la congestione della circolazione, ed infine la poca funzionalità della logistica delle merci.

Tali emergenze richiedono generalmente scelte



Note:

34) "Piano Urbano Mobilità Sostenibile", Allegato 1, Linee d'indirizzo, pp. 3

35) Legge n.340, 24 novembre 2000

36) Cit. alla nota 26, pp. 20.

incisive a sostegno dell'efficietamento dei sistemi di trasporto, soprattutto collettivo, che includono la strutturazione generale della logistica urbana, la rete ferroviaria regionale.

Sul tema del trasporto collettivo, la Città di Torino è stata investita da importanti interventi strutturali negli ultimi vent'anni, in particolare le infrastrutture legate alla linea metropolitana 1 e al sistema ferroviario metropolitano (sfm).

Nel PUMS viene riconosciuto che proprio durante questi anni è nato un nuovo diritto, ovvero quello di *"muoversi in modo sostenibile nella complessità dell'ambiente urbano, che, per sua natura, offre varie possibilità di spostamento"* **(36)**. L'accessibilità da parte di tutti alle varie funzioni urbane comporta un grande sforzo nel garantire appropriate forme di spostamento per relazionare la densità di relazioni, per mantenere in equilibrio l'ambiente. Questo nuovo diritto nell'ambito dell'accessibilità territoriale è alla base dello studio di ogni componente del sistema della mobilità collettiva, individuale, motorizzata, ciclabile, pedonale.

Risulta dunque importante coordinare il rapporto tra l'accessibilità del territorio e le diverse domande di modalità di trasporto espresse dai cittadini, sia sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), sia per svago e loisir, promuovendo comportamenti che inducano spostamenti più compatibili con il contesto locale e l'ambiente.

Per tale ragione verrà utilizzato il PUMS come base per l'analisi del complesso sistema di infrastrutturazione trasportistica del centro-città, individuando al suo interno le strategie che interessano gli assetti di mobilità



in riferimento ai poli attrattivi dei QMJ.

L'area centrale, infatti, ha la maggior concentrazione di trasporto pubblico, per cui *"è necessario attivare azioni di regolamentazione e contenimento del traffico privato. Quindi misure di limitazione alla circolazione e gestione degli accessi alla ZTL, (con eventuale pricing o accreditamento ingressi), riduzione dell'offerta di sosta in superficie favorendo al contempo modalità sostenibili di spostamento: con il trasporto pubblico (aumento di vie e corsie riservate), con la bici (aumento piste ciclabili, posteggi, bike sharing), a piedi (aumento degli spazi/ percorsi pedonali); Migliorare ed estendere infrastrutture e servizi per la mobilità ciclo-pedonale, realizzando efficienti opportunità di integrazione con le altre modalità di trasporto, aumentando l'offerta di parcheggi bici in prossimità delle stazioni dei mezzi di trasporto collettivi (ferrovia, metro...), eliminando barriere architettoniche e punti critici per la sicurezza di pedoni e ciclisti, incentivando forme di mobilità sistematica "lenta" (scuola e lavoro)" (37).*

I riferimenti sopra citati pongono l'accento su quanto il Piano sia lungimirante per una città

post-industriale, basando il miglioramento dell'accessibilità del centro-città e la relative azioni di contenimento del traffico privato sulle diverse esigenze di mobilità e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto. A tal proposito è fondamentale che i nodi di scambio inter-modale di trasporto, le linee di distribuzione locale che intercettano i flussi pendolari d'ingresso/uscita passanti nel centro, siano efficienti, in modo da ottenere risposte positive in termini di miglioramento della vivibilità delle zone a loro limitrofe. Essi sono i principali responsabili di congestioni e disagi alla viabilità locale. Più l'azione d'interscambio fra i diversi mezzi di trasporto avviene rapidamente, più è possibile affermare che questa sia efficiente: riduzione dei percorsi, avvicinamento delle fermate dei mezzi pubblici ai parcheggi, allestimento di zone di corrispondenza gradevoli, dotate di spazi confortevoli e tecnologici, sono operazioni positive che migliorano la qualità di un polo di interscambio.

Concentrando ora l'attenzione verso i Quartieri Militari, è interessante la tavola *"riqualificazione dello spazio pubblico, scenari di progetto per l'area*



Note:

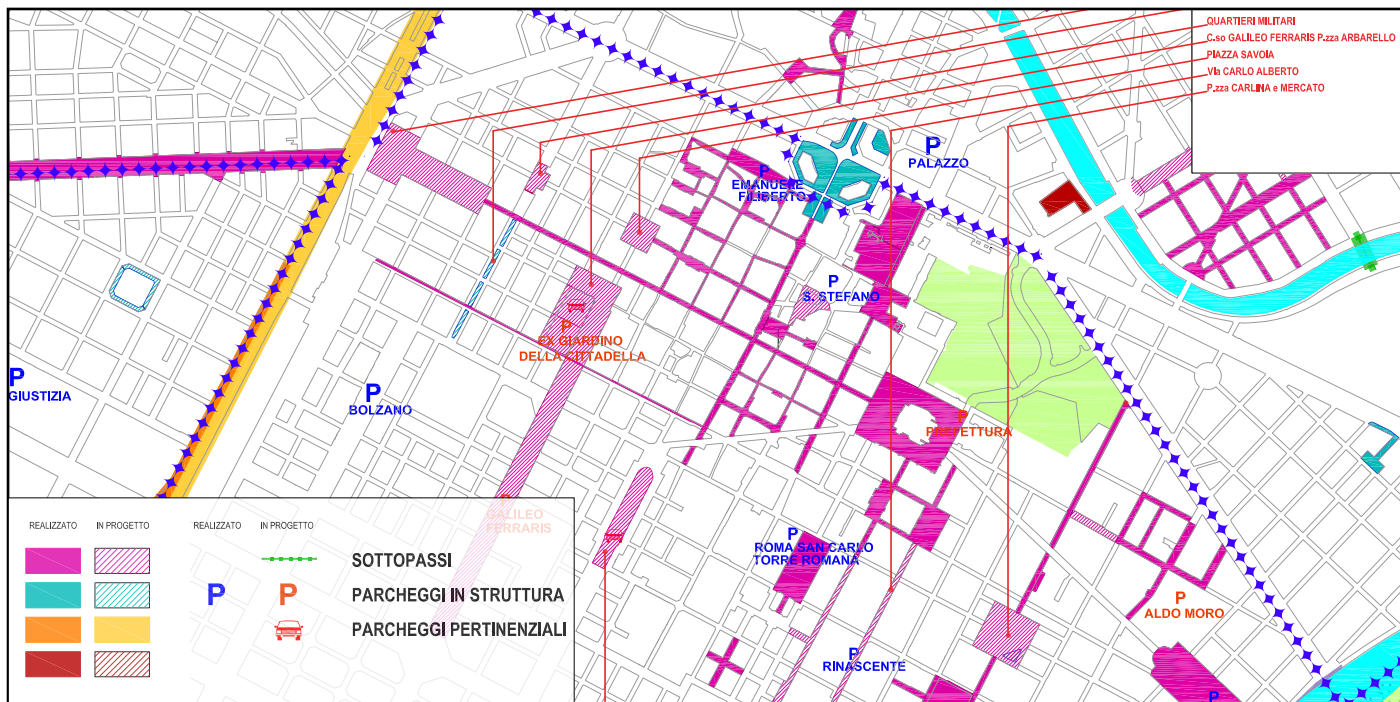
37) Cit. alla nota 31, pp. 20-21

Figura 4:

Tavola 3b.2, "Riqualificazione dello spazio pubblico, scenari di progetto per l'area centrale".

centrale" (Fig. 4), in cui l'esda viene indicata come in fase di progetto, riportando nuovamente l'intenzione di trasformazione di quest'area da parte del soggetto pubblico, come nel PRG.

In secondo luogo l'area è contenuta nel perimetro di prescrizione dei limiti di velocità a 30 km/h, fattore che garantisce un adeguato grado di sicurezza in prossimità del polo culturale, dov'è possibile vi sia un elevato numero di passaggi di pedoni e biciclette, grazie alla crescente importanza dei servizi offerti all'interno dei due edifici storici.





BICIPLAN_Piano della mobilità ciclabile

Il piano della mobilità ciclabile è, da circa un decennio ad oggi, lo strumento di attuazione con cui l'amministrazione intende rendere più facile e sicura la mobilità cittadina, con particolare attenzione all'utenza debole, pedonale e ciclabile.

Il Piano si inquadra all'interno del PUMS **(38)** ed in coerenza con lo stesso definisce le priorità d'intervento, configurandosi come un'insieme organico di progetti e azioni utili ad un più agevole uso della bicicletta in città, sia attraverso soluzioni tecniche sia con attività promozionali e culturali.

E' stato calcolato che in ambito urbano la lunghezza media degli spostamenti misura circa 5 km e dunque la bicicletta risulta essere un mezzo competitivo e flessibile, per gli spostamenti casa/lavoro – casa/scuola, per acquisti, per l'accessibilità al centro storico e in tutti i casi in cui mostrano i propri limiti l'automobile e il trasporto pubblico.

Nel documento si afferma che: *“ai fini di promuovere un modello di mobilità sostenibile, alternativo all'uso esclusivo dell'auto privata, è importante*

ragionare su una rete di percorsi ciclabili, sicuri, interconnessi con altre modalità di trasporto, servizi e strutture dedicate”.

Rilevanti sono le relazioni del piano che intercorrono tra il livello locale, nazionale ed europeo, con la firma della *“Petizione Nazionale FIAB” (39)*, e l'adesione formale della Città di Torino alla *“Carta di Bruxelles” (40)*.

La petizione ha come scopo di inserire nell'elenchi degli “infortuni in itinere” la tutela assicurativa per chi subisce un infortunio in bicicletta nel tragitto casa-lavoro, che per l'ordinamento giuridico italiano veniva riconosciuto in automatico solo per chi utilizza il mezzo pubblico, il veicolo privato, o nei tragitti a piedi, escludendo la bicicletta.

La Carta di Bruxelles prevede l'attuazioni da parte delle città firmatarie di politiche finalizzate a raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto, in modo da ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020, di realizzare cicloparcheggi e politiche contro il furto delle bici ed attivare opportune



Note:

38) La delibera di adozione del PUMS (D.C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011), indica che "...in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT 2002 - deliberazione Giunta Comunale 3 febbraio 2004 - mecc. 2004 00550/006) sarà redatto il Piano Ciclistico della Città;

39) La Città di Torino ha aderito formalmente alla Petizione con deliberazione di Giunta del 22 aprile 2008

40) Deliberazione della G.C. n° mecc. 2009 04422/021

41) "Piano Urbano della Mobilità Ciclabile", Mecc. 2013 04294/006, Allegato 1, "Testo coordinato con gli emendamenti approvati ai sensi dell'articolo 44 comma 2 del Regolamento Consiglio Comunale", Ottobre 2013, pp. 13

42) Idem. pp. 13

iniziative per aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro. Inoltre vuole contribuire allo sviluppo del turismo sostenibile investendo per migliorare e incrementare il turismo in bicicletta, cooperare più strettamente con le associazioni di utenti della bicicletta, le organizzazioni dei dettaglianti e dei produttori di bici, tutti gli altri soggetti interessati come polizia, consulenti e centri di esperienza, tecnici e costruttori di infrastrutture, per raggiungere gli obiettivi prefissi e per essere di buon esempio per altre città.

Per perseguire questo ambizioso obiettivo, occorre organizzare una rete di percorsi a favore della ciclabilità urbana, il più possibile sicuri, interconnessi con gli altri sistemi trasportistici, i poli di scambio inter-modale di trasporto, che siano corredati da servizi e strutture dedicate, consapevoli del fatto che gli spostamenti in bicicletta nella città sono all'oggi il 3%.

Il piano individua sul territorio quella che dovrà essere la rete ciclabile principale, costituita da 10 direttrici, che dal centro cittadino si dipartono verso la periferia e i comuni limitrofi, e le 4 circolari all'interno della città, sulle quali si impernia la più capillare rete di adduzione/distribuzione.

I tracciati ciclabili lungo le direttrici e le circolari non sono ad oggi continui e presentano alcune criticità e tratti mancanti. Parte delle rete, precisamente 125 km di cui 50 km nei parchi (**41**), è già pienamente in funzione, tuttavia un'altra importante porzione di interventi, circa 115 km (**42**), sono inseriti nelle opere di urbanizzazione delle aree di trasformazione del PRG, in opere infrastrutturali complessive già previste dalla Città (viale della Spina, corso Grosseto...), oppure saranno oggetto di programmi annuali futuri



d'intervento secondo priorità e opportunità condivise.

Altro tema importante da affrontare è quello della riconoscibilità dei percorsi sul territorio, per la quale sta venendo studiata una tipologia di segnaletica di orientamento/indirizzamento per identificare i singoli tracciati, e da essi la segnaletica di indicazione dei principali attrattori e poli di servizi in prossimità, in modo da renderli facilmente accessibili in bicicletta.

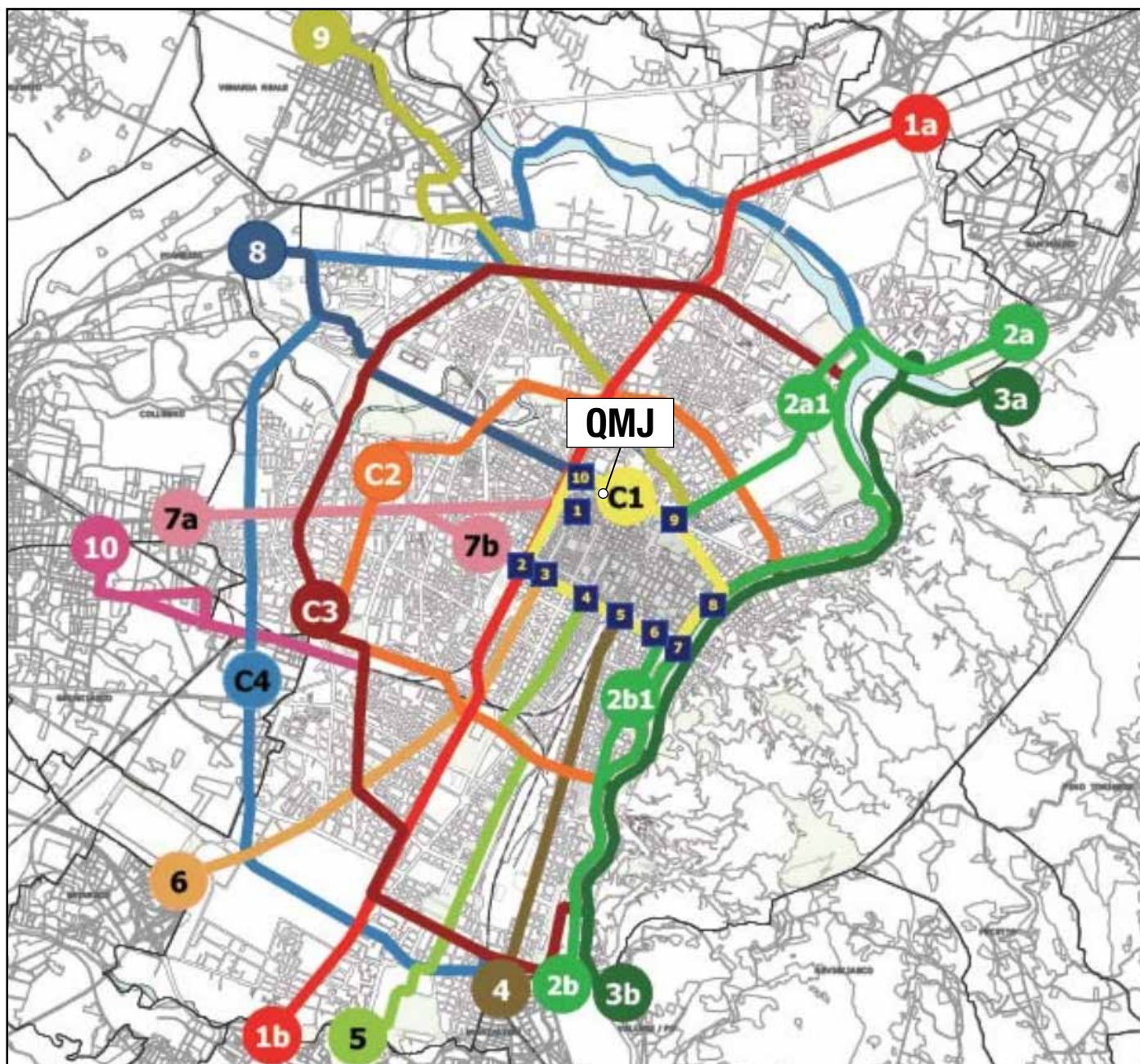
Grazie a questo strumento è stato possibile rilevare i percorsi pianificati nei dintorni dell'area di progetto (**Fig. 5**) - le direttrici 7a, 8, la C1 ovvero i percorsi in C.so Vinzaglio, Via Bertola, Piazza Statuto, e nella futura realizzazione della ciclabile in Corso Regina Margherita, le porte di accesso al centro storico numero 1 (P.zza Statuto) e 10 (C.so Regina Margherita) - in modo da rapportare il percorso di via del Carmine con il sistema ciclabile a rete previsto per il futuro della città.

Figura 5

"LE PRINCIPALI DIRETTRICI E CIRCOLARI CICLABILI"

Legenda

- P.za Statuto (porta 1) - Settimo (confine) **1a**
- P.za Statuto (porta 1) - Stupinigi **1b**
- P.za Vittorio (porta 8)- San Mauro (confine) **2a**
- Giardini Reali (porta 9) - Piazza Damiano Chiesa (ponte Amedeo VIII) **2a1**
- P.za Vittorio (porta 7-8) - Moncalieri (confine, parco Vallere) **2b**
- C.so Vittorio Emanuele II (porta 6) - Molinette **2b1**
- P.za Vittorio (porta 8)- San Mauro (sponda dx del Po) **3a**
- P.za Vittorio (porta 8) - Moncalieri (sponda dx del Po) **3b**
- C.so Vittorio Emanuele II (porta 5) - P.za Bengasi **4**
- C.so Vittorio Emanuele II (porta 5) - Parco Colonetti/Sangone **5**
- C.so Vittorio Emanuele II (porta 3) - Beinasco (confine) **6**
- P.za Statuto (porta 1) - Collegno (confine) **7a**
- C.so regina Margherita (porta 10) - Collegno **8**
- Giardini Reali (porta 9) - Reggia di Venaria **9**
- C.rso Siracusa (Torino) - Università degli studi di Torino (Grugliasco) **10**
- Circolare 1 **C1**
- Circolare 2 **C2**
- Circolare 3 **C3**
- Circolare 4 **C4**



La storia del tessuto urbano



Immagine lato sinistro

"Sviluppo di Torino, 1864, capitale d'Italia, città di Torino, Piemonte, Italia, fase9", incisione di Francesco Corni in "Torino Capitale, una chiave di lettura della città attraverso i disegni di Francesco Corni".

Immagine lato destro

"Quartieri Militari in Corso Palestro, Palazzo, Torino, Piemonte, Italia, Quartieri1", incisione di Francesco Corni in "Torino Capitale, una chiave di lettura della città attraverso i disegni di Francesco Corni".





Il nucleo centrale della Città di Torino, quello compreso all'interno dei boulevards ottocenteschi in sostituzione delle antiche mura, è l'espressione fisica delle concezioni accentratrici ed assolutistiche sotto il governo di Emanuele Filiberto I (1557-1580), poco dopo la metà del XVI secolo, quando venne decretato lo spostamento della capitale del ducato di Savoia dalla Città di Chambéry nel 1563 **(1)**. Successivamente a questa decisione seguì l'adeguamento dell'urbe alle nuove funzioni di rappresentanza e difesa, un ambizioso progetto passato sotto il nome di "*Città-Capitale*" **(2)**, atto a trasformare il piccolo centro cisalpino di crescente importanza in una sede politica ed economica dell'Italia nord-occidentale.

Alla crescita della città si accompagna parallelamente un rilevante incremento demografico, motivo per cui all'inizio del Settecento si palesa l'esigenza di nuovi spazi abitativi, ponendo la ragion d'essere del cosiddetto terzo ampliamento, che si sviluppa ad occidente della centrale Piazza Castello, realizzato sul modello delle due precedenti espansioni, le cui direttrici principali furono rispettivamente verso sud la via Nuova, l'attuale via Roma, negli anni '20 del XVII secolo ad opera del Castellamonte, e via San Filippo, l'attuale via Santa Teresa, via Maria Vittoria, in direzione Sud-Est a partire dal 1673.

La terza espansione è il prologo di un'evoluzione urbana che via via adattò le concezioni del Sei-Settecento, impositive e militaresche, ad una visione di matrice illuminista, in cui l'approccio alla pianificazione urbana è maggiormente consapevole, il cui apice viene raggiunto con le trasformazioni in età napoleonica (XIX secolo).

Note:

- 1)** Trasferimento del Duca Emanuele Filiberto I nel palazzo arcivescovile della città di Torino.
- 2)** "Itinerari Juvarriani", a cura di V. Comoli Mandraci, cap. 1, pp.9
- 3)** Documento redatto nel 1748 ad Acquisgrana (Germania), attraverso cui si pose fine alla guerra di successione al trono austriaco.
- 4)** Dal latino: "linea di confine", "limite".
- 5)** V. Comoli Mandraci, 1983, pp. 64-80.
- 6)** "Indice delle Tavole" in "L'arte dell'architetto Filippo Juvarra in Piemonte", Augusto Teluccini, C. Crudo & C Editori, Torino.



Un esempio di questa nuova visione è il progressivo trasferimento delle attività poco compatibili con il decoro urbano fuori dalle mura, nei borghi extraurbani che si svilupparono ed ingrandirono notevolmente verso il nord della città, in particolare con l'inizio della rivoluzione industriale.

Contemporaneamente il periodo di pace a seguito del trattato di Aquisgrana **(3)** ridusse il valore strategico delle fortificazioni e delle infrastrutture militari, che, tuttavia, restarono al loro posto per tutto l'Ottocento, rappresentando il "*limes*" **(4)** urbano di Torino.

Per capire l'attuale assetto dell'area sotto indagine (via del Carmine) occorre, dunque, partire dal progetto del terzo ampliamento di Torino **(5)** in modo da assimilare le logiche che sottendono la progettazione, la realizzazione e le successive modificazioni delle Caserme di San Celsio e San Daniele.

Concluderò il paragrafo citando una mirata selezione di opere che l'architetto Filippo Juvarra progettò ed eseguì per la casa reale durante la reggenza al trono di Vittorio Amedeo II (in carica

dal 1675 al 1730) e Carlo Emanuele III (in carica dal 1730, al 1773), collocate nei dintorni dell'area di progetto, tra le quali si annoverano la facciata antistante il castello degli Acaja (il complesso di Palazzo Madama in piazza Castello), il Palazzo Martini di Cigala (Piazza Statuto 18), la Chiesa del Carmine (via del Carmine angolo via Bigny), il Palazzo Birago di Borgaro (Via Carlo Alberto 16), e finalmente le due caserme di San Celsio e San Daniele (via del Carmine 13 e 14) **(6)**.



2.1 EVOLUZIONE DEL TERZO AMPLIAMENTO PER LA CITTÀ-CAPITALE

Il progetto urbanistico del terzo ampliamento nell'area compresa tra la Cittadella e la zona Nord-Ovest del nucleo, la *"città vecchia"* (7) come riportato da Costanza Roggero Bardelli, venne promosso fin dagli anni '70 del XVII secolo e prevedeva la chiusura dell'anello fortificato, delimitando uno spazio utilizzato solo dopo il primo decennio del XVIII secolo, a seguito della guerra del 1706 contro i francesi e della guerra di successione spagnola svoltasi negli anni compresi tra il 1701 e il 1715.

L'evoluzione del settore delle armi d'artiglieria impose alle infrastrutture difensive cittadine un rinnovamento dettato dalle moderne tecniche edili, riprendendo i criteri guida di Sebastian Le Prestre De Vauban (8), apprezzabili nell'esempio della fortezza di Briançon, Francia.

I tradizionali principi di progettazione difensiva si basavano sull'adeguamento delle strutture medievali, costituite fino ad allora da torri di avvistamento poste regolarmente lungo un'alta cortina muraria e da bastioni collocati a metà o agli angoli della cinta. L'introduzione da parte di numerosi eserciti dei cannoni a lunga gittata, come

riporta Le Prestre, richiese la presenza di strutture molto più corpose per contrastare la loro potenza di fuoco. Alle fragili ed alte mura medievali, facile bersaglio degli attacchi dei cannoni nemici, si preferirono costruzioni più basse ma solide alla base: le torri furono convertite in baluardi, ovvero strutture sporgenti rispetto al fronte rettilineo delle cortine, tali da garantire ai soldati migliori postazioni di tiro sia frontale che di infilata, dando origine al tipico impianto planimetrico a poligono stellare, elemento distintivo delle fortificazioni di molte città europee tra il XVI e il XVIII secolo.

Il recinto fortificato della Città di Torino presentava tre bastioni maggiormente distanziati tra loro rispetto all'assetto difensivo medievale:

- il primo dedicato a "Santa Maria", nato sulle ceneri del cinquecentesco bastione della "Consolata";
- il secondo detto di "San Adventore";
- il terzo, quello di "San Secondo", simmetrico da un lato al bastione precedente, dall'altro agganciato alla seconda bretella con elementi difensivi che collegava la "Cittadella" e la Città.

Scorrendo i documenti d'archivio si evince che



Note:

7) Cit. alla nota 2, a cura di Costanza Roggero Bardelli, "Contrada di Porta Susina, poi del Senato e Quartieri Militari, pp. 67

8) Sebastien Le Prestre De Vauban, 1633-1707, architetto e ingegnere militare francese.

9) Cit. alla nota 2, pp.42

10) Michelangelo Garove, 1648-1713, architetto civile e militare.

all'inizio del '700 lo sviluppo delle opere difensive avesse particolare predominanza rispetto alla realizzazione di infrastrutture di altro genere, ad esempio le opere di canalizzazione delle acque per la conduzione idrica all'interno del centro urbano, che, nonostante il periodo storico funestato dalle guerra, il Garove iniziava) contemporaneamente a progettare.

Le strutture di fortificazione stellari furono testate per la prima volta tra giugno e settembre del 1706, anno in cui la Città fu assediata dall'esercito francese. Nonostante la sconfitta dei nemici, avvenuta nei pressi dell'attuale "*Borgata Vittoria*", i soldati del Duca Vittorio Amedeo II furono messi a dura prova, dovuta alle numerose perdite umane, il che dimostrò quanto lo sforzo costruttivo e finanziario nel campo della difesa fosse fondamentale per la sicurezza dei suoi cittadini. Questa vittoria ebbe come importante risvolto il riconoscimento della dignità reale alla casata dei Savoia da parte delle principali monarchie europee.

