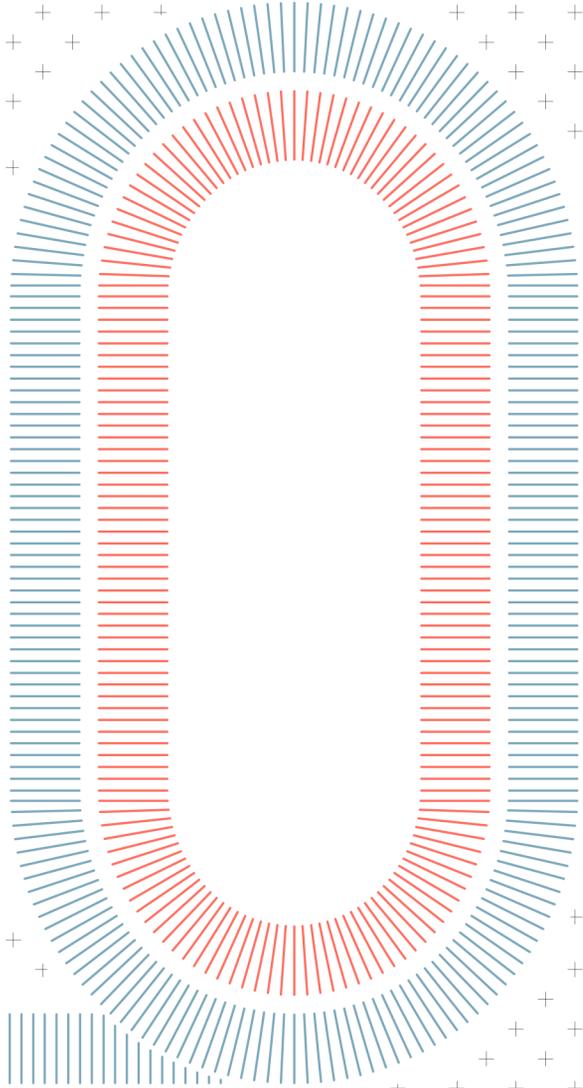


**proposta di recupero
del motovelodromo "fausto coppi"
a torino**



**federica pozzaglio
matteo trane**



Proposta di recupero del Motovelodromo “Fausto Coppi” a Torino

Politecnico di Torino
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile
A. A. 2018/19

Tesi di Laurea Magistrale

<i>Relatore</i>	Gustavo Ambrosini
<i>Correlatore</i>	Manuela Rebaudengo
<i>Candidati</i>	Federica Pozzaglio Matteo Trane

A nonno Dino

Federica

*A Fernando e Maricla
che in questo giorno avrebbero dovuto essere presenti*

Matteo

indice

0.1	abstract	14
0.2	premessa al caso studio	18
0.3	obiettivi	20

2

il ciclismo nella storia

2.1	i velodromi	48
2.2	l'evoluzione storica del ciclismo	53
2.3	il ciclismo oggi	63

1

l'influenza della pratica sportiva sul territorio

1.1	territorio, eventi, sport	24
1.2	torino e i suoi luoghi dello sport	32

3

il caso studio del vigorelli a milano

3.1	il vigorelli nella storia	70
3.2	il concorso internazionale	73

4

il motovelodromo “fausto coppi”: introduzione

4.1	il “fausto coppi” nella storia	94
4.2	il motovelodromo	120
4.3	il “fausto coppi” nei circuiti turistici e competitivi	164

6

approfondimenti preliminari di natura economica

6.1	determinazione del valore di costo	234
6.2	modalità di concessione	239
6.3	ipotesi di gestione e stima delle entrate	244
6.4	stima dei costi	269
6.5	possibili canali di finanziamento	288

5

il motovelodromo “fausto coppi”: progetto

5.1	il bando per l’assegnazione del motovelodromo	174
5.2	recupero dei manufatti	180
5.3	mo.to	192

0.4	conclusioni	296
0.5	bibliografia	298
0.6	sitografia	300
0.7	ringraziamenti	305
0.8	allegati	311

“

*Se quel tipo di spettacolo si potesse riproporre ancora oggi,
credo che altri ragazzini e ragazzine rimarrebbero folgorati
come lo sono stato io*

Silvio Martinello, ex ciclista



01 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Pista, Gradinata curva
© Matteo Trane 2019



0.1 abstract

0.2 premessa al caso studio

0.3 obiettivi

0.1 abstract [it]

La *Proposta di recupero del Motovelodromo “Fausto Coppi”* è una risposta alle criticità che storicamente investono quest’area di Torino. La pubblicazione di un *Avviso esplorativo* (Aprile 2018) da parte dell’Amministrazione comunale ha nuovamente aperto il dibattito sopra la gestione e la riqualificazione dell’impianto sportivo, patrimonio architettonico della Città e memoria storica della cultura ciclistica sul territorio.

La Tesi propone un progetto di riqualificazione dell’area; insieme a questo viene sviluppato uno studio di natura estimativa, che ha per obiettivo la certificazione della redditività del progetto, mediante una proposta di organizzazione funzionale dell’intero complesso sportivo e il confronto critico con altre realtà affini presenti sul territorio.

La prima parte consta di cinque ca-

pitoli. Il primo introduce il rapporto, ineludibile, tra lo spazio urbano e lo sport, presentando alcuni casi studio in cui la programmazione degli eventi ha avuto impatto più o meno positivo sulla *governance* del territorio stesso. Il secondo capitolo, nell’obiettivo di delineare sinteticamente una storia del ciclismo su pista, testimonia l’importanza che hanno rivestito nella storia dello sport gli impianti deputati ad accogliere le maggiori competizioni ciclistiche: i velodromi.

Il terzo capitolo presenta il caso studio del Velodromo Vigorelli a Milano, considerato il tempio mondiale del ciclismo su pista: la sua riqualificazione, oggetto di un recente concorso di architettura, ha attratto l’interesse di moltissimi progettisti. Gli esiti e la struttura di questo concorso vengono esaminati in maniera dettagliata, al fine di illustrare le modalità attraver-

so le quali potrebbe essere condotto il ripristino dell'impianto torinese, tenendo in considerazione il fatto che la riqualificazione del "Vigo" costituisce, ad oggi, l'unico caso di concorso internazionale per la riprogettazione di un velodromo storico.

Il quarto e il quinto capitolo introducono al caso studio del "Fausto Coppi" e al progetto stesso. Questo è strutturato in due momenti: un progetto di recupero dei manufatti, che mira al ripristino dell'area così come richiesto dal primo *Avviso Esplorativo*; un progetto di "aggiunta" che mira alla soluzione delle criticità riscontrate mediante l'addizione di un edificio a destinazione servizi (centro sportivo), che possa costituire una vera e propria occasione di "ricucitura" urbana - attraverso la ridefinizione dello spazio pubblico - tra due brani di città "sospesi".

L'ultima parte analizza i costi di costruzione e di realizzazione dell'opera in maniera parametrica. Sono infine delineati i flussi di cassa tra entrate ed uscite. Le entrate sono state calcolate successivamente alla predisposizione di uno schema di funzionamento dell'intero complesso, al fine di tracciare un possibile profilo dell'utenza media annua e gli incassi derivati dalla pratica delle attività sportive of-

ferte. I costi sono stati derivati da uno studio di settore riguardante la spesa sostenuta in media negli impianti sportivi a Torino in un intervallo di tempo di cinque anni.

Questo progetto per il recupero del Motovelodromo risulta essere scarsamente remunerativo relativamente agli usi previsti. Al fine di raggiungere l'obiettivo della sostenibilità economica dell'intero intervento, sono state pertanto valutate tre alternative progettuali che illustrano le modalità con cui possa essere garantita la convenienza (anche) per un eventuale investitore privato.

0.1 abstract [en]

Proposal for the recovery of “Fausto Coppi” Motovelodrome in Turin answers the historical critical issues of this area in Turin. The publication of an Explorative Notice (April 2018) by the Municipality re-opened the debate about the management and the requalify of this sports facility, that is part of the architectural assets of the City and of the cycling culture of this territory.

The Thesis introduces the re-design of the area and a study related to it, of an economic nature, that has as its goal the certification of the profitability of the design. This issue is solved thanks to a proposal of the functional organization of the whole sports complex and a critical comparison with similar realities.

The first part is divided into five chapters. The first one regards the permanent relationship between the

urban space and the sport, by introducing some case studies in which the planning of the events has had a successful (or less successful) impact on the governance of the territory.

The second chapter, whose main target is to summarise the history of the track cycling, proves how important have been the velodromes (and their genesis) in the development of the sport.

The third chapter introduces the case study of the Vigorelli Velodrome in Milan, that is properly considered as the world temple of the track cycling: its requalify, that has been at the center of an architectural contest, attracted many designers. The result and the structure of this contest have been examined in a detailed way, in order to evaluate different approaches to the case study in Turin, taking into account that the requalify of

the “Vigo” constitutes nowadays the only case of a redesign of a historical velodrome.

The fourth and the fifth chapters introduce the area of “Fausto Coppi” Motovelodrome and its redesign. It is structured in two parts: the recovery of the existent buildings, whose main goal is to requalify the area as requested by the *Explorative Notice*; an “addiction” component in order to solve the main critical issues of the area through the insertion of a new sports building. This addiction aims at the implementation of the sports supply in Turin and at the urban “stitching” of two “suspended” areas of the City through the redesign of the public space.

The last part analyses the cost of construction and the cost of realization of the design thanks to a parametric compute. Then the cash-flow has been calculated. The incomes have been estimated after the definition of a possible schedule of the whole complex, whose main goal is to profile the average users in a typical year and to calculate the possible incomes deriving from the practice of sport in the new center.

It has been more difficult to calculate the outflow at this point of the design. They have been estimated according

to a sector study regarding the average management and maintenance costs in Turin of the public sport facilities (from 2011 to 2015).

This design for the recovery of the Motovelodrome is barely profitable in the intended use. In order to achieve the economic sustainability of the whole intervention, three design alternatives have been evaluated: these introduce the different ways through which economic viability could be granted to a possible private investor.

0.2 premessa al caso studio

Le ripercussioni che lo sport, inteso come pratica volontaria di cura del proprio corpo o come eventi legati a manifestazioni più o meno partecipate, ha sullo spazio della città sono molteplici ed evidenti. Trasformare questi luoghi in spazi di qualità, restituiti alla città stessa o in grado di ospitare al proprio interno un'eterogeneità di fruitori, è la sfida che si pone oggi.

Rientra a pieno titolo in questa problematica il celebre Motovelodromo "Fausto Coppi", storico impianto torinese di stile dichiaratamente liberty tutelato, nelle sue porzioni più significative, dalla Soprintendenza ai Beni Culturali (cfr. Allegato **ALL3**). Situato in Corso Casale, nell'area nord-ovest della città (Circoscrizione 7), questo antico "tempio" del ciclismo conserva ancora oggi quei caratteri fondanti che ne hanno cristallizzato l'immagine

come quella di un'architettura senza tempo: l'ingresso in puro stile *Decò* apre alla città un impianto che oramai fa parte del patrimonio archeologico sportivo italiano.

L'ingresso alla pista, scavato nel terreno, un tempo doveva essere il palco scenico dei più grandi pistard italiani; le gradinate, ora crollate, ora inaccessibili, pullulavano certamente di appassionati di qualsiasi età, pronti ad ammirare i propri idoli come mai prima. Ad uno sguardo più attento, lo stadio appare come un affascinante oggetto fuori scala; e ancor di più lo doveva sembrare quando, agli inizi degli anni Trenta del Novecento, al suo intorno vi era poco più che qualche strada di collina.

E' una posizione di gran pregio, quella che il Motovelodromo occupa all'interno del tessuto torinese: alle sue spalle, verso sud, la collina con

le sue incantevoli ville, per lo più in stile liberty. Di fronte, a nord, Parco Michelotti e il Po. Dal suo interno, poi, una vista mozzafiato si apre dalla tribuna sud verso la città e i suoi landmarks: la Mole di Antonelli, il Grattacielo Intesa San Paolo, la magica Superga.

All'interno dell'impianto, la vista all'orizzonte è segnata da una linea di cemento, morbida, grigia: è il perimetro di una delle poche piste presenti in Italia, realizzate in cemento armato, ancora esistenti.

Il terreno sembra voler naturalmente assecondare le curve disegnate dalla pista, alle spalle della quale, invece, un muro cieco, durissimo nella sua indifferenza al luogo che delimita, gli nega l'apertura sulla città. È proprio il suo impianto urbano, allo stato attuale, il più grande limite del Motovelodromo: manca, attorno ad esso, la città costruita; il vuoto ne rende più evidenti i (tanti) limiti costruttivi.

Il "Fausto Coppi" segna adesso una cesura netta nel tessuto urbano: il progetto mira a costruire una vera e propria "ripa urbana", un luogo assolutamente integrato nell'esistente, immerso nella natura, percorribile (quindi pubblico) e capace di ospitare al suo interno funzioni diverse. La trasformazione urbana, imprescindibile

dalla riqualificazione dell'architettura, si traduce nella "ricucitura" di due brani separati del tessuto costruito, trovando nell'architettura stessa la formazione di una sorta di "cerniera urbana" che possa, in maniera definitiva, consolidare l'uso del territorio in maniera propria.

Oggi, invece, i cancelli del Motovelodromo sono per lo più chiusi; un'Associazione di volontari, che ha a cuore le sorti dell'impianto, se ne prende cura, in attesa di un bando (previsto ufficialmente per l'estate 2019) e, soprattutto, del concreto interesse di un investitore privato, che possano cambiare in modo sensibile le sorti di quella che è stata, a tutti gli effetti, una delle case del glorioso ciclismo italiano nel secolo passato e, che, ci auguriamo, possa tornare ad esserlo al più presto.

0.3 obiettivi

La pubblicazione dell'*Avviso esplorativo per acquisizione di manifestazioni d'interesse per l'assegnazione del Motovelodromo "Fausto Coppi" di Torino (ALLI)*, datata 5 Aprile 2018, ha segnato la nascita di questo elaborato di Tesi.

Ultimo di una serie di momenti che hanno visto il Motovelodromo al centro dell'interesse da parte delle Amministrazioni che si sono susseguite, ma anche da parte della popolazione torinese, nonché di esperti di ciclismo e di sport in generale, questo *Avviso* costituisce il punto di partenza per l'acquisizione di - eventuale - interesse da parte di soggetti privati. Questi avranno altresì la possibilità di partecipare al vero e proprio concorso di progettazione, il cui bando verrà pubblicato - probabilmente - per la fine del 2019, che prevederà l'affido dell'impianto, il suo risanamento e la sua gestione

pluriennale. "Partecipare" al primo bando con un progetto di riqualifica dell'intera area del Motovelodromo, seppur in maniera fittizia, è l'obiettivo di questa Tesi. Le soluzioni proposte mirano a risolvere o, laddove impossibile, mitigare alcune delle criticità presenti nel lotto.

È per questo che, probabilmente per l'ultima volta in ambito accademico - godendo dunque di una certa "libertà" - si è intrapreso un percorso di Tesi incentrato sul progetto: ridisegnare un luogo "difficile", peraltro in un'area dalle peculiarità quasi inesplorate - tanto da poter essere definito un *unicum* -, confrontandosi col contesto della città e coi vincoli intrinseci dell'architettura esistente, è parsa un'occasione preziosa nell'ottica di inaugurare un confronto costruttivo sull'area.

Obiettivo della tesi è, inoltre, dimostrare come, oltre ad una necessaria

manutenzione ordinaria del Motovelodromo stesso, gli orizzonti possano decisamente essere allargati alla città. L'occasione di riqualifica delle aree limitrofe, mediante l'aggiunta di un edificio sportivo multipiano che risolva in maniera definitiva la cesura urbana dovuta alla presenza del muro contro terra (che, attualmente, delimita l'impianto a sud) potrebbe rivelarsi, oltre che provvidenziale, anche economicamente vantaggiosa. A fronte di un investimento inizia-

le programmato e, quindi, di una visione del progetto a scala sociale e culturale, prima ancora che urbana, l'area del Motovelodromo potrebbe riscoprirsi immediatamente attrattiva, nonché redditizia. La parte di valutazione economica, dunque, è finalizzata al raggiungimento di questo secondo, decisivo target, a patto che la gestione dell'impianto venga affidata ad un soggetto interessato, sulla base di un periodo a medio-lungo termine.



02 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Parabolica, gradinata curva
© Matteo Trane 2019

1

l'influenza della pratica sportiva sul territorio

1.1 territorio, eventi, sport

- 1.1.1** sport e stakeholders
- 1.1.2** tipologie di impianti sportivi
- 1.1.3** lo sport all'aperto

1.2 torino e i suoi luoghi dello sport

- 1.2.1** gli impianti e le circoscrizioni
- 1.2.2** considerazioni
- 1.2.3** torino, geografia, sport
- 1.2.4** torino e il calcio
- 1.2.5** indice di sportività nella provincia di torino
- 1.2.6** la gestione degli impianti a torino



03 Torino | Villaggio olimpico. Ex Moi
© *La Stampa* 2014

1.1 territorio, eventi, sport

“

I mutamenti del sistema sportivo in un territorio, dunque, possono essere idealizzati come continui processi di cambiamento, di “conquista” dello spazio urbano, di “deteritorializzazione”.

Le pratiche sportive sono da sempre parte integrante dell'attività umana: in quanto tali, producono delle interazioni tra vari soggetti che, naturalmente, manifestano ripercussioni più o meno dirette sul territorio e, dunque, sulla città. Lo sport ha come conseguenza più diretta la costruzione di impianti deputati ad ospitare competizioni, allenamenti, eventi di natura eterogenea: i mutamenti del sistema sportivo in un territorio, dunque, possono essere idealizzati come continui processi di cambiamento, di “conquista” dello spazio urbano, di “deteritorializzazione”¹. La pratica di attività sportiva, dopotutto, necessita, nella maggior parte di casi, di spazi indoor/outdoor per poter essere praticata correttamente.

Lo sport, in qualche modo, partecipa alla creazione del paesaggio urbano: basti pensare, soltanto per citare un

caso particolarmente vicino a noi, a quale ripercussione abbiano avuto sugli spazi e sull'immagine stessa della città gli eventi di Torino 2006. Sulla spinta di un entusiasmo ritrovato, la città sembra essersi (ri)proposta al mondo con una veste completamente rinnovata: i dati crescenti degli ultimi anni sul turismo² e l'attenzione delle amministrazioni al tema della cultura e dello sport hanno contribuito ad accantonare l'immagine di una città intrappolata - come molte altre in Europa - nel limbo post-fordista.

1.1.1 Gli eventi come motore della rigenerazione urbana

A partire dagli anni Ottanta, soprattutto nelle città post-industriali e portuali, si è assistito al proliferare di eventi, grandi e piccoli; questi, in maniera più o meno diretta, hanno

dato il via a processi di rigenerazione urbana.

Le città, dunque, hanno approfittato spesso di avvenimenti particolarmente importanti per tentare di uscire dalla crisi economica, “*riqualificando l’offerta turistica e culturale, migliorando l’identità della città per la popolazione (l’immagine interna), ma anche la sua percezione per i non residenti (l’immagine esterna), siano essi potenziali turisti o city user*”³.

L’importanza dell’offerta culturale e la programmazione di eventi locali o a grande scala, nella loro eterogeneità, ha come effetto la “*terziarizzazione dell’economia (e della forma urbana)*”⁴: in quest’ottica, l’“*event tourism*”⁵ è dunque sempre più legato alla rinascita del territorio.

1.1.2 Legacy: eredità materiale, eredità immateriale

Col termine *legacy* si indica l’insieme dell’eredità materiale e immateriale generatasi in seguito al verificarsi di un evento pianificato in una *host city*. In particolare, per eredità materiale si intendono gli interventi che riguardano il territorio in maniera diretta: “*la capacità di attrarre investimenti [...], il miglioramento di servizi e infrastrutture, la capacità di accoglienza*

del territorio, [...] effetti economici moltiplicativi di tipo positivo”⁶.

Per eredità immateriale si intende invece la ricaduta sociale, culturale, politica degli eventi: in altre parole, l’insieme dei processi che conducono ad un rinnovamento (positivo) dell’immagine di un territorio. Questo, dunque, è l’aspetto più importante tra le ricadute sullo spazio urbano che la programmazione degli eventi (tra cui quelli sportivi) comporta.

Il discorso può essere esteso alle politiche di marketing territoriale, sempre più spesso slegate dall’organizzazione di eventi: tra queste iniziative ricadono politiche di investimenti sul miglioramento generale della qualità della vita (servizi, verde pubblico, infrastrutture, accessibilità a facilities sportive e di tempo libero...).

In generale, dunque, le attività di marketing territoriale sono rivolte alla promozione del territorio ed hanno come fine ultimo lo sviluppo locale delle imprese, (anche) grazie alla promozione di un’immagine rinnovata. In quest’ottica, allora, la pianificazione della *legacy* assume di per sé maggior rilievo rispetto all’evento stesso: se ben strutturato, questo funziona in modo autonomo; la mancata capacità di considerare gli effetti post-evento sul territorio, invece, comporta impli-

cazioni molto spesso non gestibili. L'importanza della programmazione della *legacy* è evidente, in particolare, a partire dalla fine degli anni Ottanta, in seguito ai grandi eventi sportivi dei Giochi Olimpici di Los Angeles 1988 e Barcellona 1992, al cui Dossier di candidatura olimpica, ancora oggi, in molti si ispirano. Quest'ultima, così come il caso di Londra 2012, costituiscono un esempio virtuoso di *legacy*: basti pensare che, già nel dossier di candidatura presentato a monte dalla capitale britannica, era stato programmato un piano di gestione futura e di riutilizzo dell'enorme *Olympic Park*.

La pianificazione della fase immediatamente successiva all'evento sportivo, che ha previsto una repentina conversione del villaggio olimpico in un moderno quartiere *mixed-use* (residenziale, commerciale, direzionale), ha consentito la riqualificazione profonda dell'area East End, peraltro attesa da tempo, e un potenziamento infrastrutturale senza precedenti. Tra le altre opere concluse, si menziona il nuovo aeroporto Southend, l'alta velocità Francia-Inghilterra, l'ammmodernamento della metropolitana. Tra gli esempi negativi è invece da segnalare il caso delle Olimpiadi di Rio 2016: benché relativamente "vicino"

nel tempo per poter essere classificato come insuccesso, il programma di gestione della *legacy* in Brasile, al netto delle difficoltà sociali ed economiche che investono il Paese, rappresenta oggi un problema di rilievo per il riutilizzo e la rifunzionalizzazione degli spazi che hanno ospitato le Olimpiadi. Le perplessità, peraltro già espresse a più voci al momento dell'assegnazione dell'evento alla città di Rio, trovano fondamento nella attuale necessità di spostare l'orizzonte temporale per la gestione dell'eredità olimpica al 2030: ad oggi, considerata la condizione di forte instabilità politica in Brasile, è una data che appare lontanissima.

1.1.3 Turismo ed eventi

Un evento, dunque, è in grado di cambiare in maniera semi-permanente un luogo, (quasi) sempre in maniera proporzionale alla sua portata: i grandi eventi per eccellenza sono le Olimpiadi e le Expo, il cui impatto sul territorio presenta delle differenze. Se le Esposizioni mantengono un carattere meno "rigido", l'organizzazione dei Giochi Olimpici attiene a prassi consolidate nel tempo: l'apertura degli impianti e la pianificazione degli interventi per la loro gestione e tutela deve avvenire per tempo ed è costan-

temente monitorata, per “contratto”, dal Comitato Olimpico. Nel grande evento sportivo, poi, l’approccio può essere diversificato: le strutture destinate ad ospitare l’evento possono essere concentrate in un sito specifico (“compendio espositivo”), oppure, in maniera più sostenibile, possono essere distribuite sul territorio, trovando in alcune strutture i propri nuclei organizzativi (come successo, per esempio, alle Olimpiadi Invernali di Torino 2006).

Gli effetti immateriali prodotti dell’evento olimpico, ad ogni modo, sono direttamente collegati alla sua capacità di attrarre turisti nella *host-city*: anche in questo caso, le differenze rispetto all’indotto turistico generato dagli eventi Expo sono differenti. Durante i Giochi invernali di Torino 2006, paradossalmente, sono stati registrati “appena” 1.130.000 arrivi⁷ (in calo di 100 mila arrivi rispetto all’anno precedente): questo è dovuto al fatto che molti potenziali turisti desistono dal viaggio verso il luogo deputato ad ospitare le Olimpiadi, se non interessati all’evento in sé.

Gli effetti provocati dallo svolgimento dei Giochi e le ripercussioni sulla città, invece, vanno considerati soltanto dopo alcuni anni per poter elaborare delle considerazioni attendibili: nel

2012, a sei anni dall’evento olimpico, sono stati registrati 1.560.000 arrivi in Città, nel 2016 ben 1.724.000⁸ (e i dati sono comunque in aumento). In media, dunque, il turismo indotto dall’evento olimpico consiste in circa 100 mila arrivi, anche se questo numero non è facilmente quantificabile (i dati forniti dal Cio, infatti, si riferiscono ai soli “biglietti” venduti: a Torino ne erano stati staccati ben 960.000⁹). Per l’Expo, invece, il discorso è diverso: il numero di turisti è di solito sensibilmente maggiore (si è appurato, in media, che questi corrispondano a circa un terzo dei biglietti venduti): l’indotto economico, nel breve termine, appare dunque sensibilmente maggiore.

Benché spesso sottovalutato, anche l’indotto derivante da eventi relativamente piccoli, purché programmati nel tempo, possono comportare effetti di *legacy* (soprattutto immateriale) da non sottovalutare nel tempo, poiché possono essere determinanti nei processi di rigenerazione urbana, in totale analogia con quanto avviene grazie ai mega eventi.

E’ bene considerare, poi, che eventi piccoli ad ampia scala possono essere percepiti dalle popolazioni locali come di grande rilevanza: è il caso, analizzato da Dino Ruta - (professore di

leadership e Sport Management, Sda Bocconi) - del Giro d'Italia⁹. Benché il suo punto di arrivo (Milano) non risenta troppo dei benefici generati dall'evento sportivo, questo rappresenta un'occasione senza precedenti per i piccoli paesini che vengono coinvolti dalle tappe del Giro. Basti pensare, ad esempio, che nel 2013 la competizione ha coinvolto cinquecento comuni da Nord a Sud e che, a livello mondiale, gli eventi sono stati seguiti da più di 150 milioni di telespettatori. In generale, dunque, una *host city* lavora per attrarre il maggior numero di visitatori possibili, poiché questo potrebbe dar inizio al percorso di riqualificazione e del rinnovamento dell'immagine della città stessa. I piccoli eventi, benché capaci di attirare un numero minore di turisti, rafforzano l'identità dei luoghi e ne veicolano l'immagine attraverso canali difficilmente accessibili in altro modo. La portata sociale ed economica legata alla presenza di un'offerta culturale adeguata, per quanto non direttamente quantificabile, coincide, in molti esempi virtuosi, con la rinascita del territorio stesso, o, più in generale, con l'avvio di processi di rigenerazione urbana altrimenti non avviabili.

1.1.4 Torino *Eventful City*

Lo spartiacque di Torino 2006, a più di dieci anni dalla sua conclusione, ha consentito il superamento dello status di One-Company Town per il capoluogo torinese.

Come testimoniato dal caso di Torino, il mega evento deve essere inserito all'interno di un orizzonte temporale molto più esteso. Non è automatico, infatti, che il turismo indotto sia proporzionale all'importanza dell'evento: le Olimpiadi Invernali del 2006 sono state allocate all'interno di un ventaglio di eventi, più contenuti, organizzati prima e dopo i Giochi. L'organizzazione dei giochi olimpici, infatti, non è stata una manifestazione "isolata": lo dimostra la programmazione di Torino Capitale dello Sport 2015, in particolare, e una serie di piccoli e medi eventi collaterali susseguitisi negli anni.

Il ciclo di vita dei Giochi è terminato nel 2016, periodo in cui è possibile verificare se gli effetti dovuti alla presenza dell'evento si sono stabilizzati o meno. Alcune delle previsioni contenute all'interno del Piano strategico 2000-2011, in verità, si sono puntualmente verificate: il turismo, specie quello "culturale urbano" (in contrapposizione ad altri tipi di turismo - ben più consolidati - presenti

in Piemonte) ha fornito nuova linfa vitale alla città. Questo si è verificato perché è cambiata, in modo anche molto repentino, la percezione della città dall'esterno. Anche in questo caso, dunque, l'aspetto legato alla legacy immateriale, vero e proprio motore della rigenerazione urbana è la componente fondamentale del cambiamento. In quest'ottica, slogan come "La città che non ti aspetti" o il "Passion lives here" di olimpionica memoria, e con essi una campagna di marketing senza precedenti, hanno contribuito alla costruzione di una strategia vincente.

Ad oggi, rimangono ancora delle criticità legate allo svolgimento delle Olimpiadi a Torino (tra tutte, la difficile situazione del Villaggio Olimpico del Lingotto e l'abbandono del Moi, Foto **03**).

Torino "*Eventful City*"¹⁰ è però più di un'ipotesi: la città può effettivamente vivere di un mix culturale di eventi e turismo. In contrapposizione alla visione di *City full of event*, *Eventful City* è una città che si identifica nella dimensione degli eventi, più o meno grandi: questi, legittimati dalla presenza crescente di visitors, ad oggi costituiscono a tutti gli effetti la spinta principale per la trasformazione e la crescita del territorio.

1.1.5 Sport e stakeholders

Si è dunque posto l'accento su come la *policy* di un'area abbia influenze dirette sulla riorganizzazione del territorio stesso, sotto molti punti di vista: si parla di "sistema" sportivo quando le strutture e gli eventi connessi alla pratica di attività sportiva dialogano tra di loro e sono inseriti all'interno di una visione di Città che non può prescindere dalla loro presenza.

Gli attori che prendono parte alla definizione del sistema sportivo, usufruendo delle infrastrutture e degli spazi ad esse annessi, determinano gli usi differenti della città. Le istituzioni, ad esempio, finanziano e programmano la costruzione di nuovi impianti sportivi; le società sportive utilizzano i complessi e li promuovono; gli atleti li utilizzano; gli spettatori utilizzano parcheggi, spazi commerciali, aree di sosta, contribuendo in maniera determinante alla vita stessa degli impianti. Le conseguenze dei comportamenti dei vari stakeholders, dunque, hanno risvolti più o meno permanenti.

1.1.6 I luoghi dello sport

La denominazione di impianto sportivo, è quella più comune e con essa si designa una struttura correlata di spazi più o meno estesi destinati ad attività di sportiva di varia natura. Gli

spazi accessori, come gli spogliatoi e i servizi igienici, i parcheggi, le aree di accoglienza, i servizi annessi sono solitamente condivisi.

Se le attività sportive sono eterogenee si parla di *centri sportivi polivalenti*; col termine *polifunzionale*, invece, si indica un impianto sportivo che ospita anche eventi e manifestazioni non legate allo sport (come ad esempio un concerto). Un insieme di impianti sportivi viene infine definito *complesso sportivo*.

I luoghi dello sport, inteso anche come divertimento o piacere, possono però anche configurarsi come spazi outdoor. Assistiamo, sempre più di frequente, all'utilizzo di spazi all'aperto per la libera pratica di attività sportiva, in particolare quelli pubblici. Non è un caso, infatti, che alcune realtà abbiano da tempo incentivato la realizzazione di spazi all'aperto, integrati in grandi infrastrutture verdi e attrezzate, come luoghi in cui svolgere attività a stretto contatto con la natura, al fine di promuovere il benessere psicofisico e di contrastare gli effetti negativi di una vita troppo sedentaria. Tra le strategie messe in atto nella redazione del progetto per il Motovelodromo, dunque, questo aspetto ha drasticamente condizionato l'approccio al caso studio. La centralità della

natura e dello spazio pubblico da essa contaminato, l'apertura dell'impianto alla città e la restituzione integrale ad essa, l'attenzione all'ambiente interno e alla sua relazione con l'esterno sono stati gli obiettivi principali dell'attività compositiva.

Note

1 P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre*. Torino, 2018, p. 136

2 https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/04/06/news/turismo_boom_di_arrivi_in_piemonte_cinque_milioni_di_presenze_nel_2017-193148697/

3 P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), op. cit., p. 19

4 *idem*

5 *idem*

6 *ibidem*, p. 20

7 *ibidem*, p. 27

8 *idem*

9 *ibidem*, p. 28

10 *ibidem*, p. 12

1.2 torino e i suoi luoghi dello sport

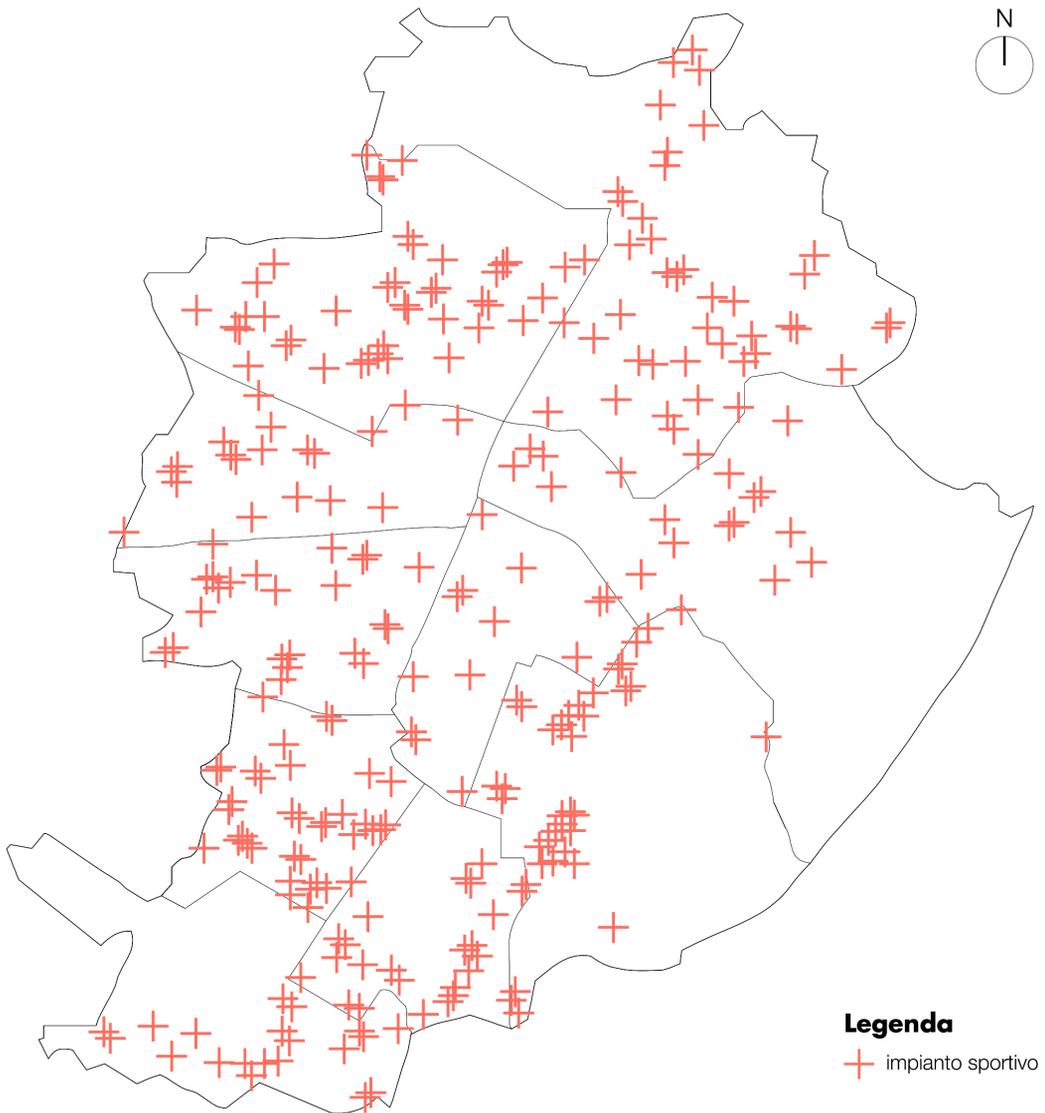
Proprio perché il sistema sportivo ha dei risvolti (semi) permanenti sulla città e sul suo utilizzo, sul suo impianto urbano, sul suo layout infrastrutturale la mappatura degli impianti attualmente presenti sul territorio nazionale si sarebbe potuta rendere particolarmente utile per la programmazione di interventi di recupero, nuova edificazione, modifica degli spazi presenti.

Già nel 2007, pertanto, la Regione Piemonte ha avviato, per integrare la carenza di mappatura su scala nazionale, un programma di censimento sul proprio territorio: obiettivo del lavoro svolto è stata la geolocalizzazione di tutti i complessi sportivi esistenti. Questo lavoro, portato avanti al termine delle Olimpiadi di Torino 2006 e propedeutico a Torino Capitale dello Sport 2015, è stato pubblicato a Luglio 2015 ed è stato integrato con successivi studi di settore. Il più

importante di questi, da cui sono state rielaborate le informazioni successivamente contenute in questo capitolo, è *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico*, a cura di Piervincenzo Bondonio, Egidio Dansero, Carlo Genova (Torino, 2015). Le informazioni in esso riportate sono state pubblicate dall'Osservatorio Sportivo Regionale promosso dalla Regione Piemonte, da Sviluppo Piemonte Turismo e dal CONI (Comitato Olimpico Nazionale Italiano).

1.2.1 Gli impianti e le circoscrizioni

La mappa **M1** indica la distribuzione al 2015 degli impianti comunali a Torino per ciascuna Circoscrizione: viene rilevata puntualmente la sola distribuzione sul territorio urbano, senza considerare le differenze legate ai tipi di impianti o alla loro gestione.



M1 Torino | Rilievo degli impianti sportivi presenti sul territorio comunale

Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati presenti su P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico* (Torino, 2015), p. 37

Facendo riferimento ai dati reperiti, è stato necessario conservare, in questa analisi, la suddivisione del territorio comunale in dieci Circoscrizioni (dal 2016 la Circoscrizione 10 è confluita nella 2, la Circozione 9 nella 8).

La mappa **M2** sintetizza attraverso il colore i dati precedentemente analizzati: le gradazioni cromatiche rendono immediata la percezione della distribuzione dei complessi sportivi sul territorio urbano.

Vengono fatte emergere, dunque, le disparità di concentrazione degli spazi dedicati allo sport: salta immediatamente all'occhio, per esempio, che nelle zone centrali della città

(Circoscrizione 1) la concentrazione di impianti sportivi è molto bassa o, comunque, inferiore agli spazi dedicati allo sport in Circoscrizione 2.

Se spostiamo poi lo sguardo verso le circoscrizioni 5 e 6, che sono quelle in cui la concentrazione di impianti è maggiore in assoluto, la differenza appare ancora più significativa.

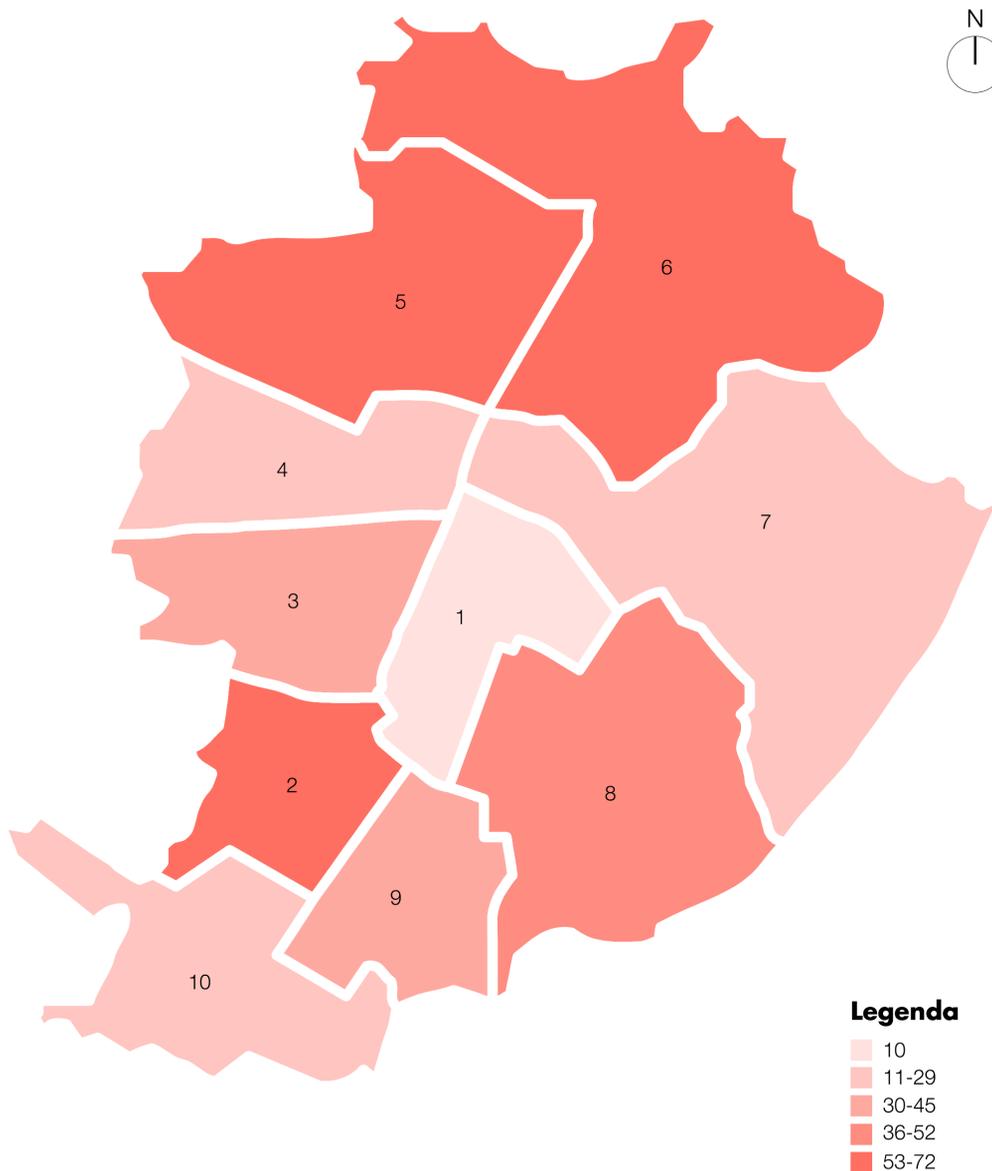
Se però si provano a contestualizzare questi dati, rapportandoli ad altri fattori, come ad esempio la concentrazione di popolazione all'interno di ogni circoscrizione (Tabella **T1**), si notano alcune variazioni.

La mappa successiva (**M3**), infatti, mostra la concentrazione di popula-

circoscrizione		popolazione		
num	denominazione	2009	2012	2015
1	Centro - Crocetta	79.609	78.952	78.530
2	Santa Rita - Mirafiori	103.258	102.297	99.908
3	San Paolo - Cenisia - Pozzo Strada - Cit Turin - Borgata Lesna	131.471	130.426	127.061
4	San Donato - Campidoglio - Parella	98.350	99.778	97.715
5	Borgo Vittoria - Madonna di Campagna - Lucento - Vallette	126.794	127.578	125.016
6	Barriera di Milano - Regio Parco - Barca - Bertolla - Falchera - Rebaudengo - Villaretto	107.320	108.454	107.086
7	Aurora - Vanchiglia - Sassi - Madonna del Pilone	89.287	90.244	87.804
8	San Salvario - Cavoretto - Borgo Po - Nizza Millefonti - Lingotto - Filadelfia	58.506	58.534	56.704

T1 Evoluzione della popolazione a Torino per Circoscrizione (anni 2009, 2012, 2015)

Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati presenti su <http://www.comune.torino.it/>



zione all'interno di ogni circoscrizione; la **M4**, incrociando i dati derivanti dall'analisi della popolazione e dalla mappatura degli impianti sul territorio è stata realizzata misurando il rapporto tra il numero di abitanti e gli impianti sportivi esistenti. Alcuni dati sembrano così confermare il trend evidenziato nelle prime due analisi: è ancora la Circoscrizione 5 quella a presentare un rapporto maggiore tra abitanti e centri per lo sport. La Circoscrizione 3, invece, a fronte di un numero elevato di residenti, presenta una concentrazione relativamente bassa di impianti. La Circoscrizione 7, dove è collocato il Motovelodromo "Fausto Coppi", fa registrare un rapporto sufficiente tra popolazione e numero di impianti sportivi già esistenti.

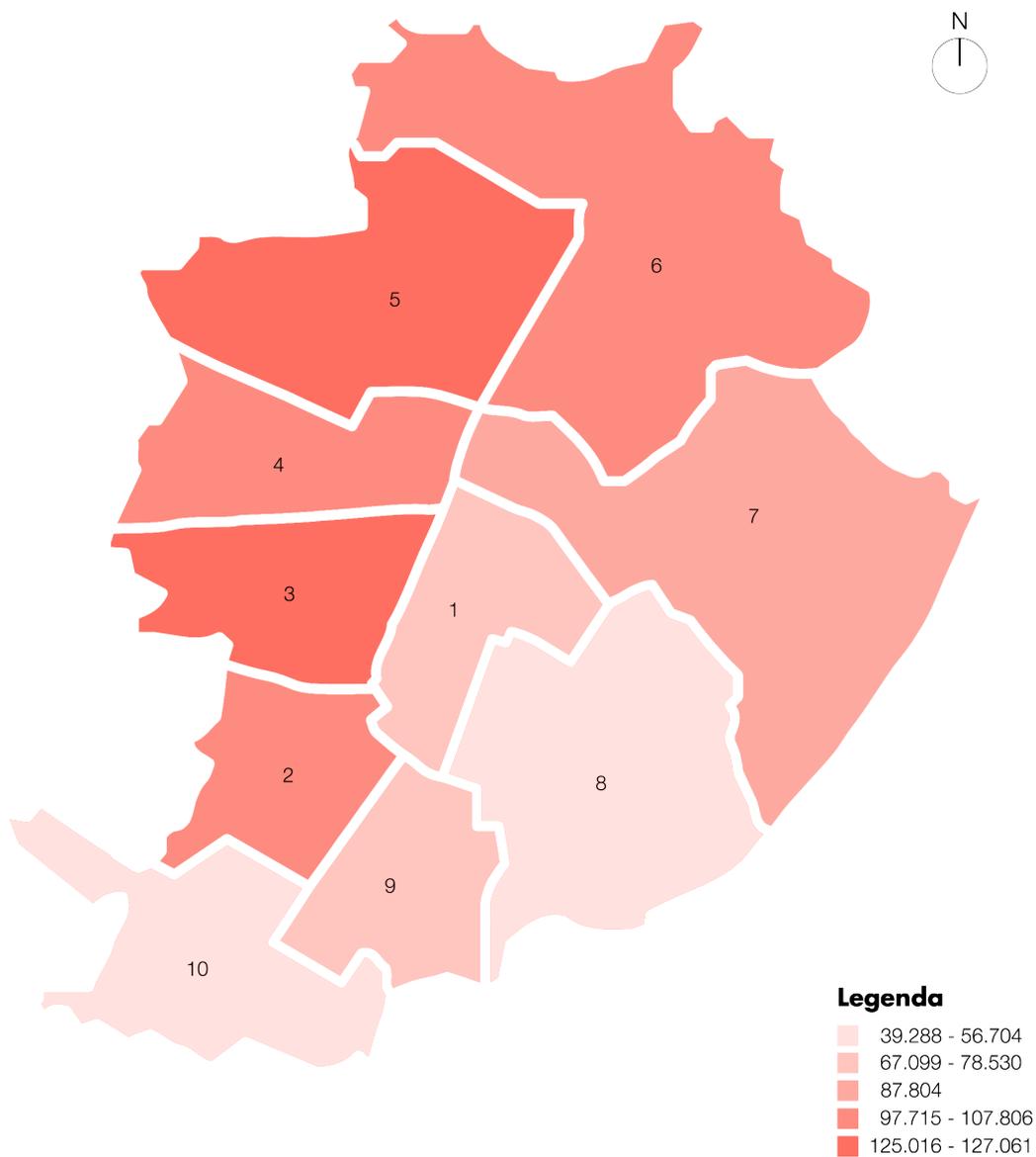
1.2.2 Considerazioni

Queste analisi, per finire, sono certamente ampliabili: potrebbe rivelarsi utile, ad esempio, rapportare il numero di spazi per lo sport esistenti a chi effettivamente pratica attività fisica con regolarità; potrebbe essere decisivo, infine, ampliare lo sguardo verso le aree non propriamente nate come sportive o non riconducibili ad un'associazione/ente gestore, ma il

cui utilizzo si è modificato nel tempo per poi consolidarsi con la pratica come spazi dello sport.

Gli esempi riportati sinteticamente in questo quadro riassuntivo sugli impianti presenti a Torino e il loro utilizzo, però, servono a evidenziare come, in generale, anche grazie alla spinta propulsiva di alcuni grandi eventi ospitati in passato in Piemonte (prime fra tutti, ovviamente, le Olimpiadi invernali del 2006), gli impianti presenti in città siano in numero sufficiente da poter garantire, in maniera più o meno omogenea, l'accesso allo sport per tutti.

Esistono infine altri tipi di impianti, non rilevati dall'analisi riportata, ovvero quelli dismessi o non utilizzabili: il Motovelodromo "Fausto Coppi", nonostante un passato glorioso e un'architettura di pregio, è tra questi. La Circoscrizione 7, la più vasta ed eterogenea tra tutte, vanta al proprio interno una buona concertazione di impianti sportivi, per cui potrebbe apparire irresponsabile pensare di occupare suolo pubblico per la realizzazione di nuovi oggetti. Questa osservazione, probabilmente banale ma mai scontata, è notoriamente al centro del dibattito architettonico e urbanistico da molti anni e, benché non sia compito di questa tesi ap-



M3 Concentrazione della popolazione per Circostrizione (2015)

Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati presenti su P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico* (Torino, 2015), p. 39

profondirla ulteriormente, è parso opportuno partire dall'analisi dei dati quantitativi.

1.2.3 Torino, geografia, sport

Torino presenta una posizione privilegiata e determinante per lo sviluppo della cultura del benessere e la pratica dello sport: la presenza dei fiumi, la prossimità del territorio collinare e delle Alpi sono stati nel tempo i fattori che maggiormente hanno contribuito alla diffusione di alcune pratiche sportive come il canottaggio, l'alpinismo, il pattinaggio, il ciclismo.

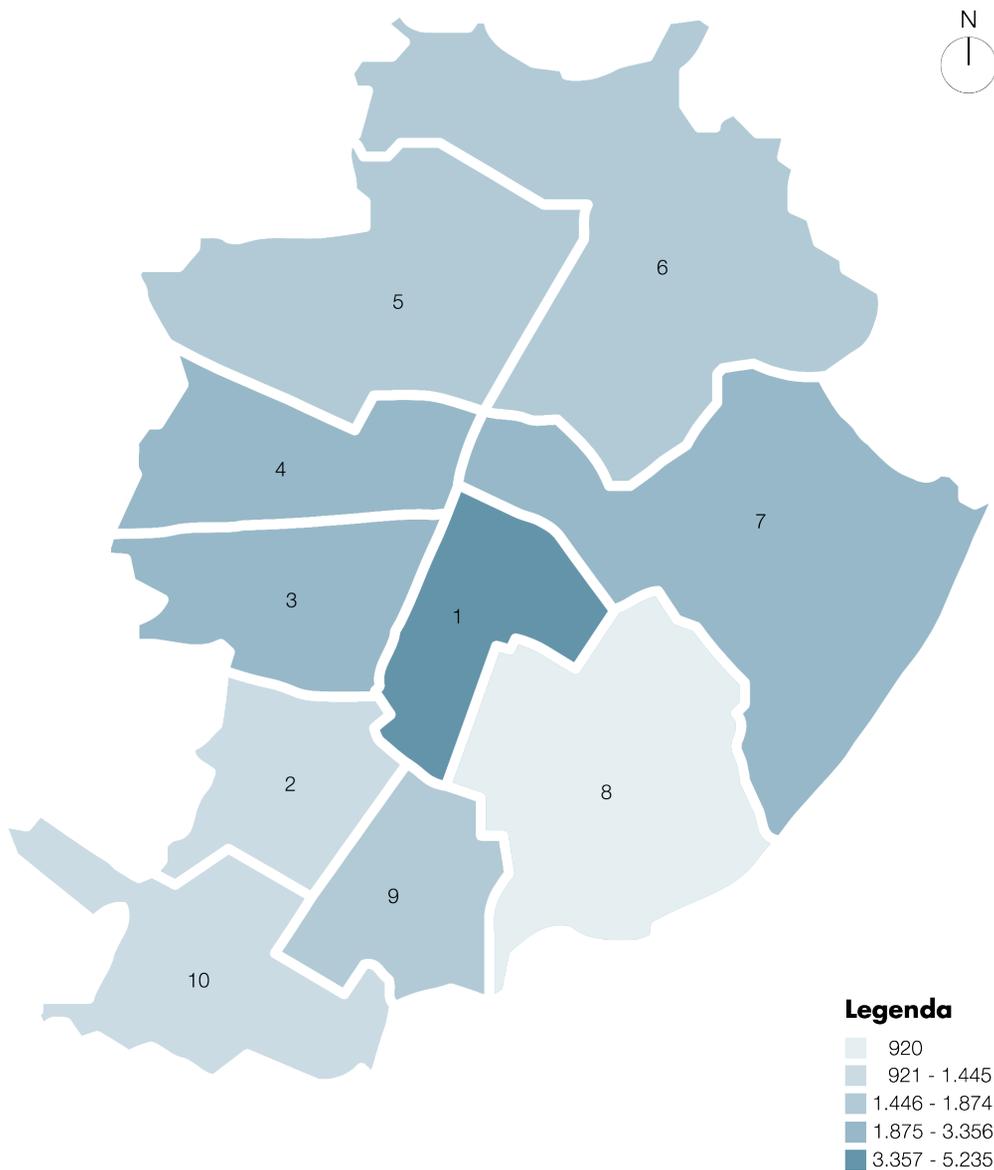
La geografia dello sport, dunque, nasce dal territorio: questo è certamente un incentivo molto forte per una città che ha deciso di puntare, nel recente passato, anche sullo sport – e, di riflesso, sul turismo urbano – come chiave di lettura del futuro e di superamento dello stallo post-fordista, radicato ed intrinseco nell'identità della *company-town* italiana per eccellenza.

La presenza sul territorio di alcuni luoghi “storici” della pratica sportiva a Torino è ancora massiccia e potrebbe rivelarsi particolarmente produttivo l'inserimento di questi siti all'interno di un percorso di fruizione turistico-sportiva. In quest'ottica,

il Motovelodromo “Fausto Coppi” rivestirebbe un nucleo di importanza cruciale all'interno dell'itinerario, poiché più di ogni altro impianto storico presente sul territorio gode di un passato glorioso, di campioni che ne hanno oltrepassato la soglia, di molte prospettive di riutilizzo in un futuro molto prossimo (non dimenticando che, peraltro, il movimento ciclistico italiano su pista è in forte espansione). Tra gli sport definiti “storici” il ciclismo ha infatti un legame autonomo e speciale con la città di Torino, con la sua storia e, dunque, con lo spazio urbano: basti pensare alla presenza di un'architettura storica come quella del Motovelodromo stesso, allo svolgimento nel passato di alcune delle competizioni principali del ciclismo in Nord Italia, all'uso intensivo – probabilmente da regolare – del territorio collinare da parte degli appassionati di mountain bike.

1.2.4 Torino e il calcio

Indissolubile è, poi, il legame di Torino col calcio (lo stesso Motovelodromo, negli anni del dopoguerra, ha ospitato le partite di Serie A del Torino). Il rapporto tra il football e il capoluogo piemontese è storico, e, se possibile, in crescita costante. Il pri-



M4 Rapporto tra il numero di abitanti e di impianti sportivi per Circoscrizione

Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati presenti su P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre. Mappe, pratiche, immagini, ricadute economiche, pubblico* (Torino, 2015), p. 40

mo grande impianto cittadino pensato per ospitare le partite di calcio e tanti altri sport fu lo *Stadium* (Approfondimento **A1**).

In molti nel mondo identificano da sempre le città con le squadre di calcio ad esse collegate: la Juventus FC è certamente oggi un canale di diffusione dell'immagine di Torino a livello globale. Le trasformazioni urbanistiche promosse dal club degli Agnelli, anche nel recente passato, hanno costituito una forte spinta per l'economia del territorio, incentivando il turismo sportivo come mai prima d'ora: la demolizione del *Delle Alpi* e la realizzazione dell'*Allianz Arena* (**05**), la riqualifica di *Area 12* e della *Continassa*, il *JMedical* e il *JMuseum*, l'apertura dell'ipermercato *MondoJuve* e degli stores di proprietà costituiscono un motore che contribuisce all'incessante trasformazione della città. Anche il Torino, con la recente ricostruzione dello storico *Filadelfia* (opera, anche questa, di Ballatore di Rosana), è partecipe, in misura proporzionale, di questo processo.

La geografia del calcio a Torino va dunque via via consolidandosi: le due principali realtà sportive calcistiche, insieme alla costante presenza di piccole e medie scuole calcio, i relativi campi di allenamento, i campi da calcio e futsal sono segni mutevoli nello spazio, parte-

A1 | LO STADIUM

Costruito nel 1911 su progetto dello stesso Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana (progettista del "Fausto Coppi") in occasione dell'Esposizione Generale del 1911, venne poi demolito durante il secondo conflitto mondiale. Situato laddove oggi sorge la Cittadella Politecnica, tra corso Duca degli Abruzzi, corso Castelfidardo e corso Einaudi, lo Stadium era di fatto il primo impianto pensato per la fruizione da parte di un pubblico vastissimo e, dunque, legato ad una volontà di spettacolarizzazione degli eventi sportivi.

Nonostante i suoi ingenti costi, lo Stadium verrà in realtà abbandonato subito da Torino e Juventus, che preferiscono giocare altrove (anche a causa della pessima visibilità dell'impianto).



04 Torino | Stadium
© www.museotorino.it



05 Torino | Allianz Stadium, Area 12
© *La Stampa* 2014

cipi della riorganizzazione progressiva della città.

1.2.5 Indice di sportività nella provincia di Torino

La misura della qualità della vita nella classifica annualmente stilata da *Il Sole 24 Ore* include, tra gli altri, il parametro relativo all'indice di sportività. Questo contribuisce alla definizione della qualità della vita nelle province d'Italia: 36 indicatori sono raggruppati in sei aree tematiche ("tenore di vita", "servizi & ambiente", "affari & lavoro", "ordine pubblico", "popolazione" e "tempo libero", di cui fa parte dal 2007 l'indice di sportività). È interessante considerare come la provincia di Torino abbia scalato rapidamente le posizioni di questa classifica, raggiungendo un ottimo 4° posto nel 2015 (anno di Torino Capitale europea dello sport 2015), recuperando in generale rispetto ad altre province italiane. Nella classifica del 2018 (Grafico **G1**), Torino si è assestata all'11° posto, in risalita di ben dieci posizioni rispetto all'anno precedente (la provincia di Trieste ha conquistato il gradino più alto del podio).

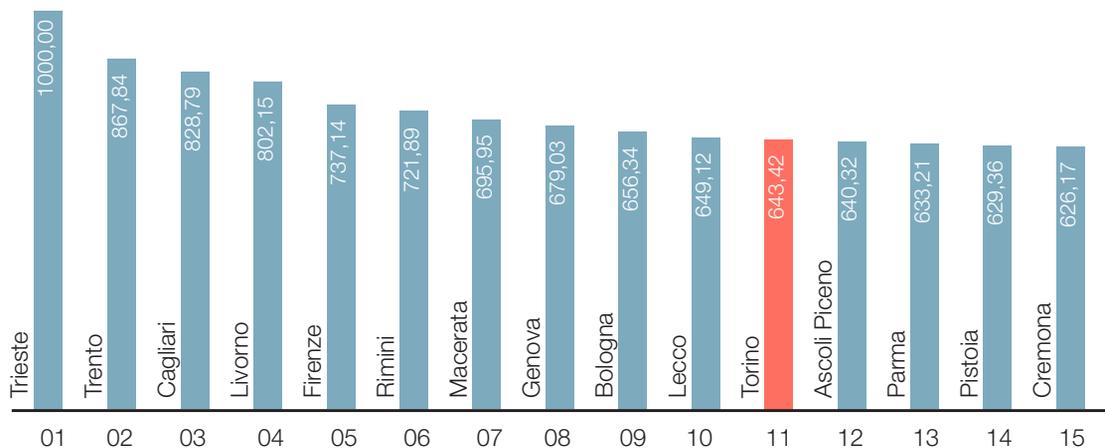
Torino risulta essere la città leader in Italia per quanto riguarda l'indice

di sportività su calcio professionisti (**G2**); il ciclismo, negli sport individuali, occupa un buon 39° posto (su 100) tra gli sport più praticati ed è peraltro in forte ascesa rispetto al 2017 (quand'era in posizione 55) (**G2**).

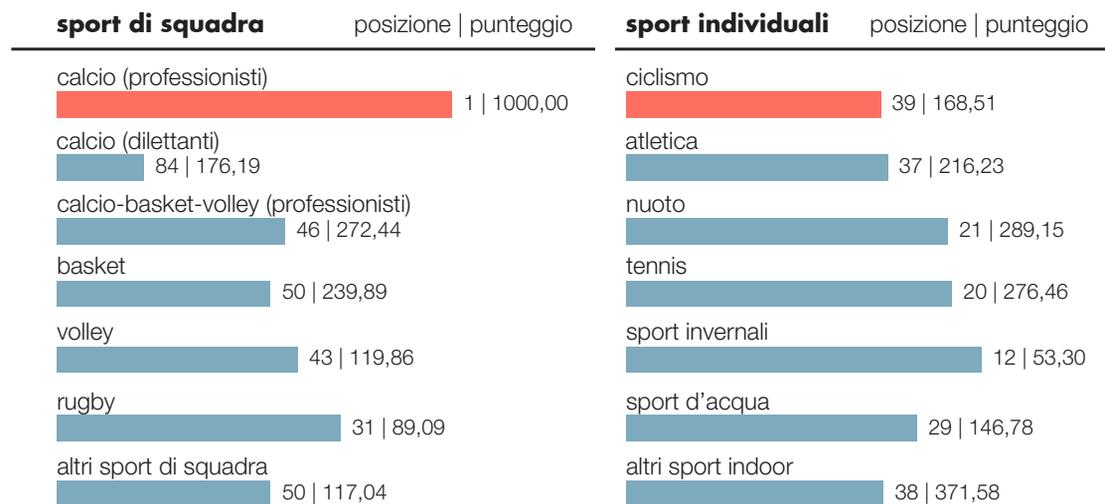
1.2.6 La gestione degli impianti a Torino

Sul territorio comunale insiste un numero elevato di impianti/spazi dedicati all'attività sportiva, la cui natura è duplice: alcuni di questi sono stati realizzati direttamente dalla Città di Torino, altri da privati. Come visibile in Tabella **T2**, i centri polisportivi sono ben 169. E' evidente, dunque, che l'impegno maggiore da parte del Comune, dunque, è da tempo finalizzato alla manutenzione (ordinaria e straordinaria) dei numerosi impianti esistenti, nonché alla rifunzionalizzazione di tutti gli spazi che non godono di una gestione virtuosa. L'obiettivo è quello di perseguire un'organizzazione polifunzionale degli spazi, in modo da poter arrivare ad ottenere ricavi maggiori di quelli attuali.

All'interno del parco sportivo torinese, poi, è forse utile operare una seconda distinzione tra gli impianti direttamente gestiti dalla Città di To-



G1 Indice di sportività della Provincia di Torino in Italia
 Fonte: // Sole 24 ore



G2 Indice di sportività della Provincia di Torino in Italia per sport di squadra e individuali
 Fonte: // Sole 24 ore

tipologia di impianti	numero di impianti	valore
stadi e palazzetti	(6+8) 14	438.000,00 €
piscine	51	151.000,00 €
bocciodromi	7	8.700,00 €
palestre	115	46.800,00 €
centri polisportivi	169	129.000,00 €
campi da calcio	83	39.900,00 €
bocciofile	467	25.200,00 €
totale	906	838.600,00 €

T2 Impianti sportivi a Torino e valore patrimoniale

Fonte: P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre*. Torino, 2018, p. 71

rino, che ne supporta i costi di gestione e manutenzione, e quelli a gestione indiretta, ovvero in concessione a enti preposti, società, privati che, in base agli accordi stipulati in precedenza, sostengono i costi di gestione degli impianti, rilevandone i ricavi.

Nel 2014 risultano essere presenti sul territorio comunale:

- 17 impianti di “interesse cittadino”, il cui valore ammonta a 245 milioni di euro;

- 11 impianti di “interesse circoscrizionale”, il cui valore ammonta a 38 milioni di euro.

Con impianto di interesse cittadino, la Città identifica centri pubblici per lo sport a gestione diretta dell’Ammi-

nistrazione, la cui utenza è costituita potenzialmente da tutti i cittadini; con impianto di interesse circoscrizionale, invece, vengono indicati gli impianti pubblici gestiti dalle Circoscrizioni, benché i costi di manutenzione vengano comunque coperti dall’Amministrazione.

La **T3**, elaborata sulla base dei dati dell’Assessorato allo Sport del Comune di Torino, riepiloga i costi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) sostenuti dall’Amministrazione per i 28 impianti pubblici sul territorio comunale nei quattro anni precedenti al 2015. La spesa media relativa ai costi di gestione degli impianti nel quinquennio 2011-2015 è di poco superio-

anni	manutenzione ordinaria	manutenzione straordinaria	importo complessivo
2011	€ 586.251,00	€ 10.864,00	€ 597.115,00
2012	€ 233.032,00	€ 361.469,00	€ 594.501,00
2013	€ 652.775,00	€ 620.660,00	€ 1.273.435,00
2014	€ 491.559,00	€ 238.017,00	€ 729.576,00
2015	€ 521.074,00	€ 371.765,00	€ 892.839,00
totale	€ 2.484.691,00	€ 1.602.775,00	€ 4.087.466,00
media	€ 496.938,20	€ 320.555,00	€ 817.493,20

T3 Costi di manutenzione per gli impianti a gestione diretta della Città di Torino

Fonte: P. Bondonio, E. Dansero, C. Genova (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre*. Torino, 2018, p. 72

re agli 800 mila euro, cui andrebbero sommati gli interventi sulle scuole (per un valore di circa 380 mila euro). Benché risulti difficile stimare se gli interventi realizzati in tale periodo siano sufficienti a garantire, come sarebbe invece opportuno, l'efficienza degli impianti in un orizzonte temporale maggiore (poiché non è facile risalire alle condizioni e alle tipologie degli impianti mantenuti), fa riflettere un dato: gli interventi di manutenzione ordinaria sugli impianti sportivi sono pari allo 0,11% del totale delle manutenzioni ordinarie sull'intero territorio comunale in impianti a gestione diretta. Per differenza, il totale delle spese manutentive (ordinarie e

straordinarie) ammontano ad appena lo 0,18%: in assenza di dati più precisi, questo numero è già comprensivo di qualsiasi considerazione.

In generale, le spese per la sola manutenzione di tali impianti sono eccessivamente sottostimate; è irrealistico pensare, d'altro canto, che questa somma possa crescere nel tempo. E' auspicabile, ed è forse l'unica via attualmente percorribile, che le forme di collaborazione tra il pubblico e il privato siano incentivate ulteriormente, cercando (forse) di proporre condizioni particolarmente vantaggiose per i privati, nel limite della convenienza per entrambe le parti.

2

il ciclismo nella storia

2.1 i velodromi

- 2.1.1 cosa sono i velodromi
- 2.1.2 i velodromi nella storia
- 2.1.3 i nuovi velodromi
- 2.1.4 un patrimonio da custodire

2.2 evoluzione storica del ciclismo

- 2.2.1 le prime competizioni internazionali
- 2.2.2 la rivoluzione degli sponsor
- 2.2.3 il ciclismo nelle prime olimpiadi moderne
- 2.2.4 la rivoluzione della tv e il declino dei velodromi outdoor
- 2.2.5 un ultimo legame
- 2.2.6 il nuovo millennio
- 2.2.7 le tradizioni britannica

2.1 i velodromi

“ *Benché l’anello di un velodromo non conduca da nessuna parte, men-
che meno in una tomba, il ciclismo su pista spinge ad andare “alla
morte”, ovvero al massimo delle proprie possibilità (e oltre).*

Si assiste in Italia, da qualche anno a questa parte, ad un rinnovato interesse per il ciclismo, in particolare per il ciclismo su pista che, al contrario di quanto si possa pensare, è addirittura anteriore a quello su strada, nonché al tempo molto più popolare.

La rivoluzione della bicicletta non è una rivoluzione puramente letterale (sulle piste, infatti, gli atleti effettuano una rivoluzione lungo lo spazio perimetrato dall’anello): è una rivoluzione che riguarda la storia dello sport, in primis, e, per estensione, lo sviluppo della cultura occidentale. Se, infatti, oggi consideriamo come sostenibile l’utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento e se è plausibile che questa possa diventare sempre più centrale nella quotidianità di ognuno, ciò è (anche) merito del ciclismo su strada e su pista. Il racconto della storia del Motovelodromo “Fausto

Coppi” di Torino, uno degli impianti ciclistici “storici” ancora esistenti più importanti in Italia, non può prescindere dunque da questa consapevolezza, nonché dal riconoscimento della centralità degli impianti sportivi - i velodromi, appunto - nell’evoluzione dello sport su due ruote.

2.1.1 Cosa sono i velodromi

La parola “velodromo” deriva dal francese *velo* (bicicletta) e dal greco *dromos* (corsa, corridoio). In effetti, la pista di un velodromo è proprio questo: un corridoio continuo su cui si sfidano i ciclisti. Ma *dromos*, nell’antica Grecia, indicava al contempo anche un passaggio, scavato nel terreno, che conduceva ad una tomba monumentale. Benché l’anello di un velodromo non conduca da nessuna parte, il ciclismo su pista spinge ad

andare “alla morte”, ovvero al massimo delle proprie possibilità (e oltre). Non è banale delineare una storia del velodromo, poiché ne esistono molteplici: alla fine del XIX secolo, i velodromi nascevano - in Europa e negli Stati Uniti - laddove si attrezzava uno spazio aperto con una pista rudimentale, sovente al chiuso.

La logica costruttiva di un velodromo ricorda, non a caso, le forme di un ippodromo: due curve paraboliche sono collegate da due tratti rettilinei in modo da spingere i ciclisti alla massima velocità, nonché da garantire la massima visibilità d’insieme al pubblico. Nonostante le prime piste nascano in maniera quasi spontanea, ben presto si avvertirà la necessità di regolamentare la costruzione degli impianti, al fine di rendere comparabili le prestazioni dei ciclisti, anche in contesti molto diversi tra loro. Per questo motivo, la lunghezza dei velodromi viene tarata sulla base delle unità di misura più comuni: 333,33 metri consentono di percorrere 1 chilometro con tre giri; 400 metri formano un chilometro in due giri e mezzo; 500 metri richiedono due giri di pista, e così via. Le curve inclinate, ad angolazioni differenti a seconda degli impianti, servono a contenere infine le traiettorie dei corridori,

rilanciandoli poi sui rettilinei alla velocità massima.

2.1.2 I velodromi nella storia

Tra il finire dell’Ottocento e gli inizi del Novecento la popolarità del ciclismo aumenta: i velodromi vengono sovente dotati di gradinate e tribune per il pubblico. Gli impianti cominciano ad essere utilizzati anche per la pratica di altri sport, dato che le dimensioni degli anelli consentono di inscrivere al suo interno campi da calcio o rugby. Anche grazie alla diffusione del calcestruzzo, la pratica di realizzare gli stadi per il ciclismo è sempre più diffusa: gli impianti “vivono” così anche a prescindere dalle manifestazioni ciclistiche.

Per gli impianti all’aperto, infatti, il materiale da costruzione preferito è il calcestruzzo, più resistente del legno agli agenti atmosferici e, dunque, meno bisognoso di manutenzione.

In questi anni, comunque, il ciclismo su strada e quello su pista convivono e godono di grande popolarità: in particolare, i velodromi consentono di ammirare più a lungo e più da vicino i grandi campioni delle biciclette, anziché vederli sfrecciare per pochi istanti su strada. Le grandi masse popolari, in Europa, seguono il ciclismo in

maniera viscerale ed è per questo che, fino alla seconda metà del Novecento, questi impianti rimarranno altamente attrattivi.

