

Ex-Scalo Vanchiglia

Rigenerazione urbana: il progetto dello spazio pubblico e degli spazi commerciali come fattori strategici





POLITECNICO DI TORINO

Collegio di Architettura

Tesi di Laurea Magistrale
in
Architettura per il Progetto Sostenibile

EX-SCALO VANCHIGLIA

Rigenerazione urbana:
il progetto dello spazio pubblico e degli
spazi commerciali come fattori strategici

Relatore:

Prof. Michela Barosio

Correlatore:

Prof. Santiago Gomes

Candidato:

Davide Gianmaria Caragnano

Sessione di Laurea

Dicembre 2019

Ringraziamenti





INDICE

00	Introduzione	10
01	Ex-Scalo Vanchiglia	
—	Analisi Storica	14
—	Analisi Urbana	
	— Inquadramento dell'area	26
	— Viabilità e Mobilità	32
	— Pieni e vuoti	36
	— Sistema del verde	38
—	Analisi Urbanistica	
	— Variante 200 al Prg	42
	— ZUT 9.200 Regaldi	46
	— Linea 2 della Metropolitana	48
	— Concorso La Metamorfosi	50
02	Il Centro commerciale	
—	Cenni Storici	58
—	Relazione con il contesto Urbano	70
—	Classificazione Centri Commerciali	71
—	Casi studio	72
03	Proposta Progettuale	
—	Concept, obiettivi e strategie d'intervento	82
—	Masterplan di progetto	96
—	Viste di progetto	
	— Piante, sezioni, prospetti	98
	— Esplosi assonometrici	102
	— Render	
04	Tavole	
05	Bibliografia	106

Ex Scalo Vanchiglia





00

INTRODUZIONE

“Non si può pensare un’architettura senza pensare alla gente” cit. Richard Rogers.

Questa citazione è la fondazione sopra la quale è stato portato avanti il progetto proposto in questa tesi di laurea, il quale nasce dall’obiettivo di fornire gli abitanti dei quartieri Vanchiglia, Barriera di Milano e Regio Parco della città di Torino, una area dedicata a diverse funzioni, incentivando lo scambio sociale attraverso la progettazione di un polo commerciale, di una area co-housing, di una residenziale e di una area sportiva connessa ad un parco urbano, il tutto orientato verso un mix funzionale di aree pubbliche, private e aree verdi con percorsi ciclo-pedonali, al fine di migliorare così la qualità urbana secondo uno sviluppo sostenibile.

L’ex scalo Vanchiglia è un’area in crescita dal punto di vista urbano, economico e sociale, ma nonostante oggi si presenti come una zona problematica costituita da un tessuto poco omogeneo, rimane comunque un’opportunità interessante grazie anche al confronto con importanti preesistenze storiche (canale Regio Parco, la manifattura Tabacchi, il cimitero monumentale), che hanno contribuito allo sviluppo di Torino durante gli anni della crescita industriale.

La posizione è strategicamente interessante per il progetto, infatti l’ex scalo Vanchiglia è situato lungo il collegamento urbano verso Milano, cosicché l’intera area possa essere una eccellente zona di interscambio come futuro polo urbano principale di Torino, grazie anche alla realizzazione



della nuova linea 2 della metropolitana, che riavvicinerà quest'area al resto della città.

Un'attenzione particolare è stata riservata all'analisi della Variante 200 al piano regolatore e di vari ambiti normativi, che ha permesso di delineare degli obiettivi di progettazione incentrati sulla definizione della nuova identità di questa parte di città, attraverso il miglioramento di elementi sottoposti a degrado e il rafforzamento di punti focali per la valorizzazione di questa area.

Il progetto quindi prevede la progettazione di un centro commerciale urbano come principale polo attrattivo dell'area, diventando così il fulcro di una rigenerazione urbana innescata anche dalla definizione di un parco lineare lungo la fascia di

rispetto cimiteriale, che si integra in un costruito destinato a diversi usi, ma tenuto insieme da una promenade che attraversa l'intero progetto, parallela alla nuova via Regaldi, legando i due poli più estremi, rispettivamente quello commerciale e quello sportivo, delineati dalla presenza di due nuove piazze urbane che segnano le uscite della Linea 2 della Metropolitana. Questo progetto di riqualificazione quindi sarà il risultato di un'evoluzione dell'area dal punto di vista infrastrutturale, insediativo e paesaggistico, integrando mobilità pubbliche, aree residenziali, uffici e centri di ritrovo, sportivi e di divertimento, diventando una alternativa a quello che è il tessuto urbano esistente.

Ex Scalo Vanchiglia





01

ANALISI STORICA

Durante i secoli scorsi, l'area che si trova al confine tra tre quartieri a nord di Torino, quello di Vanchiglia, di Barriera di Milano e quello di Regio Parco, ha subito un serie di trasformazioni in seguito a vari interventi urbani.

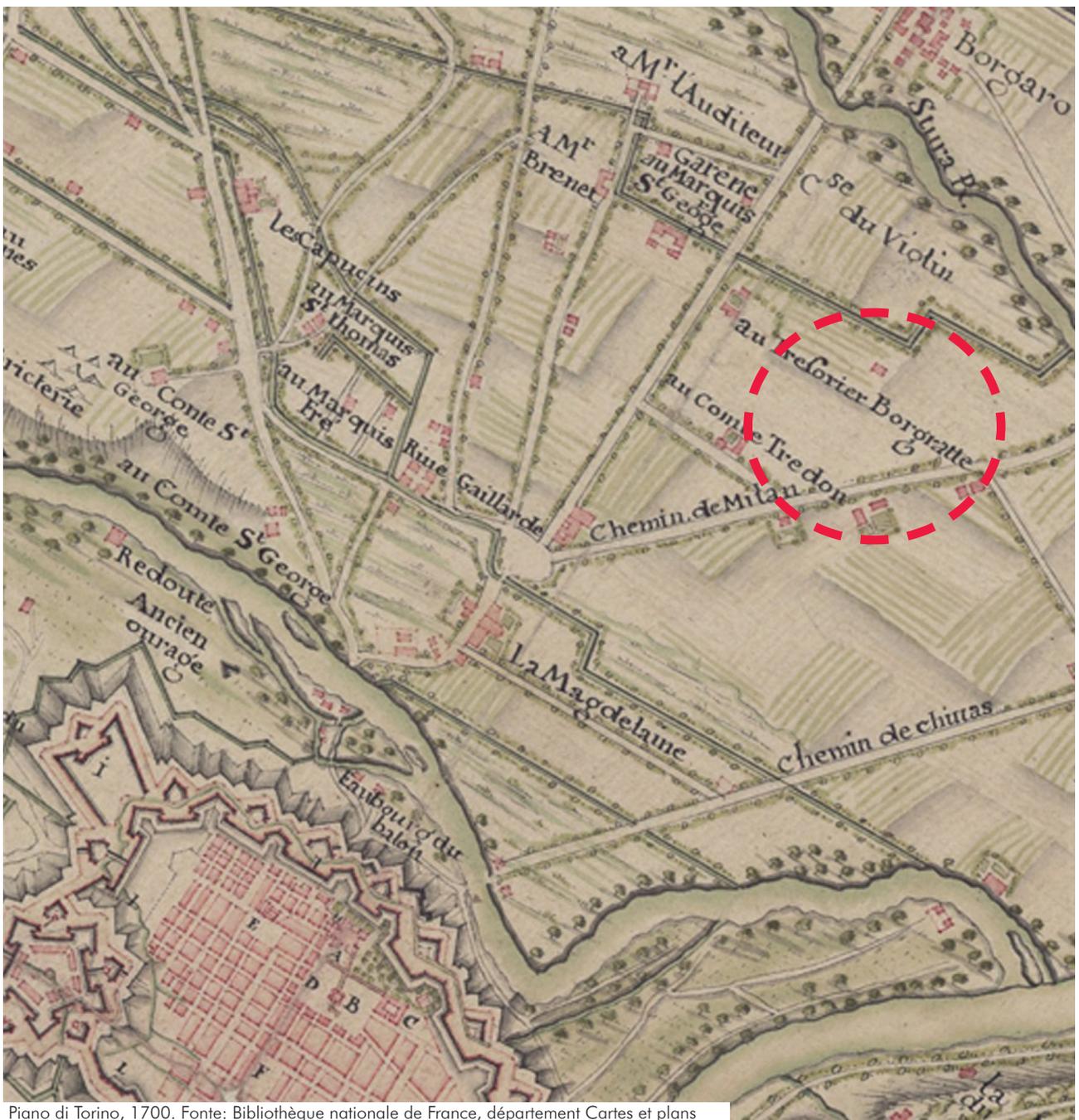
Le prime trasformazioni urbane riguardanti quest'area furono attuate poco dopo il trattato di Chateau Cambrésis del 1559, successivo al spostamento della capitale sabauda da Chambéry a Torino per mano del duca Emanuele Filiberto I di Savoia. In quest'area commissionò, attraverso la patente ducale del 1568, la creazione di un parco destinato a territorio di caccia, prevedendo la costruzione del palazzo del Bivoccone posto tra le residenze di Lucento e Veneria, così da rimanere più vicino al centro della città.

Grazie all'esistenza di numerose cartografie di origine Francese abbiamo la possibilità di analizzare quest'area già a partire dal 1700, infatti già in questi anni era possibile individuare tre assi urbani importanti: Chemin de Chivas (l'attuale corso Regio Parco), Chemin de Milan (l'attuale corso Vercelli) e l'attuale via Fossata.

Al 1785 risale la griglia della parcelizzazione agricola e la presenza delle fortificazioni cittadine.

Il primo vero censimento delle cascine torinesi risale al 1791 ed una carta corografica di quegli anni mostra l'antica strada del Regio Parco che conduceva all'ancora esistente Manifattura Tabacchi, costruita intorno agli anni 50 del '700.

Nell'Ottocento si verifica una espansione della trama viaria attraverso maglie proprie differenti dal tessuto urbano circostante, avendo come punto di divisione tra le parti la cinta daziaria costruita nel 1853. Tali differenze erano dovute alla presenza di elementi del territorio molto antichi, come la presenza di canali e altre vie extraurbane già esistenti. La cinta daziaria continuava ad essere attiva ancora nel 1887, delimitando il limite nord della città di Torino. Di notevole importanza è la presenza in questi anni di una parte del fiume Dora nell'area occupata attualmente dal cimitero monumentale, questo perché non erano ancora iniziati i lavori di deviazione del fiume Dora. Con l'avvento del XX secolo la cinta daziaria del



Piano di Torino, 1700. Fonte: Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans

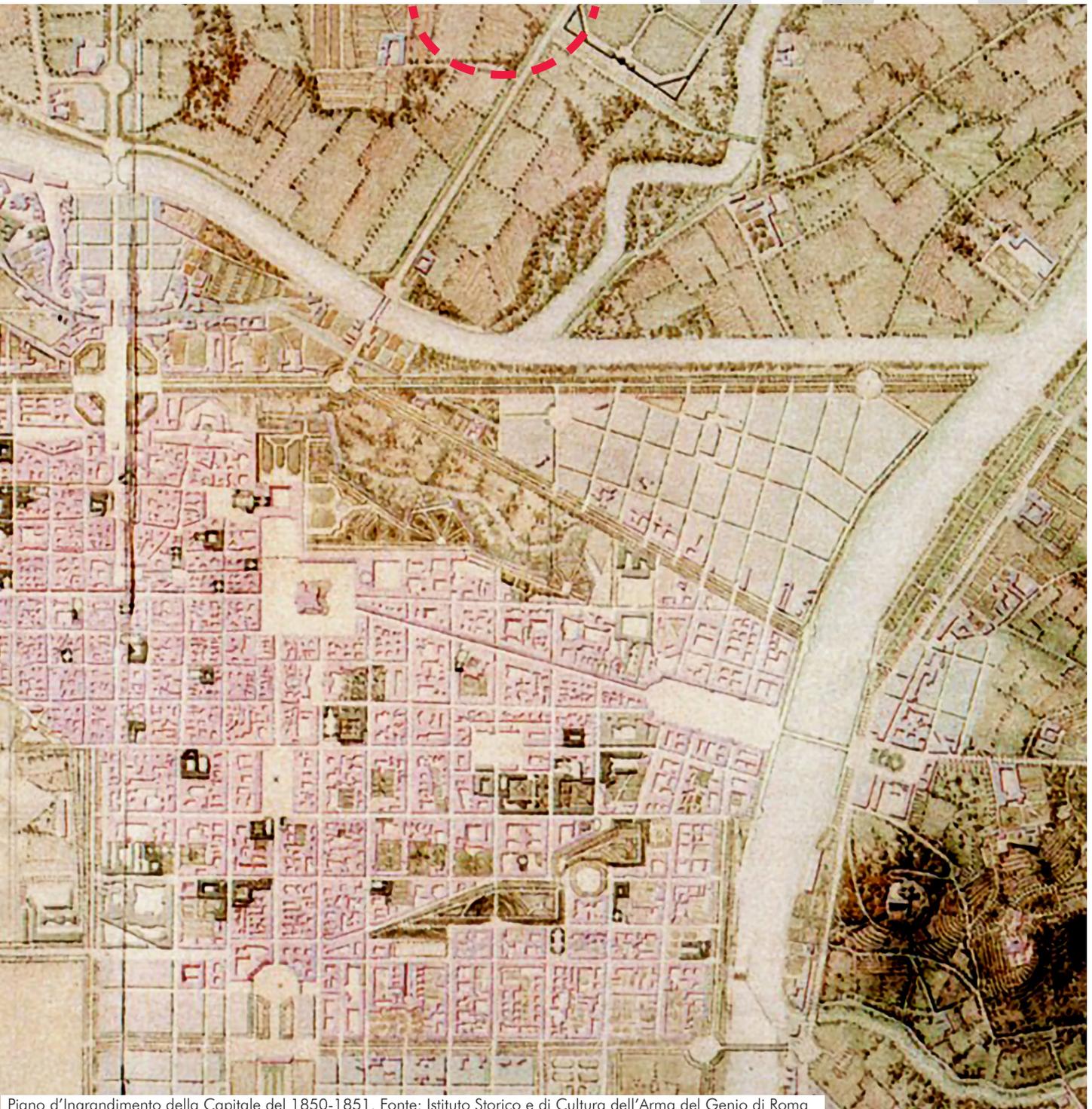
1853 viene spostata lungo l'attuale via Sandro Botticelli, a causa del deficit economico del comune, ma la sua vecchia traccia fu colmata dal tracciamento dall'attuale corso Novara.

Con questo nuovo assetto urbano all'interno della città daziaria, costituito da una trama stradale composta da assi territoriali privilegiati che segnano l'uscita nord della città, si delineano corsi importanti come l'attuale corso Giulio Cesare.

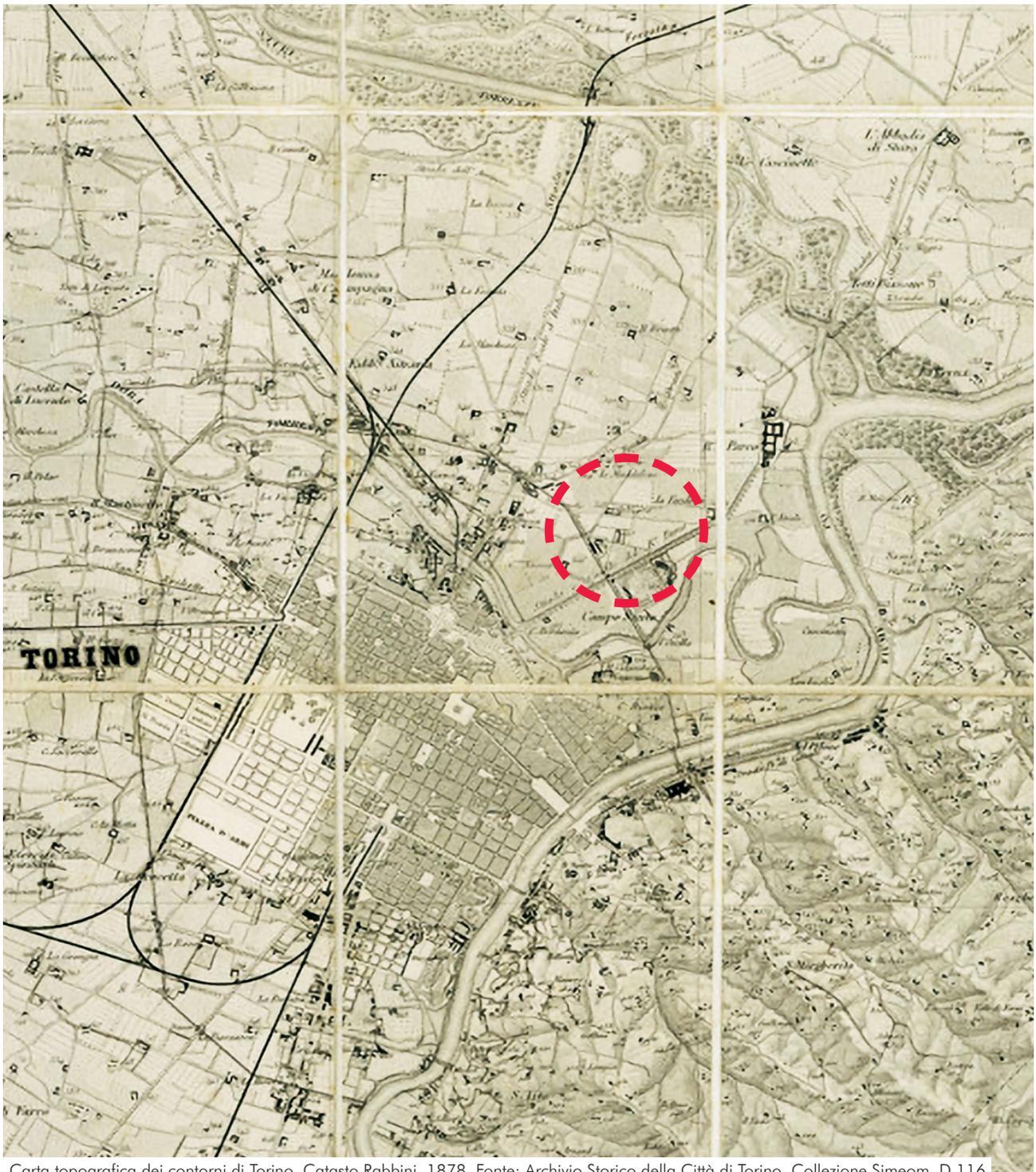


Carta Corografica Dimostrativa, 1791. Fonte: Archivio di Stato

01

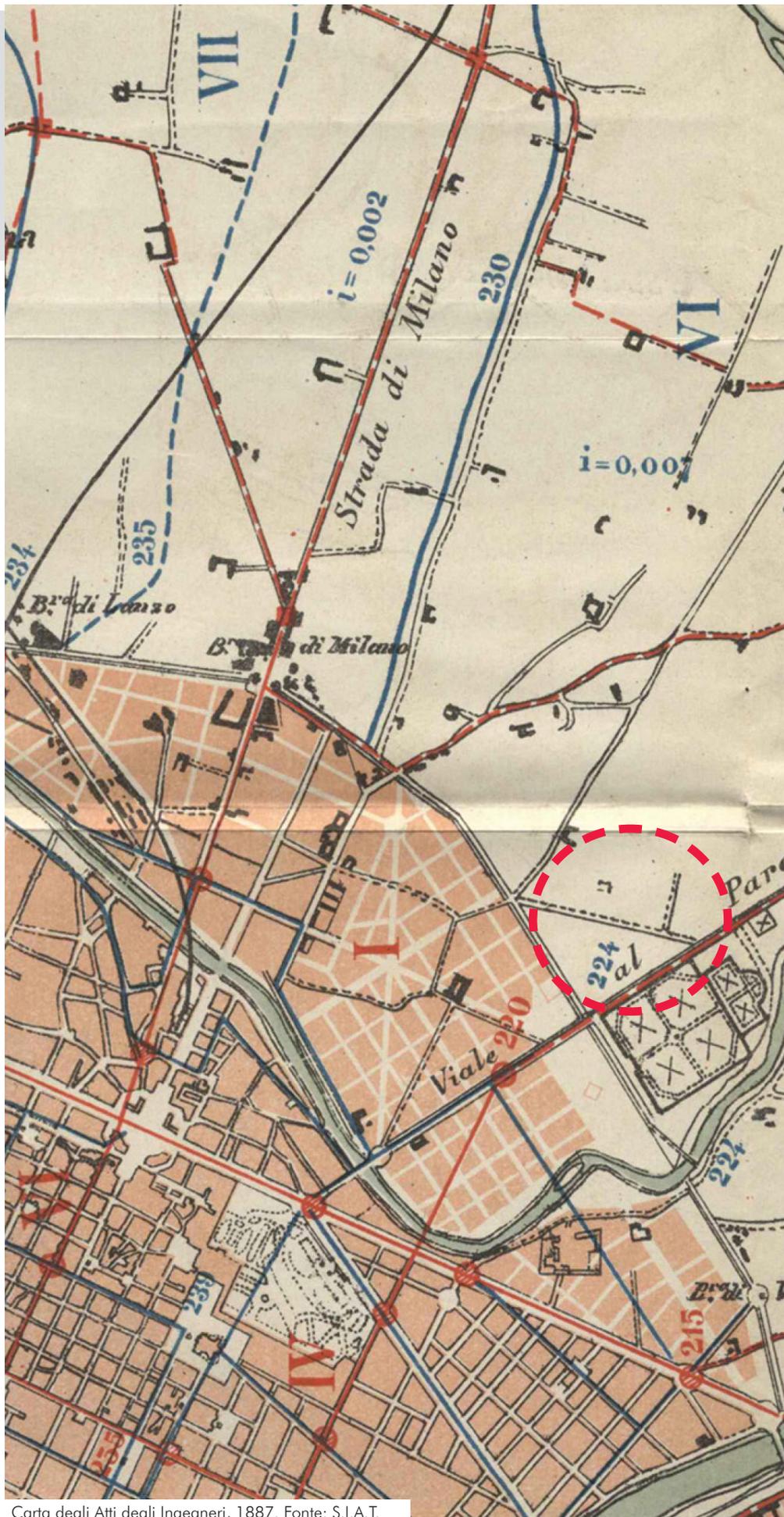


Piano d'Ingrandimento della Capitale del 1850-1851. Fonte: Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio di Roma

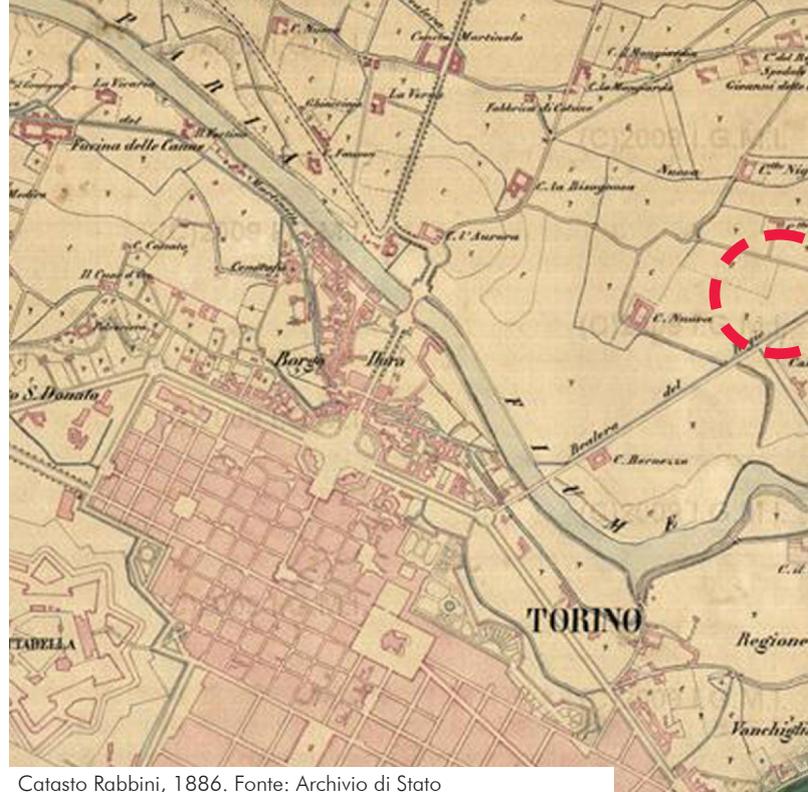


Carta topografica dei contorni di Torino, Catasto Rabbini, 1878. Fonte: Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, D 116

01



Carta degli Atti degli Ingegneri, 1887. Fonte: S.I.A.T.