Le intenzioni del Duca, neo Re, mossero verso la trasformazione ed il rafforzamento dell'immagine di "Città- Capitale" (**9**) tramite la definizione di un apparato architettonico ed urbano realizzato secondo innovativi principi stilistico-formali, affiancando l'imposizione di severi comportamenti sociali che coinvolgevano la popolazione civile, i corpi militari, la classe nobile.

Negli anni successivi al 1710 venne ripreso dal Garove (**10**) il terzo programma di estensione dell'abitato torinese, che comprendeva opere di primaria importanza come la via di collegamento tra la Porta Susina e il sobborgo di Rivoli, l'attuale Corso Francia, la Casa delle Consegne, le opere di canalizzazione idrica, l'università degli studi, la cui realizzazione



avvenne tra il 1712 e il 1715.

L'Archivio Storico della Città di Torino contiene a tal proposito un'ampia collezione di documenti relativi alle operazioni burocratiche ed economiche riguardanti lo sviluppo di questa porzione cittadina.

Negli scritti di Vera Comoli, invece, sono contenute le ipotesi progettuali riprese poi da Juvarra, per l'integrazione fra la città antica ed il nuovo reticolo urbano attraverso il prolungamento di via Dora Grossa (attuale via Garibaldi), e della via parallela, via delle Patte (attuale via Corte d'Appello), oltre alla suddivisione della nuova zona di edificazione in lotti regolari (isolati). Proprio in queste pagine viene riportata la chiara volontà che il Sovrano esprimesse a favore della realizzazione di due nuove caserme nei terreni del nuovo ampliamento.

Nel 1713 l'Architetto M. Garove morì, allorché il giorno 15 dicembre 1714 Filippo Juvarra venne dichiarato "*Primo Architetto di Corte*" (11) con un'apposita "*patente*" (12) firmata dal sovrano.

I limiti dell'ampliamento occidentale sono: a sud piazza Arbarello, via Cittadella, ad Ovest corso Palestro, corso Valdocco, a nord seguono il tracciato che taglia via Santa Chiara, via Giulio, ad est via della Consolata. La via del Carmine venne scelta come direttrice principale dell'ampliamento, in quanto via Dora Grossa corrispondeva al limite superiore del nuovo sviluppo cittadino, oltre il quale si estendeva lo "spazio di rispetto", ovvero libero da costruzioni, che si estendeva fino alla Cittadella.

L'assetto cardine dell'urbe, dunque, venne spostato momentaneamente più a sud rispetto all'originario impianto romano, tuttavia la via restituì in

Note:

11) "Filippo Juvarra, 1678-1736, architetto dei Savoia, architetto in Europa", a cura di Paolo Cornaglia, Andrea Merlotti, Costanza Roggero, pp. 19, a pp.28.

12) Idem, pp. 26, copia del documento ufficiale "Patente di nomina".

Documento originale "Patente di nomina" (AST, Camera dei Conti, Piemonte, art. 689, Patenti Controllo Finanze, 1713 in 1717, Registro controllo generale delle finanze di S. M, m 214, fol. 88).

13) Cit. alla nota 2, cap.1, pp.9.

14) Cit. alle note 2 e 7, pp.67



epoca napoleonica il primato al decumano di Dora Grossa, a causa del punto di saldatura non perfettamente rettificato tra la via e la piazza delle Erbe, riducendo la sua valenza e i dettagli decorativi lungo il percorso. Nonostante ciò la posizione baricentrica rispetto ai bastioni di San Secondo e San Adventore, la fa risultare il sito più appropriato dove collocare la nuova porta di accesso settentrionale alla Città (**Fig.1**).

Il nuovo asse rettilineo di via del Carmine penetra il tessuto urbano medievale collegando la porta d'accesso con la Piazza Susina (Piazza Savoia), proseguendo poi in via delle Patte (attuale via Corte d'Appello), raddrizzata nel XIX secolo, fino a giungere alla piazza delle Erbe (attuale piazza Palazzo di Città), tangente al lato nord del Palazzo Comunale.

Nello sviluppo del terzo ampliamento gli interessi della Corona, tesi alla visione di "Città-Capitale" (**13**), corrisposero a quelli Comunali, volti alla costruzione di "palazzi della nuova nobiltà di corte, e insieme come luogo commerciale" (**14**).



Figura 1

"Progetto urbanistico per l'ingrandimento occidentale della città", Michelangelo Garove, 1711, Torino, Archivio di Stato (Elaborazione dell'autore)

Legenda

QMJ  Bastioni 



L'elevato valore dei lotti edificabili impose il loro intenso sfruttamento, motivo per il quale l'architetto siciliano ideò isolati unitari dal volume regolare e compatto, con blocchi edilizi piuttosto monotoni nella composizione generale, contenitori di straordinarie soluzioni architettoniche al loro interno che rende ognuno di essi una singolarità eccezionale.

Nell'intervento juvarriano traspare l'influenza dei criteri francesi di matrice illuminista, ragguagliati dallo stile peculiare e scenografico del barocco piemontese, in cui l'idea dello spazio ordinato razionalmente, estendibile all'infinito tramite la modularità e la ripetizione di unità uguali a se stesse, è una concezione favorita al sistema di potere monarchico, che riteneva di poter estendere le sue volontà, proprio come la città, all'infinito.

Queste mire universalistiche del potere sono altrettanto manifeste in altre città d'Europa come ad esempio la Parigi di Luigi XIV e la Roma di Papa Sisto V.

Lo stilema dell'architettura barocca racchiude i principi classici dell'assoluta precisione simmetrica, accompagnato da un variegato sistema di masse

architettoniche contenente un esteso "bestiario" di simboli e rimandi mitologici.

Nonostante lo stile barocco sia fastoso, i decori sabaudi sono ben misurati, senza particolari eccessi, in quanto i principi morali della monarchia piemontese richiedevano disciplina, ordine, razionalità, che in architettura si esprimono con la modestia dei materiali, la regolarità degli ambienti, l'ampiezza dei tracciati.



Figura 2

"Nuova Pianta Reale di Città di Torino colla divisione dei dipartimenti delle Isole che spettano a ciascuno dei 15 Capitani Militari de Quartieri stabiliti da S.M. nel mese di marzo del 1782 per la notturna illuminazione".
Archivio Storico della Città di Torino.

(Elaborazione dell'autore)





2.2 LA TORINO DELL'800: UN CENTRO URBANO IN ESPANSIONE OLTRE I LIMITI BAROCCHI

All'alba del nuovo secolo le strategie militari e le tecniche di guerra avevano reso ormai obsoleto il sistema difensivo fiore all'occhiello della monarchia sabauda, poiché prevalse la logica della "*guerra in movimento*", secondo cui la vittoria di un esercito era stabilita dallo scontro in campo aperto rispetto alla conquista di città o piazzeforti avversarie attraverso assedio.

L'influenza politica e militare dell'impero francese di inizio XIX secolo, sotto la guida di Napoleone Bonaparte, fu palese con l'emanazione, il 23 giugno 1800, del decreto in cui si ufficializzava la volontà di abbattere le mura di Torino, incorporando la città sotto le leggi trans-nazionali con il preciso obiettivo volto a disarmare il territorio occupato e demolire quel simbolo di potere identificato nella città-fortezza.

Le opere di demolizione comprendevano il livellamento del fossato fino ad interessare anche l'area occupata dai contrafforti e dai passaggi sotterranei. I lavori procedettero lentamente a causa dei contrasti tra municipalità e governo francese riguardanti la demolizione delle cortine, una forma di protezione degli interessi sia

militari, sia economici, sia sanitari, per i cittadini locali, ed in secondo luogo poneva la questione della destinazione d'uso dei terreni liberati dalle fortificazioni. A tal proposito venne decretato che quei terreni fossero posti sotto l'amministrazione del Genio Militare (15), per le fabbriche e le fortificazioni del Piemonte.

L'anno successivo al decreto napoleonico (1801) risultarono abbattute le mura in corrispondenza delle quattro porte, Porta di Po, Porta Nuova, Porta Palazzo, Porta Susina. Mancavano da terminare i lavori di atterramento dell'anello fortificato perimetrale e la ridefinizione dei siti delle porte demolite, lavori che rientrarono nel programma di risistemazione urbanistica globale promossa dal governo francese.

I principi ispiratori alla base delle proposte di trasformazione urbana si fondano sugli ideali illuministici di efficienza e di utilità pubblica degli interventi, delle attrezzature di servizio e degli spazi di relazione: concetti nuovi per una città la cui forma era rimasta legata alla ideologia di corte, rappresentata dal poligono stellare a mandorla.

All'ordine di abbattimento delle mura fece seguito



Note:

15) Il genio militare è una delle specialità delle forze armate, il cui compito è la realizzazione, la manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture ed opere di supporto all'attività di combattimento.

16) Dal punto di vista urbanistico la funzione assolta dall'anello verde è molto simile a quella delle mura e, dunque, non rappresenta un evento di stravolgimento urbano, ma una trasformazione necessaria che segue le modifiche strutturali e sociali di molte città europee.

17) I disegni originali del progetto urbanistico di Giacomo Pregliasco (1785-1828) sono conservati agli "Archives Nationales" di Parigi.

18) I disegni originali del "Progetto urbanistico del 1802", conservato agli "Archives Nationales" di Parigi.

l'idea di *"perimetro verde permeabile al passaggio di persone e merci"* (**16**). Quest'ultima non deve essere più protetta e simbolicamente inaccessibile per difendere esclusivamente gli interessi monarchici, ma abbellita e fruibile dai cittadini, raccordando le principali vie di accesso alla città.

L'anello verde in questione è individuabile oggi giorno nei tratti descritti dalla linee spezzate che collegano corso San Maurizio, corso Valdocco-Palstro, corso Regina Margherita, i Giardini Reali (settore Nord-Ovest), e piazza Maria Teresa, piazza Cavour (settore Sud.Est).

Tra i vari progetti di risistemazione urbanistica presentati agli uffici tecnici comunali, spiccano i lavori dell'architetto Pregliasco (**17**) e quelli del gruppo formato da Bonsignore, Boyer, Lombardi (**18**) in cui sono rappresentate due tendenze nettamente opposte tra loro per quel che riguarda il perimetro della città, in corrispondenza delle mura demolite. In entrambi i progetti, tuttavia, i punti di innesto per le soluzioni delle porte cittadine si attestavano al termine delle quattro direttrici: via Nuova, via di Po, via Milano e via Dora Grossa, prendendo la forma di ampie piazze con zone alberate, diventando fulcri urbani nevralgici che connettevano la città e i territori di campagna limitrofi.

Per quanto riguarda le due caserme, il prospetto di ponente (lungo corso Valdocco) e la fuga prospettica della via del Carmine vennero valorizzate da edifici simmetrici nel disegno di Pregliasco (**Fig. 3**, pp. 53), da un generoso spazio alberato nel progetto di Bonsignore, Boyer e Lombardi (**Fig. 4**, pp.53). In entrambi i progetti lo slargo derivato dall'arretramento del filo di ponente dei due tratti di fronte intermedio, ovvero l'essedra antistante



le due caserme, viene ribaltato sull'altro fronte generando così una piccola piazza inglobata nella fitta scacchiera, quasi come la piazza Susina. La **fig. 5** mostra la soluzione finale realizzata.

A causa del peggioramento dei rapporti tra gli Stati Sardi, la Francia e l'Austria, venne frenata l'attività edilizia ad uso civile in questi luoghi, a fronte di un nuovo consolidamento dell'assetto difensivo, attraverso la costruzione di una serie di fortini separati, collegati da trinceramenti ad anello intorno alla città.

Nel 1850 Carlo Promis ottenne l'incarico di redigere il moderno piano di consolidamento della città. A fronte di queste richieste il piano di Promis presentò un tessuto urbano a maglie più strette per un maggior sfruttamento fondiario, rispetto ai progetti di inizio '800, che prevedevano una maggiore valorizzazione paesaggistica ed ambientale. Questo principio determinò la forma regolare quadrilatera degli isolati cittadini, e portò nel 1853 all'abbattimento dell'antica fortezza della Cittadella, annullando le prescrizioni edilizie dovute alla presenza dei vincoli militari.

Nei disegni planimetrici, infine, venne integrato

il disegno dell'innesto urbano tra la strada di Francia e piazza Statuto, ripristinando l'antico assetto romano del decumano di via Dora Grossa a discapito di via del Carmine.

La funzione di caserma dei palazzi San Celso e San Daniele cessa dopo il primo conflitto mondiale, nel 1926, oramai completamente superati dai grossi complessi militari che si iniziarono ad edificare a partire da metà del XIX secolo.



Figura 3

Disegno del progetto dell'architettura

Giacomo Pregliasco
(Schizzo dell'autore)

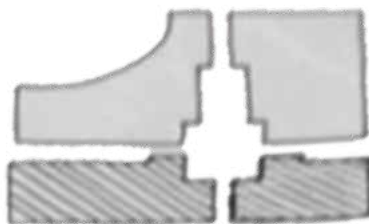


Figura 4

Disegno del "Progetto urbanistico del 1802",
conservato agli Archives Nationales de Paris,
ad opera del gruppo: Ferdinando Bonsignore,
Ferdinando Boyer, Lorenzo Lombardi
(Schizzo dell'autore)

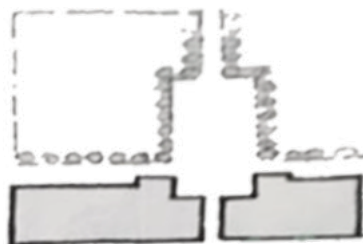
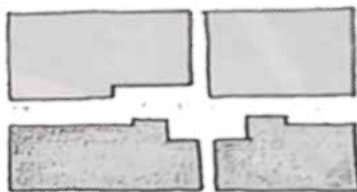


Figura 5

Soluzione attuale
(Schizzo dell'autore)





2.3 LE ORIGINI DEI QUARTIERI MILITARI DI JUVARRA COME PORTA D'INGRESSO OCCIDENTALE ALLA CITTÀ

“Un angolo della Torino settecentesca e juvarriana è rappresentato dalle due costruzioni, con sottostanti portici, innalzato nel 1728 all’imbocco di via del Carmine, verso la Porta Susina, e destinate a quartieri della guarnigione de Re di Sardegna” (19), così afferma Augusto Telluccini a proposito delle due caserme di San Celsio e San Daniele, che prendono il nome dagli isolati di lottizzazione su cui sorgono (**Fig. 2**, pag. 49).

Esse furono pensate come gli elementi monumentali che dovevano caratterizzare l’ingresso occidentale alla città per conferire importanza al punto di accesso rivolto verso la Francia, una possibile evocazione di ciò che le torri Palatine rappresentavano rispetto alla struttura urbana dell’antico accampamento romano.

Fu *“l’ingegnerre don Filippo il siciliano” (20)* a interpretare questa concezione attraverso un impianto d’ingresso scenografico con alto valore rappresentativo: la severa compostezza volumetrica delle due costruzioni e la precisa e modulata scansione dei loro fronti diventano il simbolo dell’ordinamento ideale dell’intero ampliamento che, a partire da questa porta urbana, proseguiva incrementando la qualità dei decori barocchi raggiungendo la piena fioritura nei palazzi che delimitano il perimetro di Piazza Savoia.

E’ comprensibile che si volesse conservare la tradizionale impostazione romana di porta urbana in quanto espressione pubblica del potere della città rivolta ai forestieri che giungevano in città.

Note:

19) L’arte dell’architetto Filippo Juvarra in Piemonte”, Augusto Telluccini, C. Crudo & C Editori, Torino, già cit. alla nota 5, pp. 79

20) *“Filippo Juvarra, 1678-1736, architetto dei Savoia, architetto in Europa”*, a cura di Paolo Comaglia, Andrea Merlotti, Costanza Roggero, introduzione, pp.13.

21) “Torino altrui. Notazioni, giudizi, ricordi di forestieri su Torino”, Giovanni ARPINO, Roberto ANTONETTO, Daniela Piazza Editore, s.l., 1981

22) Cit. nota 20, in “Paradigmi per la capitale del Regno”, pp.33



Figura 6

Evoluzione delle fasi costruttive dei Palazzi San Celso (a destra) e San Daniele (a sinistra)

G. B. Borra, "Veduta de' Quartieri militari entrando per la Porta Susina di Torino, 1749, Torino, Archivio Storico della Città, Collezione Simeon, D. 371

1720

San Celso fu ultimato nelle opere edilizie principali esterne e interne

1729

Vengono completati i lavori nelle opere principali di palazzo San Daniele dai capomastri Piazza e Sornione

1766

Presentazione dei disegni per le nuove fabbriche di San Celso e San Daniele per "l'azamento di un piano sopra la porzione già esistente".

1767

Conclusione dei lavori di palazzo San Daniele



1769

Inizio dei lavori per San Celso verso mezzogiorno e per la manica che taglia trasversalmente il cortile, fungendo da raccordo tra l'ala di ponente e l'ala di levante.

1776

Conclusione della fase di costruzione e inaugurazione delle nuove caserme di Porta Susina



La modellazione dello spazio d'accesso attraverso la morfologia degli edifici posti al termine dell'arteria fu il tema principale su cui lo Juvarra concentrò i propri sforzi nella pianificazione del quartiere occidentale, riprendendo un'ipotesi mai realizzata fatta da Michelangelo Garove per l'edificio della nuova caserma di Porta Susina, dove l'ingresso monumentale veniva trattato secondo i canoni della tradizione aulica Seicentesca.

A tal proposito la realizzazione juvarriana veniva così descritta da un viaggiatore spagnolo nel 1791:

"I Quartieri dei soldati, che nella maggior parte delle altre città sono case abbandonate, o edifici smantellati, sono a Torino costruzioni di elegante struttura, che, lungi dall'offendere, migliorano invece l'aspetto della città, e servono al decoro e alle comodità della truppa. Tali sono i quartieri delle Guardie del corpo vicino alla Porta di Po, quelli della Guardia Svizzera vicino alla piazza Susina, in fondo alla bella strada di Dora Grossa. Le stesse scuderie del Re, quelle del Duca del Chiabrese, e quelle in corso di fabbricazione del Principe di Carignano, assomigliano assai più a

nobili abitazioni che a sudice stalle" (21, pag. 54).

Già dal '600, infatti, le porte d'accesso erano degli elementi urbani con caratteristiche monumentali. Fu Guarino Guarini il primo a studiare l'accurata scenografia per accogliere il visitatore in città, in concomitanza con la realizzazione della Porta di PO e della relativa arteria principale, la via Po, sviluppando lo spazio architettonico ad esedra di Piazza Vittorio Veneto.

Per l'ingresso ad ovest Juvarra volle sostituire *"all'idea di porta urbana come monumento isolato sulle fortificazioni quella di un sistema di quinte architettoniche articolate che definiscono lo spazio di una piazza rettangolare porticata aperta, nel duplice senso di ingresso e di uscita" (22, pag. 54),* facendo avanzare, a partire dai due parallelepipedi lungo la via del Carmine, un blocco di sei campate di portici e di farne arretrare il fronte intermedio con le tre campate centrali. Questa soluzione rendeva meno evidente la differenza di lunghezza tra i due edifici su corso Valdocco, un classico esempio di *modus operandi* dello stile barocco che utilizza espedienti scenografici per scandire lo spazio con precisi effetti visivi, percettivi, chiaroscurali.



2.4 PIAZZALE AMELIA PICCININI, I BOMBARDAMENTI SU TORINO DELLA 2GM

Note:

23 Museo Torino:
<https://www.museotorino.it>

24 Idem, cit. nota 23

Nel corso del secondo conflitto mondiale il capoluogo piemontese fu la prima città italiana ad essere bombardata (12 giugno 1940), a causa della sua area industriale, e fu anche la più danneggiata dalle incursioni aeree alleate, che procurarono ingentissime perdite umane, materiali e di infrastrutture.

Al termine della guerra si contarono in totale 2.069 vittime dei bombardamenti alleati.

Il più tremendo bombardamento fu quello del 13 luglio 1943, giorno in cui 295 aerei britannici scaricarono sulla zona della FIAT Lingotto 762 tonnellate di bombe, causando 792 morti e 914 feriti (**23**).

Le abitazioni rimaste danneggiate furono 1.500, quelle rase al suolo 431 (**Fig. 7**, pag. 59).

La distruzione dell'isolato dove ora si trova il piazzale Amelia Piccinini (zona del Quadrilatero Romano) rientra nel bombardamento dell'8 dicembre 1942, giorno in cui si colloca anche la parziale distruzione del ex ospedale di San Luigi, edificio che durante il periodo bellico ospitava la sede dell'Archivio di Stato e la Bocciofila torinese.

Questi eventi fanno parte della seconda fase di incursioni che colpì Torino, quando le azioni erano compiute in notturna da grandi formazioni di quadrimotori della RAF che si susseguivano a più ondate, avendo come obiettivo una zona predefinita della città, che colpivano indiscriminatamente. Per questo motivo vennero definite «terroristiche».

Ogni ondata sganciava prima le bombe dirompenti e poi gli ordigni



incendiari, rendendo impossibile l'impiego dei mezzi antincendio durante l'incursione e favorendo lo sviluppo di incendi di vaste proporzioni (**Fig. 8**).

Ai danni degli incendi si sommarono anche le esplosioni dirompenti, che distruggevano gli edifici, bloccavano i servizi, le comunicazioni, interrompevano le strade, i cavi elettrici e telefonici, le tubature del gas e dell'acqua.

In questa seconda fase si assistette al primo vero sfolamento dei torinesi (**24**).

L'incursione aerea degli inglesi dell'8 dicembre, con 133 aerei di tipo Lancaster, Wellington, Stirling e Halifax si protrasse dalle 20.50 alle 21.50.

Gli aerei inglesi effettuarono bombardamenti a tappeto che provocarono il "più grande numero di vittime in tutto il 1942", nonostante che "in altri tre raid si fossero impiegati un numero di mezzi molto maggiore". Le bombe utilizzate furono di grosso (1.000 libbre) e grossissimo calibro (2.000 e 4.000 libbre), unitamente al lancio di spezzoni incendiari alla termite, alle nuove bombe al fosforo contenute in bottiglie e bidoni di benzina al fosforo.

I bombardamenti causarono il parziale crollo della copertura del tetto e dei muricci interni

dell'ex ospedale San Luigi, l'esplosione di bombe dirompenti causò lo scheggiamento di cornicioni e facciata.

Il fabbricato verso via Piave fu parzialmente distrutto da una bomba incendiaria.

In questo contesto venne parzialmente distrutto l'isolato tra via Santa Chiara e Via Piave.

L'isolato di Sant'Eligio si presenta ancora come un grande vuoto urbano, all'oggi adibito a parcheggio nonostante sia di proprietà dell'ASL, al cui perimetro vi sono una serie di fatiscenti fabbricati industriali dismessi ed un piccolo gruppo di residenze che segue l'allineamento dell'isolato settecentesco, anch'esso elemento di frammentarietà volumetrica e di facciata.

Un po' per scelta, un po' per esigenza, quest'isolato non viene toccato durante le varie riqualificazioni che hanno interessato l'area del quadrilatero romano e si presenta come una grande distesa di cemento ed auto che contrasta fortemente con le architetture auliche circostanti: gli Archivi di Stato, l'Anagrafe Centrale, l'ex Ospedale San Luigi Gonzaga, detto "dei Pazzi" di Giuseppe Maria Talucchi.

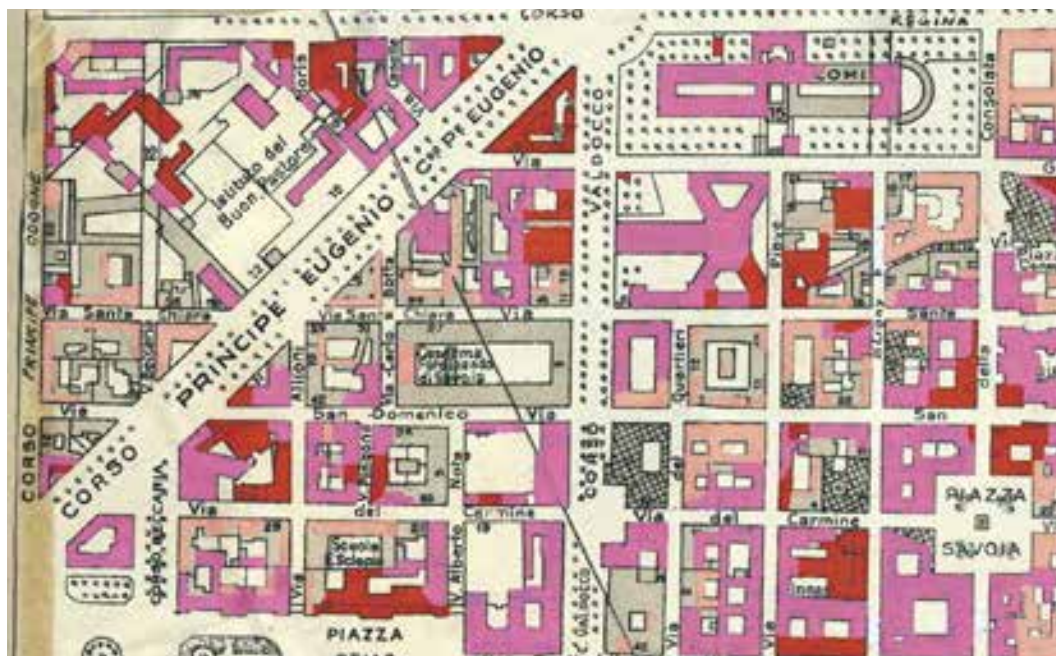


Figura 7

“Danni arrecati agli stabili 1942-1945”, Città di Torino, Archivio, Tipi e disegni, cartella n° 68, fasciolo 2, disegno n°1

Legenda

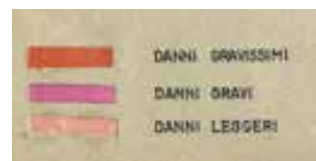
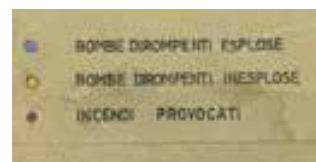


Figura 8

“Bombe e mezzi incendiari lanciati 1942-1945”, Città di Torino, Archivio, Tipi e disegni, cartella n° 68, fasciolo 1, disegno n°1

Legenda



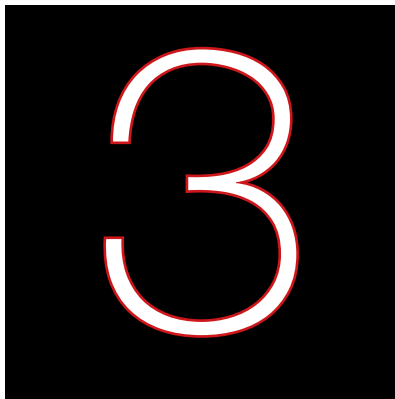
Analisi del contesto urbano



1.



2.



3.

Immagini

1. Immagine della facciata di Palazzo San Daniele prospiciente via del Carmine, 1972, in evidenza lo spazio urbano pubblico;
2. Immagine satellitare, in evidenza i Quartieri Militari Juvvariani e i piazzale Piccinini;
3. Stralcio di PRG (fuori scala), in evidenza l'area di progetto, e gli edifici dei Quartieri Militari.