Proprio la seconda metà del XX secolo, infatti, segna il declino del ciclismo, di quello su pista in particolare: la diffusione del televisore (che trasmette le gare di ciclismo), unitamente ad una progressiva differenziazione tra ciclisti e pistard, coincide con la perdita di interesse degli appassionati nei confronti dell'evento dal vivo.

2.1.3 I nuovi velodromi

Ad oggi, l'UCI (*Union Cycliste Internationale*) ha stabilito alcuni standard per le piste da corsa in gare ufficiali: ad esempio, l'anello non deve essere più lungo di 250 metri, deve essere pavimentato in legno e deve essere necessariamente al chiuso, in ambiente climatizzato¹. Alcune deroghe vengono concesse agli impianti già attivi prima del 2001, ma generalmente i circuiti moderni sono realizzati in modo tale da consentire il regolare svolgimento delle competizioni indipendentemente dalle condizioni esterne.

La strada per il recupero e la valorizzazione dei vecchi impianti, ad ogni modo, rimane certamente percorribi-

le: i temi dell'educazione allo sport e alla sostenibilità degli stili di vita, in un momento storico in cui, peraltro, il ciclismo su pista sembra godere di una popolarità rinnovata (seppur non del tutto in Italia), costituiscono l'occasione di rinascita dei velodromi che fanno parte del patrimonio architettonico delle nostre città.

2.1.4 Un patrimonio da custodire

Benché numerosi, i velodromi storici in Italia (se ne contano più di cinquanta) versano per lo più in condizioni allarmanti: fatto salvo per alcuni casi (in particolare il "mitico" Vigorelli milanese, oggetto di un contest internazionale solo tre anni fa e, di fatto, riportato in vita - cfr. Capitolo **3**); ma anche, sotto certi aspetti, il "Fausto Coppi" di Torino, mantenuto ordinariamente da alcuni volontari), la maggior parte di questi gloriosi impianti sono, nel migliore dei casi, abbandonati a loro stessi. La causa principale del loro abbandono risiede, naturalmente, nella mancanza di fondi pubblici per il risanamento degli stadi, prima ancora che nella mancanza di sensibilizzazione verso la cultura della bicicletta.

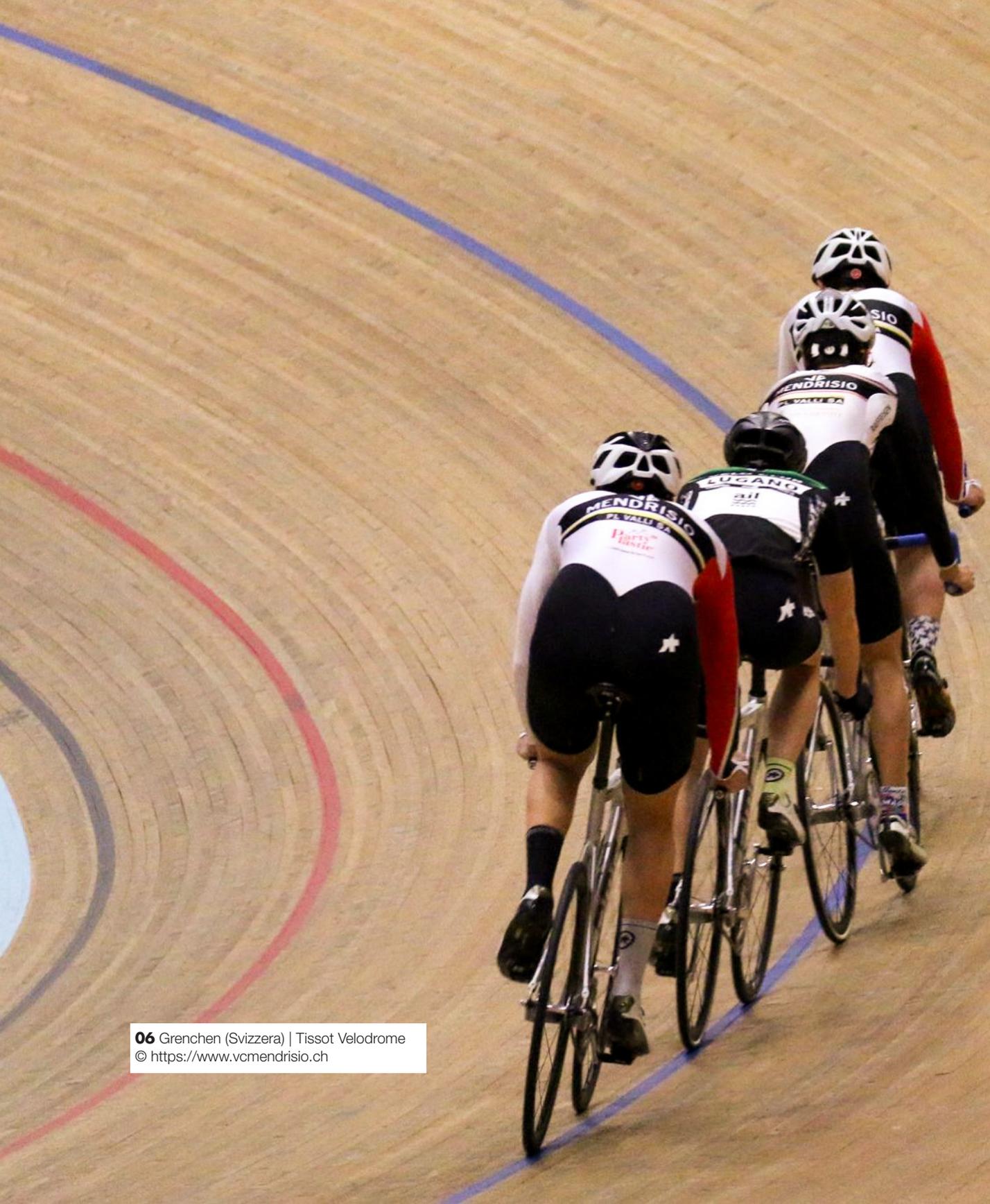
E se da un punto di vista prettamente agonistico è innegabile che nessuna

delle piste esistenti possa in qualche modo ospitare gare internazionali per via dei nuovi standard imposti dall'UCI, gli impianti storici, molto spesso presenti nel tessuto urbano sedimentato, costituiscono parte del nostro patrimonio culturale, sportivo, architettonico.

Ci sono poi innumerevoli occasioni di riuso per molti di loro: per lo più, con interventi anche minimi, potrebbero essere riutilizzati come “palestra” per l'allenamento di giovani sportivi, appassionati o semplici curiosi che abbiano voglia di affacciarsi al mondo del ciclismo. Poiché, nonostante siano passati più di cento anni dalle prime gare di ciclismo dei campionati mondiali di Chicago del 1893, il ciclismo brilla ancora di luce propria all'interno del panorama sportivo internazionale. Il tema della bicicletta continua dunque ad essere centrale in ottica di sviluppo sostenibile, anche, e soprattutto, dal punto di vista urbano.

Note

1 <https://www.cyclinside.it/web/le-misure-della-bicicletta-secondo-luci/>



2.2 l'evoluzione storica del ciclismo

Il ciclismo nasce quasi spontaneamente: l'invenzione della bicicletta, alla fine dell'Ottocento, rivoluziona gli stili di vita in Occidente, offrendo l'occasione di spostarsi rapidamente per brevi tratti. Allo stesso tempo, incentiva la competizione: le prime, rudimentali gare si svolgono all'aperto, su campi deserti e piste improvvisate, ma anche su strada.

2.2.1 Le prime competizioni internazionali

È così che, nel 1878, ha luogo la prima *Sei Giorni* della storia: siamo a Londra, alla Royal Agricultural Hall, dove viene realizzata la prima pista in legno al coperto e dove si svolge la prima competizione riconosciuta. Come suggerisce il nome stesso dell'evento, dodici ciclisti si sfidano per sei giorni, pedalando fino allo sfinimento

e fermandosi solo quando se ne ha reale necessità. Viene premiato il vincitore e le tre migliori performances: a trionfare è Vince Bill Cann, che arriva a pedalare per quasi 1700 chilometri! Dato l'enorme successo, questo tipo di manifestazioni cominciano a diffondersi anche nel nuovo continente, dove la risonanza mediatica è amplificata.

Nuove competizioni, basate sulla velocità e sulla resistenza fisica, richiedono però l'ufficialità del riconoscimento: nascono così i primi *Campionati Mondiali di ciclismo* (Chicago, 11-12 agosto 1893). Vengono disputati su pista e sono patrocinati dall'*International Cycling Association* (oggi UCI), ed ancora oggi sono riconosciuti nell'albo d'oro del ciclismo mondiale. I primi mondiali su strada, invece, verranno disputati solo nel 1927; il Mondiale di ciclismo su pista antici-

pa anche tutti gli altri grandi eventi sportivi che ancora oggi riconosciamo come tali.

Basti pensare, per esempio, che le prime Olimpiadi moderne vengono organizzate ad Atene nel 1896, solo tre anni dopo il Mondiale di Chicago. Ancora, il primo campionato mondiale di calcio (oggi *Fifa World Cup*) verrà disputato in Uruguay addirittura nel 1930; i primi campionati europei di atletica leggera si svolgeranno a Torino nel 1934; i primi Mondiali di atletica a Helsinki, nel 1983.

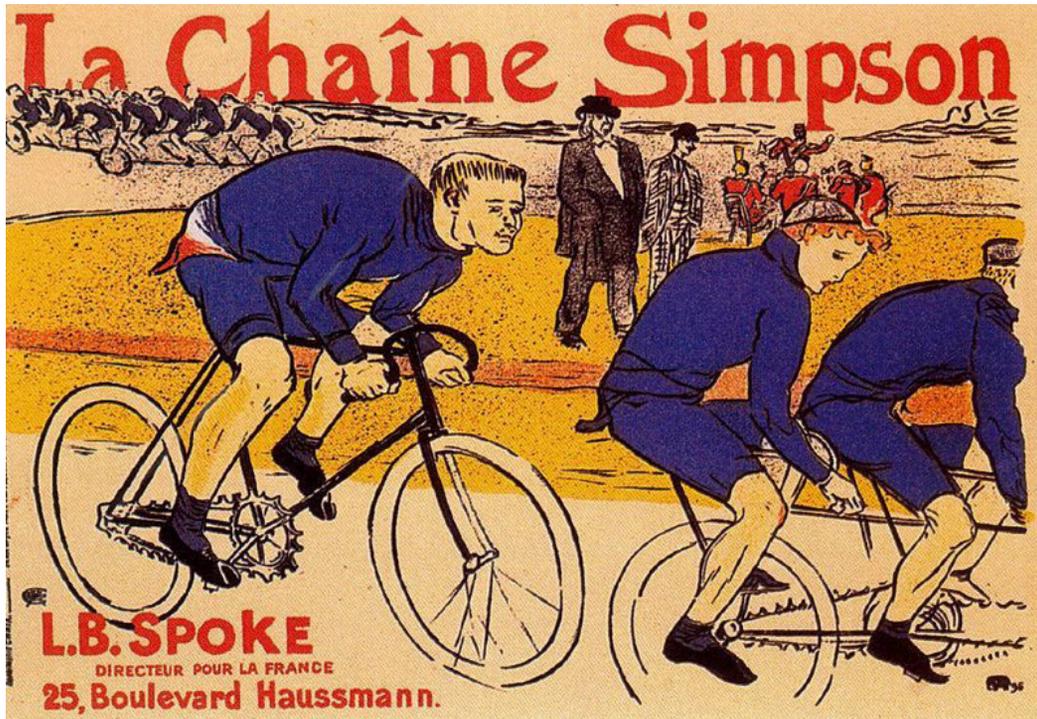
2.2.2 La rivoluzione degli sponsor

Protagonista assoluto dei primi Mondiali di ciclismo, dedicati ai dilettanti, sarà il ventiquattrenne americano August Zimmerman, che, nelle gare di velocità farà registrare l'incredibile media di 66,6 km/h sui 100 metri. Egli entrerà a far parte dei professionisti ufficialmente nel 1894, ma a quel tempo la sua popolarità sarà già alle stelle: Zimmerman incarna infatti l'ideale di atleta per come ancora oggi è visto nelle società occidentali. È conteso dagli sponsor, amato dal pubblico, viaggia spesso: a Parigi incontra Henri de Toulouse-Lautrec, che lo ritrae ripetutamente in molteplici illustrazioni, locandine, vignette.

Lo stesso artista francese lo ritrae nel celebre poster pubblicitario "*La Chaine Simpson*", oggi al Museo d'Arte Puskin di Mosca (07). In generale, i ciclisti suscitano l'adorazione delle masse ed attirano numerosi sponsor, nonché la creatività di numerosi artisti del tempo.

2.2.3 Il ciclismo alle prime Olimpiadi moderne

Non vedranno la partecipazione di Zimmerman, già passato nei professionisti, le prime Olimpiadi moderne, che esaltano gli ideali del dilettantismo. Il ciclismo, ad ogni modo, occupa un ruolo di prim'ordine tra gli sport disputati in Grecia: le gare, ospitate in un vero e proprio velodromo, il *Neo Phaliron*, dotato di pista lunga 333,33 m, si differenziano in velocità (con un giro su pista); velocità 2 chilometri (per un totale di 6 giri), velocità 10 chilometri (30 giri); resistenza 100 chilometri; resistenza 12 ore. Gli spalti, gremiti, assistono al trionfo del giovane pistard Paul Masson. Sempre nel 1896, si corrono i Mondiali di Ciclismo a Copenhagen, in Danimarca: la manifestazione, nata negli States, era già approdata stabilmente in Europa da tre anni.



07 Henri de Toulouse-Lautrec, *La Chaîne Simpson* (1896; litografia a colori, 87 x 124 cm)
© <https://fr.m.wikipedia.org>

A2 | MAJOR TAYLOR

La figura di Marshall “Major” Taylor testimonia, ancora una volta, il costante anticipo sui tempi da parte del ciclismo. Dopo i mondiali di danesi del 1896, infatti, il campionato torna a svolgersi oltre oceano, precisamente a Montreal, Canada, dal 9 all’11 agosto 1899. A trionfare sarà l’afroamericano Taylor, primo campione del mondo di colore in gare riconosciute da federazioni internazionali: appena ventunenne, aveva già sperimentato, anche durante le corse, gli anni della segregazione razziale e dell’ingiustificato odio sociale verso le persone di colore. La svolta, però, arriva con la vittoria dei mondiali di velocità tra i professionisti e con l’incontro con Zimmerman, idolo degli appassionati americani. Major Taylor disputerà molte gare anche in Europa, in particolare in Francia, a Parigi, dove acquisirà un’impronosticabile popolarità; morirà in povertà nel 1932, dopo aver perso praticamente tutto anche a seguito della crisi di Wall Street del 1929. La portata della sua vittoria a Montreal, comunque, è immensa: il ciclismo diventa, agli occhi di tutti, un momento di unione tra culture diverse, nonché occasione di riscatto sociale, consentendo agli atleti di migliorare notevolmente la propria condizione economica e sociale grazie alle gare di ciclismo: fino a pochi anni prima, impensabile.



08 Major Taylor
© <http://www.majortaylorminnesota.org>

2.2.4 La rivoluzione dei quotidiani

Risalgono al primo decennio del Novecento le principali manifestazioni di ciclismo che tutt'oggi vengono disputate ogni anno: il Tour de France (la cui prima edizione è del 1903) e il Giro d'Italia (1909). Grande popolarità acquisiscono i quotidiani sportivi, in particolarità *L'Auto* (poi *L'Equipe*, in Francia), e *La Gazzetta dello Sport* (in Italia): considerato che gli spettatori non possono godere appieno dell'evento su strada, se non all'arrivo e alla partenza, hanno bisogno di leggere i dettagli della gara il giorno seguente sulle pagine dei quotidiani sportivi. Ed ecco che gli articoli sulle manifestazioni si moltiplicano, gli sportivi vengono dipinti come "eroi" popolari, gli sponsor investono. Rimangono attivi i velodromi, centrali nelle sorti del ciclismo: le gare al loro interno sono gli unici momenti in cui il pubblico riesce a godere appieno delle gesta degli atleti, ed è probabilmente questa la chiave di lettura del loro successo in quest'epoca.

2.2.5 I primi impianti polifunzionali

Ciclismo su strada e su pista coesistono: gli impianti con pista vengono sovente utilizzati come punto di arrivo delle gare su strada. Le piste, inoltre,

vedono competere i ciclisti, che vi gareggiano per guadagnare e per mantenersi in forma, soprattutto durante i mesi invernali e autunnali, privi di eventi di grande rilievo. Gli impianti assumono sempre più il carattere della polifunzionalità: coesistono gare su pista, l'arrivo di circuiti importanti e quindi grandi eventi, partite di calcio e rugby, attività di atletica. Di nuovo, il ciclismo e, in particolare i velodromi, stanno anticipando il futuro: fondamentale è, ancora oggi, che impianti di queste dimensioni vengano utilizzati nel maggior numero di occasioni possibile, per garantirne la sostenibilità economica e, dunque, la sopravvivenza. Tra i migliori impianti polifunzionali attivi nel XX secolo, sono da segnalare:

- il Motovelodromo Appio di Roma, costruito in occasione dei Mondiali di Ciclismo del 1911 e dotato di una pista da corsa lunga 400m, utilizzato anche dall'Audace Roma, prima, e dall'AS Roma, poi, come stadio dove disputare le partite in casa;
- il Velodromo Sempione di Milano, che ospita i Mondiali di Ciclismo del 1926, dopo essere stato utilizzato come stadio dall'AC Milan (dal 1914 al 1919) e dallo Sport Club Italia, storico club di rugby milanese;
- il Motovelodromo di Torino, utiliz-

zato, oltre che per numerosi eventi legati al ciclismo, anche dal Torino Calcio nel biennio 1924-1926; - il Velodromo di Dalmine (Bergamo), inaugurato nel 1926 e dotato di una pista lunga 374,40 metri, uno degli impianti ancora oggi in uso e più rilevanti d'Italia.

Nel ventennio compreso tra le due grandi Guerre, gli impianti polifunzionali vivono il loro periodo di massimo splendore.

2.2.5 La rivoluzione della TV e il declino dei velodromi outdoor

Come anticipato, una delle concause che determinano la perdita (a volte definitiva) di attrattività da parte dei velodromi è l'avvento, nel secondo Dopoguerra, di un nuovo elettrodomestico nelle case degli italiani: il televisore. Perché recarsi ancora in un velodromo, quando è possibile seguire l'intero svolgersi della gara da casa? Le corse di ciclismo, peraltro, hanno un potenziale molto elevato per le emittenti televisive, che ben presto garantiranno la copertura televisiva di tutti i maggiori eventi legati allo sport su due ruote: già nel 1956, la RAI, che aveva avviato le proprie trasmissioni soltanto nel 1954, segue e trasmette tutte le tappe del Giro d'Italia. La fru-

zione dello sport, dunque, si sposta dalle piste e dalla strada al divano di casa propria.

A contribuire al declino dei velodromi intervengono anche almeno due altri fattori: l'eccessiva specializzazione dei pistard rispetto ai ciclisti su strada e la mancanza di programmazione e gestione dei grandi impianti.

Per quanto riguarda il primo aspetto, a partire dagli anni Sessanta il profilo dell'atleta su pista è sempre più rivolto alle sole gare negli impianti: i corridori utilizzano progressivamente meno gli impianti sportivi per cimentarsi in gare ufficiali o, semplicemente, per l'allenamento nei mesi di inattività. I nuovi impianti, invece, diventano insostenibili: manca sovente quel carattere legato alla polifunzionalità degli stadi che avrebbe garantito, probabilmente, la sopravvivenza di buona parte di essi. Basti pensare, ad esempio, al magnifico Velodromo Olimpico costruito a Roma per l'evento Olimpico del 1960 nella zona EUR, firmato da Cesare Ligini, Dagoberto Ortensi e Silvano Ricci (09). Il progetto, particolarmente all'avanguardia nel suo impianto urbano, è un capolavoro anche dal punto paesaggistico: le curve delle tribune, che garantiscono peraltro una visibilità totale in ogni loro punto e racchiudono la pista

senza soluzione di continuità, vengono raccordate al terreno circostante mediante delle ripe verdi e un gioco di dislivelli realizzati esclusivamente con riporti di terra, allo scopo di raccordare l'impianto con l'area circostante e mitigare l'impatto dell'imponente struttura in calcestruzzo. L'oblio arriverà molto presto: già nel 1968, dopo aver ospitato per l'ultima volta i Mondiali su pista per professionisti, le attività all'interno dello stadio, considerando anche che le dimensioni interne alla pista non consentono

paradossalmente la realizzazione di un campo da calcio a 11 di dimensioni regolamentari, sono praticamente inesistenti. La pista in legno, realizzata anche in questo caso dai fratelli Schurmann, ancora oggi una vera e propria "istituzione" nel settore della costruzione di track per biciclette, esposta alle intemperie e priva di qualsiasi iniziativa di manutenzione, si deteriora irrimediabilmente. Per questo e per una serie di motivazioni, anche politiche, nel 2008 l'impianto viene demolito, tra le polemiche.



09 Roma | Cesare Ligini, Dagoberto Ortensi e Silvano Ricci, Velodromo Olimpico
© <http://www.architetti.san.beniculturali.it>

2.2.6 Un ultimo legame

Resta un unico legame strutturale tra il ciclismo su pista e il ciclismo su strada: la velocità, con un trofeo ambito da tutti. Dopotutto, la resistenza e le capacità di corsa in un tempo stabilito erano state la spinta per la nascita del ciclismo, alla fine dell'Ottocento per la nascita del ciclismo come sport agonistico e riconosciuto da una federazione internazionale. È per questo che, ancora fino alla fine degli anni Novanta, molti impianti outdoor hanno vita propria: il legame tra due mondi sempre più specializzati e distanti tra loro, seppur flebile, sopravvive.

Sono due i nomi che, in tal senso, contribuiscono ad alimentare lo scambio tra i due aspetti del ciclismo. Il primo, Eddy Merckx, soprannominato "Il Cannibale", nel 1972, al velodromo Augustin Melgar (Città del Messico), farà registrare il record di 49,431 chilometri in un'ora, in quello che sarà, per ammissione dello stesso Merckx, lo sforzo più incredibile di una carriera costernata di successi. Il secondo, Francesco Moser, ovvero il ciclista italiano più vincente di tutti i tempi, infrangerà, dodici anni dopo, lo stesso record, facendo registrare a Città del Messico l'incredibile distanza di 51,151 chilometri. Questo dato,

ancora una volta, evidenzia come il ciclismo, ed in particolare il ciclismo nei velodromi, sia in forte anticipo sugli altri sponsor: i risultati sportivi di Moser, vera e propria "calamita" per sponsor e investitori di ogni natura, sono frutto di studio, di ricerca nel campo medico e nella preparazione atletica dei pistard, nonché tecnologica sui materiali e sul design delle biciclette, sull'abbigliamento tecnico. Coi mondiali del 1994, tenutisi a Palermo al Motovelodromo Paolo Borsellino (quartiere ZEN), e con la sua immediata e successiva caduta in rovina, termina forse l'epoca dei velodromi e dei motovelodromi all'aperto. Gli standard voluti dall'UCI spingono verso la realizzazione di impianti al chiuso, con condizioni climatiche controllate ed indipendenti dall'esterno, in modo da preservare l'integrità della pista stessa. È in questi impianti che, a partire dal nuovo Millennio, verranno disputate le gare ufficiali di Mondiali e Giochi Olimpici, rilegando i velodromi outdoor, il più delle volte e soprattutto in Italia, ad archeologia.

2.2.7 Il nuovo Millennio

Il ciclismo su pista italiano, per tutta questa serie di motivi, è all'inizio del nuovo Millennio un movimento

fortemente in crisi. Basti pensare che, nel 2000, nessun impianto rispetta ancora gli standard dell'UCI per le competizioni internazionali. Ad oggi, solo l'impianto di Montichiari (Brescia) presenta una pista indoor lunga 250 metri, benché identificato come impianto di Categoria 2 e dunque inadatto ad ospitare grandi eventi come campionati Mondiali e Olimpiadi. Rimane comunque l'unico impianto adatto all'allenamento dei pistard italiani, che prima della sua realizzazione erano costretti a spostarsi all'estero. Manca, evidentemente, la volontà (o la possibilità) da parte del settore pubblico di poter investire sul ciclismo e, più in generale, su grandi eventi capaci di attrarre appassionati di tutto il mondo; in passato, quando è stato fatto, il più delle volte sono stati commessi errori grossolani tali da pregiudicare ancora le capacità di investimento in questo settore. Non mancano, invece, le risorse economiche in molte altre realtà, in particolare nei Paesi emergenti: l'esempio più lampante è quello di Pechino 2008, sede della ventinovesima edizione delle Olimpiadi. In quest'occasione, in Cina vengono realizzati impianti magnifici, audaci dal punto di vista ingegneristico, maestosi dal punto di vista architettonico.

2.2.7 La tradizione britannica

A dominare la scena, però, è la Gran Bretagna, ancora oggi la patria del ciclismo su pista, con alcuni dei nomi più vincenti della storia del ciclismo britannico: Chris Hoy, Bradley Wiggins e soprattutto Jason Kenny. La programmazione, come sempre, paga: è per questo che, quando tocca a Londra raccogliere la pesantissima eredità dei giochi di Pechino nel 2012, le aspettative non vengono disattese. Il mega polo sportivo olimpico, il *Queen Elizabeth Park*, ospita al suo interno uno dei velodromi più importanti al mondo: si tratta del *Lee Valley VeloPark* (Riferimento **R4**, p. 212) di Hopkins Architect, vero e proprio capolavoro di architettura sostenibile e di integrazione con il contesto urbano. Lo stesso villaggio olimpico è concepito come parte integrante della città, in modo tale da renderlo alla città una volta terminato l'evento olimpico.

In qualche modo, le Olimpiadi londinesi segnano un inizio di ripresa anche per il movimento ciclistico italiano, anche grazie ai successi di Elia Viviani. Cresciuto ciclisticamente su pista, allenandosi al velodromo San Lorenzo di Pescantina (Verona), ha praticato anche ciclismo su strada e nel 2010 entra tra i professionisti. Il

suo sogno è, però, quello di diventare medaglia d'oro olimpica su pista: dopo una serie di delusioni in Olanda (2011), la svolta arriva con l'ingresso nel celebre team SKY, che gli vale il bronzo ai Mondiali di Parigi nel 2015. Solo pochi mesi più tardi (era il 15 agosto 2016), Viviani vincerà l'oro alle Olimpiadi di Rio, contribuendo a rilanciare il movimento ciclistico azzurro nuovamente nell'élite della pista internazionale.

2.3 il ciclismo oggi

“

Un bambino che impara a pedalare in pista con una bici senza freni sarà un ciclista con una marcia in più

Elia Viviani

Le competizioni ufficialmente riconosciute dall'UCI sono quattro (tutte a cadenza annuale):

- le gare organizzate in occasione delle Olimpiadi, organizzate ogni quattro anni;
- i Campionati del Mondo;
- la Coppa del Mondo;
- la Sei giorni.

Quest'ultima, in particolare, è organizzata storicamente da sponsor e atleti, mentre le altre sono tutte gestite direttamente dall'Unione.

In generale, le specialità su pista possono essere divise in tre grandi categorie: la prima comprende quelle cosiddette “di endurance” o “di passo”, che misurano la resistenza; la seconda, detta anche “di sprint”, che racchiude le competizioni di velocità, generalmente le più ambite; infine, le gare multi-prova, che al momento comprendono soltanto l'omnium.

2.3.1 La velocità

Sono proprio le gare a velocità individuale le competizioni più popolari, nonché quelle che hanno contribuito alla consacrazione definitiva dei più grandi pistard: contrariamente a quanto si possa immaginare, le velocità raggiunte non sono elevate. Al contrario, buona parte della gara viene condotta a passo d'uomo per consentire ai due sfidanti di studiarsi, con l'obiettivo di sprintare al momento più opportuno: per questo, soltanto gli ultimi 200 metri (su 1 kilometro percorso in due o tre giri, a seconda della lunghezza del circuito stesso) vengono effettivamente cronometrati. Il pistard da velocità è un atleta con un fisico molto esplosivo, per cui “pesante”, e nella maggior parte dei casi è praticamente impossibile che possa competere anche su strada, proprio perché dotato di scarsa resistenza.

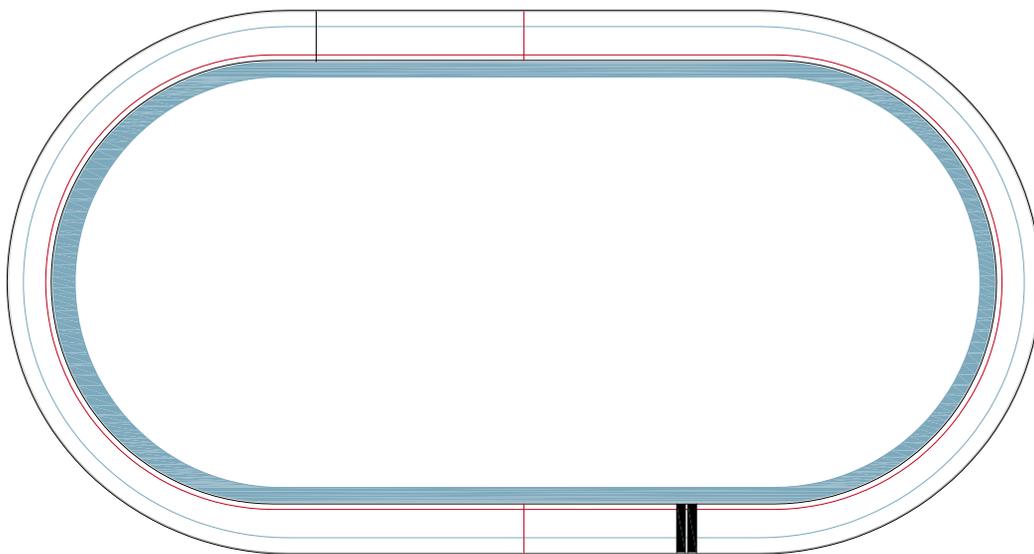
Tra le competizioni più seguite, trovano sicuramente spazio:

- l'omnium, che attualmente comprende quattro manches: lo scratch (gara sui 10 km per le donne, 15 km per gli uomini), una corsa a tempo (cronometrata), una corsa ad eliminazione (vengono eliminati, ogni due giri a eccezione del primo, i pistard più lenti, mentre i due atleti più veloci si giocano la vittoria nella volata finale) e una corsa a punti, al termine dei quali i parziali delle singole manches confluiscono nella classifica generale;
- il Keirin, una specialità di origine giapponese in cui, nei primi 2 km, sette pistard seguono una particolare motocicletta (il derny), per poi lanciarsi alla volata finale (700 metri);
- la velocità a squadre, in cui si sfidano due squadre di tre corridori partendo da due punti opposti della pista (una specialità simile al tandem, di cui ha preso il posto poiché più spettacolare);
- l'inseguimento individuale o a squadre, in cui due pistard o gruppi di atleti (fisicamente molto resistenti), partendo da due punti opposti della pista sulla medesima linea, tentano, rincorrendosi, di raggiungerci l'un l'altro (vince chi fa segnare, nel complessivo, il tempo migliore).

2.3.2 La segnaletica della pista

Benché i velodromi presentino caratteristiche diverse gli uni dagli altri, a cominciare dalla lunghezza del tracciato stesso e dalle tecniche costruttive della pista, la tendenza è quella, ovviamente, di uniformare i nuovi impianti alle regole imposte dall'UCI, nell'ottimo di poterli accreditare per i grandi eventi promossi dell'Unione. Tutti, però, compresi gli impianti storici, presentano una specifica segnaletica tracciata sul paraboloide. Ogni "zona", delimitata da strisce di colore diverso, è infatti utilizzata a seconda della tipologia di gara (**10**). Partendo da sinistra verso destra, immaginando di percorrere la pista tenendo il campo racchiuso dall'anello a sinistra, troviamo:

- la zona di sicurezza, genericamente ricavata nel parterre, che non è parte integrante della pista stessa. Denominata anche come fascia di sicurezza, questa consente agli atleti di entrare o uscire dalla pista. Nel Motovelodromo "Fausto Coppi", questa non è attualmente chiaramente delimitata, ma si sfrutta la pista di atletica a doppia corsia;
- la zona di riposo, ad essa adiacente, larga circa il 10% della pista stessa, genericamente individuata con il blu negli impianti più moderni. Anche



10 Linee orizzontali e trasversali sulla pista da corsa

questa, peraltro, non è parte del paraboloide e non è, dunque, possibile percorrerla durante le gare; funge da zona di riscaldamento ed è percorribile, in occasione delle gare di velocità, soltanto nel momento in cui è impossibile percorrere il paraboloide in sicurezza, senza nuocere a sé stessi e agli altri pistard, a causa dell'eccessiva lentezza dei ciclisti (soprattutto nelle marcature durante i tratti di gara iniziali);

- linea di misurazione (o corda): larga cinque centimetri, determina la lunghezza della pista, ed è tracciata in nero a venti centimetri dalla fine della fascia di riposo. Essendo la linea più

corta possibile e, dunque, la via più breve da percorrere, è la linea seguita durante le prove cronometrate, ed è per questo segnata ogni dieci metri, al fine di rendere più immediata la misurazione;

- linea dei velocisti, posta a 85 cm dalla precedente e colorata in rosso, soprannominata "corridoio dei velocisti". È occupata, infatti, solo dal corridore che vi accede per primo durante la volata, conservandone la precedenza; può essere occupata da un altro pistard solo nel momento in cui il ciclista deciderà volontariamente di uscirne;

- linea degli strayer, disegnata a 2.45

metri (almeno) dal bordo esterno della pista ed è colorata generalmente in blu. Rappresenta l'area in cui è consentito il sorpasso nelle gare dietro-motore;

- balastra (ringhiera), che non è una vera e propria linea disegnata per terra ma, in qualche modo, delimita esternamente la pista.

Sono infine presenti anche delle linee trasversali:

- linea dei 200 metri, tracciata in bianco prima della linea d'arrivo, indicante la fascia di pista cronometrata nelle gare di velocità, compresa fra essa e l'arrivo;

- linea d'arrivo, tracciata in nero anche sul basamento della balastra e sulla pista per essere più facilmente individuabile, indicante la fine della pista e il giro completo e posta, generalmente, a 3/4 del rettilineo principale;

- linee dell'inseguimento (in rosso), utilizzate durante le discipline di gruppo e nelle prove a tempo.

2.3.3 La bicicletta per la pista

Nella sua essenzialità, la bicicletta da pista è, paradossalmente, la riproposizione più fedele della bicicletta originaria. Quest'ultima, infatti, priva di freni, cambio, doppia corona e altri

accorgimenti introdotti per renderla più adatta alla strada, era essenziale nei suoi componenti: telaio, manubrio, due ruote, sellino, pedali, catena. La bici da pista (**11**), dunque, rappresenta l'unione tra passato e futuro: se da un lato rimane concettualmente legata al design primordiale, dall'altro costituisce più di ogni altro sport l'occasione di sperimentazione tecnologica, sui materiali e sull'aerodinamica dei mezzi, sempre più centrali all'interno delle strategie di ciascun team di gara. I freni sono completamente assenti: correndo su una pista perfettamente regolare, questi risultano infatti inutili o addirittura potenzialmente pericolosi, poiché il loro utilizzo determina la rapida diminuzione della forza centrifuga e, dunque, la perdita di aderenza tra la pista e il mezzo stesso.

Le bici da pista, poi, sono a scatto fisso: è questa la loro caratteristica principale. Il controllo del mezzo, dunque, è completamente affidato al ciclista: nelle normali biciclette, infatti, l'atleta può decidere di sfruttare l'inerzia e smettere di pedalare per un breve periodo di tempo, continuando comunque ad avanzare. I pedali di una bici a scatto fisso, invece, quando questa è in movimento girano continuamente, senza possibilità di contropedalare.



11 Bici da corsa (a scatto fisso)
© <http://www.bicivendita.it>

3

il caso studio del vigorelli a milano

3.1 il vigorelli nella storia

3.1.1 un errore di valutazione

2.1.2 salvare il vigorelli

2.1.3 i nuovi velodromi

2.1.4 un patrimonio da custodire

3.2 il concorso internazionale

3.2.1 la struttura del concorso

3.2.2 gli elaborati richiesti

3.2.3 gli esiti del concorso

3.2.4 le critiche al progetto vincitore

3.2.5 la tutela dell'impianto

3.2.6 analisi degli esiti

3.2.6 conclusioni

3.1 il vigorelli nella storia

“ *It was like nothing else I had seen* ”

Reginald Harris

Roma ospita i Mondiali di ciclismo su pista anche nel 1932, presso lo Stadio Nazionale di Marcello Piacentini, inaugurato nel 1911 e demolito nel 1957 (al suo posto, sorgerà lo splendido Flaminio). Il Piacentini contiene una pista in legno lunga circa 400 metri, acquistata già nel 1934 dal Comune di Milano per essere collocata all'interno del Velodromo Vigorelli, il nuovo impianto posto a pochi metri dal Sempione. In pochi anni, questo impianto diventerà il più celebre al mondo grazie alla sua “Pista Magica”, particolarmente veloce e scorrevole. Il Vigorelli, intitolato oggi ad Antonio Maspes, merita un capitolo a sé: conosciuto anche come La Scala del Ciclismo, Pista dei Record, Grande Transatlantico, per citare solo alcuni epiteti, questo impianto accoglierà i più grandi campioni di sempre della storia del ciclismo su pista.

3.1.1 Un errore di valutazione

Nel 1939, Reginald Harris, grande velocista britannico, nella sua autobiografia, in riferimento al Vigorelli scrive: “*It was like nothing else I had seen*”, descrivendolo dunque come qualcosa di mai visto prima. Il riferimento, innanzitutto, è alla pista in legno (progettata dall'architetto tedesco Clemens Schuermann) e, in generale, alla modernità dell'impianto e delle sue strutture, progettate dagli Ingegneri Ugo Fini e Giuseppe Baselli (Ufficio Tecnico Comunale). La fortuna del Vigorelli, però, nasce da un clamoroso errore di valutazione: durante le operazioni di montaggio della pista ci si accorge che è troppo larga per lo spazio che l'avrebbe dovuta contenere. Per far sì che la pista possa essere adattata all'impianto già progettato, la quota del terreno viene abbassata e, contestualmente,

le curve vengono tagliate, sotto la supervisione dello stesso Schuermann. In luogo degli originari 400 metri di lunghezza, pertanto, la pista assume la peculiare lunghezza di 397,76 metri: come risultato immediato di questa operazione, il passaggio tra le paraboliche (inclinate di ben 42,5 gradi) e i rettilinei è meno graduale. Di conseguenza, benché le paraboliche siano più ostiche da superare, la velocità sui rettilinei è notevolmente maggiore: il Vigorelli è, in effetti, una pista scorrevole come nessun'altra al mondo. È facile immaginare l'impianto assuma così un ruolo di prim'ordine nel panorama delle corse su strada e su pista, non solo in Italia: il Giro d'Italia termina la propria corsa nell'impianto di via Arona per ben ventitré volte, il Giro di Lombardia per ventuno. All'interno dell'impianto, la popolazione assisteva entusiasta alle premiazioni dei propri beniamini e al giro d'onore dei vincitori. Il primo ciclista ad entrarvi in Maglia Rosa fu Gino Bartali (1936), l'ultimo Sean Kelly, vincitore del Giro di Lombardia. Il Maspes, comunque, è stato innanzitutto il Velodromo delle gare su pista, ospitando i campionati Mondiali per ben quattro volte (1939, 1951, 1955, 1962).

3.1.2 Salvare il Vigorelli

In seguito ai bombardamenti subiti durante la Seconda Guerra Mondiale, il "Vigo" viene danneggiato e subito ricostruito; la sua copertura, crollata sotto il peso di un'abbondante nevicata nel 1985, viene sostituita nel 1990. Nel momento in cui l'attenzione verso gli impianti ciclistici comincerà a scemare, il Vigorelli inizierà a perdere la propria attrattività: i tempi di Coppi, Moser, Maspes sono certamente irripetibili. Lo standard dei 250 metri previsto dall'UCI per la lunghezza delle piste in gare ufficiali, poi, non facilita sicuramente le cose.

Dal quel momento, in Italia, si comincia a credere - erroneamente - che gli impianti storici siano, in un certo senso, inutilizzabili; all'estero, invece, si comincia a riscoprire il ciclismo su pista anche in strutture più antiche del Vigorelli stesso (come, ad esempio, all'*Herne Hill* di Londra, **R3** pag. 210). La nascita di un comitato costituito da cittadini milanesi nei primi anni del 2000 culmina col riconoscimento, da parte del Ministero dei Beni Culturali, della tutela dell'impianto in quanto monumento (2013). L'anno seguente, il Vigorelli è al centro di un concorso internazionale di architettura, i cui esiti verranno approfonditi successivamente (**3.2**)

e che porterà al restauro del velodromo, a partire dalla copertura e dalla pista. Lo stesso comitato, fino al termine dei lavori, gestisce l'impianto, aprendolo saltuariamente e facendo rivivere agli appassionati l'emozione di correre sulla storica pista del Maspes.

È anche grazie a queste iniziative volontarie che oggi il Vigorelli non è un museo di se stesso: benché i fasti del passato siano probabilmente destinati a rimanere tali, è possibile pensare ad un futuro alternativo, che consenta di utilizzare l'impianto anche in maniera didattica da chi, per la prima volta, si affaccia al mondo del ciclismo, e, più semplicemente, per contribuire a rilanciare il movimento del ciclismo su pista in Italia.

3.2 il concorso internazionale

Viene indetto nel 2012 il Concorso Internazionale di progettazione per la riqualifica dell'impianto del Maspes Vigorelli di Milano. Situato nella parte nord-ovest della città, attualmente nei pressi del celebre quartiere *CityLife*, l'impianto è stato completamente inglobato nel tessuto urbano esistente, fortemente estesi e consolidatosi nell'ultimo decennio (**M5**). Il lotto di pertinenza, in particolare, è delimitato da Via Arona, Via Giovanni da Procida, Via G. Savonarola, Viale Duilio e Piazzale Carlo Magno. L'obiettivo del concorso, indetto dalla Giunta Pisapia che ha fortemente creduto nella riqualifica del Velodromo, ha come obiettivo la restituzione dell'impianto alla città, in un contesto completamente rinnovato rispetto a quello esistente ai tempi dell'apertura del "Vigo". La stessa giunta, nella persona del sindaco Giuliano Pisapia,

del vicesindaco di Milano con delega all'Urbanistica Ada Lucia De Cesari-
se dell'Assessora allo Sport, Tempo libero, Benessere e Qualità della vita, Verde, Personale e Tutela animali, ha destinato originariamente ben 18 milioni di euro al completamento del progetto¹. Questi sono stati sottratti, in gran parte, al Museo d'Arte Contemporanea di Libeskind, previsto nel quartiere *CityLife* e mai più realizzato.

Alla base dell'idea di riqualificazione dell'impianto, ad ogni modo, vi è la ferma volontà di costituire un polo sportivo vero e proprio, dove possano essere praticati sport differenti, pur preservandone l'antica vocazione. La capacità di relazionarsi e aprirsi alla città, nell'ottica di dialogare con *CityLife* e di presentarsi come vero e proprio punto di riferimento per lo sport in città, mediante la trasforma-

zione delle aree pubbliche limitrofe, è il punto cruciale del progetto, in totale analogia con quanto potrebbe rivelarsi strategico pianificare per la riqualifica dell'impianto torinese.

3.2.1 La struttura del concorso

Il concorso, che ha attratto l'attenzione di numerosi partecipanti e che ha avuto esito in una (parziale) ristrutturazione del "tempio" del ciclismo su pista, consiste in due fasi:

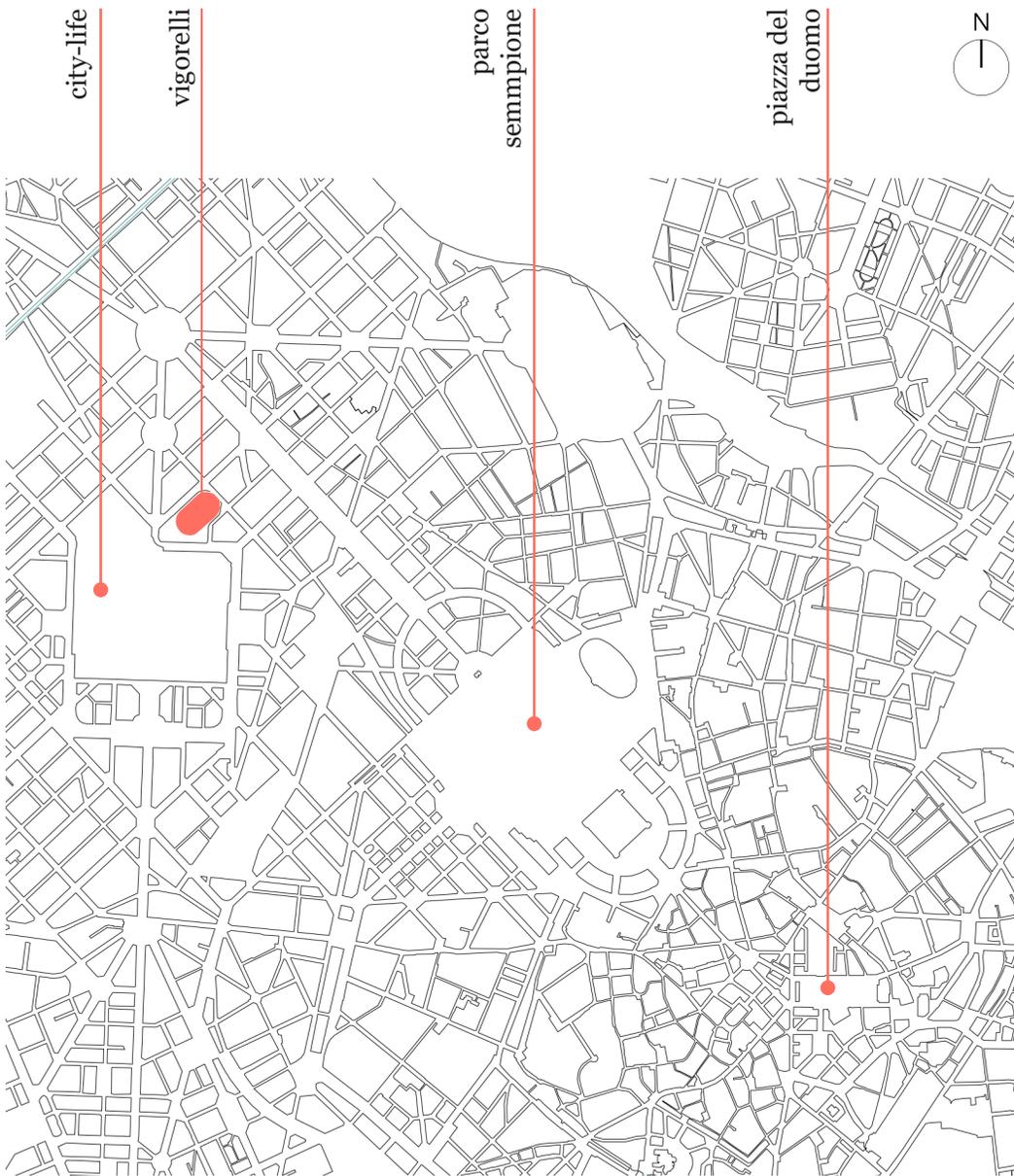
- la prima, di selezione dei partecipanti, è aperta ai partecipanti in possesso dei requisiti previsti dal Codice degli Appalti, in particolare agli artt. 38 e 39 del D. Lgs. n. 163/2006;
- la seconda, "concorsuale", prevedeva la presentazione del progetto, in forma anonima, da parte dei dieci candidati selezionati nella prima fase. Ogni progettista "finalista" ha ricevuto un contributo a titolo di "rimborso spese" pari a € 5.000,00; il vincitore del concorso, invece, ha beneficiato di un contributo immediato a titolo di premio di € 25.000,00, inteso come anticipazione di un compenso massimo pari a € 150.000,00 per l'intera progettazione preliminare.

3.2.2 Gli elaborati richiesti

Ai partecipanti è stato richiesto, nella fase preliminare, una tavola formato UNI A1 in orizzontale presentata su un pannello rigido. Scopo dell'elaborato, composto liberamente, è quello di illustrare la propria idea progettuale. È richiesta in aggiunta una piccola relazione al fine di inquadrare il caso studio.

In fase concorsuale, invece, sono state richieste cinque tavole in formato UNI A0 poste in verticale, montate su pannelli rigidi e contenenti:

- una planimetria generale dell'intervento ipotizzato (scala 1:1000), con un inserimento planivolumetrico del progetto e il nuovo layout urbano (nuovi eventuali collegamenti con la città, principali accessi, mobilità sostenibile);
- una planimetria generale del progetto (scala 1:500);
- elaborati tecnici (piante, prospetti, sezioni in scala 1:200);
- viste progettuali, liberamente elaborate, atte a illustrare il progetto;
- indicazioni sui dettagli costruttivi, sui materiali utilizzati, sulle tecnologie da utilizzare di libera composizione, al fine di consentire una prima valutazione economica dell'intervento. È richiesta una relazione contenente gli schemi relativi ai flussi, un rendimento energetico di massima, una



valutazione dettagliata parametrica dei costi dell'intervento, le strategie legate alla sua sostenibilità.

3.2.3 Gli esiti del concorso

L'esito del concorso, reso pubblico il 19 aprile 2013, ha premiato il progetto del gruppo guidato da Vittorio Grassi con John Barrow, Knut Goppert, Marija Golubovic, Giuseppe Gaspare Amaro, Giorgio Veronelli. Tra le motivazioni della giuria, presieduta dall'Arch. Federico Oliva (Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica) e composta dall' Arch. Enrico Carbone (in rappresentanza del CONI), dal Dott. Mario Moneta (Direttore Centrale della Direzione Centrale Sport, Benessere e Qualità della Vita del Comune di Milano), dall'Arch. Fabio Nonis (Rappresentante dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori e Paesaggisti della Provincia di Milano) e dall'Arch. Giancarlo Tancredi (Direttore del Settore Progetti Urbanistici Strategici del Comune di Milano), appare determinante, ancora una volta, la volontà di trasformare il Vigorelli in un impianto polifunzionale, promettendo la realizzazione di un complesso dotato di una pista rimovibile, in legno, lunga 250 metri (non più 400) - in modo tale da renderla omologabile per le

gare internazionali - e adatto anche alla pratica di football, rugby, basket, oltre allo skate, collocato in un parco appositamente realizzato.

3.2.4 Le critiche al progetto vincitore

Le critiche nei confronti del progetto non sono mai mancate: prevedere l'eliminazione definitiva della pista storica, che peraltro aveva sancito la fortuna del Maspes proprio grazie alla sua insolita natura, avrebbe consentito l'inserimento di campi dedicati agli sport più disparati e, nelle previsioni dei progettisti, alla creazione di una vera e propria Accademia dello Sport milanese, con sede al Vigorelli. Ma a che prezzo? Come avrebbero potuto allenarsi i pistard italiani? Quali costi avrebbe comportato il montaggio all'occorrenza di una pista, seppur omologata, in occasione di ogni evento internazionale riconosciuto dall'UCI? Sarebbe davvero stata preservata l'identità del luogo o, col passare del tempo, il ciclismo su pista sarebbe definitivamente scomparso a favore della massima polifunzionalità possibile e, dunque, di un maggiore ritorno economico?

3.2.5 La tutela dell'impianto

Tutte queste domande, ad ogni modo, sono state rapidamente archiviate: il veto decisivo sul progetto di Grassi, infatti, è arrivato da parte del Ministero dei Beni Culturali, che nell'Ottobre 2013 ha posto il vincolo storico sulla Pista del Vigorelli. Una scelta, quella del Ministero, decisamente opinabile - almeno nelle tempistiche, considerando che è arrivata a quasi un anno dalla pubblicazione degli esiti del concorso - e cui il Comune ha presentato ricorso, pur senza successo.

Un altro progetto, comunque, è stato portato a termine: si tratta di un intervento conservativo, che ha previsto il rifacimento della copertura dell'impianto e il rivestimento dell'originale pista in pino svedese con un legno che necessita di minor manutenzione tra gli interventi di maggior rilievo, unitamente al rifacimento del manto erboso sintetico e la sistemazione di tribune e sottotribune, più altre piccole migliorie. Il Vigorelli non ha rinunciato pertanto alla sua vocazione storica, legata indissolubilmente al ciclismo su pista. Potranno essere praticati altri sport: il campo interno potrà ancora ospitare partite di calcio, football americano e rugby, in linea con quanto successo, seppur a fasi alterne, nell'ultimo ventennio.

Il progetto conservativo, archiviata definitivamente la proposta di Grassi, è stato portato a termine alla fine del 2017 e ha consentito un risparmio di ben 11 milioni di euro (sui 18 originariamente previsti), dirottati su altri interventi in Zona 8 a Milano².

3.2.6 Analisi degli esiti

Sono di seguito analizzati i primi tre progetti classificati e altri cinque progetti ritenuti particolarmente significativi: lo scopo di questa analisi è di presentare gli esiti e i possibili approcci tentati in un caso studio analogo all'area di progetto in esame. Essendo il Vigorelli praticamente l'unico grande impianto storico del ciclismo oggetto - fino ad ora - di un bando di gara internazionale (il cui riscontro, peraltro, è stato particolarmente significativo), potrebbe risultare proficuo, ai fini del progetto, illustrare le soluzioni - anche, provocatoriamente, le più "estreme" - ipotizzate per la riqualificazione del Maspes.

Le schede di valutazione (dalla Scheda **S1** a **S8**) si compongono, per ogni progetto, di una descrizione dell'ipotesi in esame, di una o più immagini significative che illustrano il concept progettuale e di alcuni parametri che, in estrema sintesi, denunciano le



caratteristiche fondamentali di ogni progetto. Tali parametri sono ulteriormente divisi in *elementi tecnici e funzionali*, derivanti dall'analisi oggettiva del progetto, e in *elementi qualitativi*, conseguenti ad una lettura più intima e soggettiva della proposta in esame. Gli elementi di valutazione oggettiva sono sei e riguardano l'intervento sul costruito e sull'intorno; ognuno di questi è valutato in maniera positiva (+1 punto) o negativa (0 punti). I parametri soggettivi, quattro, tengono conto del rispetto dell'identità storica del luogo (parametro **g**), della relazione con il contesto e, dunque, dell'apertura verso la città (**h**), dell'impatto formale e funzionale sul Vigorelli e sul contesto (**i**) e, più in generale, della sostenibilità (anche economica) del progetto (**l**). Ognuno di questi viene valutato su una scala da 0 a 1 punti. I parametri oggettivi gravano dunque per il 60% sulla valutazione finale, i parametri soggettivi per il restante 40%. La somma dei punteggi ottenuti, su un totale di 10 punti, consente una lettura immediata della valutazione dei diversi progetti.

3.2.7 Conclusioni

Illustrare il concorso per il Vigorelli, l'organizzazione del contest e i suoi

esiti più significativi non è puramente autoreferenziale: potrebbe consentire, da una parte, di guardare agli approcci già tentati da progettisti accreditati, tenendo in considerazione quelli ritenuti più convenienti rispetto al caso studio torinese, in un'area per molti versi analoga a quella in esame; dall'altra, di fornire un valido supporto organizzativo nell'ottica della redazione di un (nuovo) bando, guardando ad un evento che ha comunque ottenuto un riscontro decisamente positivo sotto molti punti di vista. Ad oggi, comunque, quello del Vigorelli costituisce probabilmente l'unico caso studio al mondo analogo a quello del Motovelodromo "Fausto Coppi" per la volontà, da parte delle Amministrazioni, di voler restituire un impianto storico alla sua città, nonché per le numerose possibilità che potrebbero scaturire in seguito alla pubblicazione di un bando per un concorso di architettura.

Note

1 <https://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/print/Ab6JiWpH/0>

2 <https://www.ilfattoquotidiano.it/2014/03/23/milano-ok-al-restauro-del-velodromo-vigorelli-riapre-il-tempio-del-ciclismo-su-pista/923469/>

S1 primo classificato

progettista vittorio grassi & partners

Obiettivo del progetto è quello di creare una vera e propria arena eventi, in grado di attirare l'attenzione di esperti, appassionati, sportivi ed, in generale, cittadini: per questo è prevista, contestualmente allo smantellamento della pista originale, la realizzazione di un campo, all'interno dell'impianto, capace di ospitare gli sport più disparati. Dal calcio al tennis, dallo skate alla pallavolo, in uno spazio protetto – correlato di spazi commerciali, palestre, spazi per lo sport a servizio – e completamente rinnovato. La copertura, in acciaio, è nuova e curvilinea, quasi a ricordare l'andamento della pista originale; questa, rimossa, è sostituita da una pista lunga 250 metri, omologata per gli eventi sportivi internazionali riconosciuti dall'UCI. L'intero impianto, peraltro, è rivestito da una nuova pelle metallica che ingloba la copertura stessa, composta da pannelli romboidali in alluminio che lasciano penetrare la luce naturale.

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)



elementi qualitativi

- g** rispetto identità storica **0,6 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,5 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,7 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,6 / 1**

rating

7,4 / 10



S2 secondo classificato

progettista dgt architects

Rinuncia al ciclismo e, dunque, parzialmente alla sua identità, la proposta progettuale di DGT Architects, che, invece, punta sulla permeabilità e su un uso continuativo del Vigorelli. La pista lineare originale rimane soltanto nella sua impronta; al suo posto, un anello che, dalla strada, lascia intravedere l'interno dell'impianto e il suo campo sintetico, mentre, dall'interno, ospita delle nuove sedute-tribune. Il carattere dell'intervento è semipubblico, in quanto il Vigorelli è pronto ad ospitare attività di servizio e commerciali al piano terra e partite di calcio, rugby e football sul proprio campo, ma è anche una piazza pubblica accessibile durante i momenti di inattività. Particolarmente riuscito è l'intervento sulla copertura e sul nuovo rivestimento esterno, capace di restituire all'impianto leggerezza, eleganza, sobrietà.

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)



elementi qualitativi

- g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,9 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,8 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,3 / 1**

rating

4,3 / 10



S3 terzo classificato

progettisti team matteo umberto poli

Appare forse come il più conservativo dei tre, dal punto di vista funzionale, il progetto presentato dal team guidato da Matteo Umberto Poli; dal punto di vista formale, invece, il progetto stravolge l'impianto urbano del Vigorelli. Il nuovo hub culturale e sportivo è infatti un impianto (a capienza ridotta) capace di ospitare le principali competizioni mondiali di ciclismo, potendo essere classificato dall'UCI come impianto di Categoria 1. La storica pista è sostituita con un anello più piccolo (250 metri), così come richiesto per questo tipo di competizioni. Il recupero dell'impianto nei locali sottotribuna consente di allocarvi le principali attività di servizio e ristoro, mentre la zona antistante il Vigorelli viene tramutata in campi sportivi all'aperto, omologati per la pratica di football, volley, rugby, calcio. Questa è ricavata e ampliata mediante l'inserimento di un nuovo parallelepipedo che "trancia" l'anello di tribune originali, a favore di una maggiore area pubblica antistante, idonea ad ospitare dei concerti.

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)

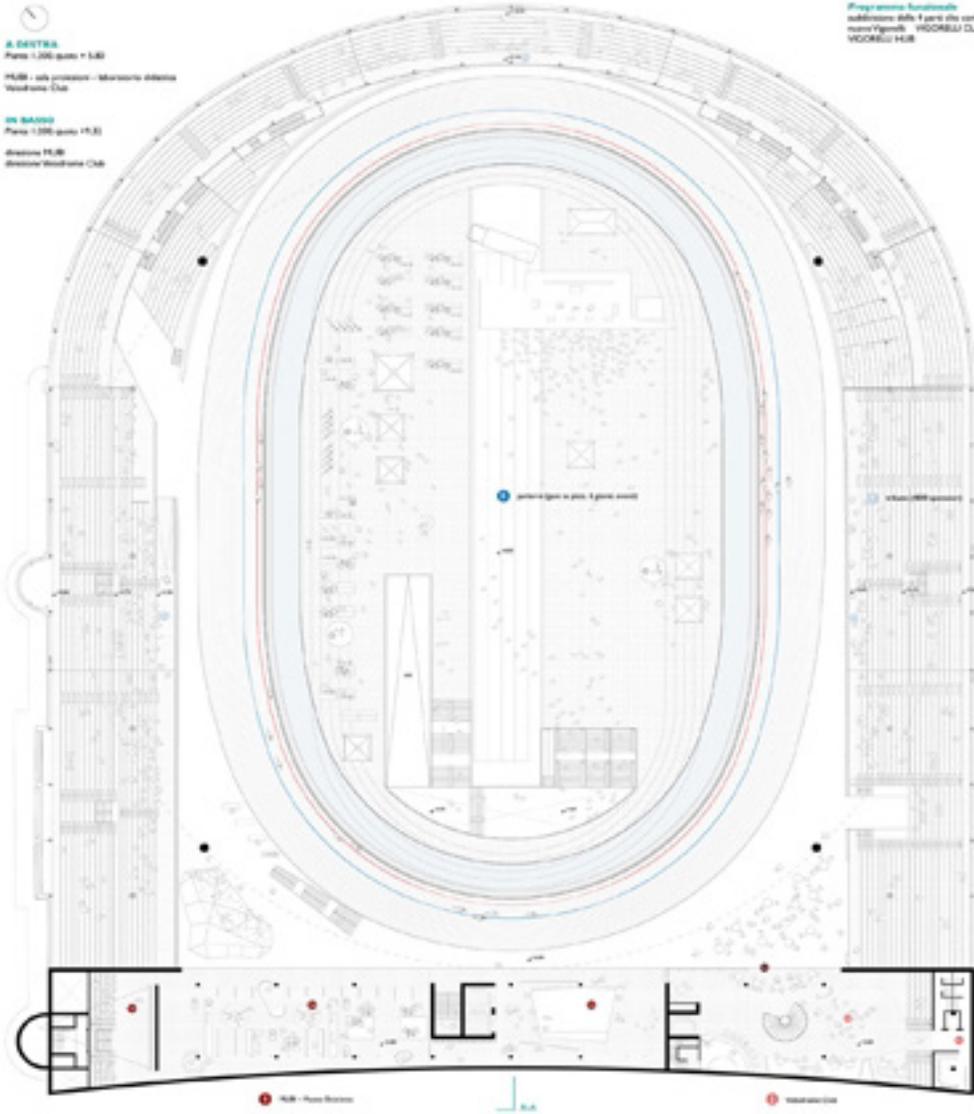


elementi qualitativi

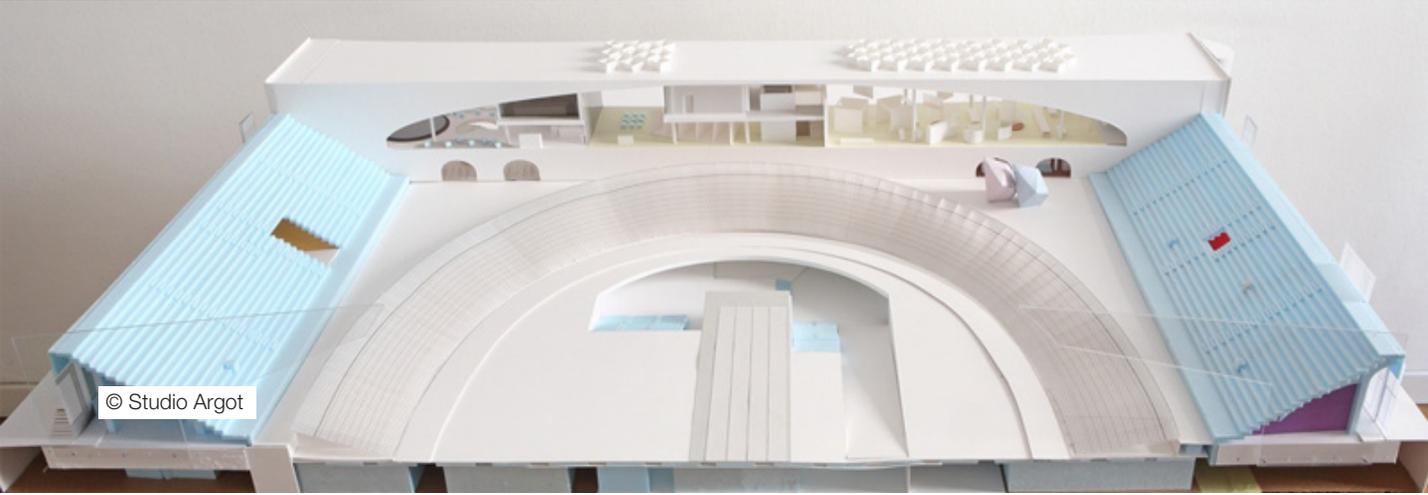
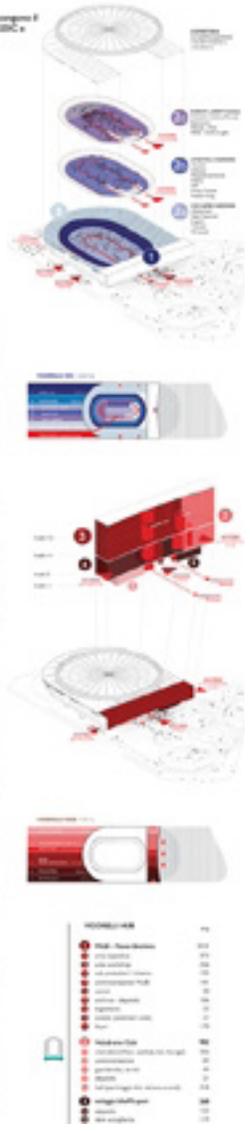
- g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,4 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,8 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,5 / 1**

rating

6,9 / 10



Programma Funzionale
suddivisione della 4 zone che comprendono il nuovo Vigorelli - PROGRESSO CLASSIC e VIGORELLI HUB



S4

progettista kengo kuma & associates

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)

elementi qualitativi

- x** **g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- ✓** **h** permeabilità dell'impianto **0,9 / 1**
- ✓** **i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,8 / 1**
- ✓** **l** sostenibilità dell'intervento **0,4 / 1**

rating

7,3 / 10



S5

progettista vittorio grassi & partners

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)



percezione del progetto

- g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **1 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,8 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,2 / 1**

rating

4,2 / 10



S6

progettista morena architects

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)



elementi qualitativi

- g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,4 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,6 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,5 / 1**

rating

4,7 / 10



S7

progettista giampaolo grasso

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)

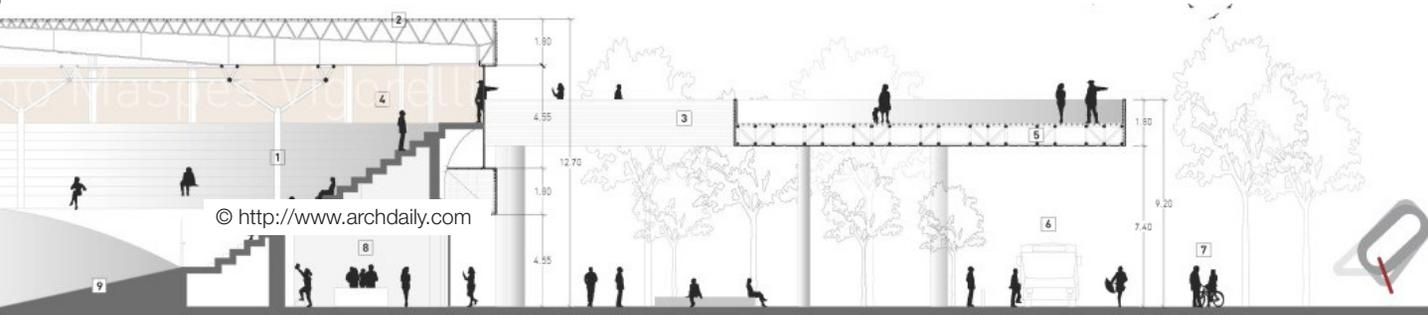


elementi qualitativi

- g** rispetto identità storica **0,6 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,7 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,6 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,4 / 1**

rating

7,3 / 10



S8

progettista massimiliano cuccarano & partners

elementi tecnici e funzionali

- a** mantenimento della pista originale
- b** sostituzione della copertura
- c** nuovo rivestimento esterno
- d** impianto a carattere privato
- e** possibilità di praticare ciclismo su pista
- f** possibilità di eventi internazionali (UCI)



elementi qualitativi

- g** rispetto identità storica **0,2 / 1**
- h** permeabilità dell'impianto **0,4 / 1**
- i** riqualificazione delle aree limitrofe **0,5 / 1**
- l** sostenibilità dell'intervento **0,2 / 1**

rating

4,3 / 10





4

il motovelodromo

“fausto coppi”:

introduzione

4.1 il “fausto coppi” nella storia

4.1.1 dal 1920 al 1946: il progetto e la costruzione

4.1.2 dal 1946 al 1950: il periodo post-bellico

4.1.3 dal 1950 al 1980: un trentennio difficile

4.1.4 dal 1980 al 1996: il declino

4.1.5 dal 2000 ad oggi: la rassegna stampa

4.2 il motovelodromo

4.2.1 consistenza del bene

4.2.2 altimetria

4.2.3 analisi dei degradi

4.2.4 consistenza del bene

4.2.5 accessibilità

4.2.6 rilievo

4.3 il motovelodromo nei circuiti turistici e competitivi

4.3.1 la milano-torino

4.3.2 il giro del piemonte

4.3.3 vento

4.1 il “fausto coppi” nella storia

“

In un quadro simile, fioriscono gli impianti sportivi dedicati al culto dell'atleta-eroe: alcuni di questi sono dei capolavori di architettura e ingegneria

Il tempo libero viene “nazionalizzato” dal fascismo a partire dal 1925 mediante l’istituzione dell’OND (Opera Nazionale Dopolavoro). Questo diventerà, tra il 1927 e il 1939, una sorta di movimento nazionale, avente lo scopo di controllare completamente la vita dei cittadini (anche) attraverso l’organizzazione del tempo libero. L’italiano fascista è idealizzato nella figura del giovane Balilla in divisa, ovvero un uomo atletico e coraggioso: lo scopo è infatti quello di creare dei soldati athleticamente “perfetti” mediante una sorta di “risanamento” collettivo. Gli esercizi e le abilità acquisite mediante lo sport fascista sono messe in evidenza mediante apposite parate pubbliche o eventi dedicati alla ginnastica. L’idea alla base è infatti quella di potenziare il corpo e quindi la mente: ne avrebbe beneficiato l’intera “razza” italiana, resa più idonea al combat-

timento. Molte risorse, soprattutto economiche, vengono impiegate a tal scopo: è finanziata in quest’epoca la costruzione o la ristrutturazione di edifici per lo sport.

Il culmine della politica mussoliniana risiede nell’istituzione del sabato fascista (20 giugno 1935), quando cioè si riduce l’orario di lavoro e scolastico alle tredici per permettere a tutti di partecipare a manifestazioni ed eventi di vario tipo. In un quadro simile, fioriscono gli impianti sportivi dedicati al culto dell’atleta-eroe: alcuni di questi sono dei capolavori di architettura e ingegneria. Molti verranno poi dismessi e/o smantellati, per lo più a causa delle loro eccessive dimensioni, della mancanza di programmazione della loro gestione e, dunque, della loro insostenibilità economica.