Catasto Rabbini, 1886. Fonte: Archivio di Stato

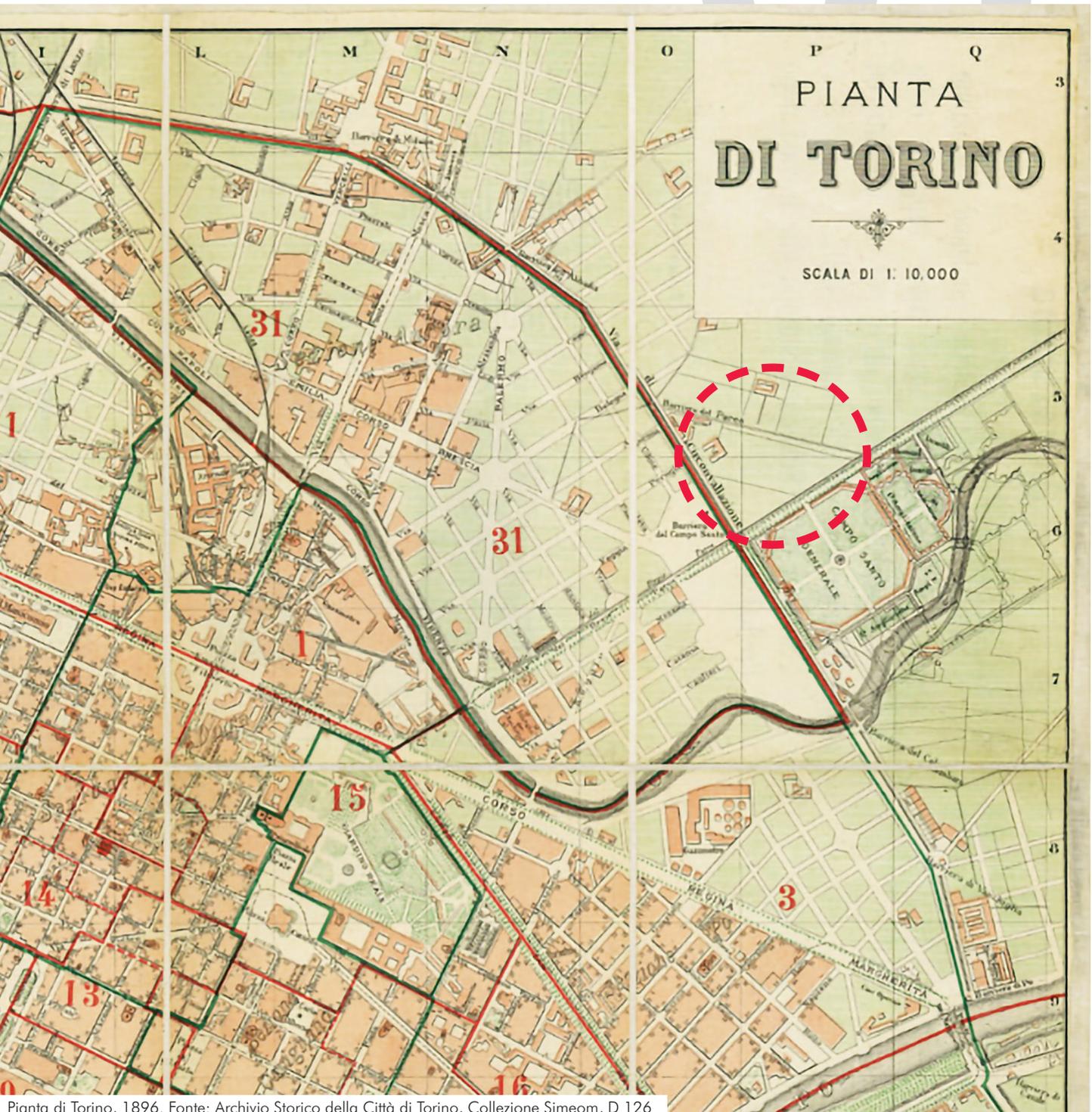
Nel 1887, il Regio Decreto stabilisce la formazione di una nuova serie di assi di sviluppo per l'accrescimento del processo di urbanizzazione oltre i limiti daziari, un esempio è il tracciamento di Via Bologna come collegamento all'area occupata dalla Manifattura Tabacchi.

Con il Piano Regolatore del 1906, il quartiere Barriera di Milano viene incluso entro i confini della città. Già in una cartografia della città di Torino risalente al 1935 è possibile notare la presenza dello Scalo Vanchiglia, entrato in funzione nel 1926, per servire la Manifattura Tabacchi appunto e le diverse industrie che stavano nascendo nella zona nord di Torino, come l'ex Lanificio di Torino o l'ex Magazzino di artiglieria; era collegato inoltre alla linea ferroviaria per Milano costruita in trincea. Come è possibile notare dalle cartografie lo scalo merci si inseriva in un contesto urbano ai margini della cinta daziaria, in modo da godere di notevoli vantaggi per la movimentazione delle merci.

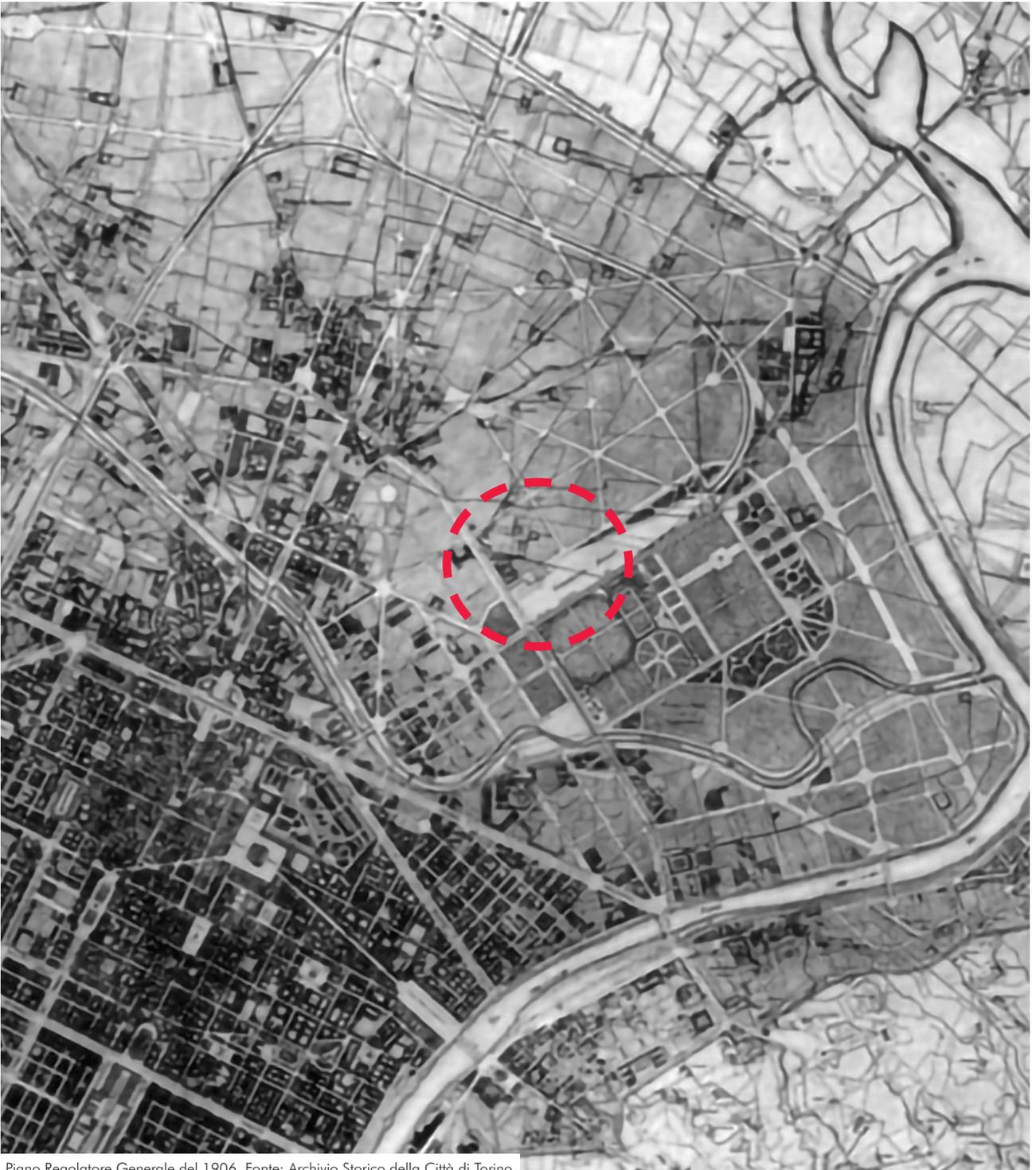
Lo Scalo Vanchiglia ha svolto la sua funzione sino ai tardi anni '80, fino a quando iniziarono a chiudere molti stabilimenti.

Attualmente è in stato di abbandono e degrado da ormai qualche decennio.

01

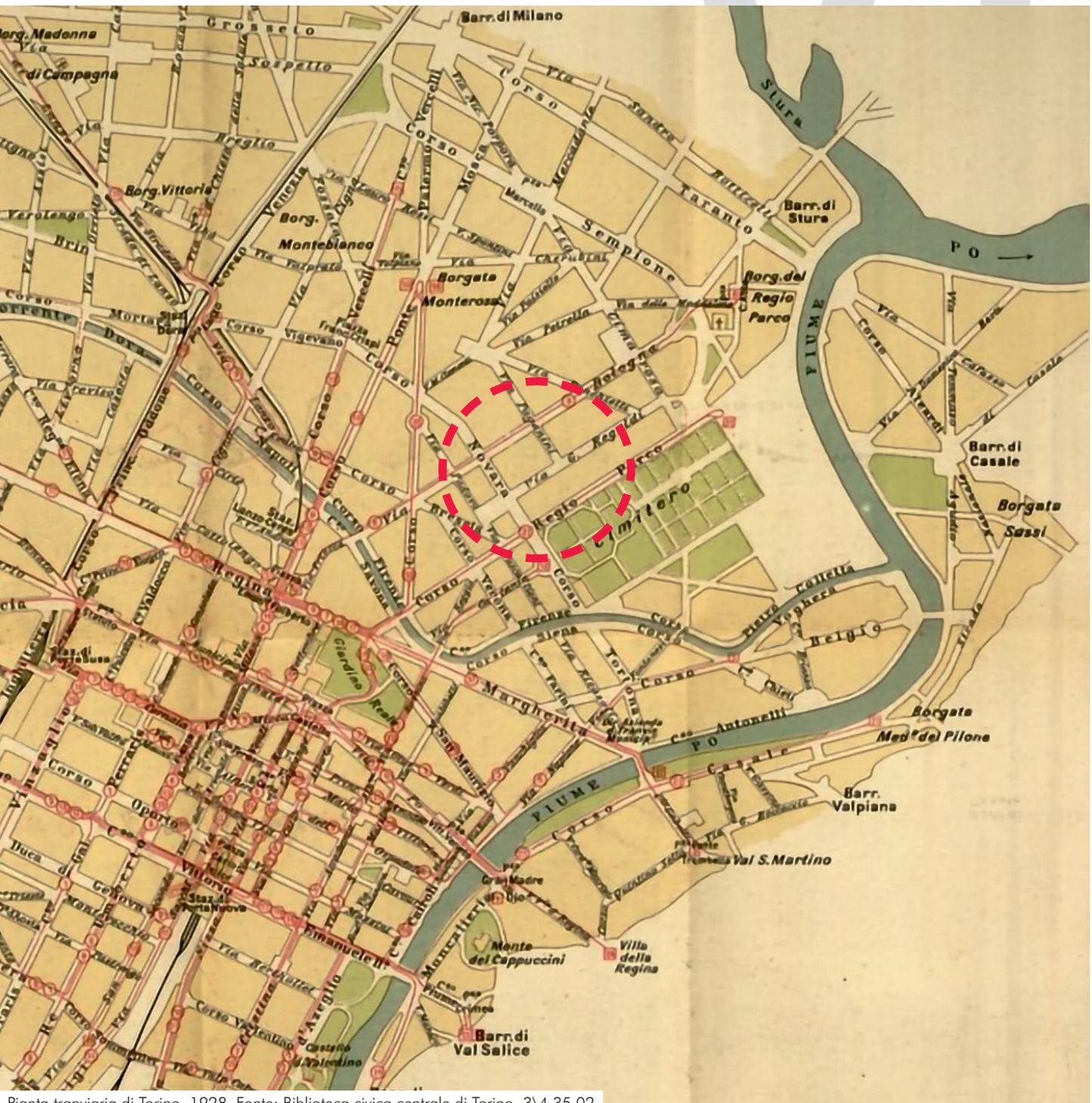


Pianta di Torino, 1896. Fonte: Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, D 126

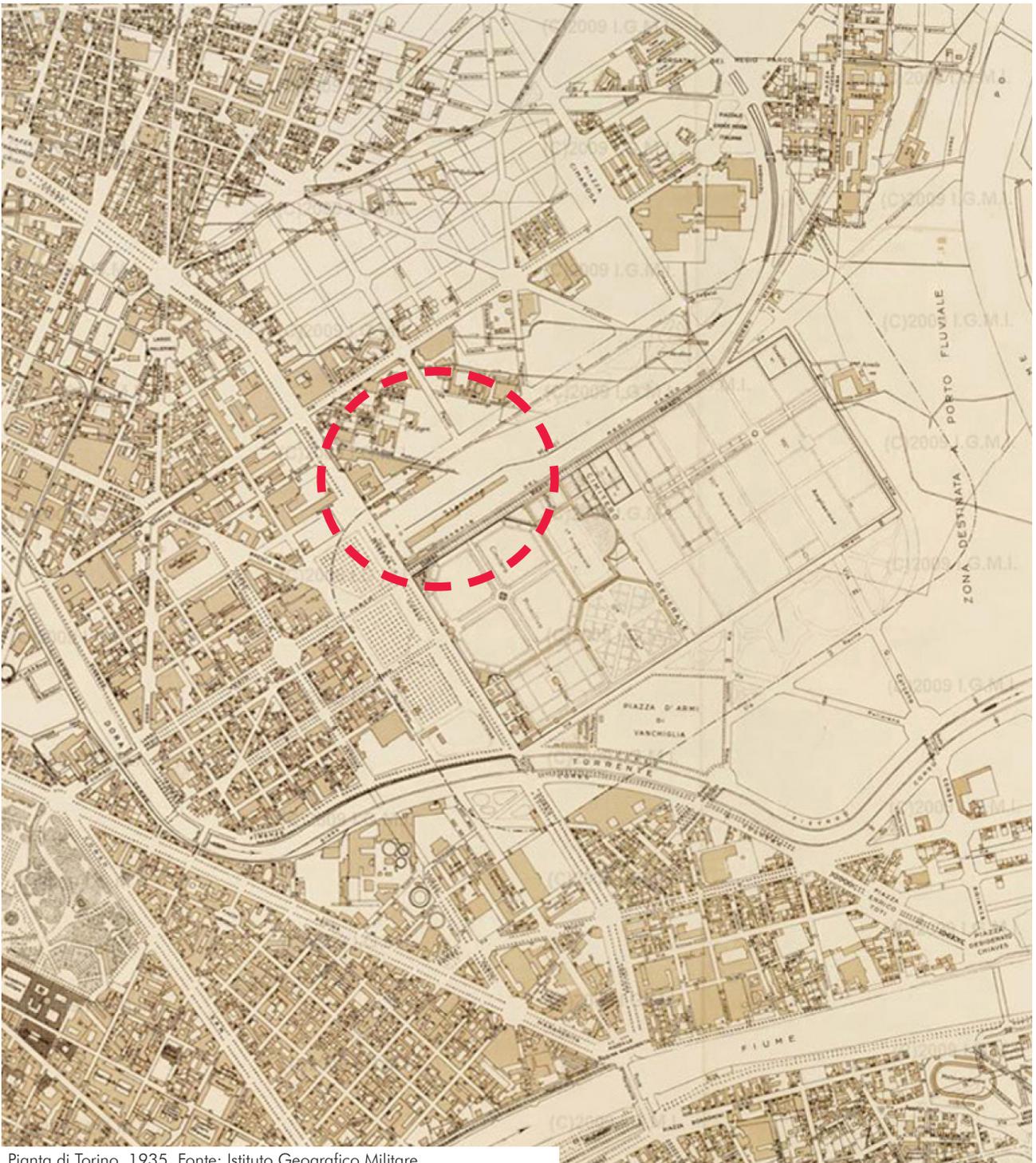


Piano Regolatore Generale del 1906. Fonte: Archivio Storico della Città di Torino

01



Pianta tranviaria di Torino, 1928. Fonte: Biblioteca civica centrale di Torino, 3\4.35.02



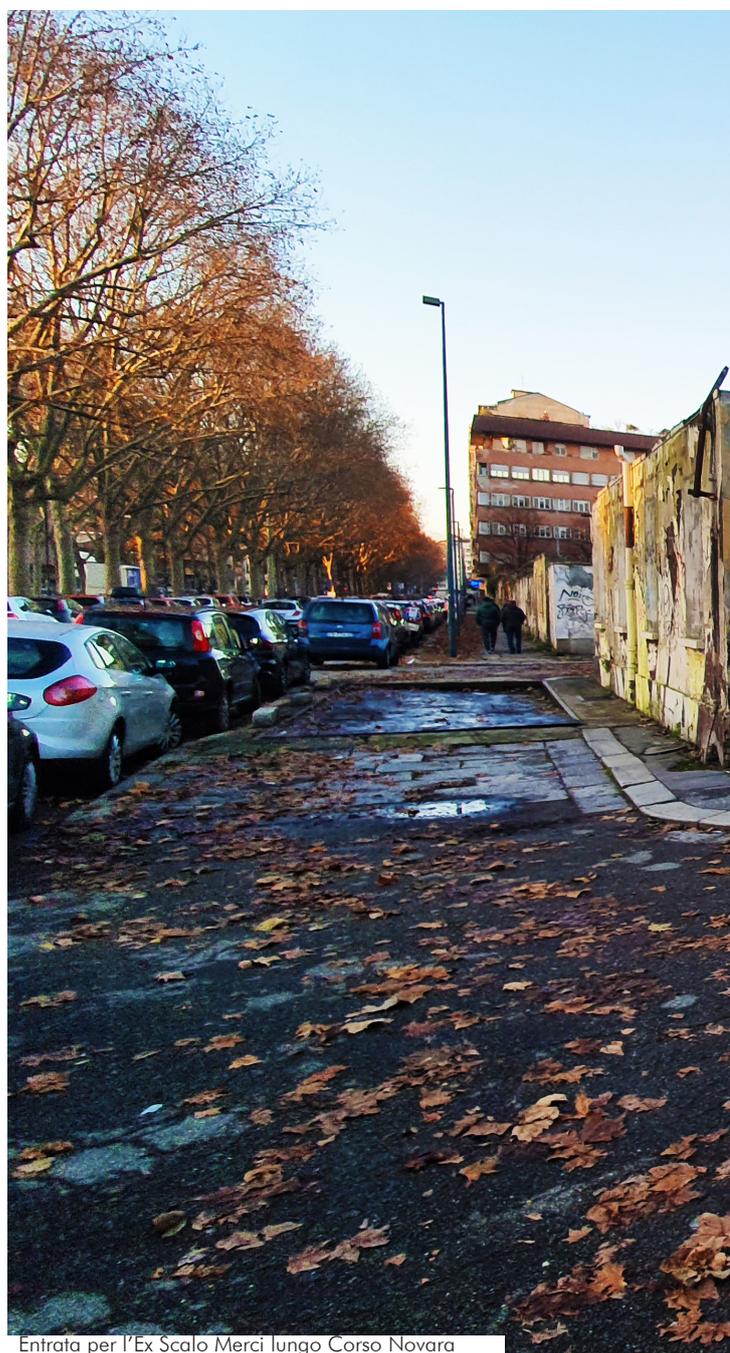
Pianta di Torino, 1935. Fonte: Istituto Geografico Militare

ANALISI URBANA

Inquadramento dell'area

Dismessa alla fine degli anni 1990 in seguito all'ampliamento dello scalo di Orbassano, attualmente l'Ex Scalo Vanchiglia risulta essere in uno stato di abbandono e attende la validità e l'approvazione di un progetto per il recupero dell'area, per è in attesa di riqualificazione tramite un progetto di recupero dell'area. Dal 2010, molte sono state le proposte progettuali per quest'area, ma nonostante questo l'ex scalo continua a vivere in una situazione di totale degrado, nonostante le sue enormi potenzialità, a livello urbano, economico e sociale.