I Quartieri Militari Juvarriani sono situati nel quadrante nord-occidentale del centro città, inseriti nel tradizionale assetto detto “a scacchiera” di impostazione romana, che in Torino trova ampio utilizzo durante i vari piani di sviluppo della città, compreso il terzo ampliamento, momento in cui veniva collocata la nuova porta di accesso alla città al termine dell’asse di penetrazione di via del Carmine. Parte di perimetro del suddetto quadrante giace sui boulevards di corso San Martino, corso Principe Eugenio, corso Regina Margherita, la cui organizzazione utilizza come elementi ricorrenti le alberature lineari e i portici a copertura della superficie di percorrenza pedonale. Al limitare sud dell’area vi sono la porzione rimanente della struttura difensiva della Cittadella e la Caserma Cernaia (1), costruita proprio sui terreni vacanti nel 1864. All’interno di tale perimetro vi sono numerosi edifici di pregio architettonico che testimoniano la presenza del potere monarchico sabauda.

La situazione attuale evidenzia che la quasi totalità di questo patrimonio edilizio è divenuto contenitore di servizi dedicati al cittadino e poli di esposizione museale; per tale ragione è possibile analizzarlo in chiave di attrattività culturale, in modo da ottenere una classificazione dei loro principali caratteri fisici e morfologici ed impostare al meglio gli indirizzi della riqualificazione attraverso la redazione di schedature sull’esempio di quelle contenute nella relazione illustrata del PRG.

Rivolgendo lo sguardo su via del Carmine si nota che la piazza (esedra) e i due edifici dei Quartieri celano nelle loro volumetrie quella funzione di rappresentanza, secondo un preciso ordine compositivo-formale, un’opera

Note:

- 1) La struttura subì il bombardamento del 18 Novembre 1942, e del 13 Luglio 1943
- 2) Mario Passanti, 1966, pp.24



di grande fascino attraverso cui è possibile indagare il passare delle epoche grazie alla lettura dei segni più o meno evidenti lasciati su di essa.

La piazza dei Quartieri e la via del Carmine rappresentano il tipico esempio di spazio urbano sul quale la realtà esterna ha lasciato palesi le sue tracce, ovvero non ha intaccato la sua originalità, come accadde per le altre “porte”.

L'esedra è studiata architettonicamente su tre lati, con il quarto lasciato aperto come accesso alla città, divenendo anch'esso parte integrante della scenografia architettonica in soluzione di continuità con i lati costruiti, secondo l'impostazione usata per le quattro porte di Torino, con la grande differenza che mentre le altre piazze poste al termine delle arterie principali furono potenziate ed ingrandite nel XIX secolo (Piazza Carlo Felice, Piazza Vittorio Veneto, Piazza della Repubblica), la piazza dei Quartieri venne sostituita dalla vicina Piazza Statuto.

Il cambio di funzione ha modificato inevitabilmente l'intera immagine dell'asse, tuttavia ancora oggi l'ambiente di via del Carmine mantiene una propria individualità.

La popolazione giornaliera di questo luogo è composta da coloro che lavorano nelle attività del settore terziario, commercianti ed artigiani, e dai partecipanti alle celebrazioni occasionali dei luoghi di culto lì presenti, dagli utenti dei poli culturali.

La via fa parte del sistema viario secondario locale composto dalla fitta rete di tracciati ortogonali.

Lo spazio pedonale si frapponesse su ambo i lati della strada fra il costruito e la carreggiata veicolare a senso unico in direzione di corso Valdocco, riconoscibile grazie al rialzo di circa 30cm del marciapiede largo mediamente 1,50 metri.

Adiacenti a queste due fasce è situato lo spazio di sosta degli autoveicoli in misura di 2,50 metri anch'esso disposto su ambo i lati, dove all'occorrenza vengono collocati i dehors dei locali. In corrispondenza dei Quartieri parte del marciapiede sottostà al porticato che costituisce l'avancorpo degli edifici, mentre le estensioni laterali costituenti l'esedra stessa sono delimitate da dissuasori fissi atti ad evitare la sosta a ridosso della facciata dei due palazzi, in modo da non sminuire ulteriormente uno degli episodi architettonici più rappresentativi del barocco in



questo quadrante.

Gli attraversamenti pedonali di via del Carmine compresi tra corso Valdocco e piazza Savoia (intersezioni ortogonali con via dei Quartieri, via Piave, via Bigny) sono garantiti da segnaletica orizzontale zebra, mentre l'incrocio in corrispondenza del corso è gestito da lanterne semaforiche.

La pavimentazione dei marciapiedi è realizzata in asfalto direttamente posto a contatto con gli zoccoli lapidei dei palazzi prospicienti la via, in contrasto con i dettagli usualmente utilizzati in centro, non consona ad una via di tale importanza storico-artistica.

La parte terminale dei portici dei Quartieri che si "scontra" con il fronte del costruito di via dei Quartieri costituisce un significativo landmark storico-architettonico dei palazzi San Celsio e San Daniele retrostante le facciate principali, sporgendo visualmente all'attenzione dell'osservatore che percorre la via in direzione di corso Valdocco. L'obelisco dedicato alla Legge Siccardi, promulgata nel 1853, costituisce anch'esso un punto focale di gran impatto visivo per colui che si dirige verso Piazza Savoia.

Importante è anche la presenza del verde, disposto in aiuole simmetriche e concentriche in

piazza Savoia, in filare di alberi in corrispondenza di corso Valdocco, fornendo l'elemento naturale di bilanciamento all'alta densità di costruito, aumentando la superficie di permeabilità del suolo, influenzando il microclima locale in estate ed inverno.

L'ambiente che ora circonda i Quartieri, purtroppo, non esalta i caratteri di monumentalità che Juvarra ricercò nei suoi studi per lo slargo, ormai ridotto a piazzetta secondaria, in cui si coagula il traffico dell'incrocio di corso Valdocco, invece di essere un esempio di ambiente in cui si percepisce quel moto "*di restringimento e di espansione*" **(2)** che si voleva suscitare. Non si può naturalmente pretendere di mantenere un ambiente intatto nel tempo, gli agenti esterni agiscono inarrestabilmente variandone i connotati, tuttavia un'opera architettonica è riconosciuta tale proprio quando si inserisce in questa dimensione, il tempo. L'eccezionale pregio della scenografia architettonica e urbana dei Quartieri sembra rappresentare più uno svantaggio conservativo ed estetico, piuttosto che un episodio rilevante: all'oggi l'esda antistante i due palazzi juvarriani costituisce uno spazio mortificato dalla sistemazione sommaria, senza alcun particolare valore storico e artistico per la città.

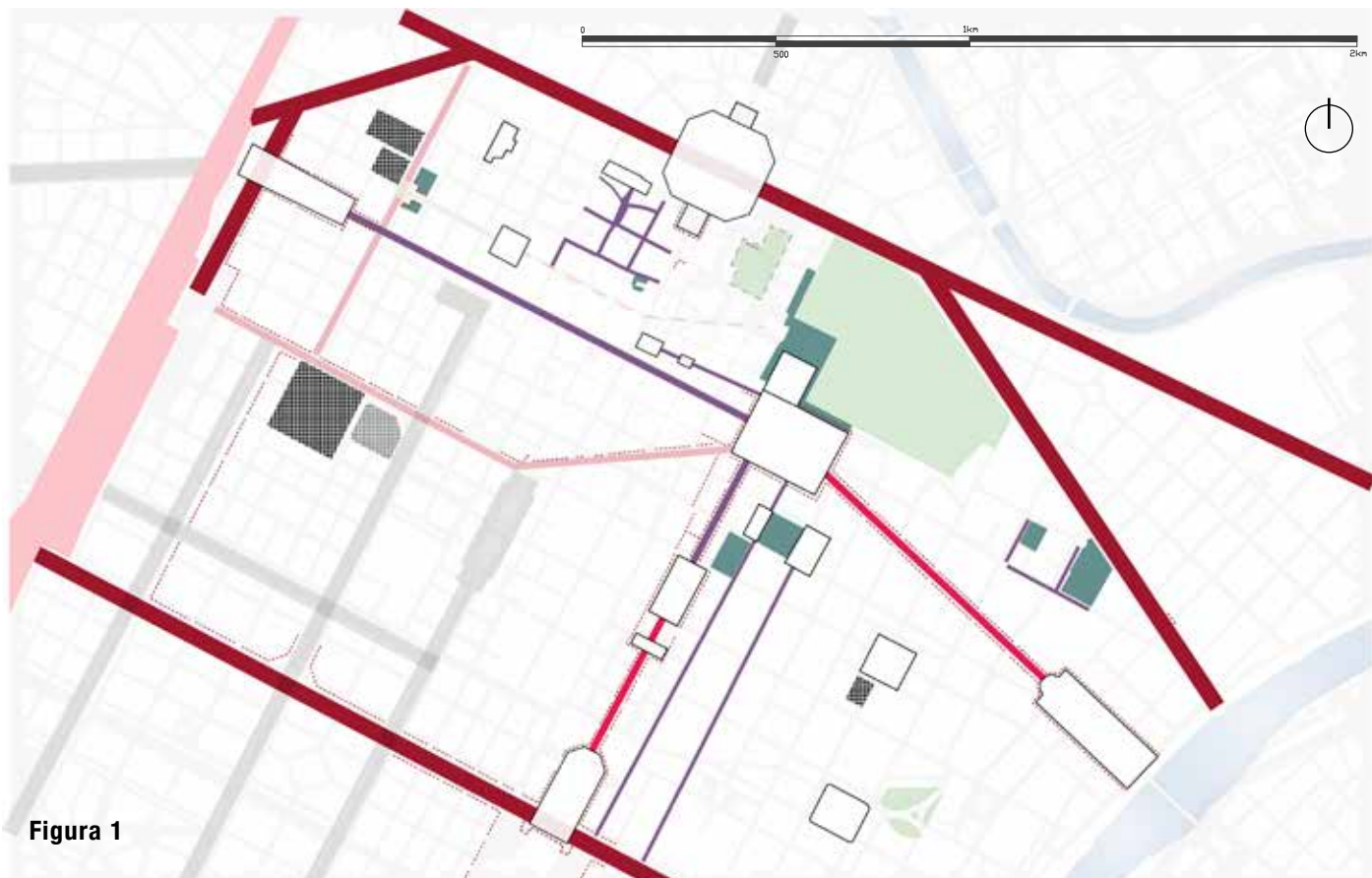


Figura 1

Elementi urbani

-  Spazi urbani aperti di scambio intermodale di trasporto
Sistema di spazi e volumetrie barocche
-  Boulevard urbani di origine napoleonica
-  Grandi boulevard urbani di attraversamento cittadino
-  Spazio porticato
-  Grandi aree verdi
-  Area di trasformazione
Spina centrale, Porta Susa

Aree ed edifici

-  Area di interesse progettuale
-  Area a scopo militare, polizia, carabinieri
-  La Cittadella
Ex avamposto militare, oggi polo culturale e centro espositivo
-  Attrattori culturali
-  Aree di pedonalizzazione

Legenda



ACCESSIBILITA' ALL'AREA

Il tratto di via del Carmine sotto indagine è la prima parallela verso nord dell'area pedonale di via Garibaldi, compreso tra corso Valdocco e via della Consolata, assi principali e portanti di attraversamento del centro storico, come descritto nei PUMS, e per questo motivo non possono rientrare in alcun modo in trasformazioni urbane che non siano legate alla all'intera struttale centrale, per motivi strategici, di sicurezza, protezione ed emergenza.

La vicinanza con Piazzale Amelia Piccinini, a soli due isolati di distanza verso nord, evidenzia una possibile strategia congiunta nell'opera di riqualifica di questi due spazi urbani, implementando l'accessibilità veicolare di questa parte del centro con la collocazione di un parcheggio sottostante la superficie del piazzale. Questa strategia aiuterebbe ad intercettare le necessità di parcheggio dei singoli privati provenienti dai quartieri periferici del nord, che attualmente vanno a collocarsi soprattutto nelle aree di stazionamento a raso, creando discomfort e stress a loro stessi e ai residenti dell'area.

I servizi di car & bike sharing, taxi sono ben presenti

nella zona (**Fig. 6**) ed offrono un ottima alternativa nelle modalità di accesso al centro città, collocate nei punti strategici in corrispondenza dei poli di scambio inter-modali di trasporto del Rondò della Forca, piazza Statuto, piazza della Repubblica.

I QMJ distano circa 450 metri dall'area pedonale e zona 30km/h del Quadrilatero Romano, e sono la naturale prosecuzione di questo impianto fortemente voluto per ridurre il traffico traversante del centro. Inoltre essi rientrano già all'interno del sistema ZTL (Zona Traffico Limitato) costituito dai varchi elettronici.

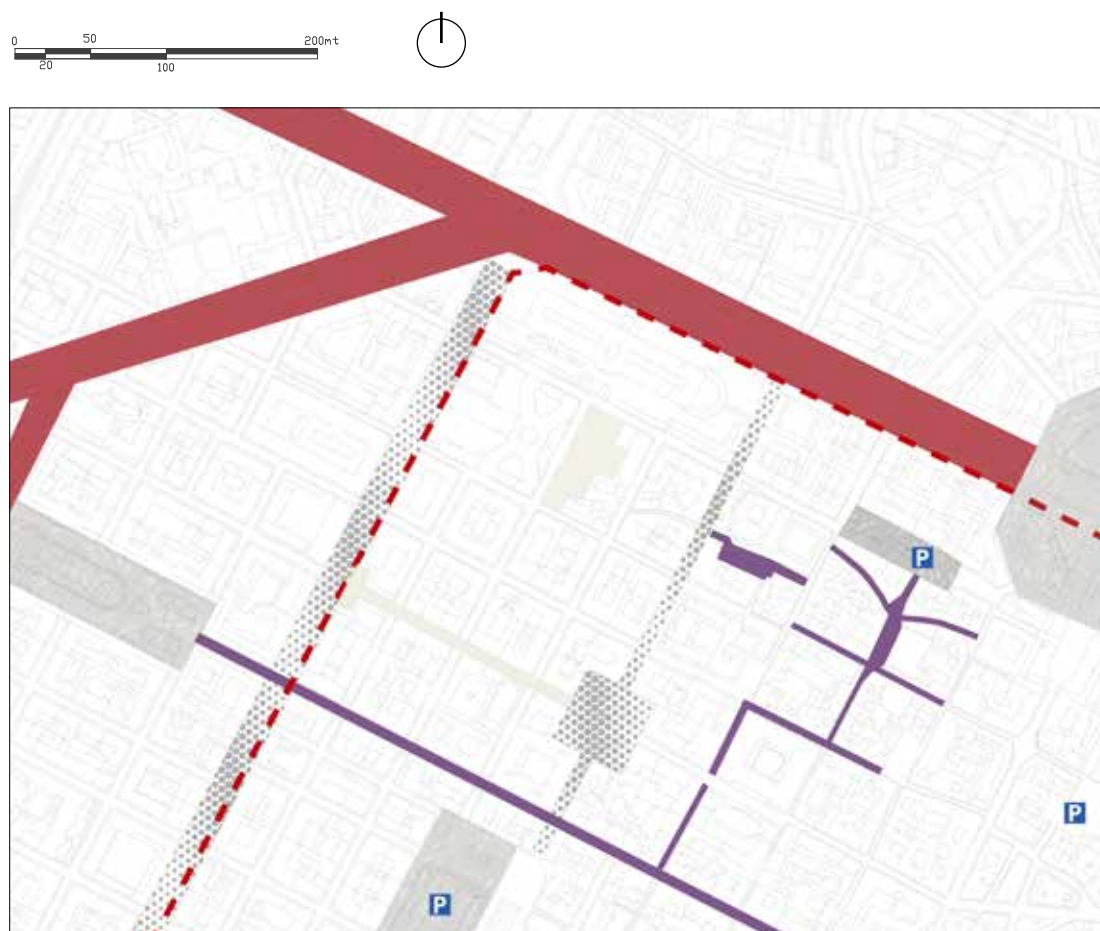


Figura 2

-  ZTL_Zona a Traffico Limitato
(verdi di controllo elettronico)
-  Grandi spazi urbani che ospitano parcheggi di scambio intermodale di trasporto
-  Parcheggi sotterranei di scambio intermodale di trasporto
-  Assi portanti di attraversamento veicolare del centro storico
-  Aree di pedonalizzazione
-  Grandi boulevard urbani di attraversamento cittadino

Legenda



3.2 IL SISTEMA DEL VERDE

Il verde presente nell'area di analisi è suddivisibile in sistematico, organizzato, puntuale.

Il primo concerne la piantumazione lineare lungo le isole di suddivisione delle carreggiate dei boulevard di corso Regina Margherita, corso Principe Eugenio, corso Valdocco, corso Siccardi.

Il secondo comprende il verde presente nelle aiuole degli spazi urbani aperti di piazza Statuto, piazza Savoia, piazza Emanuele Filiberto, Rondò della Forca, piazza IV Marzo, il cui disegno urbano delinea i luoghi in cui collocare gli elementi, ma non segue un rigido e imprescindibile schema geometrico.

Il terzo comprende quelle situazioni puntuali riscontrabili negli spazi pubblici e privati, fuori dagli spazi urbani predisposti, come cortili, terrazzamenti, tetti giardino

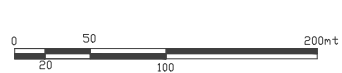
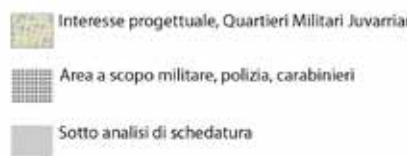


Figura 3



Legenda



3.3 SERVIZI E COMMERCIO

I QMJ sono in prossimità di uno dei poli mercatali all'aperto più grandi d'Europa, il cosiddetto "Balun" in piazza della Repubblica, presso Porta Palazzo.

Questo fattore influenza enormemente le scelte a scala urbana di quest'area, imponendo un'attenta analisi dell'organizzazione di tutti i servizi che vertono attorno allo spazio commerciale affinché l'area funzioni correttamente ed in sicurezza durante le fasi di maggior affollamento, i rifiuti prodotti vengano smaltiti correttamente e si mantenga un alto grado di salubrità dell'ambiente, evitando la formazione di potenziali pericoli per la salute della popolazione, sia sempre possibile fronteggiare situazioni di emergenza.

La gestione del traffico e del servizio di trasporto pubblico sono anch'essi aspetti ampiamente interessati da questa situazione.

Altra situazione di rilievo, meno complicata

da gestire, è l'area pedonale/commerciale di via Garibaldi, lunga circa 1 km, che attraversa trasversalmente il quadrante nord occidentale del centro città. Parallelamente a questa via vi sono numerosi luoghi ove sono aperte botteghe, locali ristoro, negozi, diminuendo la loro concentrazione man man che ci si allontana da piazza Castello.

Lungo corso Valdocco sono disposti gli edifici dell'Anagrafe Centrale, gli Archivi di Stato, tre aree militari, il Polo del 900' e il Museo diffuso della Resistenza.

Nell'area sono disponibili i servizi sanitari essenziali, istituti scolastici di diversi gradi, servizi postali e bancari oltre che sono ospitate le sedi di importanti aziende ed istituti di credito.

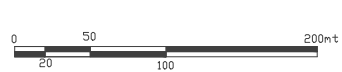


Figura 4



Legenda



3.4 LA MORFOLOGIA DELL'EDIFICATO

L'impostazione urbana del quadrante nord-occidentale segue l'assetto a scacchiera che caratterizza il centro di Torino.

La maglia urbana è piuttosto rigida, scandita in parallele e traverse che si intersecano ortogonalmente tra loro, generando incroci quadrati, nella maggior parte dei casi gestiti da semplice segnaletica orizzontale. Le lanterne semaforiche sono principalmente collocate lungo gli assi urbani di attraversamento del centro storico di corso Valdocco, via della Consolata ed in corrispondenza delle piazze Statuto e Repubblica.

La morfologia si discosta nella porzione di costruito che va oltre la via della Consolata in direzione di piazza Castello, in cui viene mantenuto il carattere più spontaneo della linea dell'edificato, a testimonianza dell'assetto medievale della città.

E' evidente la ripetizione dell'isolato come "*unità base*", costante e modulare nella scansione dello spazio urbano esterno, complesso e variegatamente articolato se analizzato al suo interno, costituendo ognuno singolo episodio di sei stesso.

All'interno del tessuto sono collocati in punti strategici gli spazi urbani aperti, le piazze, realizzate sul modello delle "*place royale*", in cui lo spazio è gestito a partire dal centro, dove spesso è collocato un monumento o una fontana, o come afferma la Comoli in "*piazze d'armi*" (3), nel caso dei Quartieri.

I boulevard ottocenteschi ben individuano l'antico perimetro della città, rappresentando ancora oggi un'ideale membrana urbana tra il centro e la periferia.

Note:

3) "Itinerari Juvaniani", a cura di V. Comoli Mandraci, cap. " Contrada di porta Susina, poi del Senato e Quartieri Militari", pp. 68

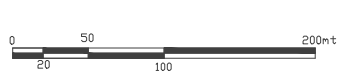


Figura 5



3.5 LA VIABILITA' E TRASPORTI

La “*grid*” ortogonale permette di organizzare la viabilità veicolare locale secondo una perfetta ripartizione dei sensi unici di marcia, alternati ad ogni traversa e parallela, con piccole variazioni puntuali dettate da necessità funzionali contingenti al luogo specifico.

Ogni via secondaria è predisposta ordinatamente con un unico senso unico di marcia, a cui si affiancano lo spazio di parcheggio a raso, lo spazio pedonale.

Si garantisce agilmente l'accesso a tutti gli edifici prospicienti i tracciati viari e alle relative attività commerciali al basamento.

Il doppio senso di marcia è presente nei boulevard alberato, la cui ampiezza permette il passaggio di grandi flussi di veicoli privati, pubblici, ferrotramviari. Le linee di trasporto collettivo attraversano i principali poli di scambio inter-modale di trasporto dell'area: Rondò della Forca, piazza Statuto, piazza della Repubblica, piazza Arbarello ed intersecano l'asse pedonale di via Garibaldi.

Il sistema viabilistico risulta efficiente e ben organizzato sia per il privato che per il pubblico, le distanze da percorrere e i tempi di attesa per

lo scambio inter-modale sono ottimali, tuttavia posso essere ulteriormente migliorati a favore del cittadino, puntando all'eccellenza in questo settore.

Si pone un grande interrogativo sull'effettiva valenza positiva della promiscuità dei flussi nelle aree pedonali, soprattutto di veicoli a due ruote e pedoni, in quanto l'impostazione del centro torinese permetterebbe di articolare i tracciati in maniera più specializzata, diffusa, capillare, favorendo l'uso dei mezzi sostenibili in tutta sicurezza.



Figura 6

- Legenda**
- Sensi di marcia veicolari
 - Tracciati del servizio di trasporto pubblico
 - Tracciati ciclabili
 - 🚲 Stazioni del Bike Sharing
 - 🚗 Stazioni del Car Sharing
 - - - ZTL_Zona a Traffico Limitato
(vadi di controllo elettronico)



3.2 ANALISI DEGLI ATTRATTORI CULTURALI LOCALI

Arrivati a questo punto è importante evidenziare che il settore culturale in Piemonte sta avendo una crescita piuttosto importante negli studi di carattere socio-economico soprattutto negli ambiti riguardanti le attività artistiche, a dimostrazione del fatto che anche la cultura ha una sua rilevanza in termini di risorse, di produzione, di addetti, oltre che rappresentare un elemento di coesione sociale.

Esiste ormai la diffusa consapevolezza che uno dei campi su cui si giocano le strategie di competizione e/ o cooperazione tra le città e i vari territori regionali è la cultura, sia in termini di produzione sia in termini di offerta di servizi, spesso impostando gli indirizzi politici stessi verso tali attività.

Nel PRG sono contenute le indicazioni per alcuni progetti auspicati da tempo per la città segno della “volontà” di perseguire degli obiettivi importanti nel campo culturale. Uno tra i più rilevanti è il museo dell’800, che integrerebbe il sistema museale esistente, potenziandone le attrattive turistiche. L'Osservatorio Culturale del Piemonte (4), nato nel 1998, è l'apparato che fa confluire in un unico database le informazioni raccolte sul territorio, tenendole in costante aggiornamento, in modo da renderle sfruttabili come dati statistici e confrontabili a diversi livelli, fornendo una visione d'insieme, innanzitutto in termini quantitativi, del panorama culturale piemontese e delle tendenze che lo hanno caratterizzato nel recente passato, soprattutto nei campi delle attività teatrali e musicali, del cinema, dei musei, mostre e saloni espositivi.

Attraverso la sua consultazione è stato possibile reperire i dati relativi ai visitatori dei poli museali presenti nel centro di Torino nell'anno 2017 in

Note:

4) "Venti Report, OCP, vent'anni di attività dell'Osservatorio Culturale del Piemonte, vent'anni di monitoraggio dell'attività della cultura in regione".

Figura 7



JUVENTUS MUSEUM

2017_180.830



MUSEO REALE MUTUA

2017_2.587 visitatori



PALAZZO MADAMA

2017_228.404 visitatori



MUSEO PIETRO MICCA

2017_22.211 visitatori



MUSEO EGIZIO

2017_850.465



MUSEO DELLA RESISTENZA

2017_14.453 visitatori



MUSEO DELLA SINDONE

2017_18.116



POLO REALE

2017_360.154



MUSEO DEL CINEMA

2017_720.657 visitatori



modo da riassumere con precisione quale sia lo stato del consumo di cultura nei poli torinesi.

Ponendo l'attenzione all'area di analisi vi sono tre musei il cui numero di visitatori sottostà alle centinaia di migliaia di visitatori, ad indicare che il quadrante nord-occidentale del centro città ha dei "poli" potenzialmente attrattivi, che tuttavia hanno margini di miglioramento per raggiungere ancora migliori risultati, come altri esempi della Città.

Per il Museo della Resistenza il numero dei visitatori si attesta intorno ai 14.450, mentre i poli che registrano le migliori performance di attrattività all'interno del sistema museale Torino, sono il Museo Nazionale del Cinema e il Museo Egizio, con rispettivamente 720.667 e 850.465 visitatori. E' importante sottolineare che proprio in corrispondenza a questi due poli sono stati già realizzati gli interventi di riqualifica per migliorare i percorsi di accesso agli spazi espositivi.

Risulta, dunque, evidente la relazione che sussiste tra i fattori relativi al valore della location, al numero di visitatori, alle azioni di riqualificazione, nel giustificare operazioni urbane di tale portata,

che anche il nuovo Polo dei QMJ potrebbe essere interessato a raggiungere, avendo tutte le carte in regola per sfidare questi colossi.



3.3 SCHEDATURE DEGLI EDIFICI NON RESIDENZIALI

All'interno della porzione di Zona Urbana Centrale (ZUC) messa sotto analisi sono stati individuati gli edifici non residenziali più rilevanti, in modo da capire quali sono i possibili punti di interesse e i servizi che potranno trarre maggior beneficio dal percorso di riqualifica proposto.