4.1.1 Dal 1920 al 1946: il progetto e la costruzione

La storia del Motovelodromo risale ai primi anni del Novecento (Rassegna Stampa **RSI**): in seguito alla Prima Guerra Mondiale, un gruppo di sportivi torinesi identificati nella SIM (Società Incremento Motovelodromo), conosciuta altrimenti come Società Anonima Motovelodromo Torinese, manifesta la volontà di costruire un velodromo a Torino. Il 15 Marzo 1920, la SIM presenta la domanda per ottenere l'autorizzazione del progetto a firma dell'ingegnere Ernesto Bourlot, anche se in seguito il progetto verrà attribuito a Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana. L'edificio sorgerà nella zona est di Torino, tra il fiume Po e la collina, su un'area di forma trapezia di 24.000 metri quadrati circa, e andrà a sostituire il Ciclodromo di Corso Dante 40 e il velodromo di Corso Re Umberto, a ridosso dell'Ospedale Mauriziano. Originariamente l'impianto è costituito dai seguenti elementi: una pista ad anello in calcestruzzo, di quasi 400 metri di lunghezza e 8 metri di larghezza, con curve sopraelevate a 45°; all'interno della pista un campo in erba utilizzato per lo svolgimento di attività ginniche, manifestazioni collettive, calcio, un campo da ten-

nis e una palestra. Fin dal principio il Motovelodromo ha sempre avuto dunque carattere polifunzionale. L'edificio presenta inoltre due tribune semi coperte con struttura in legno, poste ai lati dei rettilinei della pista, sormontate da un'agile orditura in legno sovrastata da lastre di eternit. Questa era sostenuta da degli eleganti elementi in cemento, arricchiti da un capitello semplificato. Sono infine presenti la casa del custode, i servizi per il personale, i locali e i servizi igienici per gli atleti e per il pubblico, collocati nella parte sottostante le tribune. Nel 1922, a soli due anni dall'apertura dell'impianto, iniziano i lavori di ampliamento: viene costruita la tribuna sulla curva sud, che presenta una struttura in cemento armato, alla quale si accede mediante due scale sorrette da archi rampanti. Con questo ampliamento la capacità del Motovelodromo aumenta a circa 7500 posti, in risposta all'esigenza di ospitare un pubblico sempre più numeroso. Il grande successo del motovelodromo dei primi anni subisce una forte battuta d'arresto verso la fine degli anni Venti, quando rischia la chiusura, impedita soltanto da un gruppo di sportmen torinese che lo prendono in gestione. *“Essendo nato come strut-*

tura privata e oltretutto di notevoli dimensioni, il Motovelodromo ha sempre corso il pericolo di una possibile chiusura, anche nei periodi più favorevoli, questo perché le diverse Società, che lo hanno avuto in gestione nell'arco di quindici anni, non possedevano i fondi sufficienti per far fronte alle ingenti spese di manutenzione, necessarie per un impianto di tale livello”¹.

Nel 1932 il Commissario dell'Unione Velocipedistica Italiana nel 1932 organizza un programma di manifestazioni e ne richiede l'affitto; allo stesso modo, due anni dopo, ne richiede nuovamente la gestione per il periodo di un anno.

Nonostante le suddette iniziative, il Motovelodromo è in declino, non essendo più idoneo agli scopi per cui era stato costruito; il CONI sollecita dunque la civica Amministrazione a costruire un nuovo velodromo, ma questa opzione viene ritenuta economicamente infattibile. Si ritiene che la Società Anonima Motovelodromo debba procedere con le opere di manutenzione, regolarizzando la pista, ma quest'ultima ritiene che queste opere siano troppo onerose, per cui esorta la Città di Torino a acquistare il Motovelodromo per un prezzo pari a un milione e trecentomila lire; consi-

derandola un'offerta vantaggiosa, la Città acquista il Motovelodromo il 3 Maggio del 1935.

In data 10 Giugno 1935 iniziano i lavori di maggiore importanza per la messa in efficienza del complesso. La sistemazione delle tribune risulta essere di assoluta priorità: la loro struttura lignea risultava fortemente compromessa.

“Occorreva, inoltre, provvedere alla costruzione di un'apposita canalizzazione per la raccolta dell'acqua piovana, che rendeva del tutto impraticabile il sottopassaggio di accesso alla pista e alle aree adiacenti”².

Il 16 Aprile 1936 il signor Eugenio Montalcini, Commissario della I Zona della Federazione Ciclistica Italiana, prende in gestione l'impianto fino al 31 Dicembre 1938. Lo stesso, in occasioni delle numerose manifestazioni sportive, si fa carico delle spese per l'efficientamento dell'impianto elettrico.

I destini del Motovelodromo rimangono comunque ancora incerti: viene richiesto all'Amministrazione un contributo eccezionale, necessario a garantire le attività per la stagione del 1937: a giugno dello stesso anno, infatti, verranno ospitati i Campionati Italiani di ciclismo su pista. Tra le altre migliorie apportate, vengo-

no realizzati i locali sotto la tribuna curva, migliorato l'impianto elettrico, sistemati i sedili delle tribune, riparati i muri di sostegno alla pista.

Anche l'anno successivo, il 1938, è caratterizzato da continui lavori di manutenzione: la sottomurazione dei muri del sottopassaggio, la sistemazione dei servizi igienici della tribuna d'onore, il rifacimento della copertura e del pavimento del locale direzione, la riparazione della pista e della gradinata per il pubblico. Il 31 Dicembre 1938 scade la locazione del Motovelodromo e viene richiesto il rinnovo al Direttorio della I Zona della F.C.I con possibilità di modifica da locazione dell'impianto a concessione. Il canone di locazione ammonta infatti a £ 10.000, ma è anche richiesto il pagamento dell'energia elettrica consumata; le spese assorbono completamente i proventi derivati dalle varie manifestazioni. Queste, ad ogni modo, non possono essere sospese, trattandosi del più efficace sistema di propaganda nei riguardi della Gioventù Italiana del Littorio.

Il Municipio concede dunque per i tre anni successivi, fino al 31 Dicembre del 1941, l'uso dell'immobile, mediante il pagamento di un canone annuo di £10, provvedendo inoltre ad effettuare alcuni lavori di riparazione. Duran-

te la Seconda Guerra Mondiale, nel 1943, il Motovelodromo viene bombardato e subisce numerosi danni alle gradinate, alla pista e agli spogliatoi. Nel 1945 scade la convenzione col Comune: la gestione è affidata alla Divisione IX (Servizi Pubblici Industriali); dato il susseguirsi di manifestazioni speciali, la Città concede un compenso annuo per fronteggiare tali spese straordinarie.

Nel 1946 la gestione passa al Comitato Regionale Piemontese dell'Unione Velocipedista Italiana (UVI), che tiene viva l'attenzione verso l'impianto mediante proiezioni cinematografiche, riunioni per appassionati, l'organizzazione delle pre-Olimpioniche Dilettanti, vari eventi sportivi.

4.1.2 Dal 1946 al 1950: il periodo post-bellico

Gli anni del dopoguerra sono caratterizzati da lavori di miglioria di natura varia. Nel 1946, con la fine della Seconda Guerra Mondiale, sono avviati numerosi lavori di ricostruzione delle parti danneggiate del Motovelodromo, in particolare la riparazione della pista e dell'alloggio del custode. Vengono avviati i lavori di sostituzione dei vetri rotti ad eccezione di quelli degli spogliatoi, che risultano non

ancora sostituiti nel 1950; tuttavia le parti maggiormente danneggiate sono le tribune lignee posti lungo i tratti rettilinei della pista. Queste ultime vengono riparate nel 1947: sono ricostruite con i materiali originali (legno e calcestruzzo armato) e vengono collaudate affinché possano essere usufruibili anche in caso di affollamento di pubblico. Vengono svolti anche lavori per il risanamento dell'impianto igienico. Nel 1950, vengono ultimati i lavori relativi al ripristino del complesso.

4.1.3 Dal dal 1950 al 1980: un trentennio difficile

Nel 1948, il Comitato Regionale dell'Unione Velocipedistica Italiana chiede la concessione del Motovelodromo, ritenendo l'impianto torinese di importanza cruciale nella promozione del ciclismo. La concessione, ad un canone fortemente ridotto, è valida fino al al 28 Febbraio 1951.

Nel 1949 vi è la volontà da parte del Comitato dell'UVI di ricostruire le due tribune sud e nord in calcestruzzo armato; nel 1950, ultimati i lavori di rifacimento delle tribune e del muro di cinta perimetrale, necessario per precludere la visuale all'interno, il Comitato dell'UVI chiede al CONI un

ulteriore contributo per intervenire sull'anello, per adeguare la pista agli standard vigenti per ospitare competizioni internazionali, e per dotare il Motovelodromo di un impianto di illuminazione moderno; il Comitato chiede inoltre la proroga della gestione dell'impianto al 1955.

In questi stessi anni il Moto Club di Torino, il Comitato di Propaganda "Rugby a 13" e il Comitato Regionale della Federazione Italiana Palla-Base (FIPAB) chiedono che nell'affidare la gestione del Motovelodromo vengano tenute presenti le loro necessità, per poter usufruire dell'impianto per le loro manifestazioni.

Scaduta la concessione, il Comune riprende la gestione diretta e, dal 1956, iniziano alcuni lavori di modifica e messa a punto dell'impianto, in modo da agevolare il maggior numero possibile di programmi sportivi. Essendo la pista in calcestruzzo armato tra le prime strutture ad essere state eseguite a Torino utilizzando questa tecnologia, le numerose riparazioni eseguite non portano mai alla definitiva sistemazione della stessa, che, a causa delle irregolarità del sottofondo, può compromettere lo svolgimento delle gare in totale sicurezza. Dunque, per mettere fine a questi problemi, il Civico Ufficio Tec-

nico fa eseguire, nel 1959, la definitiva sistemazione dell'anello. Nello stesso anno, per incrementare il carattere di polifunzionalità dell'impianto, in prossimità di Via Boccaccio vengono costruiti due campi da tennis ad uso pubblico.

Negli Anni Sessanta, viene attuato un piano di potenziamento dell'attività sportiva e, all'interno del Motovelodromo, si organizzano molteplici eventi; per questa ragione, si ritengono necessarie ulteriori migliorie. Vengono eseguite nel decennio seguente opere di ripristino della struttura e, nel 1974, un ampliamento per nuovi locali adibiti a servizi vari e l'ammodernamento degli impianti di riscaldamento e dell'illuminazione, ormai vetusti e inadeguati per le norme vigenti.

Fino al 1978, l'attività ciclistica su pista del Piemonte e Valle d'Aosta, si svolgeva unicamente nel Motovelodromo e la Federazione Ciclistica Italiana - Comitato Regionale Piemonte e Valle d'Aosta, nell'intento di dar maggior risalto al ciclismo su pista, si offre di provvedere a proprie spese all'ordinaria manutenzione, a patto di ottenere la concessione per la gestione dell'impianto per diciannove anni. L'accordo viene siglato il 28 aprile.

4.1.4 Dal 1980 al 1996: il declino

Gli anni Ottanta sono caratterizzati dal declino della struttura: l'assenza di un pubblico numeroso, perso l'interesse verso questo tipo di manifestazioni sportive, conduce il Motovelodromo ad una definitiva chiusura nel 1993. Gli ultimi lavori di restauro del fondo della pista sono datati 1983. Il 30 Settembre 1990, in occasione della trentennale scomparsa dell'atleta, il Motovelodromo viene intitolato a Fausto Coppi. Nel 1991 si pensa di riprendere un progetto di adeguamento del Motovelodromo del 1989, che consisteva nel rifacimento delle tribune, delle coperture e dei locali sottostanti; questi interventi comportano una spesa di sei miliardi e mezzo di Lire ma non includono il rifacimento della pista. L'intento di queste opere è, ancora una volta, l'adeguamento dell'impianto secondo le normative vigenti e il recupero di una struttura che rappresenta un unicum in Piemonte, per le caratteristiche della sua pista e per la capacità di pubblico. Il cantiere, ad ogni modo, non verrà mai avviato.

Nel 1992 la Pubblica Amministrazione vuole costruire un nuovo velodromo fuori Torino, in una piccola frazione di San Maurizio Canavese: si pensa infatti che per il rilancio del ciclismo

su pista sia fondamentale una nuova struttura, dotata di ampi parcheggi e agevole da raggiungere. Il Motovelodromo Fausto Coppi sarebbe stato trasformato in un complesso sportivo per il tempo libero associato a funzioni ricettive e commerciali.

Nel 1993 il Motovelodromo viene chiuso per quattro anni sia al pubblico che alle Società sportive, ma il 22 agosto 1994 con Decreto del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali l'impianto è stato dichiarato di interesse e sottoposto dunque alle condizioni di tutela contenute nelle relative normative.

Nel 1997, l'imprenditore Mauro Tricerri, appassionato di ciclismo, insieme alla testata Market da inizio agli ultimi importanti lavori di restauro del Motovelodromo.

Note

1 Ferrero V., Ribaudò R.R., *Torino: il Motovelodromo (1920) e lo Stadio Filadelfia (1926): analisi storica dei problemi urbani ed edilizi*. Rel. Giovanni Maria Lupo. Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, 1999, p. 123

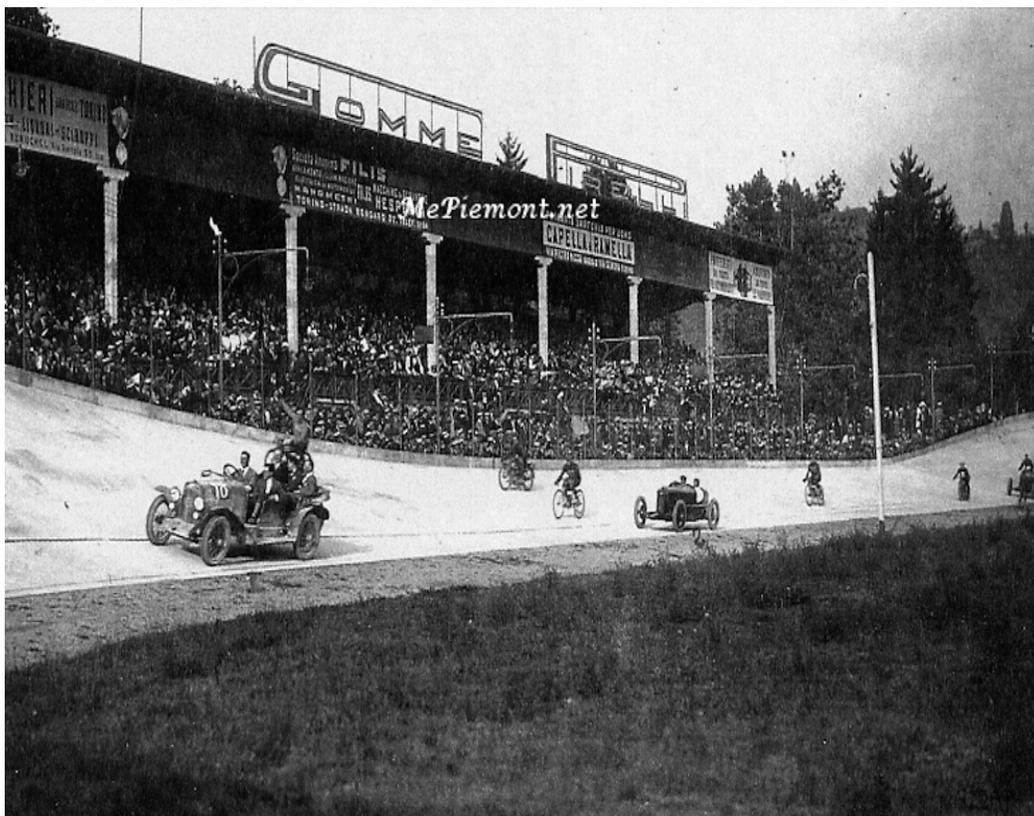
2 *ibidem*, p. 125



15 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Esercitazione, 1930 c.ca
© <http://www.museotorino.it>



16 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Esercitazione, 1940 c.ca
© <http://www.atletiederai.it>



17 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Parata, 1935 c.ca
©<https://www.torinostoria.com>

4.1.5 Dal 2000 ad oggi

La storia del Motovelodromo dal 2000 in poi è ricostruita mediante l'analisi della rassegna stampa, che testimonia un utilizzo più "popolare" della struttura e anche un prorogato affievolimento dell'interesse nei confronti del caso studio. In particolare, è stata sempre più accantonata la sua vocazione sportiva "agonistica" a favore di manifestazioni di varia natura, che hanno però quasi sempre mantenuto un filo conduttore (lo sport): si pensi ad esempio a "Porte aperte allo sport" (Rassegna Stampa **RS11**) o ai vari mercatini dello sport, ai raduni dedicati agli amanti delle Vespa, ai corsi dedicati allo sport e rivolti specialmente agli anziani. Infine, è stato teatro di film d'autore (**RS12**): "Qui non è il paradiso" (di Gianluca Maria Tavanelli, 2000) o "Un Aldo qualunque" (di Dario Migliardi, 2002).

Nel 1998 la Milano-Torino e il Giro del Piemonte tornano al Motovelodromo per diversi anni (**RS10**); importante è la data del 7 giugno 2000, quando il Motovelodromo ospita la prima tappa del Giro d'Italia delle piste, manifestazione in cui partecipa anche Mario Cipollini. Nel 2001 viene inaugurato il ponte pedonale che collega Piazza Carrara a Piazza Chiaves, laddove è posizionata la nuova statua

dedicata a Fausto Coppi (**RS14**), quasi come fosse un simbolico benvenuto ai pedoni nella circoscrizione del ciclismo a Torino. Negli anni successivi, la struttura continua ad essere impiegata saltuariamente in estate (per piccoli spettacoli e opere), e in inverno (Milano-Torino); nel 2004 il CUS decide di costruire un proprio impianto per il rugby, per il quale investe oltre 200 mila euro. Nell'inverno 2006, in occasione delle Olimpiadi invernali di Torino, l'impianto viene utilizzato per la *turingia*.

A parte questo evento, però, fino al 2010 è un continuo susseguirsi di eventi negativi: nell'estate 2006 anche l'organizzazione delle operette comincia a utilizzare sempre meno gli spazi del Motovelodromo, e le residue partite di rugby rimaste (al di là di quelle del CUS) spariscono (**RS13**); sparisce anche il Motovelodromo sui giornali del tempo, che al più ne parlano per denunciarne il degrado.

Nel 2010, l'allora vicepresidente del Consiglio Comunale Michele Coppola lancia l'allarme: "Ho un gran rammarico nel dover ammettere che da 10 anni non si giochi più a rugby al Motovelodromo, sempre di più in rovina ed utilizzato per mercatini a cielo aperto che nulla hanno a che vedere con le ragioni per le quali 100 anni

fa fu costruito”¹. Il progetto del 1996, che prevedeva infatti una sostanziale riqualificazione della struttura e l’installazione di un centro medico sportivo, piscina, palestra e ristorante entro il 2003, non era infatti mai stato realizzato, benché avesse incassato il sostegno dal CONI e dalla Regione. Un’ordinanza del 25 ottobre 2013 da parte del sindaco Piero Fassino, su spinta della Prefettura e della Commissione di Vigilanza, sancisce la chiusura al pubblico del Motovelodromo². Negli anni precedenti, peraltro, la sua principale funzione era stata quella di ospitare i vari mercatini dell’usato, per cui erano attirati mercanti da tutta Torino e zone limitrofe; l’accesso prevedeva il pagamento di un ticket di 2,50 €. Comincia a farsi avanti dunque l’idea di demolire il Motovelodromo, soprattutto dopo averne constatato – una volta di più – il degrado e il fallimento nel riproporlo come impianto sportivo. Quest’ipotesi è però a più riprese smentita dal Comune di Torino, ricordando come la struttura sia sottoposta a vincolo della Sovrintendenza dal 1994. Parallelamente, si fa strada sempre più la convinzione che la struttura in sé debba essere mantenuta, ma che l’impianto debba radicalmente cambiare destinazione d’uso: l’8 novembre

2013 Gabriele Guccione scrive l’articolo “*Motovelodromo, 12 milioni per distruggerlo*”, nel quale parla dell’esistenza di un progetto, presentato a Palazzo Civico, di un nuovo centro commerciale all’interno della pista, di fatto preservandola dalla demolizione. *Il Fortino* è l’agenzia immobiliare interessata all’acquisto del manufatto e dichiara di essere disposta a sborsare fino a 12 milioni di euro per la realizzazione del progetto. *Coop ed Esselunga* sono le due principali catene interessate ad occupare lo spazio del Motovelodromo.

Alla fine del 2013 terminano i nuovi lavori di manutenzione, che consentono la riapertura del Motovelodromo ai “*Mercanti per un giorno*” (21 settembre). Come dichiarato dal responsabile Mauro Tricerri, l’importo dei lavori è stato di circa 70 mila euro ed hanno consentito di ottenere l’agibilità della struttura. Lo spettro del centro commerciale torna però a farsi sentire, per questo cominciano a nascere numerose petizioni per la tutela dell’impianto. Una di queste porta la firma de *La Stampa* (19 luglio 2015): “*Salviamo il motovelodromo, non facciamolo diventare un supermercato*”, firmata da più di 350 persone compresi alcuni importanti ciclisti. Stefano del Mastro, promotore della petizione,

dichiara che la struttura è un simbolo per il ciclismo e che lasciarlo nelle mani di *Esselunga* potrebbe equivalere a snaturarlo del tutto.

Il 22 giugno 2016 la situazione pare sbloccarsi: il comune riscuote la fidejussione di 10 mila euro e si riprende il Motovelodromo, dato in concessione nel 1997 per la durata di ventinove anni ad una cifra simbolica. La notizia della realizzazione del supermercato in sostituzione parziale o totale dello storico impianto del ciclismo torinese imperversa sulla stampa locale; alle critiche più feroci ribatte l'ex presidente della Regione Piemonte Enzo Ghigo, convinto dell'impossibilità di recuperare il "Fausto Coppi". *"Il ciclismo perderebbe al massimo un monumento, ma non altro [...] In quell'impianto non si corre più, non si può correre più. Per farlo tornare ad essere un impianto sportivo – sottolinea Ghigo – bisogna tornare a fare degli investimenti. È difficile altrimenti che si possa immaginare che la gestione di un impianto come quello si regga in piedi"*³.

A chiarire definitivamente la questione e a chiudere ogni ipotesi di realizzazione di un supermercato, infine, interviene l'Assessore al Bilancio del Comune di Torino, Gianguido Passoni. In seguito alla chiusura del

tavolo di lavoro con Soprintendenza, Prefettura e assessorati, infatti, è stato deciso che l'impianto avrebbe mantenuto la vocazione sportiva per il quale è stato concepito e che, al più, l'intervento di recupero del motovelodromo dovrà riguardare l'inserimento di attività di commercio al dettaglio e di servizio, in modo tale da rientrare nei costi e garantire la sostenibilità dell'impianto. Dal febbraio 2016, dunque, in seguito agli interventi di tosatura dell'erba e ad altre piccole migliorie, l'impianto ha saltuariamente riaperto i propri cancelli al pubblico, sotto la gestione dell'Associazione cittadina Pezzi di Motovelodromo. Dal 2017, l'impianto è parte del circuito di *Open House*, format internazionale in versione torinese, un evento gratuito che permette di *"visitare residenze, palazzi, luoghi abitualmente non accessibili e scoprire così la ricchezza dell'architettura e del paesaggio urbano"*⁴.

Note

1 http://lospiffero.com/ls_article.php?id=12823

2 http://www.ansa.it/web/notizie/regioni/piemonte/2013/10/26/Torino-chiuso-motovelodromo_9523338.html

3 Gabriele Guccione, *Ghigo: "Il ciclismo ci perderebbe poco. Pista storica, ma ormai inutilizzabile"*, La Repubblica Torino, 25 Luglio 2015

4 <https://www.openhousetorino.it/cos%CA%B-Ce-open-house/>

ILLUSTRAZIONE DEL POPOLO



Il vincitore del Circuito automobilistico di Monza, Carlo Salamano, seguito dai suoi due compagni di "equipe" Nazzari e Bordino, è stato calorosamente festeggiato dal pubblico intervenuto ad una riunione sportiva nel Motovelodromo di Torino. Le tre rosse macchine, ricoperte di fiori, hanno completato alcuni veloci giri di pista tra l'entusiasmo della folla. (Disegno di Guido G. G.)

RS2 30 Settembre 1923 | Carlo Salamano, vincitore del circuito automobilistico di Monza, acclamato al Motovelodromo

© <https://lookandlearn.com/>

LA DOMENICA DEL CORRIERE

PER LEGGERE
Anno L. 18. = L. 28. =
Servizio B. = L. 14.50

Si pubblica a Milano ogni settimana

Ufficio del direttore:
Via Solferino, 28 - Milano

Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera - Via Solferino, 28 - Milano.

Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Per tutti gli annunci e inserzioni è riservata la massima pubblicità e serietà, secondo le norme e i regolamenti internazionali.

Anno XXIX - N. 29

17 Luglio 1927.

Centesimi 30 la copia.



L'esperimento del'uomo-proiettile. Al Motovelodromo di Torino, Ugo Zacchini si fa lanciare da un cannone speciale, e, dopo esser salito a una trentina di metri, cade, incolume, in una rete.

(Disegno di A. Bellanca).

SPORT

Il campionato di calcio Torino-Juventus oggi al Motovelodromo

Torino e Juventus tradizionali avversari, si troveranno di fronte oggi sul terreno del Motovelodromo, impegnate in una partita che racchiude diversi motivi di interesse.

È la ottantesimasesta volta che granata e bianconeri si incontrano (il bilancio è a favore del Torino che ha ottenuto trentotto vittorie contro ventisei, mentre diciassette incontri si sono conclusi in parità) e, dopo cinque stagioni, questo confronto si incombacia in un campionato regionale, al più dire che la prova è attesa. È tutta una serie di affarioni quando si annuncia un «Torino-Juventus». Le rivalità a volte si troppo accesa, nei due campi opposti, la tradizione, l'interesse per la classifica, tutto fa sì che tale incontro rivesta sempre, ogni volta, un carattere di speciale interesse.

Quest'anno il calendario ha fatto le cose in prima fila a rendere l'incontro in un momento particolarmente atteso. La classifica del girone a figure-più mostra che i primi due posti le odierne avversarie, il Torino e la Lazio, avendo vinto tutte e quattro le partite fin qui giocate, Juventus lo segue con un solo punto di distacco, per via del pareggio di Alessandria. Se la partita di oggi dovesse registrare un successo bianconero verrebbe interrotta la bella serie granata e si capovolgerebbe l'ordine di classifica. C'è quanto basta per mettere di puntiglio i giocatori juventini.

Le indicazioni del pronostico si sono avvertite al Torino, e quello squadrone da Nazionale con una prima linea che sembra,

volendo, poter tutto travolgere con una mediana che controlla inesorabilmente le azioni avversarie e con una difesa dai termini potenti e sicuri di dal portiere che a Griffani. Vi è però da rilevare che nell'attuale campionato il «Flac-Torino» non è stato finora così sicuro sermamente. Infatti i campioni non hanno incontrato difficoltà per il Torino.

La Juventus non ha ancora dato prova delle proprie possibilità diversi giocatori che non sembrano sufficientemente allenati. Inoltrare a dovere, anche se dispone di uomini del valore di Lusita, Scattini, Illi, Bone, Spadavecchia. Se il reparto di punta presiede a funzionare la squadra potrebbe dirsi a posto giacché la mediana va bene e la difesa è all'ordine.

Una grande partita quella di oggi: due squadre, la rivalità, la tradizione ed il clamoroso motivo che fanno di quest'incontro un confronto interessante ed atteso.

Nell'angolo granata rientrerà Mazzola; mancherà, invece, Loik colpito da grave lutto (gli è mancato il padre, a Finim). Così lo schiavo di prima linea, che vedrà all'ala destra Orsola, Pioda e Mazza alla destra di Giambetto al centro e Ferraro a sinistra ammutato.

Una grossa novità annuncia Juventus: il rientro di Scattini. Il IV il portiere bianconero giocherà probabilmente in prima linea. Già l'anno scorso, durante gli allenamenti, Scattini, IV, si era esibito quasi alla sinistra meteoletosa in evidenza per azioni occlusive e soprattutto per la potenza ed angolatura. In questi ultimi: Lotti a Modena egli ha sempre giocato all'ala e oggi si schiererà quasi certamente all'attacco. L'incontro avrà inizio alle ore 15.

RS4 13 Febbraio 1944 | 85° Derby di Torino al Motovelodromo
© Archivio La Stampa

Il ciclista danese è tornato dopo la fugace apparizione dell'anno scorso. Secondo a Grosso Cise.

E IL FIATAGRI RITROVA PEDERSEN L'OGGETTO MISTERIOSO...

Con il nordico, che spari dall'Italia senza motivi validi dopo soli 100 giorni e una serie di buone prestazioni, ha debuttato anche Odegaard

Recò Jørgen Pedersen, il nome in più del Fiatagri, già, oggetto misterioso per via della fugace apparizione in Italia nella scorsa stagione olimpica e di quel suo esordio dentro in Danimarca senza un motivo valido. Nel breve soggiorno italiano che qualcuno definì anche «testo» di Pedersen, l'atleta danese vinse due come la Cavatto e a Chiancinetti nel Monte Rosa e il secondo posto a Sestriere, il terzo a Cise. Il quarto a Cavatto, il quinto a Bergamini, il sesto a Grosso Canavese e a Bergamini e il diciottesimo a Bonina nel Gran Premio Talarberdano, nel cosiddetto «campionato di primavera».

Per del resto Jørgen si portò le tracce al punto da far credere ad una rottura con il sodalizio borseggiatore di Aldo Zillozzi.

Ma, giovedì 12, invece, il danese si ritrovò in Italia, sarà lo straripare del Fiatagri per l'arrivo a Sestriere, l'atleta d'oltre frontiera ma con attività finora nel suo paese che la Federiciotto lo ha autorizzato ad un soggiorno ciclistico in Italia di appena due mesi e il norvegese Jørgen Pedersen.

Così Pedersen, Odegaard domenica hanno fatto il loro esordio stagionale in Italia, a Grosso Canavese. Ebbene, mentre il norvegese ha ottenuto un settantesimo nel gruppo, Jørgen è andato

I milanesi guidati da Crotti sono i soli a punteggiare pieno, ma i torinesi li incalzano

Anche i Guarà Tauri hanno ambizioni tricolori

Rama uguale Paolo Crotti. Per gli appuntamenti di Football americano l'equazione viene appiattita, appena al campo degli Ascoli lombardi che d'Italia, una sola più o meno, è stata la partecipazione di Crotti, che si annobita eppoi sempre protagonista di Roma, Crotti e il fondatore, il capitano, l'allenatore, il general manager, il quarterback: Paolo Crotti insieme a «Bia» Rama, con gli stessi ama deffinitivi.

Trentatanni, milanese, laureato in psicologia, ha il grosso pregio di dire sempre quello che pensa, ed il grosso difetto di dirlo sempre in un modo piuttosto colorito. Quando, come questo sabato, quando difende, e ripone sempre in difesa, non ammette contraddizioni, ma si squaglia in una chiara, amara, anche con un certo esuberanza, gli chiede cosa lo intriga nei «Football» americani, che ha passato ha proficuo questi ventisei, il suo è il «bove» e da sempre anni a un uso sport che richiama sempre, ma non si può concludere: «I due trovano nel football».

Sabato, al Motovelodromo, si sono affrontati i Giaguari, una partita che, al di là di quanto si è visto, è stata di giornate di campionato

Football americano sabato al Motovelodromo GIAGUARI CONTRO I RAMS C'E' ARIA DI SCUDETTO



italiano, sono gli ultimi ancora a punteggiare pieno del girone Crest, ma Giaguari e Guarà Tauri il mediano da Vienna. Per tutte e tre le squadre la via per le finali torinesi passa da questo incontro: una vittoria dei Giaguari significherebbe lo sfidare i torinesi, un successo del «Yankee» Rams significherebbe, per gli ambrosiani del milanese, che anche quest'anno puntino senza incrinare al titolo tricolore.

Contro i Rams, i Giaguari rimanderanno in campo Maurizio Bertini, che sabato scorso ha dato forfait (sostituendolo di Cesare Bertini, ex castelfranco). Fiat, l'indiano ora ha diviso gli ospiti torinesi e mentre i suoi compagni annunciano gli Bqari, lui dirigerà il traffico per le vie di Torino. Contro i Rams ci sarà anche Paschillo, un ragazzo di 17 anni che sabato ha giocato la sua partita-canovale, CI saranno: due yankee, e Doppo, e Ricordi, ex Cisa, e Bolognino e tutti gli altri.

Sol i Tauri Toca il loro ora andare a respirare aria di mare ed a cercare di prendere affanno i perennali torinesi. Sulla carta, tutto sembra molto semplice: i Guarà Tauri (vincitori a Grosso nel Fiatagri rimandano) i Rams a Milano, con la coda tra le gambe. Ma queste due prioritarie, il campionato di serie A hanno insegnato a sono così vasti i precedenti partecipazioni sconfitti dai bianconeri nel derby della Mezzogiorno, e si sono visti l'ormai «Frasco» contro il «Pavone» gli Ascoli Piacenti, che in un'ora ad esperienza avrebbero potuto ed indugiare una montagna di rete. Evidentemente durante il lungo inverno del football americano si sono in «due», le carenze sono state rimosse in abbondanza.

Marco Santarossa

RS5 29 Marzo 1984 | Rams - Giaguari (Football) al Motovelodromo
© Archivio La Stampa

A 11 anni da Woodstock continua il fenomeno della musica per tanti Usa: in trecentomila al concerto Negli stadi il rock è sempre re



Donna Summer

DAL NOSTRO CORRESPONDENTE
NEW YORK — Dal cinema agli stadi, il concerto rock imperverza in tutti gli Stati Uniti. Undici anni dopo Woodstock, la pietra miliare della liturgia musicale giovanile, esso si afferma come il più eccitante e risacato spettacolo di massa. Nel cinema, si affida ancora al pretesto della trama (si fa per dire). Negli stadi, si spoglia delle sue sovrastature.

Per la festa dell'indipendenza, i Beach Boys, un gruppo ricostituito dopo un lungo sbandamento, ha attirato 300 mila giovani. È stato il più massiccio afflusso di teenagers dai tempi di Woodstock e ha suscitato una certa inquietudine nelle autorità, sebbene non ci siano stati incidenti gravi.

Gli eroi americani di questo tipo di spettacolo, che mobilita 50 mila - 100 mila spettatori alla volta, hanno nomi come Billy Joel e Donna Summers,

sono complessi come le Eagles e i Village People, o giungono da lontano come Rod Stewart e i Bee Gees. Hanno in comune l'impressionante seguito degli appassionati, e gli ancora più impressionanti incassi.

Il fenomeno, relativamente nuovo in Europa, in Italia soprattutto, è piuttosto vecchio per gli Stati Uniti. Il concerto on the road, la tournée diremmo noi, qui è sempre stato la consacrazione del successo. Finché non lo affrontarono, non diedero la loro vera misura, nei lontani anni Settanta, né i Beatles né i Rolling Stones, antesignani della moda attuale.

Dallo stadio dei «Giants» di New Jersey, presso New York, quello dove giocano l'ex calciatore della Lazio Chiriacchi e i Cosmos, al Coliseum di Los Angeles, che ospitò le Olimpiadi del '88, della stessa Woodstock al «Dolphin» di Miami, ogni spettacolo segna il tutto esaurito con mesi di anticipo. Non che i biglietti siano a buon prezzo: spesso il minimo è 15 dollari, 13 mila lire circa. È la passione irrefrenabile.

Billy Joel, trentenne, bruno, noto anche nei paesi comunisti (l'anno scorso ha conquistato Cuba), richiama folle oceaniche. Dopo il trionfo dei suoi primi dischi, tra cui Honesty e Only the good die, è stato ingaggiato a settembre per New York. I posti sono più alla borsa nera, 40-50 mila lire l'uno. Con Donna Summers, che gli italiani ricordano benissimo, capita anche di piglio: la cantante è definita un cocktail raro di rock, disco e sesso.

Di solito, le folle giovanili si fermano al libero amore e alle marzuzze. Ma non di rado gli incidenti sono inevitabili. Al Coliseum di Los Angeles poco più di un anno fa scoppiò una battaglia tra gang rivali e ci fu un morto. Lo scorso dicembre, al Riverfront di Cincinnati, 11 ragazzi perirono

schiacciati nella corsa alle prime file per il complesso inglese gli Who. Gli organizzatori furono tutti incrinati e sono in attesa di processo.

L'enorme affluenza non è limitata al rock né alla disco music. Se le Eagles o «Aquile» sono in testa alle classifiche delle vendite, non meno successo hanno le esibizioni del gruppo Fleetwood Mac, autore di «Tusk», (proboscide). Ai Village People si contrappongono gli Spinners. E ci sono artisti più tradizionali, come Barry Manilow ed Elton John, che attirano anche la generazione di mezza e hanno un appeal quasi universale.

Per un'orchestra o un cantante, è un'esperienza che distrugge fisicamente. Ma cia-

scuno la affronta volentieri perché consente un contatto col pubblico ritenuto vitale. Billy Joel ha assertedo che gli fa capire che cosa i suoi tifosi vogliono. «È meglio del cinema» ha dichiarato. «La celluloid è fredda. È comoda, ma non ti dà niente. Il concerto ti invita a creare».

Il cinema lo ha capito, e cerca di imitarlo. La dimostrazione è nei tre film in programma in questi giorni. I fratelli del blues. Non puoi fermare la musica e sulla strada. Protagonista: del primo è John Belushi, del secondo il gruppo i Village People e del terzo il colossale Meat Loaf. I film sono collette sonore innanzitutto, il resto ha poco significato.

Domani il gruppo al Motovelodromo Tornano i Roxy Music «Nobili» come prima?

TORINO — Il fatto che questa nuova tournée europea del Roxy Music «apra» domani sera al Motovelodromo di corso Casale ha, probabilmente, una banalissima spiegazione: trovare uno spazio attrezzato di buona capienza, che non abbia però le dimensioni gigantesche dello Stadio. Eppure, nonostante ogni razionale convincimento, nulla può cancellare l'impressione che, invece, proprio il Motovelodromo è la ribalta e il teatro ideale per il setlistto inglese.

Tra quelle vecchie mura dove ancora la fatica e il sudore dei ciclisti hanno uno spessore autentico, che sa un po' di letteratura e di passioni antiche, non è difficile rintracciare, infatti, legami di musica e d'ispirazione con la musica del

Roxy. Potrebbe apparire perfino eccessivo questo richiamo d'atmosfera e di emozioni nobili per una banda di rock, ma dietro la corta storia di questo gruppo (appena nove anni di vita) c'è in realtà uno dei tentativi più ambiziosi, e dignitosi, della scena «leggera» inglese.

Che poi questo tentativo si sia fossilizzato in formuletta schematiche e ripetitive, perdendo presto con l'autoironia la forte coerenza di provocazione e di fantasia che l'aveva sostenuta nel suo progetto iniziale, questo è un altro discorso (un discorso probabilmente strutturale all'ideologia e alla pratica del rock'n'roll).

Resta, però, che dietro le composizioni dei Roxy Music c'era una ricerca espressiva niente affatto banale, che mutava da molteplici contributi dell'estetica contemporanea — le arti visive, il teatro, le sonorità concrete e l'elaborazione elettronica e cibernetica del lavoro musicale — un impulso che derivava, stando a quanto da molteplici contributi dell'estetica contemporanea

— le arti visive, il teatro, le sonorità concrete e l'elaborazione elettronica e cibernetica del lavoro musicale — un impulso che derivava, stando a quanto da molteplici contributi dell'estetica contemporanea

in questo progetto, anzi, la raffinatezza pervicace di Brian Ferry aveva anche introdotto gli elementi sofisticati dell'estetica che aveva ispirato una delle matrici più interessanti del rock, di rimbalzo dal Velvet di Warhol: il rock decadente e stralunato di Alice Cooper e David Bowie, piegato su se stesso, tormentato e deffardamente provocatore.

Quanto resta di tutta questa storia, a suo modo anche nobile? Le ultime cose sentite dei Roxy Music sono un pastiche un po' manierato, di pura sopravvivenza: musica bella, elegante, di buon gusto anche, ma niente più. Domani vedremo se, dopo la rottura di due anni fa, e la stanca ricomposizione, il giro che muove per l'Europa porta alla vecchia pista solo gli eleganti fantasmi d'una letteratura finita.

M. C.

Gli spettacoli più importanti della settimana La «Gioconda» all'Arena con Pavarotti Balletti da Caracas per i Puntis Verdi

Questi gli appuntamenti più importanti della settimana con la musica, il teatro e la danza in alcune città italiane.

VERONA — La Gioconda di Amilcare Ponchielli sarà giovedì la popolare rassegna lirica dell'Arena. Protagonista Gena Dimitrova, con Luciano Pavarotti, e con Maria Luisa Nave, Benedito Gualoni, Piero Cappuccilli, Patricia Payne. Dirige Anton Guadagnolo, danzano Elisabetta Terzabuzi e John Caga.

TORINO — Il Ballet International de Caracas inaugura domani alle 21,30 al Parco della Teosofia, il rassegnato alla cultura. Sponsorizzato dal ministero della cultura. Spettacolo di danza classica, direttore artistico Vicenté Nebreda, protagonista Zandra Rodriguez, con la partecipazione speciale di Valentina Kostova e Leonid Kozlov. Replica martedì al Parco Sempione.

FIRENZE — Il Maggio Musicale si conclude con due manifestazioni: sabato alle 20,30 al Teatro Comunale, Mstislav Rostropovich dirige la Quarta sinfonia di Ciaikovski e la Sesta sinfonia di Prokofiev; Oggi e domani alle 20,30, al Chiostro di S. Croce, Karlheinz Stockhausen dirige il suo «Sirius».

Romano, venerdì, sabato e domenica (ultimi tre giorni del Festival).

MILANO — La biabetica domata, musica di Domenico Scarlatti, domani alle 21,30 al Castello Sforzesco. Dirige Micha Sasson, orchestra del Teatro alla Scala; protagonista Luciana Savignano, coreografia di John Cranko.

CONCERTO DEL VINCITORE DEL PREMIO CASTELLI venerdì alle 20,30 alla Scala. Partecipa il vincitore del Premio Casini.

Eddy Grant and His Band martedì alle 21 a Villa Litta.

Rock italiano giovedì alle 21 a Villa Litta.

Rock armeno venerdì alle 21 a Villa Litta.

NERVI — Per il Festival internazionale del balletto: Ballet-theatre Joseph Rusellio in «Orfeo», creazione per il Festival, coreografia di Rusellio, al Piccolo Teatro Enrico Cuccinelli oggi, domani e martedì alle 21,30. Das Stuttgart Ballet in «Romeo e Giulietta», coreografia di John Cranko, musiche di Sergei Prokofiev, giovedì, venerdì e sabato al Teatro Maria Tagliolini alle 21,30.

SUSA — Per il 5° Festival musicale agosino all'Arena Romana sabato alle 21 il Teatro Popolare di Roma, diretto da Maurizio Scaparro, presenta «La cortigiana» di Pietro Arleino. Spettacolo proposto dallo Stabile di Torino.

ABTI — Per la rassegna Asti Teatro 2 il Teatro Partout presenta «Ona» di Will Spoor, nel cortile del Palazzo del Micheli, giovedì alle 21,30. Rufus presenta «300 Demirens» nello stesso luogo domenica alle 21,30.

Il motovelodromo ha un nome A Fausto Coppi



Fausto Coppi in una delle sue immagini più note durante una delle tante corse

Domenica alle ore 11,30, nel trentennale della sua scomparsa, verranno intitolati a Fausto Coppi il giardino e, in vista della sua ristrutturazione, il Motovelodromo di corso Casale. La cerimonia si svolgerà al termine di un raduno di appassionati e vecchie glorie del ciclismo organizzate con il patrocinio della Città della Federazione Ciclistica Italiana e dal Velo Club Bergamini.

Alle 9, dopo il raduno fuoristrada per le 8 in corso Casale 144, la partenza del percorso ciclistico che si snoderà per 56 chilometri.

Subito dopo l'arrivo la premiazione cui interverranno gli assessori alla Statistica Lodi ed allo Sport Mattioli, mentre Ruggiero Radice offrirà una testimonianza dedicata a Fausto e all'indimenticabile ricordo di *«un uomo solo al comando della corsa»*. Diventato mito amministrativo soprattutto amato non solo per i suoi straordinari trionfi ma per le sue toccanti vicende umane, dalle drammatiche cadute alla tragica morte del fratello Senso.

All'appuntamento è anticipata la presenza del fratello superite

del campione Livio Coppi, del figlio Fausto, del sindaco della «sua» Castellania Piero Coppi, di Carna e Milano nonché di molti nomi del ciclismo piemontese. Di particolare interesse la mostra «*90 anni fa Coppi*» messa a disposizione da «*La Stampa*», che resterà aperta al Motovelodromo dal 30 settembre al 7 ottobre prossimo, con ingresso dalle 9 alle 12 e dalle 13 alle 19.

A tutti gli intervenuti, «*La Stampa*» e la Città offriranno un poster a ricordo della manifestazione.

Verifica in case IACP

Almeno un migliaio di famiglie di Moncalieri stanno vivendo giorni di timore per la «verifica» delle case popolari: lo IACP sta conducendo, infatti, un'indagine per sapere quali di queste mille famiglie hanno ancora i requisiti economici per potere occupare gli alloggi.

C'è, quindi, timore di sfratti: timori ben fondati se si pensa che lo IACP e il Comune devono provvedere a sistemare gli inquilini che verranno sfrattati, altrimenti l'esproprio di aree fabbricabili per cui l'unica soluzione è l'esproprio a prezzi di mercato, cosa che però non sembra possibile dal momento che l'amministrazione comunale ha poco denaro a disposizione e lo IACP, al quale erano stati assegnati dalla Regione una trentina di miliardi, non li ha spesi in tempo come prevedeva la legge.

● **Procedono, a Moncalieri, i lavori per la costruzione di un parcheggio per auto in parte esterno e in parte sotterraneo. Il parcheggio viene allestito dall'impresa edile dell'architetto Cagliola e sarà il più grande d'Europa. Con un particolare sistema tecnico brevettato e sperimentato per la prima volta in Italia, le auto potranno essere «infilate» nel parcheggio che potrà contenerne fino a circa 950. I lavori dovrebbero terminare a luglio del prossimo anno.**

● **Don Giuseppe Pellegrini, 63 anni, con un passato missionario in Brasile, proveniente dalla parrocchia di Casalleggio (Novara), è il nuovo parroco di Sant'Antonio di Saluggia. L'insoglio ufficiale è avvenuto l'altro pomeriggio con una grande festa che ha visto la partecipazione di tutta la popolazione.**

Psi: Nesi in lista? Lite in casa pri



Nerio Nesi



Giancarlo Tapparo



Franco Ferrara

Nerio Nesi presenta ufficialmente la «sua» sinistra socialista torinese, o meglio del Nord del Piemonte, quello che per le elezioni parlamentari è noto come la circoscrizione Torino-Novara-Vercelli. Al suo fianco c'è Giancarlo Tapparo, consigliere regionale. L'appuntamento è fissato per domani mattina, ore 9,30, presso la sala Seat di via Bertola 24. L'incontro è annunciato dagli organizzatori come «Convenzione della sinistra socialista del Nord del Piemonte: getterà le basi operative (anche per i prossimi

appuntamenti elettorali) per il rilancio della componente del Psi che si richiama alle posizioni di Riccardo Lombardi» e che è critica rispetto alla politica dell'attuale maggioranza del Psi locale, capeggiata da Clary La Gangna.

La sinistra di Nesi-Tapparo intende rilanciare l'impegno di costruzione dell'alternativa. Tra le iniziative da proporre, la regionalizzazione del prelievo fiscale per le spese di competenza di Regioni ed enti locali.

La presenza dell'area Nesi-Tapparo, naturalmente, vivrà in sintonia con l'antagonismo da parte del resto del partito, sia dalla sinistra di Cardetti-Flandorini sia dalla componente di maggioranza che fa capo a La Gangna.

Problemi anche in casa repubblicana. Ieri sera, si è riunito il direttivo cittadino. Un terzo dei consiglieri ha presentato una mozione di sfiducia nei confronti del segretario Franco Ferrara per come ha guidato il partito durante e dopo le recenti elezioni. La sfiducia è stata respinta e la riunione è stata aggiornata.

RS7 28 Ottobre 1990 | Intitolazione del Motovelodromo a Fausto Coppi

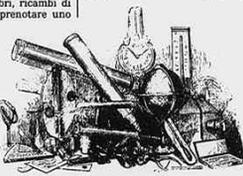
© Archivio La Stampa

Torna il tradizionale appuntamento di Market Mercanti per un giorno a Torino Esposizioni

Improvvisarsi bricanteur per scambiare piccoli oggetti da collezione o disfarsi di vecchi soprammobili rispolverati da soffitte e cantine. È possibile partecipando a Mercanti per un giorno, in calendario domani (orario: 9/19) a Torino Esposizioni in corso Massimo d'Azeglio 15. L'ormai tradizionale appuntamento organizzato da Market in collaborazione con la Regione Piemonte e con La Stampa e Torninsetta, ospiterà circa 900 bancarelle (per lo più di privati) traboccanti di pezzi retro come dischi, complementi d'arredo, libri, ricambi di moto e bici. Per prenotare uno spazio commerciale (costa 60 mila lire) telefonare al numero 011/5153211. L'ingresso per il pubblico è di 5000. Il ricavato verrà devoluto a Don Mario Loi della Polisportiva Pax - Speranza Azzurra 2000 che si occupa del

recupero sociale dei giovani. Market - che si può acquistare in edicola insieme al nostro giornale a 3000 lire - è promotore di un'edizione straordinaria del mercato che si terrà il 20 luglio prossimo al motovelodromo di corso Casale 144. «Lo stesso giorno» spiega Mauro Tricerri, direttore del tradizionale di annunci gratuiti - sempre dal motovelodromo partirà il secondo Trofeo Ciclistico Regione Piemonte-Market che si snoderà attraverso le residenze sabaudes con arrivo in piazza Casale.

[e. d. s.]



RS8 17 Maggio 1997 | «Mercanti per un giorno» si sposta a Torino Esposizioni

© Archivio La Stampa

Nel weekend, un mercatino, una Gran Fondo e una cicloturistica



Pista e gradinate nuove abbattute le tribune in legno: e a ottobre la Milano-Torino e il Giro del Piemonte si concluderanno dentro l'impianto

L'entrata del Motovelodromo ripresa dal giardino dedicato al «Campionissimo» Fausto Coppi

Il Motovelodromo torna a vivere

Ci sarà anche Maspes sabato all'inaugurazione

Dopo anni di desolante abbandono, di promesse non mantenute, di finanziamenti più volte stanziati e mai erogati, questa volta per il vecchio Motovelodromo di Corso Casale è finalmente arrivato il tanto atteso momento della rinascita. Artefice del recupero un imprenditore torinese di 47 anni, Mauro Tricerri, direttore del giornale di annunci gratuiti Market e presidente del comitato di gestione al quale l'anno scorso il Comune ha dato in concessione l'impianto per 29 anni.

L'interesse di Tricerri per il Motovelodromo è di tipo imprenditoriale, ma ha radici profonde: negli anni Settanta suo padre, Ettore, era infatti uno dei tecnici del Ciclo Club Torino, che aveva sede proprio all'interno dell'impianto di Corso Casale. «In quel periodo - dice - il Motovelodromo era la mia seconda casa, e mi dispiaceva vederlo andare in rovina. Per questo ho deciso di lanciarmi in questa scommessa, quando il Comune di Torino ha manifestato la sua disponibilità a dare in gestione ai privati i suoi impianti sportivi».

Su quest'aspetto di natura sentimentale si è poi inserito un discorso di tipo commerciale: entro breve tempo il Motovelodromo si trasformerà in un attrezzato centro polisportivo, con piscina, palestra e ristorante. Solo in questo

modo potrà essere ammortizzato il notevole costo dell'operazione, che alla fine dei lavori ammonterà a circa tre miliardi.

«Finora - continua Tricerri - è stata completamente rifatta la pista per il ciclismo, all'interno della quale è stato ricavato un anello in tartan, con la duplice funzione di fascia di riposo per i ciclisti e di pista per l'atletica. Sono state smantellate le fatiscenti tribune in legno che, poiché l'impianto è sotto la tutela della Sovrintendenza delle Belle Arti, saranno ricostruite nel disegno originale. Sono invece già agibili le gradinate, gli uffici e gli spogliatoi, all'interno dei quali è in funzione l'officina per la riparazione delle biciclette e, tra breve, il negozio di articoli sportivi».

Il Motovelodromo, insomma, sta rinascendo. E proprio ieri mattina l'avvocato Castellano, patron del Giro d'Italia e delle altre classiche della Gazzetta dello Sport, ha ufficialmente confermato che il 14 e 15 ottobre la Milano-Torino e il Giro del Piemonte, dopo 15 anni, torneranno a concludersi al Motovelodromo.

Ma già in questo fine settimana, per festeggiare la conclusione della prima parte dei lavori, l'impianto riaprirà i battenti: sabato, dalle 9 alle 19, si terrà un mercatino di articoli sportivi usati.

Alle 17 mini-cerimonia d'inaugurazione cui interverranno, tra gli altri, il presidente della Regione Ghigo, il presidente regionale del Coni Ferrero, il procuratore della Repubblica Rinaudo (triathleta a tempo perso), Faustino Coppi, figlio del Campionissimo, il pluricampione europeo di rally, Dario Cerrato, la giovane speranza del motociclismo Roberto Rolfo e, naturalmente, alcune vecchie glorie del pedale: Agostino Coletto, l'unico torinese che ha accettato l'invito degli organizzatori e, proveniente da Milano, l'indimenticabile Antonio Maspes, sette volte iridato della velocità. Ci sarà anche Irene Camusso, figlia del vincitore del Giro d'Italia del '31. Tutti in tenuta da ciclista, questi personaggi si esibiranno in qualche giro di pista per collaudare il nuovissimo manto in cemento e resina.

Domenica, poi, il Motovelodromo costituirà, come ai bei tempi, la meta di tanti ciclisti di ogni età, ospitando la partenza e l'arrivo di una Gran Fondo (km. 148, il via alle 8) e di una cicloturistica (km 80, via alle 8,30), entrambe intitolate a Fausto Coppi. Le due prove si concluderanno all'ora di pranzo; seguiranno un «pasta-party», e la premiazione con lotteria.

Franco Bocca

Tutte le variazioni e soppressioni che subiranno viabilità e mezzi pubblici per il doppio appuntamento

La Milano-Torino torna al Motovelodromo

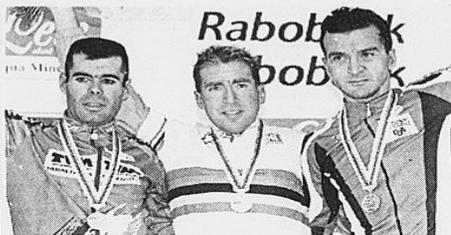
Domani la classica e giovedì il Giro del Piemonte

Come puntualmente accade da quando i campionati del mondo di ciclismo si disputano ad ottobre, anche quest'anno Torino si accinge ad ospitare le prime rinciccate della prova iridata, svoltesi domenica in Olanda. Domani arriva la Milano-Torino, la corsa su strada più vecchia del mondo, giovedì va in scena il Giro del Piemonte. Il tracciato delle due classiche ricalca quello delle ultime edizioni, con una sola, grande novità: l'arrivo non avverrà più al Valentino bensì, come ai vecchi tempi, sulla pista in cemento del ristrutturato Motovelodromo Fausto Coppi di Corso Casale, che dopo 15 anni riapre le sue porte al grande ciclismo. In caso di pioggia, il tracciato verrà posto sul Corso Casale all'altezza del numero civico 144, proprio davanti al glorioso tempio del ciclismo subalpino.

Gli appassionati torinesi potranno applaudire il neocampione del mondo, lo svizzero Oskar Camenzind, mentre è ancora incerta la partecipazione dell'azzurro Michele Bartoli, il grande sconfitto di Walkenburg.

Al di là dell'aspetto agonistico, il doppio avvenimento ciclistico interessa i torinesi per le ripercussioni che il passaggio delle due corse potrà comportare sul traffico, anche se lo spostamento dell'arrivo al Motovelodromo dovrebbe provocare minori disagi alla viabilità. Ecco comunque una breve guida per convivere serenamente con la «due giorni» ciclistica torinese.

MILANO-TORINO. Scatterà domani alle 11,25 da Novate Milanese e arriverà in provincia di Torino a Moriondo (km. 168 di corsa) tra le 15,10 e le 15,35. Poi i corridori transiteranno da Arignano, Anzeno e Baldissero prima di affrontare l'erta di Superga (km. 188, passaggio previsto tra le 15,40 e le 16,05) e percorrere poi la «panoramica» fino a Pino. Quindi il tuffo su Torino e l'arrivo al Motovelodromo, dopo 203 km, previsto tra le 16 e le 16,30. **Strade chiuse.** Il percorso cittadino (Corsi Chieri e Casale) verrà chiuso al traffico un'ora prima



Il neo-campione del mondo Oskar Camenzind sarà alla Milano-Torino

del passaggio dei corridori. In caso di maltempo, il corso Casale verrà chiuso, nel tratto Ponte Sassi-Piazza Borromini, due ore prima dell'arrivo per consentire il montaggio del palco e delle postazioni televisive.

Mezzi pubblici. Dalle 14 alle 16,30

circa sono previste limitazioni di percorso e deviazioni sulle seguenti linee dell'Atm: 30 (tratto Chieri-Sassi deviato per strada Traforo Fino, tratto piazza Vittorio-Sassi deviato per corso Belgio), 61 (da piazza Vittorio deviato per via Napione, via

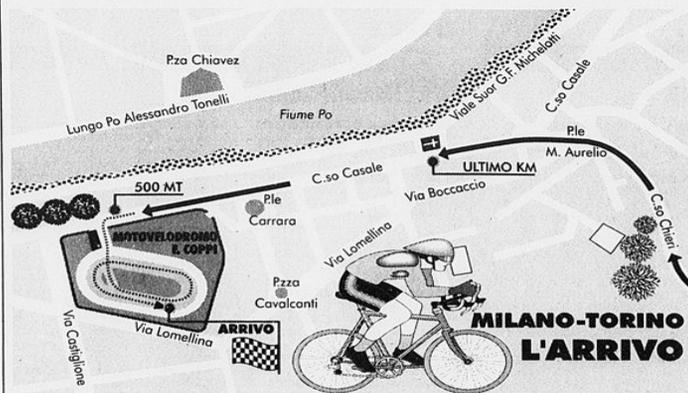
Fontanesi e corso Belgio, ritorno per via Vanchiglia) e 66 (deviato da piazza Hermada per corso Quintino Sella e largo Tabacchi, capolinea provvisorio).

GIRO DEL PIEMONTE. Giovedì, ritorno alle 10 in piazzale Duca d'Aosta, a Torino Esposizioni e partenza alle 11,35 da Piazza Zara. Nel tratto iniziale i corridori transiteranno da Moncalieri, Villastellone e Carmagnola prima di affrontare le colline del Cuneese e dell'Astigiano. Quindi rientreranno nel Torinese a Riva di Chieri e poi affronteranno la dolce salita che conduce a Pino, dove si immetteranno sul percorso della Milano-Torino. L'arrivo al Motovelodromo, dopo 198 km, è previsto tra le 16 e le 16,30.

Chiusure strade. Come per la Milano-Torino.

Mezzi pubblici. Come per la Milano-Torino, salvo la linea 30, che verrà sospesa dalle 14 alle 16,30.

Franco Bocca



NUMERI UTILI

SALUTE. Guardia medica. Gratuito notturno 011.57.47; GRI, servizio generico e pediatrico, ore 8-24, a pagamento 011.24.45.411; C. Verde Servizio pediatrico a pagamento 011.56.21.626-011.54.90.00; Centro antiterrori 011.663.76.37; Pronto

soccorso dentistico. Molinette, (20-23): Guardia osterica S. Anna, 011.313.44.44; Maria Vittoria, 011.43.93.111; Maurizioano 011.50.801; Pronto farmaci 167-00.66.22. **AMBULANZE.** Emissioni e Soccorso urgente 118; CRI 011.244.5411; C. Verde 011.54.90.00; C. Bianca 011.317.71.27; C.

Rosa 011.433.66.03; C. Gialla 011.783.425. **SERVIZI.** Vigili del Fuoco 115; Carabinieri 112, sede centrale 011.55.191; Polizia 113, Questura centrale 011.55.891; Prefettura 011.55.891; Vigili 011.460.60.60; Stradale 011.56.401; Corpo Forestale in-

cendi boschivi 1678/07.091; Poste e Telegraf 160, Alleni 10 dom./fest. 8.30-19; Municipio 011.442.11.11; Certificati a domicilio; prenotazioni 011.438.01.66; servizio informazioni 167.019.35.85; Telefono Servizio (funerali) 011.438.77.00; Casale music, 011.262.12.16; Acil 116; Europ assistance

011.53.06.55; Atm 167.019152; Aeroporto Caselle 011.56.76.361; Sani 167.217.216; **SOLIDARIETA'.** Adisco 011.313.47.16; Alma (Alzheimer) 011.63.35.328; Alcolisti in trattamento 011.812.37.49; Ass. Vol. Ospedaliari 011.319.89.16; 011.318.76.34; Ass. G. Adolina contro la

GIORNATA PROMOZIONALE IN 14 COMUNI E DUE COMUNITA' MONTANE

Nasce «Porte aperte» in versione invernale

Impianti per tutti il 26 febbraio, ma occorre prenotare

Silvia Garbarino

Inverno e primavera vanno a braccetto. Il merito non è tanto del clima, che peraltro sempre più bizzarro sbalza temperature e previsioni meteorologiche, quanto della manifestazione «Porte Aperte allo Sport» che quest'anno propone, accanto all'edizione ormai consolidata di primavera, un appuntamento generale il 26 febbraio prossimo.

La ricetta è sempre la stessa: aprire gratuitamente per una giornata gli impianti pubblici e privati, esistenti nei Comuni della cintura torinese. Cambiano, in questo caso, le discipline praticabili, che sono volutamente promozionali ai sabaudi Giochi Olimpici del 2006. Spazio, dunque, a sci alpino e di fondo ma anche e soprattutto a pattinaggio su ghiaccio, hockey, slittino, bob, arrampicata, guida sul ghiaccio e motoslitta.

Hanno aderito all'iniziativa 14 Comuni della fascia alpina e prealpina e due comunità montane (Valle Sacra di Borgiallo e Val Pellice), con un totale di 50 impianti. «La montagna è una grande risorsa del nostro territorio che va ancora sfruttata sotto il profilo sportivo», dice Silvana Accossato, assessore allo Sport della Provincia, ente creatore della manifestazione. «Le Olimpiadi del 2006 ci vedranno impegnati in prima linea ed è importante cominciare a creare un movimento d'interesse, il più ampio possibile, sulle discipline invernali».

«Porte Aperte allo Sport Invernale» ha registrato la collaborazione del Coni provinciale, degli enti di promozione sportiva e del Provveditorato agli Studi, cui andrà il maggior numero di posti disponibili. «Lo sport è festa e non dimentica di essere un momento di condivisione d'interessi e di estrema socializzazione», spiega il Provveditore, Marina Bertiglia. «Perciò abbiamo accettato l'offerta della Provincia che ci è sembrata educativamente importante per i ragazzi». Coinvolte diciannove scuole di ogni grado d'istruzione (elementari, medie, superiori), che parteciperanno con oltre 30 classi per un totale di 750 allievi. Agli studenti sono state riservate soprattutto le ore mattutine delle piste di sci alpino e di fondo, mentre nelle ore pomeridiane l'accesso alle stesse sarà libero a tutti. Sarà comunque necessario telefonare anticipatamente per sapere la disponibilità residua nei singoli impianti. Una volta accertata, basterà recarsi nelle



strutture prescelte e compilare una scheda con i propri dati anagrafici.

Nel menù delle discipline proposte, insolite quelle della comunità Val Pellice che, insieme

all'associazione Montagna con noi, organizza delle gite guidate con racchette da neve, le tradizionali sciatula, sino al rifugio Jervis, e l'ice climbing ovvero la scalata (assistita)

NUMERI UTILI E SPECIALITÀ IN PROGRAMMA

I Comuni aderenti alla 1ª edizione invernale di Porte Aperte allo Sport sono 14 più due Comunità Montane. Ecco l'elenco con le discipline proposte ed i numeri di telefono per sapere qual è la disponibilità di posti. **Bardonecchia** (tel. 0122-999988): sci di fondo e alpino, snowboard, slittino. **Ceresole Reale** (0124-953200): sci di fondo e alpino, slittino, bob, pattinaggio sul ghiaccio. **Claviere** (0122-878821): sci alpino e fondo, pattinaggio. **Com. Valle Sacra di Borgiallo** (0124-690000): sci alpino, volo libero. **Com. Val Pellice** (0121-9524212): gita con racchette da neve, ice climbing. **Giaveno** (011-9364943): sci alpino, bob, slittino. **Novalesa** (0122-653333): sci di fondo, arrampicata su ghiaccio, alpinismo, soccorso in valanga e imbarco in parete. **Pinerolo** (0122-361111): pattinaggio su ghiaccio e artistico, hockey. **Pragelato** (0122-7844678904): arrampicata e pattinaggio su ghiaccio, equitazione, arco, guida su slitta, mountain bike, sci alpino e fondo, guida su ghiaccio, motoslitta, Prali (0121-807751): sci alpino e fondo, pattinaggio su ghiaccio, ski arc. **Rubiana** (011-9358923): sci alpino, bob, slittino. **Sauze d'Oulx** (0122-858029): pattinaggio su ghiaccio, sci alpino e discesa, snowboard, carving. **Sestriere** (0122-755164): pattinaggio su ghiaccio, sci di fondo e discesa. **Torino** (011-4421111): pattinaggio su ghiaccio, artistico, hockey ghiaccio, sci da fondo. **Torre Pellice** (0121-953221): pattinaggio e hockey su ghiaccio. **Viù** (0123-696101): sci alpino, slittino, bob.

delle cascate ghiacciate. Sapere curiosità, per i cittadini, hanno le offerte di Pragelato: guida su slitta, guida su ghiaccio e motoslitta.

Le prove prevedono la pre-

senza di un istruttore a fianco. Curiosità, invece, per la pista da fondo di 350 metri allestita al Motovelodromo di Torino, funzionante già da mercoledì 16 febbraio.

SPORT FLASH

■ **CALCIO, FINALE DI COPPA ITALIA.** Si gioca oggi, alle ore 15, la finale di andata di Coppa Italia dilettanti tra il Gravello e il Pinerolo. Il ritorno è in programma per giovedì 24, sempre alle ore 15, a Pinerolo.

■ **MUOTO, ASSOLUTI A TORINO.** E' ufficiale: Torino ospiterà la prossima edizione degli Assoluti primaverili in programma dal 16 al 20 aprile. L'impianto prescelto per le gare è la piscina Sispport di via Usmiani. Intanto, il soprino Alessio Boggio ha dimostrato il suo talento nella prima tappa di Imperia di World Cup, vincendo 1400 misti con il tempo di 4'10"74, seconda prestazione italiana di tutti i tempi e undicesimo crono mondiale. Il record italiano sulla distanza appartiene a Luca Sacchi (4'08"77).

■ **EQUITAZIONE A NICHELINO.** Sabato (ore 11) e domenica (ore 9), seconda manifestazione del Trofeo Indoor Nazionale d'ostacoli di tipo C, alla Società Ippica Torinese di strada dei Cacciatori 113, a Nichelino.

■ **KARATE ALLE CUPOLE.** Si svolgerà domenica al Palazzetto Le Cupole (strada Castello di Mirafiori 264) il 3° Trofeo Maestro Ulderico Fassione aperto alle cinture marroni e nere delle classi Esordienti, Cadetti, Juniores e Seniores maschili e femminili.

■ **SCI A BARDONECCHIA.** Sabato si disputerà a Bardonecchia la Coppa Helan Cosmesi, selezione per le finali nazionali del Trofeo Pinocchio in programma sulle nevi dell'Abetone (Pt) dal 20 al 25 marzo prossimi. Saranno al via circa 600 giovani sciatori delle categorie Baby, Cuccioli, Ragazzi e Allievi. Alla fase nazionale si qualificheranno le prime cinque femmine e i primi sette maschi di ogni categoria.

■ **BROGLIATTO LONTANO DAI BIG.** Il torinese Matteo Brogliatto (Esercito) si è piazzato 14° nello slalom gigante Fis Giovanni disputato a Carona (Bg).

A Madonna di Campiglio primo grande risultato inter-

Un piemontese batte Malusà secondo in Coppa, qua

Un piemontese davanti a Maier. Notizia vera, ma non stiamo parlando di sci alpino e il Maier in questione non è l'Hermann dominatore della Coppa del Mondo bensì: un fratello minore Au vander, ventiquattrenne.

Mettiamo un po' d'ordine, allora: nella tappa della Coppa del Mondo di snowboard, specialità boardercross - la più spettacolare delle discipline, con i suoi salti e le sue curve paraboliche da affrontare in gruppo - svoltasi ieri a Madonna di Campiglio, Simone Malusà si è piazzato secondo nella gara vinta dall'australiano Zeke Stegall. Al quarto posto, il piccolissimo Maier fratello di Herminator, sua fotocopia spacciata ma con qualche chilo di muscoli in meno.

Anche Stegall, il vincitore, è un fratello d'arte: la sorella Zali è infatti la campionessa mondiale di slalom oltre che leader della coppa di specialità.



Per il ventiseienne Malusà residente ad Alice Superiore (paesino a pochi chilometri da Ivrea), si è trattato del miglior risultato in carriera. Ex comesso in un negozio di articoli sportivi, Malusà è stato recentemente promosso nella Nazionale maggiore dal gruppo degli «osservati».

PRIMO CIACK ALL'EX CASANOVA

Sul set torinese Ornella Muti è biondissima

Oggi Gianluca Tavarelli, al Vip di via Nizza, inizia le riprese di «Qui non è il Paradiso» ispirato alla banda Cante-Cella. Lunedì Banfi, Sandrelli e Gazzara in una serie di Raiuno

DANIELE CAVALLA

I divi del cinema a Torino. Sempre più spesso può succedere di andare una sera al ristorante e vedere Giancarlo Giannini (è accaduto lunedì alla trattoria «Albani» di via San Pio V, mita costante di attori e attrici) o Ornella Muti, a dimostrazione che il capoluogo piemontese sta tornando ad essere tenuto in considerazione dalle produzioni importanti. Il merito va diviso tra Comune e Regione, che attraverso la tanto annunciata Film Commission (dovrebbe finalmente nascere a maggio) stanno convincendo i produttori a sbarcare a Torino con i loro lavori per il piccolo o per il grande schermo, e l'evidente professionalità delle maestranze (se fossero incapaci ovviamente non verrebbe più nessuno) e dei molti attori impegnati.

Sia Giannini (in partenza oggi) che Ornella Muti sono sul set del film «Una lunga, lunga, lunga notte d'amore» che il regista milanese Luciano Emmer («Le ragazze di piazza di Spagna», «Fargi è sempre Parigi») sta girando in queste settimane sotto la Mole. La storia è ambientata il 13 dicembre, durante la notte più lunga dell'anno, e si articola in sei vicende d'amore che s'intrecciano: l'episodio di questi giorni s'intitola «Egle» e vede una biondissima Muti, assente da Torino da quattro anni (era stata ospite di Cinema Giovani), nel ruolo di un'espatriata alle prese con i preparativi per il suo matrimonio: dopo la giornata di lavoro, la bionda Egle va nella sartoria dove prova l'abito nuziale, invita i colleghi alla festa di addio al nubilito in programma al ristorante, va a ballare con loro in una discoteca e conclude la serata a casa sua, con un giovane collega con cui avrà un segreto da custodire. Gli altri interpreti sono il francese James Thiérry, Gegia Antonacci e Francesca Mengoni. Terzi, ciak all'ex Casanova di via Volta, mentre oggi scene di preparazione alle nozze da Maison Ricò. Nei prossimi giorni la troupe si sposta al Traforo del Pino e al ristorante «La Pace». La prossima settimana primo ciak per la storia «Carla» con Marina Confalone, la successiva c'è Valentina Cervi prevalentemente nei teatri di posa dell'«Unistudio».

Sempre a proposito di attori noti, da lunedì sarà possibile passare in piazza Maria Teresa e vedere Lino Banfi, Stefania Sandrelli e Ben Gazzara: i tre attori sono infatti i protagonisti della mini serie per Raiuno «Fiovo dal cielo», realizzata dallo spagnolo ormai quasi naturalizzato italiano José María Sanchez.

Tornando al grande schermo, il Vip di via Nizza diventa oggi teatro delle riprese del nuovo lavoro del torinese Gianluca Tavarelli «Qui non è il paradiso»: dopo l'intimista «Un amore», ambientato a Torino, l'autore prende ora spunto da un noto fatto di cronaca quale il colpo miliardario alle poste della banda guidata da Domenico Cante e Ivan Cella e ne ricostruisce la vicenda. Domani

la troupe è di scena al Motovelodromo di corso Casale. «Qui non è il paradiso» è prodotto dalla Cecchi Gori come il Leone d'Oro a Venezia «Così ridevano», girato due anni orsono da Gianni Amelio e caso eclatante tra i numerosi film realizzati negli ultimi anni a Torino con esiti alterni (ad esempio la Torino di «Barbara» di Angelo Orlando e del recente «Il tempo dell'amore» di Giacomo Campiotti è pressoché iriconoscibile o tristissima). Fra i vari titoli, due sono pronti ad approdare venerdì 24 marzo nelle sale: l'atteso «Preferisco il rumore del mare» di Mimmo Calopresti (giovedì 23 anteprima al Reposi con regista e interpreti) e «Il uomo della fortuna», commedia d'esordio della giovane Silvia Saraceno.