Quest'area, vista la sua elevata metratura e la sua localizzazione, posta a pochi passi dal centro di Torino, in un'area che ha già visto l'instaurarsi di progetti architettonici moderni come il Campus Luigi Einaudi, inaugurato nel 2012 e firmato dallo studio Foster&Partners, ed il nuovo centro direzionale della Lavazza, progettato dall'architetto Cino Zucchi, ha la possibilità di diventare un nuovo polo attrattivo per la città, trasformandosi in un centro di ritrovo per gente di qualsiasi età, dal più giovane al più anziano.



Entrata per l'Ex Scalo Merci lungo Corso Novara



01

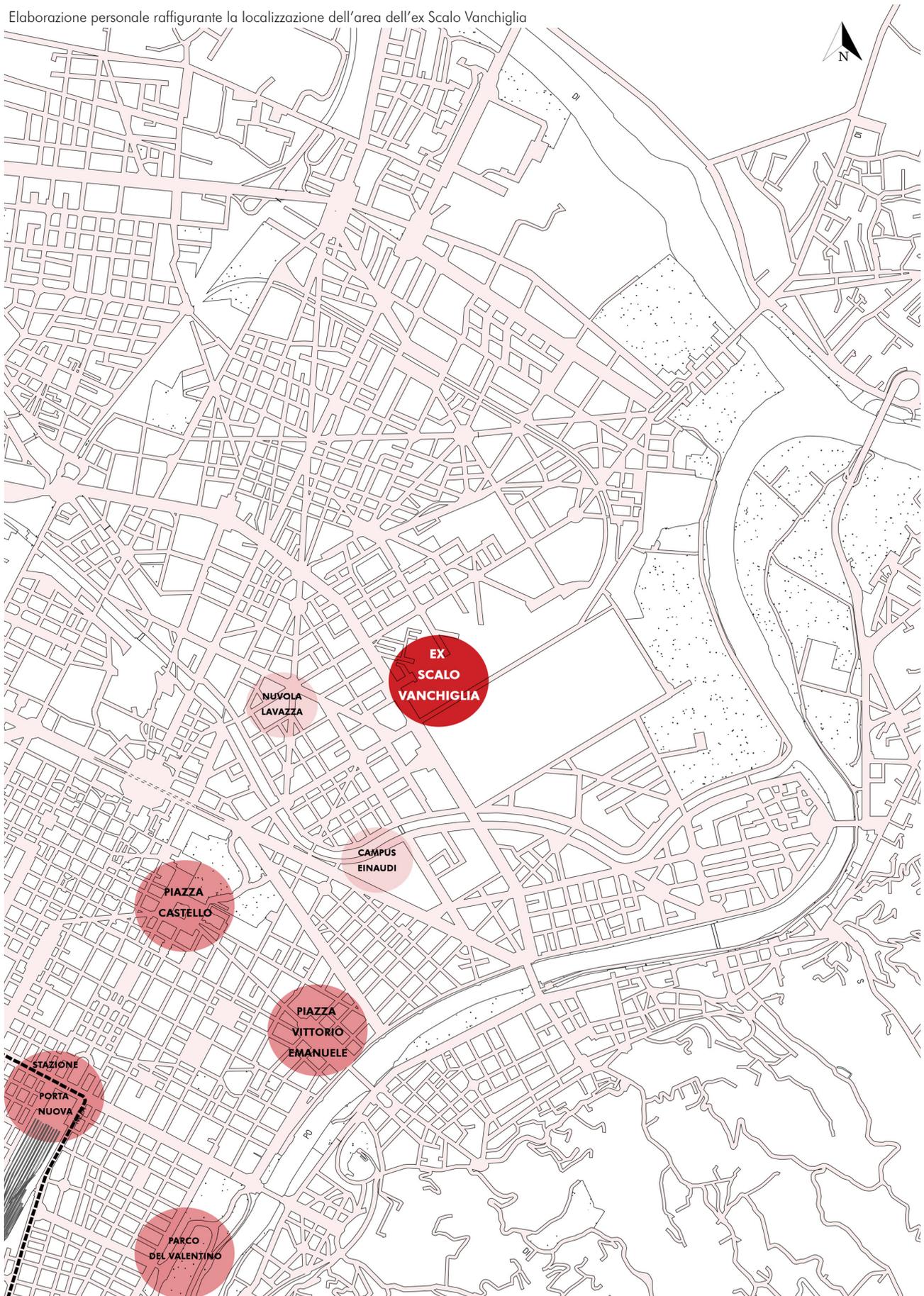


Incrocio tra Corso Regio Parco e Corso Novara



Area dell'Ex Scalo Vanchiglia sottoposta a lavori di rimozione delle macerie

Elaborazione personale raffigurante la localizzazione dell'area dell'ex Scalo Vanchiglia



Entrata dell'Ex Scalo Merci su Via Regaldi



Confine dell'area con Corso Regio Parco





01

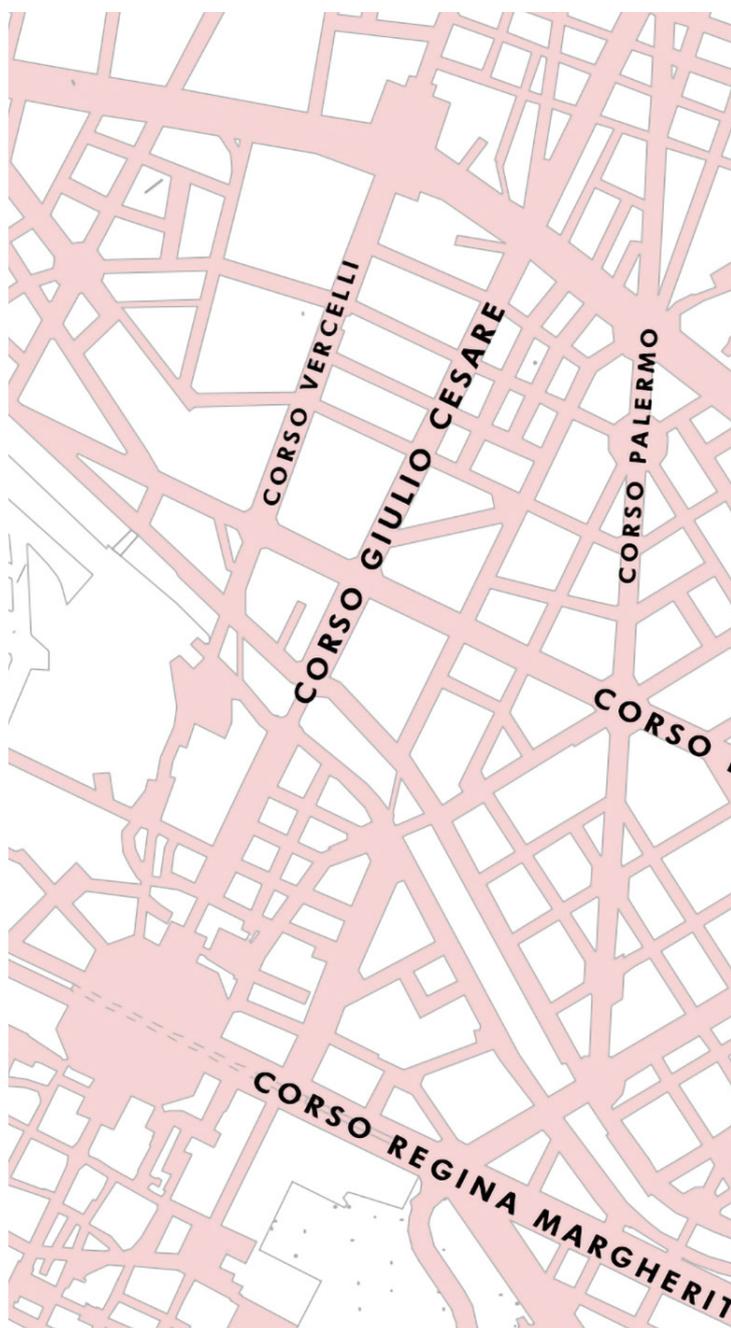


Via Regaldi

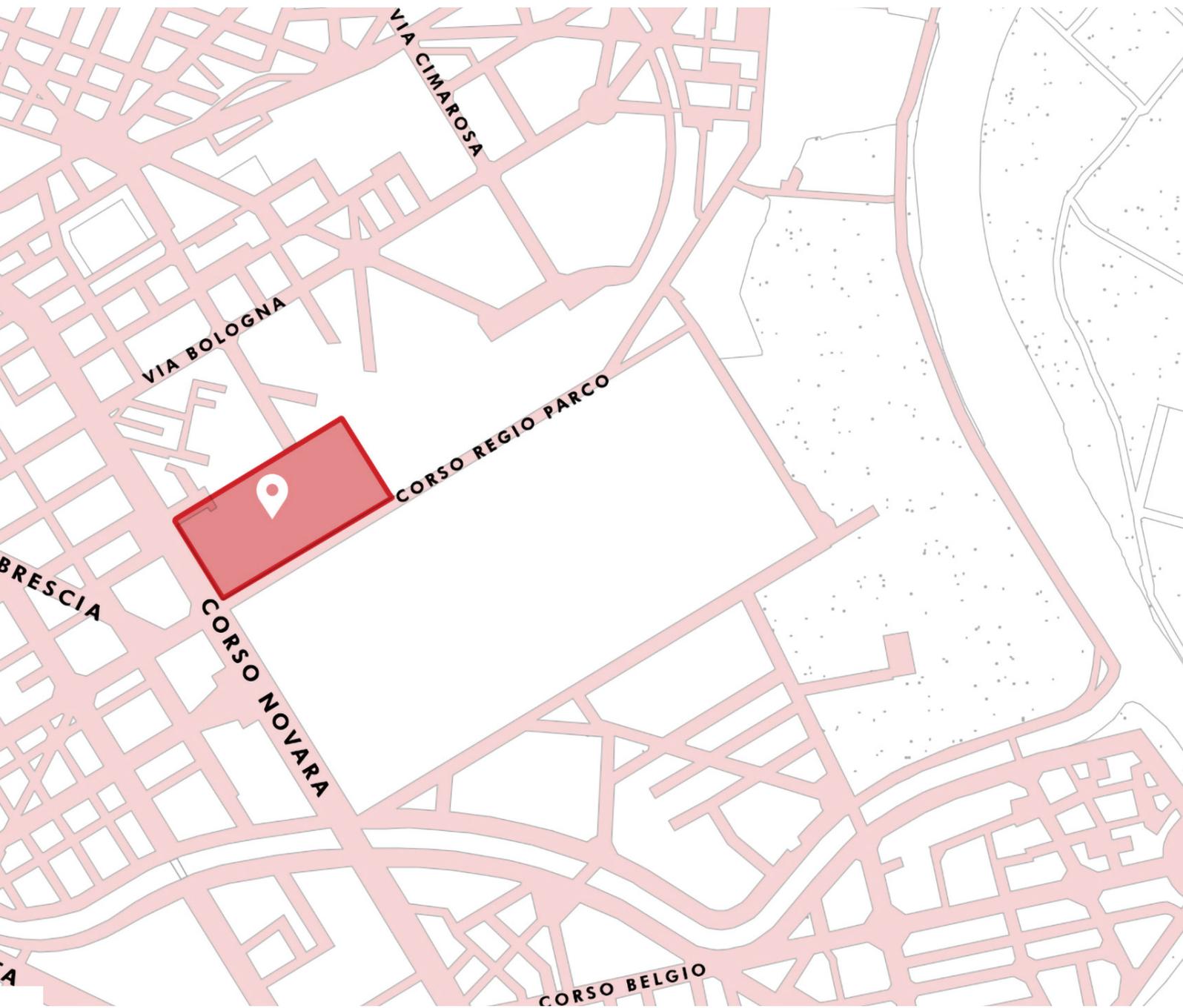
ANALISI URBANA

Viabilità e Mobilità

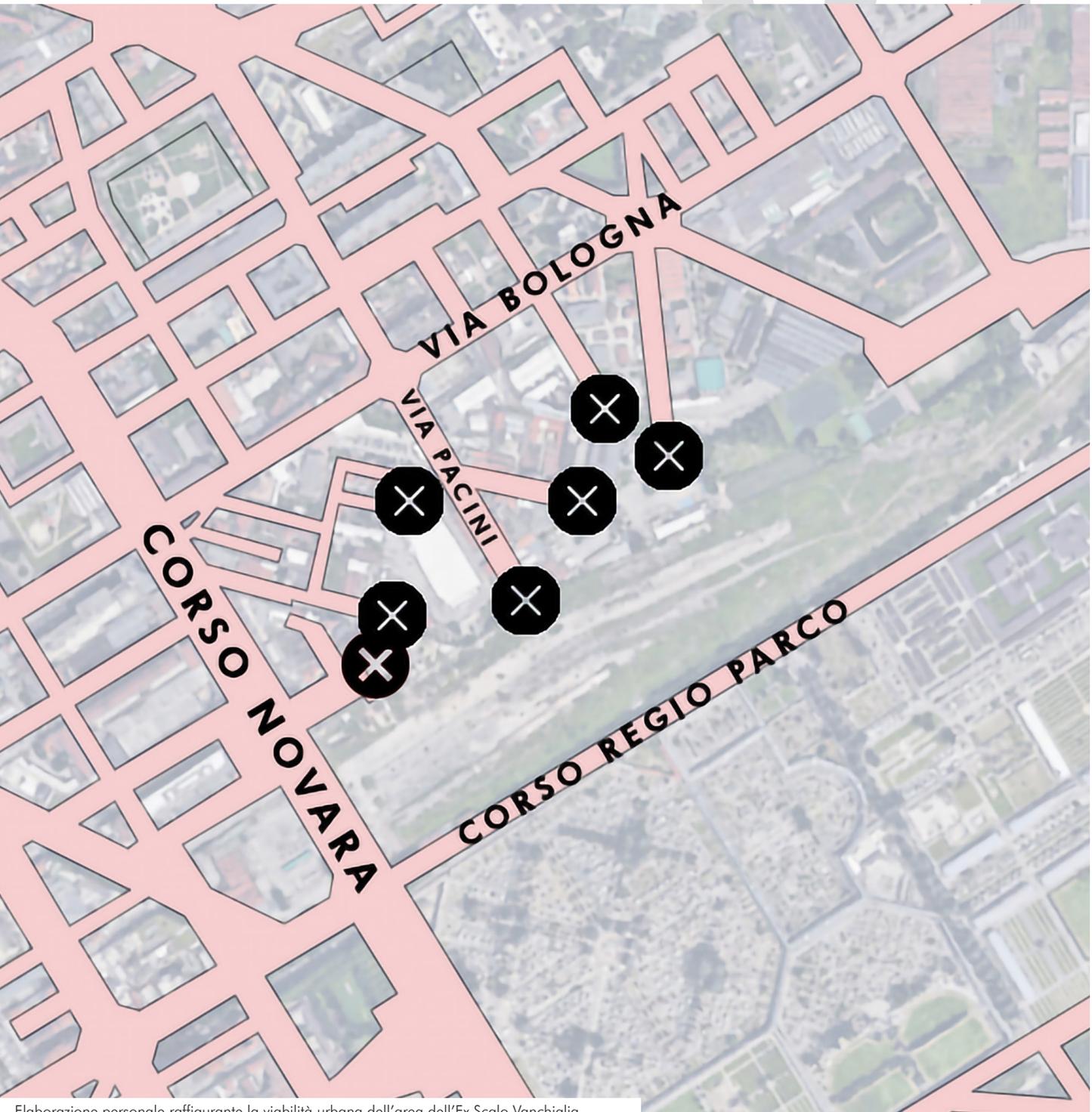
L'ex Scalo Vanchiglia è localizzato all'interno di un'area urbana che si contraddistingue dal tessuto restante della città. Infatti la griglia geometrica che quasi detta il carattere urbano di Torino, nell'area in questione si interrompe a causa dello sviluppo industriale avvenuto nel XX secolo, che ha portato alla creazione di quartieri che si allineavano a quelle che erano preesistenze geografiche come canali o tracciati extraurbani. Sono presenti infatti strade strette e vicoli ciechi causati appunto dall'irregolarità della maglia urbana; ciò nonostante il perimetro dell'area è scandito da tre corsi molto importanti che influenzano la viabilità di buona parte dell'area di Torino nord: questi sono corso Novara, Corso Regio Parco, Via Bologna. Salendo di scala, altri assi importanti che possono rappresentare un ulteriore collegamento verso l'intera area di progetto, che si trova al confine dei quartieri di Vanchiglia, Barriera di Milano e Regio Parco, sono l'asse di Spina 4, l'asse Sempione-Gottardo e corso Regina Margherita.



Elaborazione personale raffigurante gli assi viari principali dell'area di Torino Nord



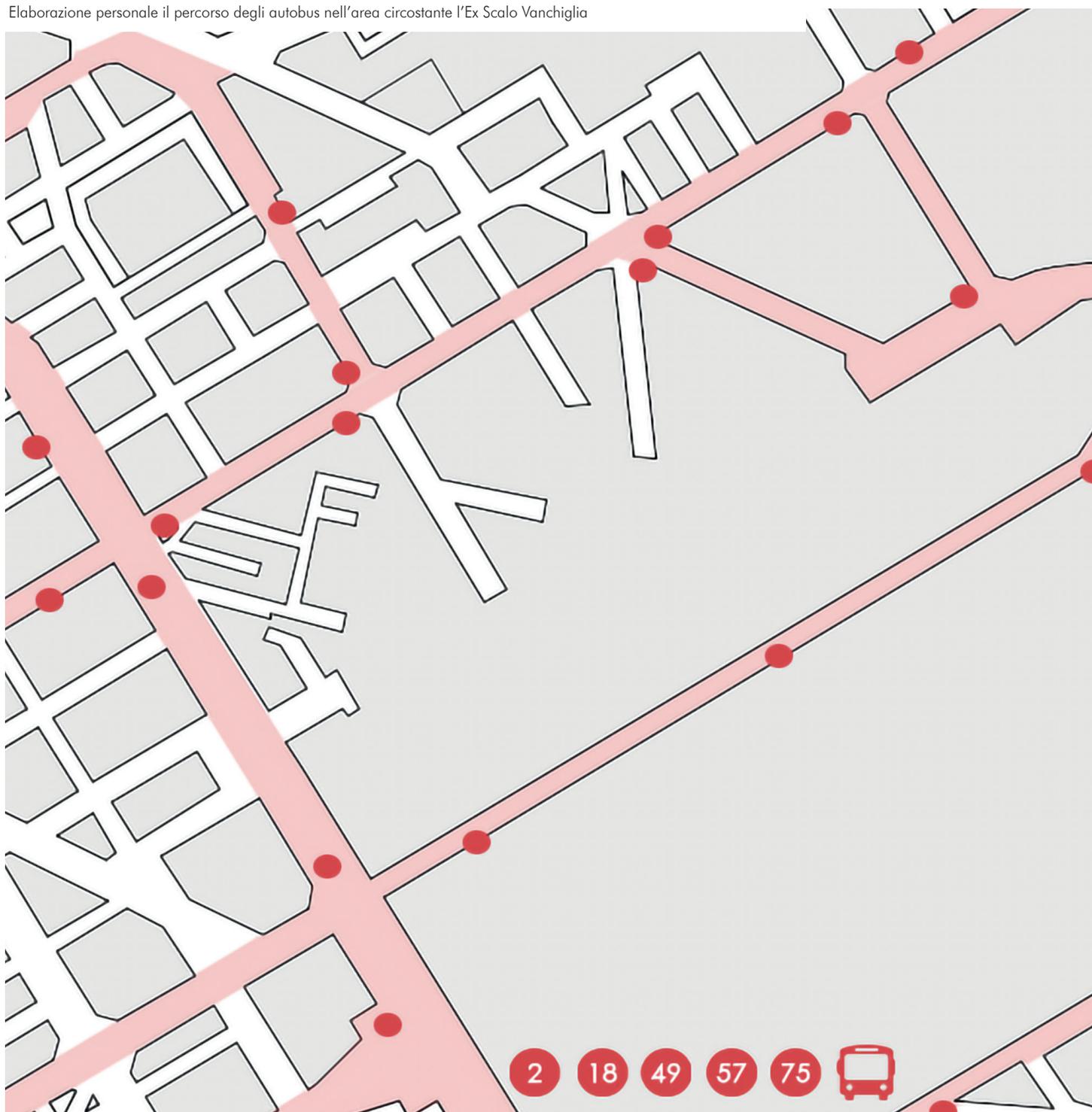
01



Elaborazione personale raffigurante la viabilità urbana dell'area dell'Ex Scalo Vanchiglia

Per quanto riguarda la mobilità dell'area circostante e quella di progetto, uno elevato flusso di traffico è presente sui corsi principali che delineano questa parte di città, ossia via Bologna, Corso Novara e Corso Regio Parco. La mobilità interna di quest'area invece è condizionata dalla presenza di una serie di vie senza sbocco, come Via Pacini, Via Quittengo, Via Ristori, Via Mottalciata e Via Paganini. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'area è collegata da 5 linee della GTT rendendola facilmente raggiungibile.