Ponendo l'esedra dei QMJ come centro di una rete ideale di riferimento, si è proceduto con la delineazione di due circonferenze concentriche in modo da intercettare il campione di edifici voluti, il cui raggio corrisponde alla lunghezza del tratto di via del Carmine compreso tra corso Valdocco e piazza Savoia, valutato come il range massimo di influenza che l'azione di riqualifica ha sulle qualità ambientali del luogo.

Tale procedura unita ad un'attenta lettura del Piano Regolatore Generale ci fornisce molte informazioni riguardanti i caratteri fisici degli edifici e le relative funzioni presenti, consentendo di redigere delle schedature per facilitare la lettura del tessuto edilizio circostante, considerato un presupposto fondamentale per ogni progetto di riqualificazione. Nelle schedature le cellule edilizie sono descritte attraverso i propri caratteri fisici ricorrenti,

nonostante si tenga conto delle trasformazioni avvenute nel tempo, seguendo il medesimo lavoro svolto per la classificazione delle famiglie di edifici nel PRG attualmente in vigore:

- conformazione del lotto;
- composizione architettonica dell'edificio nelle sue parti;
- la struttura e l'organizzazione distributiva;

Al fine di costituire un utile orientamento per gli interventi di trasformazione e valorizzazione, la descrizione degli elementi soggetti a schedatura è stata suddivisa in quattro parti, sul modello di quelle contenute nell'articolo 11 e nell'allegato A delle Norme Tecniche di attuazione riguardanti la zona urbana centrale storica:

- esterno degli edifici su spazi pubblici;
- sistema distributivo;
- cortili;
- interno dei corpi di fabbrica;
- descrizione del lotto;
- impianto planovolumetrico;
- periodo di costruzione.



Quartieri Militari di Juvarra	
Lotto	Frazionamento del complesso in due lotti differenti: lotto San Celso e lotto San Daniele; 1° tratto: di forma allungata con angolo in alto a sinistra occupato dallo spazio pubblico dell'esedra; 2° tratto di forma quadrangolare con angolo in basso a sinistra occupato dallo spazio pubblico;
Impianto volumetrico	Volumetria compatta con altezze dell'edificato uniformi, quattro piani fuori terra; Il basamento è parzialmente porticato nella zona dell'esedra, lungo corso Valdocco, in aggetto rispetto al filo degli edifici adiacenti
Sistema distributivo	Androne-scalone d'onore a tre rampe-2 interpiano-pianerottolo
a. Androne	Accesso carraio promiscuo ad accesso pedonale
b. Portico	Avancorpo posto tra la strada pubblica e il portone d'ingresso, che copre lo spazio pubblico pedonale
c. Scala	Originariamente attestata al centro dell'ingresso pedonale/carrabile, è formata da tre rampe con due interpiano, e un pianerottolo; i gradini sono in pietra e la ringhiera è in muratura con rifinitura in legno antico
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	Realizzato in pietra su mensole. Nel palazzo San è stata realizzata un scala lineare con due interpiani che permette di raggiungere il primo piano direttamente dal cortile
Fronti su spazio pubblico	
a. Cornicione	Due cornicioni, tra primo e secondo (principale) e tra secondo e copertura (secondario ed arretrato in quanto sopraelevazione), realizzati in muratura con disegno modanato regolare
b. Aperture	Disposizione regolare, al piano nobile contornate da cornice e centina, al secondo piano solo da cornice
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	Le facciate dei due edifici speculari sono rimaste con laterizi faccia a vista, l'ordine gigante di paraste scandisce il ritmo delle aperture
e. Copertura	Complessa per la geometria dell'edificio, a capriata lignea, con vele in corrispondenza degli angoli retti che descrivono l'esedra
Cortile	Pavimentato, è possibile considerarlo parte del sistema distributivo interno
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	In setti portanti in muratura
Strutture orizzontali	A volta con presenza di solai lignei, medicata in Palazzo San con elementi in altero cemento



In foto

Facciata di palazzo San Daniele (a sinistra) e Palazzo San Celso (a destra) prospicienti l'antica piazza d'armi dei Quartieri Militari. (Foto dell'autore, Luglio 2018)



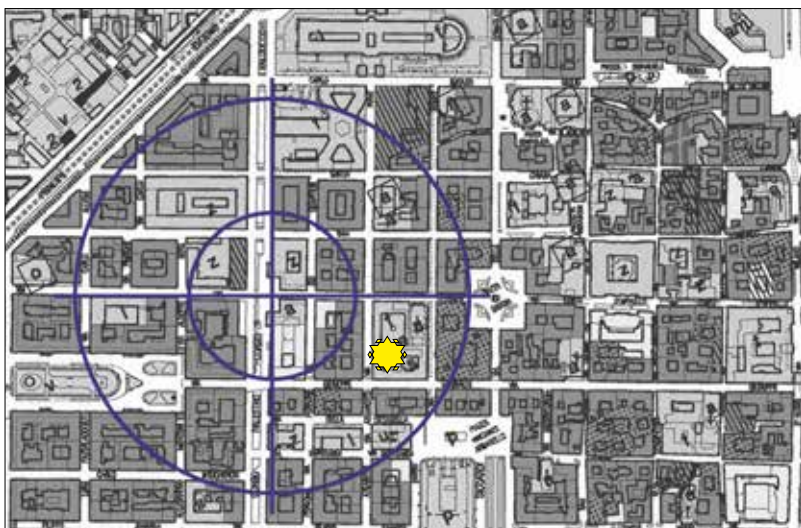


Convitto Nazionale Umberto I - Chiesa del Carmine	
Lotto	Di forma rettangolare, con edifici che a cortina lungo tutto il suo perimetro
Impianto volumetrico	Corpo principale a manica semplice usato come sistema distributivo. Edifici generalmente di tre piani, con sottotetto. La porzione di edificato prospiciente via Garibaldi è stata oggetto di riplasmazione durante le operazioni di raddrizzamento della via in epoca Settecentesca. nel quadrante nord-est dell'edificio vi è la chiesa del Carmine, a tre navate sormontata da una cupola.
Periodo di costruzione	XVIII secolo
Sistema distributivo	Androne-scalone d'onore a tre rampe-2 interpiano-pianerottolo
a. Accesso	Accesso pedonale da via bigly per la scuola, accesso carrabile su via Piave per, accesso alla chiesa da via del Carmine
b. Androne/Atrio/Portico	Androne principale è in altezza doppia e
c. Scala	Scalone d'onore attestato al centro dell'atrio principale, è formato da tre rampe con due interpiani, un pianerottolo; i gradini sono in pietra e la balaustra in marmo.
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	
a. Cornicione	
b. Aperture	
c. Balconi	
d. Elementi decorativi	Le facciate dei due edifici speculari sono rimaste con laterizi faccia a vista, l'ordine gigante di paraste scandisce il ritmo delle aperture
e. Copertura	Complessa per la geometria dell'edificio, a capriata lignea, con vele in corrispondenza degli angoli retti che descrivo l'esedra
Cortile	Cementato con la presenza in argento della struttura di un'ascensore esterno realizzato nei primi anni 2000
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	In setti portanti in muratura
Strutture orizzontali	A volta con presenza di solai lignei, medicata in Palazzo San con elementi in altero cemento



In foto

Facciata del Convitto Nazionale Umberto I
prospiciente l'area pedonale di via Garibaldi.
(Foto dell'autore, Luglio 2018)





Museo della Sindone, via San Domenico 28	
Lotto	Di forma quadrangolare, con edifici che a cortina lungo tutto il suo perimetro, isolato tipico del III ampliamento
Impianto volumetrico	L'edificio occupa metà dell'isolato con un'appendice nel quadrante sud-est
Sistema distributivo	XIX secolo
a. Accesso	Accesso pedonale da via San Domenico
b. Androne/Atrio/Portico	
c. Scala	
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	
a. Cornicione	
b. Aperture	
c. Balconi	
d. Elementi decorativi	Le facciate dei due edifici speculari sono rimaste con laterizi faccia a vista, l'ordine gigante di paraste scandisce il ritmo delle aperture
e. Copertura	Complessa per la geometria dell'edificio, a capriata lignea, con vele in corrispondenza degli angoli retti che descrivo l'esedra
Cortile	Cementato con la presenza in argento della struttura di un'ascensore esterno realizzato nei primi anni 2000
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	In setti portanti in muratura
Strutture orizzontali	A volta con presenza di solai lignei, medicata in Palazzo San con elementi in altero cemento



In foto

Facciata del palazzo ospitante il Museo della Sindone, prospiciente via San Domenico.
(Foto dell'autore, Luglio 2018)

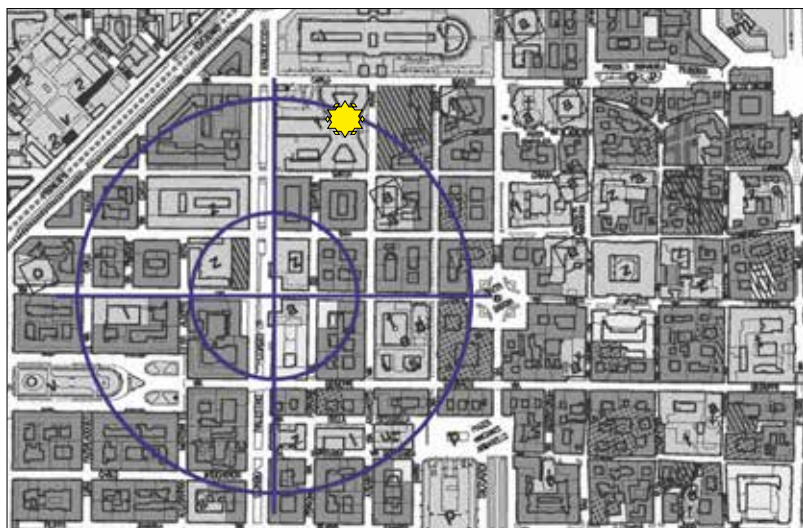


Archivio di Stato sezioni riunite	
Lotto	Di forma quadrangolare, evidentemente concepito con un accorpamento di quattro lotti minori della matrice juvarriana.
Impianto volumetrico	Edificio principale a pianta centrale, a cui si attestano delle maniche minori di geometria spezzata e una manica semplice in direzione ovest. Le altezze sono di due piani oppure piano terra singolo per delle successive superfetazioni.
Periodo di costruzione	XIX secolo
Sistema distributivo	
a. Accesso	Accesso pedonale da via Piave 21, vi è una cancellata metallica prima di giungere al portone ligneo principale.
b. Androne/Atrio/Portico	
c. Scala	
d. Loggiato	Nella porzione centrale vi sono quattro colonne doriche che lasciano presupporre l'esistenza passata di un loggiato, che tuttavia è stato tamponato con muratura ai lati e vetrato al centro.
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	La facciata principale arretra rispetto al filo dell'edificato con superficie concava, facendone dunque arretrare l'area di accesso.
a. Cornicione	Due cornicioni esterno la posizione depliant interno di calpestio, il primo in modo blando, il secondo maggiormente modanato.
b. Aperture	Le aperture sono piuttosto regolari, suddivisi in tre ordini, arcate al pian terreno, rettangolari al primo e circolari al secondo.
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	Le facciata principale è mattina a vista, con bugnato al basamento. Nella porzione centrale si notano una grande centina sormontata da un ampio timpano modanato.
e. Copertura	A doppia falda lungo le maniche a geometria variabile. in corrispondenza del corpo a impianto centrale vi è una copertura esagonale.
Cortile	Frazionato in quattro differenti porzioni, tutte cementate con la presenza di aree verdi
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	
Strutture orizzontali	



In foto

Facciata del complesso ospitante gli Archivi di Stato prospiciente piazzale Amelia Piccinini.
(Foto dell'autore, Luglio 2018)





Biblioteca civica centrale	
Lotto	Di forma quadrangolare
Impianto volumetrico	L' edificio ha un impianto planimetrico ad H, composto da due maniche parallele intersecate da una manica centrale. Il complesso consta di quattro piani completi fuori terra, posti su un basamento
Periodo di costruzione	XX secolo
Sistema distributivo	scala - pianerotto
a. Accesso	Il principale punto di accesso all'edificio è in via della Cittadella 5
b. Androne/Atrio/Portico	Atrio
c. Scala	Scale a doppia rampa, con interpiano
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	Facciate modulari, scandite dalla maglia di travi e pilastri nella manica sud ed in quella centrale. Le superfici disegnate riducono la loro area di tamponature salendo verso l'alto. Per quanto riguarda la manica nord la maglia cambia ritmo e frequenza degli elementi portanti.
a. Cornicione	Alto cornicione di completamento dove si attestano i pilasti verticali.
b. Aperture	Scandite dalla struttura a pilastri. Aperture di ampiezza costante sulla manica sud ed in quella centrale. La manica nord a superfici costanti ma di misura minore.
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	/
e. Copertura	Piana
Cortile	/
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	Pilastri in cemento armato.
Strutture orizzontali	Solai i latero cemento.



In foto:

Facciate laterali dell'edificio della Biblioteca Civica.

(Foto dell'autore, Luglio 2018)



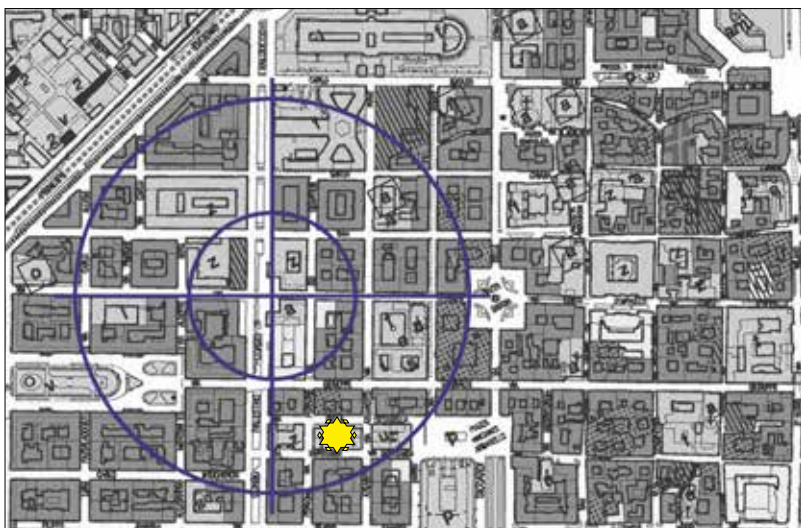


Liceo artistico A. Passoni	
Lotto	Di forma rettangolare, perimetro da una cancellata
Impianto volumetrico	Edificio a barra
Periodo di costruzione	XX secolo
Sistema distributivo	Atrio - scala - pianerotto
a. Accesso	L'accesso pedonale è in via della Cittadella 3, quello carrabile in via Giovanni Ambrogio Bertandi
b.androne/Atrio/Portico	Atrio - scala - pianerottolo
c. Scala	Scala a doppia rampa con interpiano
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	Facciate compatte, con piano terra arretrato rispetto al filo di facciata.
a. Cornicione	Mensola in aggetto lungo gli spigoli laterali e in quello di copertura
b. Aperture	A nastro
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	/
e. Copertura	Piana
Cortile	
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	
Strutture orizzontali	



In foto:

Facciata del Liceo artistico A. Passoni prospiciente via della Cittadella
(Foto dell'autore, Luglio 2018)





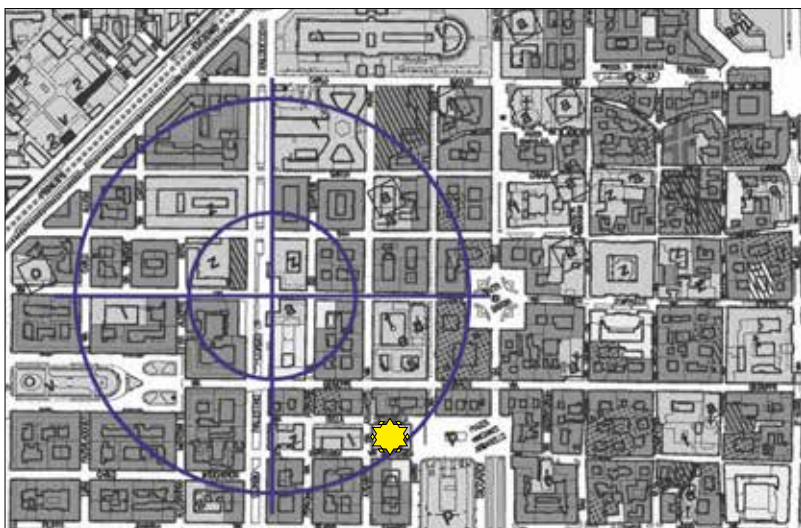
Collegio Carlo Alberto	
Lotto	Di forma quadrangolare
Impianto volumetrico	Edificio compatto con impianto a U, e con edificio aggiunto successivamente nel cortile completamento dell'isolato.
Periodo di costruzione	XIX secolo
Sistema distributivo	Atrio - scala - pianerotto
a. Accesso	L'accesso pedonale è in piazza Arbarello 8
b.androne/atrio/portico	Atrio - scala - pianerottolo
c. Scala	Scala a doppia rampa con interpiano
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	Facciata in stile neoclassico compatta, con piano terra arretrato rispetto al filo di facciata.
a. Cornicione	Presente al piano attico, modanato, in connessione col timpano neoclassico
b. Aperture	Regolari, divise in due ordini di grandezza, rettangolari ai primi due piani, quadrangolari al secondo.
c. Balconi	Al piano nobile, apertura centinata
d. Elementi decorativi	Bugnato al basamento, bugnato ai piani superiori, timpano centrale e balaustra al piano attico
e. Copertura	Doppia falda
Cortile	/
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	
Strutture orizzontali	



In foto:

Facciata del Collegio Carlo Alberto, nella sua nuova sede di piazza Arbarello, finita di ristrutturare nell'ottobre del 2015.

(Foto dell'autore, Luglio 2018)





Liceo scientifico statale Alessandro Volta	
Lotto	Di forma rettangolare, perimetro completo di edificato.
Impianto volumetrico	A ferro di cavallo. L'altezza dell'edificio è di quattro piani.
Periodo di costruzione	
Sistema distributivo	Atrio - scala - pianerottolo
a. Accesso	L'accesso pedonale è in via Filippo Juvarra n° 14, quello carrabile in via Boucheron.
b. Androne/Atrio/Portico	Atrio - scala - pianerottolo
c. Scala	Scala principale a doppia rampa con interpiano, scala secondaria a doppia rampa
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	Facciata modulare,
a. Cornicione	Mensola in aggetto lungo gli spigoli laterali e in quello di copertura
b. Aperture	A nastro
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	/
e. Copertura	Piana
Cortile	Interno, con dislivello ed accesso al piano interrato.
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	Pilastrì
Strutture orizzontali	Travi



In foto

Facciata del Liceo Scientifico Statale Alessandro Volta prospiciente via Filippo Juvarra.
(Foto dell'autore, Luglio 2018)



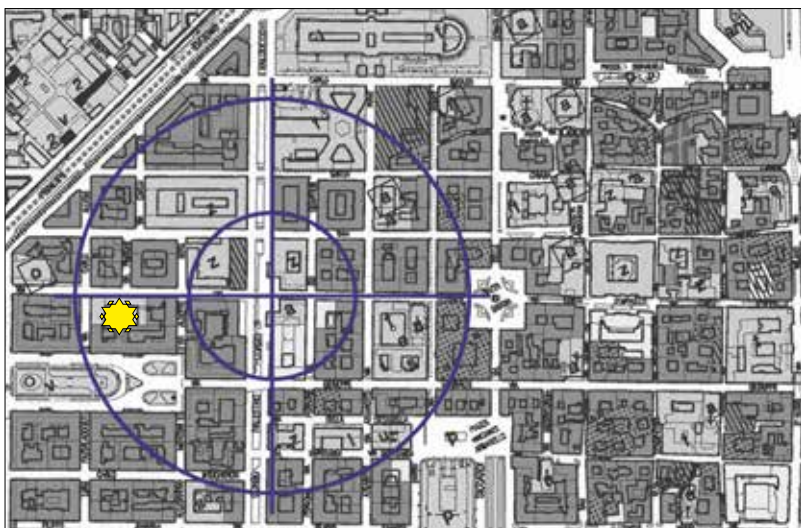


Istituto scolastico Ignazio Sclopis	
Lotto	Di forma rettangolare
Impianto volumetrico	Edificio a manica singola, a forma di ferro di cavallo.
Periodo di costruzione	XIX secolo
Sistema distributivo	Atrio - scala - pianerotto
a. Accesso	L'accesso pedonale è in via del Carmine 27
b. Androne/Atrio/Portico	Atrio direttamente sul vano scala
c. Scala	Scala a tre rampe con due interpiani
d. Loggiato	/
e. Ballatoio	/
Fronti su spazio pubblico	Facciata tripartita
a. Cornicione	Presente tra piano terra e primo piano
b. Aperture	Tre ordini di aperture, differenti per decoro ma non per superficie.
c. Balconi	/
d. Elementi decorativi	Bugnato al piano terra, cornice lapidea intorno alle aperture al piano terra, cornice lapidea e materia attorno a quelle del primo piano
e. Copertura	A doppia falda
Cortile	Interno
Interno dei corpi di fabbrica	
Strutture verticali	Muratura portante
Strutture orizzontali	Solai in laterizio



In foto

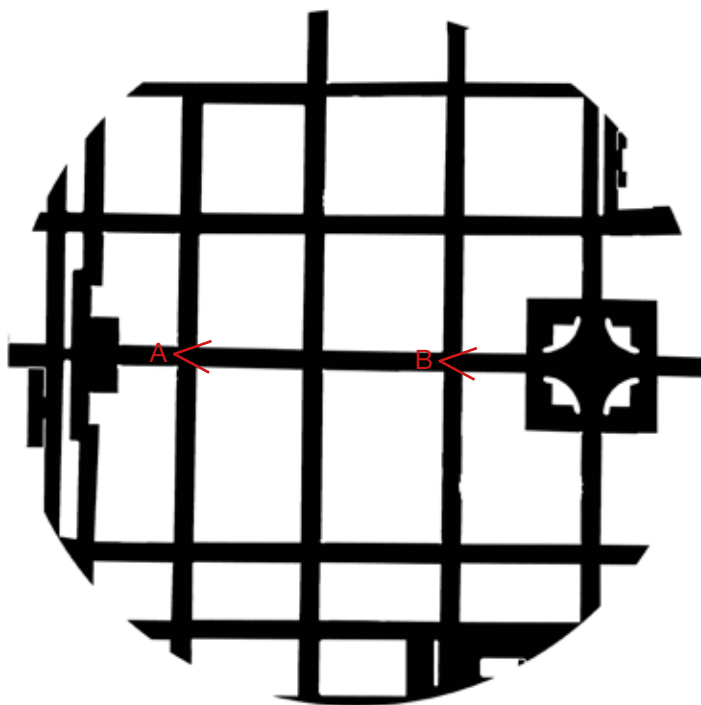
Facciata dell'Istituto Scolastico Federico Sclopis sulla sinistra prospiciente via del Carmine.
(Foto dell'autore, Luglio 2018)





3.4 DATI A CONFRONTO

Analisi di via del Carmine nel tratto compreso tra Piazza Savoia e Corso Valdocco



- Superficie stradale (marciapiede, parcheggi a raso, corsia veicolare): circa **2.520 mq**
- Superficie destinata ai parcheggi a raso: circa **760 mq**
- Numero stimato di posti auto: **75**



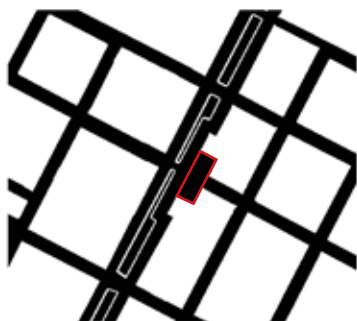
(Foto dell'autore, Luglio2018) **Foto. A**



(Foto dell'autore, Luglio2018) **Foto B**



Confronto della superfici urbane aperte con presenza di verde pubblico e monumenti limitrofe



Esedra dei Quartieri Militari

sup: 660 mq



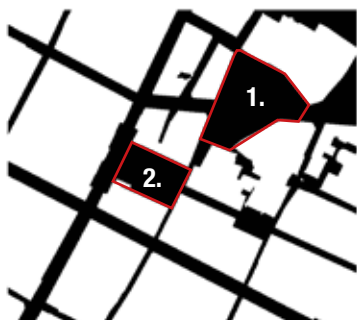
Piazza Savoia

sup: 3600 mq



Piazza Emanuele Filiberto

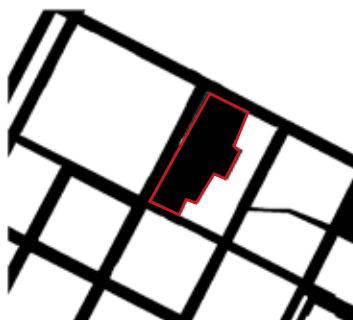
sup: 2800 mq



**Piazza IV Marzo e Piazza
Palazzo di città**

1: 3200 mq

2: 3800 mq



Piazzale Amelia Piccinini

sup: 2900 mq



Piazza San Giovanni

sup: 3100 mq



Tabella 1

anno	localizzazione	totale posti	Incremento annuo
1994	Estensione Centro Storico	7.243	7.243
1995	Zona San Salvario - Facolta di Architettura - Zona Ospedali	9.843	2.600
1996	Estensione ad Est e ad Ovest del Centro Storico Estensione Zona Crocetta e Zona Ospedali	16.943	7.100
1997	Zona Crocetta - Zona San Secondo	20.033	3.090
1998	Parco del Valentino, Zona Torino Esposizioni Estensione Zona San Secondo - Zona Crocetta	23.119	3.086
1999	Zona Crocetta - Zona Cit Turin - Zona San Salvario - Zona Vanchiglia - Zona Gran Madre di Dio	36.319	13.240
2000	Zona Gran Madre di Dio - Zona San Donato / Cibrario	43.479	7.120
2002	Zona Crocetta sud	45.029	1.550
2003	San Salvario	49.729	4.700
2008	TOTALE POSTI AUTO	49.729	

Note:

Dati rilevati da GTT, Gruppo
Trasporti Torinesi

**Tabella 2**

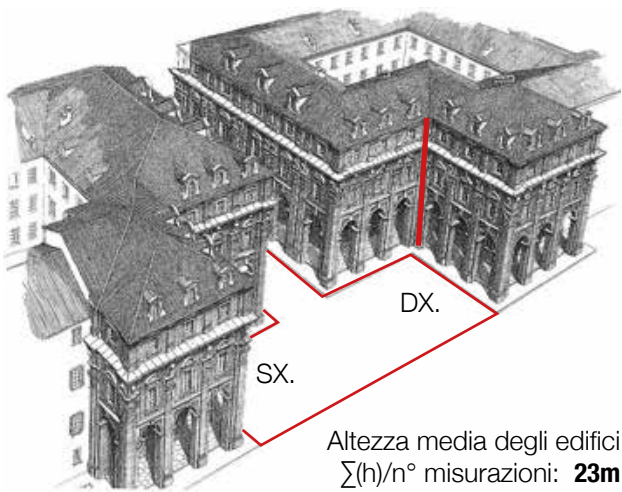
Evoluzione dei posti nei parcheggi pubblici in struttura e a barriera

anno	Denominazione parcheggi	totale posti	incremento annuo
1994	Re Umberto. Giardino della Cittadella, Galileo Ferraris, Porta Nuova (barriera)	999	999
1995	Roma. Emanuele Filiberto, Ventimiglia	1.787	788
1996	Palagiustizia	2.776	989
1997	Lingotto	5.876	3100
1998	V Padiglione, Marocchetti, Bodoni Palazzo	7.483	1607
1999	-	7.483	-
2000	Nizza, Carducci, D'Azeglio-Galilei, Bolzano, Madama Cristina	9.204	1.721
2001	Stati Uniti II	9.658	454
2002	Fontanesi, Racconigi	10.223	565
2003	Isonzo, Serrano, Spina 3, (centro Parco Dora)	11.539	1316
2004	Cittadella Lera, Valdo Fusi	12.284	745
2005	Santo Stefano, Torre Romana	12.763	479
2006	Molinette, Stura, Caio Mario, San Carlo, Vittorio	15.483	2720
2007	Sofia	15.763	280
2008	Sebastopoli, Buenos Aires, Modena	16.023	260
2008	TOTALE POSTI AUTO	16.023	

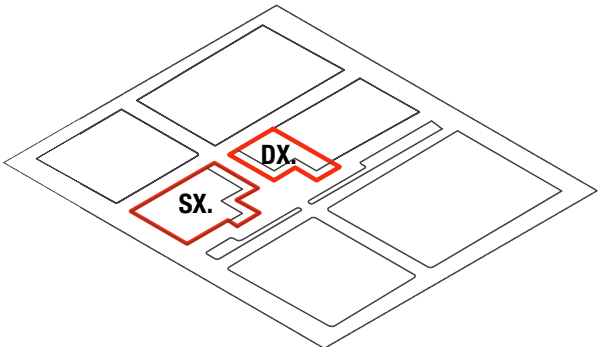


Analisi dei fabbricati

Il complesso dei Quartieri Militari



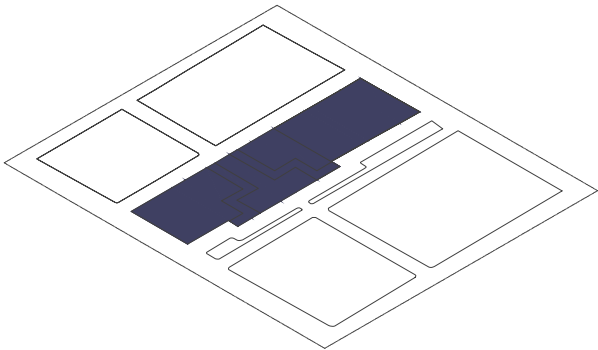
Altezza media degli edifici
 $\sum(h)/n^\circ$ misurazioni: **23m**



Perimetro lineare delle superfici coperte:

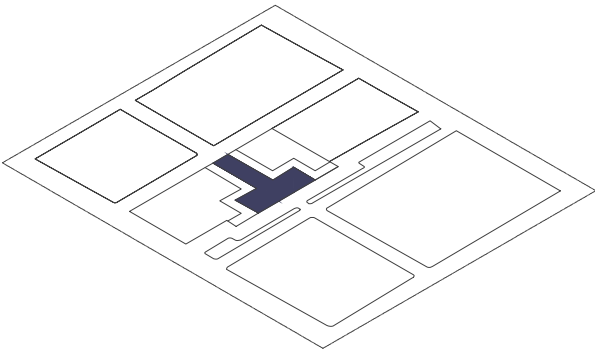
SX: Palazzo San Daniele: **221,4 m**

DX: Palazzo San Celso: **163,1 m**



Superficie totale (ST) del complesso
dei Quartieri Militari di Juvarra
 $ST = [SC(SX)+SC(DX)+P]$

4.288 mq



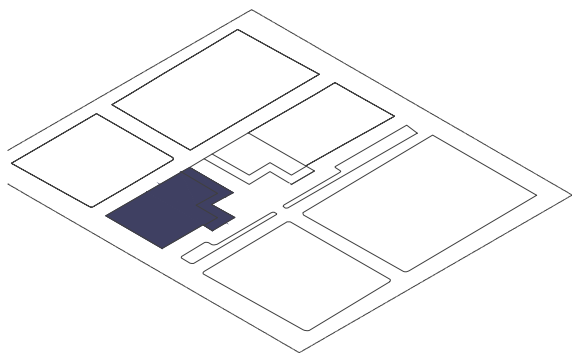
Superficie degli
spazi
pubblici aperti (P):

1.045 mq



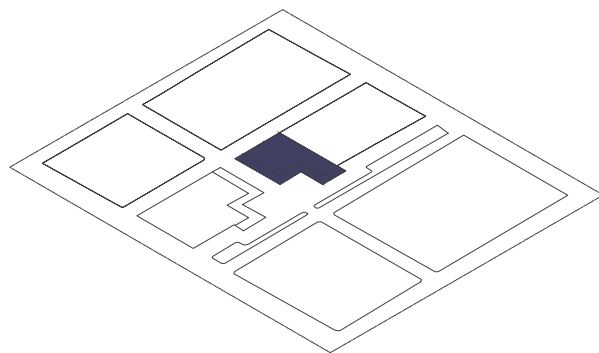
SX: Palazzo San Daniele

DX: Palazzo San Celso

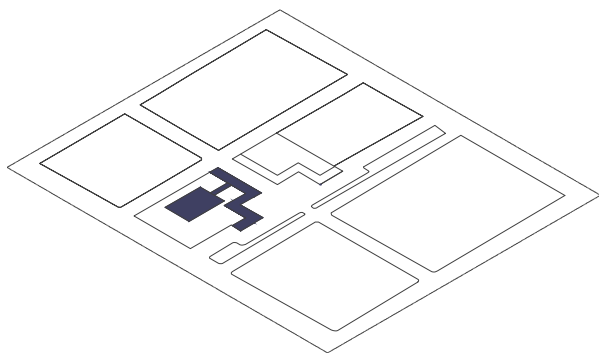


Superficie coperta (SC)

2.529 mq

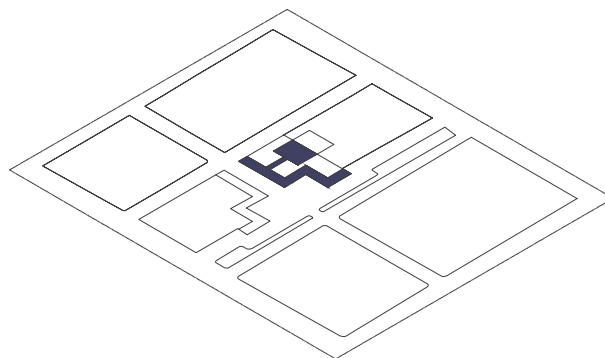


1335,6 mq



Superficie all'aperto dei palazzi,
sistema sottoportico, androne,
cortile interno:

910,1 mq

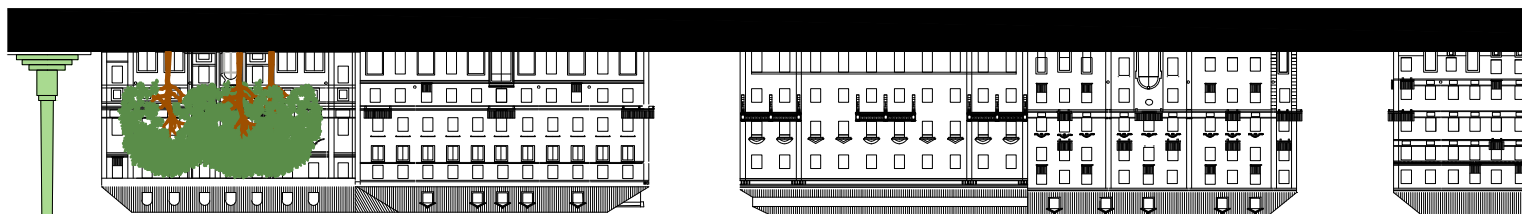
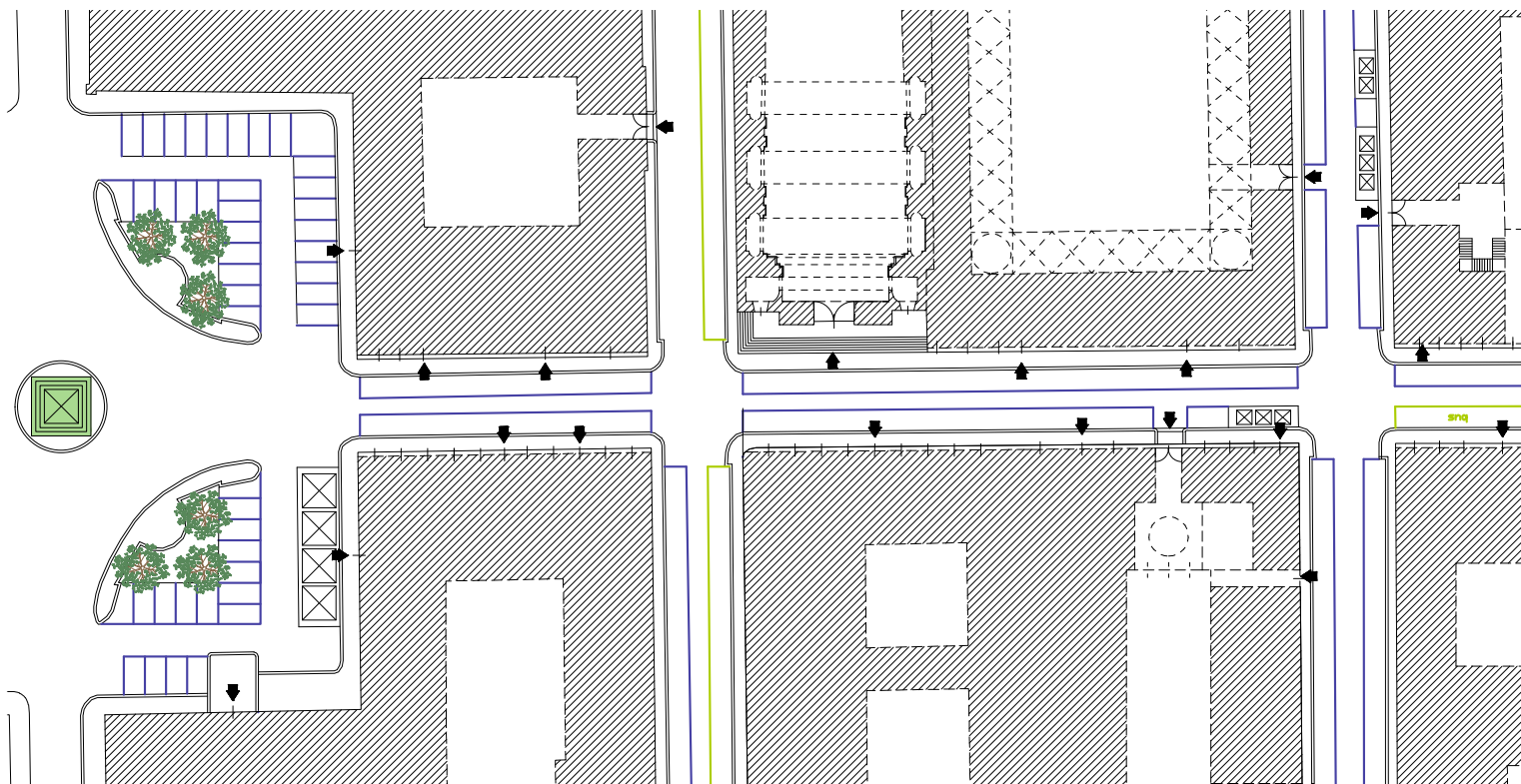
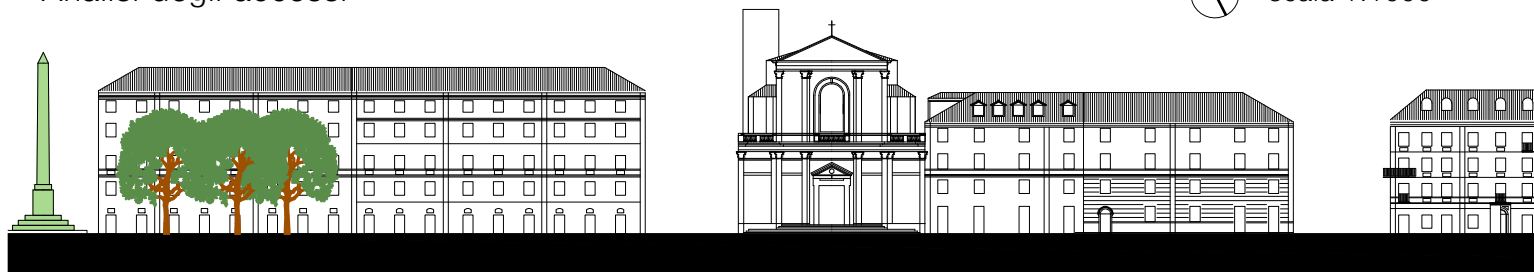


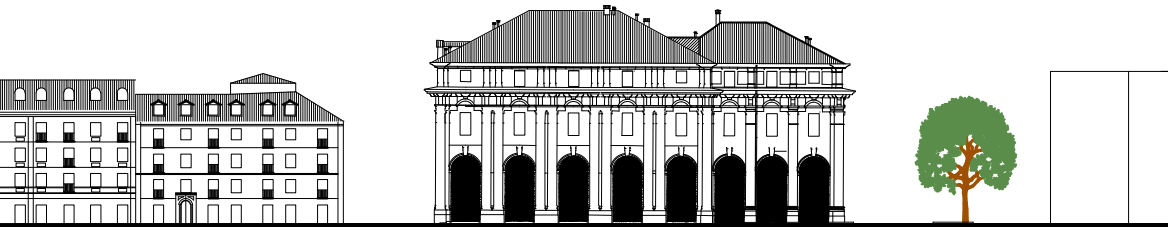
680,4 mq

Planimetria 1

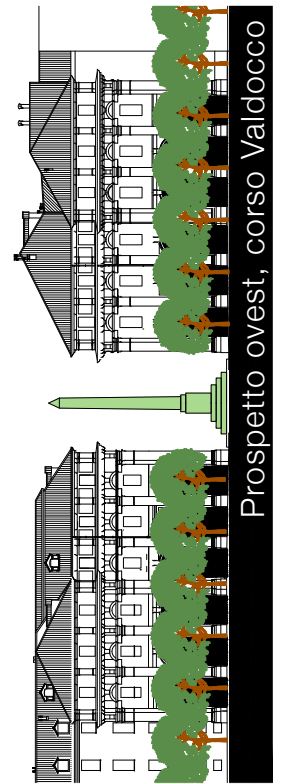
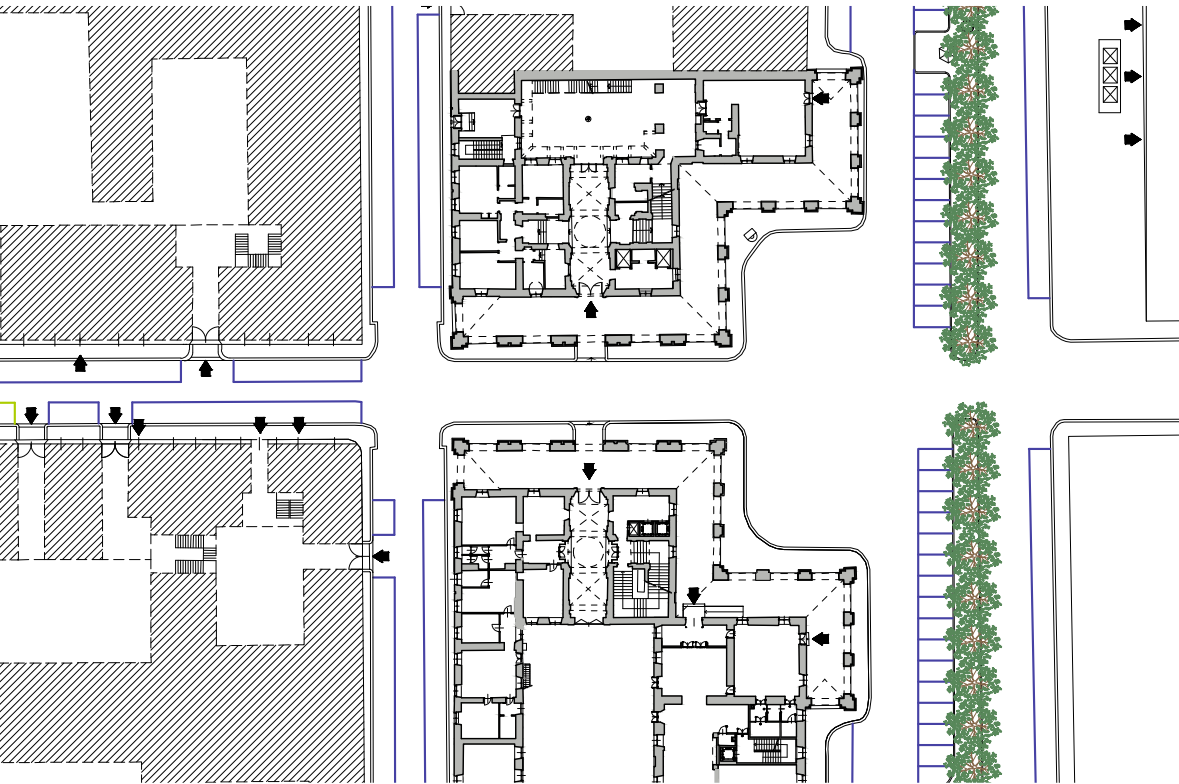
Analisi degli accessi

scala 1:1000

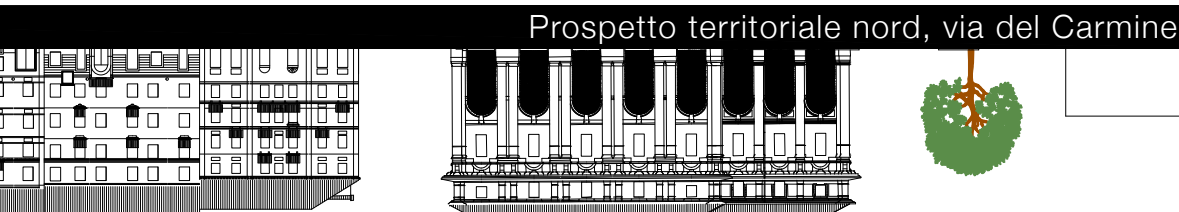




Prospetto territoriale sud, via del Carmine



Prospetto ovest, corso Valdocco



Prospetto territoriale nord, via del Carmine



Analisi e confronto dell'ambiente sonoro

E' stato condotto un confronto dell'ambiente sonoro tra la via del Carmine e la via Verdi, individuata per la sua analogia di insediamenti di carattere culturale (l'area della Cavallerizza in fase di recupero urbano, la sede regionale RAI, le sedi e i dipartimenti di diverse facoltà umanistiche dell'Università degli Studi e attrattori come la Mole Antonelliana, il museo del Cinema, il cinema Massimo ecc.) e insediamenti abitativi privati e residenze universitarie per studenti (futuro Campus Aldo Moro). Per la ricerca dei dati è stata utilizzata la "mappatura acustica" della città di Torino, attualmente in uso e disponibile alla consultazione sul sito del comune di Torino **(5)**.

Questa mappatura, recependo i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico riconosciuti nella legge quadro n. 447/1995, è la rappresentazione cartografica dei livelli di rumore prodotto dalle infrastrutture stradali, considerando il contributo del traffico privato e quello del trasporto pubblico. La mappatura, predisposta ogni 5 anni da ARPA Piemonte, riporta i livelli di rumore stimato espressi secondo gli indicatori nazionali livello diurno (ore 6-22) e notturno (ore 22-6) – ovvero l'equivalente europeo di Lday e Lnight – nonché la media giorno-sera-notte, equivalente a LDEN, altro valore europeo.

La mappatura da me analizzata, relativa alla Circoscrizione 1, è stata adottata dalla Giunta Comunale con Deliberazione 2012 04227/126 del 31 luglio 2012.

Note:

5) <http://www.comune.torino.it/ambiente/rumore/mappatura-acustica/index.shtml>



Lday



Fig. A1



Fig. A2

Area di progetto



Attrattore culturale

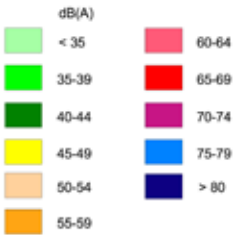


Porta urbana



Sorgente	Intensità acustica	Livello (dB)
Soglia di udibilità	1	0
Respiro normale	10 ¹	10 (appena udibile)
Stormire di foglie	10 ²	20
Voce bisbigliata	10 ³	30 (molto quieto)
Ristorante tranquillo	10 ⁴	40
Ufficio silenzioso	10 ⁵	50
Conversazione tra 2 persone	10 ⁶	60
Interno di ufficio rumoroso	10 ⁷	70 (disturbante)
Traffico stradale rumoroso	10 ⁸	80
Autotreno (a 15 m)	10 ⁹	90 (pericolo esposizioni prolungate)
Metropolitana	10 ¹⁰	100
Complesso rock	10 ¹¹	110
Martello pneumatico	10 ¹²	120 (soglia del dolore)
Fuoco di mitragliatrice	10 ¹³	130
Decollo di un piccolo aereo	10 ¹⁴	140
Galleria aerodinamica	10 ¹⁵	150
Decollo di un grande aereo	10 ¹⁷	170

Legenda





Per iniziare, la mia analisi parte dal Piano di classificazione acustica della Città* che, predisposto dall'ARPA, è rappresentato in una tabella delle Aree di isolivello, che suddividono i valori acustici in 11 fasce di potenza (pressione sonora) con differenti colorazioni, dal verde chiaro con valori limite inferiori a 35 dB(A) che equivalgono al rumore rilevabile in una biblioteca o in ambiente rurale notturno, al blu intenso con valori > 80 dB(A) equivalenti al rumore di una strada ad alta intensità di traffico.

Partendo da questa classificazione vedo più in dettaglio le differenze tra le 2 vie: considerando il livello medio di rumore LDEN di via Verdi posso notare un abbassamento del rumore medio da 65-69 dB(A) a 45-49 dB(A) nel tratto pedonale che si riducono ulteriormente nelle ore dalle 22 alle 6 fino ad arrivare ai livelli di circa 35-39 dB(A). Naturalmente il tratto di via Verdi in senso unico di circolazione è condizionato dal rumore del traffico veicolare e di trasporto pubblico di via Rossini, piazza Castello, corso S. Maurizio e via Po che risultano di potenza tra i 75-79 dB(A).

Nella via del Carmine invece il livello medio LDEN di 65-69 dB(A) rimane invariato su tutta la lunghezza della via da piazza Savoia a corso Gianbattista Beccaria, mentre nelle ore notturne si riduce di poco, passando a 55-59 dB(A). Anche qui la via del Carmine è influenzata dagli alti livelli di rumore di via della Consolata - piazza Savoia, corso Valdocco e corso Beccaria.

La mappatura acustica del 2012 ha portato la Città di Torino a predisporre un Piano di risanamento acustico comunale – Piano d'azione, del novembre 2013 (6), dove sono individuate le azioni strategiche per il processo di risanamento dal rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale

Note:

6) <http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/all-1-piano-risanamento.pdf>;



Lnight



Fig. B1



Fig. B2

Area di progetto



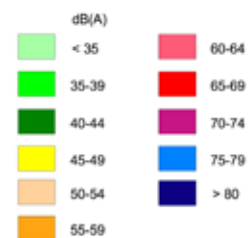
Attrattore culturale



Porta urbana



Legenda





e per la tutela dal rumore delle zone silenziose. Il capitolo 4 paragrafo 5 riguarda le azioni nella zona centrale ZTL che prevedono la realizzazione di una serie di interventi, tra cui: l'aumento delle aree pedonali; la realizzazione di corsie al mezzo pubblico, con riordino della sosta in superficie; la creazione di piste ciclabili, con riordino della sosta in superficie. In esso sono contenuti l'elenco delle vie interessate a progetti già pianificati o di futura realizzazione nelle seguenti vie: via Po, Lungo Po, Via Rossini, Via Cernaia, Via Pietro Micca, Via della Consolata, Corso Galileo Ferraris, Via Arsenale, Via XX Settembre, Via Vanchiglia.

Con la limitazione a "zona 20" del tratto di via del Carmine tra piazza Savoia e corso Valdocco i valori di rumore si dovrebbero ridurre ulteriormente e se arrivassero anche solo nella zona di colore verde delle Aree di isolivello pari a 40-44 dB(A) si avrebbe un beneficio apprezzabile per la vivibilità dei fruitori.

Una considerazione a latere va fatta per l'utilizzo temporaneo della piazza antistante il QMJ quando verrebbe utilizzata per manifestazioni pubbliche (musica e/o intrattenimento). In questi particolari

momenti non è facile fare considerazioni definitive. Una cosa è suonare all'aperto musica rock e un'altra è suonare musica sinfonica o da camera; altri aspetti da valutare per uno spettacolo all'aperto sono la dimensione del pubblico e la superficie a disposizione da coprire. Credo che andrà valutato dagli esperti del settore quali tipo di spettacoli possano essere realizzati in questo ambiente che comunque dovranno sempre rispettare le caratteristiche del luogo.



L(den)



Fig. C1

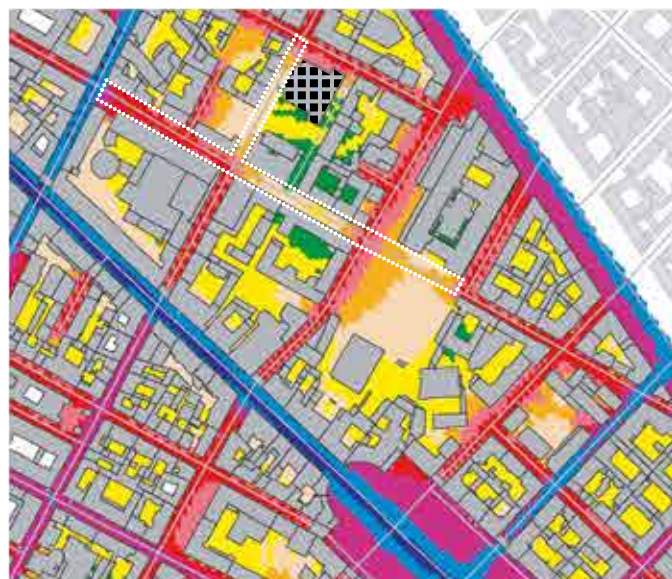


Fig. C2

Area di progetto



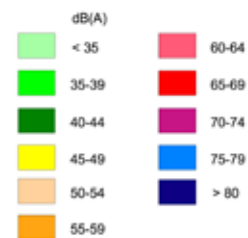
Attrattore culturale



Porta urbana



Legenda



Fattori di riqualificazione dell'area in funzione degli attrattori culturali locali



Immagine

Filippo Juvarra, "Pensiero per la Porta Susina a Torino", M. C. To, vol. II, c.83, n.167 2091/DS





Il processo di riqualificazione del centro storico di Torino permea il rinnovamento d'immagine cui la città è sottoposta dall'entrata nel XXI secolo, non solamente per fattori meramente estetici, ma soprattutto per il loro impatto sulla capacità attrattiva e, dunque, sugli aspetti economici e commerciali che determinano effettivamente il risultato positivo o negativo di questa tipologia di intervento.