ORNELLA MUTI (a destra) durante le riprese del film

LA FERT RINASCe

Dove Fellini girò Cabiria nasceranno spot virtuali

Si chiamava Fert, acronimo che stava per «Fiori Enrico Roma Torino» (ovvero cognome e nome del proprietario e città di elezione), e poco dopo la fine della Grande Guerra creò in corso Lombarda l'ennesimo studio di posa. Ennesimo, perché i capannoni e gli spazi destinati alla messa in opera dell'arte cinematografica - sorti tra il 1906 e il 1925 - erano una

quarantina. Alla Fert, per chi ha elefantica memoria di storia cittadina o è archeocinefilo, si girò Cabiria, e Fellini girò i suoi primi metri di pellicola. Con la Fert la produzione diventava razionale, industriale, anche grazie alla tenacia del gruppo di produttori indipendenti che fortissimamente vollero. La crisi venne con la metà degli anni Sessanta: furono prima scric-



L'ATTRICE interpreta il ruolo di un'espatriata

chiolli (qualche lungometraggio fece fiop), poi il colpetto di coda con le ultime luci posate grazie all'ingegno di Testa - su Caballero e Carmemita grandi protagonisti di Carosello. Erano gli Anni 70, si chiudeva il sipario.

Adesso il futuro di corso Lombardia si chiama «Virtual reality 5 multimedia park», per dirlo semplicemente, diventerà un centro di produzione per film, spot, video prodotti con la tecnica della realtà virtuale. Ci saranno tra l'altro (oltre a una scuola di formazione multimediale, un ristorante per gli operatori, due studi cinematografici, di 1500 e di 700 metri quadrati. Coinvolto nell'operazione, la società pubblica «Vir-

tual» eccetera e l'associazione Fert, nata nel '92. Proprio ieri la giunta comunale ha approvato il progetto che amplia lo spazio inizialmente destinato alla falegnameria: in quell'area troveranno sede la scuola multimediale e un parcheggio per 30 auto. In una palazzina vi saranno uffici e servizi ed è prevista la costruzione di due teatri. Spesa prevista per questi ultimi lavori di rilocalizzazione e costruzione: 10 miliardi e mezzo. Gianfranco Balbo, presidente della società pubblica, e Claudio Papalia, responsabile area innovazione Fert, non hanno dubbi: «Il passato della Fert è importante, ma stiamo lavorando per un futuro che non lo farà rimpiangere». [m. sar.]

DOMENICA AL RUFFINI IL MEMORIAL PONZETTO METTE IN VETRINA I RAGAZZI DI NOVE SOCIETÀ

Il rugby apre alle nuove vocazioni

Reclutamenti nelle scuole in attesa di trovare gli impianti

il caso

Silvia Garbarino

Il stereo tempo dei ragazzini rughisti sarà a base di tè caldo, cioccolato e biscotti ma per il resto il rituale rispecchierà quello dei colleghi adulti. Domenica al campo Nebiolo del parco Ruffini la festa tradizionale che corona l'epilogo di tutti gli incontri di rugby avrà come protagonisti i giovani virgulti della palla ovale, riuniti in occasione del 3° Memorial Luca Ponzetto. La manifestazione, organizzata dall'Associazione Amici del Rugby che raggruppa amici ed ex compagni di Luca, terza linea del Cus Torino di 25 anni fa, coinvolge le squadre under 8-10-12 di nove società tra cui S.S. Genova, Lyons Piacenza e la francese Le Touvet di Grenoble. È una dimostrazione che il rugby cementa i rapporti di amicizia maturati sull'erba, i transalpini saranno ospiti per l'intero week-end nelle case dei giocatori torinesi.

«Cerchiamo in tante maniere di trasmettere un messaggio chiaro alle famiglie», dice Massimo Donn, ex rugbista e fra gli organizzatori del torneo - sottolineando che il rugby non è uno sport violento, anzi unisce più di altre discipline, perché riesce ad esaltare il gusto della festa e del divertimento».

Il torneo di mini rugby inizierà di prima mattina e si concluderà a metà pomeriggio offrendo anche due chiacche, cioè un amichevole femminile (la prima per la città) e una gara fra vecchie glorie intitolata a Secondo Boscolo, terza linea della mitica Ambrosetti.

L'intento dei promotori è anche quello di stimolare le vocazioni, in macroscopico calo soprattutto in città. Le squadre senior sono ormai appannaggio delle società della cintura», da San Mauro a Settimo, da Chieri ad Alpignano, tutte iscritte alla C2 e C1. Sotto la Mole resistono, con grandissima fatica, il settore giovanile «Sostenerne che la situazione a Torino è desolante è poco», continua Donn spalleggiato da Mauro Pintor e Dario Carullo - mancano gli impianti e le risorse economiche, ci si basa solo sulla volontà e gli sforzi dei singoli o dei piccoli gruppi come il nostro, ma è troppo



Il grande rugby manca a Torino dai tempi dell'Ambrosetti

poco. Il Nord Est continua ad essere distanti anni luce».

Matteo Basile è il responsabile dell'attività giovanile regionale e insieme a Benedetto Pasqua cura direttamente le squadre under 8-10 del Santorre di Santarossa e under 14-18 del Cus Torino. La fotografia della situazione che traccia è nitida quanto scoraggiante: «La promozione nelle scuole è in continuo aumento, quest'anno il rugby è entrato, in 5 scuole elementari, 3 medie e 6 superiori per un totale di 1300 ragazzi e ragazze coinvolte. Però, a fronte di questa cifra, c'è il dato incontestabile che solo una manciata di questi ragazzi proseguono nell'attività dopo i corsi scolastici. Il motivo? Molto semplice: in città non c'è un campo sul quale poter giocare».

Il campo Albionico ormai è in disuso, soffocato com'è dai rumori e dallo smog provenienti dalla tangenziale che lo sovrasta. Il Motovelodromo è affidato ad un privato che, per far quadrare i bilanci di manutenzione e gestio-

ne, applica costi di affitto decisamente «pesanti» per le possibilità dei rughisti. «Rimane il campo sterrato di calcio Treccate - chiarisce Basile - su cui si disputano i campionati under 14 e under 16. Al momento non esistono altre soluzioni».

Tra qualche mese dovrebbe essere disponibile il campo del Barocchio, al confine fra Torino e Grugliasco, che potrebbe rappresentare una boccata d'ossigeno: «Ci contiamo, ma il problema di fondo resta - sospira Basile - mi pare arduo pensare che i genitori accettino di portare più volte la settimana i figli ad allenarsi in un impianto che si trova all'opposto della città».

Gente dalla corazzatura dura, i rugbisti per la stagione prossima annunciano la creazione di una squadra senior cittadina con elementi del Cus Torino e del Valledora Alpignano che partecipi alla nazionale serie C unica. Dove giocheranno non si sa ancora, ma le difficoltà non sembrano affatto spaventarli. Anzi.

SPORT FLASH

■ **BASKET.** Perdendo 75-91 contro l'Abruzzo, il Piemonte si è piazzato al dodicesimo posto nel Trofeo delle Regioni vinto dalla Lombardia e riservato alle rappresentative regionali maschili per i nati nel 1988.

■ **NUOTO.** La rappresentativa azzurra under 20 maschile e under 18 femminile parte stamane per Madrid per la Coppa Latina. Fra i convocati ci sono i torinesi Filippo Magnini (200 si e 4x200 sl), ClAUDIO Bolognato (200 rana), Alessia Rosti (100 dorso) e Silvia Pagliarini (200 sl e 4x200 sl) e l'allenatore Claudio Rossetto.

■ **CONVEGNO.** Domani (ore 14,30-18) e dopodomani (9-12,30), presso lo spazio S.V.L.T.A. di via San Pio VII 97, si terrà un convegno intitolato «Giochi di squadra: educazione, salute e attività sportiva nell'infanzia e nell'adolescenza».

■ **RISULTATI: BASKET.** Propaganda Maschile (10ª at.). Gir. A Eccellenza, classifica: Auxilium To A 26; Pinerolo 16; Kolbe 14; Arcobaleno, Auxilium To B 12; Albur, Tib 2, Gir. B, classifica: Valenza 26; Rosta 24; Cus A 18; Crocetta, Ginnastica 14; Gso B 6; Alter 2; L.A. San Mauro 0, Gir. C, classifica: Ghivesso 30; Punto Snai 26; Aosta 24; Lombardi 20; Venaria 16; Sippot 6; Nole 4; Regio Settimo 2, Gir. D: Chivasso-Auxilium To A 57-47; Classifica: Chivasso 6; Auxilium A, Rosta 2, Gir. E: Pinerolo-Moncalieri A 36-52. Classifica: Moncalieri A, Valenza 2; Pinerolo 0, Gir. F: Nole C-Montecosa 57-33; Duemina-Sea Settimo, 51-33; Bip To-Venaria B 77-64. Classifica: Nole C 32; Valenza B 28; Duemina 26; Venaria B 22; Bip, Rebabasker 16; Monroza 12; Nole B 12; Sea Settimo 8; Regio Settimo B 0, Gir. G: Carmagnola-Moncalieri D 22-60; Pinerolo B-Akera To 33-64. Classifica: Akera, Carmagnola, Moncalieri D 12; Unisport 16; Mirafiori Moncalieri C 12; Olasiano 10; Carera 6; Pinerolo A, Carera Moncalieri B 2; San Paolo 0, Gir. H: Kolbe To B-Arcobaleno 71-27. Chieri-Centro Basket To 33-54; Basket Club-Crocetta To B 34-46; Mavis-Lombardi 45-31. Classifica: Kolbe B 32; Crocetta B 28; Centro Basket 24; Chieri 18; Basket Club 16; Arcobaleno 12; Mavis B; Cereia 6; Lombardi B 4, Gir. I: Cus To C-Cus To D 74-22; Grugliasco-Mondo 41-55. Classifica: Grugliasco 32; Mondo 28; Cus C 26; Sippot B 16; Erdiana 14; Tam Tam 12; Sippot C 8; Cus D 4; Cus E 2, Gir. E, classifica: Moncalieri 2, Pinerolo 1.

Savigliano
Cena 11 mag
in Sce
Le Vie 12 ma
der Sap
ed il Mercat
delle Erbe
Spezie
Quint'Essel
l'alchimia delle erbe e de
Cena in 11 maggio
Scena
e... il sogno del cuoco
Sabato 11 maggio 2002
Palazzo Taffini d'Acceglio - ore 20
Spettacolo enogastronomico ambientato
nelle esclusive Sale del settecento
Palazzo Taffini d'Acceglio.
Prenotazione obbligatoria.
Per informazioni e prenotazioni
Deik cultura e Turismo
tel. 0172 717185 • info@deik.it • www.deik.it
www.palazzotaffini.com/palazzotaffini.com

Domen
Palazzi
Gli edifici
del perco
Centro
Mercat
Le Vie d
dell'Abb
naturale

PER LA FESTA DI SABATO PASSERELLA DEI GRANDI CORRIDORI DEL PASSATO

Coppi conquista il Motovelodromo

S'inaugura la scultura di Tarantino dedicata al Campionissimo

Claudio Giacchino

«Nino, la sai una cosa? Ho vinto dappertutto meno che a Torino: qui, nella, tua città proprio non c'è verso, mai sono arrivato primo». Così, una volta Fausto Coppi disse a Nino Defilippis, il «Cit». E ieri, Defilippis ricordava con un velo di commozione questo singolare volere del destino che impedì al Campionissimo di far sua almeno una delle tappe del Giro d'Italia e del Tour o delle classiche come il Giro del Piemonte e la Milano-Torino che si concludevano al Motovelodromo o al Comunale.

Però, tra pochi giorni Coppi, quarantadue anni dopo la morte, vincerà anche sotto la Mole quando la sua leggenda sarà ricordata dal monumento scolpito dallo scultore Pippo Tarantino: l'artista lo finì pochi giorni prima di raggiungere in cielo il più grande asso che la bicicletta abbia avuto. Il monumento è già nel parco intitolato al Campionissimo in riva al Po, davan-

ti al Motovelodromo che lo acclamò tante volte senza mai poterlo applaudire vittorioso.

Della scultura, di quanta fatica è costata a Defilippis, agli amici suoi per vederla realizzata s'è parlato alla bocciofila Crimea con l'annuncio che sabato alle 11, ci sarà la cerimonia di inaugurazione. Giorno e ora meno felici non potevano essere stabiliti: coincidenza con la partita dell'Italia. Tale contemporaneità rappresenta l'ultimo cruccio, «l'ultimo sagramento» del «Cit» e soci che «di grane ne abbiamo dovute attraversare tante e adesso che si deve scoprire il monumento ecco questa concomitanza» ha sospirato Defilippis. Subito confortato dal presidente della Regione, Ghigo: «Stravedo per la Nazionale, però sarò all'inaugurazione». Ci saranno Chiamparino, le autorità degli enti locali che hanno dato il loro bravo contributo perché il Campionissimo fosse celebrato degnamente da Torino. Ci saranno i mille invitati, arriveranno miti del

ciclismo che hanno condiviso l'epopea di Coppi: i campioni del mondo Darrigade e Stablinsky, i fortissimi Anglade, Rostolan, Gemignani. Arriveranno Merckx, Gimondi e Michele Gismondi, che di Coppi fu gregario.

Il monumento, una stele di bronzo alta 10 metri, è costato 800 milioni, li hanno dati Comune, Provincia, Regione, il Cit e la sua combriccola, un bel gruzzolo ha messo Tarcisio Persegona, imprenditore di Serravalle Scrivia. Tanti sponsor, meno il ciclismo di oggi, «ho interpellato tutte le squadre» ha detto Defilippis - nessuna ha scucito una lira». Pippo Tarantino ha celebrato magnificamente Fausto con un'opera che raffigura le imprese del Campionissimo: da una base rotonda si diparte una voluta di rame che simboleggia le strade delle montagne scalate da Coppi. Sulla base, frammenti di roccia: tutti originali, vengono dal Galibier, dallo Stelvio, dal Puy de Dome, dall'Alpe d'Huez, dal Sestrie-



Il Campionissimo

re, i luoghi sui quali il Campionissimo trionfò, i luoghi dove nacque il suo mito di scalatore invincibile ricordato alla Crimea dall'assessore allo sport del Comune, Montabona così: «Un fuoriclasse che ha onorato l'Italia, il Piemonte, la nostra città». Dinanzi al fascino di cotanta leggenda, che cosa volete che sia Italia-Croazia? Il Cit non si «sagramin», l'inaugurazione avrà la giusta cornice di folla.

Si sprinta al Motovelodromo?

L'arrivo della corsa prevista fra le 16,15 e le 16,45
Al via anche Michele Bartoli, escluso dai Mondiali

PUNTUALE all'ormai tradizionale appuntamento di metà ottobre, mercoledì 15 arriva al Motovelodromo di corso Casale la Milano-Torino, la veterana tra le classiche in linea del calendario ciclistico nazionale, giunta quest'anno alla 88ª edizione. La gara, che costituirà la prima rivincita dopo la prova unica di campionato del mondo, in programma domenica 12 ad Hamilton, in Canada, vedrà al via quasi tutti i più forti assi del ciclismo internazionale, che il giorno dopo prenderanno parte al Giro del Piemonte sull'inedito percorso da Acqui Terme a Valenza, sulle strade dell'Alessandrino.

Dopo aver preso il via da Novate Milanese, alla periferia della metropoli meneghina, alle 11,45, i corridori attraverseranno le province di Pavia, Alessandria e Asti e faranno il loro ingresso nel Torinese a Moriondo (km. 163 di corsa, passaggio previsto fra le 15,25 e le 15,50). Quindi transiteranno da Arignano e Andezeno prima di affrontare la salita del colle di Superga dal versante di Baldissero. Dopo il passaggio in vetta (km. 183, tra le 15,55 e le 16,20) gli atleti svolteranno a sinistra e percorreranno la Panoramica dei Colli fino a Pino Torinese, quindi il tuffo su Torino e l'arrivo al Motovelodromo, previsto tra le 16,15 e le 16,45, dopo 199 km di corsa. Nel 2002 si impose Michele Bartoli, che quest'anno correrà con il dente avvelenato per non essere stato inserito nella squadra azzurra per i Mondiali. Ancora una volta, purtroppo, non ci saranno corridori torinesi alla partenza.

Franco Bocca



Ecco lo sprint dello scorso anno: Bartoli batte lo svizzero Camenzind



Michele Bartoli sul podio dopo aver vinto in volata la gara 2002

Hit ball, via al campionato

Venerdì 10 al Palahit di via Sansovino
Optovision (campione) contro Le Iene

VENERDÌ 10 ottobre alle ore 20,30 al Palahit, l'impianto costruito dal Comune di Torino in via Sansovino 130/b per il nuovo sport, si disputerà la partita inaugurale del dodicesimo Campionato di serie A1 tra la squadra campione 2003, Optovision Red Devils, ed il King Bowling Le Iene. E a partire da lunedì, dalle ore 20,30 ogni sera sino al venerdì, appuntamento con due partite di campionato consecutive.

Le squadre di serie A al via sono 16, 8 di A1 e 8 di A2, mentre 10 saranno le compagini di serie B1. Luigi Gigante, insegnante torinese di educazione fisica, è stato l'inventore di questo gioco inedito fino al 1978. E dal '92 esiste la Federazione Italiana Hit Ball che regola la disciplina diffusasi

anche in altre città italiane (a Torino conta su circa 400 giocatori tesserati) e si propone altri progetti.

L'hit ball si può giocare in qualsiasi palestra con base di 20 metri per 10 e altezza di 4 metri e sono validi i rimbalzi con pareti e soffitto. Occorre dotarsi di un bracciale (costo 10 euro), di una maglietta e di un pallone in mescola di gomma speciale (11 euro), che viene colpito con qualunque parte del corpo (ma non con i piedi nel colpo finale) che frutta 2 punti se parte dalla zona di difesa o 1 da quella d'attacco.

La linea di porta è di m 10 per 2,20 ed è difesa da 3 giocatori. Si giocano 3 tempi di 15' (10 per gli Under 14) con 2 intervalli di 5' con cambi volanti senza limite: 5 giocatori



La porta viene difesa da tre giocatori

contro 5 (6 per parte per gli Under 14) e limite di 5 secondi per ogni azione. Non esiste il pareggio, all'occorrenza si procede ad un overtime. Il Piccolo Club di Pino Torinese ha già vinto il titolo 5 volte e 3 il Sun&Moon

Giovanni Capponi

4.2 il motovelodromo

“

In un quadro simile, fioriscono gli impianti sportivi dedicati al culto dell'atleta-eroe: alcuni di questi sono dei capolavori di architettura e ingegneria

L'edificio del Motovelodromo "Fausto Coppi" è situato in Corso Casale n°144 nella parte nord-ovest della città (circo-iscrizione 7). Il lotto, che consiste in 24.366 metri quadrati (superficie territoriale), è costretto tra il fiume Po e Parco Michelotti, da una parte, e la collina dall'altra: a nord confina con Corso Casale; a est con Piazza Francesco Carrara e via Giovanni Boccaccio; a sud con via Lomellina; a ovest con via Castiglione.

4.2.1 Consistenza del bene

L'ingresso, monumentale, è immediatamente riconoscibile: posto all'angolo tra Via Castiglione e Corso Casale, consiste in un portale tripartito in tre fornicati con archi a tutto sesto, di stile liberty. Il portale è posto frontalmente al tunnel di accesso alla pista stessa, che in origine fungeva da trionfale

ingresso per i pistard: dalle tribune, si aveva la percezione che questi "emergessero" dal terreno quasi all'improvviso, per poi fiondarsi a tutta velocità sull'anello in cemento armato.

Le tribune, originariamente divise in tre settori, erano posizionate parallelamente sul lato nord e sul lato sud. Le gradinate ovest sono le più capienti: posizionate sulla curva del paraboloide, sono realizzate in calcestruzzo e sono sempre state sprovviste di copertura. In totale, dunque, la capienza originaria del Motovelodromo era di oltre 7 mila posti a sedere.

L'anello in calcestruzzo è lungo 393 metri ed è largo 8; la lunghezza della pista è insolita: quella più comune per i velodromi dell'epoca era di 400 metri esatti (in modo da poter compiere 1 km in due giri e mezzo); di 333 metri (1 km in tre giri); di 250 metri (1 km in quattro giri), che peraltro





18 Torino | Veduta aerea. Piazza Castello, Piazza Vittorio, Motovelodromo
© Google Earth





19 Torino | Veduta aerea. Piazza Vittorio, Campus Einaudi, Motovelodromo
© Google Earth





20 Torino | Veduta aerea. Motovelodromo, Po, Parco Michelotti
© <https://www.bing.com/maps>





21 Torino | Veduta aerea. Motovelodromo, Via Lomellina
© <https://www.bing.com/maps>



costituisce oggi lo standard delle piste richiesto dall'UCI. I locali sottotribuna e sottopista, laddove l'altezza lo permette, accolgono spogliatoi, vani tecnici, magazzini, servizi igienici. All'interno dell'anello è racchiuso un tracciato per l'atletica, composto da due corsie, e un campo in erba naturale, utilizzato negli anni passati per match di calcio e rugby, per attività ginniche, nonché per ospitare periodicamente mercatini dell'usato. Accanto all'ingresso trilobato è presente il fabbricato che, originariamente, ospitava gli uffici direzionali dell'impianto, nonché una piccola abitazione; a sinistra del tunnel d'accesso alla pista era locata l'abitazione del custode. A sud-est, è presente un edificio (oramai, per la verità, soltanto un rudere) che, originariamente, era adibito a sala stampa, considerata la sua posizione privilegiata sulla pista, e poi a bar.

4.2.2 Altimetria

L'andamento del terreno è fortemente irregolare: come deducibile dai disegni catastali, il prospetto delle gradinate curve presenta una differenza di quota pari a circa 1.32 metri in altezza tra l'ingresso al Motovelodromo e la fine della gradinata stessa. Questa

misura, confrontata con le quote presenti sulle planimetrie riportate nelle norme tecniche attuative del PRC, fanno emergere una differenza di altezza tra il retro pista a sud e la quota di via Lomellina di circa 15 metri alla mezzeria della pista, al netto del muro di recinzione (si ricorda che queste quote, ad ogni modo, dovranno essere confrontate con un rilievo specifico, del quale si è in attesa).

Il fronte sud della pista, dunque, presenta una quota del terreno sostanzialmente uniforme; si raccorda con la quota presente su corso Casale mediante il riporto di terra realizzato ai bordi est e ovest del lotto.

Sui lati corti delle tribune nord, infine, il terreno è modellato in altezza: questo accorgimento, unitamente alla presenza di vegetazione, non pare però sufficiente a limitare la visibilità all'interno della pista, ma appare una soluzione interessante sotto il profilo dell'integrazione del costruito con il paesaggio.

4.2.3 Analisi dei degradi

La mappatura dei degradi presenti sui prospetti delle tribune esistenti non sarà oggetto di questa dissertazione. Per una lettura dei degradi più dettagliata si rimanda alla consultazione

di Calderaro E., *Il motovelodromo Fausto Coppi: occasione di rinascita dello sport e del benessere nel quartiere di Madonna del Pilone*. Rel. Cristina Coscia, Annalisa Dameri, Jean Marc Christian Tulliani (Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio, 2016) [15]. In questa sede, dunque, ci si limiterà a riportare le principali criticità riscontrate durante il sopralluogo effettuato: la pista, come ribadito, costituisce uno dei problemi fondamentali relativi alla manutenzione dell'impianto. Trovandosi all'aperto, è sostanzialmente esposta alle intemperie; le infiltrazioni dovute al crollo delle tribune, poi, peggiorano la situazione. La tribuna a sud è completamente crollata; quella a nord è più integra nella porzione inferiore, ma il prospetto su corso casale, benché non presenti caratteristiche di rilievo architettonico tali per cui è indispensabile predisporre la conservazione integrale, è comunque fortemente compromesso.

Rispetto alle tribune nord e sud, presenta un ottimo stato di conservazione l'ingresso in stile liberty. La tribuna curva, infine, si presenta esternamente in buone conservazioni; le scale di accesso alle sedute, benché

infestate da vegetazione spontanea, si ergono integre nella loro originale maestosità. Le stesse gradinate necessitano di puntuali consolidamenti nei corridoi d'accesso e nel ballatoio inferiore.

Internamente la situazione appare meno rassicurante, per cui si renderebbero strettamente necessarie azioni di impermeabilizzazione degli ambienti. I locali sottopista, in particolare, sembrano essere i più compromessi. La tribuna stampa a sud-est, come specificato, non è attualmente utilizzabile: è plausibile tuttavia un recupero della struttura.

4.2.4 Accessibilità

Gli accessi all'area sono sostanzialmente due: uno è posizionato all'angolo tra corso Casale e via Castiglione e costituisce l'ingresso principale all'area; l'altro è ubicato in Corso Casale, pochi metri più avanti (direzione nord-est) ed è segnato da un'esedra irregolare.

Perimetralmente, il lotto è cinto da un muro continuo: su corso Casale, appunto, questo è interrotto dalla presenza dei due ingressi; in via Castiglione segue la pendenza del terreno e si raccorda, mediante la presenza di una scalinata e di un'area verde – al

momento degradate – con il muro presente su via Lomellina. Questo, alto più di due metri, costituisce un elemento di forte discontinuità sul fronte stradale e impedisce l'introspezione all'interno dell'area.

A sud-est, il muro di cinta prosegue senza soluzione di continuità (è presente un secondo raccordo con via Lomellina mediante una piccola scalinata, attualmente “fagocitata” dalla vegetazione), segnando il confine con un lotto residenziale privato, caratterizzato dalla presenza di quattro edifici in linea.

In definitiva, l'area non è accessibile, se non in occasione di eventi che prevedano l'apertura dell'impianto. I bordi del lotto restano “duri” e irrisolti (soprattutto sul confine con via Lomellina).

4.2.5 Rilievo

Gli elaborati proposti in questa Tesi, da intendersi come concept progettuale, sono stati redatti a partire dal materiale fornito agli studenti dell'Atelier finale di progettazione C, svoltosi nell'anno accademico 2017-18 al Politecnico di Torino (Facoltà di Architettura) e coordinato dai Professori C. Griffa (Composizione architettonica e urbana), R. Giordano

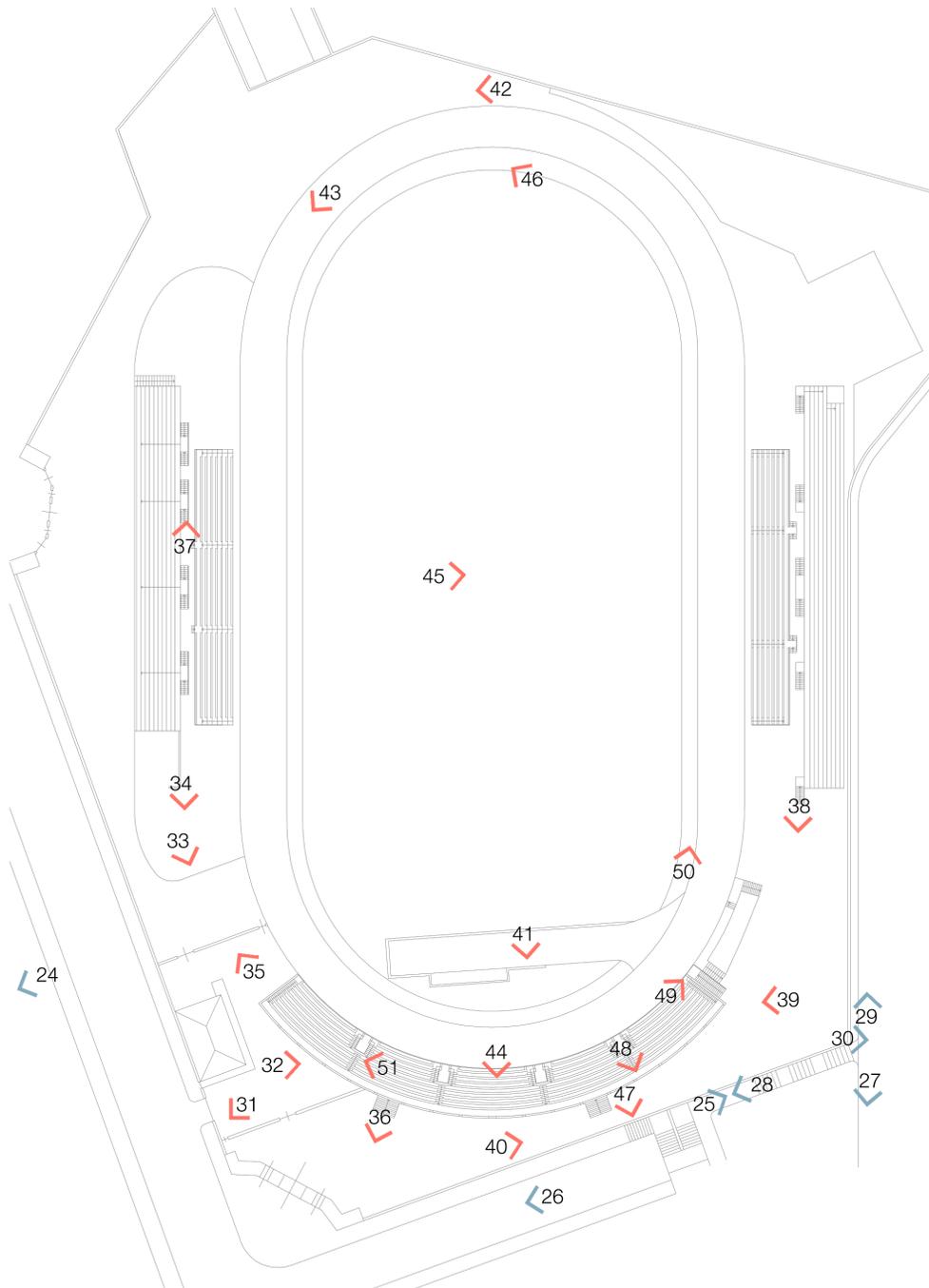
(Tecnologia dell'architettura), A. R. Curto (Valutazione economica).

I disegni forniti agli studenti sono stati confrontati con gli elaborati messi a disposizione dal Comune di Torino¹; le intenzioni progettuali sono pertanto da confrontare, ed eventualmente rielaborare, con i dati relativi alle quote altimetriche che emergeranno una volta portato a termine il rilievo che verrà fornito in occasione della pubblicazione del bando definitivo da parte della Città di Torino.

Viene di seguito proposto un rilievo fotografico delle parti significative dell'edificio (**M9**).

Note

1 http://www.comune.torino.it/comuneevente/5_2018_Motovelodromo/52018---motovelodromo.shtml

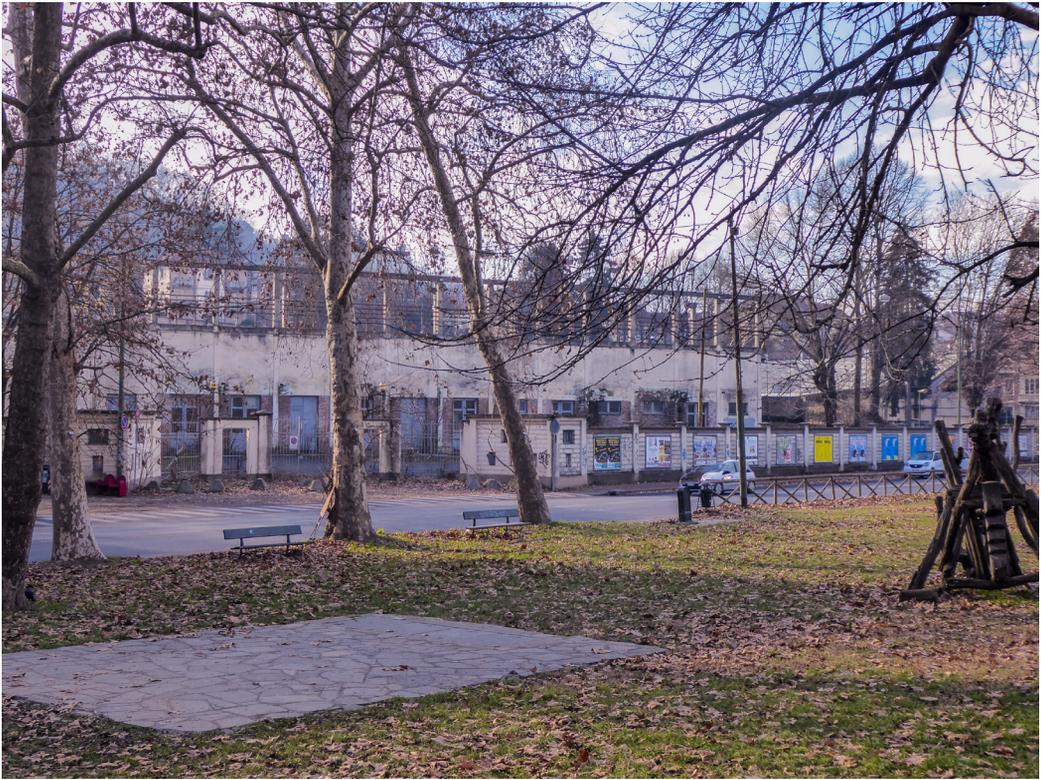


Legenda

-  Foto scattate all'esterno del lotto
-  Foto scattate all'interno del lotto



22 Torino | Corso Casale. Monumento a Fausto Coppi
© Matteo Trane 2019



23 Torino | Parco Michelotti. Vista verso Motovelodromo "Fausto Coppi"
© Matteo Trane 2019



24 Torino | Parco Michelotti. Vista verso Motovelodromo "Fausto Coppi"
© Matteo Trane 2019



25 Torino | Via Castiglione. Vista verso Corso Casale
© Matteo Trane 2019



26 Torino | Via Castiglione. Vista verso la scalinata di accesso a Via Lomellina
© Matteo Trane 2019



27 Torino | Via Lomellina
© Matteo Trane 2019



28 Scalinata di accesso a Via Lomellina da via Castiglione
© Matteo Trane 2019





29 Torino | Via Lomellina
© Matteo Trane 2019



30 Torino | Via Lomellina. Muro di confine del Motovelodromo "Fausto Coppi"
© Matteo Trane 2019



31 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Ingresso alla pista
© Matteo Trane 2019



32 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Casolare d'ingresso
© Matteo Trane 2019



33 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vista su tribuna nord
© Matteo Trane 2019



34 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Accesso alla tribuna nord
© Matteo Trane 2019



35 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Ex casa del custode (gradinata curva)
© Matteo Trane 2019



36 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Accesso nord alla gradinata curva
© Matteo Trane 2019



37 Motovelodromo "Fausto Coppi" | Tribuna sud
© Matteo Trane 2019





38 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vista verso tribuna nord
© Matteo Trane 2019



39 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vista verso via Lomellina
© Matteo Trane 2019



40 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vista su accesso storico
© Matteo Trane 2019



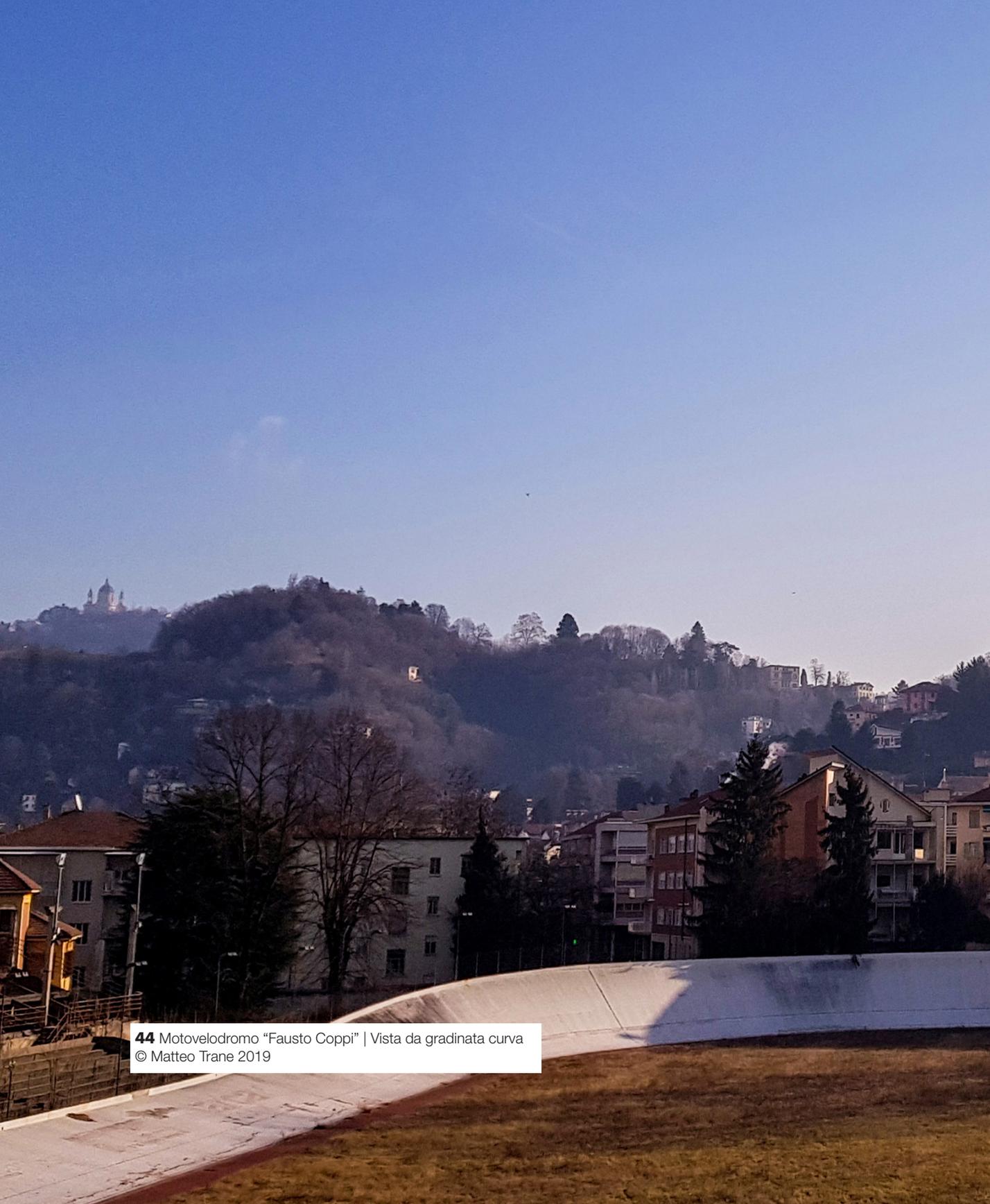
41 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Murales su tunnel di accesso alla pista
© Matteo Trane 2019



42 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Accesso alla ex tribuna stampa
© Matteo Trane 2019



43 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vani sottopista
© Matteo Trane 2019



44 Motovelodromo "Fausto Coppi" | Vista da gradinata curva
© Matteo Trane 2019





45 Motovelodromo "Fausto Coppi" | Tribuna sud
© Matteo Trane 2019





46 Motovelodromo "Fausto Coppi" | Vista dal campo verso la tribuna nord
© Alessandro Mazza 2017





47 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Accesso sud alla gradinata curva
© Matteo Trane 2019



48 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Ingresso sud alla gradinata curva
© Matteo Trane 2019



49 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Vista verso Corso Castiglione da gradinata curva
© Matteo Trane 2019



50 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Pista da corda e gradinata curva
© Matteo Trane 2019

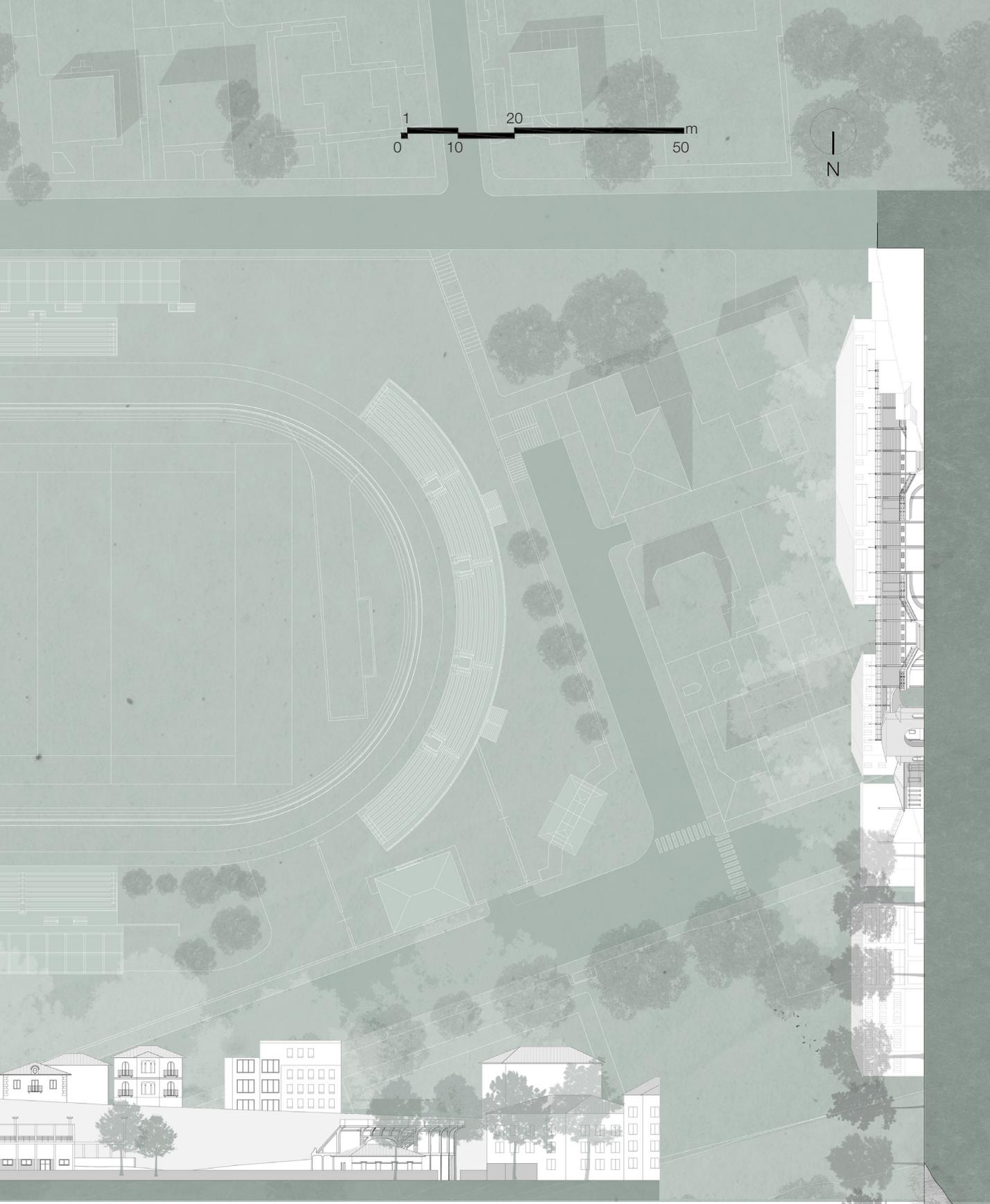


51 Torino | Motovelodromo "Fausto Coppi". Sottopista (gradinata curva)
© Matteo Trane 2019

D01 Stato di fatto

- Planimetria
- Prospetto Nord (fronte Corso Casale)
- Prospetto Ovest (fronte via Castiglione)





4.3 il “fausto coppi” nei circuiti turistici e competitivi

Il Motovelodromo è già stato, nello scorso decennio e in un quadro generale migliore di quello attuale, il punto d’arrivo di alcune tra le competizioni ciclistiche più importanti del Nord Italia, come la storica Milano-Torino e il Giro del Piemonte. In questo capitolo, vengono sinteticamente presentate le gare che potrebbero far rivivere l’impianto ciclistico torinese, purché vi sia la volontà politica e organizzativa di riattribuire al “Fausto Coppi” la centralità che merita nel panorama ciclistico italiano (e non solo). In più, il progetto VenTo, attivato nel 2010 ma non ancora ultimato, potrebbe trovare, all’interno di un impianto sportivo rinnovato e aperto alla pubblica fruizione, la propria “stazione” di partenza/arrivo. La spinta indotta dal turismo sportivo, infatti, potrebbe rivelarsi cruciale nell’ottica di riqualificazione dell’intero complesso.

4.3.1 La Milano-Torino

La competizione che si svolge tra il capoluogo piemontese e quello lombardo prende il via, ogni anno, ad ottobre ed è inserita nel calendario dell’UCI (*Europe Tour*). La corsa maschile fa parte del cosiddetto Trittico d’Autunno, insieme al giro del Gran Piemonte e il Giro di Lombardia. La Milano – Torino, peraltro, rappresenta non solo la più antica delle tre gare (si disputa infatti dal 1876, sebbene non con regolarità), bensì la gara ciclistica più antica del mondo.

La gara ha cominciato ad acquisire notevole prestigio soltanto dopo il secondo dopoguerra, quando i più grandi ciclisti del momento cominciano a parteciparvi. L’albo d’oro della Mi-To, ad oggi, vanta nomi prestigiosi: Fiorenzo Magni, Gianni Motta, Roger de Vlaeminck, Francesco Moser, Alberto Contador, Diego Ulissi.



Il percorso prende attualmente il via da Sesto Ulteriano, frazione di San Giuliano Milanese (sud-est di Milano): inizialmente, l'avvio della gara era stato fissato a Novate Milanese in memoria del dirigente sportivo Vincenzo Torriani (organizzatore del primo Giro d'Italia), per poi spostarlo, nel 2015, a Settimo Milanese. È pianeggiante nel primo tratto; dopo aver attraversato la Lomellina, in Lombardia, e il Casalese, in Piemonte, giunge nel suo tratto più ostico, proprio nei pressi di Torino, dove la salita di Superga (percorsa due volte dal 2012) segna l'arrivo.

4.3.2 Il Giro del Piemonte

È una gara ciclistica individuale, conosciuta dal 2008 come Gran Piemonte, che vanta, al 2018, ben 102 edizioni. La prima corsa viene organizzata nel 1906 (quando trionfò Giovanni Gerbi, ad oggi colui che detiene il record di vittorie del Giro, insieme a Costante Girardengo, Aldo Bini, Fiorenzo Magni e il grande Gino Bartali, che hanno trionfato tre volte).

Il Gran Piemonte, che si svolge da pochi anni in ottobre, fa parte del Trittico d'autunno e dal 2015 è direttamente organizzato da RCS Sport (fino ad allora, infatti, la gestione era

stata de *La Gazzetta dello Sport*).

La gara si svolge con continuità dal 2015, poiché nel 2007, nel 2013 e nel 2014 la mancanza di fondi necessari all'organizzazione della corsa (quindi, sponsor) ne ha reso forzato la temporanea cancellazione, a favore della più prestigiosa Milano-Torino.

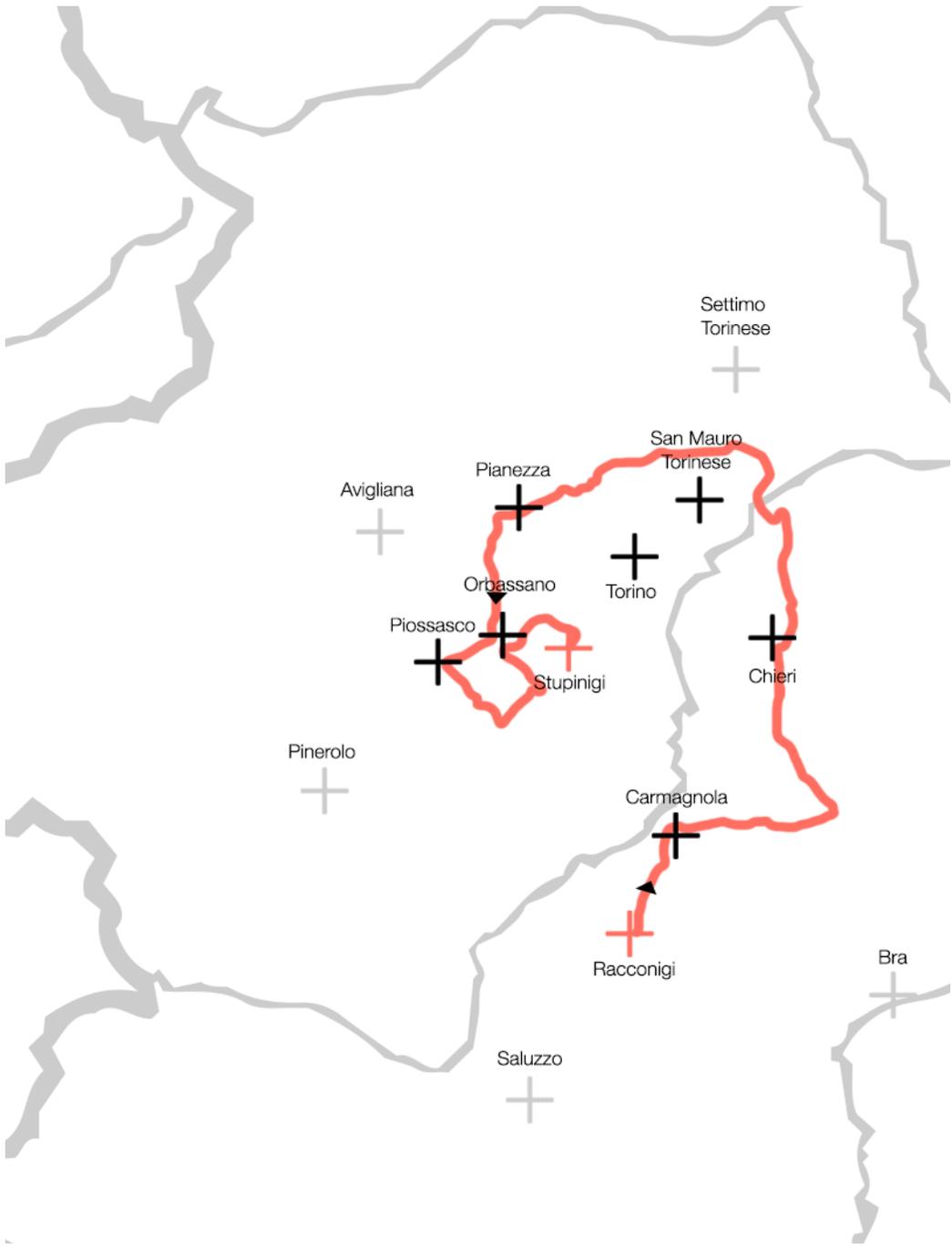
Originariamente, il percorso del Giro del Piemonte termina ad Alessandria; dal 1925 al 1940 l'arrivo sarà già spostato a Torino. Nel 1951, un tragico evento minaccia l'esistenza del Giro del Piemonte: Serse Coppi, fratello di Fausto, perde la vita a seguito di una caduta. Il ciclista terminerà la gara riportando infatti una grave emorragia cerebrale.

L'ultima prova, nel 2018, si corre da Racconigi a Stupinigi, passando, tra gli altri, per Pralormo, Aglié, Venaria, Rivoli. Il tratto da correre, perciò, è prevalentemente pianeggiante.

4.3.3 VenTo

La pista ciclabile che dovrebbe collegare Torino a Venezia in quasi 680 chilometri è, ancora oggi, perlopiù un progetto. Allo stato attuale, infatti, è possibile identificare:

- tratti di pista già esistenti e percorribili in totale sicurezza, pari al 15% del percorso totale (102 km);



- tratti facilmente trasformabili, ovvero il 42% del percorso (284 km);
- tratti che richiedono interventi sostanziali, ovvero il 43% del percorso (i restanti 293 km).

Di fatto, quasi la metà del percorso non è ad oggi percorribile poiché necessita di (complessi) interventi di adeguamento.

Il nome VenTo nasce dall'unione delle iniziali delle città che si trovano alle estremità del tracciato (Venezia e Torino); il percorso, infatti, costeggerà il fiume Po e costerà soltanto 120 milioni di euro¹ (ovvero il costo da sostenere per realizzare appena 6 km di autostrada). Lo scopo, comunque, è quello di realizzare un tracciato ciclo-pedonale assolutamente libero dalle auto, in modo da offrire a ciclisti, turisti e appassionati la possibilità di percorrere trasversalmente la penisola, godendo di un panorama unico. La presenza, anche massiccia, di turisti potrebbe infine portare nuova linfa vitale a piccoli comuni, commercianti, operatori che, ad oggi, non godono di una particolare posizione all'interno dei grandi "circuiti" del turismo in Italia.

Al momento, comunque, è stato portato a termine il solo studio di fattibilità; è necessario che, al più presto, vengano realizzati i progetti prelimi-

nare, definitivo ed esecutivo, in modo tale da poter procedere all'assegnazione delle gare per i lavori di realizzazione. In tutto, dunque, potrebbero essere necessari ancora tre anni per la realizzazione della pista (qualcuno in più, realisticamente).

Il progetto, nato al Politecnico di Milano nel 2010, è stato ideato dal Professor Paolo Pileri e potrebbe essere in grado di sviluppare, secondo le stime dei suoi sostenitori e sulla scorta dei numeri registrati in Paesi dove progetti del genere sono già da tempo attivi, un indotto di oltre 300 mila euro l'anno per chilometro² (oltre 200 milioni di euro complessivi!).

Da sei anni, il *VenTo Bici Tour* collega già Torino a Venezia in sei giorni di pedalata: il tour, aperto a tutti gli appassionati, è tuttavia non privo di insidie, in quanto esistono numerosi tratti in cui si corre insieme alle automobili, anche su strade a scorrimento veloce.

Il progetto di VenTo fa parte dell'iniziativa *EuroVelo*, che comprende un insieme di itinerari ciclistici nell'intero continente, molti dei quali ancora da completare. Ad oggi, sono già stati messi in sicurezza più di 45 mila chilometri³. Obiettivo principale di *EuroVelo* è quello di assicurare che ogni nazione europea possa essere

attraversata da almeno un itinerario ciclabile di qualità, in maniera alternativa ai tracciati riservati alle auto, nonché di promuovere una cultura improntata sulla sostenibilità tramite il mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente. In Italia, il progetto *EuroVelo* è coordinato dalla FIAB, ovvero la Federazione Italiana Amici della Bicicletta, che ha come scopo la promozione della bici come mezzo di trasporto sostenibile ed ecologico; tra le altre iniziative, la FIAB promuove anche *Bicitalia*, il progetto per la realizzazione di un'unica rete ciclabile nazionale.

L'ipotesi che il Motovelodromo Fausto Coppi possa essere parte integrante di questo progetto e, anzi, costituirne il vero e proprio punto di partenza è reale: già nel 2016, le intenzioni dell'allora giunta Fassino sono infatti quelle di convertire il "Velò" in una grande e attrezzata stazione di partenza per la pista ciclabile più lunga d'Italia. Qualsiasi possibile scenario di riqualifica dell'impianto, dunque, dovrebbe poter tenere conto di questa possibilità, che, ancor di più, potrebbe restituire al Motovelodromo la dignità e la risonanza mediatica che gli spettano.

Note

1 https://www.ventobicitour.it/wp-content/uploads/2018/03/Pieghevole_VENTO_girato.pdf

2 <http://www.progetto.vento.polimi.it/indotto.html>

3 <https://it.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>





Verona

Padova

Venezia

Mantova

Ferrara

Parco Regionale Veneto

Parma

Modena

Bologna

5

il motovelodromo

fausto coppi:

progetto

5.1 il bando

5.1.1 la struttura del bando

5.1.2 gli esiti del bando

5.1.3 considerazioni

5.2 recupero dei manufatti

5.2.1 accessibilità

5.2.2 la pista

5.2.3 il campo

5.2.4 la biglietteria

5.2.5 la gradinata curva

5.2.6 la tribuna nord

5.3 mo.to

5.3.1 parcheggi e accesso al centro sportivo

5.3.2 lo spazio pubblico

5.3.3 il centro sportivo

5.3.4 volumetria

- 5.3.5** il bar
- 5.3.6** il campo da basket
- 5.3.7** la hall d'ingresso
- 5.3.8** distribuzione
- 5.3.9** attività sportiva
- 5.3.10** il mattone faccia vista
- 5.3.11** componenti edilizi
- 5.3.12** strategie di sostenibilità
- 5.3.13** considerazioni

5.1 il bando per l'assegnazione del motovelodromo

È datato 5 Aprile 2018 l'Avviso Manifestazione Interesse n. 5/2018 da parte della Città di Torino che ha come oggetto il Motovelodromo di Torino: il documento, infatti, è intitolato “*Avviso esplorativo per acquisizione di manifestazioni di interesse per l'Assegnazione del Motovelodromo Fausto Coppi di Torino*” (**ALL1**). A tutti gli effetti, la Divisione Patrimonio, Partecipate e Appalti della Città di Torino (Area Patrimonio) sancisce la volontà, da parte del Comune, di affidare la gestione dell'impianto a terzi, “*al fine di assicurarne la corretta gestione, conservazione e tutela, nonché l'apertura alla pubblica fruizione [...] per lo svolgimento di attività sportive in senso ampio, unitamente ad attività commerciali e pubblici esercizi strettamente connessi all'uso sportivo*”. È precisato dichiarato che la manifestazione d'interesse dev'essere subor-

dinata all'acquisizione del bene, la cui gestione può essere attuata mediante:

- la concessione d'uso per la durata massima di anni venti;
- la concessione di valorizzazione per la durata massima di anni cinquanta;
- la proprietà superficiale / diritto di superficie per la durata massima di anni novantanove.

Si rimanda al capitolo XX per una più corretta lettura delle tipologie contrattuali, al fine di individuare la forma di gestione più congrua.

5.1.1 Struttura del bando

L'avviso esplorativo consta di otto paragrafi, di seguito brevemente analizzati.

■ Il primo paragrafo, denominato “*Descrizione e consistenza del bene*”, introduce al caso studio. Vengono così indicati i dati catastali e territoriali

del bene: il lotto misura 24.336 metri quadrati ed è servito da un alloggio per il custode e dagli spogliatoi nei locali sotto tribuna. Sull'immobile sono posti dei vincoli dal 1994 in quanto riveste interesse culturale ai sensi degli artt. 10-12 del D. Lgs. N. 42/2004. Il Piano Regolatore Comunale vigente identifica l'area come "v", *"Servizi Pubblici, aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport"*. La destinazione urbanistica ammessa dal bando, dunque, ricade in questa definizione: è possibile contemplare l'utilizzo del Motovelodromo come impianto per la pratica delle attività sportive più disparate, a patto che siano compatibili con la consistenza del bene e coi vincoli imposti su di esso; pertanto sono escluse attività che prevedono l'impiego di veicoli a motore, se non occasionalmente. Tutte le attività previste all'interno dell'impianto, ad ogni modo, dovranno necessariamente essere collegate allo sport, per preservare l'identità storica del luogo – come peraltro più volte ribadito all'interno dell'avviso esplorativo. Possono essere infatti previste attività commerciali identificate come *"destinazioni accessorie strettamente pertinenti e connesse all'attività principale"*: sono pertanto ammesse, entro il limite del 25% della

SLP esistente o in progetto, attività commerciali al dettaglio (superficie minore di 250 metri quadrati), attività di ristorazione, artigianali di servizio, esercizi pubblici. Al contempo, in questa prima fase il bando accoglie proposte che prevedano il superamento del suddetto limite. È altresì evidente come questo step costituisca soltanto la base di partenza per la redazione del vero e proprio bando che, secondo l'Assessore all'Urbanistica Guido Montanari, intervistato prima della redazione della presente Tesi, dovrebbe vedere la luce entro l'estate del 2019. È infatti precisato che gli studi di fattibilità che perverranno all'Amministrazione saranno sottoposti in maniera preventiva al parere della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino, al fine di definire in maniera definitiva la massima SLP realizzabile e, con essa, la massima percentuale ammessa di attività a servizio ad essa collegate. Al momento, dunque, nonostante l'apertura del bando a diverse soluzioni possibili, non vi sono delle particolari restrizioni sulla possibilità di implementare le volumetrie esistenti. Così come dichiarato dallo stesso Professor Montanari, poi, il rilievo dell'area è tutt'ora in fase di definizione.

Un ultimo rimando sulla durata della gestione del Motovelodromo sancisce ulteriormente la volontà da parte del Comune di Torino di non erogare contributo alcuno – anche in forma di pagamento di utenze et similia – a sostegno dell’eventuale investimento da parte del privato stipulante il contratto, che, a seconda della tipologia concordata, potrà affidare la gestione dall’immobile da 5 anni ad un massimo di 99 (al fine di ammortare l’investimento proposto dal contraente per la realizzazione dei lavori di ristrutturazione dell’impianto).

b Nel secondo paragrafo, “*Soggetti ammessi alla manifestazione d’interesse*”, sono espone le condizioni per cui è possibile partecipare alla manifestazione d’interesse: sono ammessi “*associazioni sportive e relative sezioni non aventi scopi di lucro [...] nonché qualsiasi soggetto, pubblico o privato*”, a patto che nessuno di questi si trovi nell’impossibilità di contrarre con la Pubblica Amministrazione. Gli interessati, comunque, potranno dichiarare la loro disponibilità o volontà a partecipare alla gestione del bene insieme ad altri soggetti (pubblici o privati).

c Nel terzo paragrafo, denominato “*Oggetto della manifestazione d’interesse*”, è specificato il contenuto

della proposta da presentare. Viene altresì ribadito che verranno premiate le proposte che prevedranno la tutela stessa dell’impianto, conservandone il verde al piano terra e garantendo il minor impatto possibile per eventuali nuovi manufatti.

d Il quarto paragrafo, denominato “*Domanda di partecipazione*”, chiarisce le modalità di partecipazione al bando. L’elaborato richiesto, ovvero uno studio di fattibilità progettuale, dovrà essere presentato in formato A3 e dovrà contenere nello specifico:

- un inquadramento dell’area (scala 1:000);
- una pianta in scala 1:1000 (almeno) con l’indicazione delle principali attività previste e dei relativi servizi accessori, allegando un definizione di massima sulle rispettive superfici;
- immagini render significative (almeno una);
- una relazione illustrativa in formato A3 (una facciata).

e Il quinto paragrafo, “*Procedure e termini*”, chiarisce che le proposte pervenute verranno giudicate dall’Amministrazione comunale; è spiegato che gli esiti verranno pubblicati sul web⁴, ma manca un’indicazione precisa sulla data di pubblicazione.

f Il sesto paragrafo, “*Valore dell’avviso*”, specifica che gli esiti dell’avviso di

interesse saranno subordinati all'individuazione delle attività insediabili nel Motovelodromo e, dunque, al vero e proprio bando di gara, di cui si è in attesa. Non è previsto, dunque, nessun contributo a copertura delle spese sostenute per la redazione degli elaborati utili alla partecipazione al presente Avviso, né è garantita una qualsiasi *"prelazione nel successivo bando di gara"*. Successivamente alla sua pubblicazione si potrà procedere alla scelta del progetto vincitore e, dunque, all'affido del bene.

g Gli ultimi due paragrafi riportano l'informativa sulla privacy e gli estremi utili alla richiesta di informazioni tecniche e/o autorizzazioni per eventuali sopralluoghi.

5.1.2 Gli esiti del bando

Gli esiti del bando sono stati resi noti mediante seduta pubblica del 12 luglio 2018: la disamina delle manifestazioni di interesse è stata successivamente sintetizzata nel Verbale (**ALL2**) pubblicato sul portale della Città di Torino². Si rende noto, dunque, che sono regolarmente pervenute all'Amministrazione quattro manifestazioni di interesse, presentate da:

- D BOLINA srl (sede a Milano, via vasto n° 4);

- BORD Business, Opportunità, Research e Commercial Development 8sede a Torino, via della Rocca n°11)

- TECLA srl (sede a Torino, Piazza CLN n° 243), "quale capofila di una costituenda A.T.I. tra Società specializzate in progettazione, costruzione, gestione, finanza";

- ENJOY TRIATHLON (sede a Torino, Corso Einaudi n°26) insieme a NINETENN HUNDRED ASD TRIATHLON (sede a Torino, Corso Casale n° 137).

Viene precisato che, in seguito ad una prima disamina condotta dall'Area Patrimonio unitamente alle Aree Urbanistica e Qualità degli spazi urbani, sport e tempo libero ed Edilizia Privata il 25 giugno 2018, è risultato utile chiedere:

- a D BOLINA una stima di massima dell'intervento ipotizzato, con relativi ricavi;

- tutti i soggetti interessati un prospetto riassuntivo con la SLP di progetto, che verrà poi integrata con le misure delle superfici rilevate a seguito del rilievo.

Il verbale, riportato in allegato, passa alla disamina specifica di ogni proposta. La proposta di TECLA srl viene scartata a priori, poiché non prevede la conservazione della pista storica e propone un utilizzo improprio dei

piani terra, con una quantità di SLP eccessiva. L'idea progettuale a di D BOLINA srl “*evidenzia un impatto architettonico abbastanza gravoso sul prospetto delle tribune*”; quella di BORD è giudicata esaustiva sotto il profilo del piano degli investimenti; quella di ENJOY TRIATHLON non è sufficientemente dettagliata.

Vengono dunque tratteggiati, in maniera finalmente più completa, gli elementi salienti del progetto di riqualifica per il Motovelodromo:

- è evidentemente richiesto un intervento che preveda la copertura delle tribune (o, almeno, della tribuna nord e sud, così com'era in passato), con un'attenzione particolare nei confronti dei prospetti esistenti;
- è richiesta tutela del verde e della “permeabilità dei sedimi”;
- i parcheggi dovranno essere realizzati, per lo più, in sottosuolo;
- è suggerito l'utilizzo di soluzioni modulari per evitare interventi massicci in muratura, che pregiudichino la visibilità dalle tribune e il disegno dei prospetti.

5.1.2 Considerazioni

Particolarmente controverso appare il punto relativo alla realizzazione dei parcheggi interrati, soprattutto se,

nello stesso documento, viene richiesta attenzione nei confronti del verde attualmente esistente. Nella fase metaprogettuale, peraltro, è risultato evidente come sia particolarmente difficile predisporre lo scavo nel lotto, se non previa demolizione e ricostruzione della tribuna nord o scavo dell'area verde perimetrata dalla pista. Questa scelta potrebbe compromettere la struttura dell'anello stesso e presenterebbe evidenti problemi legati all'areazione degli spazi interrati. Ci si è chiesto, infine, se l'operazione di scavo del terreno per uno o due piani sia effettivamente sostenibile (anche) da un punto di vista economico: considerando che, in alcuni tratti, la struttura presenta situazioni di faticenza oramai irreversibili e che non è previsto nessun contributo da parte del Comune di Torino, è realistico pensare che un ipotetico investitore privato possa sobbarcarsi anche il costo di demolizioni e scavi tecnicamente complicati?

Queste considerazioni sono state alla base dei ragionamenti condotti in prima battuta sul caso studio, che hanno consentito di agire in ottemperanza alle richieste del bando ma, laddove ritenuto conveniente, in piena e consapevole antitesi con esso, nella certezza che ogni scelta progettuale,

se opportunamente motivata, possa costituire motivo di dibattito e, dunque, di confronto produttivo.