Elaborazione personale il percorso degli autobus nell'area circostante l'Ex Scalo Vanchiglia



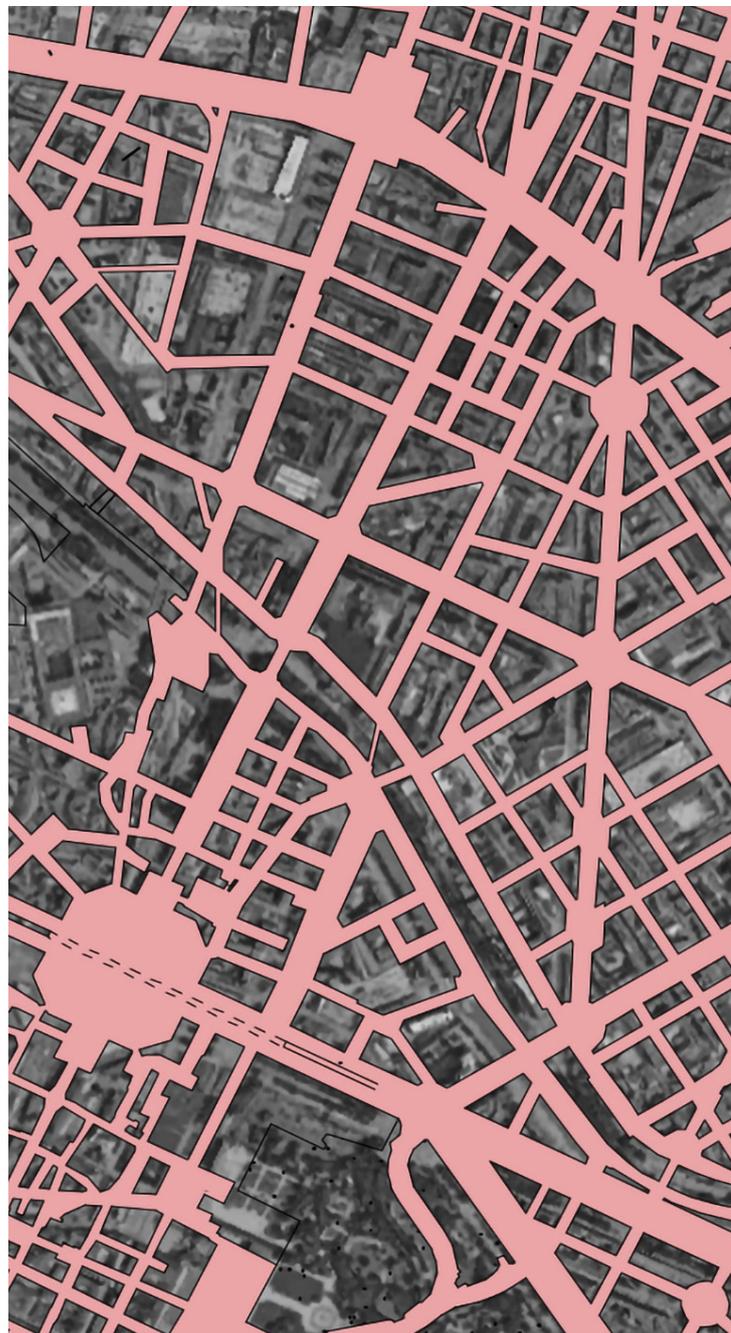
ANALISI URBANA

Pieni e Vuoti

L'area dell'Ex Scalo Vanchiglia rappresenta attualmente un importante vuoto nel tessuto urbano di Torino, amplificato dalla diminuzione della densità dell'edificato nei pressi del cimitero monumentale e verso il parco della Colletta. Questo vuoto è in contrasto col pieno urbano presente lungo il lato ovest di Corso Novara ed il versante nord di Via Bologna, i quali presentano una maglia abbastanza compatta anche se molto irregolare a livello urbano.

Quest'area quindi si predispone perfettamente per ospitare un nuovo quartiere urbano ecosostenibile, che avrà l'obiettivo di restituire a parco e in generale a spazio pubblico che residenziale le aree che erano occupate dallo scalo.

Quindi l'Ex Scalo Vanchiglia è uno spazio che si apre a nuove possibilità di densificazione, così da relazionarsi col denso edificato del contesto urbano all'interno del quale è localizzato.



Elaborazione personale raffigurante il vuoto urbano dell'area dell'Ex Scalo Vanchiglia



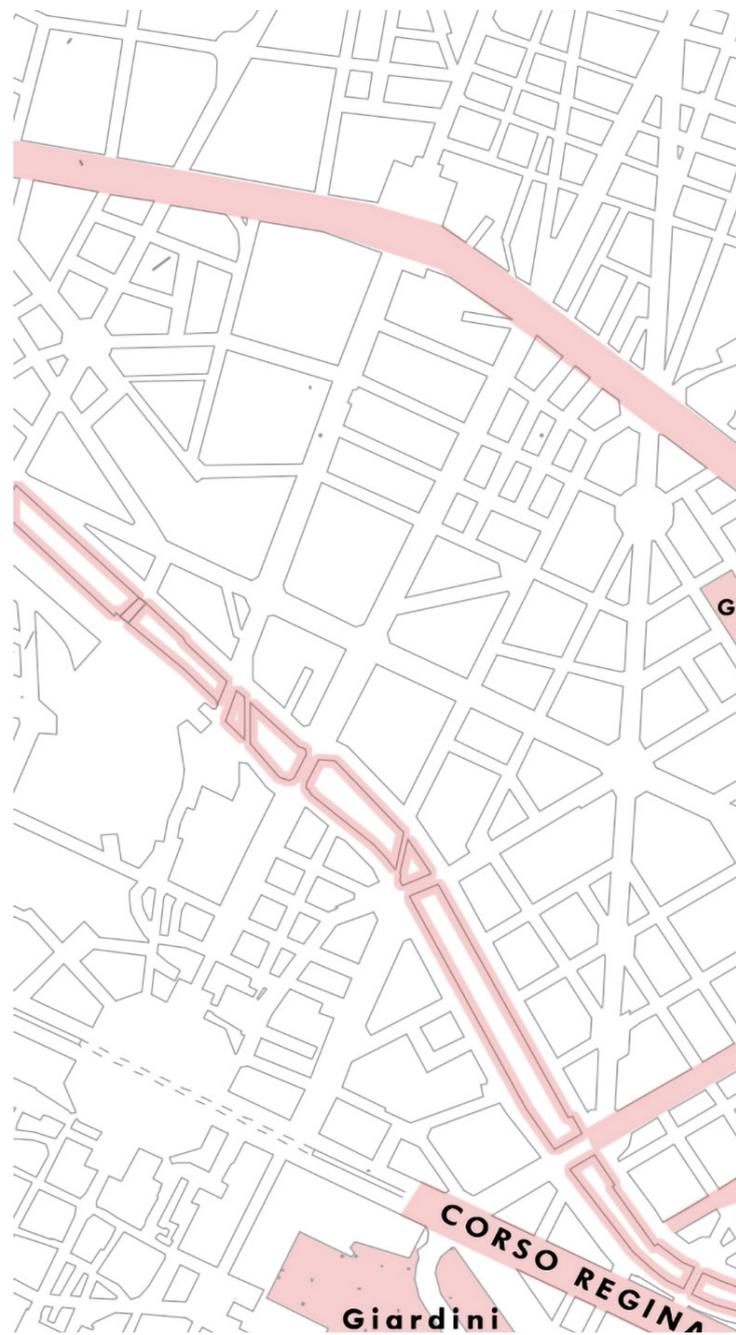
ANALISI URBANA

Sistema del Verde

Il sistema del verde di quest'area è dominato dalla presenza del Parco della Confluenza e soprattutto dal Parco della Colletta e dal Parco del Meisino, i quali costeggiano le sponde del fiume Po.

Scendendo di Scala, questa parte del quartiere Barriera di Milano, localizzata subito a nord di Via Bologna, mostra una percentuale maggiore di aree verdi, costituita da un'alternanza di piccoli episodi tra gli isolati e dalla presenza di giardini come il Parco Scroto, Parco Crescenzo, il Giardino di Via Bologna, parco Buscalioni, il Giardino Giuseppe Saragat, il Giardino di Via Como ed i Giardini del Piazzale della Croce Rossa.

Di notevole importanza inoltre è la presenza in quest'area di un elemento caratteristico della città di Torino, il viale alberato, il quale in quest'area si identifica con Corso Novara, Corso Regio Parco, Via Alfonso Varano, Via Catania e Corso Regina Margherita. L'obiettivo del progetto sarà dunque quello di creare una rete continua tra gli spazi attualmente dismessi dell'area di scalo Vanchiglia, il progetto ed i gli assi verdi già esi-

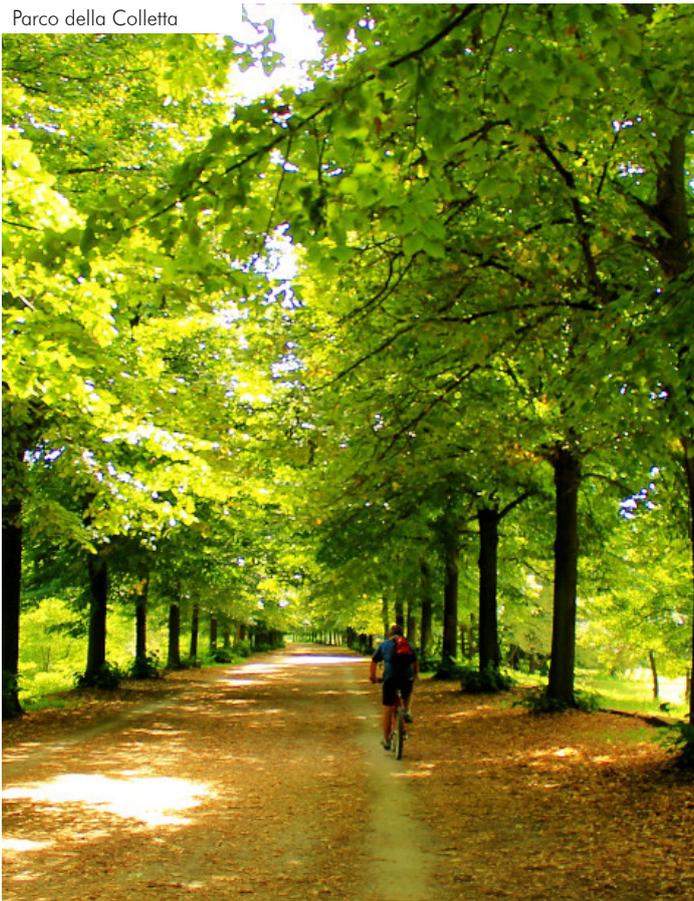


Elaborazione personale raffigurante il sistema del verde attorno all'area dell'Ex Scalo





Parco della Colletta



stenti, per creare una struttura continua è più organizzata, avendo nel nuovo parco urbano previsto dal progetto, una ottima opportunità di collegamento tra quelle che sono le aree adibite al parco presenti lungo il tragitto del Po, e i piccoli giardino disseminati lungo il quartiere, creando un fil rouge che andrà a creare una nuova infrastruttura verde rafforzata dalla presenza dei viali alberati già citati, creando un nuovo polmone verde per la città di Torino.



Corso Novara



Corso Regio Parco

01

ANALISI URBANISTICA

La variante 200 al PRG

Il Progetto Preliminare della Variante strutturale n. 200 è stato approvato dalla Giunta Comunale della città di Torino tramite Delibera 22 Luglio 2010, al fine di modificare alcune parti del P.R.G. di Gregotti e Cagnardi, Piano che dal 1995 definisce e regola la trasformazione della città. La Variante 200 rappresenta una delle riconversioni più grandi in Italia e il più importante progetto di trasformazione urbana, avviato a Torino dopo le Olimpiadi, ed è finalizzata appunto al recupero ed alla rifunionalizzazione delle aree dismesse, valorizzando e riqualificando aree pubbliche anche mediante l'attrazione di investitori. L'intervento interessa lo sviluppo dell'area Nord – Est della città, area che nei prossimi anni sarà un vero e proprio laboratorio urbano e che coinvolgerà oltre 900.000 mq di superficie, assegnati per gran parte a destinazione pubblica. Gli ambiti coinvolti nella trasformazione sono tre: la Spina 4, l'ex scalo Vanchiglia ed il trincerone ferroviario di corso Sempione, che sarà occupato

dalla Linea 2 della Metropolitana¹. Questa sarà appunto l'elemento cardine che guida questo intervento, assieme alla valorizzazione e riprogettazione della aree urbane che saranno attraversate da questa linea della metro, delineando un obiettivo molto specifico che consiste nella rigenerazione del tessuto urbano, creando un dialogo ed un unione tra le varie porzioni di un territorio frammentato e poco omogeneo. L'attuazione della variante prevede il rispetto di sei punti focali: questi sono il tema della frammentazione (differenza morfologica e sociale vista come risorsa); il tema del tessuto urbano (obiettivo di contrastare la disomogeneità del tessuto edilizio, urbano e territoriale); il tema della percorribilità (progettazione di nuovi elementi che facilitino l'accessibilità, rafforzando l'insediamento di nuovi servizi e permettendo la diffusione di maggiori percorsi pedonali e ciclabili); il tema dell'accessibilità (implementazione

1 _ Ludovico Ragonese, Variante 200: un nuovo modo di fare città, 2016, <http://torino.mobilita.org/2016/07/01/variante-200-un-nuovo-modo-di-fare-citta/>

di nuovi percorsi che facilitino l'accesso a luoghi di incontro destinati ad ogni target di età); il tema degli spazi (progettazione ed inserimento nell'area di spazi di aggregazione sociale, culturale e commerciale); il tema dei servizi (localizzazione di nuove funzioni a servizio con bacino di fruizione cittadino).

L'area riguardante il progetto presentato in questa tesi si sviluppa nell'ambito Regaldi che comprende letteralmente la reale superficie dello scalo ferroviario Vanchiglia e si compone di un unico corpo compreso tra corso Novara, corso Reggio Parco e la nuova via Regaldi appunto, fino al prolungamento di Via Ristori e Via Paganini.

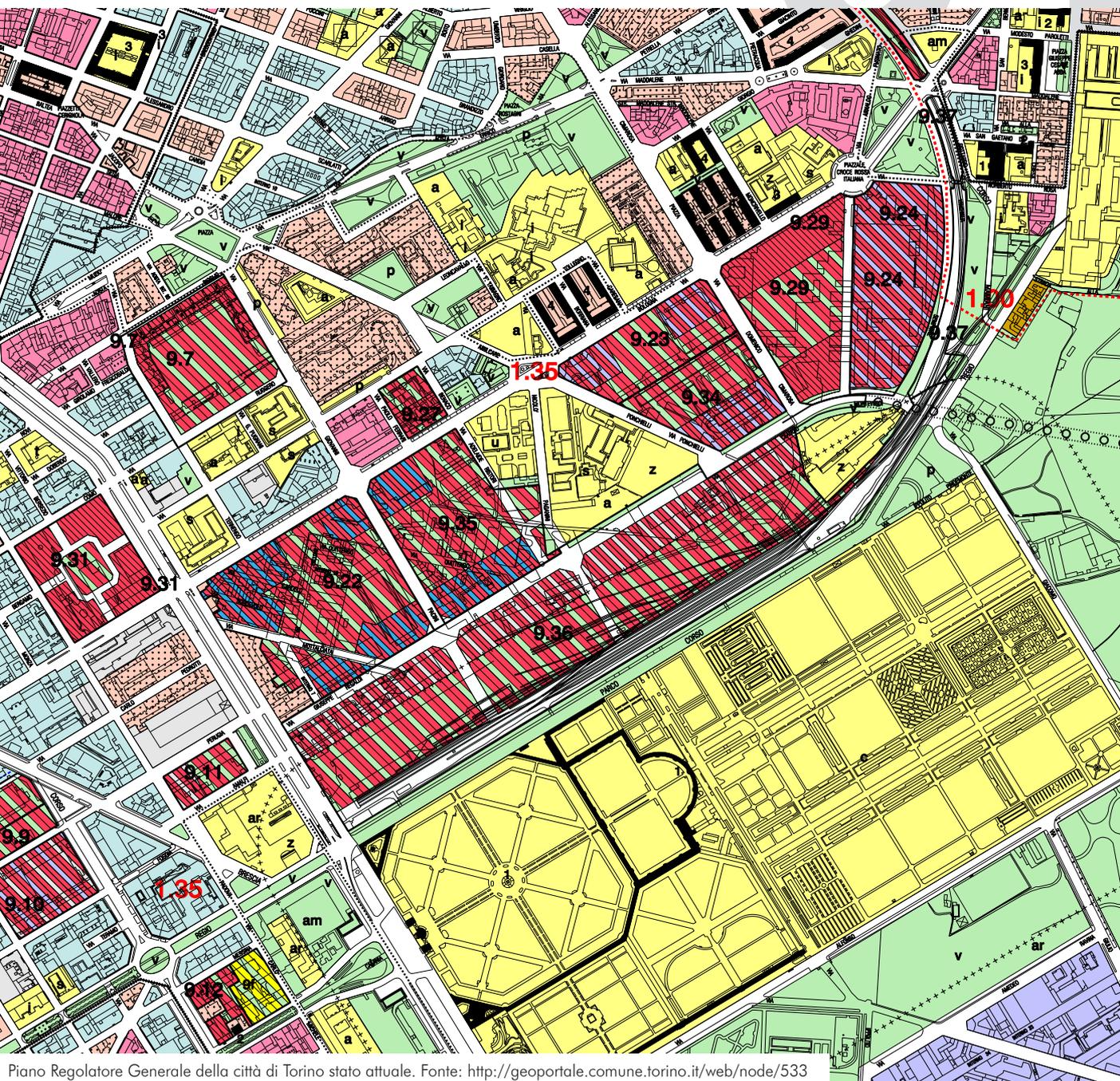
La futura configurazione dell'area prevede la progettazione di un nuovo contesto urbano che parta dal ridisegno dei bordi del costruito esistente, l'inserimento di ulteriori aree verdi per creare una legame più forte con i parchi già esistenti in quest'area e con la collina torinese, e per instaurare un rapporto con

l'insediamento urbano in modo da creare nuovi episodi di matrice sociale all'interno della città.

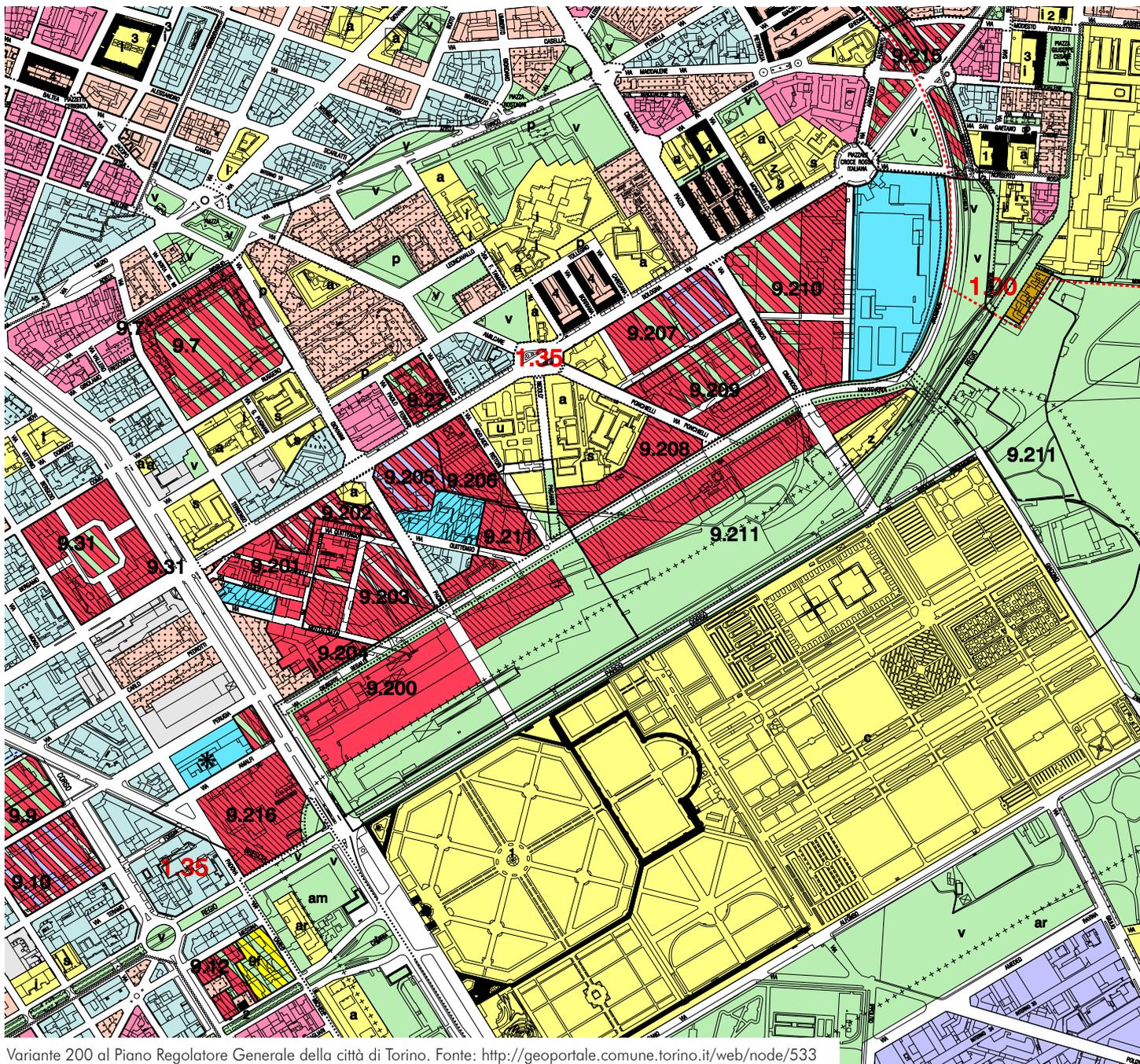
Il cimitero monumentale, da barriera architettonica diventa il mezzo che andrà a delineare il nuovo fronte verde che dialogherà con l'articolazione dei nuovi isolati urbani che comporranno questa nuova parte di città.

Il vero punto chiave è appunto la nuova Via Regaldi, la quale rappresenta per questo ambito il fulcro del processo di riqualificazione dell'ex scalo merci, diventando sede di attività e servizi commerciali, sociali, culturali e residenziali: questo asse urbano quindi rappresenterà la genesi di una nuova parte di città che farà dell'omogeneità sociale, urbana e architettonica il suo punto forte.