Si stima che il maggior aumento della qualità degli spazi del centro coincide con le aree in cui è avvenuto un processo di riqualifica in area pedonale (zona 30 km/h), incidendo direttamente sul benessere psico-fisico del cittadino, proprio in quanto si valorizzano degli atteggiamenti civili e sostenibili, a discapito dei tradizionali interventi urbanistici avvenuti nel secolo scorso, in cui l'autoveicolo privato assorbiva la totalità d'interesse del sistema di mobilità cittadina.

Si è verificato che questo tipo di riqualificazione degli spazi pubblici incide positivamente anche sui fattori di disparità tra quartieri ricchi e poveri, e sul senso di appartenenza ai luoghi, contribuendo dunque alla promozione di un maggior sentimento di coesione sociale.

Tali risultati sono molto positivi secondo la visione di alcuni studiosi che propongono di sviluppare un modello di società definito "avanzato", secondo cui si raggiungerebbero elevati gradi di coesione sociale promuovendo situazioni di eccellenza riguardanti i settori locativi, sanitari, educativi tanto da equilibrare notevolmente i divari esistenti tra l'offerta dei servizi e la platea di utenti presente sul territorio.

E' necessario sottolineare che per ottenere risultati percepibili bisogna

Note:

1) *"PERIFERIE, Diario del rammento delle nostre città"*, Report 2013-2014, redatta da un gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, "Storia essenziale del cantiere leggero. viene da lontano ma è sempre più attuale. L'idea di un laboratorio flessibile, che si fa evento e unisce recupero e innovazione", pp. 29



stimolare continuamente la visione di “Città” come una piattaforma democratica e libera, in cui il dialogo e la diversità culturale sono fattori ben accetti, attraverso cui costruire armoniosamente i luoghi di vita e di lavoro rendendoli più favorevoli e attrattivi alla crescita economica pro-attiva nei confronti della cittadinanza stessa.

Nel reperire le informazioni utili ad elaborare il capitolo seguente mi sono imbattuto nelle linee guida tracciate dal gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano per “rammendare” le periferie delle città italiane. In quanto ammiratore del suo stile progettuale ho letto con attenzione questo documento traendone ispirazione per il progetto.

Citando testualmente egli ritiene che *“per rammendare le più recenti periferie urbane e restituirle a una nuova esistenza” bisognerebbe intervenire “attraverso, per ricordare Italo Calvino, la “leggerezza” della cultura, interpretata come strategia per riportare alla civiltà il deprimente degrado urbano” (1).*

Relazionando queste parole con il caso sotto indagine, esso stesso può essere considerato

come “periferia” rispetto alla totalità del centro storico e, dunque, ciò che viene enunciato da Piano può essere ben adattato alle intenzioni progettuali, in modo da ricucire la sua identità tra un passato glorificato e un presente di insofferenza carismatica.



4.1 ELEMENTI INTRINSECHI ED ESTRINSECHI ALLA RIQUALIFICAZIONE

L'interesse a riqualificare via del Carmine in chiave degli attrattori culturali scaturisce dalla percezione del notevole potenziale attrattivo del luogo verso categorie di pubblico diversificate, che potrebbe incrementare il bacino di utenza che usufruisce dei servizi offerti dall'area e dal Polo del '900, puntando a raggiungere risultati confrontabili con i maggiori poli museali della città.

E' possibile raggiungere tali risultati perché, come afferma Piano, *“questi processi hanno a che fare con la ricerca di punti fisici di innesco (una scuola, una caserma, un vecchio cinema, un oratorio, una ferrovia abbandonata, un campo sportivo...), anche marginali ma sensibili per la loro capacità di estendere il valore della rigenerazione. Punti che spesso riguardano situazioni già costituite, quasi sempre in modo spontaneo, in termini di microcomunità sul territorio: un circolo sportivo, una comunità di servizi, un centro di animazione culturale (anche multietnica), per non dire i luoghi tradizionali di integrazione, dall'oratorio alla parrocchia. In sostanza piccole situazioni, luoghi fisici specifici in cui l'intervento architettonico di rammento può accendere una scintilla e propagare l'effetto nel più ampio sistema territoriale”* (2).

I concetti di “punto fisico d'innescio” e di “luogo di rammento e di integrazione” sono perfettamente calzanti col caso dei Quartieri Militari, nonostante si tratti di un contesto diverso da quello periferico.

Le intenzioni di questo lavoro sono riconducibili alle riqualificazioni già realizzate con successo nelle contrade di via Carlo Alberto, via Lagrange,

Note:

2) PERIFERIE, Diario del rammento delle nostre città, Report 2013-2014 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo Piano, pp. 20, cit. nota 1.

3) PRG, Relazione Illustrativa vol III: L'ambiente della città e del territorio, Mobilità

4) "Itinerari Juvvariani", a cura di V. Comoli Mandraci, cap. " Contrada di porta Susina, poi del Senato e Quartieri Militari", pp. 67

5) Idem, pp.67

6) Idem, pp. 67



e via Garibaldi, via Monferrato, simili per fattura a quella sotto indagine.

La differenza fondamentale è relativa proprio al “fattore d’innescò” della riqualifica, non più imperniata su Piazza Castello come nei casi precedenti, ma sugli edifici di Palazzo San Celso e Palazzo San Daniele, contenitori del Polo culturale del ‘900 e del Museo diffuso della Resistenza.

Proprio all’attenzione di queste funzioni si ipotizza di migliorare la loro qualità dell’accessibilità urbana, portando la superficie di calpestio di via del Carmine e dell’esedra su un unico piano, operazione che permette di ottenere uno spazio pubblico visualmente continuo lungo l’intero asse di circa 240 metri.

I principali fattori negativi che soggiacciono a questa operazione sono la notevole riduzione di spazi adibiti a parcheggio, già esigui in quest’area rispetto alla popolazione demografica, e la modifica permanente dell’assetto viario veicolare, che interrompe la maglia ortogonale di parallele e traverse senza soluzione di continuità, provocando uno sconvolgimento nella precisa scansione della viabilità.

Al primo fattore si è pensato di riprendere le indicazioni espresse nel PRG, secondo cui l’eliminazione dei parcheggi a raso andrebbe compensata con *“autorimesse nel sottosuolo, in corrispondenza delle grandi piazze, dei luoghi di entrata al centro, delle zone particolarmente congestionate”* **(3)**, nel caso specifico individuato in Piazzale Amelia Piccini, luogo già adibito a parcheggio.

La proposta di questa soluzione, inserita all’interno di un ampio progetto di riqualificazione porrebbe fine ad una situazione di indecisione che si perpetua da molti anni, in quanto il piazzale è l’ultimo isolato slabbrato dell’area, nonché di tutto il centro torinese.

Per quanto riguarda il secondo fattore si valuta che i tracciati viari strategici per la viabilità del centro di Torino (definiti nelle tavole di PUMS e PRG) non vengono interessati da questa trasformazione e l’attraversamento strategico di quest’area nelle varie direzioni viene dunque garantito con chiarezza e linearità a tutti i mezzi in circolazione, pubblici e privati.

La modifica più rilevante verrebbe perlopiù subita



dallo “star 2”, linea di trasporto pubblico locale secondaria.

Mettendo in relazione il fattore di miglioramento della qualità ambientale con quello di percorribilità si evince che il primo supera di gran lunga il secondo, rendendo comunque favorevole tale linea progettuale.

Inoltre all'interno della definizione del masterplan di progetto si destinano gli spazi delle caserme presenti lungo l'asse di corso Valdocco a luoghi in cui collocare delle nuove possibili funzioni culturali e universitarie, riutilizzando dunque le strutture già esistenti in un'ottica di sostenibilità economica.

Focalizzandoci ora sugli edifici dei Quartieri, la Comoli ci fa notare alcuni fattori del lessico juvarriano a cui fare riferimento durante la fase di progetto.

In primis afferma che *“l'integrazione tra la dimensione urbana e quella edilizia si traduce nel principio della continuità architettonica dei fabbricati, resa evidente dal proseguire dell'aggetto del cornicione sui fronti considerati emergenti”* (3, pag. 110) e poi *“l'impiego di un unico ordine*

architettonico, detto ordine gigante riportato sulla misura totale dell'altezza del fabbricato dalle doppie lesene che chiudono le arcate del portico su via del Carmine” (4, pag. 110).

Ultimo importante elemento è lo *“spigolo dell'edificio”* (5, pag. 110), che nel caso dei Quartieri viene sottolineato dalla *“convergenza delle lesene, su semplice zoccolo e fino a sorreggere il cornicione evidenziato dalla doppia trabeazione”* (6, pag. 110).



4.2 CONCEPT DI RIQUALIFICAZIONE

Il lavoro di concezione del progetto si è concentrato sulla ricerca di elementi di riferimento stabili che ne definiscano l'idea e la costruzione dei contenuti, suggerendo una soluzione progettuale che sia consona ai caratteri del luogo e al tempo stesso si differenzi dalle visioni urbanistiche fino ad ora proposte.

All'interno dei precedenti capitoli si sono indagati i presupposti affinché l'idea di riqualifica di via del Carmine rappresenti un elemento di cucitura tra l'impostazione delineata dallo Juvarra, e le necessità quotidiane che la città ha oggi in un contesto globalizzato.

Gli edifici dei Quartieri Militari Juvarriani dovrebbero essere trattati con la medesima attenzione agli aspetti scenografici, garantendo quel carattere di landmark aulico al percorritore odierno proveniente dal polo di scambio intermodale di trasporto del Rondò della Forca, allo studente-lavoratore di un'attività commerciale del centro, al turista che risiede in qualche hotel della zona.

Per far questo bisogna trasmettere l'idea che il luogo in cui si trova è pensato per una ragione ben precisa, che quel tratto di portico scollegato dal

resto della rete torinese non è un episodio casuale ma espressione di una "volontà" precisa nel creare uno spazio pubblico con un'identità ben definita. Citando Mies van der Rohe, egli afferma che:

"L'architettura è la volontà dell'uomo tradotta nello spazio" (7, pag. 116)

Amio avviso i Quartieri sono una buona espressione di questa visione, in cui bisogna semplicemente migliorare l'esposizione di tale "volontà" e consegnare all'osservatore la possibilità di attuarla nella sua completezza.

La contrada di via del Carmine presenta caratteri oggettivamente utili per attuare un'interessante progetto di riqualifica e pedonalizzazione: ciò che viene definito come "blocco" nella planimetria di concept sta ad indicare il potenziale interesse di un locale posto al basamento degli edifici prospicienti la via nell'avere uno spazio utile esterno all'attività commerciale stessa. Le numerose attività commerciali dinamizzano la vita della via, la presenza di luoghi di culto e culturali fa affollare gli spazi in alcuni specifici punti, il pregio storico/

Planimetria 2

Indicazione di punti, linee e aree notevoli



scala 1:1000

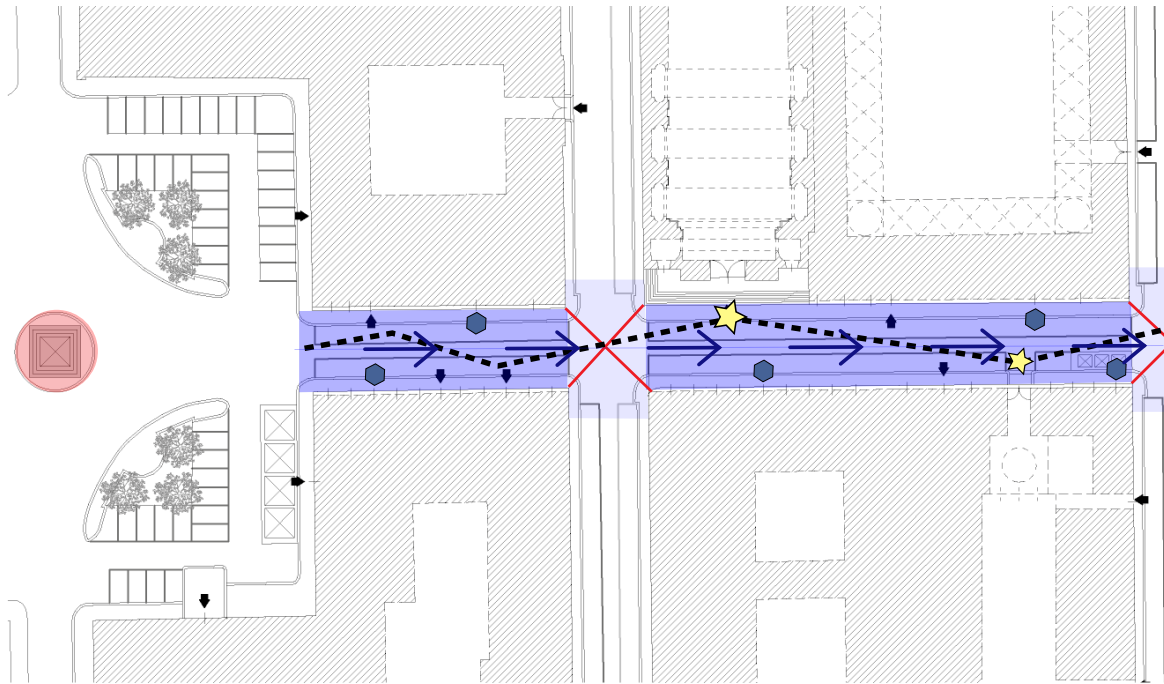
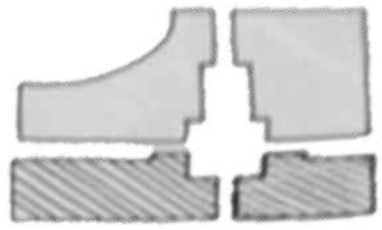


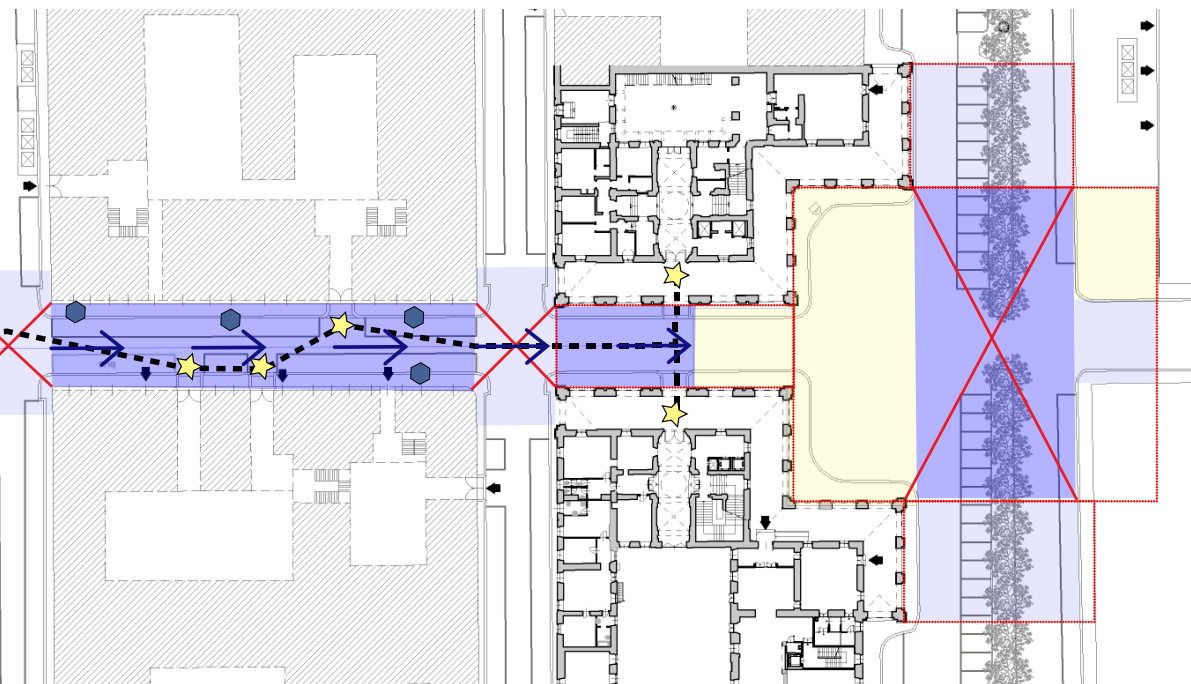
Figura 1

Disegno del progetto dell'architetto
Giacomo Pregliasco
(Schizzo dell'autore)



Linee di definizione

- Asse centrale e direzionale di via del Carmine
- Spezzata di collegamento dei P.N.
- Ripristino del disegno originale (fig.1)
- Incrocio dei flussi



Legenda

Aree funzionali

-  Previsione dell'area "zona 20 km/h"
-  Area di conflitto
-  Area esclusiva ciclo-pedonale

Punti Notevoli (P.N.)

-  Punto di accesso rilevante
-  "Blocco": rappresentazione di un potenziale interesse da parte di un locale posto al basamento ad avere uno spazio esterno utile all'attività commerciale stessa
-  Landmark urbano



artistico delle architetture potenziano gli spazi urbani, a patto che essi siano ben accessibile e sicuri al pubblico, in modo da lasciar libero l'utente di interessarsi a ciò che accade all'interno dei loro locali.

Ecco dunque che la messa in relazione tra tutti i fattori rende il luogo ideale per la sperimentazione di spazi come prototipi in grado di generare un rinnovato senso di appartenenza del cittadino che ritrova al medesimo tempo nel medesimo luogo i tratti passati e presenti di cui ha ricevuto memoria.

Questo concept può essere anche considerato come il primo step all'interno di un percorso più ampio mirato a ridare identità anche all'ultimo isolato slabbrato presente nella ZUC (Zona Urbana Centrale), ovvero Piazzale Amelia Piccinini, costituendo un'area pedonale paragonabile a quelle dei quadrati orientali del centro e realizzando parte degli intenti contenuti nei principi della Smart City e dal PRG del '93.

Note:

7) *"Gli scritti e le parole"*, Ludwig Mies Van Der Rohe, a cura di Vittorio Pizzigoni, Einaudi, Torino, 2010. Il volume pubblica l'insieme dei 92 testi, tra cui *"Architettura e volontà dell'epoca"*, 1924.



4.3 LA RIQUALIFICAZIONE ATTRAVERSO LA PSICO-GEOGRAFIA

Le teorie psico-geografiche all'interno della visione situazionista rappresentano una grande critica alla visione funzionalista che permeano la Francia degli anni '50, e permettono ai loro esponenti di fare un'analisi critica dello spazio urbano secondo dei canoni inconsueti per tale materia.

La loro considerazione di base è che *“la città moderna è noiosa”* e che l'urbanistica funzionalista ha condotto alla banalizzazione degli spazi, i cui effetti si mostrano sotto forma di alienazione di coloro che la vivono.

Ho scelto di inserire il racconto di queste teorie all'interno dell'elaborato di tesi perché la forte commistione dei caratteri settecenteschi con quelli moderni nel quadrante nord.occidentale del centro ha ottenuto come risultato lo snaturamento di alcune sue parti e, dunque, potrebbe giocare a suo favore avere un punto di vista orientato verso tale pratica spaziale per rendere fecondo il progetto di riqualifica, plasmando il senso urbano che la zona ha necessità di ritrovare.

Tra i maggiori esponenti di tali teorie si annoverano Guy-Ernest Debord, filosofo, sociologo e cineasta francese, tra i fondatori dell'Internazionale Lettrista e dell'Internazionale Situazionista (IS) e Jacques Fillon. Essi esprimono le proprie idee all'interno di libri e riviste, esportandole in tutta Europa e raccogliendo molti consensi attorno a queste visioni.

Debord e J. Fillon enunciano congiuntamente:

“Les grand villes sont favorables à la distraction que nous appelons dérive.

La dérive est une technique du déplacement sans but. Elle se fonde sur l'influence du décor” (8).

In seguito Debord approfondisce il suo modo di intendere la “dérive”:

“Le concept de dérive est indissolublement lié à la reconnaissance d'effets de nature psycho-géographique et à l'affirmation ludique-constructif, ce qui l'oppose en tous points aux notions classique de voyage et de promenade” (9).



Per questi due esponenti l'attività lavorativa dovrebbe lasciare spazio al piacere e al gioco.

Debord ha sicuramente letto e apprezzato la traduzione francese di *"Homo ludens"* (10), un saggio sulla funzione sociale del gioco, in cui Johan Hunzika consacra delle belle pagine ad esaminare l'origine etimologica della parola "gioco" all'interno del codice linguistico di diverse lingue e a stabilire un collegamento tra i culti religiosi e i giochi ludici.

La "dérive" consiste dunque nel percorrere un itinerario effettuato all'interno della città espresso attraverso la psyco-geografia, ovvero *"l'étude des lois exactes et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus"* (11).

Essa considera centrale l'elemento di soggettività della situazione, l'inquietudine, la passione, e, più in particolare, quello in riferimento all'osservatore.

La messa in opera di codesto metodo permette di scoprire una dimensione metaforica dello spazio attraversato, donandogli un valore poetico ed è per questo che alcuni esponenti del movimento giungono addirittura ad affermare che in futuro i quartieri delle città possano essere denominati secondo i sentimenti che ispirano a coloro che gli attraversano.

La "dérive" invita così ad approcciarsi agli oggetti geografici dentro la loro dimensione plurale, costituita da molti elementi come le distanze, oggettive e soggettive, le evocazioni, le variabili simbologie dei luoghi.

Le persone che si lasciano trasportare alla deriva, secondo Debord,

Note:

8) Rivista *"Potlatch"* n°14, novembre 1954, pp. 75-76

9) *"Les lèvres nues"*, n° 9, pp. 88, gestita da Marcel Marien e Paul Nougé dal 1954 al 1958.

10) *"Homo ludens"*, Johan Huizinga (1872-1945), scrittore e mediatista olandese.

11) *"Les lèvres nues"*, n° 6, *"Introduction à une critique de la géographie urbaine"*.

12) *"Le jeu de cartes des situationnistes"*, Thierry Paquot, filosofo dell'urbano, professore universitario, editore della rivista *"Urbanisme"*

13) Idem



“rinunciano per un tempo più o meno lungo alle ragioni per muoversi e agire che sono generalmente [...] note per lasciarsi andare alle sollecitazioni del campo e agli incontri che corrispondono a loro. Il ruolo della casualità qui è meno determinante di quanto si crede: dal punto di vista della deriva, esiste un rilievo psico-geografico della città, con correnti costanti, punti fissi e gorgi che rendono accesso o uscita da alcune aree molto difficili” (12). Differenti ambienti vengono percorsi da coloro che “derivano”.

Essi sono costituiti, per esempio, da fattori ambientali percepiti attraverso i sensi: la luce, il suono, la temperatura, l'odore, il materiale tattile. Questi ambienti partecipano alla costruzione di un immaginario spaziale che ogni individuo si crea e si modifica in ritorno alla sua pratica della città. Ecco, dunque, che una rappresentazione o il valore di un luogo, ovvero la sua reputazione, si va a costruire.

La “dérive” ha per scopo di ottenere dei risultati affettivi duraturi rispondenti a dei desideri individuali verso i differenti ambienti: *“chacun doit chercher ce qu'il veut, ce qui attire” (13).*

Essa prende dunque la forma di una recita, capace di rendere conto dell'esperienza sensibile unica che ogni essere umano vede dentro i suoi rapporti con il territorio.

Se la “dérive” appare come un'utile modalità per mettere in luce il profilo psycho - géographique di un luogo, esso rinvia anche all'affermazione di un comportamento ludico-costruttivo al suo interno che, appunto, si oppone totalmente alle nozioni classiche di viaggio e passeggiata.

Da questo punto di vista la “dérive” costituisce, infatti, la prima tappa di un percorso orientato verso l'azione.

Le teorie situazioniste influenzano i campi della sociologia, della filosofia, dell'urbanistica, ed in particolare la ricerca si interessa al rapporto tra il soggetto e lo spazio urbano, in cui le forme del discorso emergono in tanto che si configura una pratica spaziale. Un esempio pratico sono i testi scritti dall'autore lossannese Pierre Corajoud, in cui questi concetti sono concentrati in una guida turistica del quotidiano.

Tornando ai QMJ, è possibile applicare i principi di indagine urbana della “dérive” al tessuto di



riferimento, rendendo evidente, a mio avviso, la situazione di insofferenza in cui versa l'attuale spazio scenografico dell'esda dei Quartieri Militari Juvarriani, ascrivibile a fattori di degrado e di mal gestione.

Nonostante ci si trovi nella via parallela all'asse pedonale di via Garibaldi, la situazione in cui si è immersi è completamente differente.

Prendendo come spartiacque proprio l'asse sopracitato si nota che la parte alla sua destra, via Barbaroux, via San Dalmazzo ecc.. racchiude ancora quel sapore di città medievale dato dall'irregolarità e dalla sezione ridotta dei tracciati, con una sua peculiare attrattività che incuriosisce osservatori nostrani e turisti.

Per quanto riguarda la porzione a sinistra contenuta tra via della Consolata e piazza Statuto, lo scenario è indefinito, in cui il contesto urbano non trasmette altro che un discutibile senso di spaesamento, dato dalla commistione tra caratteri urbani moderni e segni barocchi, che rendono gli ambienti tra via Garibaldi e via Giulio anonimi, senza ne lode ne gloria, nonostante si percepiscano delle qualità nascoste.

Queste caratteristiche sono soprattutto apprezzabili nella via del Carmine, proprio nel tratto compreso tra piazza Savoia e i Quartieri.

La possibilità potenziale di ottenere delle sensazioni positive percepite dal cittadino che percorre questi luoghi deve essere espressa con il miglioramento questi spazi esterni, riconfermando la maglia viaria e gli spazi di matrice storica, e proponendo una diversa gestione del suolo pubblico con semplici operazioni, e un'adeguata sistemazione dell'arredo urbano.



4.4 ANALISI S.W.O.T.

L'elaborazione dei dati raccolti durante questi mesi di lavoro avviene attraverso la matrice SWOT (**Fig. 2**), che si esprime attraverso quattro categorie: punti di forza (Strengths), punti di debolezza (Weaknesses), i fattori di minaccia (Threats) e di sviluppo (Opportunities), permettendo di ottenere una valutazione completa di ciò che è stato detto nei capitoli precedenti in modo sintetico, chiaro e super partes. Sarà necessario interpretare correttamente i risultati in modo da perseguire l'obiettivo di elaborare un progetto consapevole e il più possibile sostenibile.