Note

1 <http://www.comune.torino.it/comunevende/>

2 http://www.comune.torino.it/comunevende/5_2018_Motovelodromo/index.shtml

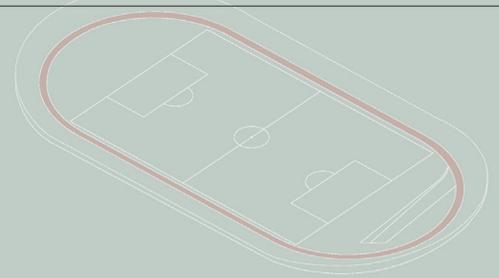
5.2 recupero dei manufatti



- nuova copertura
- riqualifica della tribuna nord
- aggiunta di superficie commerciale

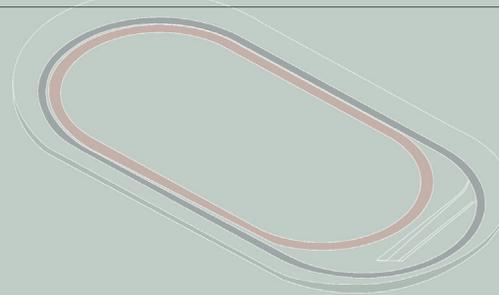
D02 Assonometria di progetto e concept per la nuova sistemazione del campo da gioco

1) **Stato di fatto:** anello da corsa, pista di atletica, campo di calcio 11/rugby

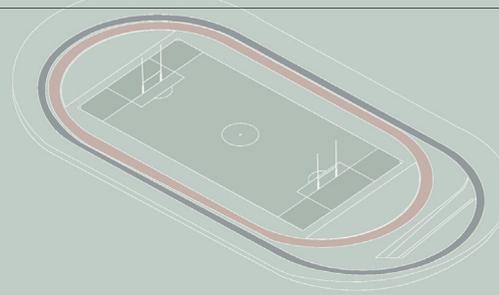


- recupero dei locali sottotribuna
- installazione delle *academies* sportive
- realizzazione di un accesso diretto al campo dai locali spogliatoio mediante scavo sottopista

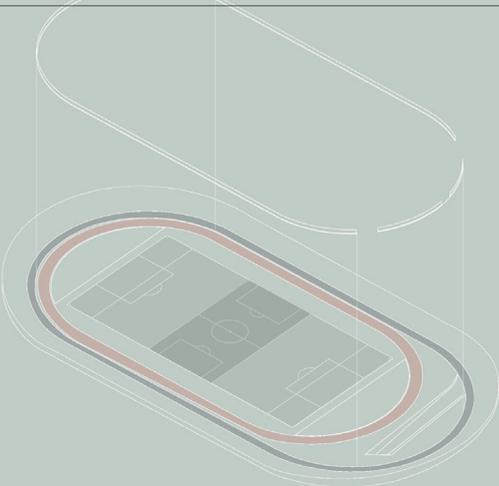
2) **Trasformazione dell'attuale pista di atletica in zona di riposo per i pistard, restringimento della pista di atletica e aumento dei suoi anelli**



3) **Realizzazione di un nuovo campo da calcio 11/rugby di dimensioni ridotte (45m*90m), predisposizione di porte da gioco removibili**

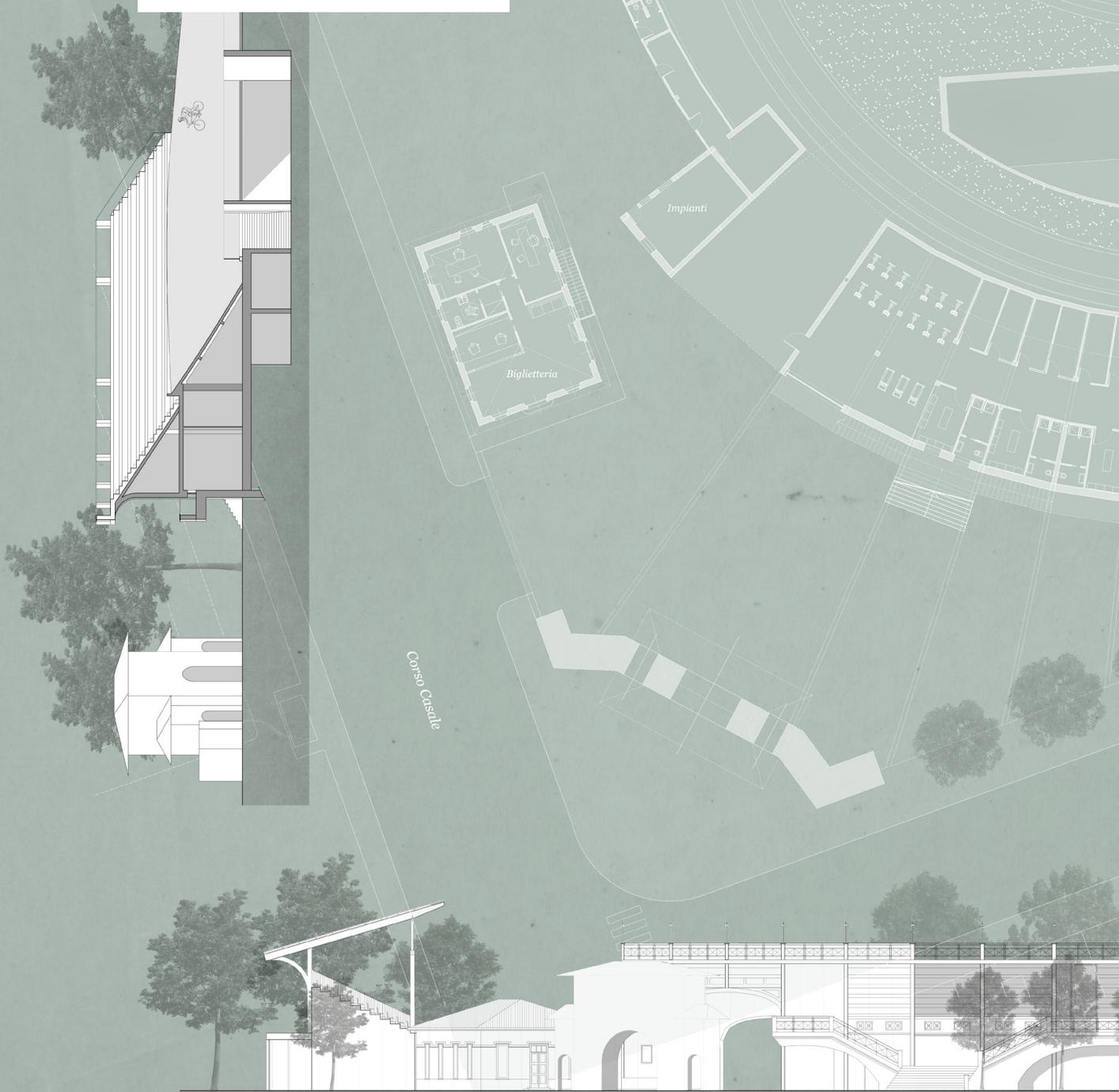


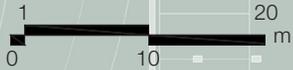
4) **Predisposizione campo di calcio a 5/7 (45m*25m), nuova balaustra in vetro per la pratica di ciclismo, atletica, calcio senza interferenze, predisposizione di reti trasversali removibili**



D03 Recupero dei manufatti / gradinata curva

- Planimetria
- Prospetto Ovest (fronte via Castiglione)
- Sezione





Via Lomellini

Football Academy

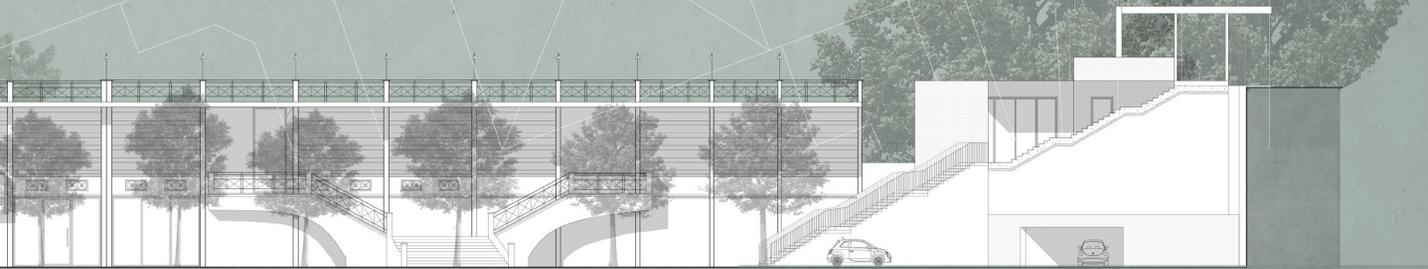
Ingresso Sala Stampa

Parcheggio

Impianti

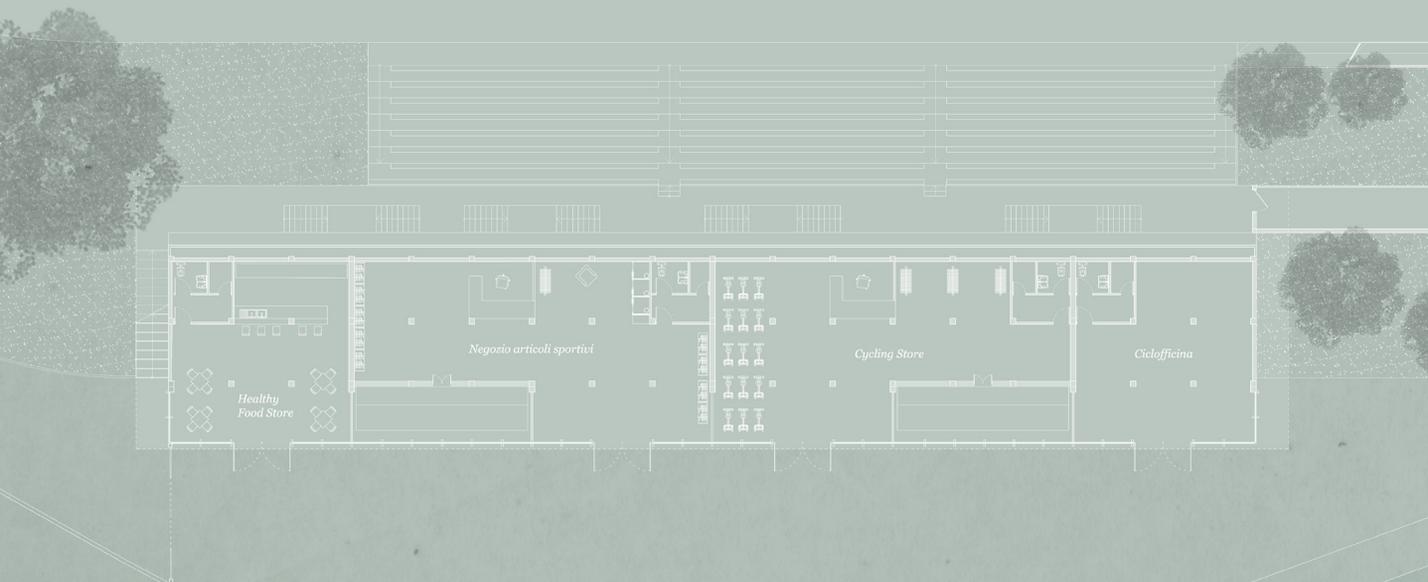
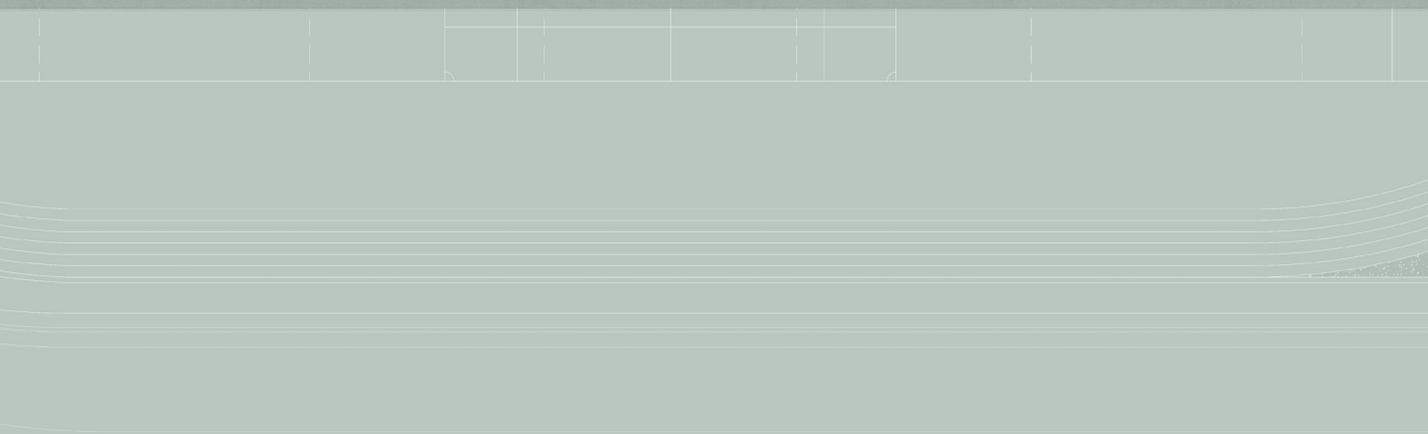
Cycling Academy

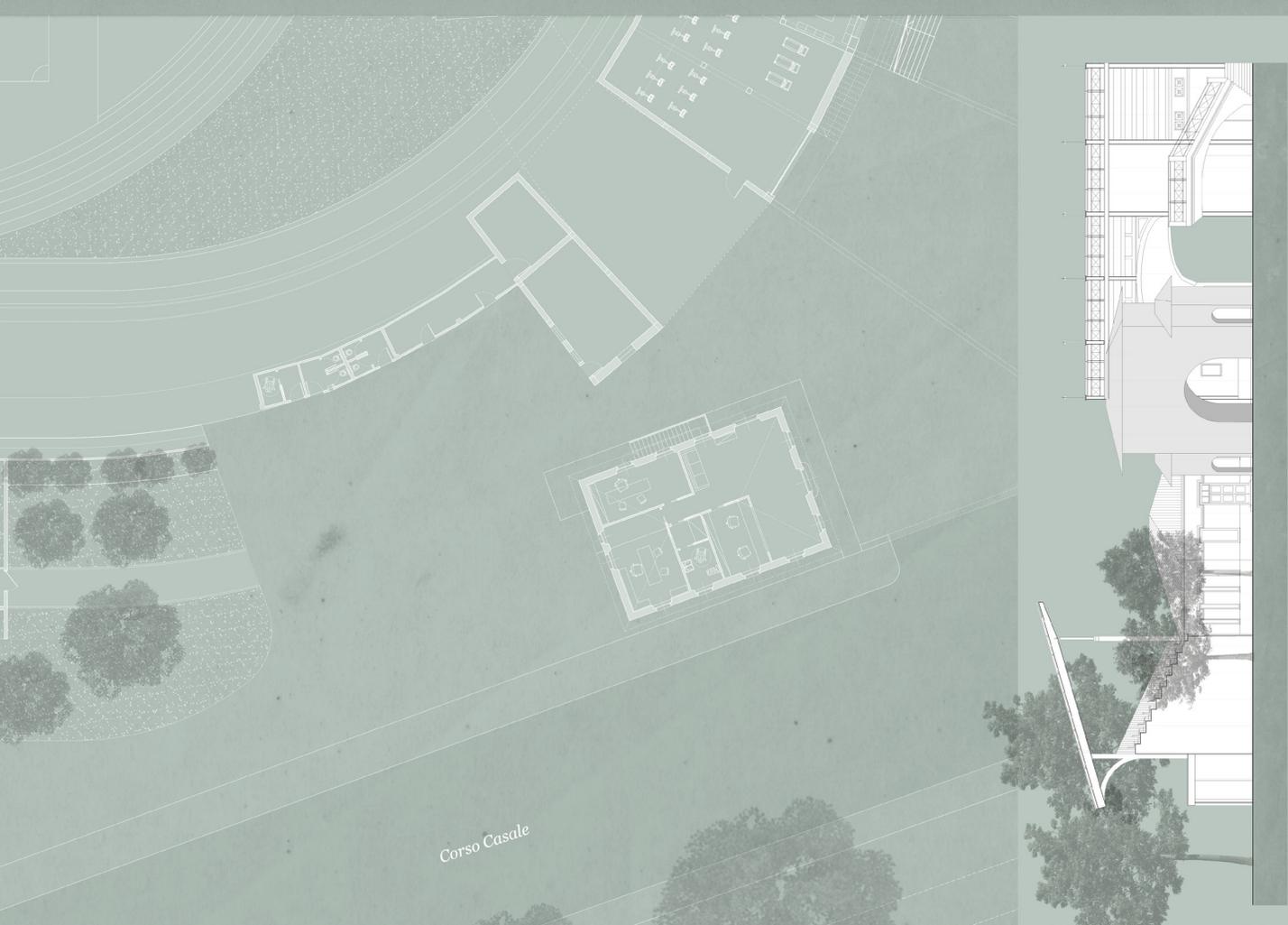
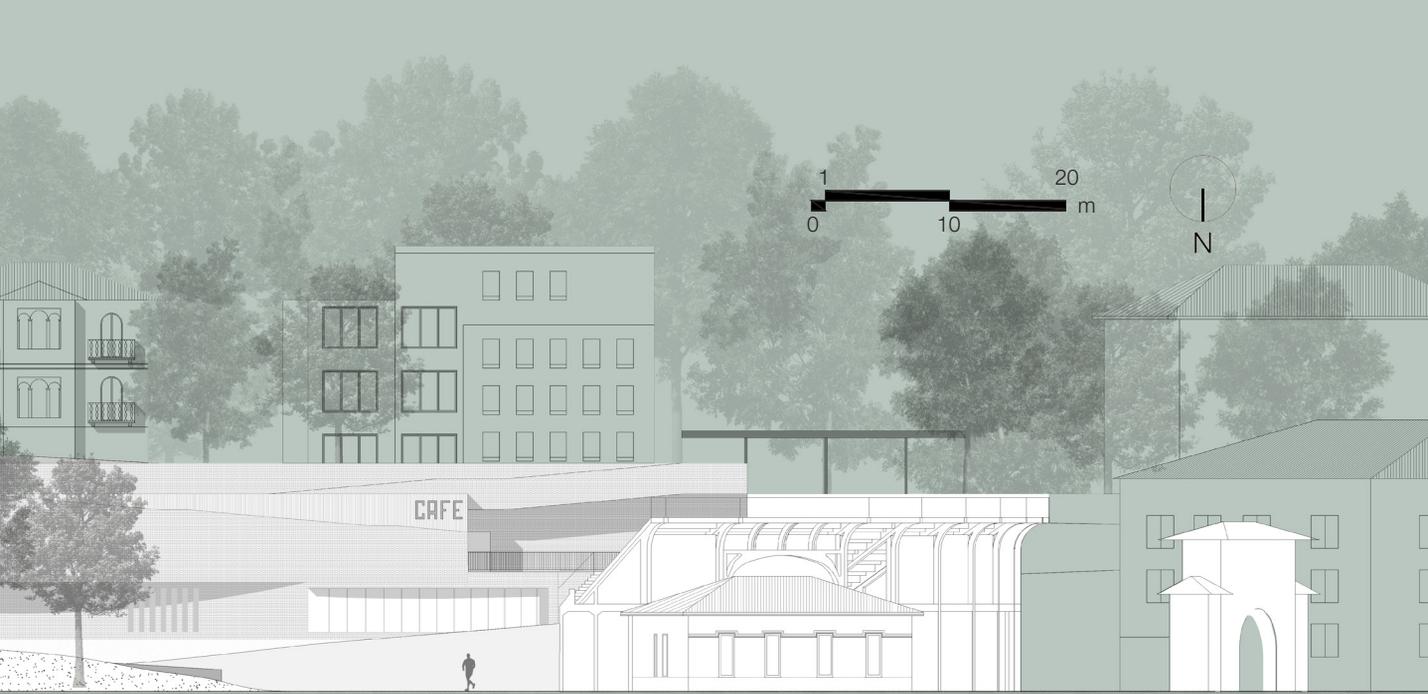
Via Castiglione



D04 Recupero dei manufatti / tribuna popolare

- Planimetria
- Prospetto Nord (fronte Corso Casale)
- Sezione





5.2.1 Accessibilità

L'accesso all'area avviene in maniera completamente nuova: la demolizione (quasi) totale del muro di cinta su corso Casale e su via Castiglione prevede che lo spazio attorno all'impianto possa finalmente essere fluito pubblicamente. L'apertura verso il parco, il fiume e il ponte pedonale è, di fatto, un fattore ritenuto di importanza cruciale per la riqualifica dell'area.

La sistemazione delle aree esterne, dunque, comporta una fruizione continua dello spazio limitrofo al Motovelodromo, che, peraltro, non è particolarmente ampio. Sono preservati integralmente l'accesso storico e il tunnel sottopista, che viene però reso inaccessibile dall'esterno mediante l'inserimento di una cancellata (Disegno **D02**).

5.2.2 La pista

Varie ipotesi sono state vagliate in una prima fase di progetto.

Si è pensato, in prima battuta, di prevedere il mantenimento della pista in cemento armato così com'è, inserendovi all'interno una pista lignea, lunga 250 metri, adatta ad ospitare le gare degli eventi internazionali così come previsto dagli standard UCI. Questa scelta, ad ogni modo, avrebbe com-

portato un costo sicuramente molto maggiore nell'ottica della riqualifica complessiva dell'impianto (anche senza l'ipotesi dell'aggiunta del centro sportivo Mo.To.), nonché, probabilmente, la necessità di prevedere una copertura – almeno parziale – dell'impianto. Per finire, l'inserimento di una pista più piccola avrebbe comportato l'eliminazione del campo da calcio/rugby posizionato all'interno e, dunque, il venir meno del carattere legato alla polifunzionalità del Motovelodromo (di conseguenza, la mancata possibilità di ricavi ulteriori derivanti dalla pratica di sport differenti e dell'affitto dell'impianto in momenti diversi della giornata). Ulteriori impedimenti, poi, sarebbero derivati dalla posizione insolita dell'ingresso sulla pista, mediante il suggestivo tunnel sotterraneo. La pista in cemento armato, dunque, sarebbe rimasto un segno della storia del luogo, ma non sarebbe più stata utilizzata.

Per tutti questi motivi, quest'ipotesi, seppur suggestiva e probabilmente funzionale allo svolgimento di grandi eventi legati alla pratica del ciclismo su pista, è stata accantonata. D'altronde, come visto per l'impianto del Vigorelli, dove la maggior parte dei progetti presentati – compreso il vincitore della gara – prevedeva lo sman-

tellamento della pista storica o il suo mantenimento simbolico, è difficile ipotizzare che un progetto legato al non utilizzo della storica pista possa essere accolto positivamente. La pista in calcestruzzo dell'Herne Hill (Riferimento **R3**, p. 226), poi, è utilizzata così com'era originariamente: vi si svolgono regolarmente gli allenamenti e le gare di piccoli e grandi appassionati.

La pista del Motovelodromo Fausto Coppi, in modo analogo, continuerà a vivere e ad essere utilizzata proprio per quello che era stata realizzata: le competizioni del ciclismo su pista e l'arrivo di alcune delle principali gare di ciclismo su strada.

Gli interventi di manutenzione della pista e il suo consolidamento prevedono l'impermeabilizzazione dell'anello in calcestruzzo, che storicamente presenta alcune criticità legate alla sua natura costruttiva e al fatto che non sia protetta da una copertura.

5.2.3 Il campo

Il mantenimento della pista in calcestruzzo armato consente di posizionare all'interno dell'anello, così come accadeva in passato, un campo da calcio a 11 (**D02**). La pista in atletica, che attualmente prevede due corsie, viene

A4 | IL CAMPO DA CALCIO

Nel calcio a 11, le misure minime di un campo regolamentare minimo sono di 90m x 45m (lunghezza x larghezza), ma possono arrivare a 120m x 90m (la misura minima per gli incontri internazionali è infatti di 100-110m x 64-75m). Le linee a terra, spesse 10-12cm, delimitano le aree: le linee laterali segnano il terreno di gioco; il dischetto per i calci di rigore è posto a 11m dalla linea di porta; la linea di centrocampo e il disco d'inizio (raggio pari a 9,15m) dividono il campo in due parti esatte. Ai quattro vertici del campo, sono posizionate le bandierine del calcio d'angolo, segnate da un quarto di cerchio avente raggio di 1m.

Il campo da calcio a 7 misura 44-65m in lunghezza e 25-40m in larghezza. Il rettangolo di gioco è convertibile in un campo da calcio a 5, le cui dimensioni (massime) ammesse sono pari a 44m x 25m (lunghezza x larghezza). Queste diminuiscono in caso di gare internazionali, che però vengono disputate in palazzetti indoor, con pavimentazione priva di asperità (spesso lignea).

I campi disegnati all'interno del Motovelodromo sono pensati per essere affittati (anche) contemporaneamente e per essere estremamente flessibili.

al contempo demolita: nell'ottica dell'allenamento dei pistard, infatti, è necessario prevedere l'inserimento di una fascia di sicurezza (larga il 10% della pista stessa, quindi 0.80 metri, cfr. **2.3.2** p. 65), in modo da garantire le condizioni adatte a ricreare le caratteristiche degli impianti per gare su pista ufficiali. Gli anelli per l'atletica, dunque, vengono riproposti all'interno del nuovo tracciato, più piccoli, e vengono separati dalla pista in cemento armato mediante una balaustra continua in vetro (in questo modo, si garantisce maggior sicurezza per chi pratica sport, nonché la possibilità di utilizzare contemporaneamente l'impianto per la pratica di almeno due sport differenti).

Il campo all'interno è rifatto in erba mista (sintetico-naturale), in modo da garantire gli standard più elevati attualmente previsti (basti pensare che le ultime finali dei Campionati Mondiali di Calcio della Fifa sono stati giocati in Brasile su un campo in erba mista¹). La manutenzione che necessita questo tipo di sistemazione, peraltro, è sensibilmente ridotta rispetto ad un campo in erba naturale².

Lo stesso campo da calcio a 11, di dimensioni 45m x 70m, è divisibile in tre campi da calcio a 7, utilizzabili, per dimensioni, anche come campi da cal-

cio a 5 (**D02**). Questi sono posti trasversalmente al campo da calcio a 11, che può essere utilizzato come campo da rugby: è necessario, naturalmente, prevedere il tracciamento di linee di gioco colore diverso, nonché l'utilizzo di attrezzature sportive specifiche. Queste potranno essere facilmente allocate negli spazi sottotribuna (gradinata curva), recuperati in seguito al suo restauro: si prevede, dunque, che il campo venga attrezzato con reti facilmente removibili, che consentano al contempo di utilizzare il campo per la partite di calcio a 5 (più frequentemente disputate rispetto al calcio a 11) in totale sicurezza, nonché di giocare a rugby a tutto campo e di avere una visibilità completa sulla pista, rimuovendo del tutto le reti.

5.2.4 La biglietteria

È previsto il recupero dell'edificio utilizzato originariamente come casa del custode; all'interno, vi è posizionata la biglietteria (che verrà evidentemente attivata in occasione di eventi che prevedano l'emissione di tickets), unitamente a due uffici direzionali (**D03**).

5.2.5 La gradinata curva

Il progetto della gradinata curva,

posta sotto vincoli di tutela da parte della Soprintendenza, ne prevede la conservazione, seppur non integrale. È evidente che, qualsiasi modifica di questo tipo sul prospetto della tribuna storica, dovrebbe essere concordata con gli enti preposti; in questa sede, ci si limiterà a proporre una soluzione stilisticamente consona alla tipologia d'intervento ipotizzata, formalmente compatibile con l'architettura esistente e con la proposta di aggiunta relativa all'edificio adibito a palestra. I locali sottotribuna sono storicamente stati adibiti a spazi funzionali all'attività sportiva: spogliatoi, locali tecnici, deposito, servizi igienici. Il corpo di fabbrica, realizzato in portali in calcestruzzo armato che in facciata ne denunciano un ritmo regolare, è impreziosito da due scalinate monumentali; nel progetto ipotizzato, rimangono questi gli accessi principali alle tribune, così come avveniva in passato. I telai in calcestruzzo terminano, alla sommità, con la metà di un arco a tutto sesto: questi elementi costitutivi vengono, in definitiva, preservati integralmente. I tamponamenti esterni vengono puntualmente rimossi e sostituiti con vetrate modulari (**D03**), che consentono l'ingresso della luce naturale (laddove attualmente sono presenti

A5 | IL CAMPO DA RUGBY (UNDER 14)

L'uso del campo da calcio a 11 è spesso compatibile con le dimensioni regolamentari del campo da rugby; nel caso in esame, la pratica di rugby è riservata agli Under 14, in quanto il campo da rugby avrebbe dimensioni non compatibili con il ridisegno della zona di riposo della pista da corsa e con la riproposizione delle corsie d'atletica. La larghezza di un campo da rugby fino alla categoria Under 14 è infatti di 55-60m (massimo); la sua lunghezza non supera i 100 metri (ad esclusione delle aree di meta, lunghe 22 m al massimo).

Le dimensioni proposte sono altresì compatibili con le partite di rugby Under 12, Under 10, Under 8, Under 6: come avviene in altri centri sportivi, è possibile adattare le linee che delimitano le aree da gioco in lunghezza di volta in volta, tendendo ad escludere alcune aree del campo in modo da rendere le sue dimensioni più contenute.

È prevista l'installazione dell'attrezzatura necessaria alla pratica sportiva nei turni orari stabiliti, in modo che questa possa poi essere smontata e riposta nei locali sottotribuna appositi.

delle aperture molto piccole), nonché di denunciare all'esterno la presenza di attività all'interno.

A livello funzionale, due aree vengono distinte dentro la gradinata curva: nella porzione a nord, i locali sottotribuna sono utilizzati come locali a servizio del ciclismo, sia per gli allenamenti su pista sia per la predisposizione della stazione di partenza VenTo. E' previsto che l'accesso al campo e alla pista di allenamento venga regolata mediante un'apertura del locale sottotribuna adiacente al tunnel d'ingresso, che viene chiuso con un cancello dal momento che lo spazio esterno diventa pubblico.

Nella porzione a sud, invece, è previsto il vero e proprio accesso all'area sportiva: tramite la hall d'ingresso, si entra negli spogliatoi e all'area tecnica; il corridoio attuale è preservato, così come i locali sottopista (adibiti a deposito e a piccole sale polifunzionali o attrezzate con armadiature su misura, considerando che l'altezza non ne permette per gran parte l'abitabilità). L'accesso al campo da calcio/rugby, infine, avviene mediante un tunnel sotterraneo particolarmente evocativo (così come, d'altronde, avviene per i ciclisti): questo viene realizzato mediante un apposito scavo ed evita agli atleti di dover uscire nuovamente

all'esterno del centro sportivo per poter accedere direttamente al campo. Non è previsto l'inserimento di una copertura, ma è necessario provvedere al restauro delle gradinate esistenti, in particolare nei punti dove esse non risultano attualmente agibili. È realistico pensare che l'accesso alle tribune sia regolamentato mediante la biglietteria posizionata all'ingresso del Motovelodromo; le gradinate saranno dunque accessibili nell'eventualità che venga ospitato all'interno dell'impianto un evento che necessiti di ulteriori posti a sedere (ad esempio, l'arrivo di gare su strada).

5.2.6 La tribuna nord

L'apertura del muro di cinta determina un'appetibilità maggiore per la galleria commerciale che, in ottemperanza alle richieste del bando, deve occupare non più del 25% della SLP in progetto o esistente e deve ospitare attività collegate alla vendita di articoli sportivi. Per questo, vengono ripristinati i locali sottotribuna originariamente utilizzati a servizio del campo; è prevista un'aggiunta volumetrica in vetro in aderenza al prospetto nord esistente, considerando l'aggiunta di nuova SLP (cfr. **5.3**).

Le attività commerciali previste

all'interno dell'area sono sostanzialmente legate allo sport: potranno essere ospitate un negozio di articoli sportivi, un'officina per biciclette, una rivendita di attrezzatura per ciclisti, un piccolo punto vendita di alimenti specifici per atleti.

Le gradinate necessitano di un intervento di ripristino e impermeabilizzazione. È previsto l'inserimento di una copertura metallica "leggera" (**D04**) che appoggia, dal lato del campo, sui pilastri in cemento esistenti, mentre sul lato Corso Casale è sostenuta da una struttura indipendente addossata alla facciata della tribuna esistente.

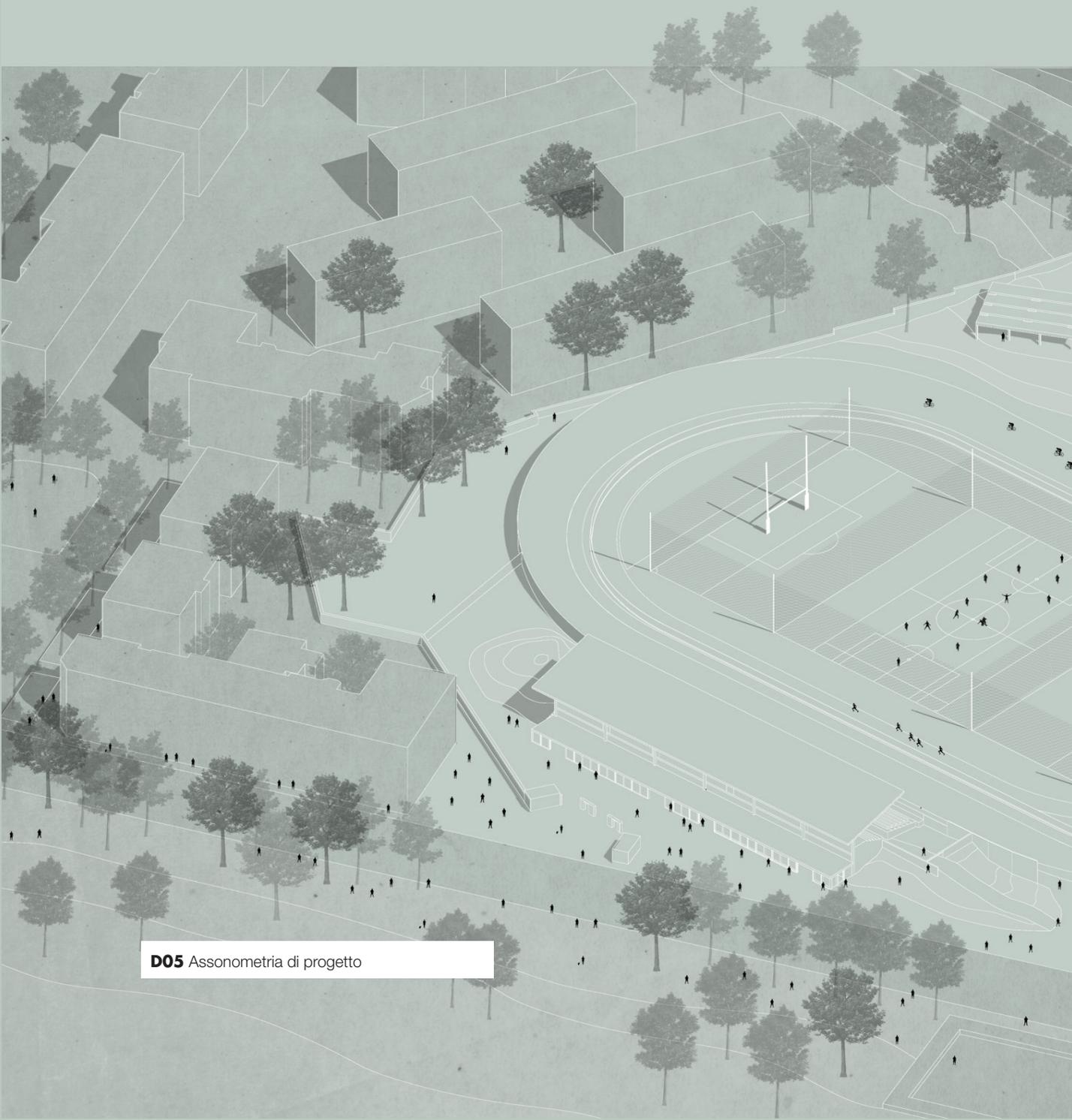
E' previsto un sistema di controllo per l'accesso alle tribune mediante la realizzazione di una rampa adeguata (al fine di preservare il riporto di terra esistente) e di un tornello, nonché di una barriera visiva che neghi l'introspizione sulla porzione di campo interessata. Si prevede infatti che, durante le partite di calcio, rugby, football o per gli eventi relativi al ciclismo, sia possibile vendere dei tickets.

Note

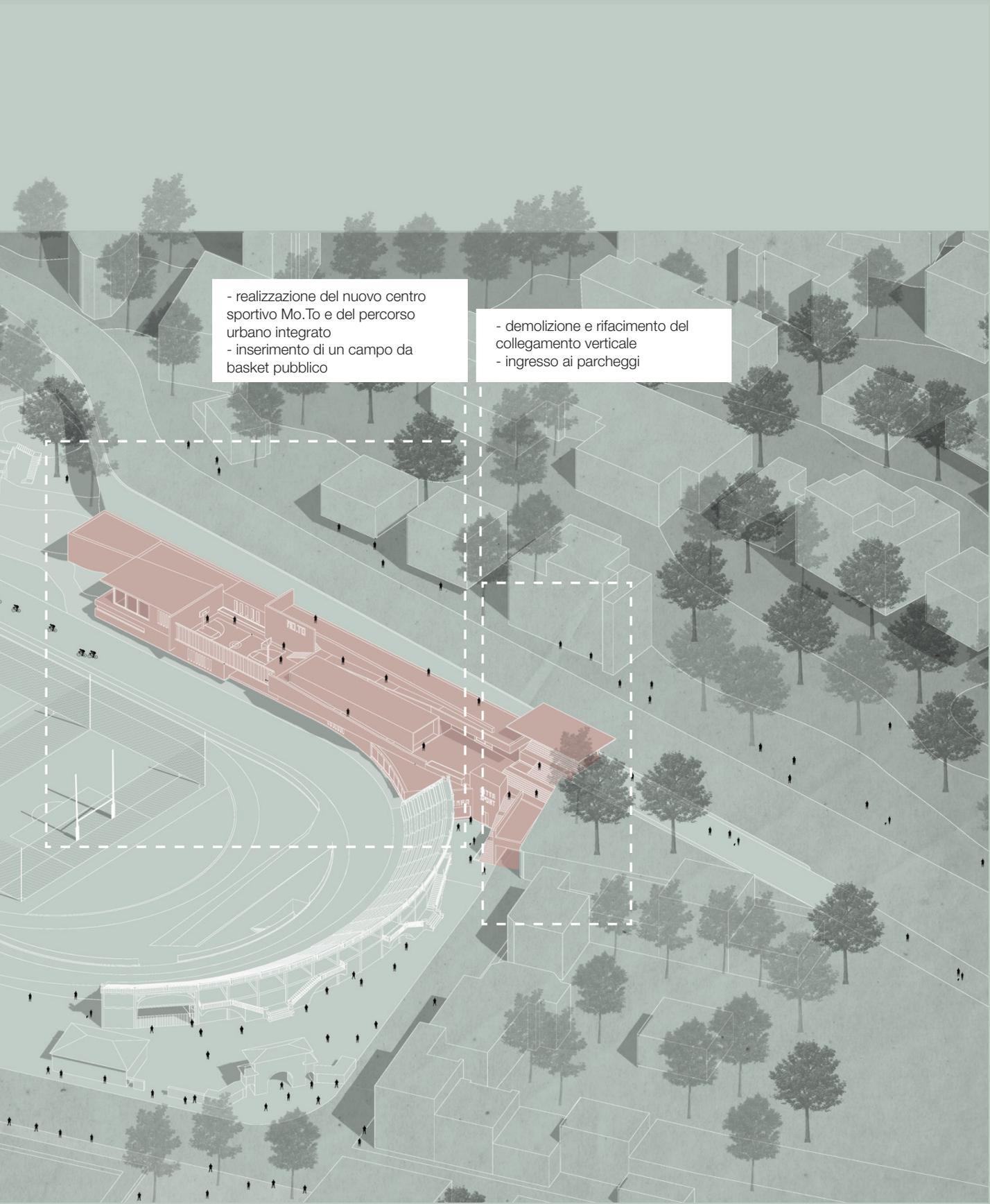
1 <https://www.calcioefinanza.it/2016/11/22/mondiali-2018-campo-ibrido-ok-fifa/>

2 <https://agronotizie.imagelinenetwork.com/garden/2009/02/24/la-manutenzione-dei-campi-da-calcio-in-erba-naturale-e-artificiale/7067>

5.3 mo.to



D05 Assonometria di progetto

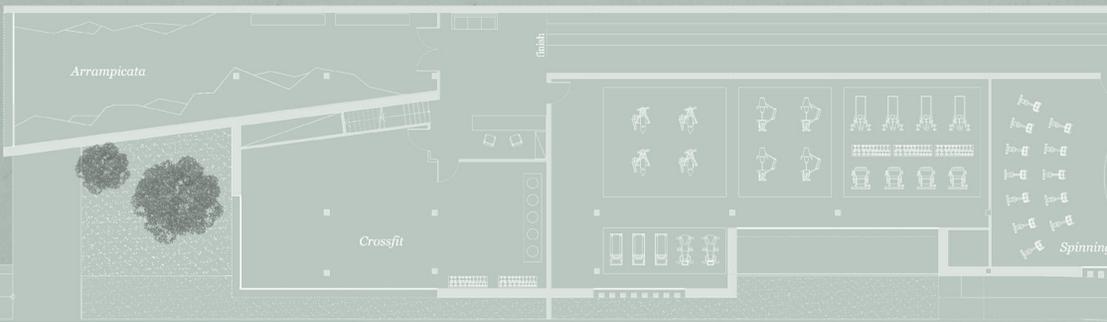
An architectural rendering showing a proposed sports center and an integrated urban path. The sports center, highlighted in red, includes a basketball court and a public basketball field. The urban path is shown as a dashed white line winding through a residential area with trees and buildings. The rendering is presented in a monochromatic style with red highlights for the new structures.

- realizzazione del nuovo centro sportivo Mo.To e del percorso urbano integrato
- inserimento di un campo da basket pubblico

- demolizione e rifacimento del collegamento verticale
- ingresso ai parcheggi

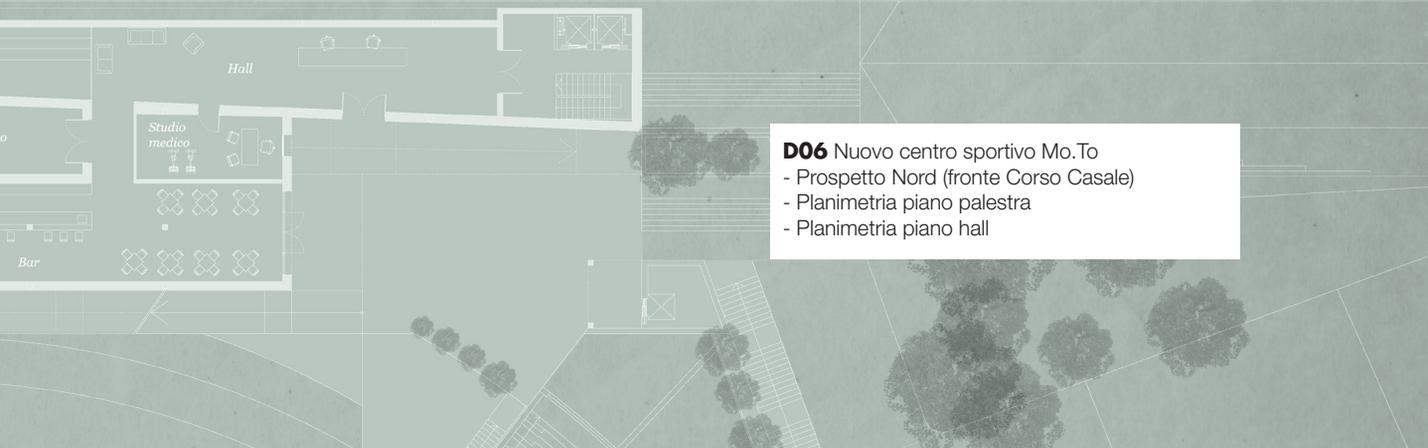


Via Lomellina



Via Lomellina





- D06** Nuovo centro sportivo Mo.To
- Prospetto Nord (fronte Corso Casale)
 - Planimetria piano palestra
 - Planimetria piano hall



V01 Ingresso al parcheggio e al nuovo centro sportivo



CITTA
SPORT

STAMPA

SC 6400



V02 Nuovo sistema di collegamento urbano, ingresso al centro sportivo



“ *Dal punto di vista morfologico la volontà è quella di progettare un edificio “senza tempo”, che non ceda il passo alle più effimere tendenze contemporanee ma che metta in luce la sua natura di “addizione” all’interno dell’impianto originale*

Mo.To, acronimo di Motovelodromo Torino, è l’edificio ad uso sportivo che si iscrive in uno spazio particolarmente critico, tra via Castiglione, via Lomellina (ad una quota altimetrica sensibilmente maggiore) e l’ex gradinata sud. Questa, attualmente poco più di un rudere, viene demolita. L’edificio si propone di risolvere le criticità maggiori presenti nell’area, derivanti:

- dalla presenza di un muro cieco particolarmente elevato (circa 15 metri nel punto medio della pista in calcestruzzo);
- dalla presenza di un collegamento non accessibile da tutti (una piccola scala costretta tra il muro di cinta del lotto, un “ritaglio” di vegetazione in pendenza e una proprietà privata);
- dalla necessità di ricavare dei parcheggi a servizio dell’impianto, senza prevederne lo scavo;

- dalla volontà di inserire un’attività legata alla ristorazione all’interno del lotto;
- dalla possibilità di trasformare l’impianto in un moderno complesso sportivo polifunzionale, funzionante anche a prescindere dall’utilizzo della pista e del campo da calcio/rugby;
- dal divieto di introspezione sull’impianto, proprio come accade al momento, evitando l’adozione una soluzione “comoda” ma priva di qualità (come l’innalzamento di un muro);
- dalla possibilità di conferire un’identità rinnovata al Motovelodromo, mediante un progetto sostenibile, che possa integrarsi nel contesto in cui si inserisce migliorandone l’immagine (sebbene le dimensioni di un impianto sportivo siano legate alle attività da svolgere all’interno e, dunque, necessariamente ampie).

La sfida progettuale, che parte da

questa serie di considerazioni e muove necessariamente da istanze prettamente distributivo-funzionali, si è rivelata particolarmente stimolante. I nodi più critici da risolvere, legati alla distribuzione verticale, alla volontà di caratterizzare lo spazio pubblico e alla necessità di sicurezza, costituiscono la genesi del progetto stesso. Il suo layout nello spazio, quindi, è “forzato” dalla necessità di dare una risposta alle criticità dell’area, con l’obiettivo di agire il meno possibile sull’esistente. Dal punto di vista morfologico, invece, la volontà è quella di progettare un edificio “senza tempo”, che non ceda il passo alle più effimere tendenze contemporanee ma che metta in luce la sua natura di “addizione” all’interno dell’impianto originale. Lo spazio pubblico, ad ogni modo, è partecipe dello spazio interno: lo penetra, lo delimita, lo esalta.

5.3.1 Parcheggi e accesso al centro sportivo

L’angolo compreso tra via Castiglione e il lotto del Motovelodromo, attualmente risolto tramite un modesto collegamento verticale, accoglie nel progetto la prima rampa di scale che conduce ad un livello intermedio tra il piano della strada cieca e via Lomelli-

na (+6,50 metri rispetto a via Castiglione). La rampa attuale, dunque, è demolita, così come il box auto privato posto al di sotto di essa (è realistico pensare che il locale, in occasione di una grande riqualifica urbana dell’area, possa essere espropriato oppure temporaneamente demolito).

Il verde pubblico esistente è preservato quasi integralmente: vengono rimossi due alberi per far posto alla seconda rampa di gradini, ben più ampia di quella esistente e integrata nel verde pubblico (**D05**). Il collegamento verticale è completato mediante l’inserimento di un ascensore adiacente al corpo scala: l’area di fronte all’ingresso dell’area sportiva del Motovelodromo assume così un carattere quasi monumentale. La sua matericità rimanda alla morfologia del nuovo intervento, consentendone una lettura unitaria. L’area pubblica adiacente alla gradinata curva si dilata e culmina con uno spiazzo dalle dimensioni significative, “Piazza Fausto Coppi”, che esalta il funzionamento stesso dell’impianto e conduce spontaneamente lo sguardo verso l’alto. Il luogo, dunque, assume i connotati di un vero e proprio spazio distributivo e di accesso.

Unitamente ai collegamenti verticali e agli accessi al centro sportivo, è

collocato l'accesso al parcheggio e alla nuova tribuna stampa: al fondo di via Castiglione, dunque, è costituito un fronte "duro", fortemente materico, che accoglie molteplici funzioni.

Il parcheggio è posizionato all'interno dell'area del Motovelodromo, al di sotto del nuovo impianto sportivo. Come specificato, la soluzione di posizionarlo tra il muro di cinta e la pista è sembrata essere quella meno invasiva (considerando anche i costi che potrebbero rivelarsi proibitivi per un potenziale investitore privato).

La soluzione adottata, ad ogni modo, oltre alla demolizione delle tribune sud necessita della rimozione del terreno di riporto attualmente presente, nonché, probabilmente, del rinforzo strutturale del muro di contenimento verso via Lomellina.

Il numero di posti auto ricavati, utili per la fruizione del centro sportivo ma soprattutto in occasione di eventi particolarmente importanti, è giudicato sufficiente, giacché non esiste una specifica normativa riguardante la dotazione minima di posti auto per impianti sportivi.

La sezione del piano parcheggi prevede un taglio a circa 40° nel punto di tangenza alla curva in calcestruzzo (+1,70 circa): questo consente di allocarvi le griglie di aerazione – in

maniera che queste non impattino eccessivamente sul prospetto – nonché di conferire estrema leggerezza all'edificio, che risulta completamente a sbalzo su un lato (**R2**).

Il nucleo fondamentale del Motovelodromo è tutto qui (Vista **VO1**): l'accesso al Mo.To, il collegamento verticale con via Lomellina, l'integrazione con gli spazi aperti esistenti, l'ingresso del parcheggio condividono uno spazio relativamente limitato, ma capace di risolvere alcune delle criticità più evidenti. La sua soluzione, rivelatasi il momento più complicato della progettazione, diviene cruciale nella definizione del progetto.

5.3.2 Lo spazio pubblico

La prima rampa di scale e l'ascensore verticale, come evidenziato, conducono ad una quota intermedia posta a +6,50 metri rispetto al piano di Via Castiglione (**VO2**). L'accesso al centro sportivo è situato qui: i collegamenti verticali conducono ad una seconda nuova piazza urbana, "Piazza Mo.To", ma anche alla seconda rampa di scale, che mette in comunicazione diretta il centro sportivo con via Lomellina.

Lo spazio, sottolineato dagli accessi fondamentali e da una cortina chiusa su due lati, appare monumentale e

R1 staatsgalerie, stoccarda (1984)

progettista james stirling

La Staatsgalerie di Stoccarda, capitale della regione di Baden-Württemberg, è uno dei musei più importanti in Germania. Inaugurata ufficialmente nel 1843 da Re Guglielmo I del Württemberg, la sua fama è oggi dovuta all'intervento dell'architetto britannico James Stirling, che nel 1984 inaugura la Neue Staatsgalerie, ovvero la Nuova Galleria di Stato.

Posta in aderenza alla Alte Staatsgalerie, che era stata distrutta durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale ma che già nel 1948 era stata riaperta al pubblico, l'aggiunta di Stirling parla una lingua propria, seppur capace di dialogare con lo stile neoclassico del vecchio edificio. L'edificio aggiunto, infatti, è completamente rivestito in travertino e arenaria, composte in forme classiche, ma la giustapposizione con elementi metallici colorati – tra tutti i corrimani in acciaio blu e rosa – ne fa uno dei baluardi di quel movimento che verrà poi rivendicato col nome di Post-modernismo.

Lo spazio espositivo della galleria è enorme: quasi 9 mila metri quadrati ospitano opere d'arte che dialogano tra passato e

presente. La collezione classica, nell'antico edificio, raccoglie i capolavori dell'arte tedesca, italiana e olandese; la galleria di Stirling, invece, espone una straordinaria carrellata di opere dello scorso secolo: Kirchner, Kandinsky, Schlemmer, Modigliani, Mondrian, Picasso.

Il concorso per la progettazione dell'aggiunta viene indetto nel 1977; tra le richieste del committente figurano:

- la creazione di un complesso polifunzionale;*
- il rispetto totale della preesistenza;*
- la soluzione del dislivello altimetrico presente tra Urbanstrasse e Konrad Adenauer Strasse mediante un percorso fruibile pubblicamente.*

È dopotutto l'impianto urbano – simmetrico ma puntualmente "rotto" da elementi di forte discontinuità – l'aspetto che più di tutti colpisce nel progetto di Stirling, capace di risultare monumentale e al tempo stesso informale, dovendo in qualche modo accompagnare l'attraversamento dello spazio da parte del pubblico.

Lo sviluppo centrale del progetto è un vuoto: la sua corte è crocevia di flussi

differenti, punto d'incontro fra il museo e la sua spazialità e l'infrastruttura pubblica. Il tessuto urbano della città, dunque, risulta fortemente influenzato dal progetto dello spazio museale, ma anziché configurarsi come un tragico non-luogo dovuto alla non-presenza di continuità materica, il vuoto progettato da Stirling trasuda proporzione, armonia, identità. La materia, prendendo come chiaro riferimento – tra gli altri – l'Altes Museum di Schinkel a Berlino, ne supera la rigidità spaziale eliminandone gli elementi più monumentali: il museo, dunque, è un continuum tra interno ed esterno, il cui scambio è perpetuo. L'informalità del luogo viene esaltata da alcune scelte stilistiche – i colori, le pavimentazioni differenti, le superfici metalliche – capaci

di esaltare la spazialità dell'intervento e il susseguirsi in facciata di elementi scollegati tra loro.

Ne risulta un "collage" architettonico che, alcuni critici, hanno definito come "virtuosismo attorno al vuoto". L'attenzione verso l'accessibilità dello spazio, l'impianto spaziale, la ricerca di un linguaggio asciutto ma intimo, la volontà di risolvere il dislivello mediante l'architettura sono gli elementi che maggiormente sono stati assimilati e che trovano libera espressione nel progetto per il Motovelodromo.

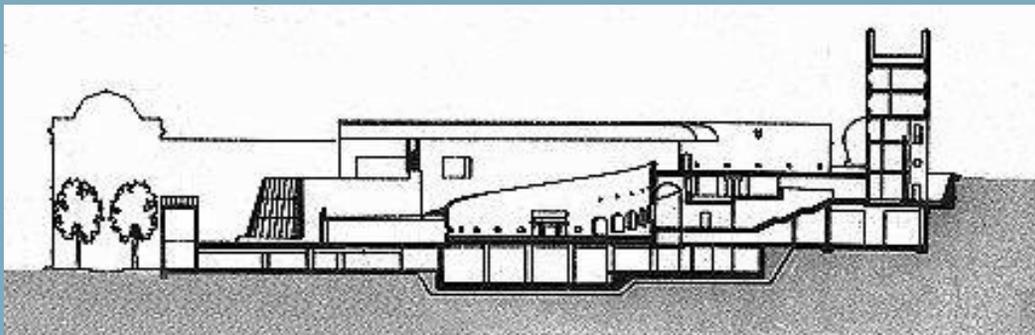
Note

1 Curtis W. J., *L'architettura moderna dal 1900*. Milano, 2006, p. 607

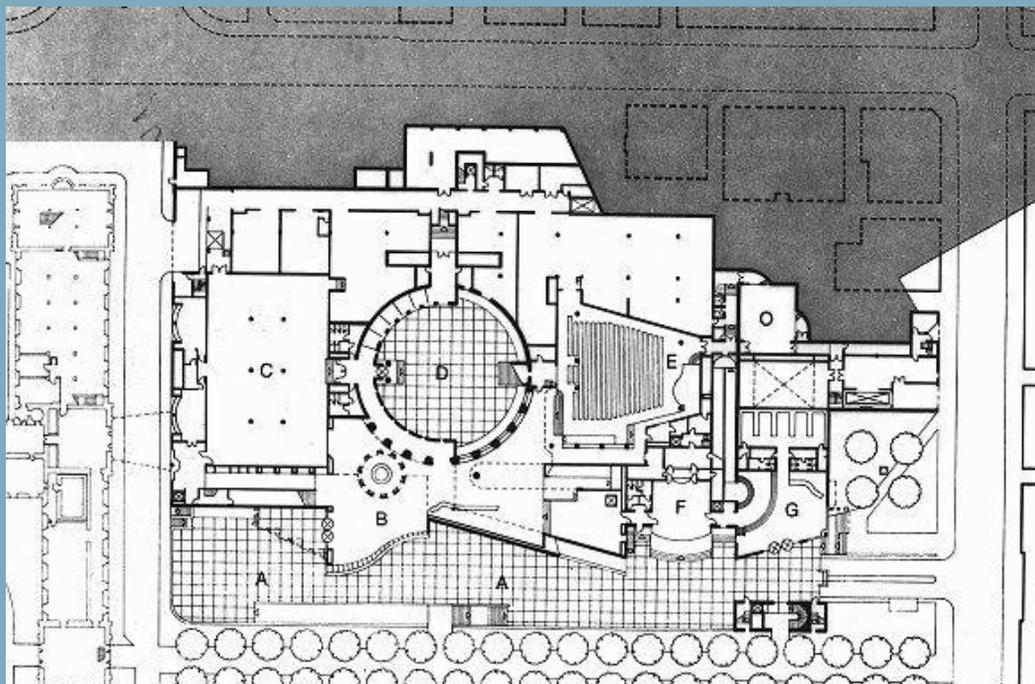




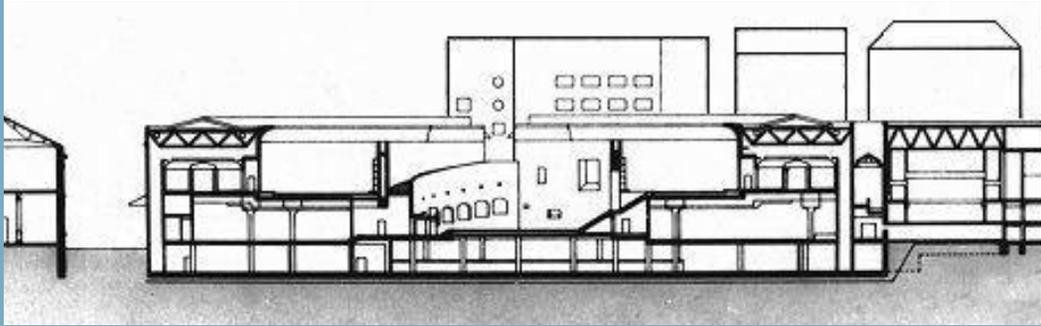
53 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie
© <https://sticks-and-stones.info>



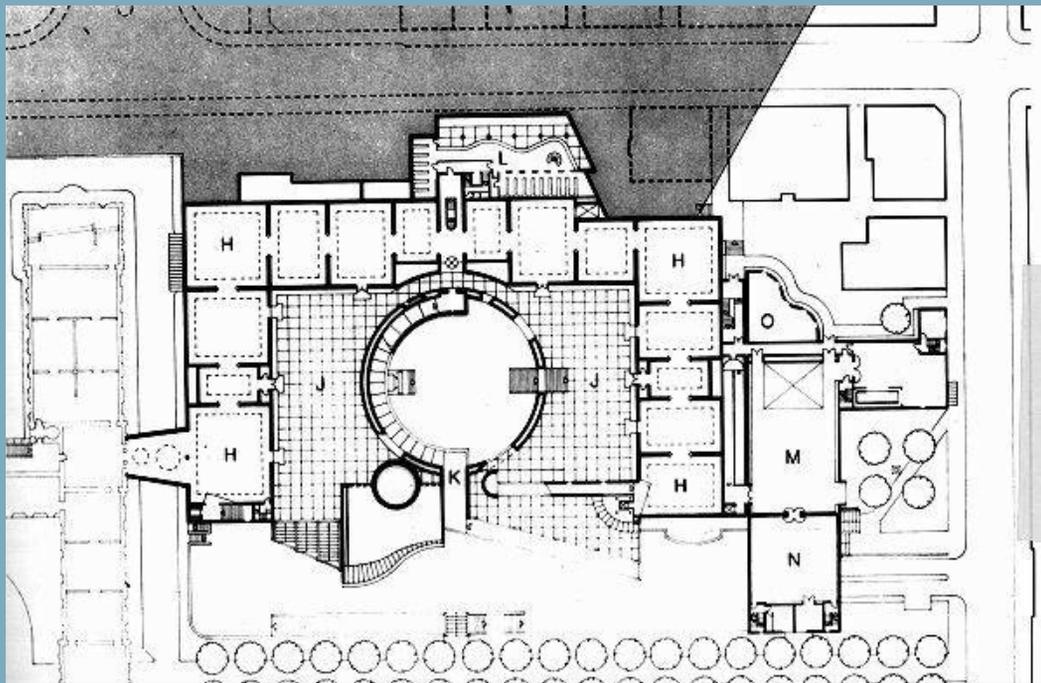
01 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Sezione trasversale
© <https://www.archdaily.com>



01 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Pianta delle coperture
© <https://www.archdaily.com>



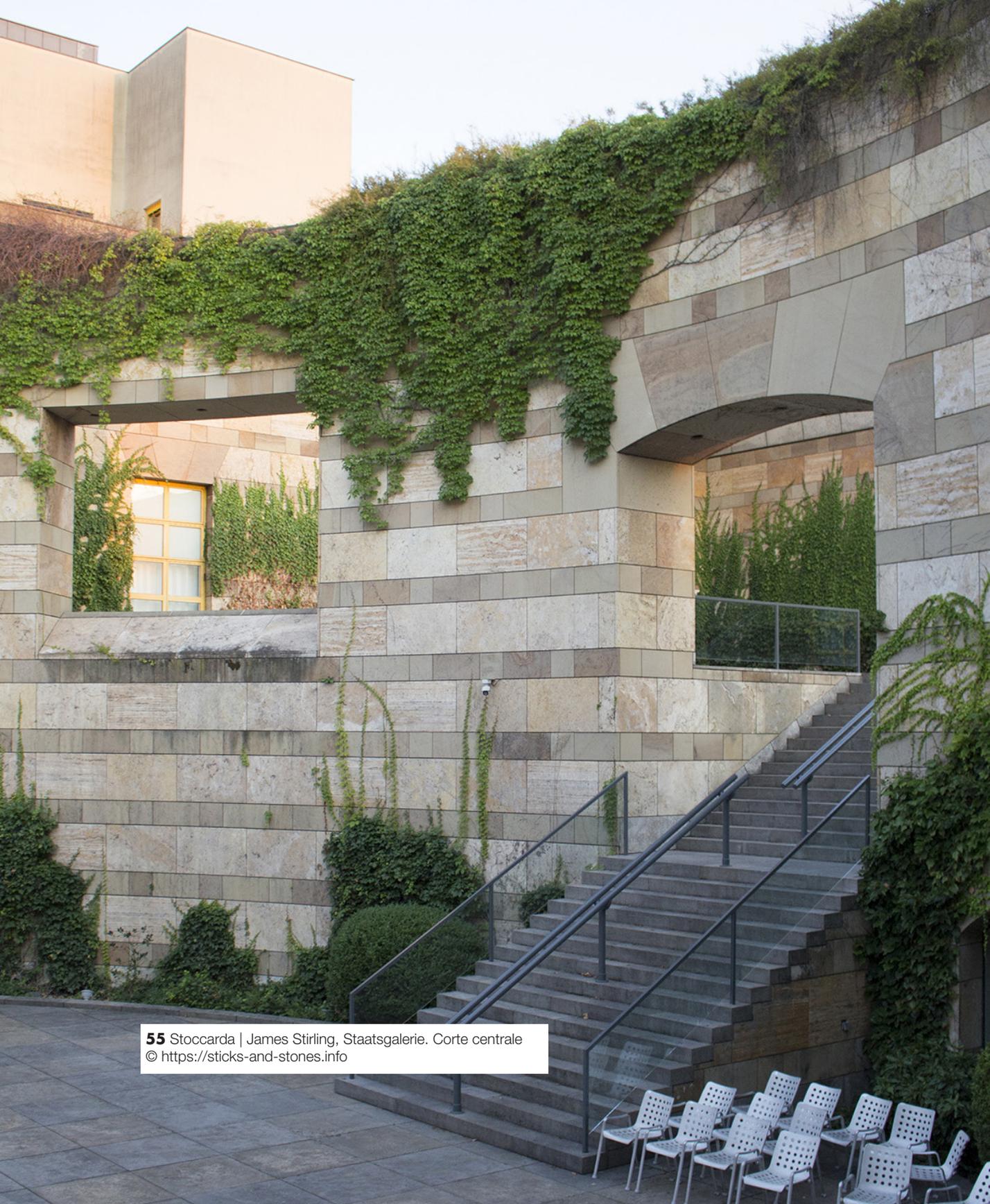
01 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Sezione longitudinale
© <https://www.archdaily.com>



01 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Pianta piano hall
© <https://www.archdaily.com>



54 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Rampa
© <https://sticks-and-stones.info>



55 Stoccarda | James Stirling, Staatsgalerie. Corte centrale
© <https://sticks-and-stones.info>

al tempo stesso “informale” (**R1**): la piazza è un luogo di passaggio usufruito con continuità, per cui deve apparire come un “tempio” cittadino, capace di connotare il vuoto senza renderlo austero, inaccessibile, un non-luogo.

Il collegamento tra la piazza e la strada, ad ogni modo, è garantito anche dalla rampa che cinge il bar. Questa conduce ad un livello “finale”, una sorta di piazza situata a quota +13,50m e individuata dalla presenza di un portico metallico che conferisce leggerezza all’impianto: la copertura funziona da raccordo tra la strada, la piazza e la rampa di scale che collega con via Castiglione. Via Lomellina, al luogo di un muro cieco continuo, gode di un’apertura straordinaria sul Moto-velodromo (pur non potendo godere, per ovvi motivi, della vista all’interno dell’impianto) e, soprattutto, sulla città. Da lassù, infatti, la visuale sul fiume, sulla Mole e sulla Basilica di Superga è impareggiabile: garantire una “fruizione” nuova della città, senza compromettere il funzionamento dell’impianto durante i grandi eventi che potranno essere ospitati (evitando, dunque, il mancato introito derivante dalla vendita dei biglietti) è il compimento del progetto stesso. A tal fine, l’altezza del muro prime-

trale della rampa (2,00 metri) e l’inserimento della vegetazione giocano evidentemente un ruolo di prim’ordine.

5.3.3 Il centro sportivo

Mo.To è un centro sportivo polifunzionale, moderno, completo (**D07**): al suo interno, è possibile praticare attività di varia natura (vi sono spazi dedicati all’arrampicata, al fitness, al crossfit e al calisthenics, allo spinning, alla danza, all’atletica). La possibilità di svolgere differenti sport rende questo spazio più appetibile sul mercato, poiché capace di attrarre un’eterogeneità di appassionati e amanti dello sport senza precedenti nel panorama cittadino (considerando che, nel complesso dell’impianto, è anche possibile praticare ciclismo su pista, atletica leggera, calcio, calcetto, rugby). Un’intercapedine d’aria, tra il muro di cinta del lotto e il confine del nuovo edificio, è necessaria a garantire la salubrità del centro sportivo, nonché evitare fenomeni di degrado. La struttura del complesso è mista: nei parcheggi è a pilastri in calcestruzzo armato; nei piani superiori è in acciaio con tamponamento in blocchi di laterizio.

5.3.4 Volumetria

Mo.To non è un centro sportivo formalmente chiuso in se stesso: il suo volume appare frammentato dall'esterno in solidi puri tenuti insieme dallo spazio pubblico (**R2**), benché la tensione all'unitarietà morfologica è garantita dall'uso del rivestimento continuo in mattoni. La sua frammentazione è però provvidenziale: essa dà vita ad alcune "eccezioni" (funzionali, spaziali) che smorzano in qualche modo il suo impatto sul contesto (**V04**).

5.3.5 Il Bar

Il Bar Mo.To nasce da una di queste: esso è a servizio del centro sportivo, con cui è posto immediatamente in comunicazione, ma non è da escludere che possa avere un'autonomia rispetto al funzionamento dell'impianto: è infatti accessibile da entrambe le quote della città e, all'esterno, gode di un'apertura privilegiata.

5.3.6 Il campetto da basket

Il campetto da basket è la seconda "eccezione" presente: inserito in posizione baricentrica rispetto al complesso, il suo utilizzo è sostanzialmente pubblico. È possibile ipotizzare, ad

ogni modo, che in orario notturno ne venga occluso l'accesso, posizionando un cancello sulle scale di accesso al campo. Benché le sue dimensioni non siano regolamentari rispetto agli standard previsti dal CONI [7] per i campi da basket, quest'area costituisce un'apertura ulteriore verso la città: ad essa è "restituito", ad essa appartiene. La pratica di sport all'aperto, da incentivare come fattore di sviluppo sociale e culturale, è parte integrante del progetto dello spazio: questo si configura come un'area quasi ipogea, "protetta" su tutti i lati (in modo da evitare introspezione sulla pista e sul centro sportivo stesso), evocativo, "romantico" nell'idea che possa essere utilizzato come punto di ritrovo per bambini e ragazzi che desiderano ancora giocare "per strada".

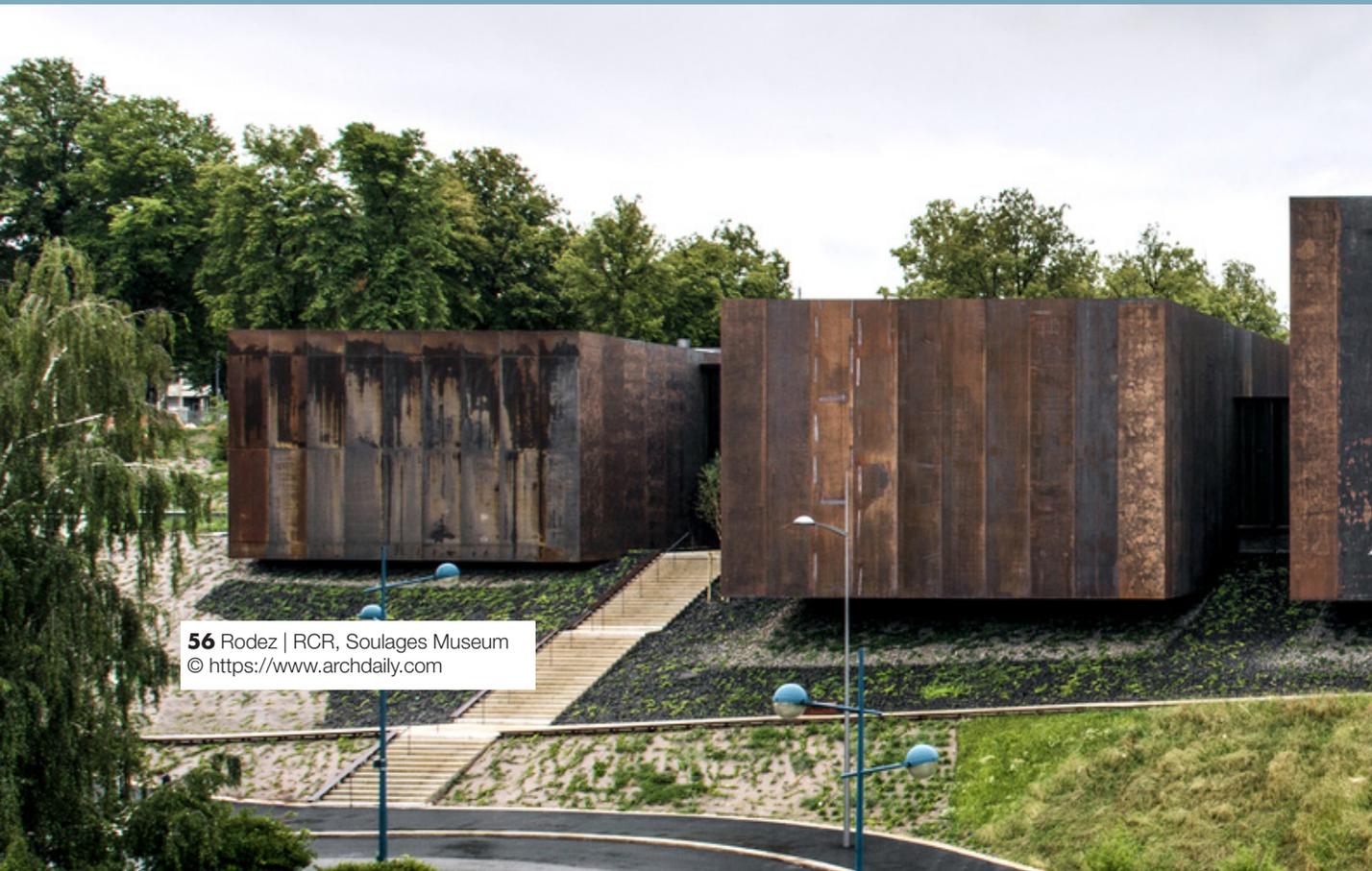
5.3.7 La hall d'ingresso

La hall del centro sportivo, posta a quota +6,50 metri rispetto a via Castiglione, vive in modo potenzialmente autonomo rispetto del Motovelodromo "Fausto Coppi": dopotutto, nonostante la natura affine degli impianti, i due complessi svolgono funzioni differenti.

Lo spazio d'ingresso è posto in collegamento diretto col bar e, oltre

R2 soulages museum, rodez (2014)

progettista rcr architectes



56 Rodez | RCR, Soulages Museum
© <https://www.archdaily.com>

Completato nel 2014 per ospitare l'opera completa di Pierre Soulages, artista francese nato nella piccola cittadina di Rodez nel 1919 e oggi novantanovenne, il museo progettato da RCR Arquitectes in collaborazione con l'architetto G. Trégouët rappresenta uno dei momenti più alti della produzione dello studio spagnolo.

L'edificio consiste in cinque corpi di fabbrica parallelepipedi di altezze differenti; rivestiti completamente in corten, questi si inseriscono nel paesaggio urbano in maniera armoniosa.

Grande attenzione è conferita alla luce, che penetra gli spazi in maniera disuniforme e che pone l'accento su alcuni brani dell'edifi-

cio; le grandi vetrate consentono l'apertura del museo sulle aree verdi esterne (parco naturale Foirail). Il percorso di luce, dunque, racconta il susseguirsi delle opere in un percorso espositivo ben studiato.

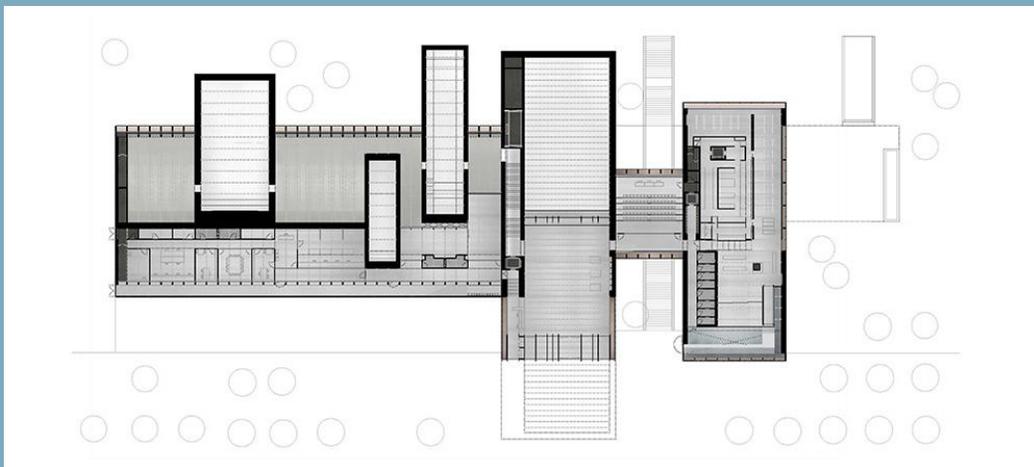
Anche in questo caso, l'architettura risolve il dislivello tra due luoghi pubblici della città: il prospetto nord è "tagliato" da un sentiero in pendenza che collega il centro storico con i nuovi quartieri, ma la composizione penetra completamente l'edificio mediante l'interruzione costituita dalla monumentale scalinata interposta tra i primi due corpi di fabbrica.

Il linguaggio formale è decisamente contemporaneo: gli edifici del museo, che

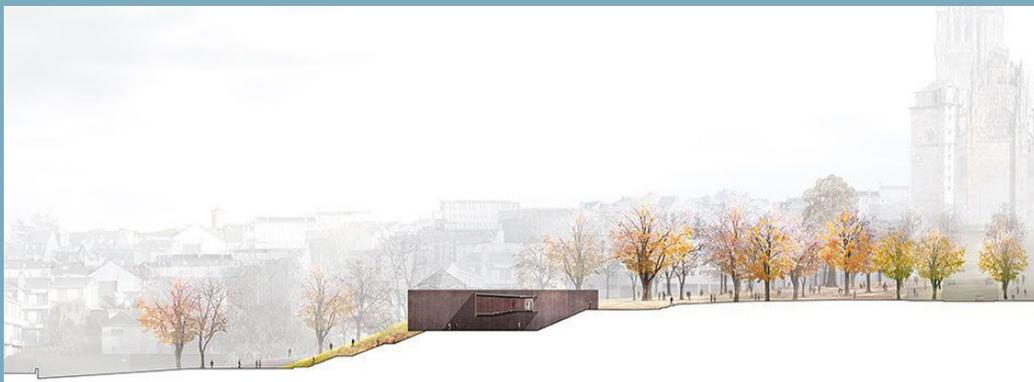


coprono una superficie di oltre 6 mila metri quadrati, si stagliano sul paesaggio in maniera netta, quasi dura; tuttavia, le scelte materiche fondono l'architettura al paesaggio. Infinita leggerezza, nonostante le generose dimensioni, è conferita all'impianto grazie alla scelta di posizionare gli edifici a sbalzo sul lato nord e all'inserimento di un corpo trasversale (quasi

completamente vetrato, che costituisce il collegamento tra i padiglioni del museo. Le scelte cromatiche, sia all'esterno – il corten grezzo, mediante le sfumature cangianti – che all'interno – dove le pavimentazioni e i soffitti sono trattati in maniera uniforme con rivestimenti metallici neri – rimandano direttamente all'opera di Soulage.