01



Piano Regolatore Generale della città di Torino stato attuale. Fonte: <http://geoportale.comune.torino.it/web/node/533>



Variante 200 al Piano Regolatore Generale della città di Torino. Fonte: <http://geoportale.comune.torino.it/web/node/533>

ANALISI URBANISTICA

ZUT 9.200 Regaldi

La Zona Urbana di Trasformazione "Ambito 9.200 Regaldi", nel quale è prevista la realizzazione di Residenza max 60% e ASPI-Terziario min 40%, da attuare con specifico Piano Particolareggiato (P.P.), in variante al PRG, redatto ai sensi degli artt.32-38 e seguenti della Legge Regionale 56/77 e s.m.i, prevede un indice territoriale massimo pari a 0,68 m² SLP/m² ST
Le aree minime da dedicare a servizi sono:

- Residenza: 25 m²/ab.
- ASPI/Eurotorino: 100% SLP

La SLP massima per questo ambito è di 81.026 m²

La SLP massima può essere incrementata fino a un massimo di 88.860 mq. a seguito della realizzazione delle utilizzazioni edificatorie generate dalle aree collocate nei parchi denominati P.23-P.30-P.1. Tale possibile incremento di SLP viene disciplinato nella normativa di Piano Particolareggiato.

In quest'ambito sono previste aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi, con la realizzazione di due nuove piazze pedonali, Piazza Novara e Piazza Ristori, e nuovi assi pubblici integrati con la trama

viaria esistente.

L'ambito 9.200 "...ospita inoltre stazioni della linea della metropolitana che possono essere realizzate anche fuori terra, purchè all'interno di progetti integrati con le sistemazioni superficiali e dotate di attività ASPI e servizi costituenti servizi distazione. Gli stessi non costituiscono SLP qualora integrati nel complesso di ciascuna stazione con uno sviluppo massimo di 1.000 mq.

La realizzazione delle nuove volumetrie è subordinata al reperimento, in box e/o in autorimessa, dei relativi parcheggi pertinenziali in misura incrementata di almeno il 50% rispetto a quanto stabilito dall'art.41 sexies della legge 1150/1942, come modificata dalla legge 122/1989.

Il nuovo insediamento dovrà essere realizzato rispettando almeno il valore 2.5 del sistema di valutazione "Protocollo Itaca..."¹

¹ NUEA, volume II, variante n° 200

SUPERFICIE TERRITORIALE

110.780 mq

SUPERFICIE FONDIARIA

45.617 mq

SLP IPOTIZZATA

81.026 mq

di cui

residenze --- ASPI\Eurotorino

48.616 mq --- 32.410 mq



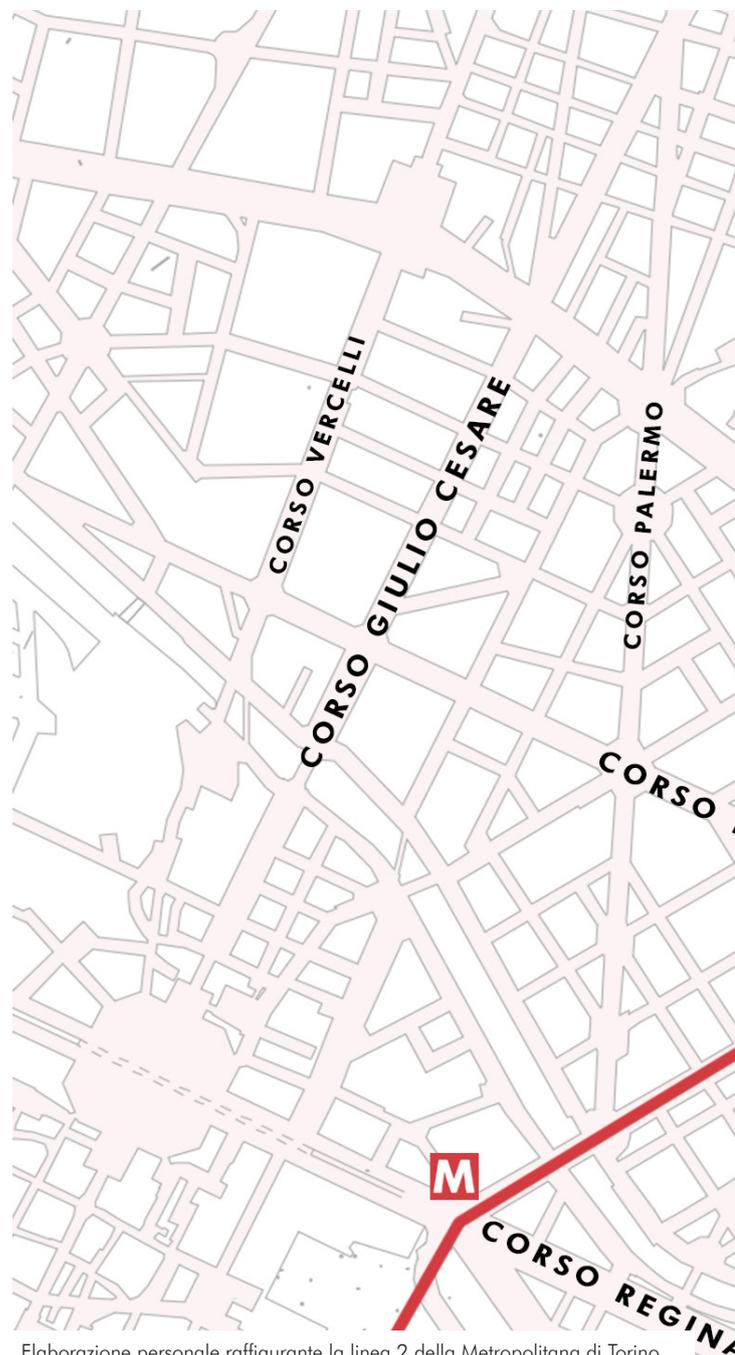
Elaborazione personale raffigurante la suddivisione delle zone urbane di trasformazione della variante 200

ANALISI URBANISTICA

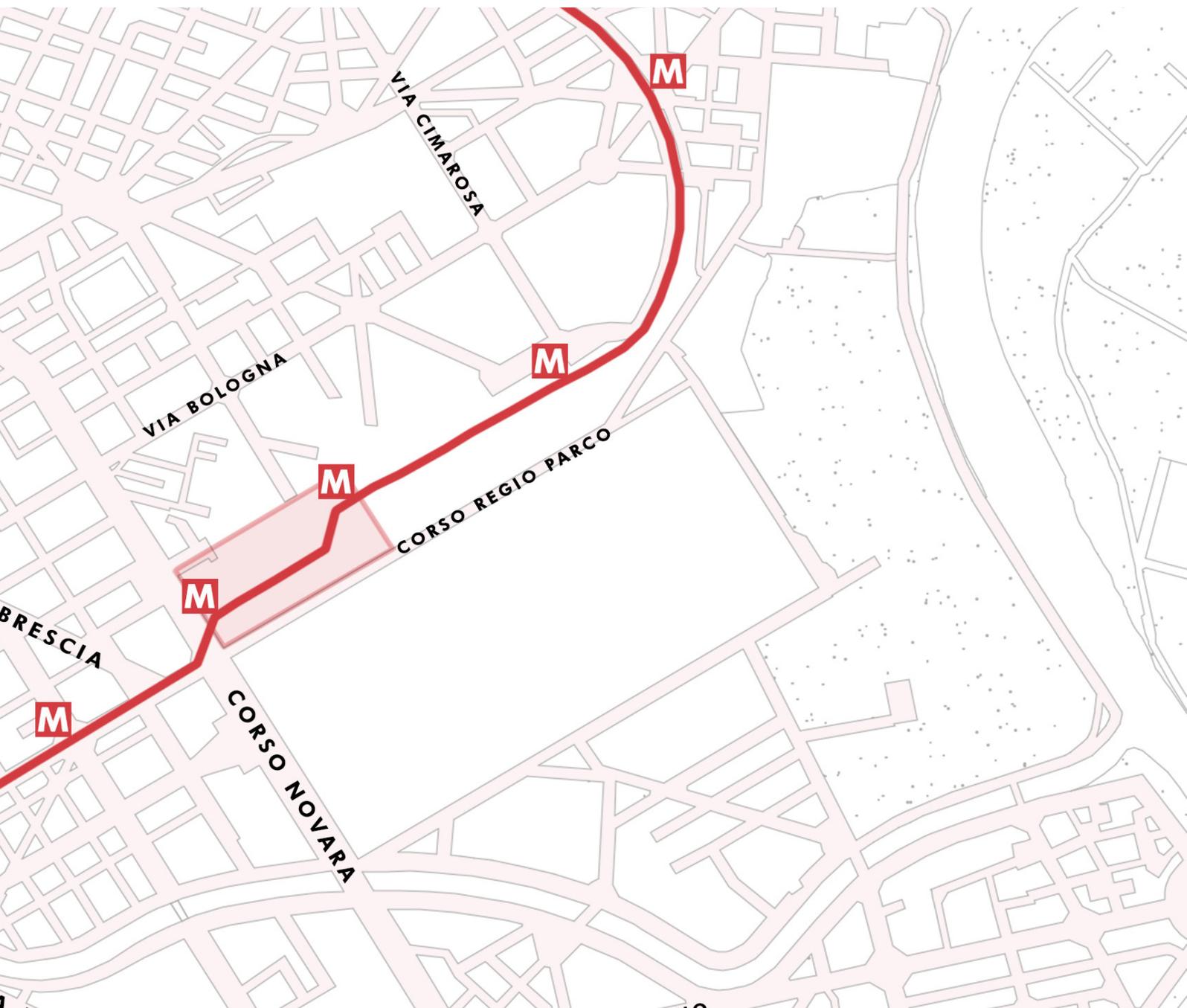
Linea 2 della Metropolitana

La linea 2 della Metropolitana, elemento cardine della Variante 200 al PRG, sarà un lungo un tracciato di ventisei chilometri e mezzo composto da trentatre fermate: il percorso si snoderà dal settore nord/est al settore sud-ovest della città, tra le stazioni Anselmetti e Rebaudengo, per allungarsi a sud ovest fino a Orbassano e, a nord est, fino a San Mauro, con una deviazione da via Bologna. La linea 2 fermerà in piazza Santa Rita, presso lo stabilimento Fca di Mirafiori, il Politecnico e si incrocerà con la linea 1 a Porta Nuova. La fermata del centro storico sarà sotto piazza Carlo Alberto, poi la metro proseguirà lungo i Giardini Reali e punterà verso l'ex scalo vanchiglia e imbrocherà l'ex trincerone raggiungendo il vicino ospedale San Giovanni Bosco. Dal bivio Cimarosa Tabacchi partirà la deviazione verso l'area industriale di Pescarito e San Mauro.

Per quanto riguarda l'area di progetto presa in considerazione questa prevederà due fermate, con le rispettive uscite che caratterizzeranno le due nuove piazze urbane, Piazza Novara e Piazza Ristori.



Elaborazione personale raffigurante la linea 2 della Metropolitana di Torino



ANALISI URBANISTICA

Concorso “La Metamorfosi”

“La Metamorfosi - Trasformare Barriere in Aperture” è un concorso istituito da Urban Center Metropolitano per la Città di Torino e la Circoscrizione 6, presentandosi come un processo innovativo che unisce il progetto insediativo, infrastrutturale e di paesaggio, integrando mobilità pubblica e nuovi spazi per abitare, lavorare e divertirsi. Il concorso La metamorfosi interessa i quartieri Barriera di Milano e Regio Parco, interessate dalla realizzazione della linea 2 della metropolitana sotterranea, centrando la sua attenzione specialmente sull’Ex Scalo Vanchiglia e ponendosi come obiettivo quello di raggiungere un progetto infrastrutturale e di riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale.

Il Comune di Torino quindi ha bandito tale concorso di idee a procedura aperta nel 2010.

Gli obiettivi da raggiungere per la realizzazione di un progetto valevole per il concorso erano:

_ l’integrazione tra il nuovo costruito e la futura linea metropolitana 2, in particolare nei nodi delle stazioni di uscita;

_ la definizione del nuovo parco lineare, compreso all’interno della fascia

di rispetto cimiteriale tra il fronte costruito e il corso Regio Parco;

_ la morfologia dei fronti costruiti lungo la nuova via Regaldi e verso il nuovo parco lineare, nel suo tratto compreso tra il corso Novara e via Cimarosa;

_ la messa in relazione del nuovo fronte costruito lungo via Regaldi con il tessuto urbano esistente verso la via Bologna, attualmente caratterizzato da laboratori, funzioni residenziali e commerciali e oggetto di possibili interventi privati;

_ la messa in relazione del nuovo parco lineare con il sistema ambientale esistente e in progetto (il collegamento con il corso Regio Parco esistente e con il centro storico di Torino; le connessioni con le fasce fluviali del Po e della Stura nel loro punto di confluenza; la nuova promenade plantée derivante dalla copertura dell’ex trincerone ferroviario).¹

¹ _ 03 Allegato di indirizzi progettuali. Ambito Scalo Vanchiglia, a cura di Urban Center Metropolitano Torino

PIETROLUCCI Studio Associato

I punti di forza di questo progetto, vincitore del concorso, sono l'articolazione dello schema degli isolati in ordine alla variazione tipologica delle funzioni e al dialogo con il tessuto esistente, una soluzione innovativa per la configurazione di un parco fluviale, con l'utilizzo di specchi d'acqua, spazi pubblici come percorsi ciclo-pedonali, mix funzionale alle uscite della metropolitana e tipologie abitative destinate a varie categorie di abitanti.



Tavola di Progetto presentata al Concorso "La Metamorfosi"

EX-SCALO VANCHIGLIA

CZ Studio Associati

Il punto di forza di questo progetto è la variazione tipologica dei corpi di fabbrica, mentre le debolezze sono rappresentate dalle difficoltà che l'allineamento parallelo di queste strutture crea per quanto riguarda i collegamenti col tessuto urbano ed il parco.

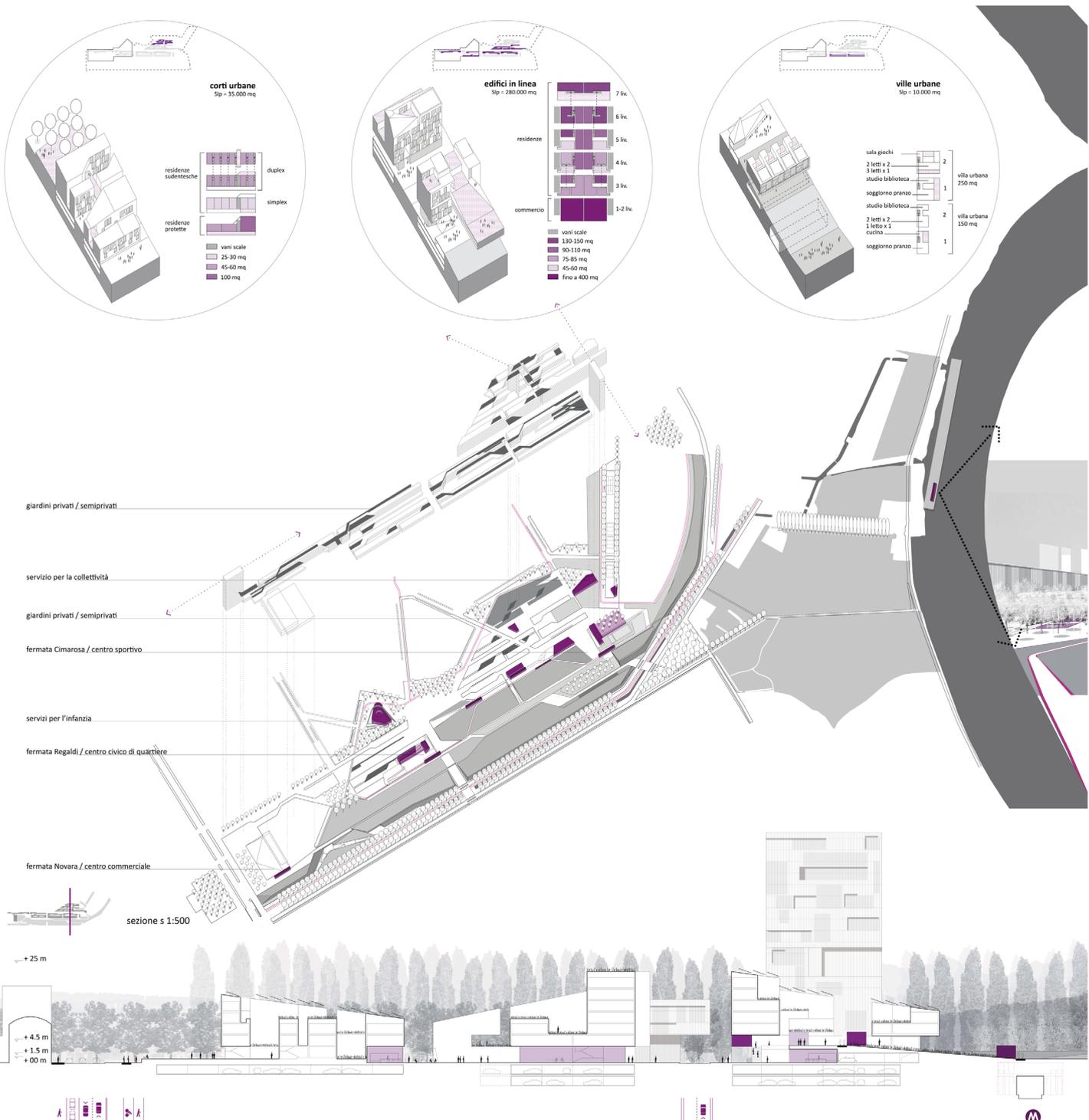


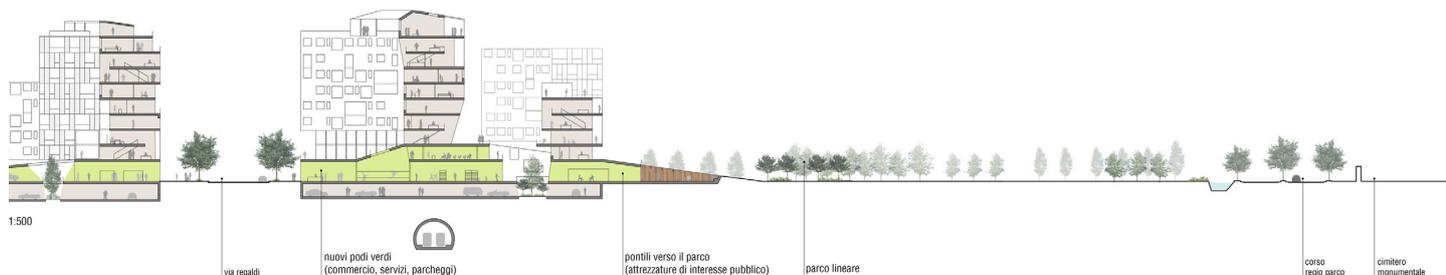
Tavola di Progetto presentata al Concorso "La Metamorfosi"

PICCO ARCHITETTI

Il punto di forza di questo progetto è l'efficace sovrapposizione dei layer riguardanti il paesaggio, i basamenti che ospitano funzioni pubbliche e commerciali, volumetrie delle residenze. Le debolezze sono date dal disegno del parco non dettagliato e dalla difficile transizione tra i basamenti ed il sistema del verde.



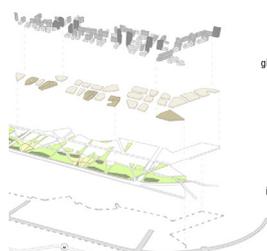
SEZIONE PROSPETTICA FRONTE PARCO



mento del reticolo urbano
e degli isolati, crea varchi
naspertati e rinnovati spazi

entano volumi, mutano in
urbani" che si protendono
verso il parco.

i trasforma in connessione.



gli edifici

i podi

il parco



PLANIMETRIA 1:3000

Tavola di Progetto presentata al Concorso "La Metamorfosi"

EX-SCALO VANCHIGLIA

STUDIO MARC

Il punto di forza di questo progetto è la griglia ortogonale degli isolati, indebolita però dalla poca relazione col contesto urbano circostante ed il parco adiacente.