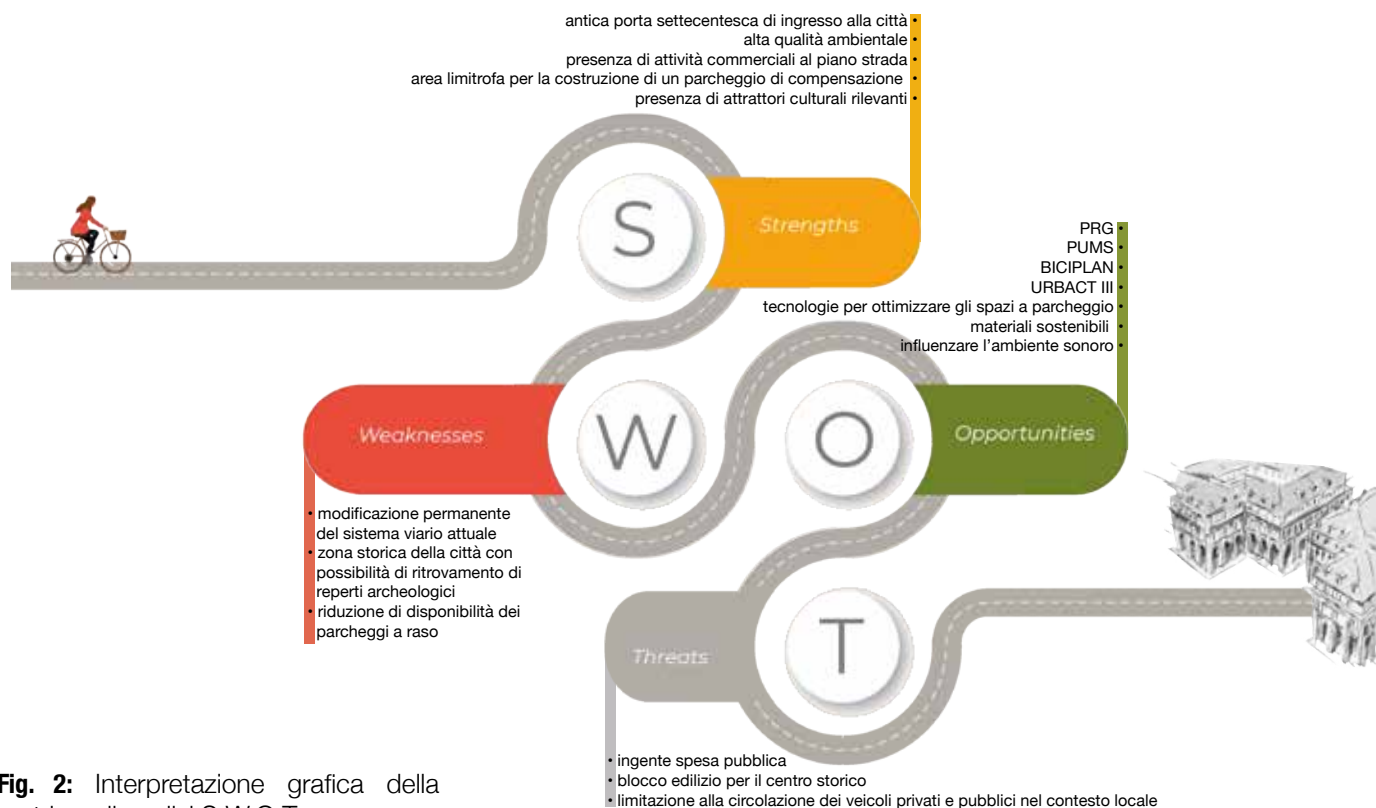
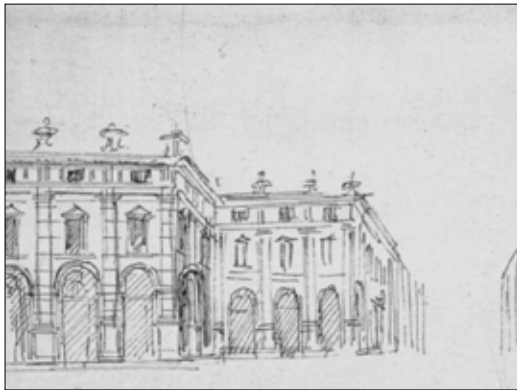


Fig. 2: Interpretazione grafica della matrice di analisi S.W.O.T.

Disegno urbano

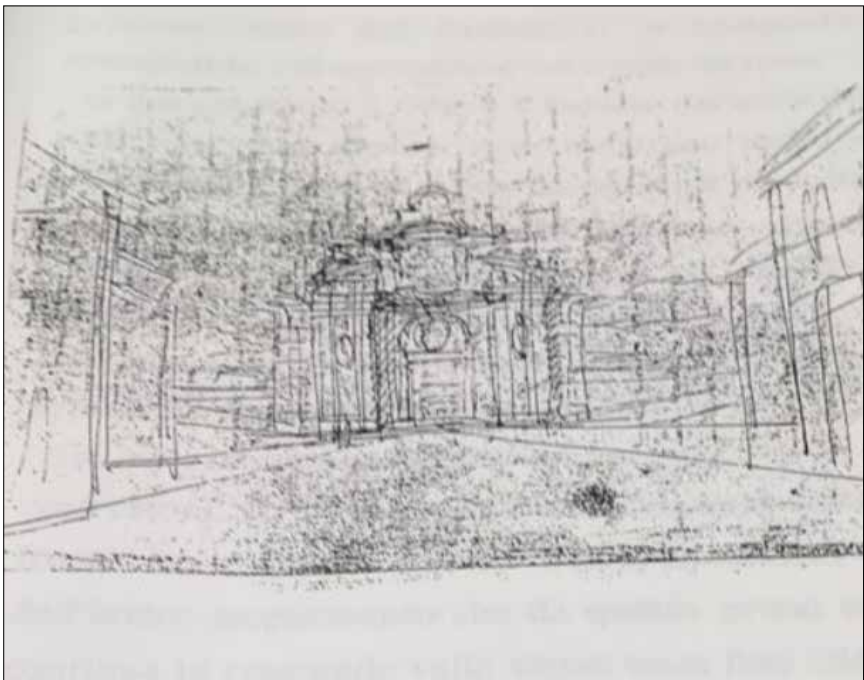


5

Immagini

in alto: Filippo Juvarra, "Schizzo di palazzo San Daniele", mano libera e grafite

a destra: F. Juvarra, "*Pensiero per la facciata verso la città della Porta Susina a Torino*", M. C. To, vol I, c.51, n.73 1775/Ds.





I capitoli precedenti raccontano gli elementi utili a costruire la visione riqualificativa dell'area dei Quartieri Juvarriani, un momento in cui la città storica ha la possibilità di interfacciarsi con tecnologie ed ambienti all'avanguardia.

A tal proposito è utile ora osservare degli esempi di scenari urbani già realizzati per individuare una coerente quadratura tra il grado di innovazione dell'ambiente e quello di salvaguardia del passato da applicare al caso studio, in modo da fornire una consona interazione tra gli elementi che compongono lo scenario urbano.

Oggigiorno l'abitare non si limita al confine delle quattro mura domestiche, sulla qualità quotidiana della vita incide anche la disponibilità di spazi esterni di alta qualità. Per far questo occorre una grande attenzione e sensibilità nei riguardi della dimensione "micro" durante la fase di approccio alla definizione degli spazi esterni, momento in cui la resa finale di un progetto può modificarsi notevolmente.

Vero è che la riqualificazione si sostanzia nel portare la superficie di calpestio di via del Carmine

su un unico piano, una semplice operazione all'occhio inesperto, che tuttavia sottende una notevole specializzazione nell'uso dello spazio pubblico, in definitiva una porzione del centro città che trasformandosi fornisce alle differenti entità sociali ed economiche un nuovo spazio per confrontarsi. Esso, infatti, viene reso fruibile a tutti, flessibile all'uso veicolare, ciclabile o pedonale, dove è possibile esercitare nel tempo una gestione del suolo adattabile alle esigenze delle attività e delle funzioni dei cittadini: residenti, commercianti, frequentatori e visitatori della Città.

Il progetto ha intenzione di valorizzare le caratteristiche specifiche del luogo, con soluzioni che uniscano tradizione ed innovazione per quanto riguarda i principali elementi su cui intervenire, ovvero i materiali per la pavimentazione, gli arredi, le attrezzature, sperimentando *"materiali stradali che riducano l'inquinamento atmosferico e acustico causato dal traffico veicolare, tipo le pavimentazioni con proprietà fotocatalitiche, che trasformano molti degli inquinanti in sali inorganici, assolutamente innocui per l'ambiente ed eliminabili facilmente dal vento e dalle piogge,*



Note:

1) Piano Urbano Mobilità Sostenibile, Allegato 1, Linee d'indirizzo

e pavimentazioni con proprietà fonoassorbenti” (1).

Per perseguire gli obiettivi di sostenibilità economica ed ambientale si potrebbero anche riutilizzare i materiali esistenti e recuperare le pietre attualmente in opera, integrando le quantità mancanti con materiali di nuova fornitura.

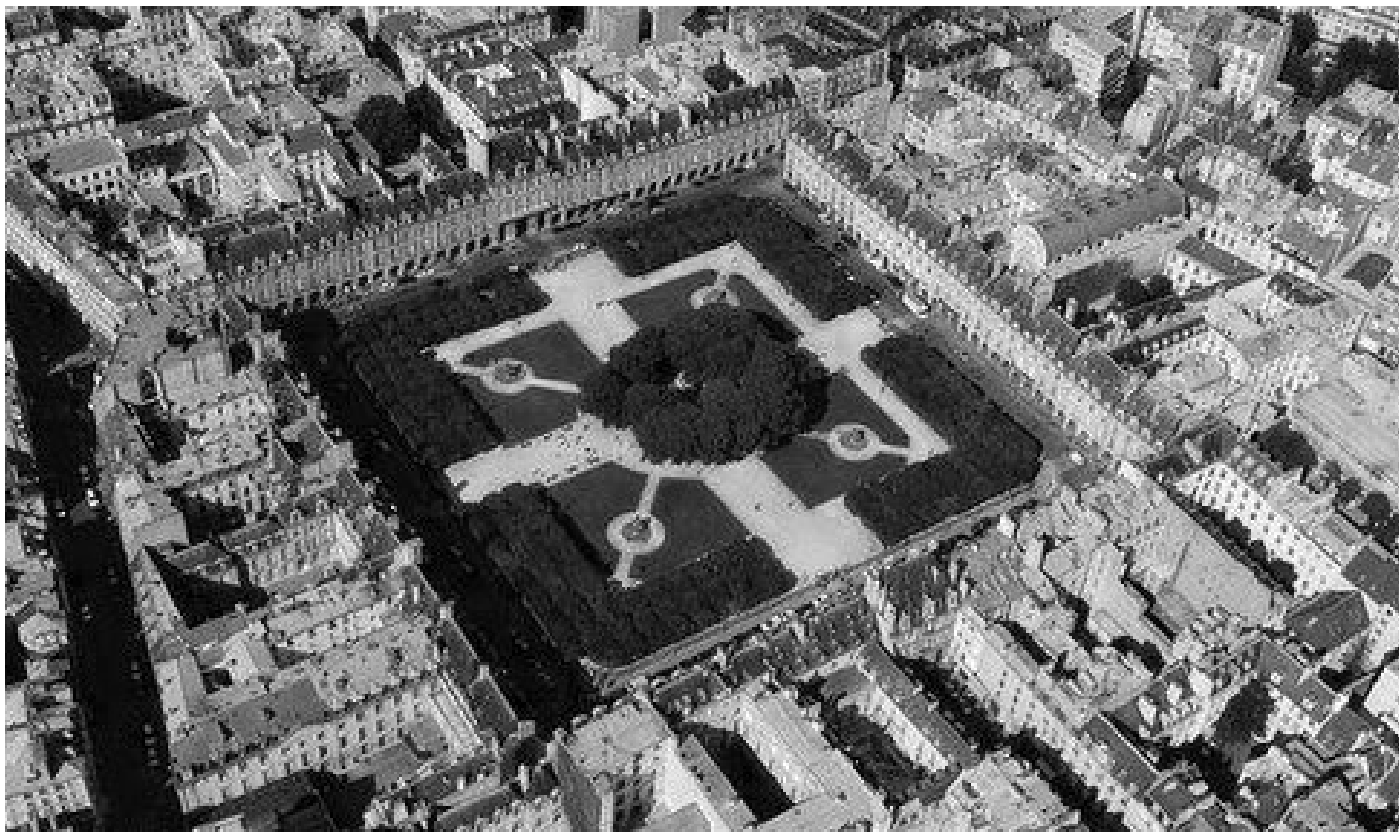
In conclusione questo capitolo permette di comprendere appieno il “quid” che ha fornito lo spunto per il titolo della tesi *“Riqualificazione di via del carmine: un nuovo accesso al polo del ‘900, ex-Quartieri Militari di Juvarra”*. La parte di disegno urbano, infatti, rappresenta il momento finale di un percorso di analisi che cerca di interpretare nel modo più consono possibile gli elementi raccolti in favore di una visione dell’accessibilità al Polo che sia utile a tutti, innovativa e contemporanea, una sinergia che unita alla capacità attrattiva della cultura può diventare il motore di un nuovo dinamismo per il quadrante nord-occidentale del centro storico.

5.1 ABACO DEI RIFERIMENTI



Fontana Stravinsky, Centre de Pompidou, Parigi

Sistema di rapporti tra architettura antica, spazio pubblico, arredo urbano, opere d'arte.



Place de Vosges, Parigi

Impianto planimetrico della "place royale", la disposizione degli elementi:
i percorsi, il costruito, il verde, l'acqua



Exhibition Road, Soth Kensington, Londra

Uso della pavimentazione, dei dispositivi di protezione e sicurezza, divisione delle funzioni



Riqualificazione dello “snodo”, OGR (Officine Grandi Riparazioni, Torino)

Rapporto tra spazio pubblico e i locali al basamento, uso degli elementi di arredo e del verde



5.2 L'ESEDRA DEI QUARTIERI MILITARI COME PIAZZA TRAVERSANTE

Lo spazio urbano dell'esedra, definito dal perimetro sud dagli edifici di Palazzo San Celso e San Daniele, si caratterizza da una porzione a cielo aperto e da una parte porticata, formata dall'arretramento di tre campate su ciascun lato rispetto al filo di facciata di corso Valdocco.

La percezione attuale è di uno spazio rettangolare in quanto il corso rettilineo occupa la porzione nord della superficie destinata all'antica piazza d'armi quadrangolare, mutilandone definitivamente la conformazione originaria con la piantumazione lineare alberata al centro strada.

Attraverso il corretto studio dei disegni originari dell'area è possibile ancora vedere l'antica morfologia descritta nei piani del Garove e dello Juvarra, sviluppata nei piani di Boyer, Bonsignore, Lombardi e dell'architetto Pregliasco, in cui il disegno della piazza è stato fortemente valorizzato rispetto al tracciato trasversale di corso Valdocco, priorità evidentemente smarrita negli anni successivi, con un completo annullamento di questo spazio a favore delle due carreggiate.

Il lavoro di tesi propone l'inversione di questa tendenza, riprendendo la morfologia della "place royale", senza tuttavia perdere i privilegi funzionali che il corso rettilineo garantisce ai flussi veicolari circolanti in quest'area.

La diversificazione e la specializzazione dell'ambiente urbano sono elementi fondamentali per organizzare in modo corretto e sicuro lo spazio. L'esedra è attualmente un incrocio gestito da lanterne semaforiche che, tuttavia, i criteri di moderazione del traffico e della velocità, l'attenzione all'arredo possono integrare l'organizzazione sotto gli aspetti della sicurezza e del confort per l'utenza pedonale.

Al giorno d'oggi è innegabile che la presenza delle auto in città è più che mai invasiva, per questo è auspicabile parlare del concetto di "coesistenza pacifica" tra auto e pedoni, in modo da qualificare gli spazi delle città, spesso presi d'assalto dai mezzi privati, in particolare alle piazze.

Le teorie della "moderazione del traffico" e della "specializzazione degli spazi" superano il semplicistico approccio della pura tecnica della circolazione veicolare e ci parlano delle diverse



possibilità per recuperare la funzione urbanistica delle piazze: regola fondamentale è che il disegno urbano suggerisca un uso sociale dello spazio e non trasportistico, evitando gli elementi funzionali tipici delle situazioni di velocità.

Alcune regole basiche per (ri)creare le piazze:

- sottolineare con la pavimentazione la forma della piazza;
- ridurre e differenziare le superfici veicolari;
- condurre il traffico con elementi di arredo (alberi, dissuasori...);
- limitare la segnaletica orizzontale (corsie, frecce direzionali...);
- ridurre i cartelli e i semafori;
- usare l'elemento verde (alberi, arbusti, fiori...);
- segnare con elementi significativi alcuni punti (un albero, una fontana...).

La vera natura della sistemazione a “piazza traversante” risiede nel dissolvere il percorso

veicolare nel disegno generale della piazza, pareggiando i dislivelli tra marciapiede e percorso delle auto, in modo da “stupire” e “disorientare” il conducente, assicurandone tuttavia la buona intellegibilità della funzione dello spazio. Così sistemata la piazza facilita gli attraversamenti pedonali e obbliga i conducenti a una bassa velocità, ad esempio con rampe di accesso al plateau sopraelevato della piazza.

Il disegno della piazza deve in qualche modo “appoggiarsi” e “riflettere” la partitura architettonica del sito, cioè collegarsi a elementi quali colonne, lesene, ingressi, spigoli, mentre la conduzione del traffico avviene attraverso elementi di arredo come barriere, dissuasori, alberi.

Il concetto di piazza traversante è versatile in quanto può facilmente adattarsi ad ambienti come i sagrati delle chiese, gli spazi antistanti le emergenze architettoniche, i potenziali servizi al cittadino che si affacciano su una strada.

L'esedra subirà un cambiamento nel livello della pavimentazione, pareggiando le diverse quote attuali con quella del marciapiede, in modo da



poter percepire l'effetto di piazza unitaria.

Alla piattaforma rialzata si accederà con quattro rampe (due per ogni carreggiata, una in salita e una in discesa) adeguatamente inclinate per superare confortevolmente il dislivello; le segnalazioni saranno presenti e ben visibili sulle piattaforme di rallentamento di corso Valdocco che precedono l'ingresso nella piazza (limite di velocità a 30 km/h), luogo in cui le persone a piedi hanno automaticamente la precedenza rispetto alle auto.

E' previsto il collocamento di due fontane a raso nelle aree antistanti Palazzo San Celsio e Palazzo San Daniele, simmetricamente disposte rispetto allo sbocco di via del Carmine nello spazio quadrangolare dell'asedra.

Infine si prevede il posizionamento di un Info Point stante all'angolo nord-est della piazza, in corrispondenza della porzione di spazio urbano inglobata nel disegno della piazza.



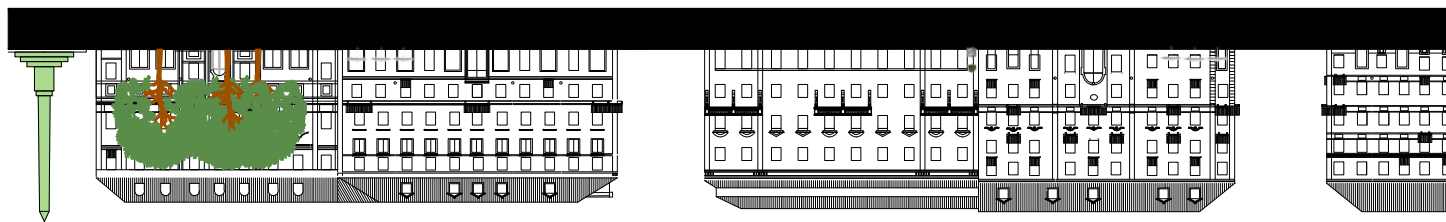
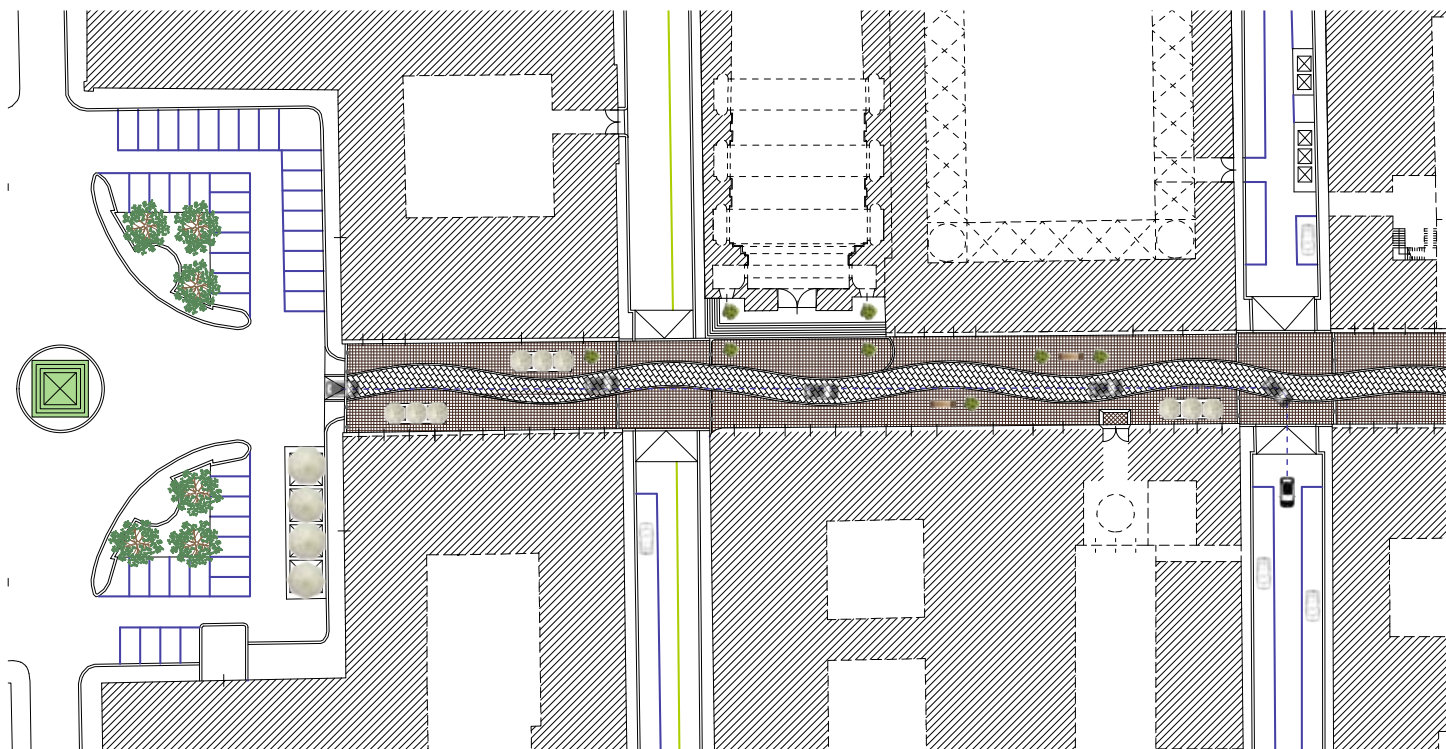
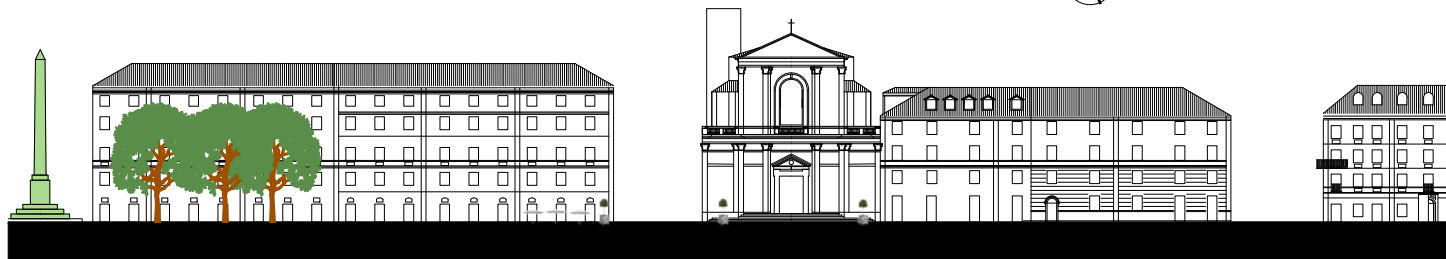
Figura 1

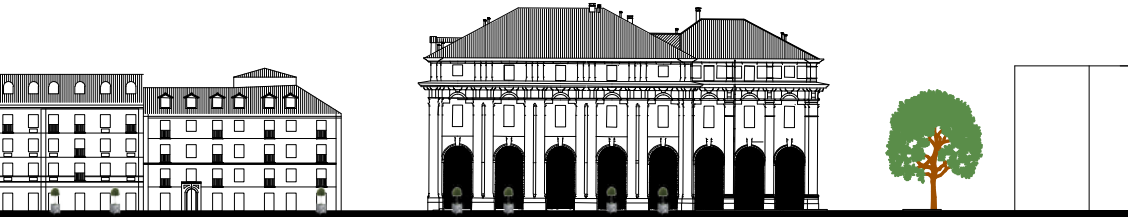
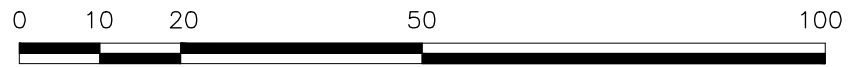
Scenario diurno dei Quartieri Juvvarriani , zona Esedra.
La superficie della piazza, nella porzione chiusa al traffico motorizzato, determina il fulcro della riqualificazione di via del Carmine, divenendo un luogo confortevole ed a misura d'uomo nella fitta rete delle vie cittadine.