57 Rodez | RCR, Soulages Museum. Planimetria
© <https://miesarch.com>



58 Rodez | RCR, Soulages Museum. Sezione territoriale
© <http://afasiaarchzine.com/>

alla distribuzione verticale interna accoglie un piccolo studio medico, un *welcome desk* e uno spazio a doppia altezza sul corridoio distributivo al piano inferiore.

L'ingresso diretto dai parcheggi è comunque garantito mediante un ascensore: questo conduce necessariamente al piano della hall per motivi di sicurezza (è ipotizzabile pensare, altrimenti, che anche chi non sia regolarmente tesserato possa accedere direttamente agli spogliatoi).

5.3.8 Distribuzione

La distribuzione verticale avviene mediante un corpo scala posto nell'angolo a sud-ovest dell'edificio; questo conduce in maniera immediata al piano inferiore (dove sono allocate, oltre agli spazi dedicati agli sport, anche degli ampi spogliatoi) e al piano dei parcheggi.

La distribuzione orizzontale avviene mediante un lungo corridoio, che accoglie al suo interno una pista di atletica rettilinea (50 metri).

5.3.9 Attività sportiva

Trasversalmente ad esso, sono posizionati gli spazi per la pratica di attività sportive di varia natura.

Partendo dall'inizio del corridoio, sono posizionate in sequenza: un'aula per la danza, divisibile in due stanze più piccole mediante pareti mobili fonoassorbenti; l'area spinning; l'area palestra; l'area crossfit; lo spazio per l'arrampicata (**V03**). L'area fitness della palestra è collegata, mediante un corpo scala, al piano superiore, dove è presente un'aula da dedicare a yoga, pilates, danza, corsi di varia natura. Questa, completamente vetrata, è posta in comunicazione diretta e privilegiata con l'esterno mediante vetrate scorrevoli e impilabili, in modo che, quando le condizioni lo consentono, sia possibile praticare attività sportiva all'aperto in una cornice unica tra il verde, la pista del Motovelodromo e lo sguardo sulla città, sul fiume e il suo parco. Di nuovo, la relazione tra interno ed esterno è mutua.

La palestra di roccia, che chiude l'edificio a est, è uno spazio ad altezza tripla, necessario ad ospitare le attività di arrampicata: due pareti rocciose sono contrapposte in uno spazio aulico. In pianta, questo è l'unico spazio a presentare delle irregolarità, dovute anche alla maggiore libertà compositiva legata al tipo di attività sportiva ospitata all'interno.

Ancora una volta, forse, l'occasione di "trasgredire" le regole della com-

posizione rigida genera l'occasione per creare un'area di qualità. Questo spazio è infatti proiettato all'esterno, con cui è messo in relazione mediante un'ampia vetrata che, dalla base alla sommità dell'edificio, guida naturalmente lo sguardo al di fuori del costruito (**V03**). Quasi come se, proprio all'estremità dell'edificio, si volesse elidere la materia e portare l'esterno all'interno, o viceversa.

5.3.10 Il mattone faccia a vista

Il laterizio è un materiale senza tempo e consente, grazie alla modularità degli elementi, ampie possibilità compositive in termini di cromaticità, realizzazione di textures ed effetti di chiaro scuro.

Con il mattone faccia a vista è possibile realizzare muri o altri elementi progettuali, secondo la loro definitiva configurazione e non è necessario ricorrere ad altri materiali di finitura, quali gli intonaci o elementi di rivestimento. Dovendo quindi soddisfare esigenze d'aspetto, per la produzione di questo elemento è necessario che vengano utilizzate tipologie di argilla di pregio, che assicurino un'ottima qualità estetica per le superfici che saranno a vista.

Nel corso della storia dell'architettura

l'impiego del mattone ha avuto una funzione prevalentemente strutturale, oggi viene invece utilizzato principalmente come "pelle", che non supera i 12 cm, dimensione relativa alla larghezza (chiamata "testa" nel linguaggio di cantiere) del mattone; mentre il compito strutturale e isolante è assolto da altri materiali.

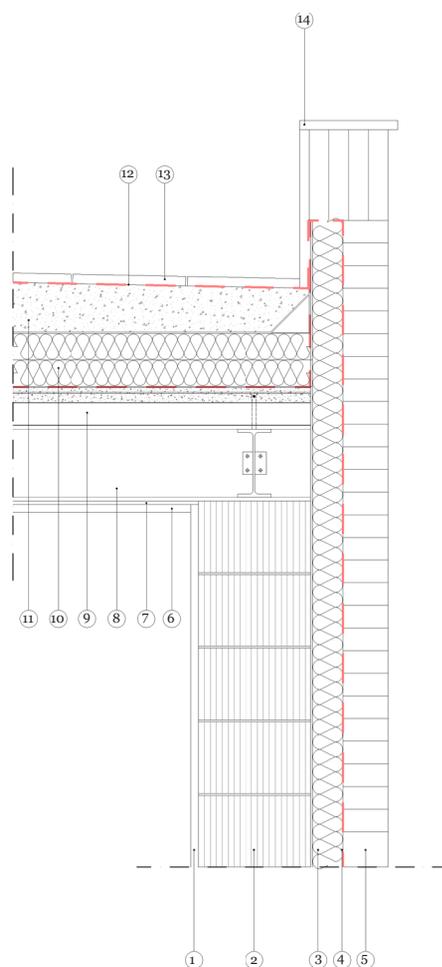
5.3.11 Componenti edilizi

Per la realizzazione del nuovo centro sportivo polifunzionale Mo.To è stata scelta una struttura portante di tipo misto vale a dire a telaio in calcestruzzo nel primo piano fuori terra adibito a parcheggio, mentre a telaio metallica nei piani superiori, per consentire una riduzione dello spessore strutturale (**D07**). Per quanto riguarda i componenti opachi orizzontali, è stato realizzato un solaio a lastre tralicciate "predalles", per la copertura del piano adibito a parcheggio che necessita una buona resistenza al fuoco in caso di incendio, successivamente vi è uno strato di isolante, un massetto per la predisposizione degli impianti ed un sottofondo per la posa dello strato di finitura del pavimento.

Come anticipato, nei piani superiori all'autorimessa la struttura è a telaio metallico: vi è un sistema di travi

principali HEA 200, che appoggiano su pilastri di tipo HEA 300 e infine un sistema di travi secondarie IPE 180. In questo caso, i solai, composti in acciaio-calcestruzzo, sono costituiti da una lamiera grecata di acciaio che assolve la funzione di cassero e di parte dell'armatura longitudinale; dopo la posa della lamiera grecata si procede al fissaggio della stessa attraverso l'utilizzo di connettori a piolo e al posizionamento della rete elettrosaldata; successivamente si esegue un getto di calcestruzzo a completamento strutturale.

Gli strati superiori si compongono di uno strato di isolante, di un massetto per la posa degli impianti, del sottofondo per la posa del pavimento e dello strato di finitura superficiale. Il centro sportivo progettato prevede che le coperture siano calpestabili. L'Approfondimento **A7** illustra il calcolo della trasmittanza nelle stratigrafie di copertura e tamponamento verticale opaco.



59 Nodo parete-solaio di copertura
Scala 1:50

1. Intonaco calce-cemento (2 cm)
2. Laterizio porizzato (30 cm)
3. Isolante in fibra di legno (8cm)
4. Freno al vapore
5. Mattoni faccia a vista (12 cm)
6. Intonaco calce - cemento (2 cm)
7. Lastra in fibrogesso (1 cm)

8. Trave principale (HEA 200)
9. Lamiera grecata con getto in cls
10. Isolante in fibra di legno (7+7 cm)
11. Massetto in cls alleggerito (10 cm)
12. Membrana impermeabilizzante
13. Pavimentazione in lastre di pietra
14. Lastra di protezione in pietra

A7 calcolo della trasmittanza

La stratigrafia della partizione verticale esterna (59) si compone dei seguenti elementi, partendo dall'interno verso l'esterno: uno strato di finitura di intonaco in calce-cemento dello spessore di 2 cm, i tamponamenti sono realizzati con blocchi forati Poroton (30x19x25 cm), successivamente uno strato di 8 cm di isolante in fibra di legno e infine, come strato di rivestimento è stato utilizzato il mattone faccia a vista. Per quanto riguarda la copertura, essendo calpestabile contiene i seguenti elementi dall'interno verso l'esterno: uno strato di finitura composto da intonaco e una lastra in fibrogesso, una struttura a travi principali e secondarie metalliche, il solaio realizzato in acciaio e calcestruzzo costituito dalla lamiera grecata con getto di completamento collaborante; successivamente viene posato il freno a vapore, per evitare fenomeni di

condensa; l'isolamento viene garantito mediante un doppio strato di isolante in fibra di legno ad alta densità (7+7 cm); in seguito si realizza un massetto in calcestruzzo alleggerito con una pendenza del 2% necessaria per il corretto smaltimento dell'acqua piovana; il penultimo strato contiene una membrana impermeabilizzante e infine vi è la finitura realizzata mediante la posa di una pavimentazione in lastre di pietra naturale.

Sono state in seguito calcolate le trasmittanze termiche (U) relative alle stratigrafie descritte dalle Tabelle di Approfondimento (TA1, TA2).

Componente	n.	Descrizione strato (dall'interno verso l'esterno)	s [m]	λ [W/mK]	R [m ² K/W]	U [W/m ² K]
					$R_{sup,int}$	0,13
Parete esterna	1	Intonaco in calce-cemento	0,02	0,90	0,02	
	2	Laterizio porizzato	0,30	0,20	1,50	
	3	Isolante in fibra di legno	0,08	0,03	2,42	
	4	Mattone	0,12	0,44	0,27	
					$R_{sup,est}$	0,04
Tot			0,52			0,23

TA1 Calcolo della trasmittanza parete esterna

Componente	n.	Descrizione strato (dall'interno verso l'esterno)	s [m]	λ [W/mK]	R [m ² K/W]	U [W/m ² K]
					$R_{sup,int}$	0,13
Solaio di copertura	1	Intonaco in calce-cemento	0,02	1,00	0,02	
	2	Lastra in fibrogesso	0,01	0,32	0,04	
	3	Lamiera grecata	0,01	52,00	0,00	
	4	Getto in cls collaborante	0,06	1,60	0,04	
	5	Freno al vapore	0,00	0,22	0,00	
	6	Isolante in fibra di legno	0,14	0,04	3,50	
	7	Massetto a secco	0,1	0,09	1,11	
	8	Pavimento posato in opera	0,03	2,9	0,01	
					$R_{sup,est}$	0,04
Tot			0,37			0,20

TA2 Calcolo della trasmittanza solaio di copertura

50 200 cm
0 100 500



MO. your body
TO. wards your goals



D07 Nuovo centro sportivo Mo.To
- Sezione tecnologica
- Prospetto

5.3.12 Strategie di sostenibilità

La proposta di riqualificazione del Motovelodromo è una complessa operazione di restauro e recupero del patrimonio esistente che necessita di essere rifunzionalizzato, e di integrazione del nuovo edificio Mo.To.

Le scelte progettuali attuate durante la redazione dell'elaborato sono state effettuate seguendo i criteri della sostenibilità.

Per rispondere alle richieste dell'*Avviso*, che prevedeva la realizzazione di un parcheggio, si è optato per la demolizione della "Tribuna primi posti", senza effettuare operazioni di demolizioni più consistenti e scavo, che sarebbero state necessarie, se collocato in un'altra posizione, come ad esempio al di sotto della "Tribuna Popolare".

Per quanto riguarda la struttura del centro sportivo Mo.To è stato scelto un involucro molto performante, che consente una limitazione delle dispersioni termiche, utilizzando come elementi di tamponamento blocchi di laterizio Poroton e come rivestimento il mattone faccia a vista.

La sostenibilità di questo componente deriva dal fatto che ha buone proprietà igrometriche e meccaniche; è inoltre un materiale economico e facilmente reperibile in fornaci situate

in aree prossime a Torino, per cui l'intero sistema è a filiera corta. A fine vita, può essere inoltre trasformato in inerte da calcestruzzo oppure può essere frantumato ed utilizzato come sottofondo stradale.

Le coperture dell'edificio sono in alcuni punti realizzate con la tecnologia del tetto giardino, che consente di godere di un'ottima inerzia termica e di migliorare la gestione delle acque meteoriche.

A tal proposito, per la pavimentazione del lotto sono state scelte soluzioni progettuali permeabili e, dove possibile, sono state mantenute le aree verdi e le alberature esistenti, per evitare eccessive operazioni di movimentazione del terreno.

Sono state inoltre collocate vasche di laminazione per la raccolta delle acque piovane, che opportunamente trattate potranno essere utilizzate come sistema di irrigazione delle aree verdi e del campo e, in caso di incendio come bacino idrico di emergenza. Particolare attenzione è stata rivolta al sistema di produzione dell'energia: è stato progettato un impianto fotovoltaico, composto da 350 pannelli, sulla copertura della "Tribuna popolare", lungo Corso Casale, in grado di generare circa 100 kW, abbattendo dunque i consumi di energia elettrica.

Lungo Corso Casale sono stati previsti punti di *bike-sharing* al fine di contribuire a promuovere, anche dal punto di vista della mobilità urbana, la cultura della bicicletta e dello sport; verrà inoltre collocato un punto di *car-sharing* elettrico, alimentato anch'esso dall'impianto fotovoltaico prima citato, che agevolerà una migliore mobilità sostenibile verso la città. I parcheggi di Via Castiglione verranno rimossi, e il muro di cinta abbattuto, in modo tale da permettere una migliore fruizione dello spazio pubblico antistante la gradinata curva, ora sede delle *academies* di ciclismo e di calcio.

5.3.13 Considerazioni

Il progetto di recupero del Motovelodromo è leggibile in due momenti. Il primo, che prevede la ristrutturazione dell'impianto esistente – compresa la sistemazione della curva in calcestruzzo, della pista d'atletica e del campo all'interno della pista – è stato formulato in ottemperanza al bando, seppur con delle motivate e puntuali discordanze. L'investimento per la rifunzionalizzazione del complesso, a carico totale di un investitore privato, come ribadito nel bando, dovrebbe portare a termi-

ne i lavori di adeguamento e messa in sicurezza del velodromo – non pochi – e potrebbe poi essere ripagato dai soli ricavi derivanti dall'affitto del campo da calcio e dall'utilizzo della pista (sebbene in crescita, il ciclismo su pista in Italia non è al momento tra gli sport più praticati), oppure, al limite, dall'affitto (o dalla gestione diretta) dei piccoli locali commerciali (ammettendo che la posizione geografica del "Fausto Coppi" sia così attrattiva da consentirne l'apertura nel tempo e da garantire la sopravvivenza all'impianto così com'è).

Tra le operazioni più immediate che consentirebbero il riutilizzo del Motovelodromo di Torino, comunque, quelle indicate potrebbero portare – in una prima fase di adeguamento dell'impianto – a degli evidenti benefici sul piano funzionale e programmatico. Che è poi, dopotutto, quanto richiesto dall'*Avviso Esplorativo* della Città di Torino.

La seconda fase della riqualificazione, invece, prevedrebbe un investimento superiore, indagato in dettaglio nel capitolo successivo relativo all'analisi economica del progetto. Il bando del Comune, almeno in questa prima fase esplorativa, non prevede, dopotutto, l'impossibilità di aggiungere SLP: questa eventualità, dunque,

si è trasformata nell'occasione di una grande riqualificazione urbana dell'area intera. In questa sede, con la consapevolezza di poter affrontare l'esercitazione progettuale in maniera relativamente libera, si è colta l'occasione per illustrare come l'intervento sull'impianto possa mettere in relazione la città con il Motovelodromo, adesso arroccato all'interno dei propri "bordi". L'apertura del lotto e il suo inserimento all'interno di un sistema rinnovato di collegamenti, spazi verdi, aree dedicati allo sport restituisce alla città il tempio storico del ciclismo piemontese.

La soluzione di alcune delle problematiche principali dell'area passa attraverso il progetto sull'impianto stesso: l'immagine complessiva di questo brano di città potrebbe beneficiarne, benché gli sforzi necessari ad attuarne la trasformazione sarebbero inevitabilmente superiori rispetto alla sola riqualifica funzionale del Motovelodromo. Il riferimento è ad alcuni casi virtuosi nella riqualificazione di impianti storici (**R3**) e nella programmazione consapevole di nuovi complessi sportivi (**R4**).

Le proposte progettuali, per buona parte non attualmente contemplate dalla Città di Torino - a giudizio di chi scrive -, sono soltanto alcune delle

possibili alternative attuabili, benché i limiti imposti dalla conformazione dell'area siano evidenti e ineludibili. Gli scenari proposti mirano, in maniera definitiva, a trasformare il "Fausto Coppi" in uno spazio di qualità, restituito al paesaggio urbano senza esserne "inghiottito", evitando che possa diventare, col tempo, archeologia sportiva.



V03 Palestra di arrampicata

R3 herne hill velodrome, londra (1984)

progettista hopkins architects

Il velodromo di Herne Hill, nel sud di Londra, è stato costruito nel 1891 ed è per questo uno dei velodromi open-air più antichi del mondo.

Nel febbraio 2013 iniziano i lavori per il ripristino dell'impianto, che dopo i fasti degli anni Sessanta è stato praticamente abbandonato a se stesso. La prima fase dei lavori, affidati allo studio Hopkins Architects, prevede la realizzazione di una pista interna all'anello originale per l'allenamento dei ciclisti più giovani e di una zona per il riscaldamento. La pista è stata integralmente ristrutturata: lunga 450 metri con una pendenza massima di 30 gradi, è principalmente utilizzata per l'allenamento dei pistard britannici e dagli appassionati di tutte le età. Vengono periodicamente organizzati corsi per principianti anche per le discipline di bici su strada, triathlon,

mountain bike, ciclocross.

L'intervento principale di Hopkins, comunque, consiste nell'installazione di un nuovo padiglione prospiciente la pista e il nuovo impianto di illuminazione, che consente di usufruire del velodromo anche durante gli orari serali per gare non ufficiali e sessioni di allenamento. Il nuovo padiglione, che calca l'impianto del vecchio, riutilizza le sei colonne originali in ghisa riccamente decorate (risalenti al 1890) per sostenere il tetto della copertura: la struttura è in legno lamellare portante. Il nuovo impianto comprende spogliatoi, infermeria, uffici al piano terra; un'ampia club room, con apertura panoramica sulla pista, al primo piano, accessibile direttamente dalle tribune e dall'interno.

L'Herne Hill costituisce certamente un valido esempio di riutilizzo consapevole del

manufatto storico originale; l'impianto, rimasto sostanzialmente tal quale negli anni, vanta una popolarità senza precedenti (merito anche dell'ampia risonanza di cui gode il ciclismo su pista in Inghilterra), ed è riuscito a costruire un brand immediatamente riconoscibile.



R4 velopark, londra (2012)

progettista hopkins architects

Costruito in occasione dei Giochi Olimpici e Paraolimpici di Londra 2012, il Velopark londinese è espressione di integrazione, sostenibilità, tecnologia. La struttura del velodromo, infatti, è indissolubilmente legata alla sua forma e alla sua funzione: l'integrazione tra le parti è evidente e perfettamente risolta.

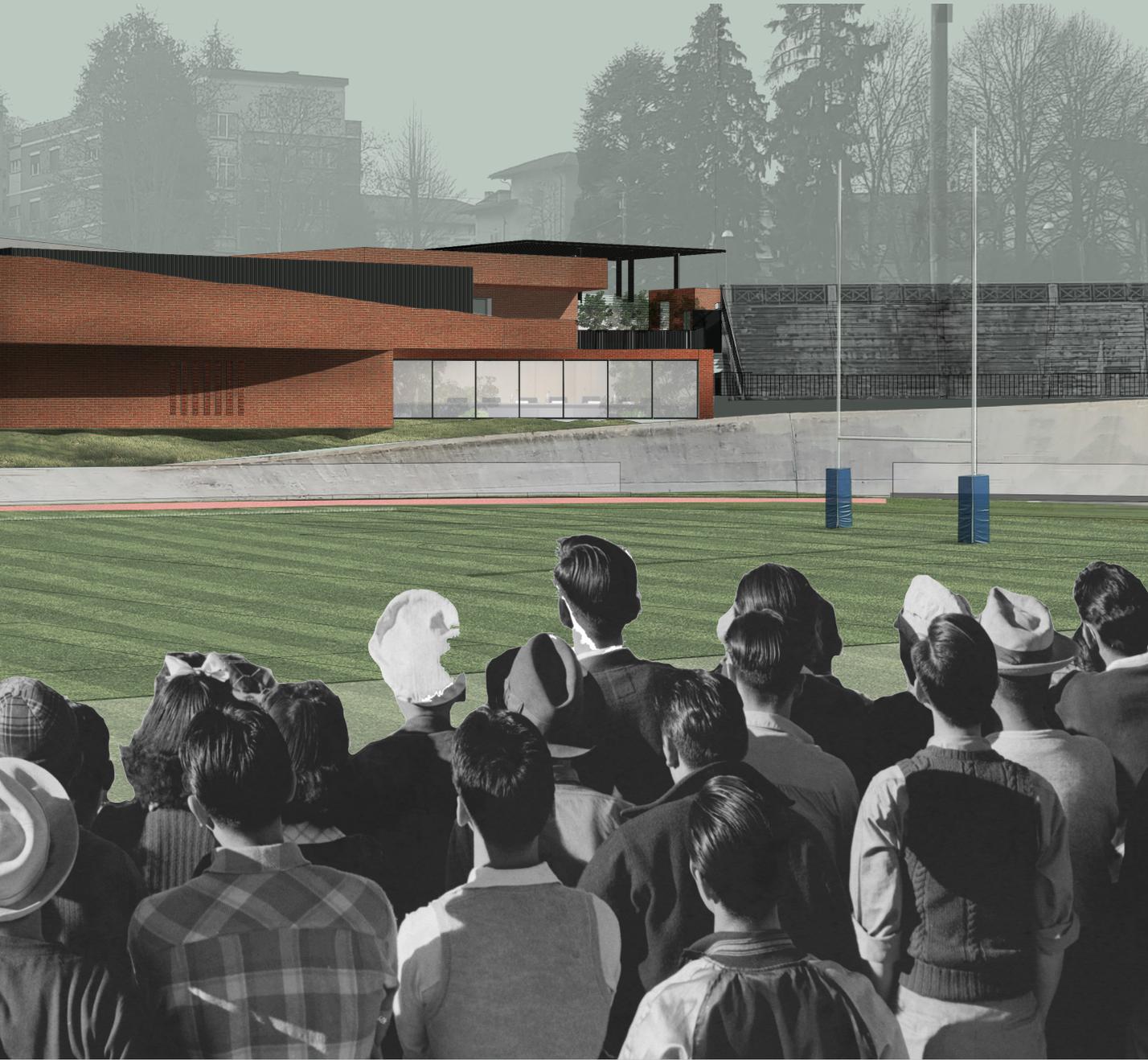
L'involucro esterno, in doghe di cedro rosso poste a intervalli regolari in modo da garantire la naturale ventilazione dell'impianto, avvolge completamente l'impianto, e ne ricalca il dinamismo. La copertura della pista, conosciuta anche con il nome di Pringle per la sua caratteristica forma a sella, è lunga 130 metri ed è rivestita da circa mille pannelli prefabbricati. Virtuoso esempio di programmazione corretta degli eventi e delle infrastrutture ad esso collegate, il Velopark è un impianto sostenibile:

un terzo dei materiali utilizzati è completamente derivato da riciclo. È dotato inoltre di un sistema di raccolta delle acque piovane e in estate è ventilato in maniera naturale; l'illuminazione naturale è garantita da ampie aperture in copertura; l'inserimento dell'opera nel contesto del Regent's Park è ben concepito.





V04 Nuova sistemazione del campo, vista d'insieme sul centro sportivo



6

approfondimenti

preliminari

di natura economica

6.1 determinazione del valore di costo

6.1.1 i costi parametrici

6.1.2 metodologia

6.1.3 calcolo del costo di costruzione per via parametrica

6.1.4 calcolo del costo di realizzazione

6.2 modalità di concessione

6.2.1 modalità di concessione per il motovelodromo “fausto coppi”

6.2.2 concessione d’uso

6.2.3 concessione di valorizzazione

6.2.4 proprietà superficiaria

6.2.5 considerazioni

6.3 ipotesi di gestione e stima delle entrate

6.3.1 proposta per uno schema organizzativo del complesso

6.3.2 calendario di attività

6.3.3 definizione del bacino di utenza

6.3.4 profilo delle entrate

6.1 determinazione del valore di costo

6.1.1 I costi parametrici

Momento importante per la stesura della Tesi è stata la stima del valore di costo per la riqualificazione del motovelodromo “Fausto Coppi”, al fine di valutarne la fattibilità e di determinare un *budget* per la realizzazione dell'intervento.

“Il valore di costo per definizione rappresenta la somma che al momento di stima un imprenditore deve sostenere per realizzare un prodotto, attraverso un determinato processo produttivo riferito ad un dato mercato di mezzi produttivi e ad un dato ciclo delle produzioni”¹.

In relazione alle diverse fasi progettuali, la stima dei costi di costruzione viene redatta con un livello di dettaglio crescente: ad una fase di esplorazione progettuale preliminare corrispondono soltanto valutazioni e quadri economici sommari, ad uno

definitivo ed esecutivo, si ricorre al Computo Metrico Estimativo che viene redatto applicando alle quantità delle lavorazioni, i prezzi unitari riportati nell'elenco prezzi di riferimento.

La stima dei costi per il primo livello di progettazione è caratterizzata dall'utilizzo dei costi parametrici, che fanno riferimento ad un parametro scelto in base alla tipologia di intervento.

I valori parametrici (“Costi standardizzati”) dovrebbero essere reperiti dall'Osservatorio Regionale di competenza, ma qualora essi non siano forniti si fa ricorso a casi studio simili o possono essere ricavati da prezzari specialistici per tipologie edilizie.

I principali parametri utilizzati sono: il metro cubo (vuoto per pieno) che si ottiene misurando il volume complessiva della somma di solidi geometrici

che racchiudono un intero edificio lungo la tamponatura perimetrale esterna tra il suo livello inferiore e il livello delle linee di gronda; la superficie lorda di pavimento (SLP) che si ottiene dalla somma dei diversi livelli al lordo delle murature perimetrali e delle tramezzature, i costi per metro quadro di SLP è confrontabile soltanto per altezza di interpiano omogenea; a seconda della destinazione d'uso del progetto possono essere applicati altri parametri quali il numero di posti auto per parcheggi, oppure in edilizia scolastica il posto alunno, ecc. Ottenuto il costo parametrico, lo si moltiplica per la dimensione dell'opera (in base al parametro considerato), ottenendo una stima del costo di costruzione.

$$C_c = c_p * d_p$$

C_c : costo di costruzione

c_p : costo parametrico

d_p : dimensione dell'opera secondo il parametro p

6.1.2 Metodologia

Il progetto redatto per il recupero e riutilizzo del motovelodromo è ad un livello di esplorazione progettuale preliminare: sono state effettuate scelte

compositive relative alla volumetria dell'intervento, all'individuazione dei materiali e alla tipologia di struttura; tuttavia, per questa fase di progettazione non ancora definitiva ed esecutiva, si è arrivati alla definizione di un costo di costruzione attraverso un confronto con casi analoghi e attraverso l'utilizzo di alcuni prezzi specialistici [2] [4] [6].

Il metodo utilizzato per la redazione della stima dei costi di costruzione è il seguente: in primo luogo sono state individuate le opere necessarie al recupero e alla valorizzazione del Motovelodromo, dividendole tra opere di demolizione e di costruzione; per ciascuna tipologia edilizia o categoria di lavorazione è stato scelto un costo parametrico desunto, o dal confronto diretto con casi studio di recente costruzione, confrontabili con il progetto in esame e presenti sul territorio nazionale, oppure dai due prezzi di riferimento [2] [4] [6].

6.1.3 Calcolo del costo di costruzione per via parametrica

In **T4** vengono riepilogati i costi parametrici relativi alle opere di demolizione, ripristino e valorizzazione dell'esistente e costruzione della nuova palestra Mo.To.

Descrizione	m²	Prezzo Unitario*	Euro
Demolizioni	2.699,00	€ 35,00	€ 94.465,00
Sistemazione aree esterne: manutenzione pista e campo da gioco, illuminazione e sistemazioni aree antistanti gli edifici.	26.014,00	€ 23,00	€ 598.322,00
Sistemazione tribune vincolate, comprensiva di sistemazione dei locali sottostanti per la realizzazione di una manica commerciale, scuola di calcio e scuola di ciclismo. Copertura “tribuna popolare”, realizzazione impianto fotovoltaico.	1.780,00	€ 1.017,00	€ 1.810.260,00
Realizzazione parcheggio	1.665,00	€ 52,00	€ 86.580,00
Realizzazione centro sportivo Mo.To	2.918,00	€ 1.078,00	€ 3.145.604,00
Totale	35.076,00	€ 163,50	€ 5.735.231,00

*ottenuto per disaggregazione in sottocategorie di lavorazione

T4 Determinazione del costo di costruzione

Data la particolarità del caso studio, è stato piuttosto complicato reperire casi analoghi per desumere i costi parametrici. La determinazione del costo di costruzione dei locali adibiti a scuola di calcio e di ciclismo, ricostruzione della tribuna popolare e rifacimento della copertura deriva

dalla consultazione di specifiche elaborazioni dell’Agenzia delle Entrate su costi di ricostruzione a nuovo². Per quanto riguarda la realizzazione degli esercizi commerciali nei locali sottostanti la “Tribuna popolare” e relativo ampliamento è stato consultato il volume *Prezzi Tipologie*

Edilizie 2014 [4] andando a scorporare, all'interno della tabella riassuntiva dei costi e percentuali d'incidenza, le voci non utilizzabili rispetto al tipo di intervento progettato.

Lo stesso approccio è stato adottato per altre lavorazioni quali la sistemazione delle aree esterne, che comprende una nuova pavimentazione permeabile, l'inserimento di aree a prato con cordoli in calcestruzzo, un sistema di irrigazione, l'impianto di illuminazione e fornitura di arredo urbano; e per la realizzazione del parcheggio.

Altre voci sintetizzate in Tabella derivano invece da analisi prezzo come ad esempio l'impianto fotovoltaico: sono stati consultati siti internet di settore, considerando costi che tengono conto del processo di realizzazione ed installazione, oltre che al reperimento dei pannelli stessi.

Infine il costo parametrico a metro quadrato per la costruzione della palestra Mo.To deriva da specifiche pubblicazioni sui costi parametrici in casi analoghi a quello in esame per volumetria e destinazione d'uso [2].

Importo lavori	Euro
Lavori ed opere	5.735.231,00
Oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	114.705,00
Totale importo	5.849.936,00
Somme a disposizione della stazione appaltante	
Imprevisti (5%)	286.762,00
Spese tecniche per progettazione e D.LL (8%)	458.818,00
IVA totale	1.451.013,00
	2.196.593,00
Totale costo realizzazione	8.046.529,00
Totale m ²	35.076,00
Costo realizzazione/m ²	229,40

T5 Determinazione del costo di realizzazione

6.1.4 Calcolo del costo di realizzazione

Si procede al calcolo del costo di realizzazione finale, riportato in **T5**.

Si computano gli oneri per la sicurezza, i quali non sono soggetti a ribasso a basa d'asta, per cui devono essere inseriti in modo distinto rispetto all'importo del costo di costruzione; vanno stimati per tutte le lavorazioni previste nelle fasi di cantiere.

Nella trattazione questi oneri sono stati considerati il 3% dell'importo totale degli interventi edili. Tra le voci presenti in tabella si rilevano le spese tecniche, che considerano principalmente gli onorari dei professionisti per le diverse fasi di progetto e la Direzione Lavori e si determinano - in via preliminare - in percentuale sul costo di costruzione e variano dall'8 al 10%, in base alla complessità e estensione dell'opera; in questo caso la percentuale ipotizzata è pari all'8%. Infine, si prevede una quota per eventuali imprevisti, ovvero per ulteriori lavorazioni non preventivabili in fase di progettazione; l'importo degli imprevisti è generalmente disciplinato al 10% per i lavori di recupero, manutenzione, ristrutturazione e restauro (D.lgs. n. 50/16); è ragionevole valutarli all'8% considerata la consistenza dell'investimento.

Note

1 Milazzo L., *My estimate. La valutazione immobiliare con il metodo del confronto di mercato.*

Sant'Arcangelo di Romagna, 2016, p. 19

2 www.ordinearchitetti.mb.it/kwAtta-ch/184/5967330e14ad8

6.2 modalità di concessione

6.2.1 Modalità di concessione per il Motovelodromo “Fausto Coppi”

All'interno dell'“*Avviso Esplorativo per acquisizione di manifestazione di interesse per l'assegnazione del Motovelodromo Fausto Coppi di Torino*” (**ALL1**) vi è un' indicazione relativa alla durata della concessione: si specifica infatti che “*la disponibilità del bene potrà avere una durata da un minimo di anni 5 (cinque) ad un massimo di 99 (novantanove) a seconda della tipologia contrattuale prescelta. La durata superiore ai 5 anni dovrà essere commisurata al periodo necessario per l'ammortamento dell'investimento proposto dall'interessato per realizzare lavori di miglioria e ristrutturazione della struttura. E' esclusa l'erogazione di contributi da parte della Città di Torino, anche in forma di pagamento utenze o simili*”. L'intento della Città di Torino, non

ritenendo necessario l'utilizzo diretto della struttura, è quello di assegnare il bene a terzi per garantirne una corretta gestione e tutela e contemporaneamente per permettere lo svolgimento di attività sportive, creando anche nuove attività commerciali connesse all'ambito sportivo.

Altro aspetto fondamentale trattato nell'Avviso è la tipologia di soggetti ammessi all'attribuzione del bene a titolo oneroso: “*associazioni sportive e relative sezioni non aventi scopo di lucro, affiliate alle federazioni sportive nazionali o agli enti nazionali di promozione sportiva riconosciuti ai sensi delle leggi vigenti, nonché qualsiasi soggetto pubblico o privato, che non si trovino in una situazione determinante l'incapacità di contrarre con la Pubblica Amministrazione*”. I soggetti hanno la possibilità di gestire il bene con altri

soggetti (pubblici o privati) purché idonei al raggiungimento delle finalità prefissate dalla Pubblica Amministrazione.

Nell'Avviso vengono riportate tre differenti modalità di acquisizione del bando:

- concessione d'uso per la durata massima di anni venti;
- concessione di valorizzazione per la durata massima di anni cinquanta;
- proprietà superficaria/diritto di superficie per la durata massima di anni novantanove.

Queste modalità di concessione del bene rientrano nella definizione generale di partenariato pubblico-privato (PPP), ovvero di una collaborazione tra soggetto pubblico, in questo caso Città di Torino e privato (eventuale soggetto interessato all'acquisizione del Motovelodromo) con l'obiettivo di progettare, finanziare, costruire o rinnovare, gestire e mantenere un'opera pubblica o di interesse pubblico e/o dei relativi servizi, in cambio della disponibilità del bene, del suo sfruttamento economico o della fornitura di un servizio connessa all'utilizzo dell'opera stessa, con assunzione di rischio secondo le modalità individuate nel contratto, da parte dell'operatore. (D.lgs. n. 50/2016 "Nuovo codice dei contratti", Art. 3).

Le caratteristiche del PPP sono le seguenti: contratti a medio/lungo termine la cui durata varia a seconda della tipologia di progetto da realizzare, di regola non si superano i trent'anni; la copertura dei costi viene garantita dai soggetti privati anche se spesso si ricorre a quote di finanziamento pubblico; vi deve essere una ripartizione dei rischi relativi all'attività tra soggetto pubblico e privato. Nei contratti di concessione, i ricavi di gestione derivano dalla vendita dei servizi resi al mercato, per cui il concessionario ha intrinsecamente un rischio operativo dal momento che le variazioni dei costi e dei ricavi derivati dal bene in uso possono incidere sull'equilibrio del piano economico finanziario che rappresenta l'elemento fondamentale per la corretta allocazione dei rischi.

Tra le tipologie di opere realizzabili mediante partenariato pubblico privato vi sono gli impianti sportivi e gli stadi, che vengono definiti *opere calde*, vale a dire opere ad alto rendimento, generalmente realizzate a totale carico di soggetti privati, per le quali è possibile applicare un prezzo del servizio e che consentono di svolgere attività organizzate con costi e ricavi.

Vengono di seguito analizzate in det-

taglio le tre opzioni di concessione del bene previste dall'*Avviso Esplorativo* della Città di Torino.

6.2.2 Concessione d'uso

I contratti di concessione, prevedono che i ricavi del concessionario provengano principalmente dalla vendita di servizi al mercato.

Il concessionario si assume il rischio operativo, poiché in condizioni normali ci possono essere variazioni relative ai costi e ai ricavi che incidono sull'equilibrio economico-finanziario. Quest'ultimo rappresenta il presupposto per la corretta allocazione dei rischi; per il raggiungimento di tale equilibrio l'amministrazione aggiudicatrice può stabilire anche un prezzo consistente in un contributo pubblico ovvero nella cessione di beni immobili, tuttavia il contributo non può essere superiore al 49% del costo dell'investimento complessivo, comprensivo di eventuali oneri finanziari (Art. 165 D.lgs. n. 50/2016).

Nell'*Avviso* si specifica il fatto che la Città di Torino non erogherà alcun contributo, anche in forma di pagamento di utenze o simili.

6.2.3 Concessione di valorizzazione

La seconda modalità di acquisizione del motovelodromo proposta dall'*Avviso* è la concessione di valorizzazione per la durata massima di anni cinquanta che concede, attraverso una gara ad evidenza pubblica, immobili di proprietà dello Stato o degli enti locali in concessione/locazione, con l'obiettivo di riuso, interventi di restauro o di ristrutturazione, con la possibilità di introdurre nuove destinazioni d'uso per attività economiche o di servizio per i cittadini. Nel caso di immobili vincolati, il fine dei suddetti interventi è quello di preservare l'interesse storico, artistico o culturale, senza limitare o rovinare tale patrimonio.

Questo strumento è particolarmente adatto nel caso in cui il bene necessiti di una riqualificazione e presenti la possibilità di introdurre nuove destinazioni d'uso che siano coerenti alle esigenze della Pubblica Amministrazione e che siano compatibili con le caratteristiche del bene stesso, poiché prevede un orizzonte temporale maggiore rispetto alla Concessione d'uso (al fine di rientrare di un investimento maggiore).

Si fa ricorso a questo strumento qualora vi sia l'esigenza specifica di valorizzare un bene di particolare interesse architettonico, attraverso l'uso di capitali privati e senza perde-

re la proprietà da parte della Pubblica Amministrazione.

6.2.4 Proprietà superficiaria

Per proprietà superficiaria o diritto di superficie per la durata massima di anni novantanove si intende un “*diritto reale parziario che consente al titolare di edificare e mantenere una costruzione al di sopra (o al di sotto) di un fondo di proprietà altrui e di acquistarne la proprietà della costruzione o dell’opera senza però diventare proprietario del terreno*”¹.

Il diritto di superficie prevede una durata determinata; in questo caso il Comune di Torino ne prevede una di anni novantanove, e nel momento in cui si estingue tale diritto, il proprietario del suolo diventa proprietario della costruzione.

Un esempio di attuazione del diritto di superficie è la costruzione dello Juventus Stadium. In questo caso, infatti, la Città di Torino ha deciso di rinunciare al diritto di superficie del suolo a favore della società Juventus Football Club, dove attualmente risiede lo stadio bianconero, con una convenzione della durata di anni novantanove; questo termine è tuttavia rinnovabile (si dice infatti che il diritto di superficie coincida, in linea

di massima, con la piena proprietà).

6.2.5 Considerazioni sulle possibilità offerte dal bando

L’Avviso di manifestazione di interesse sottolinea come il Motovelodromo rivesta un interesse culturale ai sensi degli art. 10-12 del D.Lgs. n. 42/2004 e pertanto che sia sottoposto a tutte le disposizioni normative di tutela.

Nel Nuovo Piano Regolatore Comunale, le aree dell’edificio che rivestono un particolare interesse storico sono le seguenti: la pista, la gradinata curva e la “Tribuna Popolare” lungo Corso Casale; pertanto il progetto di Tesi propone il restauro e il riuso delle suddette parti, apportando migliorie quali l’inserimento di una copertura leggera sulla “Tribuna Popolare” e in generale andando a ristrutturare e riusare i locali sottostanti la tribuna e la gradinata curva, nonché il restauro dell’intera pista e campo all’interno della stessa per la riproposizione di molteplici attività sportive.

Si è invece optato per la rimozione e demolizione della tribuna “Primi Posti” verso il muro di contenimento di Via Lomellina, per far posto ad un nuovo grande edificio adibito a palestra, con l’inserimento a piano terra di un parcheggio.

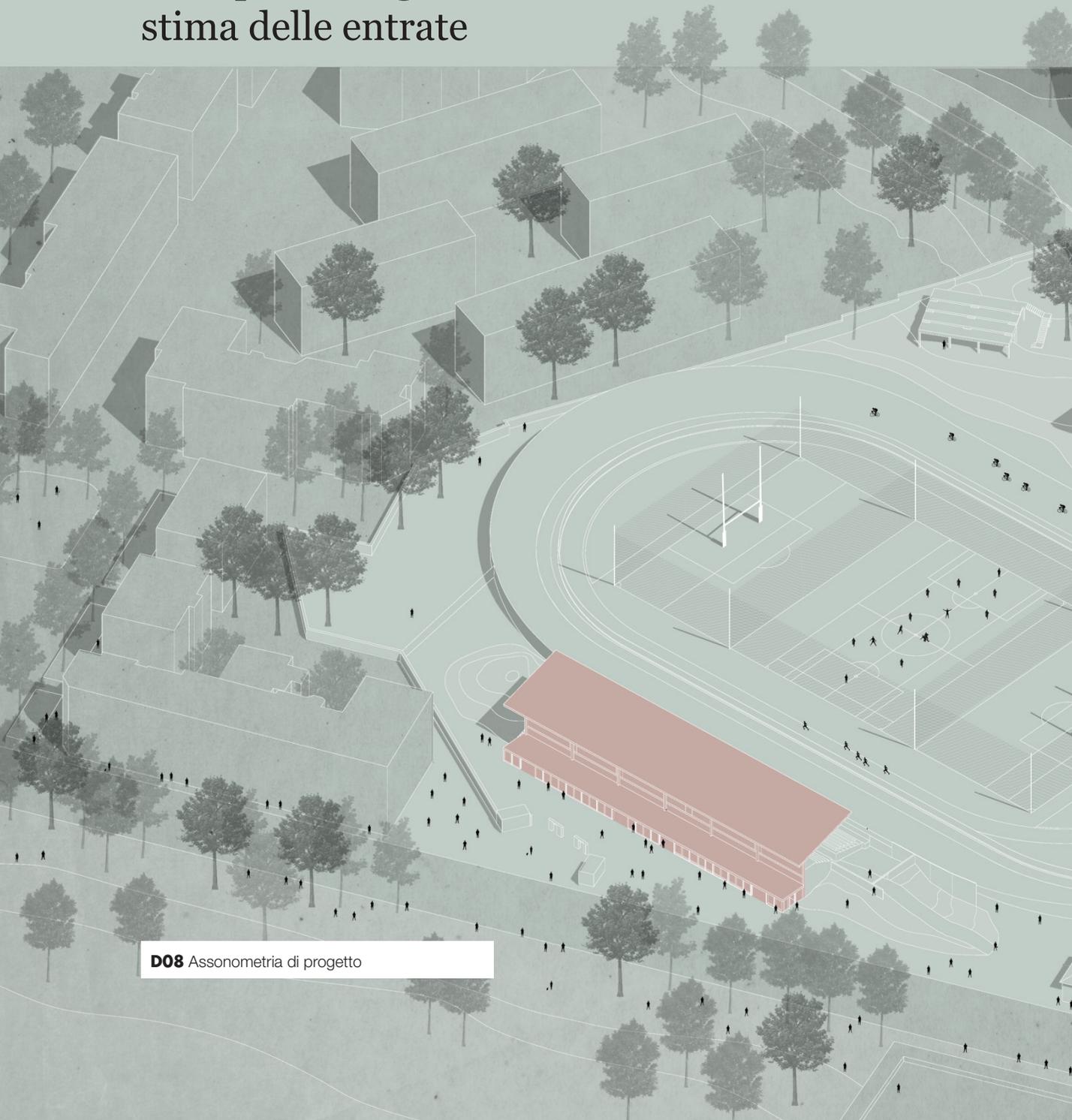
Pur considerando valide tutte le modalità di concessione del bene precedentemente analizzate, poiché espressamente previste dall'Avviso Esplorativo della Città di Torino, si ritiene più adeguata, in relazione al caso studio e alle soluzioni progettuali proposte, la tipologia di concessione di valorizzazione per la durata massima di anni cinquanta. I caratteri progettuali insistono infatti sugli aspetti propri di questa tipologia contrattuale: la valorizzazione e tutela del bene, mediante operazione di restauro e ristrutturazione e la possibilità di introdurre nuove destinazioni d'uso. Vengono tuttavia indagate di seguito alcune ipotesi alternative che prefigurano scenari di utilizzo dell'area significativamente differenti: scopo del lavoro svolto, oltre che certificare (o meno) la redditività del progetto ipotizzato, è quello di verificare che la convenienza economica per un investitore privato debba essere raggiunta mediante opportune modifiche al bando stesso. Nello specifico, escludendo, come previsto dall'*Avviso*, qualsiasi ipotesi di finanziamento pubblico, viene valutata la possibilità di aumentare la superficie destinata ad attività commerciali (che, come mostrato in seguito, garantiscono gli introiti percentuali maggiori).

Viene altresì riportato un quadro sintetico al fine di illustrare le principali modalità di accesso a possibili canali di finanziamento alternativi, che possano ridurre l'investimento inizialmente richiesto al soggetto privato, al fine di garantire introiti maggiori.

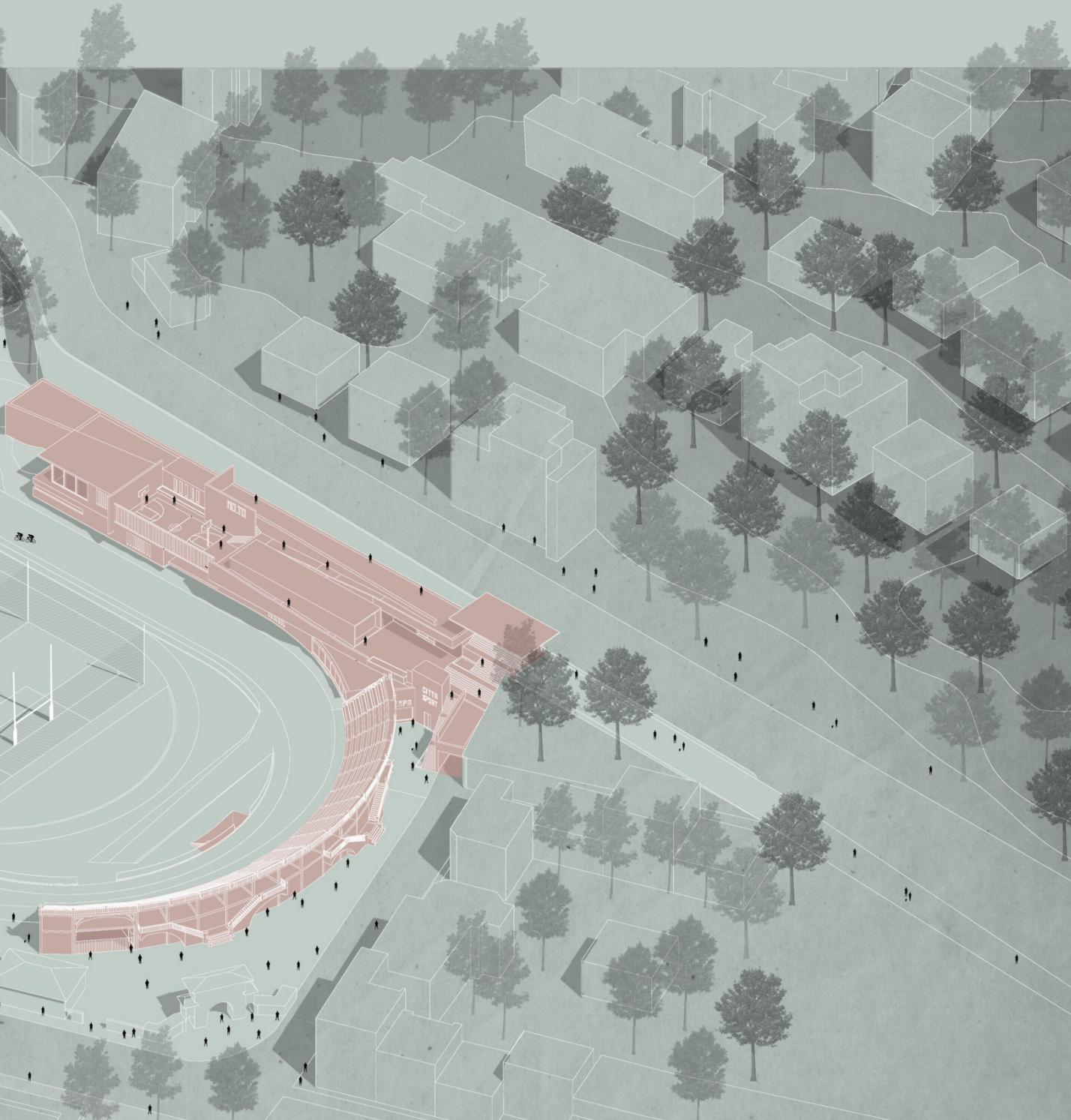
Note

1 https://www.laleggepertutti.it/200085_diritto-di-superficie-cose-e-come-funziona

6.3 ipotesi di gestione e stima delle entrate



D08 Assonometria di progetto



È stato delineato, in questo paragrafo, un possibile schema gestionale del complesso sportivo formato dal Motovelodromo “Fausto Coppi” e l’aggiunta del centro Mo.To. L’organizzazione delle attività sportive e gli orari di attività del complesso risultano essere infatti un aspetto determinante all’interno del progetto: la rigenerazione complessiva dell’area, a fronte di un investimento (esclusivamente privato, come previsto dall’*Avviso Esplorativo*) di una certa consistenza, punta a essere il più remunerativo possibile, nel totale rispetto degli spazi esistenti e generati e dell’architettura storica. Considerando l’eterogeneità degli sport proposti e la presenza di un nuovo centro sportivo, nonché dei negozi e di un servizio bar il cui funzionamento è indipendente rispetto all’impianto stesso, è infatti necessario che il coordinamento delle attività avvenga a monte (così come, peraltro, richiesto dall’*Avviso Esplorativo* del Comune di Torino e, presumibilmente, anche dal prossimo bando). A differenza del piano delle uscite, difficilmente stimabile con ulteriore precisione a questo livello della progettazione, il piano delle entrate si basa su ipotesi legate alle utenze medie e ad un’attenta analisi di mercato, al fine di stimare i ricavi generali derivanti

dalla gestione del complesso, in prima analisi, ed arrivare a comprendere se l’intervento, nel suo insieme, possa essere redditizio, in seconda battuta.

6.3.1 Proposta per uno schema organizzativo del complesso

La tabella **T6** propone un possibile schema di funzionamento del complesso, distinguendo tra le strutture del Motovelodromo, le attività commerciali, il bar, il centro sportivo di nuova realizzazione. L’impianto storico è aperto, dal lunedì alla domenica, soltanto nella seconda parte della giornata; le attività sportive ospitate all’interno, infatti, sono rivolte ad un pubblico eterogeneo, ma difficilmente disposto a praticare sport durante la mattinata (per motivi lavorativi o scolastici).

La nuova palestra, invece, è attiva durante tutto il giorno, al fine di garantire una copertura oraria che, in zona, non avrebbe precedenti, e risultare così altamente competitiva.

Le attività commerciali e di ristoro, in particolar modo nel fine settimana, mantengono la loro autonomia rispetto al funzionamento del complesso sportivo.

La Tabella **T7**, nello specifico, illustra le tipologie di attività commerciali

struttura	giorni di apertura	orario di apertura
motovelodromo "fausto coppi"	lunedì	15:00 - 23:00
	martedì	15:00 - 23:00
	mercoledì	15:00 - 23:00
	giovedì	15:00 - 23:00
	venerdì	15:00 - 23:00
	sabato	15:00 - 23:00
	domenica	15:00 - 23:00
attività commerciali	lunedì	09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00
	martedì	09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00
	mercoledì	09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00
	giovedì	09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00
	venerdì	09:00 - 13:00 / 15:00 - 19:00
	sabato	10:00 - 18:00
	domenica	10:00 - 18:00
bar Mo.To	lunedì	07:00 - 22:30
	martedì	07:00 - 22:30
	mercoledì	07:00 - 22:30
	giovedì	07:00 - 22:30
	venerdì	07:00 - 01:00
	sabato	07:00 - 01:00
	domenica	10:00 - 18:00
centro sportivo Mo.To	lunedì	07:00 - 22:00
	martedì	07:00 - 22:00
	mercoledì	07:00 - 22:00
	giovedì	07:00 - 22:00
	venerdì	07:00 - 22:00
	sabato	07:00 - 22:00
	domenica	07:00 - 22:00

T6 Schema di funzionamento delle attività all'interno dell'impianto

Fonte: Elaborazione degli autori attraverso un confronto con casi simili presenti sul territorio regionale

previste:

- una *bike office*, ovvero uno spazio dedicato alla riparazione delle bici;
- un *bike store*, ovvero un negozio pensato per l'acquisto di biciclette, anche da corsa;
- un *healthy food store*, ovvero un negozio dedicato all'acquisto di nutrienti specifici per atleti;
- uno *sport store*, ovvero uno spazio di rivendita di articoli sportivi di varia natura.

Tutte le attività condividono gli stessi orari di apertura e il giorno di chiusura (lunedì).

Le Tabelle **T8** e **T9** illustrano rispettivamente gli orari di apertura del nuovo centro sportivo Mo.To e del Motovelodromo "Fausto Coppi", in funzione delle pratiche sportive. In particolare, vengono limitate, nel centro sportivo, le ore dedicate all'arrampicata nei turni mattutini; i corsi, abbinati al fitness, vengono avviati in presenza di un istruttore in orari dedicati; il crossfit viene praticato nei giorni feriali.

All'interno del Motovelodromo, invece, è possibile praticare calcio, rugby, atletica, ciclismo su pista. È prevista l'apertura di una scuola calcio, di una scuola rugby, di una scuola di atletica e di una scuola per ciclisti (academy). Parallelamente, in modo

compatibile con l'utilizzo degli spazi, è possibile affittare i campi da calcio; i turni previsti per l'affitto del campo da calcio a 11 (la durata di una partita è pari a circa un'ora e mezza) possono essere facilmente convertibili in turni dedicati al campo da calcio a 5/7 (durata della partita pari a 50 minuti), e viceversa, a seconda della richiesta. La Tabella **T10**, in maniera più immediata, schematizza l'utilizzo degli spazi del Motovelodromo riportati in **T9**: è possibile apprezzare come sia possibile praticare attività sportive diverse anche contemporaneamente, anche se, laddove possibile, i turni sono stati organizzati in modo tale da non creare sovrapposizioni. La dicitura "uso esclusivo" fa riferimento all'affitto delle piste, possibile negli orari previsti.

La Tabella **T11**, infine, illustra il funzionamento, ora per ora, di tutti gli spazi del Motovelodromo e del centro sportivo Mo.To: la schematizzazione è relativa ad un giorno tipo, ovvero in settimana (dal lunedì al venerdì), tra marzo e ottobre. Nei mesi restanti, infatti, è previsto che la pista da corsa per le bici non sia attiva per motivi tecnici (i pistard, solitamente, non si allenano nei mesi invernali). E' evidenziata in rosa la fascia oraria che potrebbe presentare la maggio-

attività commerciale	orario di apertura		
	lun - ven		sab - dom
bike office	09:00 - 13:00	15:00 - 19:00	10:00 - 18:00
bike store	09:00 - 13:00	15:00 - 19:00	10:00 - 18:00
healthy food store	09:00 - 13:00	15:00 - 19:00	10:00 - 18:00
sport store	09:00 - 13:00	15:00 - 19:00	10:00 - 18:00

T7 Tipologie di attività commerciali e orario di apertura

sport (Mo.To)	orario di apertura	
	lun - ven	sab - dom
arrampicata	12:00 - 22:00	12:00 - 22:00
fitness	07:00 - 12:00	07:00 - 12:00
crossfit	12:00 - 22:00	-
spinning	07:00 - 22:00	07:00 - 22:00
corsi	12:00 - 22:00	10:00 - 22:00

T8 Tipologie di attività sportive praticabili all'interno del nuovo centro sportivo e schema di funzionamento

sport (motovelodromo)		orario di apertura						
sport	utilizzo	lun	mar	mer	gio	ven	sab	dom
calcio	academy	15 - 18		15 - 18		15 - 18		
	uso esclusivo* calcio a 5/7	18 - 21	18 - 21	18 - 21	18 - 21	18 - 21	15 - 19	15 - 19
	calcio a 11	21 - 23	21 - 23	21 - 23	21 - 23	21 - 23	19 - 23	19 - 23
rugby	academy		15 - 18		15 - 18			
atletica	academy	15 - 18	18 - 21	15 - 18	18 - 21	15 - 21		
	uso esclusivo*						15 - 21**	15 - 21**
pista da corsa	academy		15 - 18		15 - 18		15 - 18**	
	amatori		18 - 21		18 - 21		18 - 21**	
	uso esclusivo*	18 - 21		18 - 21		18 - 21		18 - 21**

* su prenotazione

** salvo presenza di eventi

T9 Tipologie di attività sportive praticabili all'interno dell'impianto storico e schema di funzionamento

sport (motovelodromo)

sport	utilizzo	lun			mar			m	
		1	2	3	1	2	3	1	2
calcio	academy	■						■	
	uso esclusivo**	calcio a 5/7		■			■		■
		calcio a 11			■			■	
pista da corsa	academy				■				
	amatori					■			
	uso esclusivo**		■						■
rugby	academy					■			
atletica	academy	■				■		■	
	uso esclusivo**								

** su prenotazione

*** salvo presenza di eventi

* turno 1 h. 15:00 - 18:00

turno 2 h. 18:00 - 21:00

turno 3 h. 21:00 - 23:00

T10 Calendario delle attività in una settimana-tipo (Motovelodromo)

attività

sede	sport	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11
centro sportivo Mo.To	arrampicata				
	palestra	■			
	crossfit				
	spinning	■			
	corsi				
	studio medico				
centro sportivo motovelodromo "fausto coppi"	calcio				
	atletica				
	scuola rugby				
	pista da corsa				
bar Mo.To		■			
manica commerciale				■	

T11 Calendario orario delle attività in un giorno-tipo (Mo.To)

re affluenza in assoluto: per questo motivo, è stato deciso di prevedere l'apertura del centro medico unico (all'interno del Mo.To) per l'eventuale rilascio di certificati propedeutici allo svolgimento dell'attività fisica. In generale, le attività commerciali e il bar sono aperti anche in mattinata, in concomitanza con l'apertura del centro fitness.

6.3.2 Calendario di attività

Conseguentemente alla definizione schematica del funzionamento del complesso, è stato possibile tracciare una prima ipotesi relativa ai ricavi derivanti dalla gestione della struttura. Sono stati pertanto calcolati in **T12** i giorni di funzionamento effettivo in un anno tipo (è stato preso come riferimento il 2019). Sono stati contati i giorni feriali (dal lunedì al venerdì) e i giorni festivi (sabato - domenica) al netto dei giorni di inattività dell'impianto, che coincidono con alcune festività (1-6 Gennaio, 21-22-25 Aprile, 1 Maggio, 2 Giugno, 24 Giugno, 15 Agosto, 1-2 Novembre, 8 Dicembre, 24-25-26 Dicembre), e sei giorni di chiusura generale del complesso sportivo (settimana di Ferragosto). Le attività praticate all'interno del Mo.To - in particolare l'arrampicata, il

centro fitness, lo spinning e i corsi - e il calcio garantiscono la copertura più ampia in termini di giorni di attività in un anno. Il rugby, calendarizzato due volte a settimana, risulta essere invece lo sport meno praticato come giorni/anno. Gli allenamenti su pista, infine, sono attivi dal lunedì al sabato, ma solo nella stagione che va da marzo ad ottobre. Gli esercizi commerciali svolgono la loro attività per 294 giorni l'anno, considerando un giorno infrasettimanale di chiusura (il lunedì).

6.3.3 Definizione del bacino di utenza

Il calcolo delle entrate viene effettuato per ogni possibile fonte di incasso, sulla base dei giorni lavorativi in un anno (**T12**) e della possibile utenza. I dati assunti derivano, in maniera cautelativa, dal confronto con un precedente elaborato di Tesi [15] riguardante l'analisi di progetto di recupero dell'area del Motovelodromo e dalla definizione di un potenziale bacino di utenza.

A tal fine, è parso ragionevole (per tutte le attività sportive meno la pratica di ciclismo su pista, che costituisce un caso a sé data la peculiarità dell'utenza) considerare il bacino di utenza relativo ad un'area prossima al

attività		giorni di apertura (anno tipo)							
sede	sport	gg/ settimana		settimane apertura	gg feriali / anno	gg festivi / anno	gg inattività		tot. gg lavorativi
		feriali	festivi				festività	chiusura	
centro sportivo Mo.To	arrampicata	5	2	52	260	104	15	6	344
	fitness	5	2	52	260	104	15	6	344
	crossfit	4	1	52	208	52	15	6	246
	spinning	5	2	52	260	104	15	6	344
	corsi	5	2	52	260	104	15	6	244
	studio medico	2	-	52	104	-	15	6	100
motovelodromo "fausto coppi"	calcio	5	2	52	260	104	15	6	344
	atletica	5	1	52	260	52	15	6	296
	scuola rugby	2	-	52	104	-	15	6	90
	pista da corsa	5	1	32	160	32	15	120	235
bar Mo.To		5	2	52	260	104	15	6	344
manica commerciale		4	2	52	208	104	15	6	294

T12 Giorni di apertura del complesso sportivo in un anno-tipo

Motovelodromo (**M13**): il periodo di percorrenza in auto considerato non supera i 12 minuti (**M14**). In questo modo, è stato possibile tracciare l'area in cui potrebbe risiedere l'utenza del complesso.

Delimitata l'area, è stato calcolato il numero di residenti, in maniera proporzionale alla popolazione residente nelle Circoscrizioni di pertinenza. I residenti all'interno dell'area considerata sono circa 32.280.

Il numero di utenti reali, infine, è stato ricavato considerando una fascia

di popolazione congrua alla pratica dell'attività sportiva offerta all'interno del complesso (uomini e donne, in età compresa tra i 10 e i 64 anni): la percentuale è pari al 66,4% (dati Istat 2015), che corrisponde a 21.430 abitanti. Dal confronto con i dati forniti dall'Istat sulla pratica sportiva in Italia, emerge che il 24,4% della popolazione residente è solita praticare regolarmente attività fisica di vario tipo, mentre il 9,8% pratica sport saltuariamente (totale 34,2%). Risulta così che il bacino di utenza potenziale

di un nuovo centro sportivo all'interno dell'Area del Motovelodromo potrebbe raggiungere 7.330 persone. Per quel che concerne il ciclismo su pista, invece, è verosimile ipotizzare un bacino di utenza più vasto: considerano che il primo impianto dotato di una pista da corsa è lontano 30 minuti in auto dal Motovelodromo (San Francesco al Campo), e che peraltro questo risulta essere l'unico velodromo presente in Piemonte (e uno dei due attivi nel Nord Italia con le caratteristiche richieste dagli standard UCI), la pista storica del "Fausto Coppi" potrebbe raggiungere una fetta consistente di utenti tra il Piemonte, la Val d'Aosta e la Liguria.

A puro titolo esemplificativo, secondo i dati StageUp, in Italia, al 2017, 1.661.000 persone praticano ciclismo (non è tuttavia possibile reperire quanti atleti praticano ciclismo su pista e quanti facciano allenamento su strada). Questo dato, rapportato alla popolazione torinese, si traduce in circa 24.400 potenziali praticanti nella sola Città di Torino. Ipotizzando ragionevolmente che la maggior parte degli atleti e appassionati pratici ciclismo su strada, è stimato che il 20% della popolazione possa praticare attività su pista (pari quindi a 4.880 sportivi). Ad ogni modo, consideran-

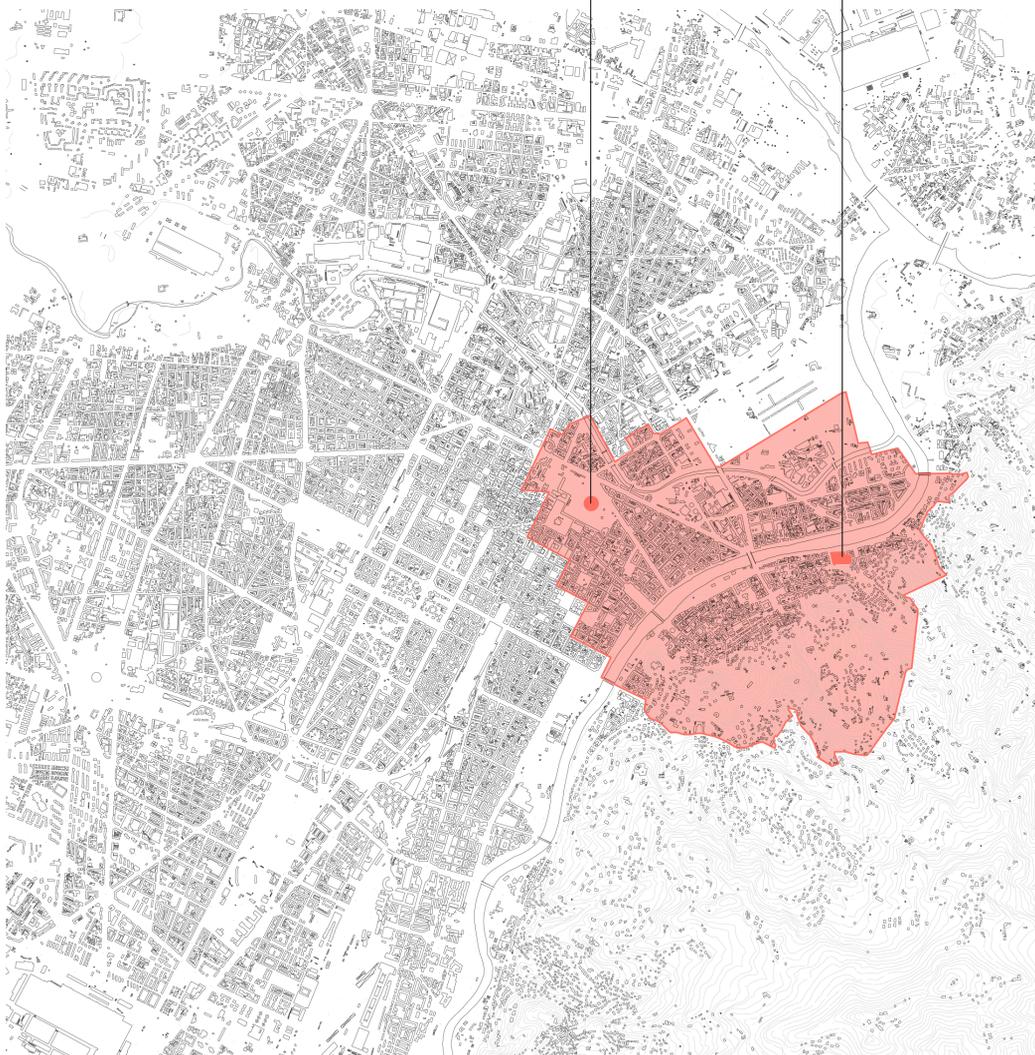
do anche le stesse percentuali relativamente ad un bacino di utenza più vasto (Provincia di Torino, Piemonte), si ottiene un numero di atleti potenzialmente molto maggiore: il Motovelodromo potrebbe contare su un bacino di utenza pari a circa 62.755 atleti nella sola Provincia di Torino; 121.660 considerando l'intera Regione Piemonte). Di questi, probabilmente, molti atleti sfruttano sicuramente già il velodromo di San Francesco al Campo.

Per queste considerazioni, non essendo in possesso di dati più rilevanti, è stata profilata un'utenza media adeguata al tipo di impianto e alla capienza degli spazi interni progettati.

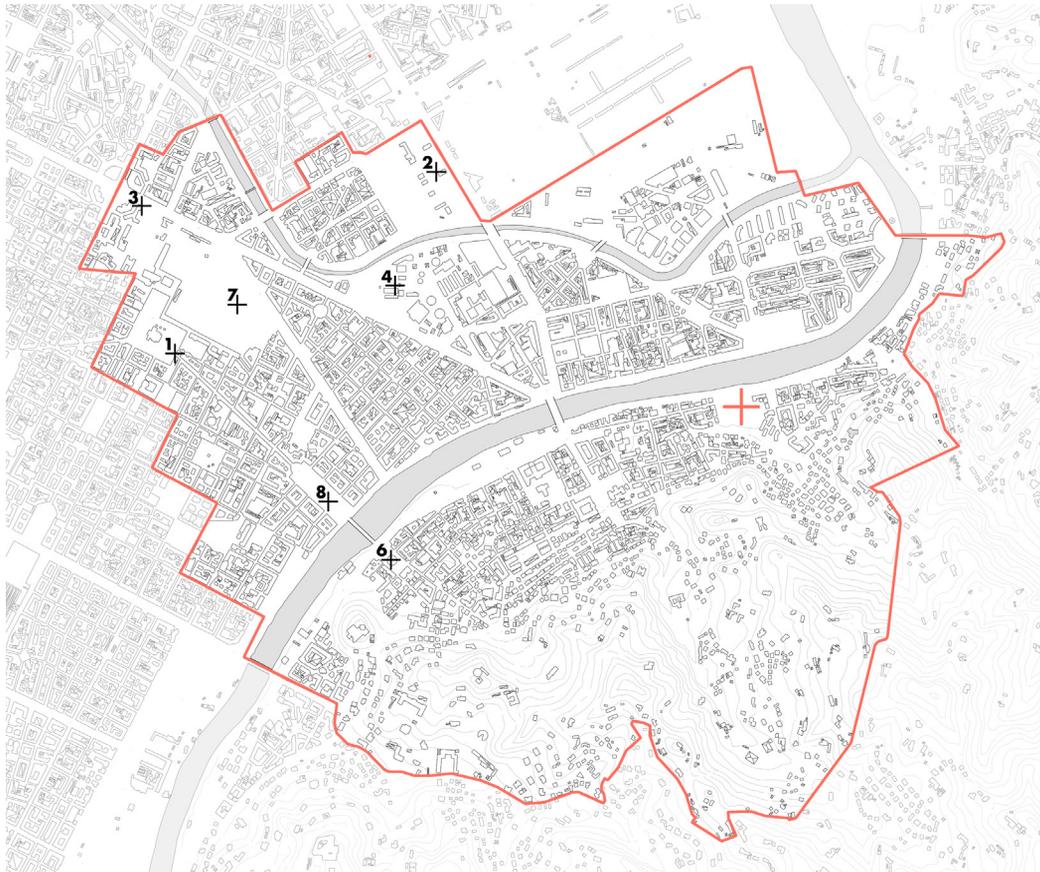
All'interno del bacino di utenza, sono stati individuati i principali competitors: come illustrato nella mappa **M15**, sono presenti 8 palestre (centri fitness, corsi vari); 1 impianto con campi da calcio; 1 parco per l'attività sportiva all'aperto; 2 centri per il recupero delle abilità motorie; 6 impianti non considerati come competitors diretti (centri yoga, pilates, arti marziali, discipline orientali).