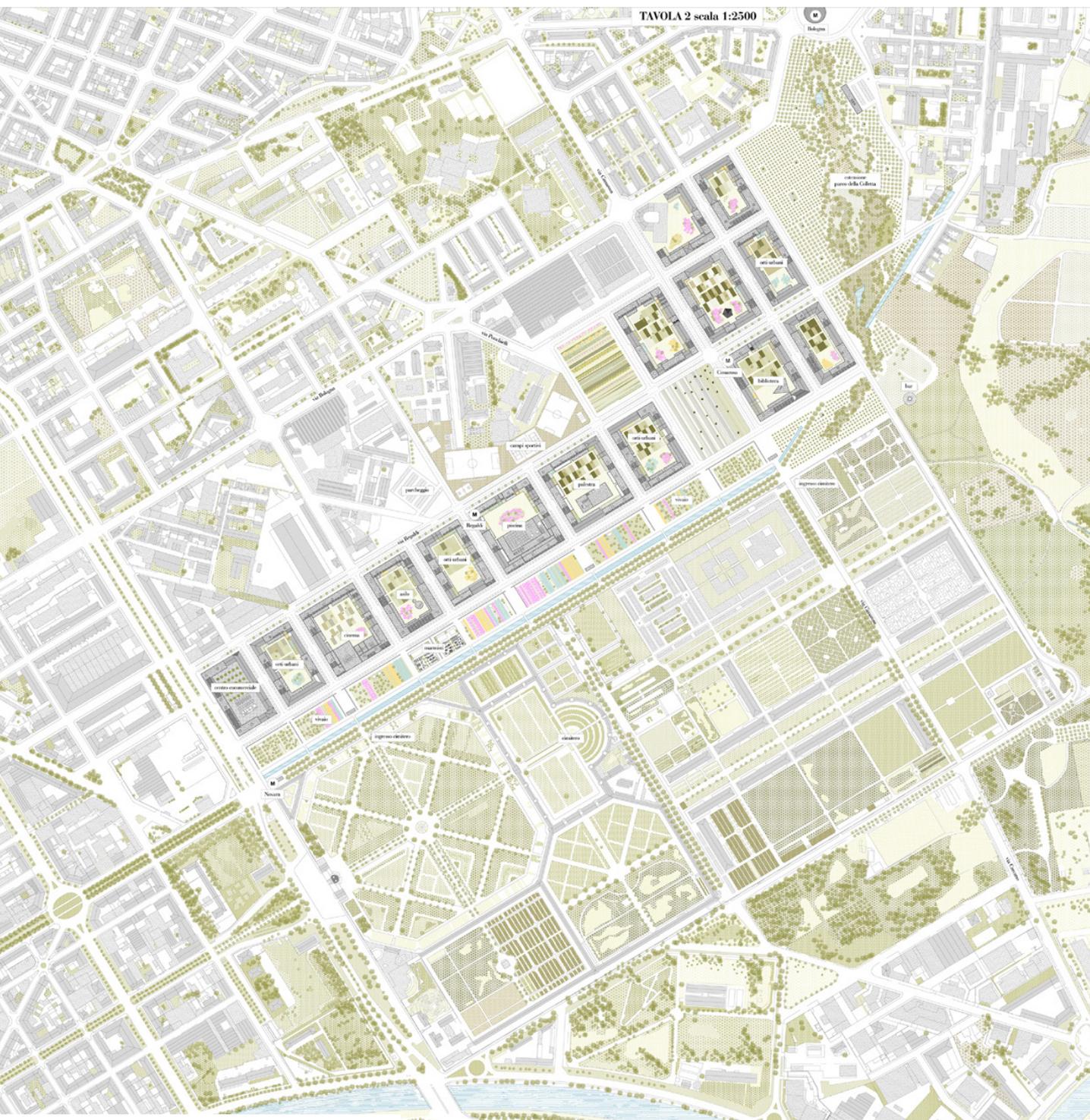


Tavola di Progetto presentata al Concorso "La Metamorfosi"

CARLO GASPARRINI

Il punto di forza di questo progetto è l'articolazione degli isolati aperti verso il parco urbano. Questo dialogo però non è ripetuto sul fronte di via Regaldi, che presentano volumi fuori scale e incoerenti col contesto urbano.

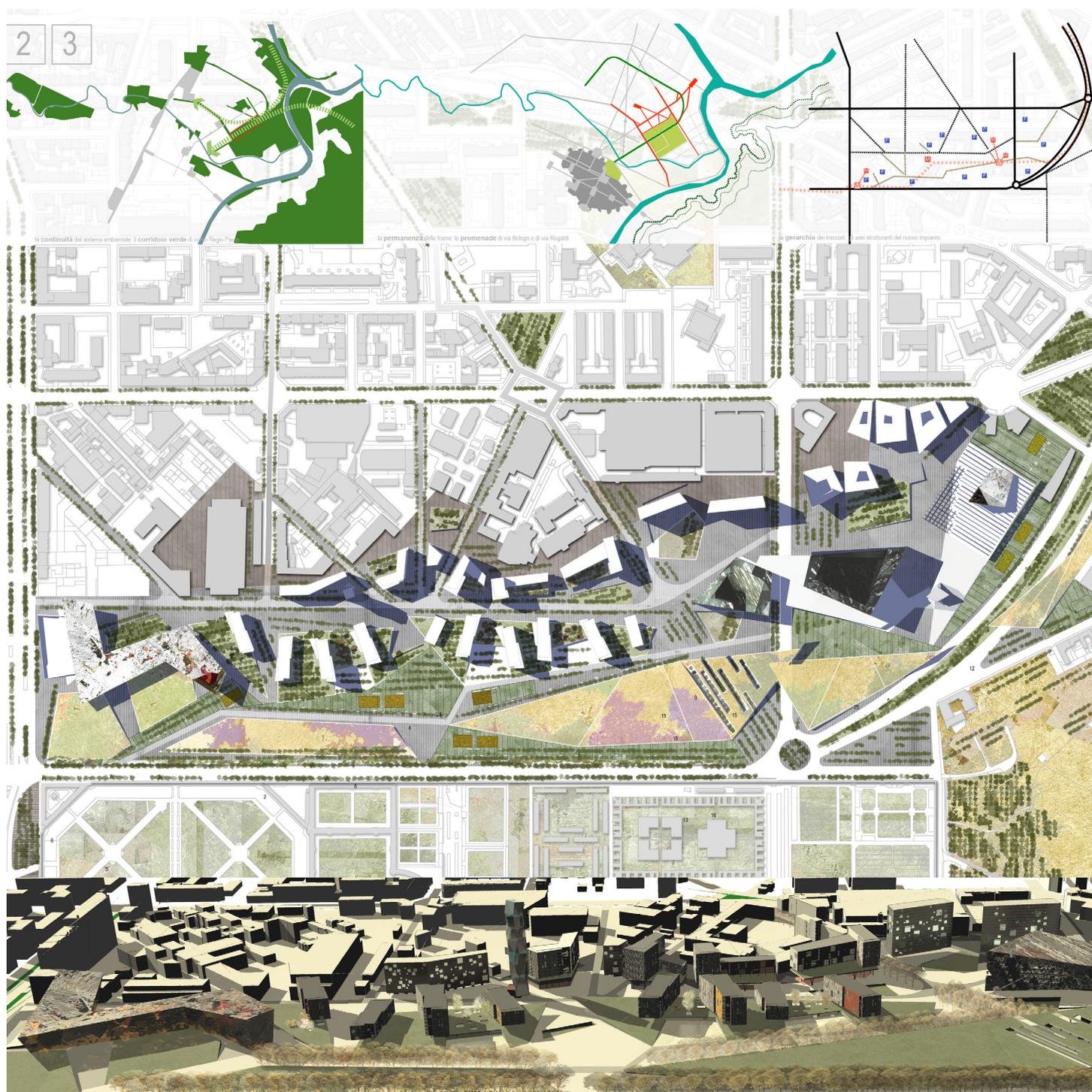


Tavola di Progetto presentata al Concorso "La Metamorfosi"

IL CENTRO COMMERCIALE



02

CENNI STORICI

02

Negli Stati Uniti, all'inizio del XX secolo, iniziano a diffondersi i primi blocchi commerciali che attiravano attorno ad essi grandi lottizzazioni di giardini, ville e aree residenziali.

Market Square è stato il primo centro commerciale costruito in America, progettato da H. Van Doren Shaw. Architettonicamente è composto da una serie di fabbricati in linea di due piani più il sottotetto, disposti a corte aperta attorno ad una piazza urbana costituita da un piccola area destinata a verde e da una destinata a parcheggio: tale complesso ospita 28 negozi tutti posti ai piani terra delle strutture, 12 uffici e 30 appartamenti ai piani superiori. Esso rappresenta quindi la progettazione e la costruzione di un quartiere composto da un mix funzionale avente come polo attrattivo i piani terra di

ogni fabbricato adibiti ad attività commerciale, abbastanza diverso dalla "scatola" che negli anni è diventerà il simbolo del centro commerciale per eccellenza.

È stato il Country Club Plaza il vero capostipite del moderno concetto di shopping district che si diffonderà sempre più in tutti i paesi industrializzati.

Il Country Club Plaza è il cuore culturale e commerciale del più grande insediamento residenziale pianificato degli Stati Uniti, il Country Club District. L'obiettivo infatti è stato quello di costruire uno spazio commerciale che fosse anche un ambiente di vita piacevole per tutti gli abitanti di questo distretto.

A partire dalla grave crisi economica del 1929, la città è vista come un ambiente sporco e insicuro e l'insicurezza che ne scaturisce fa sì che molte attività commerciali tendano ad abbandonare la città stessa, seguite dal trasporto pubblico che in questo periodo raggiunge solamente i distretti intorno ai centri con una qualità di vita maggiore. Tutto questo ha portato alla nascita di nuovi format commerciali: uno di questi è lo "strip center", costituito da una sequenza lineare di negozi disposti fianco a fianco lungo grandi arterie di traffico, con affaccio diretto su strada e parcheggio dedicato. Generalmente auto-orientati, rappresentavano la prima offerta di servizi self-service, e avevano



Market Square, Lake Forest



Country Club Plaza, Kansas City



HIGHLAND PARK SHOPPING VILLAGE, DALLAS, TEXAS

02

pochi o nessun collegamento pedonale con gli insediamenti residenziali circostanti. La presenza del parcheggio è stato un elemento chiave di questo format, risultando comodo per tutta la gente che per effettuare acquisti doveva spostarsi con le automobili. Infatti la forte attrattiva degli strip malls nei confronti degli automobilisti ha reso popolare questo format tra i proprietari di attività commerciali, i quali erano allettati dall'idea di avere un'elevata clientela. Tutto questo ha portato all'insediamento di piccoli esercizi di uso quotidiano senza una pretesa architettonica verso gli incroci, creando delle isole che moltiplicano gli affacci, ricavando comunque aree che consentissero il parcheggio perpendicolare alla strada, cosicché le automobili fossero orientate direttamente verso la vetrina offrendo un rapporto diretto tra la proposta delle merci e la vista del consumatore, il quale era anche libero di passeggiare liberamente su ampi marciapiedi.

Highland Park Shopping Village è il primo esempio di strip mall dove i negozi si spostano dalla strada pubblica all'interno di un'area centrale organizzata. L'intero lotto è composto da sei isolati organizzati attorno ad uno centrale, il tutto arricchito da una folta presenza di aree adibite a parcheggio e, in minor quantità, aree destinate al verde.

A partire quindi dagli anni '30 le attività commerciali iniziarono a preferire le aree

suburbane ai centri urbani, infatti solo in queste aree era possibile costruire nuove filiali costituite da edifici isolati (stand alone) aventi sontuose entrate sia sulla tradizionale facciata, sia sul retro dove erano organizzate vaste aree di parcheggio.

Tutto questo era permesso dalla possibilità nel suburbio di adibire al commercio grandissime superfici, realtà impossibile da attuare invece nei centri urbani.

In questi anni lo scenario commerciale subisce una mutazione: si passa infatti da un contesto nel quale erano i commercianti a spostarsi dove erano i clienti, ad uno dove sono i clienti che si recano nelle aree suburbane dove i commercianti si sono strategicamente posizionati. I bacini d'utenza quindi diventano sempre maggiori per questi centri che differiscono dalla città tradizionale, grazie anche alle vaste metrature destinate a parcheggio che ben presto divenne uno dei punti focali per la stabilità dei nuovi spazi commerciali. Questo ha portato al delineamento di un nuovo tipo di shopping center che lega insieme caratteristiche del grande magazzino isolato o stand alone e del nuovo strip center, il tutto arricchito dal concetto di mix commerciale che inizia a diffondersi sempre più.

Col trascorrere degli anni un elemento fondamentale per la progettazione dei nuovi centri commerciali è il riferimento alla città, vista come un valore da proteggere e imitare, valorizzandola attraverso

l'amplificazione di alcuni suoi elementi, come le aree verdi adibite a spazio pubblico: nei nuovi progetti commerciali infatti non mancano giardini e spazi all'aperto. Un esempio di questa predisposizione progettuale è il Boulevard Shopping Center progettato nel 1942 da Pietro Belluschi vicino Vancouver, il cui edificio è organizzato attorno ad una corte a giardino. È stato uno dei primi centri commerciali multi-store della nazione e ha vinto un premio nazionale per essere stato uno degli sviluppi più significativi del decennio. A partire dagli anni Quaranta, ottenne sempre più successo l'architetto austriaco Victor Gruen, famoso soprattutto per essere stato l'ideatore dei primi centri commerciali moderni, avendo lo scopo di realizzare un nuovo modello di comunità. Egli si avvicinò all'ambito dell'architettura commerciale iniziando a progettare la facciate di piccoli negozio lungo la Fifth Avenue a New York⁴¹. Da questa esperienza Victor ne esce con l'idea che la nuova tipologia commerciale che si stava affermando era il maggior esempio per poter rendere lo shopping molto più invitante, infatti le facciate dei suoi primi negozi erano delle vere e proprie trappole per i clienti: nella sua visione un centro commerciale doveva essere un edificio unico che si organizzava intorno ad una

corte verde con all'interno i negozi e all'esterno, eccetto l'entrata, facciate semplici e senza pubblicità per non disturbare l'aspetto delle vie residenziali; l'area destinata a parcheggio è localizzata a ciascuna estremità dell'isolato, mentre quelle per lo scarico ed il carico delle merci sono nascoste da pareti di schermo; infine i clienti possono usufruire di un percorso pedonale coperto che funge da collegamento tra tutti i negozio e la zona verde, destinata ad una atmosfera più rilassante, per concedere ai frequentatori un piccolo spazio distante dai rumori della città. Gruen inoltre credeva che il centro commerciale non dovesse essere solamente un luogo di commercio e di acquisto di prodotti, ma era convinto che all'interno di tale area dovessero essere presenti altri servizi per le necessità della vita quotidiana come ufficio postale, libreria, ambulatorio medico e sale per attività sociali. Lo shopping mall era immaginato come il punto focale della nuova comunità, uno spazio organizzato architettonicamente contro la selvaggia anarchia del contesto urbano e la frenetica battaglia per gli spazi a parcheggio².

Il Northgate Mall, progettato nel 1950 a Seattle, rappresenta il primo regional shopping center, concepito progettualmente sull'idea della strada commerciale urbana, che in questo caso è costituita da

1 _ Cfr. Gladwell M. The terrazzo jungle, The New Yorker, 07/03/2004
http://www.newyorker.com/archive/2004/03/15/040315fa_fact1?currentPage=1 (23/11/19)

2 _ cfr. WALL A. (2005), Victor Gruen. From Urban Shop to New City.

02

un'ampia passeggiata pedonale su cui si affaccia un grande magazzino centrale che funge da anchor e i fronti dei singoli negozi, svolgendo una funzione sia di raccordo che di intrattenimento.

Il primo esempio di centro commerciale su due livelli è stato progettato nel 1951 a Framingham ed è lo Shoppers World. Questo è costituito da due supermercati che si fronteggiano agli estremi di un asse costituito da una vasta area verde, che separa appunto i centri commerciali, i quali sono collegati comunque da un serie di passerelle al piano primo.

L'esperienza progettuale di Victor Gruen per quanto riguarda le facciate dei negozi sulla Fifth Avenue ha segnato la via che ha condotto l'architetto austriaco a progettare il suo primo centro commerciale seguendo le sue ideologie. Northland Shopping Mall è stato costruito quindi nel 1954 a Detroit, su una vasta area composta da 100.000 metri quadrati di superficie commerciale e con un'area destinata a parcheggio composta da 10.000 posti auto. Il centro commerciale presentava un'innovativa organizzazione a cluster con l'anchor³ al centro e i negozi e le aree adibite ad altri servizi disposti per gruppi secondo un modello di circolazione reticolare, con particolare attenzione

3 _ Con il termine anchor (ma in senso analogo vengono utilizzati anche magnete o locomotiva) si intende un'unità di vendita, spesso di grandi dimensioni, cui si affida il ruolo di motore economico dello shopping center per il potere di attrazione che è in grado di esercitare sui potenziali consumatori.

all'aspetto estetico del centro.

Il design continuava invece ad essere una preoccupazione secondaria per i gestori dei mall e se lo strip conservava un'immagine viva e vivace, mantenendo una propria configurazione fisica e visuale di attrazione e riconoscimento, lo shopping mall restava in questo senso molto indietro. I principi di uniformità e misura erano applicati con perseveranza e monotonia e gli stessi grandi magazzini erano disegnati indipendentemente dal mall con risultati anonimi e privi di qualsiasi attrattiva estetica. Anche la principale innovazione di questo periodo, lo shopping mall a due piani, fu più un tentativo di controllare e contenere la continua espansione della superficie dei centri che una intenzionale innovazione architettonica⁴.

Il Southdale Center di Victor Gruen rappresenta il primo esempio di una tipologia commerciale che si diffonderà negli anni seguenti in America e anche oltre oceano: l'enclosed mall⁵. Rappresenta il vero punto di svolta, unendo tutte le innovazioni dei suoi predecessori, risolvendo problemi

4 _ cfr. LANZI M., 2010, *Deus ex machina commercii*.

5 _ L'enclosed mall rappresenta quella tipologia di centri commerciali composti da un'unica grande struttura, che raccoglie al suo interno zone commerciali, aree di ristoro, aree di gioco e aree pubbliche destinate al camminamento o allo svago, fruibile in ogni momento dell'anno indipendentemente dagli eventi atmosferici, grazie anche alla presenza della climatizzazione artificiale, isolandosi da qualsiasi legame con la strada e offrendo esternamente un'immagine monolitica. Essi costituirono una novità assoluta nel campo degli spazi commerciali (erano stati preceduti dalle gallerie, dalle arcade e dai grandi magazzini) ma l'aspetto decisamente rivoluzionario è dato dalla loro localizzazione suburbana.



Northgate Mall, Seattle



Shoppers World, Framingham



Northland Shopping Mall, Detroit

02

funzionali e formali, e incrementando la qualità percettiva dello spazio attraverso un suo uso più intensivo, con la creazione di nuovi ambienti dedicati allo shopping e di nuove piazze urbane coperte, valorizzate da un gestione attenta delle strutture di illuminazione. Il cuore di questo centro commerciale è costituito da un enorme cortile a giardino alto tre piani, il quale rappresenta sia un luogo di incontro che di eventi, attorno al quale si concentrano i vari servizi commerciali e non, collegati da una serie di percorsi che si articolano tra le varie corti, progettate come fossero quinte sceniche per creare nuovi effetti dinamici, unendo anche i vari livelli della struttura attraverso scale mobili e ascensori. A partire dagli anni Settanta, negli Stati Uniti si verificano due processi di evoluzione e trasformazione riguardanti i luoghi per il commercio. Il primo è dato dalla ristrutturazione da parte degli architetti di edifici antichi del centro città aventi una forte immagine del passato, destinandoli a nuove funzioni commerciali, facendo sì che gli elementi attrattivi per i fruitori di questi nuovi centri fossero la necessità di acquisto e la curiosità di riscoprire il luogo. Secondo processo che si verifica in questi anni è rappresentato dal rinnovamento dei centri commerciali di periferia che iniziavano a subire il degrado dovuto sia all'età della struttura, sia all'impossibilità di contrapporsi alle nuove funzioni che venivano offerte dai centri commer-

ciali più moderni. Infatti questa trasformazione ha fatto sì che a questi vecchi centri commerciali fossero annessi nuovi spazi per il tempo libero come piscine, piste per il pattinaggio e piazze.

Questo è l'esempio di come in questi anni, la funzione d'acquisto non è più l'unica leva che attrae i fruitori all'interno del centro, poichè queste strutture iniziano a diventare luoghi di incontro per visitatori che desiderano semplicemente intrattenersi.

SITE è stato il primo gruppo di architetti che ha seguito l'obiettivo di progettare edifici commerciali caratterizzati da una maggiore ricerca estetica per scioccare e attirare l'attenzione. I loro progetti sono una risposta al fallimento dell'architettura che si è riscontrata nella realizzazione di centri commerciali come fossero scatole anonime durante i decenni passati. Interminate Facade Building è il primo loro progetto che si fa carico di tutti i loro principi progettuali, attirando l'attenzione del consumatore essendo composto da una facciata obliqua, una che si sgretola e una invasa dalla vegetazione. Questo centro commerciale diventa l'occasione per la sperimentazione del paradosso strutturale di una facciata che sta per crollare ma che nonostante tutto rimane in piedi.

Negli Stati Uniti, l'evoluzione dello shopping center ha raggiunto il suo vertice con la costruzione del West Edmonton Mall,

il quale rappresenta il capostipite di una nuova tipologia battezzata super-regional mall o mega-mall.

Questo centro commerciale è composto da 6 grandi magazzini, 850 negozi, 100 fra ristoranti e fast food, 2 alberghi, 26 sale cinematografiche, 1 casino, 1 chiesa e 1 parco divertimento costituito da 40 attrazioni tra cui aquarium, piscina con onde e campo da mini golf. La superficie totale che vede lo svolgersi di tutte queste funzioni quotidianamente è di 570.000 metri quadrati, tutti interamente posti sotto un'unica copertura.

L'evoluzione del format dello shopping center avviene in maniera abbastanza diversa tra gli Stati Uniti e l'Europa. Mentre in America il primo esempio di centro commerciale compare già nel 1916, in Europa bisogna aspettare gli anni Sessanta per assistere alla comparsa della grande distribuzione moderna, ma sottoforma di centro commerciale integrato e spesso legato alle esigenze commerciali delle nuove espansioni suburbane e delle città satellite delle grandi città nordeuropee come le new towns inglesi o le ville nouvelles francesi, dove oltre ad offrire servizi commerciali questi centri sono integrati con servizi culturali, socio-assistenziali e amministrativi⁶.

I primi esempi che vengono progettati nel territorio europeo tendono maggiormente, rispetto all'esempio degli Stati Uniti, a

fondere l'offerta alimentare a basso prezzo con servizi commerciali aggiuntivi.

Negli anni Settanta, l'ipermercato viene sostituito dalla progettazione di gallerie urbane sul modello dei passage parigini. Un esempio è il Forum Des Halles, costruito sui vecchi mercati generali coperti di Parigi. Questo centro è composto da cinque piani sotterranei, di cui due sono destinati a parcheggio e tre adibiti al commercio, in grado di ospitare anche luoghi per lo svago ed educativi, una piscina e un cinema multisala. Questo è diventato il polo attrattivo di quattro aree della periferia di Parigi, essendo anche la stazione della metropolitana più grande d'Europa.

Durante gli anni Novanta lo sviluppo dei luoghi commercio si delinea lungo due vie: se da un lato in questo periodo aumenta la progettazione e costruzione di nuovi complessi commerciali urbani ed extraurbani lungo importanti arterie di traffico, dall'altro si verifica un'attenta riqualificazione urbana basata sul recupero dei centri storici e di edifici da adibire a funzioni commerciali, in modo da generare un maggior interesse verso il centro città.