Planimetria 3

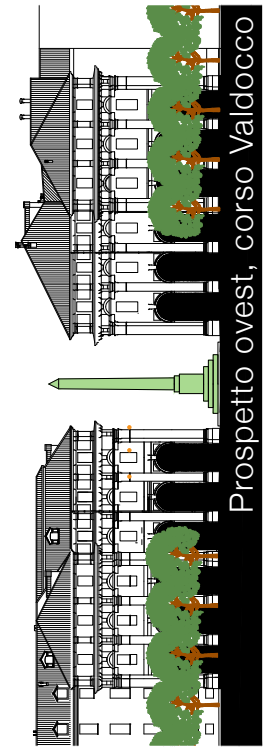
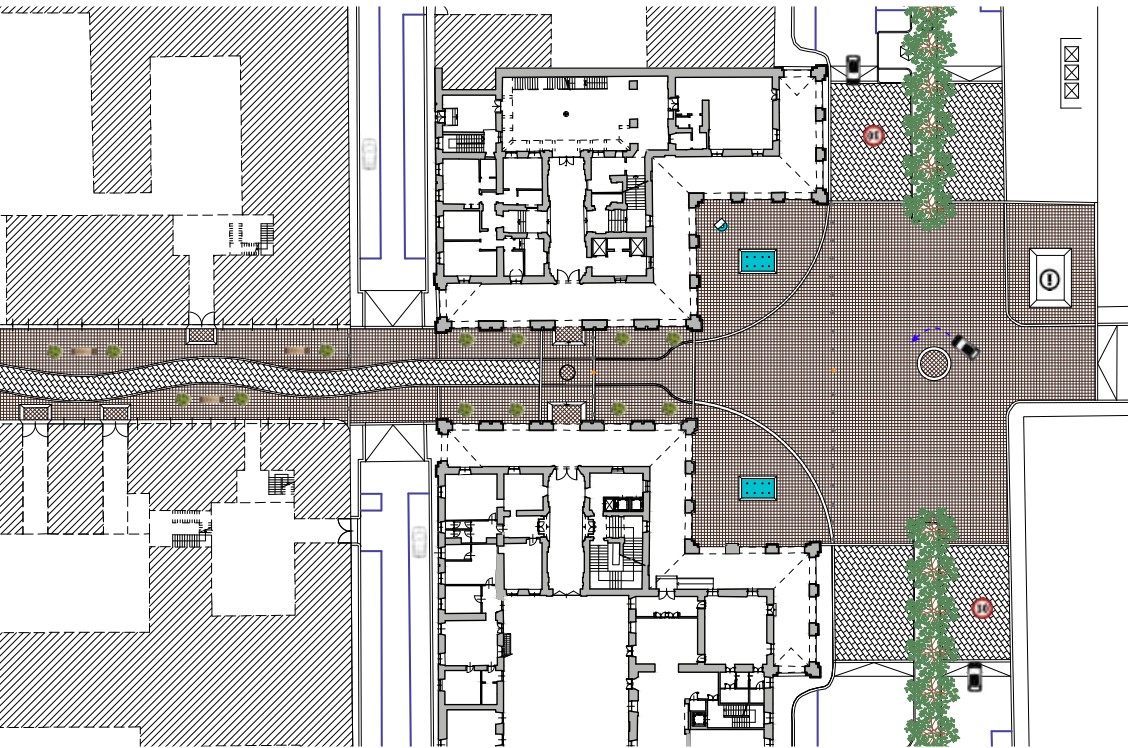
Masterplan di progetto

scala 1:1000

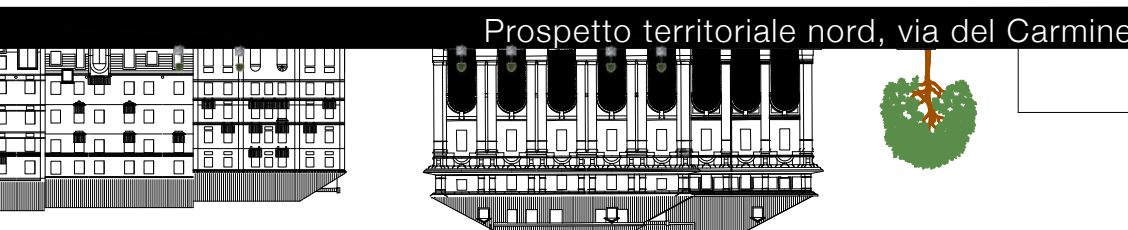




Prospetto territoriale sud, via del Carmine



Prospetto ovest, corso Valdocco



Prospetto territoriale nord, via del Carmine



5.3 VIA DEL CARMINE, LA RIQUALIFICAZIONE TRA VIA DEI QUARTIERI E PIAZZA SAVOIA

La gestione dello spazio pubblico del centro di Torino spesso porta l'amministrazione pubblica a modificarne l'assetto secondo le diverse esigenze, controllando e limitando la permeabilità degli accessi ai diversi flussi di traffico. Per questo motivo è importante affrontare le trasformazioni della mobilità e del trasporto urbano secondo dei criteri che aumentando la qualità ambientale e la sicurezza della città.

La cosiddetta "isola pedonale" rientra tra le strategie utilizzate dal Comune per migliorare la mobilità, in quanto ha dimostrato in casi passati di produrre effetti positivi sia nell'immediato che sul lungo periodo: da subito una riduzione dei livelli di smog e rumore, accompagnato da una crescita del numero di utenti del trasporto pubblico, una valorizzazione turistica legata alla tutela di monumenti e patrimonio storico-artistico, un generale aumento della vivibilità cittadina, con particolare riguardo per la sicurezza stradale, dal momento che è nei centri urbani che si verifica il maggior numero di incidenti.

L'esedra dei Quartieri, la nuova piazza traversante, posta al termine meridionale di via del Carmine sarà caratterizzata da importanti movimenti pedonali sia longitudinali che trasversali e da una forte concentrazione di servizi dedicati polo culturale. Importante è, dunque che la via del Carmine segua tale trasformazione diventando l'asse principale di accesso al polo, utile a raccogliere e convogliare i diversi flussi provenienti dal centro città verso l'esedra e dunque al suo ingresso.

Questa funzione convettiva dei flussi costituisce un fattore di interesse per le attività commerciali al basamento degli edifici, facilitando la capacità attrattiva dei singoli locali.

Anche in questo caso è prevista una parificazione del piano di calpestio con le altezze del marciapiede esistente e della futura piazza traversante, che renderà necessario realizzare apposite rampe di attraversamento del plateau in corrispondenza delle intersezioni con le vie traverse.

Importante è chiarire in questi particolari punti d'incrocio che la precedenza sia dedicata ai flussi che percorrono l'asse di via del Carmine, fatto



Figura 2

Simulazione del passaggio in via del Carmine, angolo via dei Quartieri, attraverso il vetro di un'autovettura. La mobilità lungo l'asse di via del Carmine è progettata con specializzazione delle superfici orizzontali, che si rileva dall'uso di differenti tipologie di pavimentazione: la superficie pedonale, la superficie destinata ai dehors dei locali, il percorso veicolare per autotrasporti e biciclette (zona 20km/h).



eccetto per i mezzi di emergenza.

Lungo l'asse stradale sarà necessario favorire una specializzazione dello spazio del plateau medesimo, sul quale si affacciano differenti funzioni. In particolare le funzioni individuate sono: ristoro, attraversamento, spazio di manovra, commerciale, cerimonia, sosta, relax.

Il disegno della pavimentazione sarà uno dei principali elementi attraverso cui si agirà per segnalare correttamente queste differenze, con l'uso di materiali dedicati per ciascuna funzione.

L'arredo urbano sarà un secondo importante elemento che utilizzerà il design come elemento caratterizzante la trasformazione dell'asse in un percorso interessante ed attrattivo.

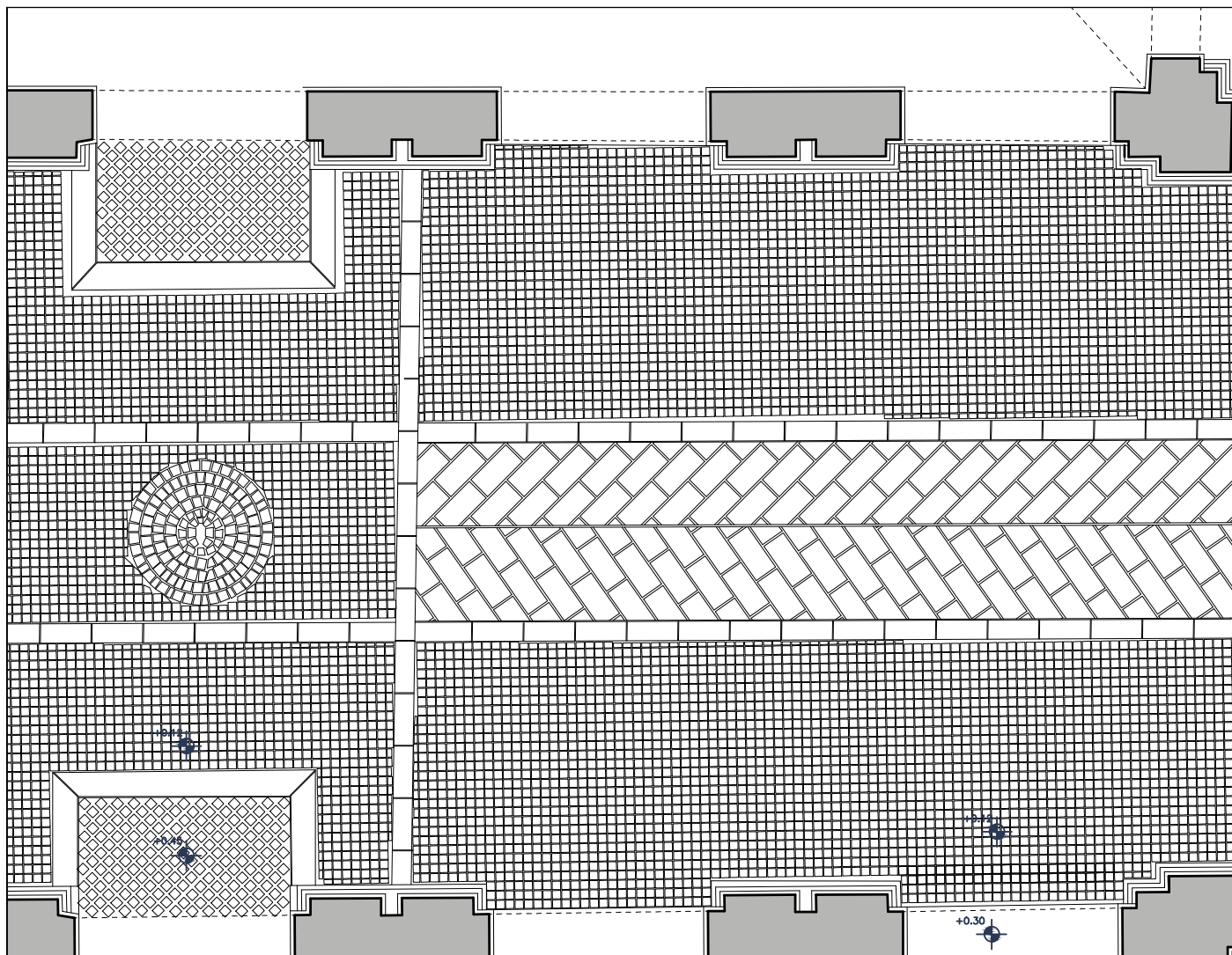
Infine i landmark lungo il percorso sono il terzo elemento importante da valorizzare, costituiti dagli edici dei Quartieri, dalla chiesa del Carmine, dall'obelisco di piazza Savoia, e da un futuro nuovo landmark da posizionare al centro della risorta "place royale", come vuole la tradizione.

Figura 3

Attacco a terra tra il sottoportico e la superficie del "plateau" rialzato, stralcio indicato in **Planimetria 3** (pag. 134-135)

scala 1:100









Figure

3. Scenario della nuova area pedonale di via del Carmine nel tratto compreso tra via Bigny e via Piave, vista del sagrato antistante la S. Chiesa della Madonna del Carmine, opera di Juvarra.
4. Scenario del tratto compreso tra piazza Savoia e via Bigny. In evidenza l'ingombro da parte di due veicoli, un bicicletta e un'autovettura, sull'asse centrale del percorso prescritto per la mobilità veicolare (zona 20km/h).



5.4 PIAZZALE AMELIA PICCININI COME “LUOGO DELLA MEMORIA”

L'area del piazzale costituisce un luogo nodale per il quadrante nord-occidentale del centro, in quanto sintetizza nel proprio spazio la funzione a parcheggio, elemento cruciale per la zona centrale, e la memoria storica del vuoto urbano lasciato dai bombardamenti della 2 G.M.

In previsione di una ipotetica “fase 2” del processo di riqualificazione, è auspicabile utilizzare il piazzale come luogo di compensazione delle superfici per la sosta auto cedute alla destinazione pedonale di via del Carmine, a soli due isolati verso nord dall'area oggetto di studio, applicando l'indicazione del PRG che preve di costruire “*parcheggi sotterranei sotto le principali piazze della città*”(1),

L'idea di base consiste nell'interpretare il piazzale come un nuovo polo di interscambio di trasporto, in cui si concentrerà la sosta permante di diversi mezzi alternativi a quello privato che l'utente può scegliere di usare per proseguire i suoi spostamenti nel centro città: car sharing, bike sharing, scooter sharing, oltre che il proprio passo (Fig. 5).

Questa soluzione permette di perseguire quella buona prassi che calcola l'efficienza di un polo

intermodale in funzione delle tempistiche di cambio fruizione, che in questo caso verrebbero ridotte al minimo essendo i servizi distribuiti secondo un sistema gerarchico verticale

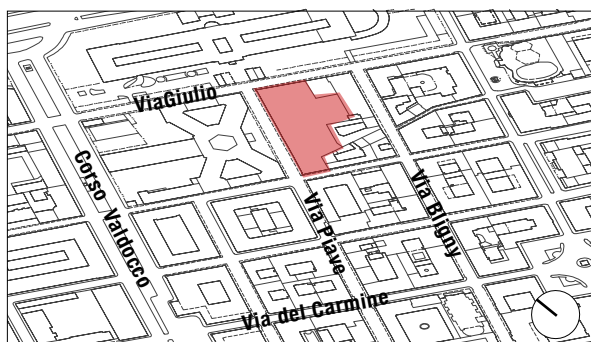
Il polo si comporrebbe da una pozione sotterranea dedicata alle auto, e di quella in superficie destinata alla mobilità sostenibile cittadina (Fig. 6), facendo attenzione a mantenere quel caratte di “luogo della memoria”, una testimonianza urbana da tenere in considerazione. A tal proposito si pensa ad un disegno urbano evocativo sulla superficie del piazzale riqualificato che attraverso l'elemento del verde ricordi il perimetro degli edifici distrutti durante i bombardamenti del 1943.

Note:

1) PRG, Relazione Illustrativa, Linee d'indirizzo



Figure



5. Scenario diurno di piazzale Amelia Piccinini , di fronte al palazzo degli Archivi di Stato.

In particolare a destra l'accesso al parcheggio sotterraneo, a sinistra la stazione del bike sharing "TObike". Oltre l'alberatura è previsto il percorso veicolare che collega il piazzale con via del Carmine attraverso la bretella di via Plave, raccordo tra le due aree soggette a riqualifica.

6. Superficie destinata a "luogo della memoria"

CONCLUSIONI

Attraverso il lavoro di ricerca sintetizzato nella “matrice S.W.O.T.” è emerso che l'area del Polo '900 e i Quartieri Militari di Juvarra sono un sistema di manufatti architettonici e spazi aperti ordinati secondo dei precisi caratteri e canoni tipici del centro storico della metropoli torinese del Settecento. La congiunzione tra carattere aulico e marziale degli edifici stessi li fa rientrare nella categoria di “edifici di gran pregio”, che hanno bisogno di particolare attenzione nell'essere trattati sia dentro che fuori le mura.

L'indagine svolta sui modelli di Pregliasco e il “Progetto urbanistico del 1802” ha permesso di trarre precise indicazioni per le fasi di progetto, dividendolo una preziosa fonte storica di ispirazione per il futuro di questo ambiente urbano.

Attraverso la “S.W.O.T” sono state anche indagate le relazioni principali con le necessità contemporanee che la società e le amministrazioni richiedono ai progetti di nuova ideazione, orientati ad avere un ambiente dinamico e stimolante, in cui lo spazio pubblico sempre più spesso si esprime attraverso un lessico alternativo e innovativo con parole come “*fruibilità*”, “*versatilità*”, “*specializzazione*”, “*tecnologia*”, “*memoria*”,

“*suggestione*”, “*intelligenza*”, “*microclima*”, un'evoluzione in chiave sostenibile rispetto a quello del secolo scorso. A questo proposito sono state analizzati alcuni programmi settoriali che si occupano dell'ambiente urbano, del suo sviluppo, e in generale del benessere per una società del III millennio, che a diversi livelli e con un'estensione che spazia in molti ambiti sia scientifici che umanistici, esprimono con chiarezza quali sono gli obiettivi che le città sono chiamate a rispondere per migliorare una situazione di degrado, inquinamento, insalubrità derivante dall'ultimo secolo di forte industrializzazione e scarsa attenzione ad aspetti che ora si rivelano centrali per la vita dell'individuo. L'analisi dell'individuo e delle sue rispettive attività diventano uno degli elementi fondamentali da cui si muovono le risposte progettuali qui contenute, con riferimento soprattutto alla sicurezza e a un nuovo diritto espresso nei PUMS, ovvero quello di “*muoversi senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità*”.

L'aspetto della sicurezza di coloro che utilizzano una “mobilità dolce” collabora con gli altri al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano,

mettendo dunque in discussione il primato del veicolo privato che lo vuole “padrone” della strada. Il modello “Milano” citato nel paragrafo di “Urbact III”, ma anche l’esempio delle OGR di Torino, con la sua “piazza d’artista” per la cittadella del design sono ciò che ritengo auspicabile per il futuro del Polo ‘900 e del Museo della resistenza, di diventare, cioè, un attrattore culturale capace di attivare e stimolare coloro che lo frequentano verso determinate tematiche tipicamente storiche anche attraverso una visione dell’ambiente in chiave sostenibile. A questo riguardo ho avuto la grande occasione di frequentare i Quartieri durante il periodo di scrittura della tesi, frequentando lo “young board del Polo del ‘900”, un gruppo di ragazzi e ragazze che collaborano per la valorizzazione e l’organizzazione di eventi all’interno dell’attrattore culturale, presente sul campo da due anni, in modo sperimentare in prima persona quali sono le potenzialità del luogo. Quest’esperienza ha coadiuvato il processo di elaborazione del progetto che ha come ultima istanza le simulazioni dell’ambiente urbano di via del Carmine come “zona 20km” e dell’Esedra dei Quartieri come “piazza traversante”, piazzale

Amelia Piccinini come luogo della memoria, una “situazione” per dirla alla Debord maggiormente favorevole ad un’indagine psicogeografica rispetto a quella attuale.

BIBLIOGRAFIA

Capitolo 1: Gli strumenti urbanistici e gli indirizzi per la mobilità sostenibile

1. “Verso una strategia tematica sull’ambiente urbano”, sponsorizzato dal Commissione Europea
2. “Le città del futuro: Sfide, idee, anticipazioni”, sponsorizzato dall’Unione Europea, Politiche Regionali
3. “The city of Tomorrow:Sensors, Networks, Hackers and the future of Urban Life”, Carlo RATTI, Matthew CLAUDEL, Yale Univerty Press
4. “Governing Climate Change in Cities: Modes of Urban Climate Governance in Multi-level Systems”, Alber G., K. Kern, 2008, in “Competitive Cities and Climate Change”, OECD Conference Proceedings, Milan, Italy, October 2008, OECD, Paris.
5. Rapporto “European Smart Cities”, Vienna University Technology, University of Ljubljana e Delft Unioversity of technology, Ottobre 2007
6. “Ranking of European medium- sized cities”, Centre of Regional Science, Vienna, Ottobre 2007.
7. “ICT for Smart Societies Degree”, Politecnico di Torino, giugno 2016
8. “European Regional Development Fund 2014 - 2020”, European Territorial Cooperation, URBACT III, Programma Operativo, CCI 2014TC16RFIR003
9. “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni 2014”, Legge n. 56, 7 Aprile 2014
9. “Comunicazione della Commisione Europea al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale Europeo e al Comitato delle Regioni”, 18.7.2014, Bruxelles, COM(2014) 490 final, “Elementi fondanti di una Agenda Urbana UE”
10. “Piano Regolatore Generale, Progetto definitivo”, Città di Torino, Assessorato all’urbanistica, “Relazione illustrativa”, vol. I “Descrizione del Piano”, vol. II “Temi e ricerche”, vol. III “La struttura del Piano”, Marzo 1993
11. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile,
12. “Piano Urbano della Mobilità Ciclabile”, Mecc. 2013 04294/006, Allegato 1, “Testo coordinato con gli emendamenti approvati ai sensi dell’articolo 44 comma 2 del Regolamento Consiglio Comunale”, Ottobre 2013

Capitolo 2: La storia del tessuto urbano

1. "Itinerari Juvarriani", a cura di V. Comoli Mandraci,
2. "Theatrum Statuum Regiæ Celsitudinis Sabaudiaë Ducis, Piedimotii Principis, Cypri Regis, Pars Prima" o "Theatrum sabaudiaë", a Giovanni BLEV, Torino, 1682
3. "Immagini della Collezione Simeon", a cura di Luigi FIRPO, Archivio Storico della Città di Torino, Torino, 1983
4. "Filippo Juvarra, 1678-1736, architetto dei Savoia, architetto in Europa", a cura di Paolo CORNAGLIA, Andrea MERLOTTI, Costanza ROGGERO
5. "Filippo Juvarra", a cura di Cristina ROGGERO, Celid, Torino, 2014
6. "Architettura del Settecento in Piemonte: le strutture aperte di Juvarra, Alfieri, Vittone", a cura di G. DARNARDELLO, Richard POMMER, Umberto Allemandi & Co, Torino, 2003
7. "Cultura e produzione della città nel primo Ottocento: Torino 1799-1825 " in "Storia della città", Vera MANDRACCI COMOLI, a. I, Torino, 1976
8. "Le armi del principe. La tradizione militare sabauda", Walter BARBERIS, Einaudi, Torino, 1988
9. "Juvarra nella dialettica formale paesistica e urbana" in " Studi juvarriani. Atti del Convegno dell'Accademia delle scienze. Torino, 1979", A. CAVALLARI MURAT, Edizioni dell'Elefante, Torino, 1979
10. "Torino racconta, Diario manoscritto di Francesco Ludovico Soleri dal 22 marzo 1682 al 27 febbraio 1721 e il suo giornale d'assedio", a cura di Dina REBAUDENGO, G. Altieri Editore, 2007
11. "Juvarra, progetti per la città", a cura di Andreina GRISERI e Giovanni ROMANO, C. R. T., Torino, 1989
12. "La città e le mura", Cesare DE SETA, Jacques LE GOFF, Bruno ADORNI, Laterza, Bari, 1989
13. "Torino altrui. Notazioni, giudizi, ricordi di forestieri su Torino", Giovanni ARPINO, Roberto ANTONETTO, Daniela Piazza Editore, s.l., 1981
14. "Lo sviluppo urbanistico di Torino dalla fondazione all'Unità d'Italia", Mario PASSANTI, edito da Quaderni di Studio, Torino, 1969
15. "La penetrazione dello spazio architettonico barocco", Ottorino ROSATI, edito da Quaderni di Studio, Torino, 1967
16. "Juvarra, l'architettura", G. GRITELLA, 2 volumi , Franco Cosimo Panini, Modena, 1992
17. "L'arte dell'architetto Filippo Juvarra in Piemonte", Augusto Teluccini, C. Crudo & C Editori, Torino
18. "Dalla città dei bastioni alla città dei viali: architettura e pianificazione urbana a Torino tra la fine del Cinquecento e il primo Ottocento", Paolo CORNAGLIA, in "Torino. Prima capitale d'Italia"

BIBLIOGRAFIA

Capitolo 3: Analisi del contesto urbano

1. "Juvarra architetto", Salvatore BOSCARINO, Officina Edizioni, Roma, 1973
2. "Ingresso da Porta Susina", Mario PASSANTI, Torino, 1970, n. 5-6
3. "Le caserme di S. Celso e S. Daniele in Torino", O. BARBERA, scritto contenuto in "Bollettino S.P.A.B.A", Torino, 1926, X

Capitolo 4: Fattori di riqualificazione dell'area in funzione degli attrattori culturali locali

1. "PERIFERIE, Diario del rammendo delle nostre città", Report 2013-2014 sul G124, il gruppo di lavoro creato dal senatore Renzo PIANO
2. "Gli scritti e le parole", Ludwig MIES VAN DER ROHE, a cura di Vittorio Pizzigoni, Einaudi, Torino, 2010. Il volume pubblica l'insieme dei 92 testi, tra cui "Architettura e volontà dell'epoca", 1924.
3. Rivista "Potlatch", n°14, novembre 1954
4. "Les lèvres nues", n° 9, gestita da Marcel MARIEN e Paul NOUGE, 1954 - 1958.
5. "Théorie de la dérive" G. E. DEBORD, edito da Patrick MOSCONI, 1997, "Internazionale Situazionista", Parigi
6. "Introduction à une critique de la géographie urbaine", G. E. DEBORD, 1955
7. "Homo Ludens", Johan HUNZIKA
8. "La société du spectacle", G. E. DEBORD, 2006 [1967], Parigi, editore autonomo
9. "I situazionisti: il movimento che ha profetizzato la società dello spettacolo", Mario PERNIOLA, Castelveccchi, Roma, 1998
10. "Le jeu de cartes des situationnistes", Thierry Paquot, filosofo dell'urbano, professore universitario, editore della rivista "Urbanisme"

Capitolo 5: Disegno urbano

1. "Leggendo il libro delle antiche architetture, Aspetti statici del restauro saggi 1985-1997", a cura di Caterina F. CARROCCI, Cesare TOCCI, Antonino GIUFFRÈ, Gangemini Editore
2. "Tecniche per la sicurezza in ambito urbano", vol. XVI, "Mobilità ciclistica, metodi, politiche e tecniche", a cura di Giulio MATERNINI, Ottobre 2012

SITOGRAFIA

1. <http://www.smart-cities.eu/>
2. <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020>
3. www.apre.it
4. <https://www.espon.eu>
5. <https://www.eukn.eu>
6. https://www.esteri.it/mae/it/politica_estera/organizzazioni_internazionali/ocse.html
7. <https://urbact.eu/urbact-italia>
8. <https://urbact.eu/exploring-role-culture-creativity>
9. <https://www.museotorino.it>
10. www.museodiffusotorino.it
11. <https://apieceaboutus.wordpress.com/2014/08/04/arch/>
12. <http://bnto.librari.beniculturali.it/index.php?it/326/corpus-juvarianum>
13. <https://rottasutorino.blogspot.com/p/progetti.html>
14. <https://www.britannica.com/biography/Filippo-Juvarra>
15. <https://www.pinterest.it/pin/244038873535435076/?lp=true>
16. http://www.treccani.it/enciclopedia/filippo-juvarra_%28Dizionario-Biografico%29/
17. <https://www.baroque.it/arte-barocca/architettura-barocca/filippo-juvarra.html>
18. <http://www.tolove.it/blog/index.php/itinerari-classici/centro-storico/>
19. <http://www.ecn.org/zero/naut002.htm>
20. <http://www.treccani.it/enciclopedia/situazionista/>
21. <https://www.eea.europa.eu/>
22. <http://geoportale.comune.torino.it/web/sezioni-tematiche/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-introduzione/misure-operative/1>
23. <https://www.planetsmartcity.com/>
24. <https://www.pattodeisindaci.eu/it/>
25. <https://carloratti.com/publications-archive/>
26. <http://renzopianog124.com/>
27. <http://www.comune.torino.it/ambiente/rumore/mappatura-acustica/index.shtml>
28. <http://www.comune.torino.it/ambiente/aria/index.shtml>