6.3.4 Profilo delle entrate

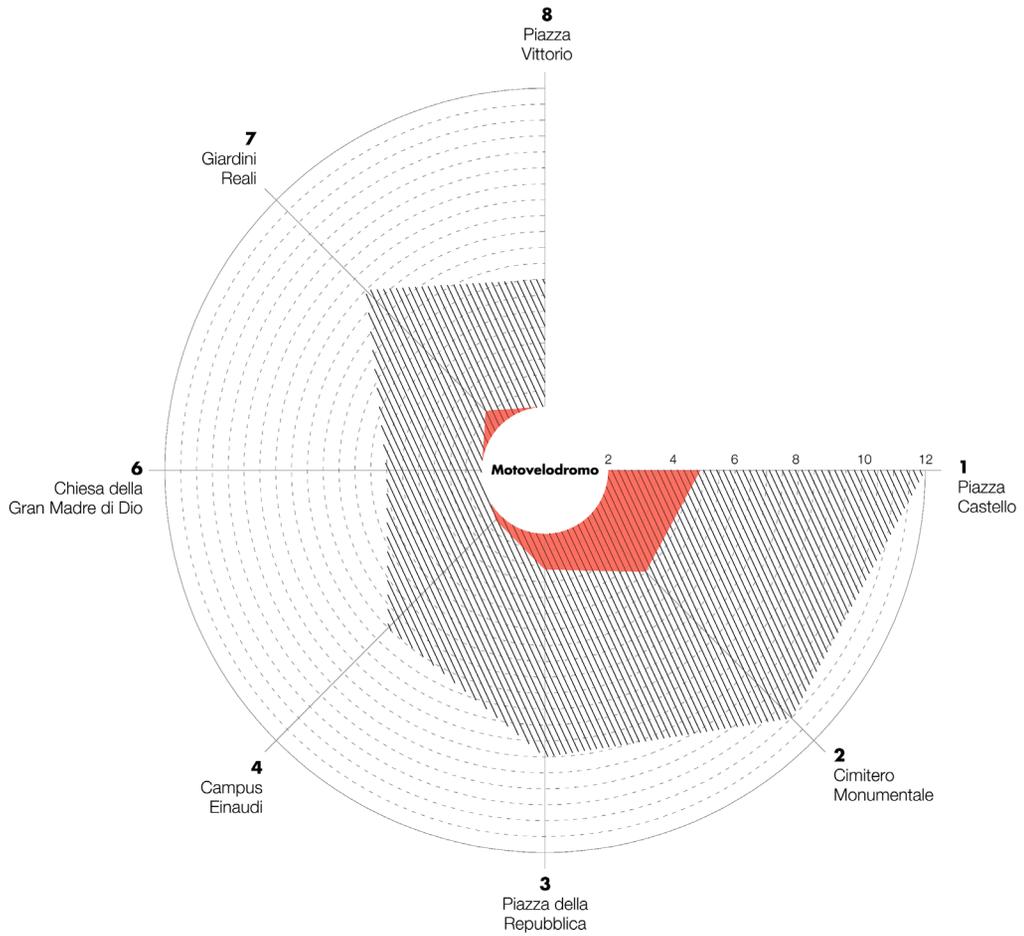
In generale, stabilito un prezzo medio per ogni utente in considerazione di



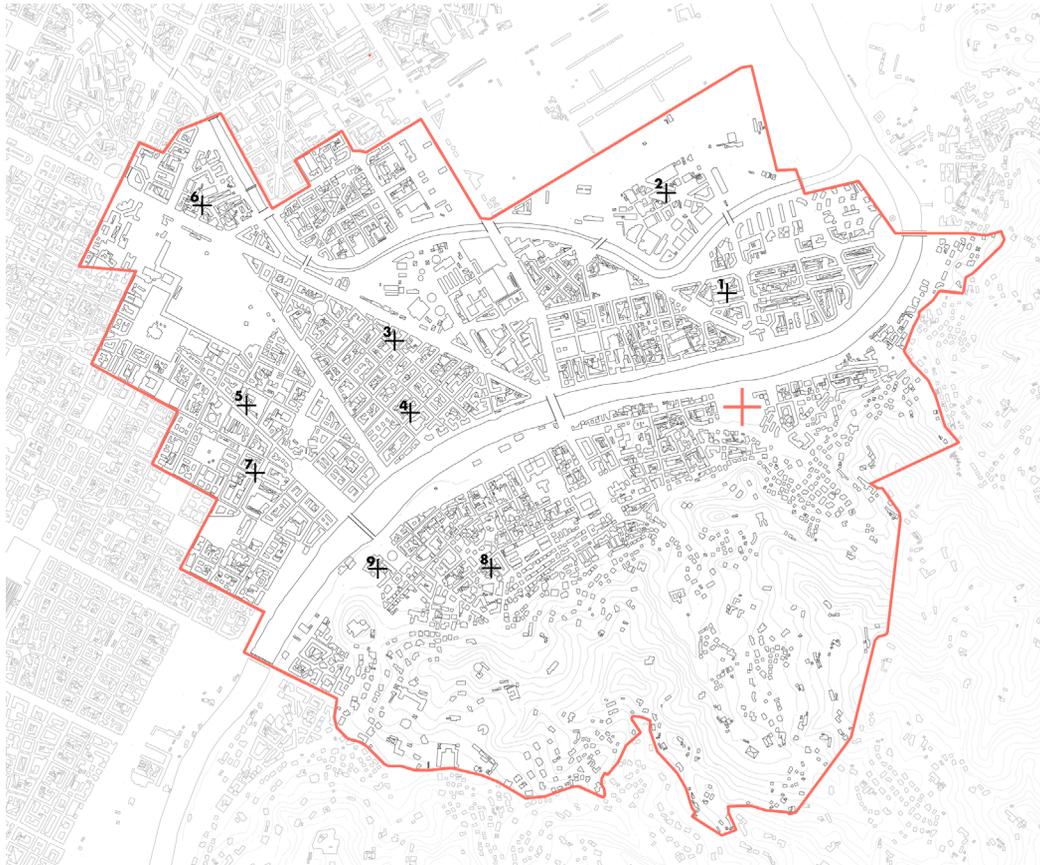
M13 Area del bacino di utenza del complesso sportivo del Motovelodromo



M14 Area del bacino di utenza del complesso sportivo del Motovelodromo con indicazione dei tempi e distanze di percorrenza dai punti significativi nell'area
Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati forniti da www.viamichelin.it



- Distanza in chilometri
- Tempo di percorrenza in minuti



 motovelodromo "fausto coppi"
 diretti competitors

- 1 SSD Ali di Vetro - Fitness | Arti marziali | Danza | Corsi
- 2 Gym Tonic - Fitness | Functional Training | Triathlon | Boxe | Arti Marziali
- 3 ASD Club Palestra 32 - Fitness | Corsi
- 4 Stella Polare Vanchiglia - Fitness | Body Building | Arti Marziali
- 5 Fit and Go - Fitness | Riabilitazione | Nutrizione
- 6 ASD New Gym Team - Fitness | Corsi | Functional Training
- 7 Ace Palestre - Fitness | Corsi | Riabilitazione | Nutrizione
- 8 Red Steel - Fitness | Ginnastica Posturale | Functional Training | Pilates
- 9 Centro pilates Gran Madre - Pilates

M15 Area del bacino di utenza del complesso sportivo del Motovelodromo con indicazione dei principali competitors

Fonte: rielaborazione degli autori sulla base dei dati forniti da www.maps.google.com

indagini di mercato specifiche, è stato condotto un calcolo tendenzialmente cautelativo (anche rispetto all'utenza considerata dall'elaborato di Tesi citato [15]). Per ogni Tabella, vengono di seguito chiariti alcuni passaggi in relazione all'uso previsto degli spazi e alle peculiarità di ogni attività.

Nella Tabella **T13**, relativa alle entrate derivanti dal servizio bar, sono stati differenziati i giorni della settimana, prevedendo un incasso medio per utente maggiore nei fine settimana, tenendo conto dell'apertura autonoma del bar rispetto all'impianto e dell'eventuale presenza di piccoli e grandi eventi.

Per quanto riguarda la pratica spor-

tiva, nella **T14**, relativa alle entrate derivanti dal rugby, non è previsto che il campo venga affittato per uso esclusivo (in base alle indagini condotte, infatti, non è pratica comune) ma è previsto l'utilizzo del campo da parte della rugby academy due giorni a settimana.

Nella **T15**, relativa alle entrate derivanti dall'utilizzo della pista d'atletica, è contemplato l'utilizzo degli spazi in modo esclusivo (prevedendo anche la possibilità di affittare l'attrezzatura necessaria). È prevista l'iscrizione all'academy, in formula abbonamento annuale comprensivo di costo d'iscrizione.

Nella **T16**, relativa alle entrate derivanti dal calcio, è prevista l'istituzione di un'academy (da organizzare, in una

giorni di attività	entrate ipotizzate			entrate annuali (€)
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	
feriali (lun-gio)	196	120	4,00	94.080,00
prefestivi (ven-sab)	100	200	8,00	160.000,00
festivi ed eventi (dom)	48	80	5,00	19.200,00
totale				273.280,00

T13 Calcolo delle entrate per il Bar Mo.To

fase successiva, a seconda dei turni orari previsti e dell'età degli iscritti). La divisione tra campo a 5/7 e a 11 non è rigida ma esemplificativa; giacché la durata di una partita di calcio a 11 è pari al doppio di una partita di calcio a 5/7, è possibile, in base alla richiesta di volta in volta pervenuta, di affittare i campi in maniera diversa. Nella **T17**, relativa alle entrate derivanti dall'utilizzo della pista in cemento armato per la corsa delle bici, sono presentati i possibili proventi dell'academy e dell'utilizzo da parte di amatori (entrambi con formula abbonamento annuale, comprensiva di costo d'iscrizione); nell'uso esclusivo su prenotazione, al costo di euro

100,00 a sessione (circa un'ora), è prevista anche la possibilità di lezioni private con istruttore, al costo di 50,00 € aggiuntivi. È prevista infine la possibilità di noleggiare, in caso di uso esclusivo, l'attrezzatura necessaria allo svolgimento della prova. Nella **T18**, relativa alle entrate derivanti dalla presenza di eventi all'interno del complesso sportivo, sono riportati gli incassi derivanti dalla vendita di biglietti per assistere ai piccoli eventi (ad esempio le partite e gli allenamenti delle squadre create nelle academies), ai grandi eventi (ad esempio, l'arrivo del Giro del Piemonte) e all'uso dei parcheggi (il cui utilizzo è altrimenti previsto ad uso

utilizzo	entrate ipotizzate					
	giorni/anno	utenza media / anno	costo abb. (€) / anno	sessioni/anno	spesa media / sessione (€)	entrate annuali (€)
academy	102	80	450,00			36.000,00
totale						36.000,00

T14 Calcolo delle entrate per la rugby academy (Motovelodromo)

utilizzo	entrate ipotizzate					
	giorni/anno	utenza media / anno	costo abb. (€) / anno	sessioni / anno	spesa media / sessione (€)	entrate annuali (€)
academy	296	100	430,00			43.000,00
uso esclusivo	prenotazione			90	100,00	9.000,00
noleggio attrezzatura		80		50	20,00	1.600,00
totale						55.600,00

T15 Calcolo delle entrate per le attività di atletica

utilizzo	entrate ipotizzate					
	giorni/anno	utenza media / anno	costo abb. (€) / anno	partite / giorno*	spesa media / partita (€)**	entrate annuali (€)
academy***	153	150	400,00			60.000,00
uso esclusivo campo a 5/7	lun-ven	246		3	60,00	44.280,00
	sab-dom	38		5	50,00	9.500,00
uso esclusivo campo a 11	lun-ven	246		1	110,00	27.060,00
	sab-dom	38	80	2	110,00	8.360,00
totale						149.200,00

*si ipotizza, in maniera verosimile e sulla base di ricerche di settore, che le ore serali siano prenotate per l'affitto del campo in maniera (quasi) continuativa

** è possibile, in mancanza di prenotazioni per il campo da calcio a 11, si possa provvedere all'affitto dei campi minori

*** comprensivo di iscrizione

T16 Calcolo delle entrate per il calcio (Motovelodromo)

esclusivo per il centro sportivo Mo.To ed è compreso nell'abbonamento). Nella **T19**, relativa alle entrate derivanti dalle attività sportive praticate all'interno di Mo.To, sono illustrate le formule di abbonamento previste per ogni attività; i costi degli abbonamenti derivano da indagini di settore, in linea coi costi medi previsti nelle palestre presenti a Torino. Per ogni tipologia di abbonamento sono previsti un numero ragionevoli di rinnovi per ogni anno e per ogni utente. Sono altresì riportati i ricavi derivanti dal rilascio di certificati medici (contando anche gli atleti delle varie academy

del Motovelodromo) e dal costo di iscrizione al centro sportivo.

Nella **T20**, relativa alle entrate derivanti dalle vendite effettuate presso gli spazi commerciali, sono identificati gli incassi medi per utente, tenendo in considerazione le spese nei giorni infrasettimanali, nei fine settimana e negli eventi.

6.3.5 Considerazioni sulle ipotesi di ricavo

La **T21** sintetizza le entrate derivanti da ogni "voce" di progetto; la **T22** riporta invece gli incassi suddivisi per

utilizzo	entrate ipotizzate						
	giorni/anno	utenza media / anno	costo abb. € / anno	sessioni / anno	utenza media / sessione	spesa media / sessione (€)	entrate annuali (€)
academy	96	100	200,00				20.000,00
amatori	100	110	150,00				16.500,00
uso esclusivo	prenotaz.			320	5	100,00	32.000,00
istruttore privato	prenotaz.			160	5	150,00	32.000,00
noleggio attrezzatura		80				40,00	3.200,00
totale							103.700,00

T17 Calcolo delle entrate per le attività di ciclismo su pista

ogni sport.

È dunque evidente come il calcio risulti essere l'attività sportiva potenzialmente più remunerativa (**G4**), tenendo in considerazione l'affitto continuativo dei campi da calcio nei (pochi) turni orari a disposizione (con la possibilità, peraltro, di prenotarne due in contemporanea). Il rugby, sulla base delle ipotesi di utenza effettuate, potrebbe invece rivelarsi lo sport meno remunerativo, ma, in generale, l'utilizzo dei campi all'interno della pista nei modi consigliati dalla programmazione dei turni, potrebbe

rivelarsi molto fruttuosa.

La presenza del nuovo centro sportivo Mo.To e il suo bar potrebbero generare un introito complessivo annuo superiore ai 500 mila euro, un incasso di gran lunga superiore alle entrate generate dal solo utilizzo del Motovelodromo.

Le entrate maggiori derivano dalle attività commerciali (**G3**), la cui gestione (accompagnata da una precisa strategia di marketing) potrebbe rivelarsi indispensabile per la remuneratività dell'intero progetto. Sono stati peraltro esclusi dal calcolo generale

tipologia	entrate ipotizzate			
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	entrate annuali (€)
ordinari*	196	50	5,00	49.000,00
straordinari	2	3.200	15,00	96.000,00
parcheggio**	2	60		0,00
totale				145.000,00

*parcheggio incluso (se posti disponibili)

**solo per eventi straordinari

T18 Calcolo delle entrate per gli eventi ospitati all'interno del complesso sportivo

attività	giorni/anno	utenza	rinnovi	costo	utenza	rinnovi	costo abb. (€)
		media abb. mensile	abbonamento / anno	abb. (€) / mese	media abb. trimestre	abbonamento / trimestre	costo abb. (€) / trimestre
sala fitness	344	60	4	45,00	70	2	115,00
sala fitness + corsi	344	15	2	65,00	30	2	160,00
crossfit	246	20	3	100,00	35	2	270,00
arrampicata libera	344	15	4	55,00	30	2	120,00
arrampicata + istruttore	344	10	3	80,00	15	2	190,00
certificato medico	100						
personal trainer	prenotazione						
iscrizione a Mo.To	344						
totale							

T19 Calcolo delle entrate derivanti dalle attività sportive ospitate dal centro sportivo Mo.To

gli introiti ulteriori potenzialmente derivanti dall'affitto di attrezzatura sportiva a lungo termine, in seguito alla predisposizione delle aree del "Fausto Coppi" come stazione di arrivo/partenza della ciclovia VenTo.

Gli introiti complessivi sono stati resi parametrici mediante il rapporto tra gli incassi e la superficie (m²) capace di generare tali entrate, in modo da renderli confrontabili con il dato pertinente alle uscite (costi di gestione

e manutenzione) e generare così una prima stima dei flussi di cassa generati da questo progetto.

entrate ipotizzate

utenza media abb. annuale	costo abb. (€) / anno	utenza media / anno	costo (€) una tantum	costo (€) / sessione	entrate annuali (€)
135	400,00				80.900,00
70	475,00				44.800,00
45	850,00				63.150,00
40	370,00				25.300,00
20	500,00				18.100,00
		300	50,00		15.000,00
		150		30,00	4.500,00
		300	40,00		12.000,00
					263.750,00

bike office

giorni di attività	entrate ipotizzate			
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	entrate annuali (€)
settimana (mar-sab)	246	15	20,00	73.800,00
domenica/eventi	48	30	30,00	43.200,00
totale				117.000,00

bike store

utilizzo	entrate ipotizzate			
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	entrate annuali (€)
settimana (mar-sab)	246	7	150,00	258.300,00
domenica/eventi	48	12	80,00	46.080,00
totale				304.380,00

sport store

utilizzo	entrate ipotizzate			
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	entrate annuali (€)
settimana (mar-sab)	246	20	45,00	221.400,00
domenica/eventi	48	35	45,00	75.600,00
totale				297.000,00

healthy food store

utilizzo	entrate ipotizzate			
	giorni/anno	utenza media/giorno	spesa media/utente (€)	entrate annuali (€)
settimana (mar-sab)	246	20	15,00	73.800,00
domenica/eventi	48	30	20,00	28.800,00
totale				102.600,00

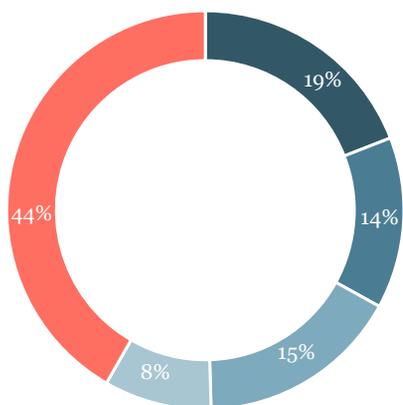
T20 Calcolo delle entrate per il le attività commerciali

incassi per sport	entrate parziali (€)	entrate percentuali (%)
calcio	149.200,00	26%
atletica	53.600,00	14%
pista da corsa	103.700,00	18%
rugby	36.000,00	6%
fitness + corsi	125.700,00	22%
arrampicata	43.400,00	8%
crossfit	63.150,00	11%
totale	574.750,00	100%

T21 Riepilogo delle entrate per ogni sport praticato all'interno del Motovelodromo e del Mo.To

incassi	entrate parziali (€)	entrate perc. (%)	entrate/m² (€)
motovelodromo "Fausto Coppi"	342.500,00	19%	9,76
centro sportivo Mo.To	263.750,00	14%	7,52
bar Mo.To	273.280,00	15%	7,79
eventi	145.000,00	8%	4,13
attività commerciali	820.980,00	44%	23,41
totale	1.845.510,00	100%	52,61

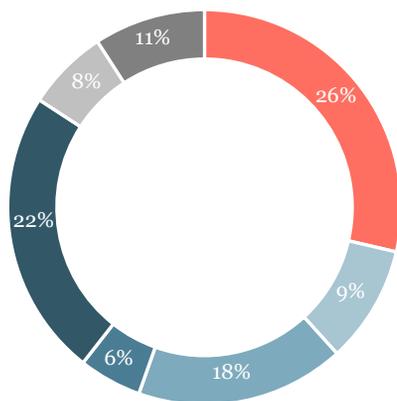
T22 Riepilogo delle entrate complessive



Legenda

- attività commerciali
- eventi
- bar Mo.To
- centro sportivo Mo.To
- motovelodromo

G3 Distribuzione dei ricavi in relazione alle attività commerciali e agli impianti sportivi



Legenda

- calcio
- atletica
- pista da corsa
- rugby
- fitness + corsi
- arrampicata
- crossfit

G4 Distribuzione dei ricavi in relazione agli sport praticati

6.4 stima dei costi

6.4.1 Costi di esercizio: definizione preliminare

Per costo operativo si intende la totalità dei costi connessi alle attività di gestione, ovvero i salari degli operatori, i materiali, le attrezzature impiegate dagli stessi per l'erogazione dei servizi, le utenze, la manutenzione ordinaria e straordinaria, etc.

Successivamente si può operare una distinzione tra costi variabili, strettamente connessi all'utilizzo della struttura e costi fissi, il cui ammontare è indipendente dalla quantità di servizio erogato.

I costi di esercizio definiti in seguito per il progetto di recupero del Moto-velodromo sono:

- costi di gestione;
- costi di manutenzione (ordinaria e straordinaria);
- costi operativi (relativi al costo del denaro).

6.4.2 Costi di gestione

Nella trattazione l'analisi dei ricavi è stata eseguita analiticamente, sulla base di esempi di strutture simili, mentre i costi di gestione sono stati calcolati in modo qualitativo facendo riferimento al documento *“La concessione degli impianti sportivi comunali tra politiche pubbliche e sostenibilità economica. Problemi applicativi”*¹. Si fa riferimento alla situazione impiantistica della città di Torino, dividendo gli impianti sportivi tra quelli dati in concessione e quelli a gestione diretta. Di questi ultimi è stata riportata una Tabella relativa ai costi e ricavi riferiti al periodo di un anno ed una in cui i costi sono stati suddivisi ulteriormente tra costo del personale, utenze ed altre spese (**T23**). Sono stati tralasciati i dati relativi alla manutenzione in quanto, nella fonte citata, viene indicato un importo medio

forfettario pari a euro 100.000,00; questo costo, probabilmente derivante da accordi di *global service* in capo alla Città di Torino e dunque ottenuti mediante un rapporto tra l'importo complessivo del contratto e il totale degli impianti a gestione diretta, è stato desunto da altri dati più precisi di cui si parlerà di seguito.

Gli impianti a cui si fa riferimento sono: il Palazzetto le Cupole, il Palazzo dello Sport, lo Stadio Primo Nebiolo, la Piscina Stadio Monumentale, il Palazzo del Ghiaccio e il Palazzo del Nuoto; pur trattandosi - come anticipato - di impianti a gestione diretta, per cui diversi per tipologia dal caso

studio del Motovelodromo, in cui viene richiesta una concessione ad un soggetto terzo, si è optato di utilizzare questi dati dal momento che i costi di gestione sono i medesimi, sia che la gestione sia diretta o che si tratti di concessione. Non si può trattare analogamente il dato relativo agli incassi, in quanto gli impianti a gestione diretta devono fornire un servizio che tuteli le realtà locali applicando un prezzo agevolato per fasce di utenti sensibili; nel caso di concessione a terzi si seguono le regole del libero mercato, si è dunque in condizione di piena concorrenzialità ed è possibile applicare una gestione economico-im-

Impianto	Personale	Utenze	Altre spese	Totale	Dimensione	Spese/m²
Palazzetto le cupole	€ 188.925,53	€ 99.934,38	-	€ 288.859,91	6.000,00	48,14
Palazzo dello sport	€ 188.049,72	€ 331.952,29	-	€ 520.002,01	18.500,00	28,11
Stadio Primo Nebiolo	€ 194.253,68	€ 155.724,03	€ 254,53	€ 349.977,71	31.500,00	11,11
media	€ 190.409,64	€ 195.870,23	€ 84,84	€ 386.279,88	-	€ 29,12

T23 Costi di gestione in alcuni impianti a gestione diretta

prenditoriale.

In seguito, i costi sono stati trasformati in costi parametrici dividendo ciascun importo per la superficie complessiva degli impianti e successivamente è stata eseguita una media aritmetica, escludendo dal campione i tre impianti che più differivano per destinazione d'uso e tipologia di costi da sostenere dal Motovelodromo, ovvero la Piscina Stadio Monumentale, il Palazzo del Ghiaccio e il Palazzo del Nuoto.

6.4.3 Costi di manutenzione

Per quanto riguarda i costi relativi

alla manutenzione ordinaria, si fa riferimento all'elaborazione sui dati dell'Assessorato allo sport del Comune di Torino (**T24**). I costi di manutenzione si riferiscono a 17 impianti di interesse cittadino e 11 impianti di interesse circoscrizionale, che nel 2015, anno in cui sono state svolte tali indagini, risultavano a gestione diretta da parte del Comune di Torino. Si è dunque ottenuto un valore che deriva dalla media aritmetica delle manutenzioni ordinarie divisa per il numero di impianti considerati pari a 28 e per 5 pari agli anni considerati. La determinazione dei costi di manutenzione straordinaria, ritenen-

anni	manutenzione ordinaria	manutenzione straordinaria	importo complessivo
2011	€ 586.251,00	€ 10.864,00	€ 597.115,00
2012	€ 233.032,00	€ 361.469,00	€ 594.501,00
2013	€ 652.775,00	€ 620.660,00	€ 1.273.435,00
2014	€ 491.559,00	€ 238.017,00	€ 729.576,00
2015	€ 521.074,00	€ 371.765,00	€ 892.839,00
totale	€ 2.484.691,00	€ 1.602.775,00	€ 4.087.466,00
media	€ 496.938,20	€ 320.555,00	€ 817.493,20
media per impianto	€ 17.747,79	€ 11.448,39	€ 817.493,20

T24 Costi di gestione annui in 28 impianti a gestione diretta a Torino

do i dati riportati in **T24** incongrui rispetto agli anni presi in esame, e in mancanza di ulteriori dati, è stata calcolata - come da prassi in letteratura - applicando una percentuale pari al 3% del costo di realizzazione ogni 15 anni (tendendo in considerazione

un possibile ribassamento dei costi di costruzione, cfr. **6.4.4**). Il valore ottenuto è stato suddiviso per 15, in modo da determinare un costo annuo; è stato infine reso parametrico per poterlo confrontare con i valori precedenti (**T25**).

Manutenzione ordinaria	Manutenzione straordinaria	Totale uscite	m ²	Manutenzione/m ²
€ 17.747,79	€ 11.682,07	€ 29.429,86	35.076,00	€ 0,84

T25 Riepilogo delle spese di gestione e manutenzione

6.4.4 Costo del denaro

È necessario considerare il costo del denaro dal momento che, verosimilmente, l'investimento da parte di un soggetto privato non potrebbe derivare - interamente - da capitale proprio. L'investitore, dunque, richiederà un prestito ad un istituto di credito bancario, impegnandosi a restituire una certa somma di denaro aumentata del cosiddetto interesse. Questo "compensa la controparte per la rinuncia temporanea al suo capitale, dato appunto in prestito"²; si configura, dunque, come il reddito derivante dal capitale prestato. L'interesse, dunque, è "il prezzo da pagare per

l'uso del capitale; il saggio di interesse è l'interesse prodotto dall'unità di moneta (1 €) nell'unità di tempo (1 anno). Questo dipende da diversi fattori; nelle applicazioni estimative deve il più delle volte essere scelto dal perito sulla base di indagini volte ad accertare le condizioni di impiego del capitale. In linea di massima, esso è direttamente proporzionale al rischio e alla durata di impiego"³.

Il mutuo concesso da un istituto di credito corrisponde infine alla quantità di denaro dato in prestito in cambio del pagamento di un interesse; il denaro va restituito periodicamente mediante le rate, che comprendono

una quota di interesse, pari agli interessi maturati sul debito rimanente nel periodo che intercorre tra il pagamento di una rata e l'altra; una quota di capitale, ovvero la parte di debito periodicamente restituita. Il calcolo della rata periodica viene effettuato applicando l'equazione:

$$a = A_0 \frac{iq^n}{q^n - 1}$$

dove

a = rata periodica

A_0 = debito iniziale

i = tasso di interesse

n = durata della restituzione

Il costo del capitale in prestito è stato calcolato⁴ supponendo che l'intero investimento sia finanziato da un istituto di credito (**T26**). Viene applicata una percentuale di ribasso pari al 27% sul costo di costruzione⁵ (*Lavori*

importo da finanziare	5.550.000,00 €
tasso d'interesse annuo fisso	2,30%
durata del mutuo (anni)	30
periodicità	annuale
rata	258.145,51
totale da rimborsare	7.744.365,21 €
interessi	2.194.365,21 €

T26 Costo del mutuo necessario al finanziamento dell'operazione

superficie intervento (m²)	costo annuo del denaro (€)	costo del denaro (€/m²)
35.076,00	258.145,51	7,36

T27 Costo del mutuo necessario al finanziamento dell'operazione

ed opere): l'ammontare del prestito (nell'ipotesi che gli imprevisti non vengano spesi, che le spese tecniche di progettazione siano sostenute dal privato, al netto anche queste di un'analoga percentuale di ribasso, e che vi sia una minima quota di capitale proprio), è pari a € 5.550.000,00. È applicato un tasso d'interesse fisso pari a 2,30%; il periodo di ammortamento del mutuo ipotizzato è pari a 30 anni. Come riportato in **T26**, ne deriva che l'importo annuo della rata è pari a € 258.145,51. Questo valore viene reso parametrico

in modo da poter essere confrontabile con i costi €/m² precedentemente individuati (**T27**).

6.4.5 Redditività del progetto e scenari alternativi

Vengono riportate sinteticamente le uscite e le entrate del progetto (**T28**): considerando i costi relativi la gestione, la manutenzione e il prestito da parte di un istituto bancario, il progetto risulta essere remunerativo per circa € 15,30/m².

È realistico pensare che tale redditivi-

Costi di manutenzione (€/m²)	Costi di gestione (€/m²)	Costo del denaro (€/m²)	Totale uscite (€/m²)
0,84 €	29,12 €	7,36 €	37,32
Ricavi Motovelodromo + eventi (€/m²)	Ricavi esercizi commerciali (€/m²)	Ricavi Mo.To + Bar (€/m²)	Totale entrate (€/m²)
13,90 €	23,41 €	15,31 €	52,62
Totale entrate (€/m²)	Totale uscite (€/m²)	Saldo (€/m²)	
52,62 €	37,32 €	15,30 €	

T28 Riepilogo di costi ed entrate del progetto

tà, nell'ottica di un investitore privato (al netto dell'accesso ad eventuali canali di finanziamento altri, in questo momento non contemplato e degli imprevisti, non considerati), possa essere sufficiente a garantire l'interesse verso l'investimento proposto. Nell'ottica di riduzione dei costi da sostenere, non è realistico ipotizzare che i costi di manutenzione straordinaria vengano sostenuti dal soggetto pubblico (se non in seguito ad uno specifico accordo tra le parti), sia perché non contemplato all'interno dell'*Avviso Esplorativo* della Città di Torino (in cui è espressamente escluso qualsiasi contributo da parte dell'ente pubblico), sia perché non è previsto dall'accordo di concessione di valorizzazione. Questo, infatti, prevede che l'utilizzatore si faccia "*carico della riqualificazione, della riconversione funzionale e della manutenzione ordinaria e straordinaria del bene [...]. L'Ente [...] risparmia i costi di gestione ordinaria, quali, a titolo esemplificativo, le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, di vigilanza, di custodia e di messa in sicurezza [...]. Inoltre, dato che gli immobile rimangono di proprietà pubblica, l'investitore non deve sostenere i costi di acquisto, pur avendone la completa disponibilità*"⁷. Qualora,

ad ogni modo, le spese straordinarie fossero sostenute dal pubblico, il risparmio effettivo potrebbe consistere in pochi centesimi al metro quadro. Sulla base delle ipotesi fin qui sostenute, vengono di seguito analizzati in sintesi alcuni scenari progettuali alternativi (**T29**), al fine di valutare il rapporto tra le uscite e le entrate ipotizzando di:

- 1) provvedere alla sola rifunzionalizzazione dell'impianto esistente, ricostruendo il collegamento con Via Lomellina e realizzando i parcheggi a raso (in luogo della tribuna sud), continuando a mantenere la superficie destinata alle attività commerciali (in ottemperanza alla *Legge regionale 4 ottobre 2018, n. 16. Misure per il riutilizzo, la riqualificazione dell'edificato e la rigenerazione urbana, cfr. 6.5.1*);
- 2) provvedere alla sola rifunzionalizzazione dell'impianto esistente, ricostruendo il collegamento con Via Lomellina e realizzando i parcheggi a raso (tribuna sud), ipotizzando di aumentare del 50% la superficie commerciale rispetto allo scenario progettuale attuale (nonostante non vi sia aumento di SLP dovuta alla presenza del nuovo centro sportivo);
- 3) provvedere alla rifunzionalizzazione dell'impianto esistente, proponendo la costruzione del centro

Elementi progettuali	Scenario Progettuale	Scenario alternativo 1	Scenario alternativo 2	Scenario alternativo 3
Recupero dei manufatti esistenti	✓	✓	✓	✓
Demolizione della tribuna sud e realizzazione del parcheggio a raso	✓	✓	✓	✓
Ricostruzione dell'accesso a Via Lomellina	✓	✓	✓	✓
Costruzione del nuovo centro sportivo Mo.To e del suo Bar	✓	✗	✗	✓
Aumento della superficie commerciale	✗	✗	✓	✓
Diminuzione della superficie commerciale	✗	✓	✗	✗

T29 Riepilogo degli elementi del progetto nelle alternative progettuali considerate

sportivo Mo.To, dei suoi parcheggi e del collegamento con Via Lomellina e prevedendo di aumentare del 50% la superficie commerciale rispetto allo scenario progettuale attuale.

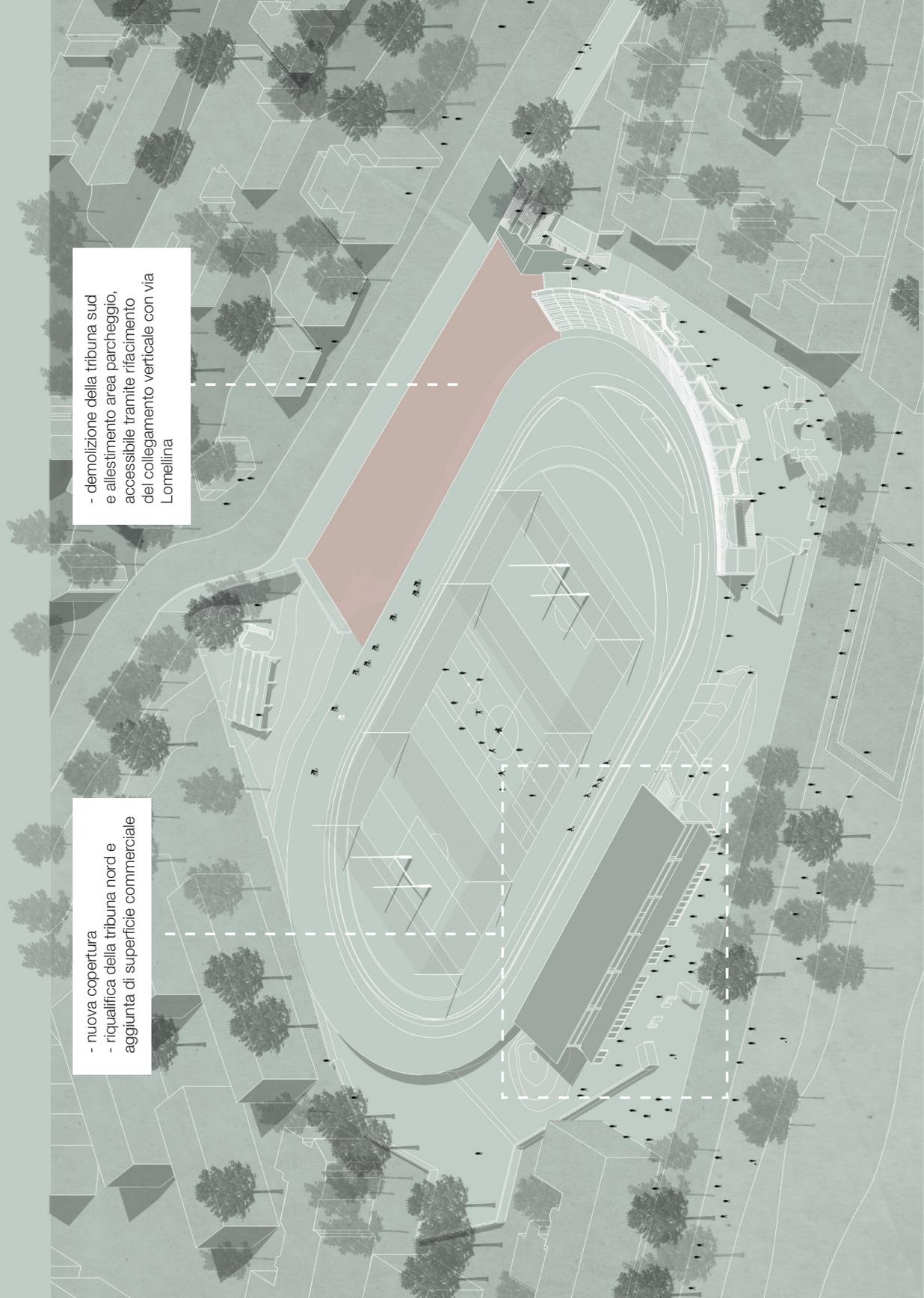
6.4.6 Scenario alternativo 1

In questo scenario progettuale viene riqualificato l'impianto storico del Motovelodromo "Fausto Coppi"; la superficie destinata ad attività commerciali viene mantenuta pari a quella prevista dallo scenario progettuale attuale (**P04**). Nei costi rientrano

dunque tutte le voci già conteggiate per via parametrica, a meno della realizzazione del nuovo centro sportivo (**T30**). Vengono ricalcolati i costi (ribassando il costo di costruzione nella voce *Lavori ed Opere* della percentuale pari al 27% e non considerando la somma relativa agli imprevisti - cfr. **6.4.4**) e i ricavi: i primi diminuiscono in relazione alla diminuzione del prestito concesso e alla manutenzione straordinaria (calcolata sulla base del costo di realizzazione dell'opera); i secondi non prevedono le entrate derivanti dalla costruzione del Mo.To.

- nuova copertura
- riqualifica della tribuna nord e
aggiunta di superficie commerciale

- demolizione della tribuna sud
e allestimento area parcheggio,
accessibile tramite rifacimento
del collegamento verticale con via
Lomellina



Importo lavori	Euro
Lavori ed opere	1.890.427,71
Oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	56.712,83
Totale importo	1.947.140,54
Somme a disposizione della stazione appaltante	
Imprevisti (5%)	-
Spese tecniche per progettazione e D.LL (8%)	110.400,98
IVA totale	461.642,45
Totale somme a disposizione	572.043,43
Totale costo realizzazione	2.519.183,97

T30 Costo di costruzione nello scenario progettuale ipotizzato

Questo scenario progettuale alternativo è scarsamente redditizio, in quanto la differenza tra le entrate e le uscite è positiva per meno di 4,00 €/m². Considerando che gli imprevisti non sono stati calcolati e che non si tiene conto del fatto che le entrate derivanti dalle attività commerciali potrebbero sensibilmente diminuire (in assenza il centro sportivo Mo.To, che funzionerebbe da catalizzatore per l'intera area) questo margine di guadagno è considerabile come irrisorio.

scenario

1



ricavi

52,62 €/m²
37,30 €/m²

costi

37,32 €/m²
33,47 €/m²

-

=

saldo

15,30 €/m²
3,83 €/m²



valori **var. percentuale**

29,12 €/m²

29,12 €/m²

0,84 €/m²

0,71 €/m²

-15%

7,36 €/m²

3,64 €/m²

-51%

13,89 €/m²

13,89 €/m²

23,41 €/m²

23,41 €/m²

15,31 €/m²

-

-100%

6.4.6 Scenario alternativo 2

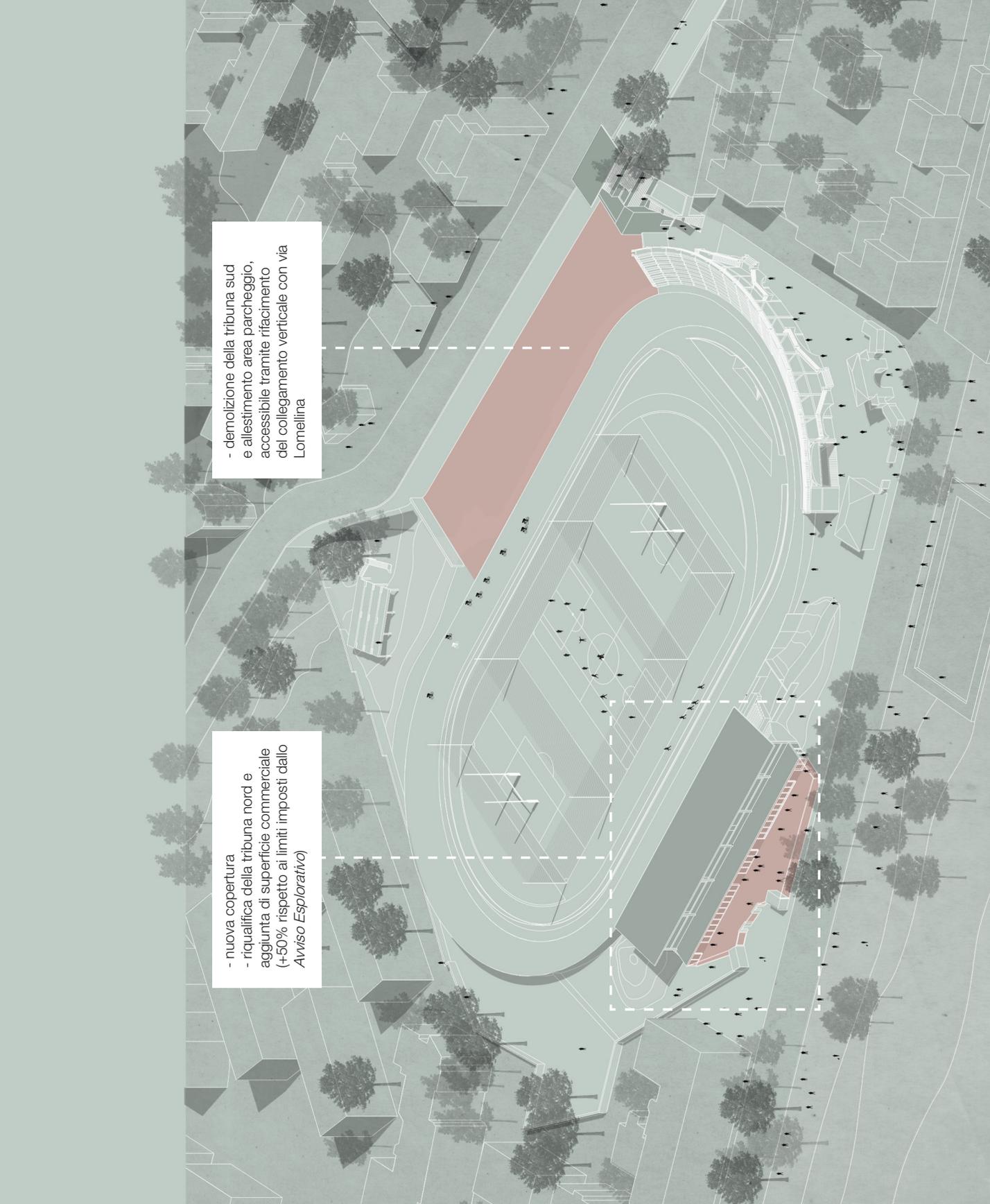
In questo scenario progettuale viene riquilibrato l'impianto storico del Motovelodromo "Fausto Coppi"; la superficie destinata ad attività commerciali viene aumentata del 50% rispetto a quella prevista dallo scenario progettuale attuale (P05). È assunto come invariato il ricavo parametrico (€/m²) derivante dalle attività commerciali, ma verosimilmente la loro attrattività potrebbe risentire della non realizzazione del Mo.To. Nei costi da sostenere rientrano tutte le voci già conteggiate per via parametrica

(aumentando la metratura della manica commerciale), a meno del nuovo centro sportivo (T31).

Vengono ricalcolati i costi (ribassando il costo di costruzione nella voce *Lavori ed Opere* della percentuale pari al 27% e non considerando la somma relativa agli imprevisti - cfr. 6.4.4) e i ricavi: i primi diminuiscono in relazione alla diminuzione del prestito concesso e alla manutenzione straordinaria (calcolata sulla base del costo di realizzazione dell'opera); i secondi non prevedono le entrate derivanti dalla costruzione del centro sportivo

Importo lavori	Euro
Lavori ed opere	2.024.061,51
Oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	60.721,85
Totale importo	2.084.783,36
Somme a disposizione della stazione appaltante	
Imprevisti (8%)	-
Spese tecniche per progettazione e D.LL (8%)	118.205,19
IVA totale	484.657,48
Totale somme a disposizione	602.862,67
Totale costo realizzazione	2.687.646,03

T31 Costo di costruzione nello scenario progettuale ipotizzato



- nuova copertura
- riqualifica della tribuna nord e
aggiunta di superficie commerciale
(+50% rispetto ai limiti imposti dallo
Avviso Esplorativo)

- demolizione della tribuna sud
e allestimento area parcheggio,
accessibile tramite rifacimento
del collegamento verticale con via
Lomellina

Mo.To ma risentono dell'aumento della superficie commerciale.

Questo scenario progettuale alternativo è redditizio (al pari dello scenario progettuale attualmente considerato); potrebbe veder aumentare la sua redditività andato ad incrementare ulteriormente la superficie destinata alle attività commerciali; non si tiene tuttavia in considerazione il fatto che le entrate derivanti dalle attività commerciali potrebbero sensibilmente diminuire in assenza dell'indotto dovuto al nuovo centro sportivo.

scenario
2



valori

var. percentuale

29,12 €/m²

29,12 €/m²

0,84 €/m²

0,71 €/m²

-15%

7,36 €/m²

3,84 €/m²

-48%

13,89 €/m²

13,89 €/m²

23,41 €/m²

35,12 €/m²

+150%

15,31 €/m²

-

-100%

ricavi

52,62 €/m²

49,01 €/m²

costi

37,32 €/m²

33,67 €/m²

-

=

saldo

15,30 €/m²

15,34 €/m²



I valori in nero rappresentano i valori di partenza (scenario progettuale)

I valori colorati rappresentano i valori dello scenario considerato

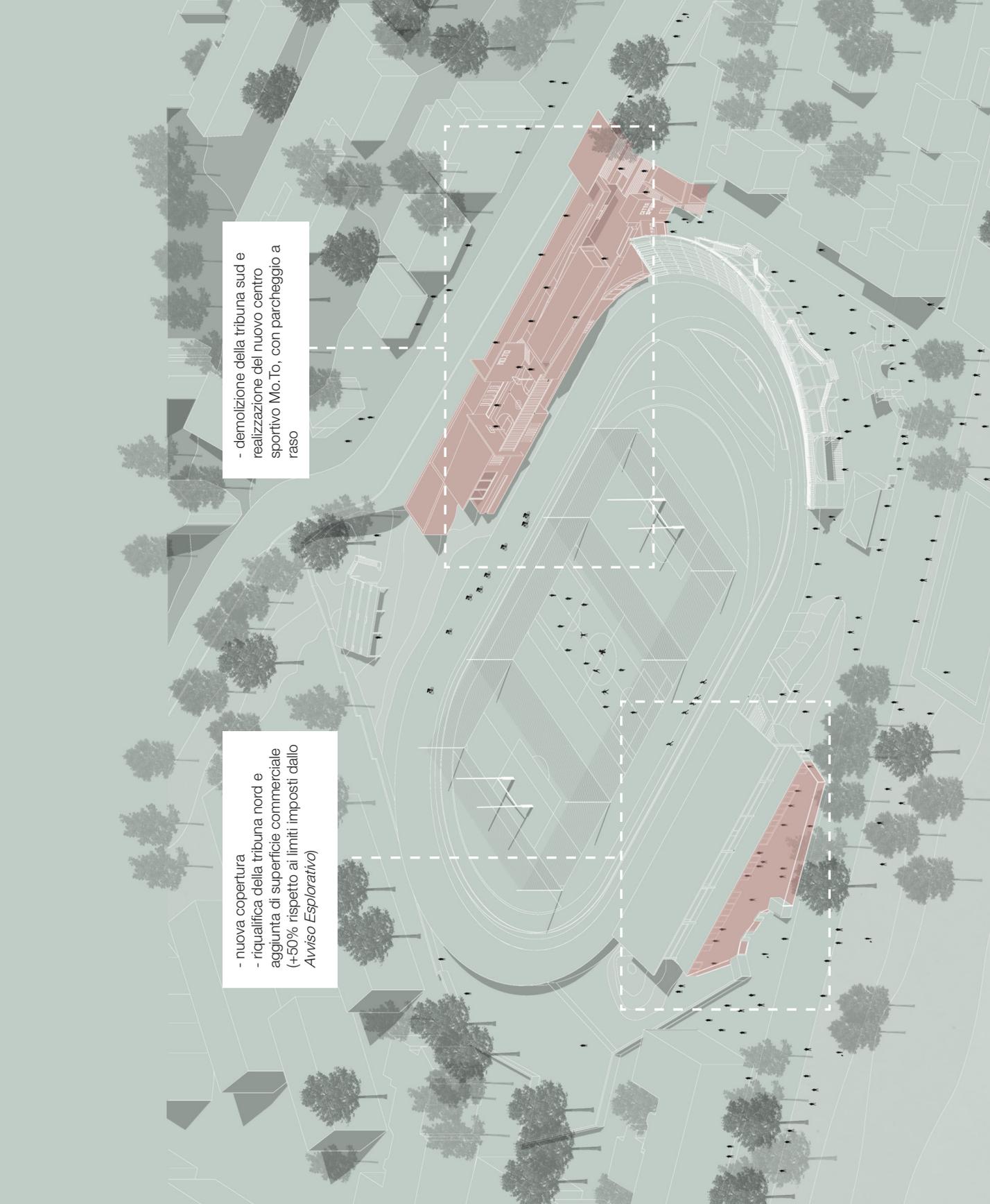
6.4.7 Scenario alternativo 3

In questo scenario progettuale viene riqualificato l'impianto storico del Motovelodromo "Fausto Coppi" ed è prevista l'aggiunta del centro sportivo Mo.To; la superficie destinata ad attività commerciali viene aumentata del 50% rispetto a quella prevista dallo scenario progettuale attuale (P06). I costi del progetto aumentano in relazione all'aumento di superficie destinata ad ospitare un vero e pro-

prio edificio commerciale (e non una semplice aggiunta volumetrica, come prevista dallo scenario progettuale attuale, T32), quindi i costi manutentivi e relativi al prestito del denaro (T38). Le entrate derivanti dalle attività commerciali sono sensibilmente maggiori; pertanto, questo scenario è migliorativo dello scenario attuale e, come facilmente ipotizzabile, risulta essere l'opzione più redditizia.

Importo lavori	Euro
Lavori ed opere	4.498.530,83
Oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	134.955,92
Totale importo	4.633.486,75
Somme a disposizione della stazione appaltante	
Imprevisti (8%)	-
Spese tecniche per progettazione e D.LL (8%)	262.714,20
IVA totale	1.077.164,21
Totale somme a disposizione	1.339.878,41
Totale costo realizzazione	5.973.365,17

T32 Costo di costruzione nello scenario progettuale ipotizzato



- demolizione della tribuna sud e
realizzazione del nuovo centro
sportivo Mo.To, con parcheggio a
raso

- nuova copertura
- riqualifica della tribuna nord e
aggiunta di superficie commerciale
(+50% rispetto ai limiti imposti dallo
Avviso Esplorativo)

scenario
3



ricavi

52,62 €/m²
64,32 €/m²

costi

37,32 €/m²
37,81 €/m²

saldo

15,30 €/m²
26,51 €/m²



valori **var. percentuale**

29,12 €/m²

29,12 €/m²

0,84 €/m²

0,84 €/m²

7,36 €/m²

7,85 €/m²

+7%

13,89 €/m²

13,89 €/m²

23,41 €/m²

35,12 €/m²

+150%

15,31 €/m²

15,31 €/m²

I valori in nero rappresentano i valori di partenza (scenario progettuale)
I valori colorati rappresentano i valori dello scenario considerato

Note

- 1** www.anci.piemonte.it/wp-content/.../Gestione-impianti-sportivi-comunali-2018.pdf
- 2** Materiale didattico (Rebaudengo M., *Valutazione della sostenibilità economica del progetto C.* Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale per il Progetto Sostenibile, A.A. 2017-18)
- 3** idem
- 4** <http://www.fineretum.it/html/Calcolatore5.html>
- 5** <https://www.mutuionline.it>
- 6** Elaborazione degli autori sulla base di Banca Dati Regionale - Contratti pubblici, anno 2017
- 7** https://www.fondazioneifel.it/documenti-e-pubblicazioni/item/download/317_5a15629be1d-8d4c80aa4b5e7d93a8795, p. 52

6.5 possibili canali di finanziamento

È ragionevole ipotizzare che, considerata l'importanza storica, culturale e architettonica che l'impianto riveste, il progetto di riqualificazione urbana dell'area del motovelodromo possa ricevere il contributo di enti, pubblici o privati, che agiscono sul territorio per la promozione e la valorizzazione del patrimonio.

Anche se non sono attivi, nel momento di stesura di questo elaborato, bandi per l'erogazione di contributi a sostegno di interventi di recupero e valorizzazione di impianti sportivi storici o per la realizzazione di nuovi centri sportivi, è ragionevole pensare che possano essere anche questi dei canali di finanziamento fruibili.

6.5.1 Legge regionale 4 ottobre 2018, n. 16. Misure per il riuso, la riqualificazione dell'edificato e la rigenerazio-

ne urbana⁸

Obiettivo della legge regionale di recente approvazione è la “*promozione della bellezza, intesa come qualità urbanistica, del paesaggio, urbana e del costruito*”. La Regione, così come precisato, intende promuovere interventi di riqualificazione dell'esistente, inclusa la promozione della rigenerazione urbana, con particolare riferimento ad interventi che limitino il consumo di suolo. L'art. 12, “*Interventi di rigenerazione urbana*”, prevede l'individuazione di aree particolarmente cruciali per la riqualifica della città “*in funzione di una maggiore efficienza energetica, strutturale, ambientale o a fini sociali*”; gli interventi di recupero possono di fatto essere presentati anche da soggetti privati. Per promuovere gli obiettivi di cui sopra, è prevista una premialità del 30% del volume esistente (calcola-

to in base alle regole urbanistiche vigenti nel comune). Questa premialità è aumentata del 10% nel caso in cui la progettazione sia esito di un concorso. Per questo motivo è ragionevole pensare che la superficie commerciale da progetto possa godere delle aggiunte volumetriche ipotizzate anche senza la realizzazione dell'edificio destinato ad attività sportiva; questo consentirebbe un aumento dei ricavi derivanti dalla locazione degli impianti o dalla gestione diretta degli esercizi commerciali.

6.5.2 Legge regionale 1 agosto 2018, n. 11. Disposizioni coordinate in materia di cultura⁹

Obiettivo della Legge Regionale, promossa dalla Giunta Chiamparino per aggiornare l'impianto normativo esigente e regolamentare lo sviluppo della cultura in maniera unitaria, è, tra gli altri, *“la conservazione, lo studio, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale del Piemonte”* (art. 2). All'art. 11 *“Beni culturali di interesse artistico, storico, archeologico”*, è precisato che la Regione *“promuove e sostiene [...] la messa in sicurezza, il recupero, la salvaguardia, la conoscenza e la valorizzazione dei beni*

culturali di interesse artistico, storico, religioso, archeologico nel loro contesto di paesaggio culturale e ne favorisce la manutenzione, l'utilizzo, l'accessibilità e la fruizione pubblica anche sulla base di specifici progetti”. Al fine di raggiungere gli obiettivi di cui sopra, la Regione ha dunque il compito di promuovere *“accordi con il Ministero dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo, con altre regioni, enti pubblici locali e nazionali, organismi internazionali, università, istituti scolastici e di formazione ed enti privati che operano in ambito culturale”*. L'art. 7, infine, chiarisce le modalità di intervento da parte della Regione: essa interviene programmando e realizzando direttamente gli interventi o in partenariato; sostenendo i programmi di recupero mediante *“l'assegnazione di contributi a favore dell'ente terzo organizzatore e realizzatore, anche in forma di associazione di rappresentanza di categorie di soggetti culturali”*; sostenendo le imprese culturali mediante contributi in conto capitale o in conto interessi, *“l'attivazione di fondi di garanzia, di fondi rotativi, di altri strumenti di ingegneria finanziaria”*. Questi strumenti possono essere individuati su base annuale o pluriennale, con modalità stabilite dalla Giunta

regionale, e sono attivati con procedure di evidenza pubblica.

6.5.3 Fondi strutturali europei 2021-2027

I fondi strutturali sono lo strumento mediante il quale l'Unione Europea sostiene politiche di coesione atte a incentivare lo sviluppo economico e migliorare il tenore di vita degli stati membri, cercando in particolare di riequilibrare le disparità esistenti tra le diverse regioni europee. L'asse programmatico 6 (Fondi FSE e FESR), "*Sviluppo urbano sostenibile*", prevede tra gli obiettivi, la conservazione, la protezione, la promozione e lo sviluppo del patrimonio culturale e naturale. In particolare, sono previsti interventi per la tutela dei beni materiali e immateriali "*nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tale da consolidare e promuovere processi di sviluppo*"¹⁰. Benché le linee programmatiche dei fondi per i prossimi sette anni siano ancora in definizione, è lecito ipotizzare che questi fondi possano essere riconfermati; l'Italia, ad ogni modo, riceverà dall'Europa 43.4 miliardi di euro (+6% rispetto al 2014-2020), da gestire tra i sei assi programmatici previsti¹¹.

6.5.4 Altri canali di finanziamento

Un altro possibile canale di finanziamento è quello delle fondazioni bancarie (Compagnia di San Paolo, Cassa di Risparmio di Cuneo, ecc.) già molto attive in passato per la promozione e la valorizzazione del patrimonio storico presente sul territorio.

Tra queste, la Fondazione Crt è molto attenta al patrimonio esistente sul territorio, nel 2018 ha infatti indetto un bando, denominato "*Restauro e Cantieri diffusi*", stanziando 2,5 milioni di euro³, con l'obiettivo di valorizzare e permettere la fruizione da parte del pubblico di beni storici, architettonici ed artistici presenti sul territorio di Piemonte e Valle d'Aosta.

Dal 2003 al 2017 la fondazione CRT ha devoluto 40 milioni di euro, intervenendo su 2.430 aree da tutelare e conservare¹².

Nel "*Documento programmatico previsionale per l'esercizio 1° Gennaio - 31 Dicembre 2019*"¹³ si evince che una delle *mission* della Fondazione è quella di continuare a finanziare interventi che siano in grado di promuovere uno sviluppo del territorio.

Le risorse per il 2019 per l'area arte e cultura sono di 16.100.000, per un totale di 55.000.000 se si sommano gli altri settori di intervento.

L'area arte e cultura mira a conserva-

re e valorizzare il patrimonio, operando nel settore del restauro: anche nel 2019 sarà rilanciato il bando “*Cantieri diffusi*” per il recupero conservativo del patrimonio (mobile e/o immobile) storico.

Note

9 http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/31/attach/aa_aa_re-gione%20piemonte%20-%20legge%20regionale_2018-08-01_64470.pdf

10 http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/25/attach/dgr_06965_990_01062018.pdf

11 <https://www.ilsole24ore.com/art/mondo/2018-05-29/all-italia-piu-6percento-fondi-europei--210036.shtml?uuid=AEEkNywE>

12 <http://www.fondazioneart.it/attivita/C3%A0/arte-e-cultura/2018-restauri.html>

13 www.fondazioneart.it/fondazione/documento-programmatico-previsionale-2019.pdf



V06 Vista d'insieme sul centro sportivo dalla gradinata curva



0.4 conclusioni

La finalità di questa Tesi di Laurea Magistrale è quella di riqualificare un'area storica della città di Torino, fino ad oggi troppo spesso abbandonata a se stessa. A volte completamente dimenticata. Eppure, un tempo il Motovelodromo è stata una delle case del ciclismo italiano: il valore storico, culturale e sportivo del “Fausto Coppi” è inestimabile.

Il progetto del Mo.To, nato da considerazioni strettamente funzionali in aderenza all'*Avviso Esplorativo* pubblicato nel maggio 2018 dalla Città di Torino, si è tramutata rapidamente nell'occasione di ricucire un brano di città che presenta criticità evidenti. Benché prenda una direzione certamente altra rispetto alle intenzioni sottese dal bando dell'Amministrazione comunale, si ritiene essere questa l'occasione per presentare scenari di riuso e valorizzazione che, in tutta

probabilità, non sono ancora stati contemplati. Questi, benché necessiterebbero di una visione programmatica sensibilmente maggiore – quindi di investimenti ingenti rispetto ai soli interventi di ristrutturazione attualmente previsti dall'*Avviso*, o, più realisticamente, di un investitore privato fortemente motivato – potrebbero apportare all'impianto una linfa vitale senza precedenti.

La definizione di uno spazio pubblico nuovo, accessibile da tutti e finalmente risolto, si configurerebbe allora prioritario rispetto alla riqualificazione dell'impianto stesso, poiché intrinsecamente connesso all'architettura del luogo, al tessuto della città, a qualsiasi visione legata al miglioramento della condizione attuale. La pubblicazione di un bando ufficiale, in data prossima, dovrebbe poter attirare l'attenzione di una pluralità di soggetti, così

come accaduto nel caso studio del Vigorelli a Milano: il confronto tra le parti – progettisti, gestori, amministrazione – potrebbe rivelarsi un momento particolarmente produttivo nell’ottica di proporre un progetto convincente, sostenibile, funzionale. Per far sì che questo accada, è necessario agevolare, nei limiti del profondo rispetto del patrimonio esistente, l’intervento di un investitore privato. Il progetto illustrato in questo elaborato, benché strettamente connesso alle funzioni previste e alla sua morfologia, risulta essere mediamente remunerativo in ottica privata. Le simulazioni condotte tenendo in considerazione i flussi di cassa derivanti dalle entrate (ipotizzando di non costruire il centro sportivo su via Lomellina) e dalle uscite (principalmente dovute ai costi di ristrutturazione e demolizione, del rifacimento del collegamento tra via Castiglione e via Lomellina e della realizzazione del parcheggio) hanno evidenziato però come il bando, strutturato nelle modalità attualmente previste, non consentirebbe di rientrare dell’investimento in maniera sostanziale, a meno che non venga tralasciata la realizzazione di un parcheggio (peraltro interrotto, così come richiesto dall’*Avviso Esplorativo*) o aumentando la super-

ficie destinata ad attività commerciali (oltre il limite imposto del 25% di SLP). Anche in questo caso, però, non è escluso che le entrate ipotizzate nel quadro economico risentano (negativamente) della non realizzazione del grande centro sportivo aggiunto, che potrebbe in qualche modo funzionare da grande catalizzatore per l’intera area, consentendo maggiori ricavi. L’ipotesi economica finale, pensando che il centro sportivo possa essere realizzato e che la manica commerciale possa essere decisamente ampliata, potrebbe garantire un margine di guadagno certamente più solido ed aprire a nuovi scenari progettuali.

La struttura dell’*Avviso Esplorativo*, in ragione degli studi effettuati, potrebbe dunque essere rivista. È infatti ragionevole pensare che, se da un lato il soggetto pubblico tenga - a ragione - alla tutela dell’impianto originario e della sua vocazione sportiva, dall’altro è giusto garantire ad un possibile investitore privato la possibilità di guadagno derivante dalla gestione dell’impianto, al fine di evitare che, come peraltro accaduto nel passato (anche recente), che l’affido dell’opera si trasformi nell’ennesimo tentativo di ripristino di una struttura intrinsecamente obsoleta e attualmente fuori dalle logiche di mercato.

0.5 bibliografia

- [1] Bondonio P., Dansero E., Genova C. (a cura di), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre*. Torino, Franco Angeli, 2018
- [2] Bassi A., *Costi per tipologie edilizie. La valutazione economica dei progetti in fase preliminare*. Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2014
- [3] AA.VV., *I Velodromi. Storia, architettura e competizioni*. Orio al Serio, RCS MediaGroup S.p.a, 2018 (*La Bicicletta*, 18)
- [4] Collegio Ingegneri e Architetti Milano, *Prezzi Tipologie Edilizie 2014*. Roma, Tipografia del genio civile, 2014
- [5] Curtis W. J., *L'architettura moderna dal 1900*. Milano, Phaidon, 2006
- [6] CONI Servizi S.p.a., *Prezzario per impianti sportivi*. Roma, Tipografia del genio civile, 2014
- [7] Federazione Italiana Rugby, *Regolamento di gioco*. Roma, C.N. Ar. - Gruppo Tecnico Arbitrale, 2018
- [8] Acocella A., *L'architettura del mattone faccia a vista*. Faenza, Laterservice, 2009
- [9] Roscelli R. (a cura di), *Manuale di estimo. Valutazioni economiche ed esercizio della professione*. Milano, UTET Università, 2014
- [10] Magnaghi A., Monge M., Re L., *Guida all'architettura moderna di Torino*. Torino, Lindau, 1995
- [11] Stirling J., *Die Neue Staatsgalerie*. Stoccarda, Hatje, 1984
- [12] Campioli A., Lavagna M., *Tecniche e architettura*. Milano, CittàStudi, 2013
- [13] Brambilla G.F., *Il manuale del mattone faccia a vista. Codice di pratica per il progettista, il direttore dei lavori, il capocantiere ed il posatore*. Faenza, Laterservice, 2006
- [14] Romagnoni L., *Lo stadio nella città*. Firenze, Alinea, 2010

Tesi

- [15] Calderaro E., *Il motovelodromo Fausto Coppi: occasione di rinascita dello sport e del benessere nel quartiere di Madonna del Pilone*. Rel. Cristina Coscia, Annalisa Dameri, Jean Marc Christian Tulliani. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio, 2016
- [16] Boggia E., *L'art decò a Torino: Vittorio Eugenio Bellatorre di Rosana*. Rel. Annalisa Dameri. Politecnico di Torino, Corso di laurea specialistica in Architettura (Restauro e Valorizzazione), 2007
- [17] Camoletto P., *Proposta di riuso del motovelodromo Fausto Coppi di Torino*. Rel. Elio Luzi, Vittorio Nascè. Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, 2000
- [18] Gios M., *Il centro internazionale della cultura della bicicletta: la riqualificazione del motovelodromo Fausto Coppi di Torino*. Rel. Guido Laganà. Politecnico di Torino, Corso di laurea specialistica in Architettura, 2010
- [19] Negri F., *Eugenio Ballatore di Rosana Architetto (1880-1948) - Il trionfo della tradizione moderna*. Rel. Elena Dellapiana. Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, 2009
- [20] Ferrero V., Ribaudò R.R., *Torino: il Motovelodromo (1920) e lo Stadio Filadelfia (1926): analisi storica dei problemi urbani ed edilizi*. Rel. Giovanni Maria Lupo. Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, 1999

Dispense

- [21] Rebaudengo M., *Valutazione della sostenibilità economica del progetto C*. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale per il Progetto Sostenibile, A.A. 2017-18
- [22] Ingaramo L., *Teorie e strumenti per le valutazioni immobiliare*. Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, A.A. 2015-16
- [23] Pollo R., *Progettazione tecnologica ambientale*. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale per il Progetto Sostenibile, A.A. 2016-17
- [1] Griffa C., Giordano R., Curto R.A., *Atelier finale di progettazione C*. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale per il Progetto Sostenibile, A.A. 2017-18

0.6 sitografia

Concorso Vigorelli

- <https://www.ilfattoquotidiano.it/2014/03/23/milano-ok-al-restauro-del-velodromo-vigorelli-riapre-il-tempio-del-ciclismo-su-pista/923469/>
- <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2017-09-19/al-velodromo-vigorelli-milano-bici-torna-protagonista-3-giorni-170047.shtml?uuid=AEvI2sVC>
- <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-10-09/vigorelli-arriva-vincolo-beni-122851.shtml?uuid=AbwoHlRl>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Velodromo_Maspes-Vigorelli/
- <http://vigorelli.eu/>
- <http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/notizie/dettaglio/2270-concorso-vigorelli>
- <https://www.divisare.com/>
- <http://www.milanotoday.it/sport/vigorelli-pista-storica-salva.html>
- <http://deuscustoms.com/blog/the-cycling-temple/>

Riferimenti progettuali

- <https://www.archdaily.com/124725/ad-classics-neue-staatsgalerie-james-stirling>
- <https://www.hopkins.co.uk/>
- <https://www.rcrarquitectes.es/>
- <https://www.dezeen.com/>
- <https://sticks-and-stones.info/2018/11/17/neue-staatsgalerie-james-stirling-and-michael-wilford-associates-stuttgart/>
- <https://www.hernehillvelodrome.com/>

Motovelodromo “Fausto Coppi”

- http://www.comune.torino.it/comunevende/5_2018_Motovelodromo/52018---motovelodromo.shtml
- http://www.comune.torino.it/bandi/pdf/files/avviso_motovelodromo.pdf
- http://www.comune.torino.it/comunevende/bm~doc/5_2018_decreto_mibac_motovelodromo.pdf
- http://www.comune.torino.it/comunevende/5_2018_Motovelodromo/index.shtml
- http://www.comune.torino.it/comunevende/bm~doc/5_2018_verbalepubblicazione_motovelodromo.pdf
- <http://www.piemontemese.it/2017/11/30/quasi-centanni-di-motovelodromo-di-manuela-vetrano/>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Motovelodromo_Fausto_Coppi
- <https://www.openhousetorino.it/edifici/motovelodromo/>
- <https://www.lastampa.it/2017/08/31/cronaca/motovelodromo-un-bando-contro-il-degrado-gik8tn8ervPwXoy5CFtsBI/pagina.html>
- <https://www.lastampa.it/2018/04/05/cronaca/cercasi-proposte-e-progetti-per-risportare-in-vita-il-motovelodromo-di-corso-casale-2Fm7oOpJavMck2hnDTZ8mO/pagina.html>
- <https://www.lastampa.it/2016/03/30/cronaca/tanti-progetti-per-rivalorizzare-il-motovelodromo-kuzoW9UOgCiLL2YonLBBcM/pagina.html>
- <http://www.torinotoday.it/video/motovelodromo-ristrutturazione-acquirente.html>
- <http://www.museotorino.it>
- <https://www.lastampa.it/2015/11/28/cronaca/motovelodromo-restituito-oggi-ai-torinesi-jdW5y1UX2aBRolSM8NzynM/pagina.html>
- http://www.cronacacomune.it/media/uploads/allegati/44/motovelodromo_scheda_mappa_opere_ott2017_1.pdf
- <http://www.ballatore.it/default.aspx>
- <http://www.comune.torino.it/statistica/dati/demog.htm>
- <http://geoportale.comune.torino.it/web/>
- <http://www.anemostorino.com/cogestione-motovelodromo-fausto-coppi-di-torino/>

Impianti sportivi e gestione

- <http://www.anci.piemonte.it/wp-content/uploads/2018/06/Gestione-impian-ti-sportivi-comunali-2018.pdf>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Rugby_a_15
- https://it.wikipedia.org/wiki/Campo_da_calcio_a_5
- <http://www.sponsornet.it/interviste/eventi-e-media/nuove-competen-ze-per-la-gestione-dei-nuovi-stadi.html>
- <https://www.velodromofrancone.it/>
- <http://www.velodromemontichiari.com/it/>
- <http://crossfittorino.it/>
- <http://www.bsideclimbing.it/>
- <https://www.custorino.it/>
- https://www.gazzetta.it/Ciclismo/24-07-2018/prefettura-brescia-montichiari-re-sta-chiuso-finche-tetto-non-posto-280880067087.shtml?refresh_ce-cp
- <https://www.cyclinside.it/web/i-velodromi-storici-italiani-un-patrimonio-ciclisti-co-da-valorizzare/>
- <https://www.redbull.com/it-it/velodromi-che-passione>
- <https://www.cyclinside.it/web/due-giorni-al-politecnico-per-innamorarsi-dei-ve-lodromi-e-per-far-rinascere-la-pista-in-italia/>
- <http://www.comune.torino.it/decentr/>
- <https://www.ufficiostampa.provincia.tn.it/Comunicati/Esiste-un-etica-die-tro-il-record>
- <http://www.funandsport.it/le-differenze-tra-campi-da-calcio-in-erba-natura-le-e-in-erba-sintetica-un-vademecum-per-orientarsi/>
- <http://www.palestretorino.it/>

Riferimenti legislativi

- <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/cultura-turismo-sport/cultura/leg-ge-sulla-cultura-novita-nuovo-testo-unico>
- https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documen-ti/2018-12/dgr_36-7968_piano_promozione_2019_-_prime_misure.pdf
- http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/41/attach/aa_aa_regione%20piemonte%20-%20legge%20regionale_2018-10-05_65265.pdf

- http://www.regione.piemonte.it/governo/bollettino/abbonati/2018/31/attach/aa_aa_regione%20piemonte%20-%20legge%20regionale_2018-08-01_64470.pdf

Ciclismo

- https://it.wikipedia.org/wiki/Specialit%C3%A0_del_ciclismo_su_pista
- <http://www.progetto.vento.polimi.it/>
- <http://www.milanotorino.it/it/>
- <http://www.ilgranpiemonte.it/it/>
- <https://www.uci.org/>

Possibili canali di finanziamento

- <http://www.fondazioneCRT.it/>
- <https://www.cdp.it/>
- <http://www.sportindustry.com/site/Home/Categorie/artCatFinanziamentiEBandi-perImpiantisticaSportiva.1002505.1.20.1.1.html>

0.5 ringraziamenti

Desideriamo ringraziare il Professore Gustavo Ambrosini, Relatore di questo elaborato di Tesi, per il supporto fornito nella redazione del progetto e per l'interesse suscitato in noi nei confronti di questo caso studio.