Un esempio importante di questo processo è dato dall'intervento di trasformazione del centro storico di Monaco, occupato da diversi edifici realizzati dopo la seconda guerra mondiale. Il progetto di Herzog & De Meuron consiste nel recupero

⁶ _ cfr. LANZI M., 2010, Deus ex machina commercii

IL CENTRO COMMERCIALE



Southdale Center, Edina



Interminate Facade Building, Houston



West Edmonton Mall, Edmonton

Forum Des Halles, Parigi



Centro commerciale Funf Hofe, Monaco di Baviera



Pratilia Shopping Center, Prato



02

dell'isolato in questione progettando una struttura a blocco con piccole corti interne, capace di ospitare due sedi bancarie, una galleria di arte contemporanea e il centro commerciale Funf Hofe. Il punto forte di tale centro è la sua distribuzione basata sulla progettazione di due gallerie urbane che tagliano a croce l'isolato (la galleria Pranner e la Salvator), altre gallerie secondarie e cinque piccole corti (le corti Perusa, Viscardi, Amira e Maffei). Ogni galleria e ogni corte viene concepita come un progetto a sé, in quanto ha una forma e una copertura a baldacchino con giardino pensile. La maggior parte delle facciate inoltre, sono realizzate con un sistema di imposte pieghevoli.

La nascita dei centri commerciali in Italia risale alla fine degli anni Settanta quando, nonostante un ritardo di circa trent'anni rispetto agli Stati Uniti, inizia ad affermarsi in particolare al Nord il consumo di massa in luoghi del commercio che seguono la formula francese. Sotto tale spinta, la rete spontanea di negozi tradizionali concentrati nei centri urbani e di mercati per lo più ambulanti, non riesce più ad essere adeguata in relazione alla carenza dei parcheggi generata dall'aumento del livello del traffico veicolare, alla presenza di immobili dimensionalmente e funzionalmente non adeguati per ospitare negozi delle sempre maggiori dimensioni e varietà merceologiche richieste dalla clientela nonché per gli alti canoni

locativi⁷. Quindi tale realtà farà sì che inizieranno a sorgere sempre maggiore velocità grandi contenitori prefabbricati in calcestruzzo armato pronti in pochi mesi e con estetica molto approssimativa. Il mall all'italiana è infatti un mall povero, a causa di un contesto economico e culturale arretrato rispetto a quello americano e di dimensioni ridotte degli esercizi commerciali, costituito principalmente da una forte componente alimentare e una breve galleria di esercizi minori.

Fossolo 1 è il primo centro commerciale inaugurato in Italia. La sua formula compositiva si rifà alle analoghe esperienze francesi, caratterizzandosi con la presenza di un magnete alimentare che occupa la maggior parte del centro, segno della tendenza italiana di questi anni.

Il Pratilia, centro commerciale costruito a Prato, segna una tappa fondamentale lungo la strada dell'evoluzione storica del centro commerciale in Italia, poichè rappresenta il primo centro con una superficie di vendita superiore ai 10.000 metri quadrati grazie alle sue due anchor e 47 operatori specializzati, tra cui banche, uffici postali, parrucchieri, bar, ristoranti, centro congressi, centro sportivo e un albergo. Questo rappresenta il primo caso in cui un centro commerciale è progettato per essere anche un fulcro di animazione per soddisfare le esigenze sia della comunità locale sia di quella turistica.

⁷ _cfr. TRONCONI O., 2010, I centri commerciali. Progetti architettonici, investimenti e modelli gestionali

La definitiva affermazione e diffusione dei centri commerciali in Italia avviene durante gli anni Novanta, soprattutto intorno a città e lungo i principali assi e nodi infrastrutturali. Questo standard commerciale è composto da un anchor alimentare, da una galleria commerciale costituita da negozi e da locali adibiti al ristoro o ad altre funzioni e da un grande parcheggio scoperto con un accesso autonomo alla viabilità. La presenza crescente di servizi ricreativi, culturali e per il tempo libero è stato un elemento che negli anni è diventato sempre più presente all'interno dei luoghi commerciali, essendo un forte richiamo per il cliente potenziale attratto dalla completezza dell'offerta, dall'accessibilità dei parcheggi, dalle generali condizioni ambientali interne e dalla sua sicurezza. Il consumo si trasforma in una esperienza globale da vivere all'interno di un destination center, un luogo dove divertimento, tempo libero, comunicazione, consumo, media e sport si rincorrono e si incrociano e dove si va più per divertirsi che per fare la spesa. Iniziano a svilupparsi infatti le prime strutture orientate al leisure (tempo libero) con grandi multiplex cinematografici. Un ulteriore elemento caratterizzante di questa nuova fase nella storia dei centri commerciali italiani è la maggiore attenzione nella progettazione dell'involucro architettonico, ed un esempio valido che descrive bene questo processo è rappresentato dallo shopping

center Europark di Massimiliano Fuksas a Salisburgo. Durante questo decennio alcune regioni si distinguono per un grande dinamismo in questo settore quali: Emilia Romagna, Triveneto, Toscana e Umbria. In particolare il centro I Gigli di Campi Bisenzio (FI), collocato in un quartiere industriale alle porte di Prato, con i suoi 67.000 mq di GLA, rappresenta un salto di scala che riesce ad attrarre una clientela su scala regionale¹.

Quindi la situazione italiana, con un altissima concentrazione di interventi realizzati in aree extraurbane per la difficoltà a individuare e reperire potenziali aree di sviluppo in prossimità dei centri urbani costituisce quasi un'eccezione nel contesto dell'Europa occidentale, dove la presenza dei centri commerciali si indirizza verso le aree urbane².

1 _ cfr. TRONCONI O., 2010, I centri commerciali. Progetti architettonici, investimenti e modelli gestionali

2 _ Cfr. TORNOW A., I centri commerciali trainano il mercato immobiliare europeo, in Pianeta Distribuzione rapporto annuale sul grande dettaglio internazionale, supplemento a Largo Consumo n°6/2007

RELAZIONE CON IL CONTESTO URBANO

L'evoluzione storica dei luoghi di commercio mostra come questi possano essere una parte importante della scena urbana contemporanea degna di un progetto specifico in grado di instaurare un legame fra il territorio e le pratiche d'uso, nonostante per molti anni lo stereotipo del centro commerciale sia stato accostato ad una versione degenerativa della città, la quale rimaneva legata alla qualità e alla forma della città storica tradizionalmente intesa, risultando il simbolo di una lettura riduttiva e negativa della città diffusa. L'inserimento di un centro commerciale in un contesto urbano stabilisce dei nuovi episodi definiti da una mescolanza di commercio, loisir, tempo libero, spazi aperti e spazi naturali che delineano una nuova scena urbana ideale, diversa da quella tradizionale.

Elemento focale di questi luoghi è l'importanza della dimensione collettiva e della qualità urbana: infatti col passare dei decenni i centri commerciali sono diventati laboratorio di progetti che propongono nuove modalità di vita associata e nuovi rapporti legati ai tempi e ai luoghi. Si passa così dal superamento del tradizionale rapporto centro-periferia ad una riconcettualizzazione del contesto urbano come arcipelago di molteplici funzioni in continua interazione, basato sul flusso e sul movimento che generano quindi una radicale riprogettazione delle reti infrastrutturali e ambientali.

Un punto a favore dello sviluppo dei luoghi di commercio nelle aree urbane è quindi l'integrazione con il tessuto sociale ed urbano che ha la possibilità di invertire la tendenza di desertificazione dei centri città a cui oggi assistiamo. Sono sempre più le operazioni di riqualificazione e di rivalorizzazione mirati a riattivare i centri cittadini, per dare vita a delle esperienze di vera qualità, portando il consumatore a fare acquisti all'interno della città, diversificandosi dall'idea "americana" dello "scatolone" costruito senza un legame con il contesto, fuori dai confini urbani. I centri commerciali possono dunque avere un ruolo centrale nell'organizzazione della città e del territorio, poichè il commercio stesso rappresenta un elemento di vitalità e di aggregazione sociale, animando e popolando lo spazio e differenziandosi nelle forme e nelle modalità di rapportarsi con lo spazio pubblico circostante. È comprensibile quindi un ritorno del commercio nella città e per la città, poichè la presenza di attività commerciali di piccole e medie dimensioni, variegata e diversificata nell'offerta e nella forma, è parte dominante e inevitabile della vita pubblica nella città.

CLASSIFICAZIONE CENTRI COMMERCIALI

È possibile distinguere due tipologie di centri commerciali in base alla loro localizzazione:

- centri commerciali urbani, localizzati entro i confini del Comune, comprese anche le zone più periferiche;
- centri commerciali extraurbani, localizzati in zone distanti dalla città con una bassa densità demografica.

Secondo il Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 - riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 – art. 4 lettera g., i centri commerciali possono essere suddivisi in “media o grande struttura di vendita nella quale più esercizi commerciali sono inseriti in una struttura a destinazione specifica e usufruiscono di infrastrutture comuni e spazi di servizio gestiti unitariamente. Ai fini del presente decreto per superficie di vendita di un centro commerciale si intende quella risultante dalla somma delle superfici di vendita degli esercizi al dettaglio in esso presenti”.

Secondo invece il Piano Regolatore Generale di Torino, Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione, Volume I - direzione centrale ambiente, sviluppo, territorio e lavoro – 31/07/2014, allegato C, gli esercizi commerciali per la vendita al dettaglio sono suddivisi in:

a) Esercizio di vicinato costituito da una superficie di vendita non superiore a 250 mq;

b) Medie strutture di vendita costituite da una superficie di vendita compresa tra 250 e 2.500 mq;

c) Grandi strutture di vendita costituite da una superficie di vendita superiore ai 2.500 mq.

Sempre secondo l'allegato C del NUEA è possibile suddividere le tipologie dei centri commerciali in:

1) Centro commerciale classico: insediamento commerciale soggetto al rilascio di titolo abilitativo edilizio unico, costituito da un unico edificio comprendente uno o più spazi pedonali dai quali si accede ad una serie di esercizi commerciali e di servizio.

2) Centro commerciale sequenziale: insediamento commerciale costituito da uno o più edifici collegati funzionalmente da percorsi pedonali o veicolari non facenti parte di vie o piazze pubbliche dai quali si accede a singoli esercizi commerciali.

3) Centro commerciale naturale: insieme di esercizi commerciali al dettaglio e di altri servizi accessori ubicati negli addensamenti commerciali che si affacciano, su vie o piazze urbane e costituiti in forma associata per la gestione comune di servizi.

4) Centro commerciale pubblico: E' costituito da mercati situati su area pubblica e da unità immobiliari, o porzioni di esse, di proprietà pubblica, predisposte per l'esercizio dell'attività di commercio al dettaglio.

CASI STUDIO

Avendo come obiettivo in questa tesi progettuale la progettazione di un polo commerciale che possa diventare il cuore attorno al quale vertela la nuova parte di città che nascerà dalla riqualificazione urbana dell'Ex Scalo Vanchiglia, è stato deciso di analizzare e confrontare tre casi studio localizzati nell'area metropolitana di Torino e lungo i suoi confini con i comuni vicini, generati appunto anch'essi da un processo di rigenerazione e riqualificazione urbana in modo da valutare il processo di inserimento di questi tre centri commerciali all'interno del contesto cittadino Torinese, diventando punti focali e attrattivi delle aree in cui sono localizzati.



1° Caso



2° Caso



3° Caso



CASI STUDIO

Centro Commerciale 8 Gallery

02

Il centro commerciale 8 Gallery fa parte di un processo di riqualificazione di ex stabilimenti industriali che ha investito anche la città di Torino verso la fine degli anni Novanta.

Questo è un centro commerciale che occupa tutto il primo piano dell'ex stabilimento Fiat, una struttura in cemento armato impostata su una maglia di pilastri di 6x6 m, localizzato vicino il centro città e in un'area in forte espansione, ben collegata e vivace, servito da tutti i mezzi di trasporto, compresa la metropolitana, ed è dotato di un parcheggio con 4000 posti.

Il centro composto da 70 negozi, 11 locali di ristoro, un cinema di 11 sale, una palestra, una pinacoteca e 2 hotel. Dalla galleria si può accedere ai piani superiori, dove sono collocati uffici di diverse

aziende.

La struttura commerciale, che si sviluppa lungo tutta la manica dell'ex stabilimento Fiat Lingotto, è divisa in 5 aree tematiche:

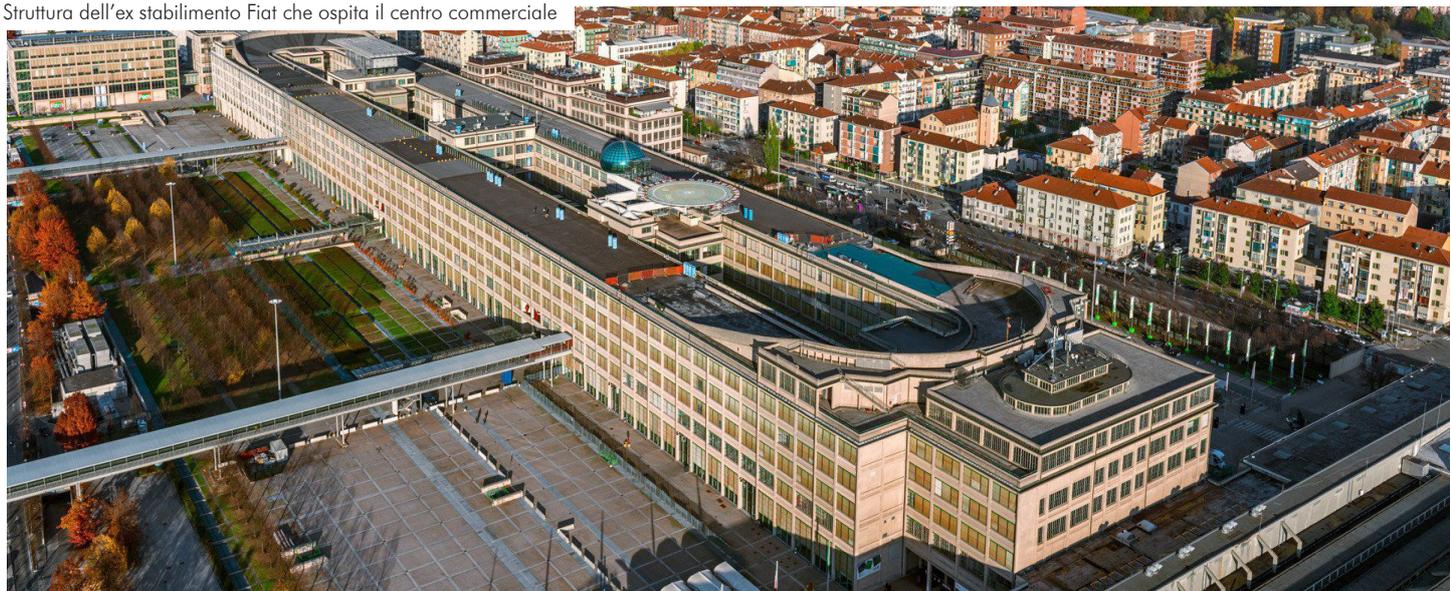
- corte dei giochi
- corte della ristorazione
- giardino delle meraviglie
- corte del cinema
- piazza urbana

Ad oggi, l'8 Gallery risulta un centro commerciale affermato nella città di Torino, diventando una vera propria icona, caratterizzata appunto dal mix di funzioni che fornisce e soprattutto grazie al suo facile raggiungimento.

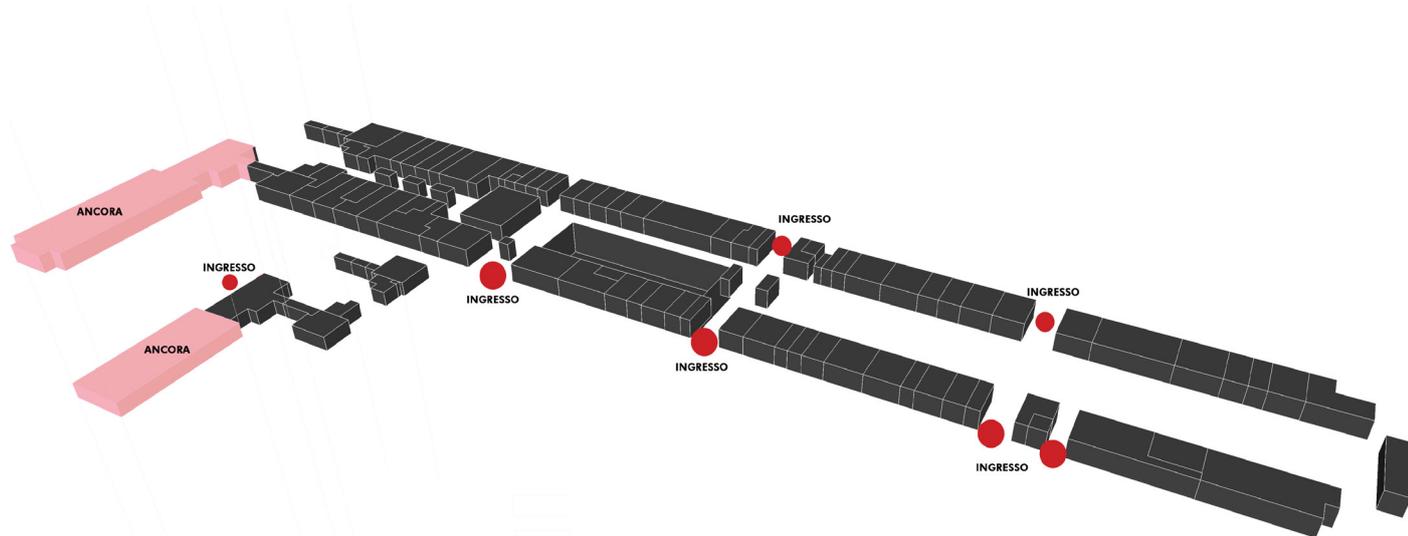
Elaborazione personale con vista aerea del centro commerciale



Struttura dell'ex stabilimento Fiat che ospita il centro commerciale



Elaborazione personale della distribuzione interna del centro commerciale con indicazione degli ingressi e dell'ancora



CASI STUDIO

Centro Commerciale Parco Dora

Come l'8 Gallery, anche il parco commerciale dora Il Centro Commerciale fa parte di un processo di riqualificazione di zone industriali urbane che ha investito anche la città di Torino verso la fine degli anni Novanta.

Infatti la parabola della zona produttiva di Torino fiorita a fine Ottocento lungo i fiumi della città si concluse negli anni Ottanta con la dismissione della quasi totalità delle fabbriche. Tra queste, in Borgo Dora, la Michelin, al centro di un vasto progetto di riqualificazione urbana.

Il Parco Commerciale Dora ospita al suo interno un anchor costituito dall'ipermercato Ipercoop, 45 negozi, locali per il ristoro e un cinema dotato di 8 sale. Non manca un parcheggio di 3300 posti auto gratuiti di cui 2700 coperti.

Il centro che è localizzato nel quartiere San Donato di Torino, facente parte dell'area di Spina 3, è servito da tre linee dei mezzi pubblici, che transitano proprio davanti all'ingresso del Parco collegandolo con il centro cittadino.

La struttura del Parco Commerciale Dora è realizzata in cemento pre-fabbricato, con la perfetta combinazione di vetro, acciaio e marmo per la pavimentazione sia interna che esterna con l'aggiunta di inserti in legno per alcune pavimentazioni esterne.

Il cuore del progetto è la grande piazza aperta su due livelli attorno la quale si sviluppano i luoghi destinati al commercio

e ai servizi. Un intenso sistema di collegamenti verticali, ponti, balconate e percorsi pedonali verdi permette di percorrere lo spazio a vari livelli e lungo diversi assi, mettendo in comunicazione la piazza con il parco della Dora e la città.

Il progetto quindi inverte la tipologia prevalente dei centri commerciali, chiusa e artificiale, introducendo un nuovo grado di libertà e criticità nel rapporto con lo spazio commerciale e della città. L'area è un "organismo" di edifici diversi, in cui ogni volume ha una funzione, ma con rimandi reciproci nel disegno puro dei volumi e nei materiali.

Molto particolare è il cubo nell'angolo sud-est, interamente vetrato e non allineato alle vie, che sbilancia verso il margine esterno la centralità della piazza. Alla regolarità della facciata si sovrappone una trama serigrafata che fa vibrare la superficie, creando trasparenze e riflessioni, mentre nella multisala la trasparenza fredda del vetro è in contrasto con l'opacità morbida del fibrocemento: il quasi nero del materiale evoca le vecchie scatole ottiche, come se l'edificio stesso fosse uno strumento di proiezione. La grande vetrata permette di vedere il foyer e i volumi delle sale dalla piazza ed è un punto di osservazione privilegiato sulla vita del quartiere¹.

¹ <http://www.zeroundicipiu.it/2010/06/28/studio-granma-parco-dora/> (25/11/19)

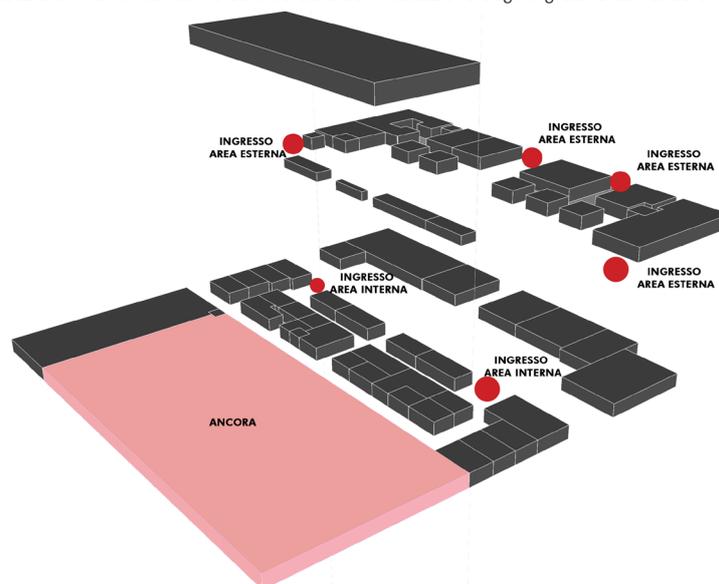
Elaborazione personale con vista aerea del centro commerciale



Vista del livello inferiore della piazza aperta del centro commerciale



Elaborazione personale della distribuzione interna del centro commerciale con indicazione degli ingressi e dell'ancora



CASI STUDIO

Centro Commerciale Piazza Paradiso

02

Il Centro Commerciale Piazza Paradiso nasce da un progetto di riqualificazione urbana che interessa un'area di oltre 80.000 mq. Il fulcro dell'intervento urbanistico sono la piazza pedonale antistante, che ospita percorsi ciclabili e pedonali dai quali si può direttamente accedere alla galleria.