Ringraziamo anche la Professoressa Manuela Rebaudengo, Correlatrice, per l'estrema disponibilità dimostrata e per la preziosa guida nella stesura della parte di Tesi relativa all'analisi economica del progetto.

Ringraziamo infine la Città di Torino, nella persona dell'Arch. Maria Grazia Pedrotti (Area Patrimonio), per tutto il sostegno materiale e logistico garantito durante il sopralluogo presso il Motovelodromo "Fausto Coppi".

“Proprio come un fiore sboccia dopo aver sopportato il rigido freddo invernale, un sogno può avverarsi solo se si è preparati a sopportare i tormenti che ne accompagnano la realizzazione e a compiere tutti gli sforzi necessari”. Daisaku Ikeda

Alla mia famiglia, per avermi trasmesso la forza e la tenacia per raggiungere “un passo dopo l’altro” questo traguardo; spero che questo giorno possa riempirvi di gioia e di potervi ripagare per tutti i sacrifici che avete fatto per me.

A mamma, per tutto quello che fai, sempre con entusiasmo, per non aver mai dimenticato di indossare i braccialetti porta fortuna prima di ogni esame.

A papà, per avermi fatto respirare l’Architettura fin da quando ero piccola, trasmettendomi tutta la sua passione.

A Oscar, che con il suo entusiasmo riesce sempre a tirarmi su il morale, per tutte le cene che ancora mi deve per le scommesse vinte.

Ai miei nonni, angeli custodi, che anche oggi saranno qui accanto a me.

A Francesco, il mio tutto, per esserci sempre, sostenendomi con amore, per tutti i momenti vissuti e che vivremo.

A Lorenzo, anche un po’ mio fratello, con cui si ride tanto, per tutti gli ottimi manicaretti che mi prepara.

A Luciana, Fernando, Nonna Graziella, Nonno Pierino, Federico, Alessandra, Tommy e Greta la mia seconda famiglia, per tutte le attenzioni che non mi fanno mai mancare.

Ad Alberto, l’amico di sempre, sincero e leale, per le strade che abbiamo intrapreso sostenendoci l’un l’altra.

A Francesca, la sorella che non ho mai avuto, compagna di chiacchierate, per tutti i momenti resi incredibili soltanto dalla sua presenza.

A Francesca, un’amica speciale, per tutte le avventure passate insieme.

A Monti, un grande amico, per tutti i bellissimi momenti che abbiamo condiviso.

A Giulia, Luisa, Sara, Alessio, Pelo, Teto e Fausto, amici fantastici, per non farmi mai mancare gioia e allegria nelle bellissime giornate in compagnia.

A Matteo, amico e collega, per aver condiviso ogni momento di questo lavoro con grinta e caparbia, non facendomi mai mancare il suo sorriso.

A Carla e Francesca, amiche preziose conosciute sui banchi di scuola, per ogni attimo trascorso insieme. Con voi anche le “nottate” passate a disegnare son state indimenticabili!

Ad Anna, Federica e Mattia, amici e compagni, per tutte le risate che ci siamo regalati.

Grazie, di tutto.

Federica

“Conta solo il cammino, perché solo lui è duraturo e non lo scopo, che risulta essere soltanto l’illusione del viaggio”. Antoine de Saint-Exupery

Alla mia famiglia.

A mamma e papà, nella consapevolezza di come il loro amore mi abbia consentito di raggiungere gli obiettivi che mi ero prefissato; nella speranza di aver regalato loro una piccola soddisfazione, dopo tanti sacrifici; nella volontà di continuare a ripagare i loro sforzi, finché ne avrò possibilità.

Ai miei fratelli, la parte migliore di me, che amo più di ogni altra cosa al mondo.

A mia nonna Claudia, simbolo di forza e di tenacia, per il sostegno che non mi ha mai fatto mancare, sotto tutti i punti di vista. *A mio nonno Antonio,* incarnazione dell’umiltà, grande appassionato di ciclismo (a differenza mia!), della cui presenza ho potuto godere troppo poco per poterla apprezzare come avrebbe meritato.

A mia nonna Antonia, immagine della bontà e dell’unità familiare, intima motivazione anche nei momenti peggiori, e *a mio nonno Rocco.* *A mia zia Francesca,* per esserci stata nel momento in cui, nella mia testa, non c’era nessuno.

Ad Antonio, perché merita il meglio, perché troppo gli è già stato sottratto, e perché in me potrà sempre trovare un punto di riferimento.

Ai miei amici.

Ad Alberto, Paolo e Vincenzo, le migliori “scoperte” fatte negli anni universitari, per avermi fatto intendere il valore sacro dell’amicizia.

A Matteo, Michele, Pietro e Stefano, per la leggerezza necessaria in alcuni momenti, resa possibile soltanto dalla loro presenza, e per la bellezza infinita di altri; per non farmi mai mancare la loro presenza preziosa.

All’AC Coria, la “mia” squadra, per come mi ha accolto e fatto sentire.

Al terzo piano, la mia famiglia a Torino.

Al Collegio Einaudi, incubatore di sogni, speranze, valori umani, passione, rapporti veri. Quante cose mi hai insegnato!

A Cecilia e Gabriele, “quelli” di sempre, per la loro genuinità e lealtà incondizionata.

A Federica, preziosa amica e collega, per la sua incredibile determinazione, fondamentale per la buona riuscita di questo lavoro.

A Carla, Federica, Francesca, Gianni, Mattia, Pasto, perfetti compagni di viaggio.

A Paolo, perché so quanto avrebbe voluto essermi affianco in questa tappa decisiva della mia vita.

A Torino, città magnifica, posto ideale dove poter crescere. Nella sua storia mi sono perso, sotto i suoi portici ho continuato a sognare, tra i suoi vicoli meravigliosi mi sono ritrovato; per quello che mi ha donato, senza chiedere nulla in cambio; per il suo rigore, la sua eleganza, la sua bellezza.

Alla mia terra, il Salento, e al mio paese, Ruffano, che ho dovuto abbandonare per poter cominciare ad amare.

Grazie, di cuore.

Matteo

0.6 allegati



CITTA' DI TORINO

DIVISIONE PATRIMONIO, PARTECIPATE E APPALTI
AREA PATRIMONIO

AVVISO MANIFESTAZIONE INTERESSE N.5/2018

AVVISO ESPLORATIVO PER ACQUISIZIONE DI MANIFESTAZIONI DI INTERESSE PER L'ASSEGNAZIONE DEL "MOTOVELODROMO FAUSTO COPPI" DI TORINO

La Città di Torino, ritenuto di non utilizzare direttamente il compendio "Motovelodromo" ubicato in Torino, corso Casale n.144 per i propri fini istituzionali, al fine di assicurarne la corretta gestione, conservazione e tutela, nonché l'apertura alla pubblica fruizione, intende procedere alla sua assegnazione a terzi per lo svolgimento di attività sportive in senso ampio, unitamente ad attività commerciali e pubblici esercizi strettamente connessi all'uso sportivo.

Con il presente avviso si informa che è possibile presentare manifestazioni di interesse da parte di soggetti disponibili all'acquisizione del bene, a titolo di:

- concessione d'uso per la durata massima di anni venti;
 - concessione di valorizzazione per la durata massima di anni cinquanta, ai sensi dell' art. 3 bis (aggiunto dal comma 259 dell'art. 1 della L. 27 dicembre 2006 n. 296) del D.L. 25 settembre 2001, n. 351 convertito nella L. 23 novembre 2001, n. 410, nonché dell'art. 58 del D.L. 112/2008 convertito in legge 133/2008;
 - proprietà superficaria/diritto di superficie per la durata massima di anni novantanove;
- secondo le modalità riportate ai successivi articoli.

1. Descrizione e consistenza del bene

Comune/Indirizzo	Torino
Immobile	Compendio immobiliare denominato "Motovelodromo Fausto Coppi"
Dati catastali	<i>Comune di Torino</i> Catasto Fabbricati foglio 1275 particella 199 sub.2, corso Casale 144, piano T, cat. A/4, vani 5 ; foglio 1275 particelle

198, 199 sub.3, 200, 201, 202, 203, 204, 474 e 475 graffate,
corso Casale n.142, n.144, piano T, cat. D/6
Catasto Terreni: al foglio 1275 particelle 198, 199, 200, 201,
202, 203, 204, 474 e 475

Consistenza Totale Superficie Territoriale: mq. 24366. L'impianto è servito da alloggio di custodia e da spogliatoi.

Vincoli L'immobile riveste interesse culturale ai sensi degli art. 10-12 del D. Lgs. n. 42/2004, e pertanto è sottoposto a tutte le disposizioni normative di tutela. Il Vincolo venne pronunciato ex L. 1089/1939 con D.M. 22/08/1994. Il compendio ricade, sotto il profilo idrogeologico, in parte maggiore nella Classe II, sottoclasse II1(C), aree che non presentano condizionamenti significativi e in parte minore nella Classe III, sottoclasse IIIb2(P) – che comprende aree edificate parzialmente inondate e considerate attualmente inondabili.

Destinazione Urbanistica e attività ammesse dal presente bando Il vigente PRG destina l'area a Servizi Pubblici lettera "v", aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport, servizi zonali art. 21 L.U.R. – Attrezzature sportive al coperto ed all'aperto, attrezzature per il tempo libero.

L'immobile è destinato dal presente bando ad ospitare attività sportive e ricreative quali, a titolo esemplificativo, ciclismo, calcio, rugby, atletica, giochi ed attività per il tempo libero all'aperto, o altre discipline compatibili con la struttura del bene. Sono in ogni caso escluse attività comportanti l'impiego di veicoli a motore se non in via occasionale

Entro il limite del 25% della S.L.P. esistente o in progetto sono ammesse destinazioni accessorie strettamente pertinenti e connesse allo svolgimento dell'attività principale quali attività commerciali al dettaglio (esercizi di vicinato con superficie di vendita non superiore a 250 mq), attività per la ristorazione, pubblici esercizi e attività artigianali di servizio. Si intendono per tali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: attività di wellness, somministrazione di alimenti e bevande, rivendita di articoli, attrezzi, abbigliamento e giornali sportivi, realizzazione e manutenzione di attrezzature sportive.

Nella presente fase di raccolta di manifestazioni di interesse, trattandosi di edificio esistente di proprietà comunale,

l'Amministrazione potrà valutare proposte oltre il suddetto limite del 25% delle attività accessorie.

Gli studi di fattibilità progettuale saranno sottoposti preventivamente alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino per una prima valutazione anche in funzione della definizione della SLP massima realizzabile e della percentuale massima ammessa di attività accessorie che saranno individuate nella successiva fase di bando.

**Descrizione
architettonica**

storico-

Edificio ed impianto di valore storico-artistico, tipico e significativo esempio di architettura per lo sport del primo dopoguerra.

Progetto di Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana del 1925. Durante i bombardamenti del 1942 subì pesanti danni e venne in seguito parzialmente ricostruito nel 1947 secondo il progetto originale e con i medesimi materiali. A metà degli Anni Ottanta venne dichiarato inagibile. Il 30 settembre 1990 viene intitolato a Fausto Coppi, nel trentennale della scomparsa del celebre ciclista. L'accesso principale è riconoscibile per la struttura tripartita in tre fornici con archi a tutto sesto di gusto eclettico. L'impianto presentava al suo interno una pista ad anello in cemento della lunghezza di 393 metri e della larghezza di 8, con curve sopraelevate in cemento armato. Gli spettatori erano ospitati nelle due tribune in legno, poste ai lati dei due rettilinei, protette da una copertura con orditura in legno, sormontata da lastre di eternit ora smaltite, per un totale di circa 7.500 posti. Sotto le tribune erano ricavati i locali adibiti a spogliatoio, servizi igienici e magazzini. All'interno dell'anello vi era il campo in erba, in seguito utilizzato per attività ginniche, calcistiche, rugby e manifestazioni varie. Dopo diversi utilizzi succedutisi negli anni successivi, venne chiuso nel 2016.

Durata:

La disponibilità del bene potrà avere una durata da un minimo di anni 5 (cinque) ad un massimo di 99

(novantanove) a seconda della tipologia contrattuale prescelta. La durata superiore ai 5 anni dovrà essere commisurata al periodo necessario per l'ammortamento dell'investimento proposto dall'interessato per realizzare lavori di miglioria e ristrutturazione della struttura. E' esclusa l'erogazione di contributi da parte della Città di Torino, anche in forma di pagamento utenze o simili.

2. Soggetti ammessi alla manifestazione di interesse

Sono ammesse a manifestare il proprio interesse all'attribuzione del bene, a titolo oneroso, le associazioni sportive e relative sezioni non aventi scopo di lucro, affiliate alle federazioni sportive nazionali o agli enti nazionali di promozione sportiva riconosciuti ai sensi delle leggi vigenti, nonché qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che non si trovino in una situazione determinante l'incapacità di contrarre con la Pubblica Amministrazione.

I predetti soggetti potranno anche comunicare la propria intenzione di gestire il bene di concerto con altri soggetti (pubblici o privati) dotati delle professionalità e delle competenze indispensabili per il raggiungimento delle finalità del progetto.

3. Oggetto della manifestazione di interesse

I soggetti interessati dovranno manifestare il proprio interesse ad ottenere la disponibilità del bene allegando l'idea progettuale di massima che intendono realizzare, con riferimento al seguente ambito: ambito sportivo: attività sportive amatoriale e/o agonistica - comprendenti pratica, manifestazioni, gare, preparazione, addestramento, didattica - volte a rafforzare la cultura dello sport; iniziative volte a promuovere l'incontro, la partecipazione, l'avvio alla pratica sportiva e lo sviluppo di percorsi di pratica sportiva.

Si prediligono manifestazioni di interesse che diano preminenza alla tutela e riqualificazione dell'impianto, alla conservazione del verde in piena terra, al minore impatto degli eventuali ulteriori manufatti e alla permeabilità con il contesto urbano circostante, oltre che all'apertura alla pubblica fruibilità.

4. Domanda di partecipazione

I soggetti interessati devono far pervenire apposita manifestazione di interesse redatta in lingua italiana, corredata dalla documentazione di seguito indicata, entro e non oltre le ore 10.00 del giorno 31 maggio 2018, termine perentorio, oltre il quale le manifestazioni di interesse non verranno prese in considerazione.

La manifestazione di interesse deve essere indirizzata alla Città di Torino, Area Patrimonio, Piazza Palazzo di Città, 7 – 10122 Torino, a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione del presente Avviso all'Albo Pretorio comunale corredata da copia fotostatica non autenticata di un documento di

identità del sottoscrittore ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. del 28 dicembre 2000, n. 445 e s.m.i. e dagli allegati obbligatori, secondo una delle seguenti modalità:

- tramite raccomandata con ricevuta di ritorno, indicando il seguente oggetto "Manifestazione di interesse per il Motovelodromo", e deve essere sottoscritta dal titolare o dal legale rappresentante o da un procuratore a ciò legittimato del soggetto interessato;
- tramite PEC all'indirizzo patrimonioimmobiliare@pec.comune.torino.it indicando il seguente oggetto "Manifestazione di interesse per il Motovelodromo", previa apposizione della firma digitale del titolare o del legale rappresentante o di un procuratore a ciò legittimato del soggetto interessato.

In nessun caso saranno prese in considerazione le domande:

- spedite a mezzo posta raccomandata o trasmesse via PEC oltre la data su indicata o in data anteriore alla pubblicazione della presente manifestazione di interesse (farà fede la data del timbro dell'Ufficio postale accettante ovvero la data di trasmissione della PEC);
- inviate via fax o con altro mezzo di trasmissione diverso da quelli previsti;
- prive della copia fotostatica semplice di un documento di identità in corso di validità del soggetto sottoscrittore;
- prive della sottoscrizione della domanda.

Nella domanda i partecipanti dovranno:

- manifestare il proprio interesse all'attribuzione del bene, per l'utilizzo e la gestione del medesimo conforme alle finalità e alle destinazioni indicate nel presente avviso;
- presentare un'idea progettuale di massima degli insediamenti previsti e della relativa gestione, per una durata comunque commisurata al progetto da realizzare e all'impegno economico che lo stesso presuppone (studio di fattibilità);
- indicare le professionalità e le competenze dei soggetti pubblici o privati con il quali il soggetto interessato intende gestire il bene.

Documentazione da allegare.

Alla manifestazione di interesse deve essere allegata la seguente documentazione la cui mancanza determina l'immediata reiezione della medesima:

- copia fotostatica semplice della carta di identità del soggetto richiedente, se titolare, o del legale rappresentante o del procuratore a ciò legittimato;
- copia dell'atto costitutivo del soggetto richiedente aggiornato, con indicazione completa di tutti i soci e delle relative cariche societarie o copia della visura presso la competente C.C.I.A.A.;
- curriculum del soggetto richiedente con specifico riferimento alle attività svolte e alle esperienze maturate nei settori di riferimento elencati nell'oggetto della manifestazione di interesse;
- studio di fattibilità progettuale in formato A3 contenente:

- una planimetria di inquadramento della proposta nel contesto in scala 1:1000;
- una pianta in scala non inferiore a 1:1000 con individuazione cartografica e descrittiva delle attività principali e accessorie, con la quantificazione delle rispettive superfici;
- almeno un render significativo dell'ipotesi progettuale;
- una breve relazione illustrativa delle attività e degli interventi previsti (max 1 pagina formato A3).

La Città si riserva di richiedere ogni altra documentazione che si ritenga utile per l'illustrazione della manifestazione di interesse.

Sono disponibili presso l'Area Patrimonio, Piazza Palazzo di Città 7, IV piano, planimetrie e rilievi dello stato di fatto dell'impianto.

5. Procedure e termini

Le domande per la manifestazione di interesse saranno oggetto di disamina da parte dell'Amministrazione ed il relativo esito sarà pubblicato all'indirizzo web <http://www.comune.torino.it/comunevende> e sul sito internet del comune di Torino alla pagina <http://www.comune.torino.it/bandi/>

6. Valore dell'avviso

Il presente Avviso ha carattere preminentemente esplorativo in ordine all'individuazione delle attività insediabili nel "Motovelodromo" e dei soggetti interessati. Dei relativi esiti si terrà, pertanto, conto, negli atti di programmazione dell'Amministrazione ed, in particolare, per l'istruttoria del successivo bando di gara.

La prosecuzione della procedura è, comunque, subordinata al rilascio della specifica autorizzazione da parte dei competenti uffici del Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio (d.lgs 42/2004).

La partecipazione alla presente procedura non costituisce titolo di prelazione nel successivo bando di gara, neppure ai sensi degli artt. 183 e segg. D. Lgs. 50/2016 e s.m.i. e non dà diritto alla restituzione delle somme spese per la sua predisposizione.

Solo successivamente a tale fase di gara, l'Amministrazione procederà all'affidamento mediante apposito atto, cui accederà una convenzione disciplinante i rapporti tra la Città di Torino ed il concessionario.

La Città di Torino si riserva espressamente la facoltà di recedere dalla procedura o di sospenderla o modificarne i termini o le condizioni in ogni momento, senza preavviso e senza motivazione, qualunque sia il grado di avanzamento della stessa e senza che ciò possa far sorgere in capo ai soggetti partecipanti diritti a risarcimento o indennizzo, salva, a richiesta, la restituzione della documentazione eventualmente già presentata.

7. Privacy

-7-

Il trattamento dei dati dei soggetti partecipanti verrà effettuato ai sensi e nel rispetto del D.Lgs. 196/2003.

I dati saranno trattati esclusivamente per finalità connesse allo svolgimento della procedura ed il loro trattamento garantirà i diritti e la riservatezza dei soggetti interessati.

Con la presentazione della manifestazione d'interesse si intende espresso il consenso al trattamento dei dati personali forniti.

Titolare del trattamento è la Città di Torino.

Responsabile del trattamento è il Dirigente dell'Area Patrimonio dr. Giuseppe Nota

Al Responsabile del trattamento sarà possibile rivolgersi per far valere i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs 196/2003.

8. Informazioni e sopralluoghi

Per eventuali informazioni tecniche e per eventuali sopralluoghi ci si potrà rivolgere all'Area Patrimonio, Segreteria tel 011.01122019, Piazza Palazzo di Città 7, Torino.

Per eventuali comunicazioni si invita ad indicare nell'istanza di partecipazione recapiti e-mail e di PEC.

Il presente avviso sarà pubblicato nelle forme previste dalle disposizioni vigenti e sarà reperibile alla pagina <http://www.comune.torino.it/comunevende> e sul sito internet del comune di Torino

Torino, 5 aprile 2018



Il Dirigente Area Patrimonio
Dr. Giuseppe Nota

SCI/



CITTA' DI TORINO

VERBALE DELLA SEDUTA INTERASSESSORILE PER LA MANIFESTAZIONE DI INTERESSE N. 5/2018 AVENTE AD OGGETTO: "AVVISO ESPLORATIVO PER ACQUISIZIONE DI MANIFESTAZIONI DI INTERESSE PER L'ASSEGNAZIONE DEL MOTOVELODROMO FAUSTO COPPI DI TORINO".

L'anno 2018, il giorno 12 del mese di luglio, alle ore 11,30, in Torino, presso gli Uffici del Vice Sindaco, piazza Palazzo di Città n. 7, piano 3°, si sono riuniti per la disamina delle Manifestazioni di Interesse pervenute in esito alla pubblicazione dell'Avviso in oggetto, effettuata in esecuzione della deliberazione della Giunta Comunale mecc. n. 2018 01214/131 del 5 aprile 2018:

Prof. Guido Montanari, Vice Sindaco e Assessore all'Urbanistica, Edilizia Privata, Arredo e Decoro Urbano;

Dr. Sergio Rolando, Assessore al Bilancio, Tributi, Personale e Patrimonio;

Dr. Antonino Calvano, Direttore Patrimonio, Partecipate e Appalti;

Dr. Giuseppe Nota, Dirigente Area Patrimonio;

Arch. Giacomo Leonardi, Funzionario P.O. con delega del Servizio Pianificazione;

Arch. Savino Nesta, Funzionario P.O. del Servizio Pianificazione;

dr.ssa Simonetta Cei, Funzionario P.O con delega dell'Area Patrimonio.

Si premette che, in esito alla predetta pubblicazione, sono pervenute n°4 manifestazioni di interesse, presentate dai seguenti soggetti:

- D BOLINA s.r.l. con sede in Milano, via Vasto n°4;
- BORD Business, Opportunità, Research e Commerciale Development con sede in Torino, via della Rocca n°11;
- TECLA s.r.l., con sede in Torino, Piazza CLN n°243, quale "capofila" di una costituenda A.T.I. tra Società specializzate in progettazione, costruzione, gestione, finanza;
- ENJOY TRIATHLON, con sede in Torino, corso Einaudi n°26 e NINETENN HUNDRED ASD TRIATHLON, con sede in Torino, Casale n°137.

I documenti prodotti sono stati oggetto di una prima disamina da parte dell'Area Patrimonio unitamente alle Aree Urbanistica e Qualità degli Spazi Urbani, Sport e Tempo Libero ed Edilizia Privata il 25 giugno 2018. Nel corso di tale incontro è emersa l'opportunità di chiedere alcune integrazioni e, più precisamente:

- alla D Bolina s.r.l. una stima di massima dell'investimento previsto e dei relativi ricavi;
- ad ogni interessato uno schema riepilogativo indicante la SLP prevista per ciascuna destinazione.

La prima integrazione è stata richiesta con nota formale. La seconda, invece, potrà essere richiesta ai soggetti interessati previo espletamento del rilievo topografico dello stato attuale del Motovelodromo e del conseguente calcolo della SLP attualmente sviluppata dallo stesso, dati al momento non disponibili. Si conviene pertanto di chiedere alla Divisione Servizi Tecnici, Infrastrutture per il Commercio e lo Sport - che aveva curato il progetto di riqualificazione prima della esternalizzazione della gestione del bene - l'esecuzione di tale rilievo, prodromico al



CITTA' DI TORINO

prosiegua del procedimento.

I presenti rileggono il vincolo ex lege 1089/1939 apposto dal MIBACT sull'immobile con decreto del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali del 22 agosto 1994. Si tratta di vincolo stringente che richiede la conservazione del bene e l'esecuzione di adeguate opere di manutenzione, restauro, recupero. E' necessario che qualsiasi ipotesi di recupero sia sottoposta alla competente Soprintendenza per il parere di competenza, anche in fase di progetto di massima e quindi prima della pubblicazione di un bando di gara volto alla ricerca di un soggetto superficiario/gestore.

Si procede poi alla disamina della documentazione prodotta dai soggetti che hanno manifestato interesse.

La verifica del progetto di riuso presentato da TECLA s.r.l. conduce ad escluderne l'ammissibilità in quanto non conserva la pista storica ad anello e prevede la realizzazione al piano terreno di spazi commerciali alimentari e non alimentari con superfici eccessive, incoerenti con le previsioni di P.R.G. e con le finalità pubbliche cui è sotteso il procedimento.

Le altre manifestazioni di interesse, viceversa, contengono tutte elementi di apprezzabilità, pur distinguendosi, ovviamente, ciascuna per proprie peculiarità; in particolare vengono messe in luce le seguenti caratteristiche: la proposta di D BOLINA s.r.l. evidenzia un impatto architettonico abbastanza gravoso sul prospetto delle tribune, che richiederebbe maggiore cautela e leggerezza negli interventi di copertura; quello di BORD presenta un condivisibile ed esaustivo piano degli investimenti; quello di ENJOY TRIATHLON è tratteggiato con caratteristiche essenziali non dettagliate.

Viene dato mandato agli Uffici di redigere una Scheda Tecnica che – muovendo dalla sintesi delle 3 Manifestazioni di Interesse presentate, tutte ammissibili e positive, con lievi temperamenti laddove necessari – riassume le norme da seguire nel recupero del bene, i tipi di intervento ammessi, la percentuale di SLP commerciale/accessoria realizzabile (valutando se sia necessario un incremento del 25% consentito dalle NUEA del vigente P.R.G.) e possa costituire – una volta condiviso con la Soprintendenza – allegato del bando di gara.

Nell'esecuzione di tale mandato, in una logica che contempra e contemperi le 3 ipotesi progettuali presentate, gli Uffici dovranno attenersi alle seguenti direttrici:

1. il Motovelodromo deve assumere un ruolo di centralità nel quartiere, anche in un'ottica di rivitalizzazione del medesimo;
2. il Motovelodromo deve essere restituito alla fruibilità pubblica sportiva;
3. gli interventi ammessi non dovranno avere eccessivo impatto paesaggistico ed architettonico, anche in rapporto alla tutela del verde e della permeabilità dei sedimi;
4. i parcheggi dovranno essere prevalentemente realizzati in sottosuolo;
5. dovranno essere privilegiate soluzioni progettuali modulari che evitino recinzioni in muratura per garantire la visibilità e che prevedano strutture leggere per le coperture delle tribune.

Il lavoro delle strutture comunali coinvolte sarà prodromico alla deliberazione necessaria per l'indizione della procedura di evidenza pubblica da indirsi entro il corrente anno.



Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

IL MINISTRO

VISTA la legge 1° giugno 1939 n° 1089 sulla tutela delle cose d'interesse artistico o storico;
CONSIDERATO che l'immobile Motovelodromo "Fausto Coppi" - C.so Casale n°144 -
sito in provincia di TORINO Comune di TORINO
Frazione di // segnato in Catasto al Foglio 275 -
particelle 198-199-200-201-202-203-204-474-475 -
confinante con Corso Casale - F.274 - Via Lomellina - Via Costiglione -
come dall'unita planimetria catastale, ha interesse particolarmente impor-
tante ai sensi della citata legge per i motivi illustrati nella allegata
relazione storico-artistica;

D E C R E T A:

l'immobile Motovelodromo "Fausto Coppi" - C.so Casale n°144 -
così come individuato nelle premesse e descritto nella allegata planime-
tria catastale e relazione storico-artistica, è dichiarato di interesse
particolarmente importante ai sensi della citata legge 1° giugno 1939
n° 1089 e viene quindi, sottoposto a tutte le disposizioni di tutela con-
tenute nella legge stessa.

La planimetria catastale e la relazione storico-artistica fanno par-
te integrante del presente decreto che sarà notificato, in via amministra-
tiva, ai destinatari individuati nelle apposite relate e al Comune di
T O R I N O

A cura del Soprintendente per i Beni Ambientali e Architettonici del
Piemonte esso verrà, quindi, trascritto presso la Conservatoria dei Regi-
stri Immobiliari ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo
proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo.

PER COPIA CONFORME
IL PRIMO DIRIGENTE



Roma, li

22 AGO. 1994 IL MINISTRO

F.to FISICHELLA



Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Piemonte

MOTOVELODROMO TORINESE "FAUSTO COPPI" - C.so Casale n. 144

RELAZIONE

L'attuale complesso fu costruito fra il 1920 e 1921 per volontà della Società Anonima Motovelodromo Torinese, appositamente costituitasi, a testimonianza di quanto fosse sviluppato in Torino l'interesse per il ciclismo.

La nuova costruzione fu realizzata nella zona est della città, fra la collina torinese e il fiume Po, su un'area di forma trapezoidale compresa fra corso Casale e le vie Agostino Lauro e l'antica strada di Valpiana e andò a sostituire il Ciclodromo di Corso Dante n. 40 e il Velodromo Umberto I°.

Il progetto, redatto dall'arch. Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana, rispecchia con la sua ardita struttura in cemento armato, accuratamente trattata, una raffinata ricerca tecnologica e formale che accoglie su una notevole base di eclettismo novecentesco i prodromi di un razionalismo in via di sviluppo, in un linguaggio architettonico già sperimentato nella realizzazione delle Tribune del campo di calcio del Torino in Via Filadelfia e dello Stadium della piazza d'Armi vecchia del 1911. La concessione di costruzione fu fatta dalla Città di Torino a titolo precario per 28 anni in quanto la nuova realizzazione risultava in contrasto con le previsioni del P.R.G. dell'epoca.

Nel 1935 la Società Anonima Motovelodromo Torinese, impossibilitata a sostenere le spese di manutenzione del complesso sportivo, vendette la struttura alla Città.

All'epoca l'impianto sportivo era fra i primi realizzati in Italia e verosimilmente il migliore sia sotto l'aspetto tecnico che per capienza di pubblico.

E' composto da una pista in cemento della lunghezza di 400 metri e larga 8 metri con le curve sopraelevate; due tribune in fregio ai rettilinei costituite da strutture in legno per gli spettatori, protette da pensiline con orditure lignee e coperture in lastre di eternit; una tribuna nella curva sud in cemento armato con una capacità ricettiva totale di circa 7500 posti. Sotto le tribune in curva trovano posto spogliatoi, servizi e magazzini.

L'area all'interno dell'anello della pista, trattata a tappeto erboso, è

PER COPIA CONFORME
IL PRIMO SOTTILENTE



stata utilizzata nel tempo, per numerose attività sportive (calcio, rugby, atletica) e manifestazioni collettive.

Torino, lì 4 agosto 1993

Dott. Arch. Maria Carla VISCONTI

Maria Carla Visconti

Visto: IL SOPRINTENDENTE
(Pasquale Bruno Malara)

[Handwritten signature]

BIBLIOGRAFIA: L. Re. Problemi e fatti urbani del 1920 al 1945, in A.A.V.V..
Torino Città viva, da capitale a metropoli 1880-1980. Centro Studi
Piemontesi, Torino, 1980. pp. 271 e s.s.

PER COPIA CONFORME
IL PRIMO DIRIGENTE



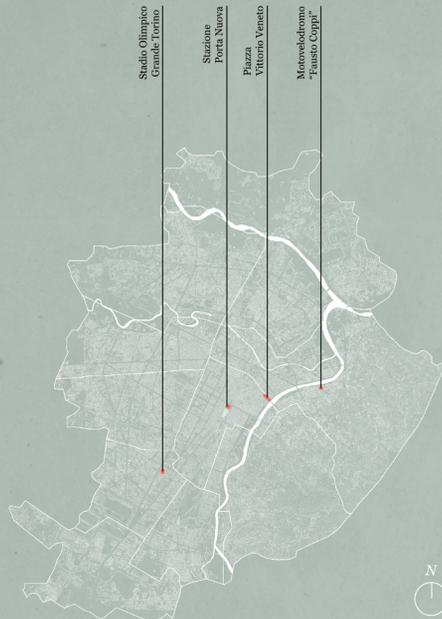
22 AGO. 1994 VISTO: IL MINISTRO

[Handwritten signature]

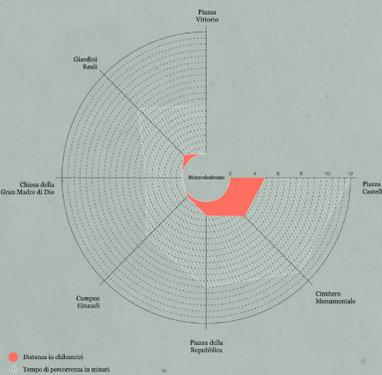
F.to FISICHELLA

[Handwritten initials]





Tempi e distanze da alcune aree significative

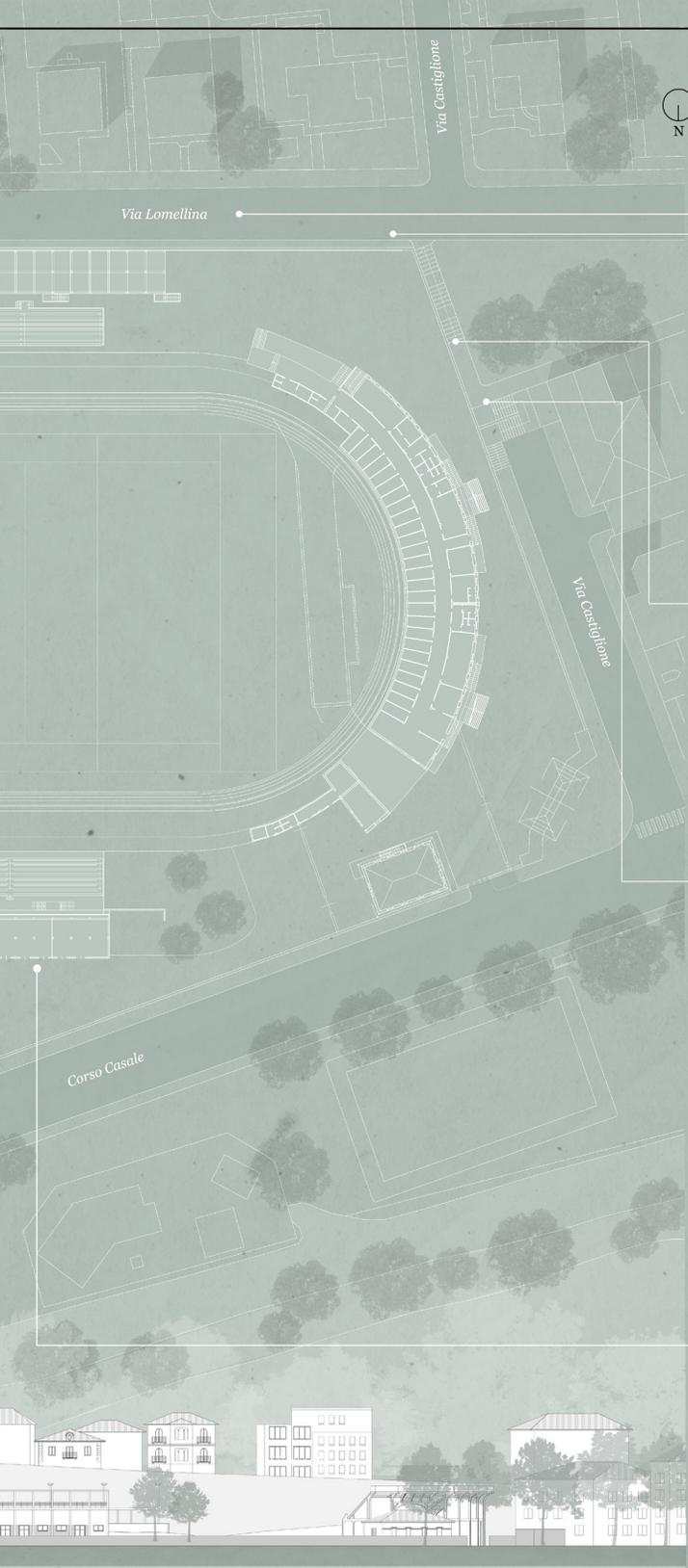


Consistenza del bene

L'edificio del Motovelodromo "Fausto Coppi" è situato in Corso Casale n°144 nella parte nord-ovest della città (circuitazione 7). Il lotto, che consiste in 24.366 metri quadrati (superficie territoriale), è costretto tra il fiume Po e Parco Michelotti, da una parte, e la collina dall'altra; a nord confina con Corso Casale; a est con Piazza Francesco Carrara e via Giovanni Boccaccio; a sud con via Lomellina; a ovest con via Castiglione. L'ingresso, monumentale, è immediatamente riconoscibile: posto all'angolo tra Via Castiglione e Corso Casale, consiste in un portale tripartito in tre forni con archi a tutto sesto, di stile liberty. Il portale è posto frontalmente al tunnel di accesso alla pista stessa, che in origine fungeva da trionfale ingresso per i pistardi: dalle tribune, si aveva la percezione che questi "emergessero" dal terreno quasi all'improvviso, per poi fondarsi a tutta velocità sull'anello in cemento armato. Le tribune, originariamente divise in tre settori, erano posizionate parallelamente sul lato nord e sul lato sud.

Le gradinate ovest sono le più capienti: posizionate sulla curva del paraboloide, sono realizzate in calcestruzzo e sono sempre state sprovviste di copertura. In totale, dunque, la capienza originaria del Motovelodromo era di oltre 7 mila posti a sedere. L'anello in calcestruzzo è lungo 393 metri ed è largo 8. I locali sottoribuna e sottopista, laddove l'altezza lo permette, accolgono spogliatoi, vani tecnici, magazzini, servizi igienici. All'interno dell'anello è racchiuso un tracciato per l'atletica, composto da due corsie, e un campo in erba naturale, utilizzato negli anni passati per match di calcio e rugby, per attività ginniche, nonché per ospitare periodicamente mercatini dell'usato. Accanto all'ingresso trilobato è presente il fabbricato che, originariamente, ospitava gli uffici direzionali dell'impianto. A sud-est, è presente un rudere (e, per la verità, soltanto un rudere) che, originariamente, era adibito a sala stampa, considerata la sua posizione privilegiata sulla pista, e poi a bar.





Via Lomellina



Degrado strutturale del muro di contenimento



Collegamento tra Via Castiglione e Via Lomellina



Via Castiglione



Accesso alla scala di collegamento tra Via Castiglione e Via Lomellina



"Tribuna Popolare" su Corso Casale





La Società Anonima Motovelodromo Torinese presenta la domanda per ottenere l'autorizzazione del progetto a firma dell'ingegnere Ernesto Bourlot, anche se in seguito il progetto verrà attribuito a Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana.

15 Marzo 1920



Iniziano i lavori di ampliamento, viene costruita la tribuna sulla curva, che presenta una struttura in calcestruzzo armato alla quale si accede mediante due scale sorrette da archi rampanti.

1922

1935

La Città acquista il Motovelodromo.

1937

Realizzazione dei locali sotto la Tribuna curva.

1950

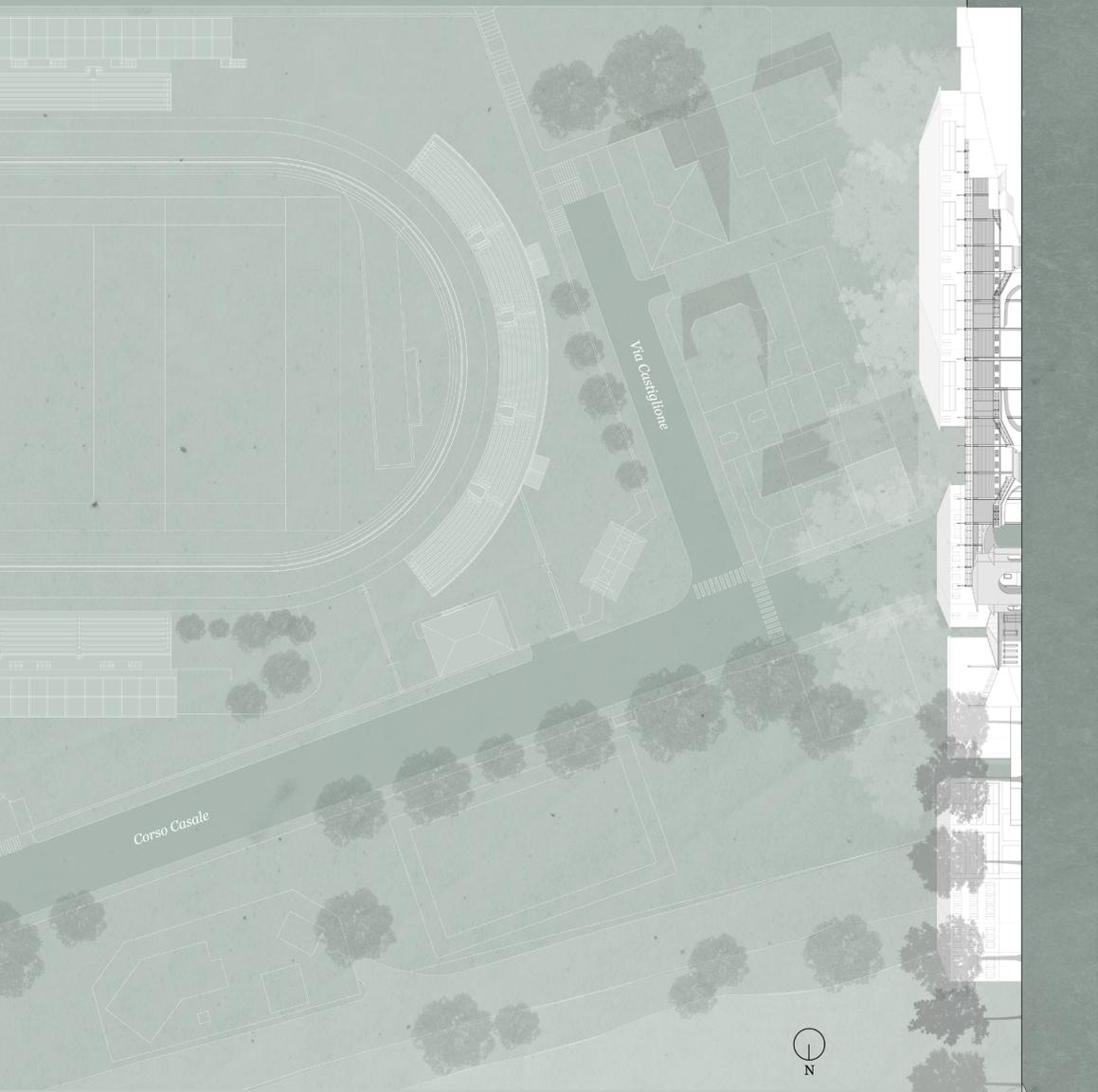
Vengono ultimati i lavori di rifacimento delle tribune rettilinee e il calcitrando e viene costruito il muro di cinta perimetrale necessario a precludere la visuale.

Il Motovelodromo viene bombardato e subisce danni alle gradinate curve, alla pista e agli spogliatoi.

1943

Piano di potenziamento dell'attività sportiva, vengono eseguiti lavori di miglioria e di ammodernamento dell'impianto di riscaldamento e di illuminazione.

'60



1992

Viene costruito il velodromo di San Francesco al Campo, una piccola frazione di San Maurizio Canavese.

1994
22 agosto

L'impianto è dichiarato di interesse storico e sottoposto alle condizioni di tutela.

2013

Coop ed Esselunga sono interessati ad occupare lo spazio interno alla pista per la realizzazione di un centro commerciale.

2018
5 aprile

Viene pubblicato l'Atvuso esplorativo per acquisizione di manifestazione di interesse per l'assegnazione del "Motovelodromo Fausto Coppi".

In occasione della trentennale scomparsa dell'atleta, il Motovelodromo viene intitolato a Fausto Coppi.

1990

il Motovelodromo ospita la prima tappa del Giro d'Italia delle piste.

7 giugno
2000

Viene chiarita la situazione: l'impianto continuerà ad avere la sua vocazione sportiva.

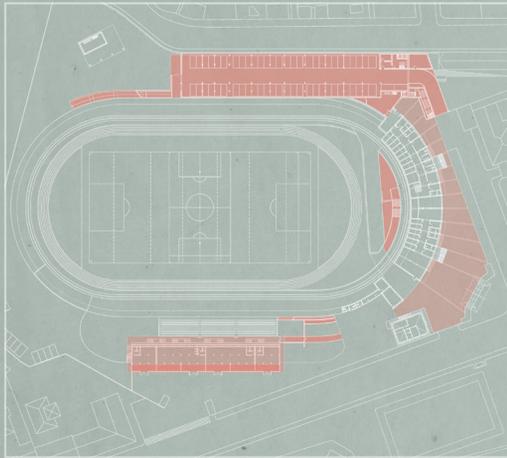
2016



Demoizioni - scala 1:2.000



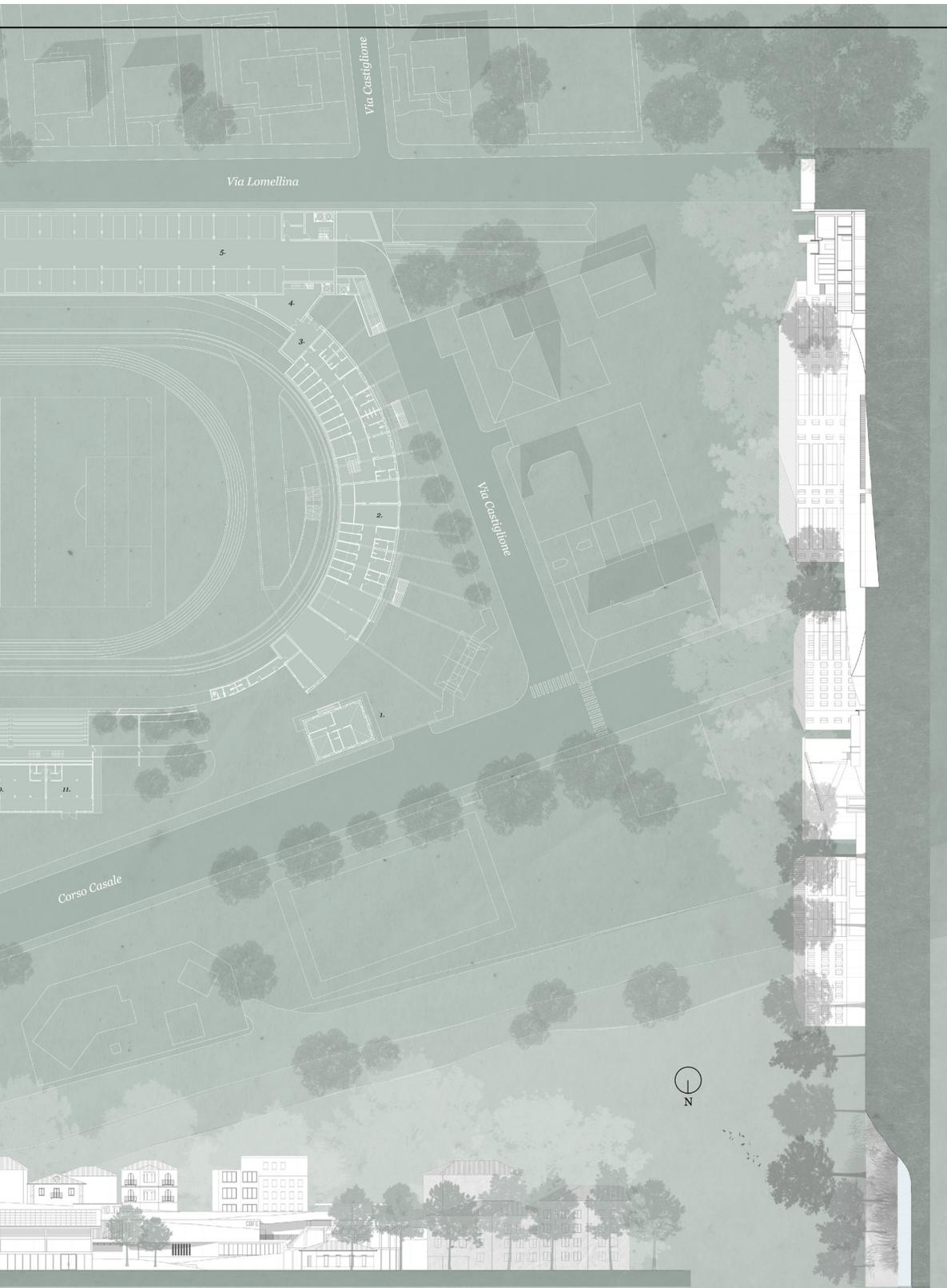
Nuove opere - scala 1:2.000



Funzioni

1. Servizio biglietteria e uffici amministrativi	104 m ²
2. Cycling Academy	340 m ²
3. Football Academy	400 m ²
4. Sala Stampa	220 m ²
5. Parcheggio	58 posti auto
6. Aula per attività ricreative	102 m ²
7. Parcheggio per i dipendenti dei locali commerciali	11 posti auto
8. Healthy Food Store	100 m ²
9. Negozio articoli sportivi	200 m ²
10. Cycling Store	200 m ²
11. Ciclofficina	100 m ²

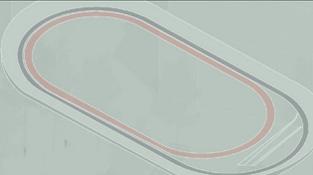




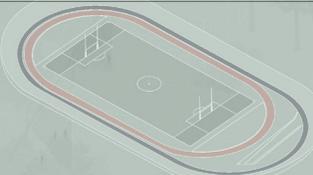
1) **Stato di fatto:** anello da corsa, pista di atletica, campo di calcio 11/rugby



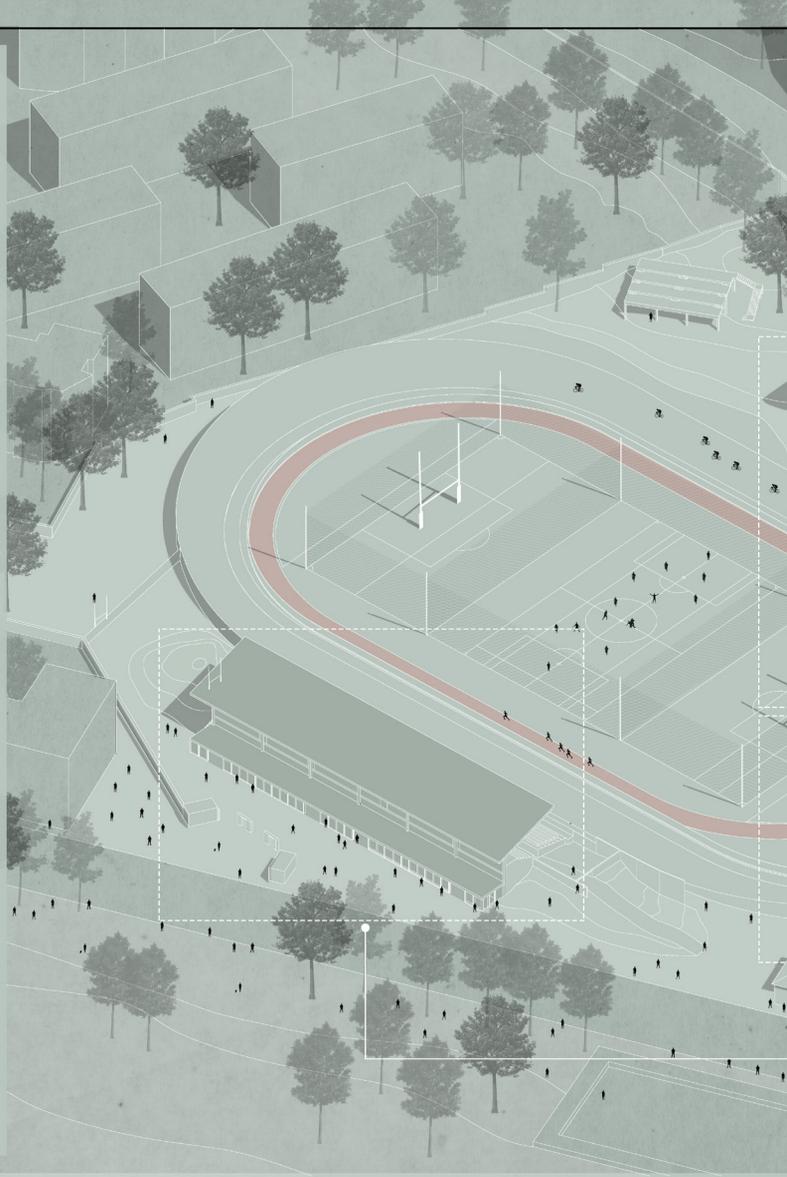
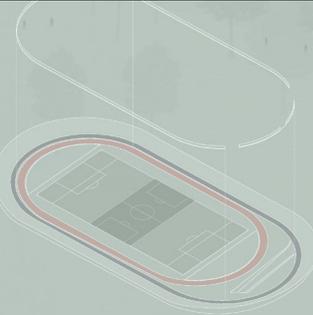
2) Trasformazione dell'attuale pista di atletica in **zona di riposo** per i pistardi, **restringimento** della pista di atletica e aumento dei suoi anelli



3) Realizzazione di un nuovo campo da calcio 11/rugby di dimensioni ridotte (45m*90m), predisposizione di porte da gioco removibili



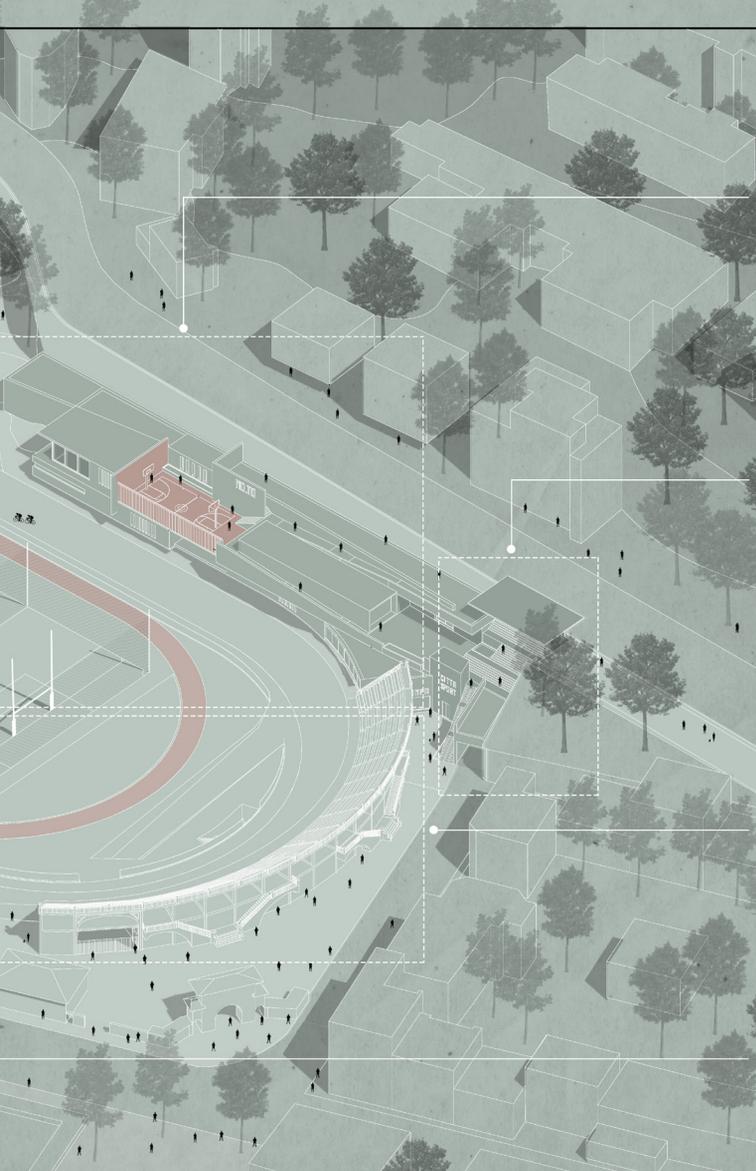
4) Predisposizione campo di calcio a 5/7 (45m*25m), nuova **balastrina** in vetro per la pratica di ciclismo, atletica, calcio senza interferenze, predisposizione di **reti trasversali removibili**



La *Proposta di recupero del Motovelodromo "Fausto Coppi"* è una risposta alle criticità che storicamente investono quest'area di Torino. La pubblicazione di un *Azionario Esplorativo* (Aprile 2018) da parte dell'Amministrazione comunale ha nuovamente aperto il dibattito sopra la gestione e la riqualificazione dell'impianto sportivo, patrimonio architettonico della Città e memoria storica della cultura ciclistica sul territorio. Il progetto di recupero del Motovelodromo è leggibile in due momenti. Il primo, che prevede la ristrutturazione dell'impianto esistente – compresa la sistemazione della curva in calcestruzzo, della pista d'atletica e del campo all'interno della pista – è stato formulato in ottemperanza al bando, seppur con delle motivate e puntuali discordanze. La seconda fase della riqualificazione, invece, prevedrebbe un investimento superiore. Il bando del Comune, almeno in questa prima

fase esplorativa, non prevede, dopotutto, l'impossibilità di aggiungere SLP: questa eventualità, dunque, si è trasformata nell'occasione di una grande riqualificazione urbana dell'area intera. I nodi più critici da risolvere, legati alla distribuzione verticale, alla volontà di caratterizzare lo spazio pubblico e alla necessità di sicurezza, costituiscono la genesi del progetto stesso. Il suo layout nello spazio, quindi, è "forzato" dalla necessità di dare una risposta alle criticità dell'area, con l'obiettivo di agire il meno possibile sull'esistente. Dal punto di vista morfologico, invece, la volontà è quella di progettare un edificio "senza tempo", che non ceda il passo alle più effimere tendenze contemporanee ma che metta in luce la sua natura di "addizione" all'interno dell'impianto originale. Lo spazio pubblico, ad ogni modo, è partecipe dello spazio interno: lo compenetra, lo delimita, lo esalta.





Mo.To - Inserimento di un nuovo centro sportivo

Mo.To, acronimo di Motoveledromo Torino, è l'edificio ad uso sportivo che si inserisce in uno spazio critico, tra via Castiglione, via Lomellina e l'ex gradinata sud. Questa, attualmente poco più di un rudere, viene demolita. L'edificio si propone di risolvere le criticità maggiori presenti nell'area:

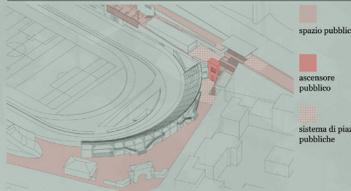
- la presenza di un muro cieco elevato (circa 15 metri nel punto medio della

pista in calcestruzzo);

- la presenza di un collegamento non accessibile da tutti (una piccola scala costretta tra il muro di cinta del lotto, un "ritaglio" di vegetazione in pendenza e una proprietà privata);
- la necessità di ricavare dei parcheggi a servizio dell'impianto, senza prevederne lo scavo.

- | | |
|-------------------------|---------------|
| welcome area | spinning area |
| distribuzione | aule corsi |
| spogliatoi | fitness area |
| parcheggi 58 posti auto | arrampicata |

Ridefinizione dello spazio pubblico e dei collegamenti



Recupero dei locali sottotribuna

Nella porzione nord i locali sono a servizio del ciclismo. L'ingresso al campo avviene dall'interno, predisponendo un cancello di chiusura del tunnel. A sud è previsto il vero e proprio accesso all'area sportiva: tramite la hall, si accede agli spogliatoi e all'area tecnica; il corridoio attuale è preservato. L'intero corpo di fabbrica è sotto la tutela della Soprintendenza; la conservazione della tribuna non è integrale: puntualmente vengono rimosse porzioni di tamponamenti esterni. La struttura è in portali di calcestruzzo.

- | |
|-------------------------------------|
| welcome areas |
| spogliatoi |
| academy ciclismo |
| academies (calcio, atletica, rugby) |

Recupero dei locali sottotribuna

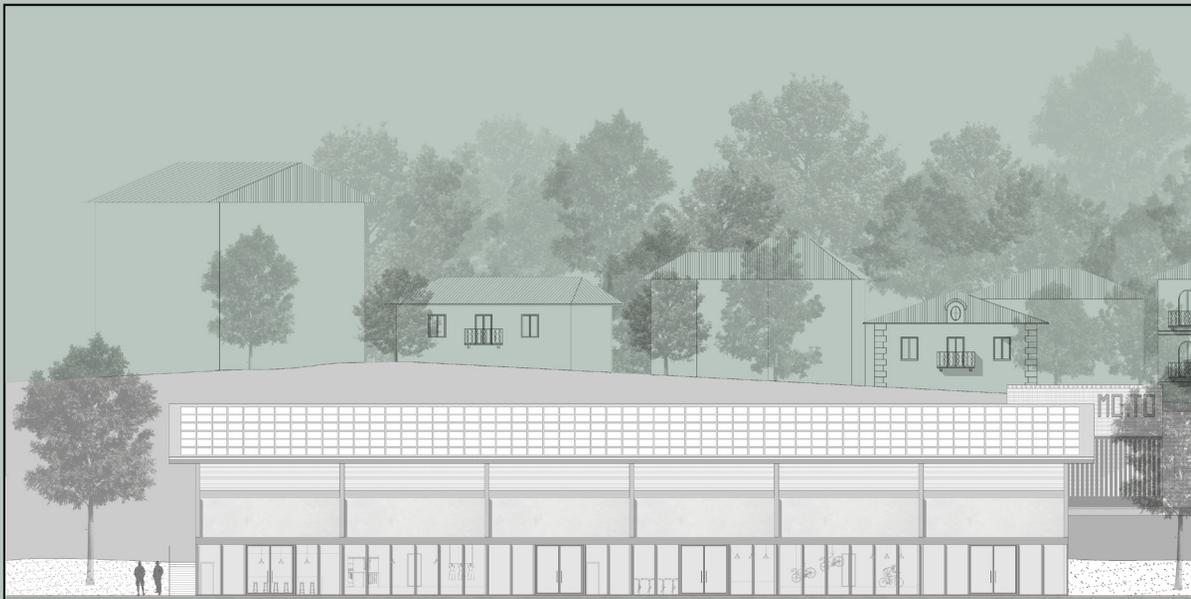
Vengono ripristinati i locali sottotribuna originariamente utilizzati a servizio del campo; è prevista un'aggiunta volumetrica in vetro in aderenza al prospetto nord esistente, considerando l'aggiunta di nuova SLP del centro Mo.To. Le attività commerciali previste all'interno dell'area sono sostanzialmente legate allo sport: potranno essere ospitate un negozio di articoli sportivi, un'officina per biciclette, un piccolo punto vendita di alimenti specifici per atleti. È previsto l'inserimento di una copertura metallica "leggera", nonché di un sistema nuovo di accesso alle tribune.

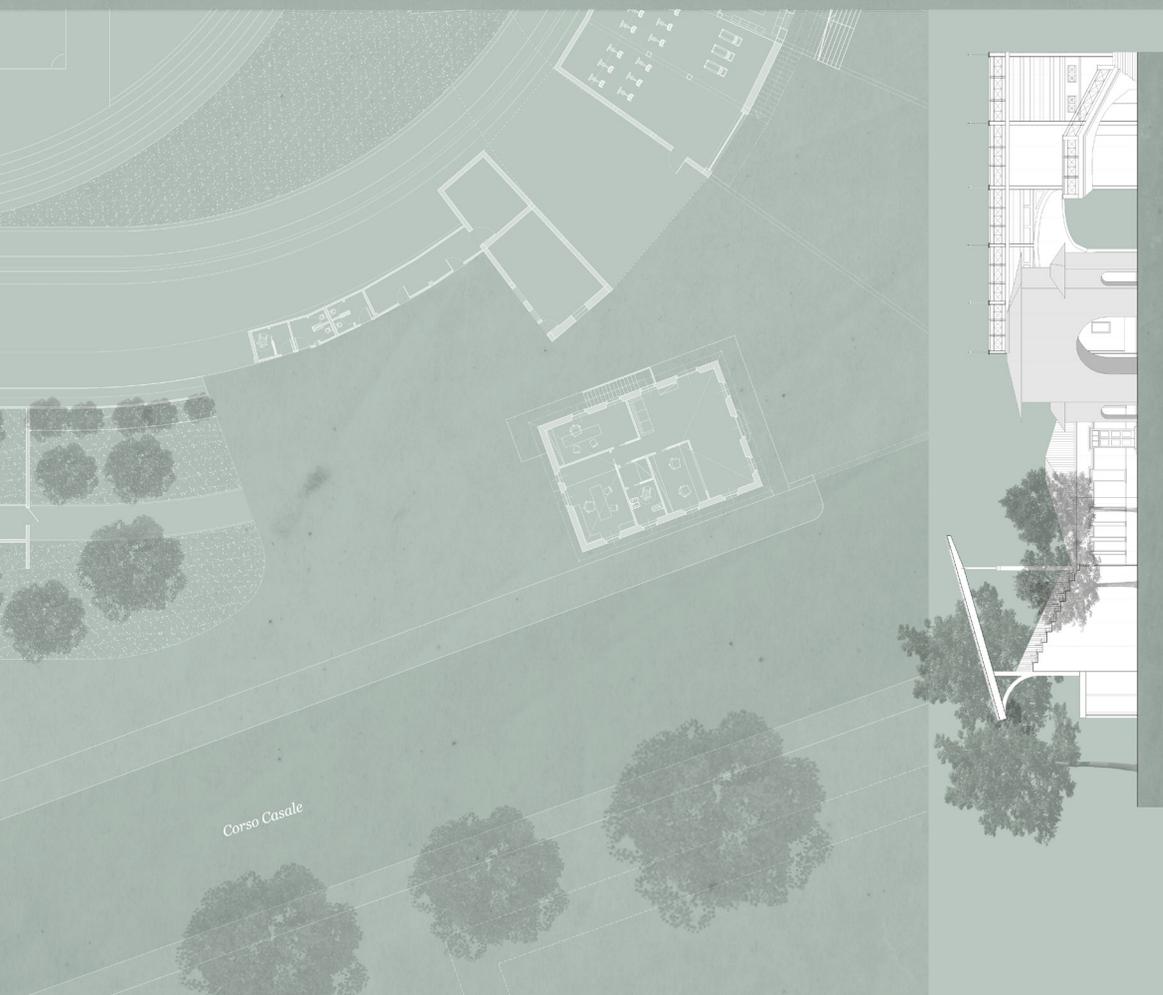
- | |
|--------------------|
| ciclofficina |
| bike store |
| sport store |
| healthy food store |





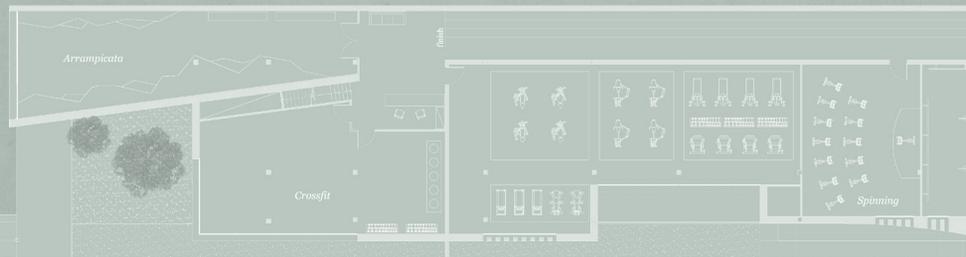


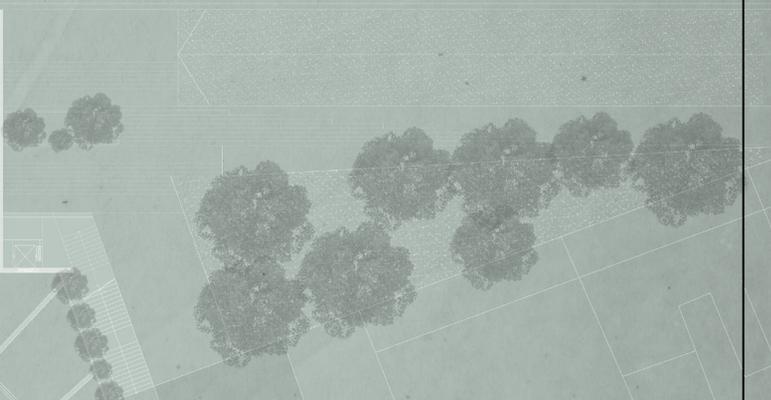
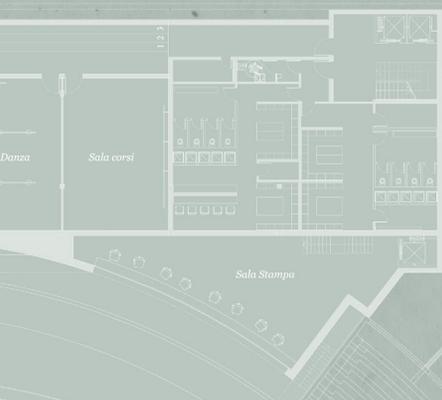






Via Lomellina





1 - prospetto nord - viste

Scala 1:200

Relatore Gustavo AMBROSINI
 Corelatrice Manuela REBAUDENGO

Candidati Federica POZZAGLIO s236354
 Matteo TRANE s239829







copertura - prospetto - vista

Scala 1:200

Relatore Gustavo AMBROSINI
 Corelatrice Manuela REBAUDENGO

Candidati Federica POZZAGLIO s236354
 Matteo TRANE s239829







1. Griglia di protezione dell'intercapedine

SOLAIO DI COPERTURA

2. Pavimentazione in lastre di pietra
3. Membrana impermeabilizzante
4. Massetto in calcestruzzo alleggerito
5. Isolante in fibra di legno ad alta densità (7+7 cm)
6. Lamiera grecata con getto in calcestruzzo
7. Trave principale (HEA200)
8. Lastra in fibrogesso (1 cm)
9. Intonaco calce - cemento (2 cm)
10. Rivestimento metallico ALUBEI21 (21 mm)
11. Canale di raccolta delle acque meteoriche

SOLAIO PARCHEGGIO - PIANO PALESTRA

12. Pavimentazione
13. Massetto in calcestruzzo alleggerito (10 cm)
14. Isolante in fibra di legno
15. Solaio in lastre predalles
16. Trave ribassata

TETTO VERDE

17. Substrato e vegetazione
18. Telo anti radici
19. Siroto drenante
20. Listone in legno sagomato
21. Membrana impermeabilizzante
22. Struttura portante in calcestruzzo
23. Canale di gronda
24. Scossalina metallica di protezione
25. Pilastro in calcestruzzo armato (50x30 cm)

PARETE PERIMETRALE

26. Intonaco in calce - cemento (2 cm)
27. Blocchi Poroton (30.19.25)
28. Isolante in fibra di legno (8 cm)
29. Intonaco in calce cemento (2 cm)

PARETE DIVISORIA

30. Lastra in fibrogesso (1,5 cm)
31. Isolante (5 cm)
32. Pilastro in acciaio (HEA300)
33. Isolante (5 cm)
34. Lastra in fibrogesso (1,5 cm)