È localizzato al confine nord-ovest della città di Collegno (Torino).

Facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici, si trova infatti a pochi minuti da corso Francia ed è a pochi passi dal capolinea della metropolitana (Stazione Fermi).

Dispone di due parcheggi gratuiti, a livello strada con 342 posti auto, e interrato con 946 posti auto.

Il Centro Commerciale Piazza Paradiso si estende su tre livelli, il primo piano inter-

rato è destinato ai parcheggi, i restanti due alla galleria commerciale.

Al piano terra si trovano l'ipermercato che costituisce l'anchor e restanti esercizi commerciali, di ristoro e di servizio che continuano anche al piano primo, con inoltre la presenza di una cinema multisala.

Piazza Paradiso è un centro commerciale che si sta affermando sempre più, grazie soprattutto alla presenza della fermata della Metro, che lo rende facilmente raggiungibile nonostante sia localizzato appunto ai confini della città, diventando così il cuore di un'area residenziale in via di sviluppo.

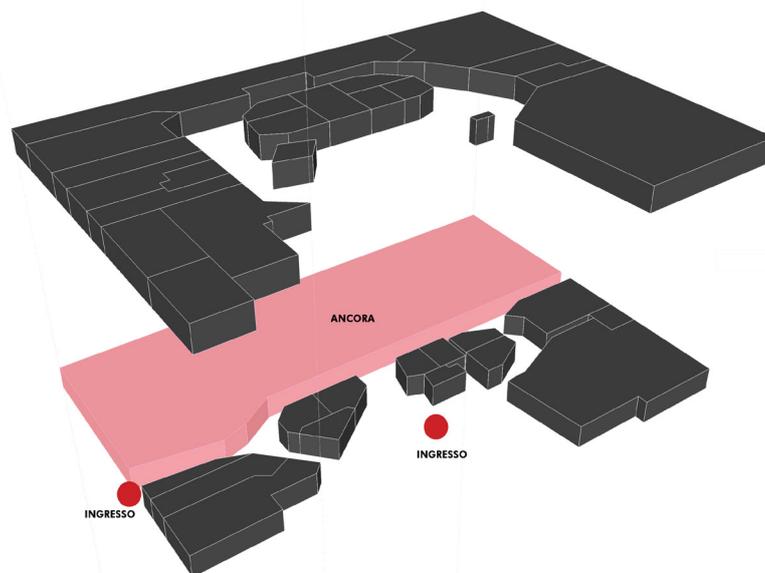
Elaborazione personale con vista aerea del centro commerciale



Vista dell'entrata principale del centro commerciale



Elaborazione personale della distribuzione interna del centro commerciale con indicazione degli ingressi e dell'ancora



Proposta Progettuale

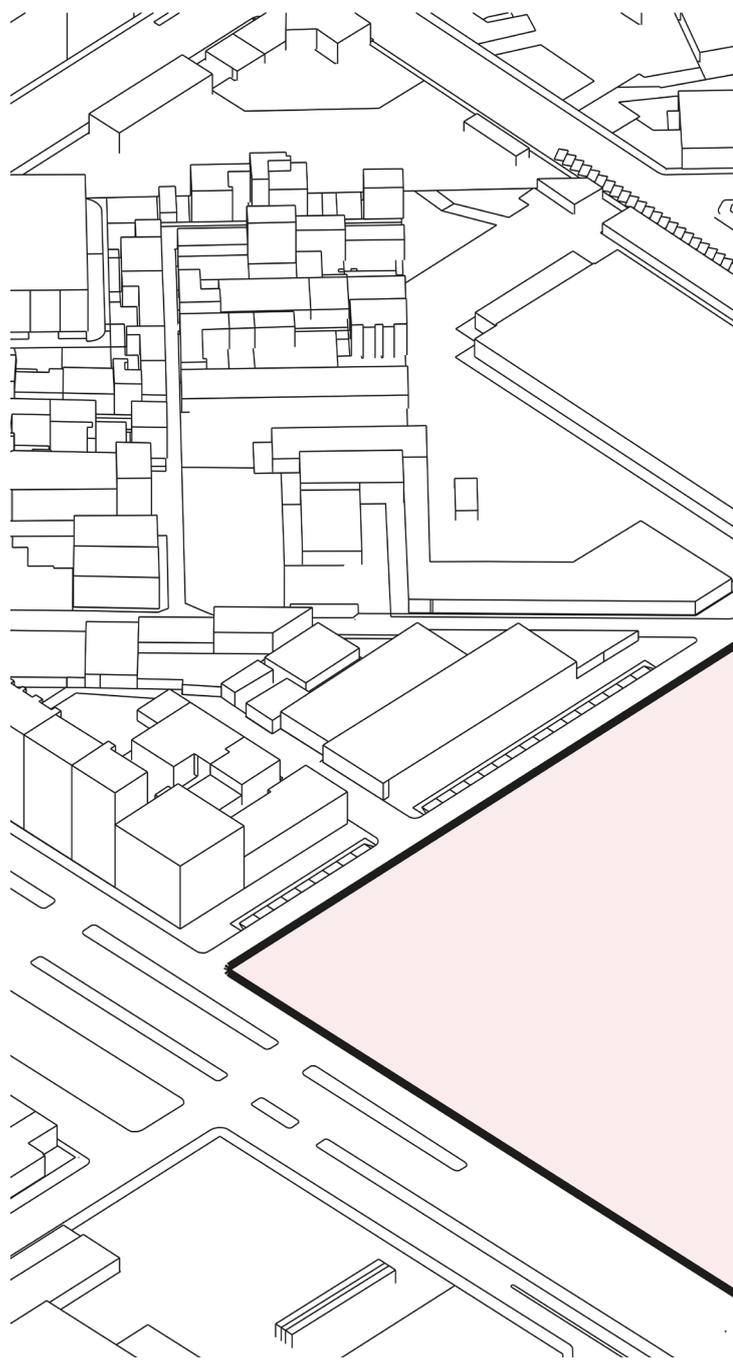


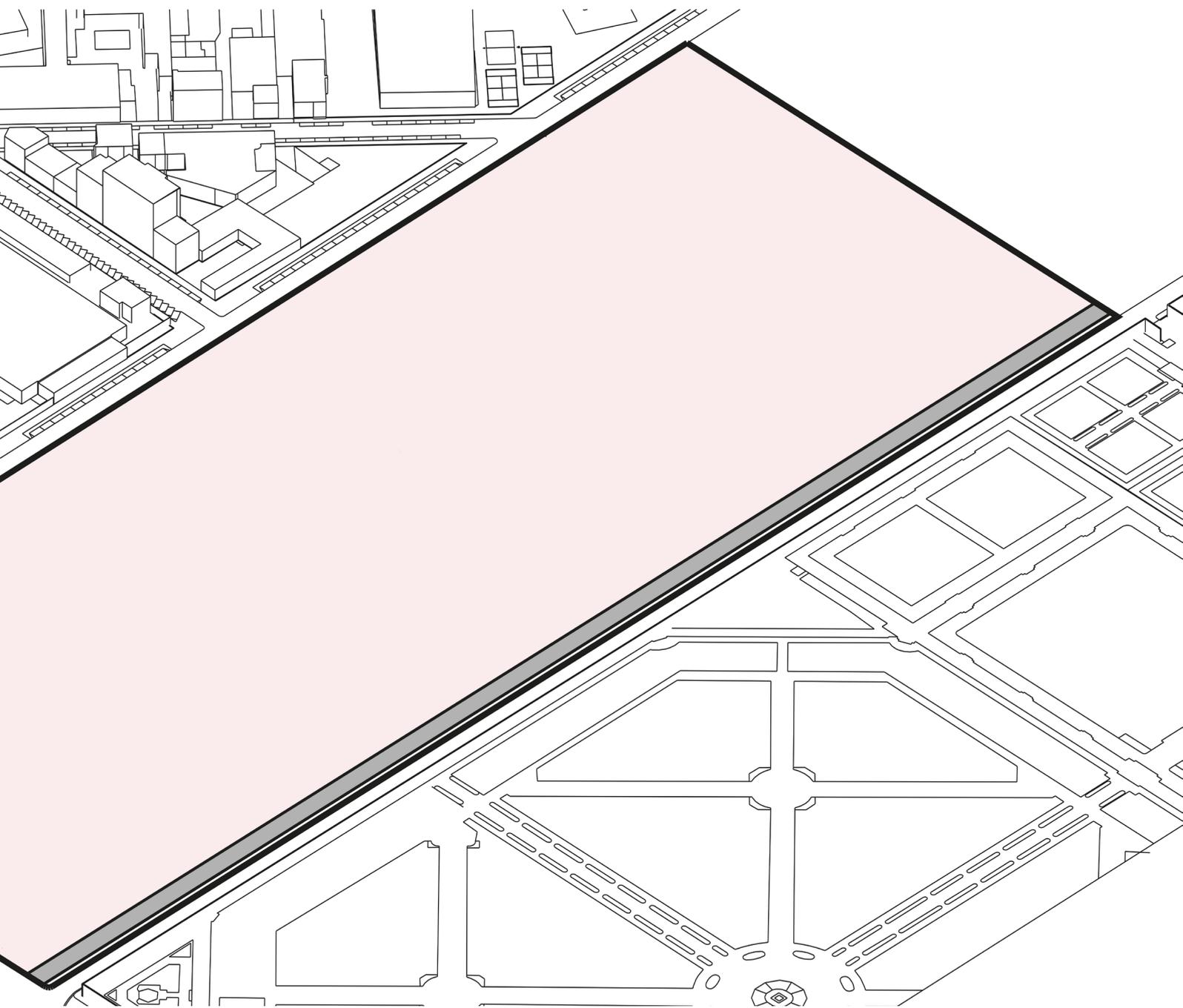
03

CONCEPT, OBIETTIVI E STRATEGIE DI INTERVENTO

Lo studio e l'analisi di varie tematiche presenti in questa tesi di progetto sono indispensabili per avere una base di partenza valida nell'attuazione di un progetto valido che possa garantire ai cittadini di questa parte di città un'area che possa diventare il cuore pulsante sia dal punto di vista economico e commerciale, sia da quello sociale. È stato innanzitutto indispensabile analizzare l'area di progetto, studiando quali sono stati i processi di trasformazione che hanno portato all'abbandono e al degrado di quest'area, contrapposti ai punti di forza e di debolezza individuati da un'analisi sia urbana che urbanistica.

Seguendo quindi quelle che sono le indicazioni della Variante 200 al PRG, rispettando i confini territoriali e i valori di SLP prescritti dalla Zona Urbana di Trasformazione 9.200 Regaldi, è analizzando quelli che sono altri progetti realizzati per il concorso "La Metamorfosi", il processo di progettazione è stato avviato individuando degli obiettivi progettuali ben definiti, per realizzare un'area con funzioni diversificate, che possa essere un polo attrattore per i cittadini ed i consuma-





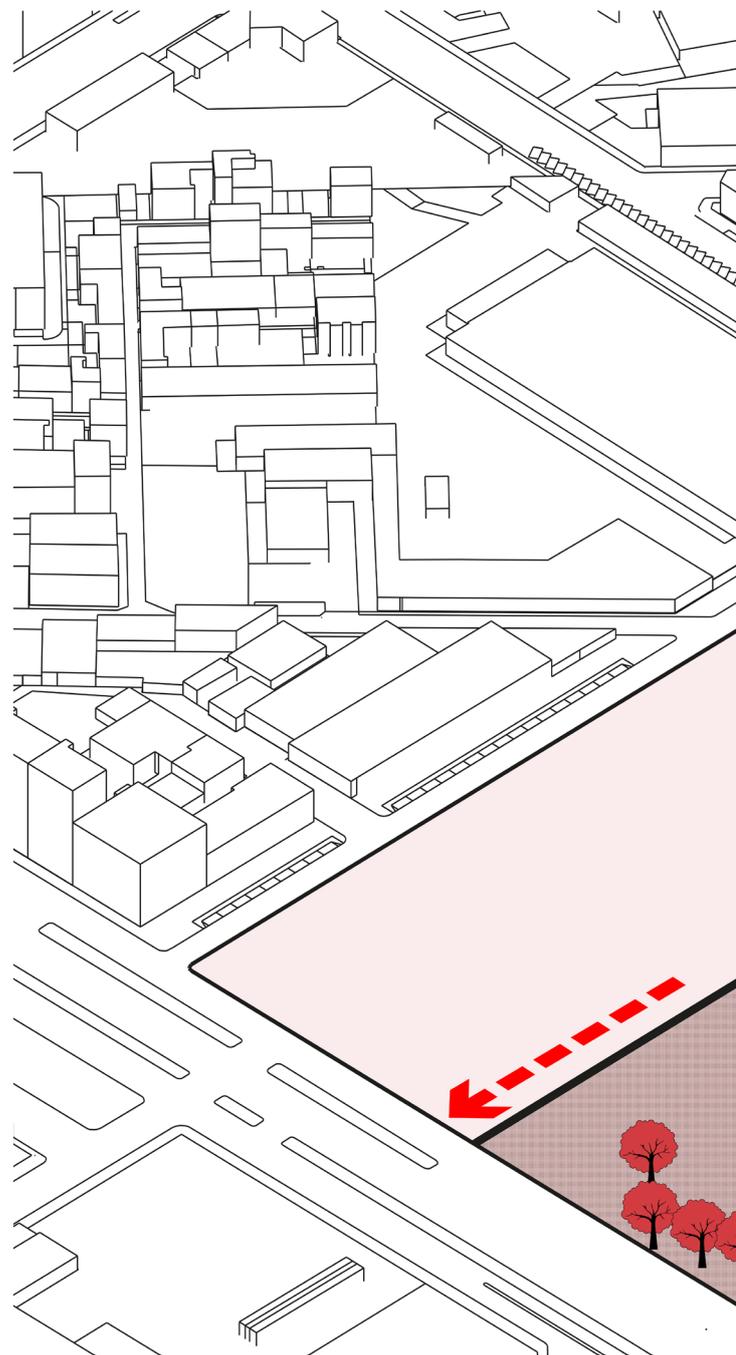
03

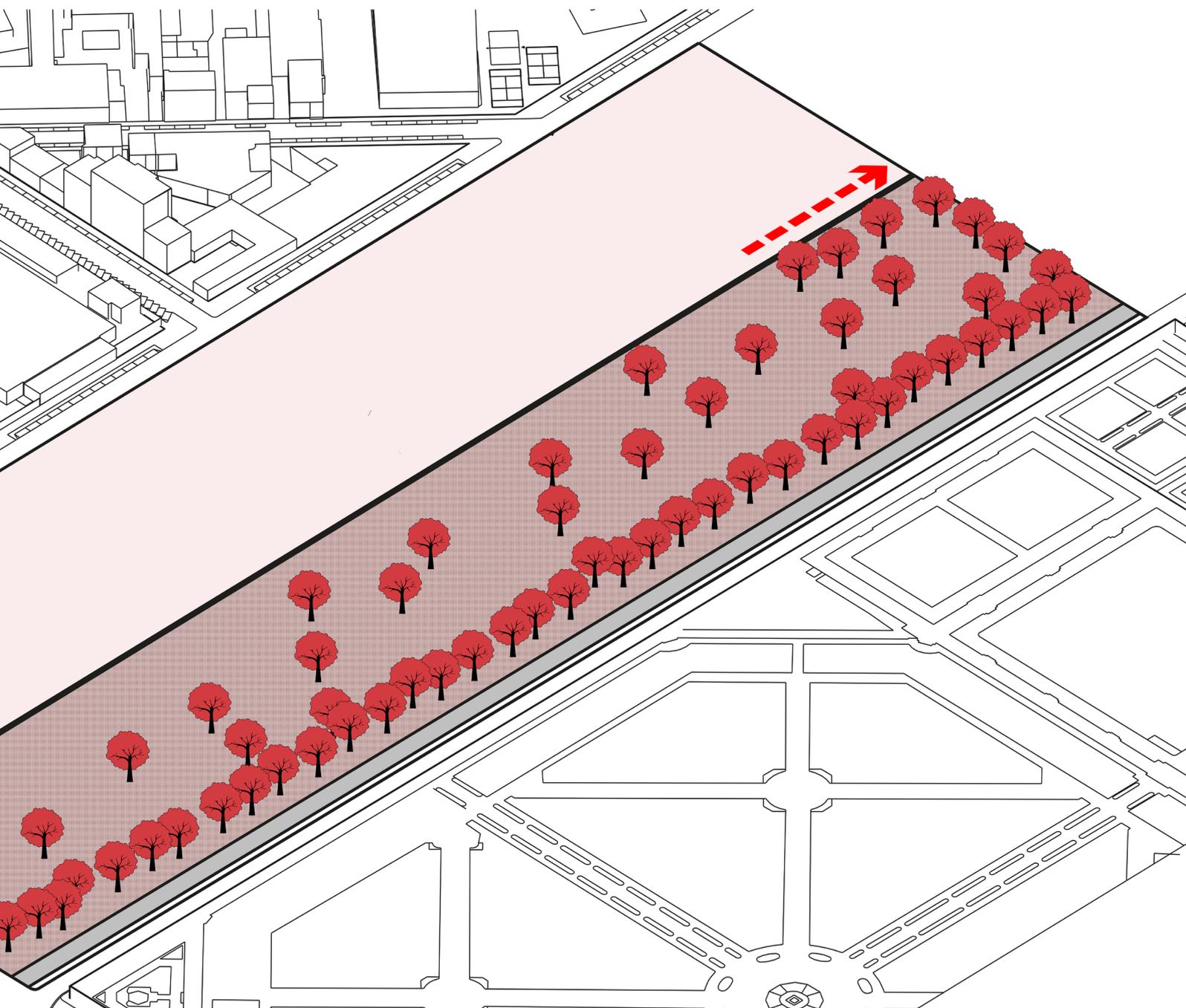
tori, in cui le relazioni sociali, lo scambio e l'integrazione siano l'anima di questo processo di riqualificazione. La futura configurazione di questa area prevede la creazione di un brano di città che ridisegnerà i confini del tessuto esistente, fornendo al quartiere un nuovo parco urbano, attività commerciali, di artigianato e di servizio pubblico, non che di funzioni residenziale integrate, riducendo le condizioni di degrado fisico e sociale dell'ex scalo.

La tesi affronta specialmente la progettazione di un centro commerciale e quelle che sono le sue eventuali conseguenze sul tessuto urbano e sociale esistente, con la volontà di disegnare il futuro cuore dell'area nord di Torino.

L'intervento vuole appunto ripensare un'area in base alla sua funzione futura, operando su di un'area di migliaia di metri che ospiterà un progetto infrastrutturale, insediativo, paesaggistico, integrando una mobilità pubblica e nuovi spazi per abitare, lavorare e divertirsi.

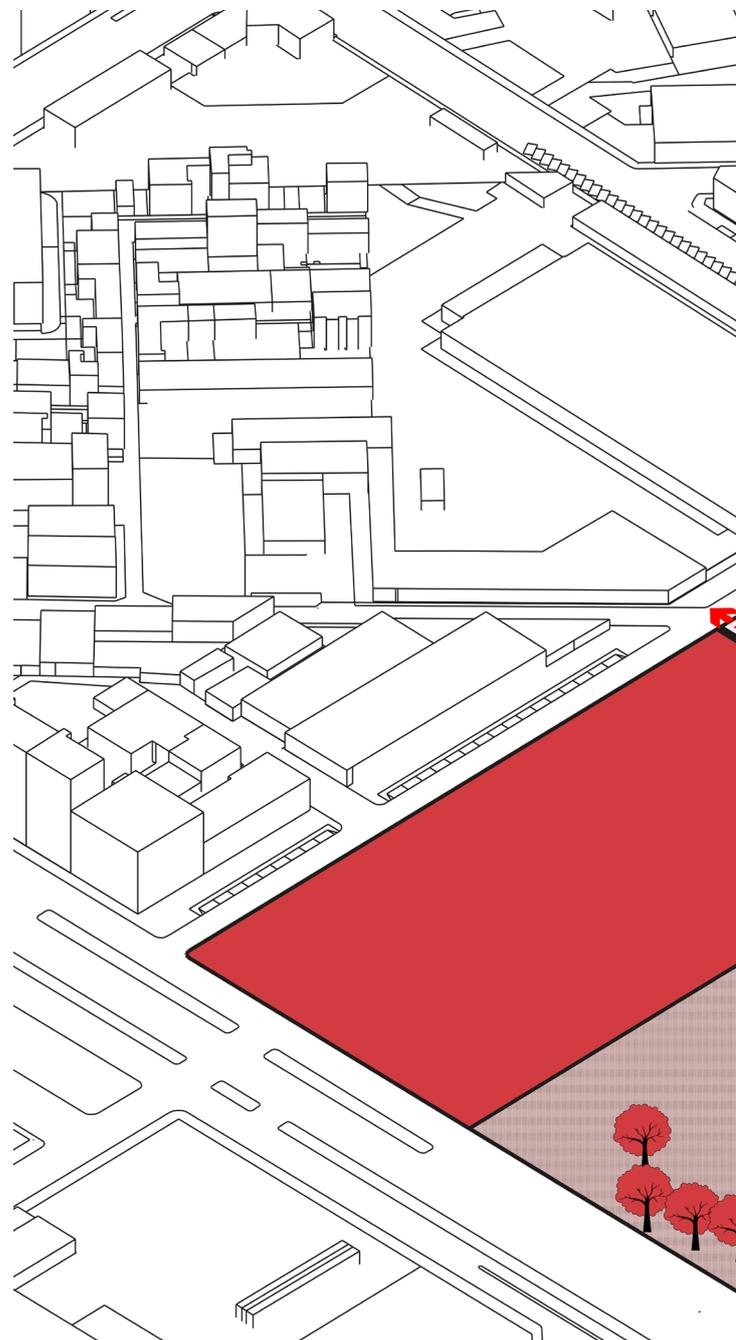
Gli obiettivi del progetto di tesi riguardano l'integrazione tra il nuovo

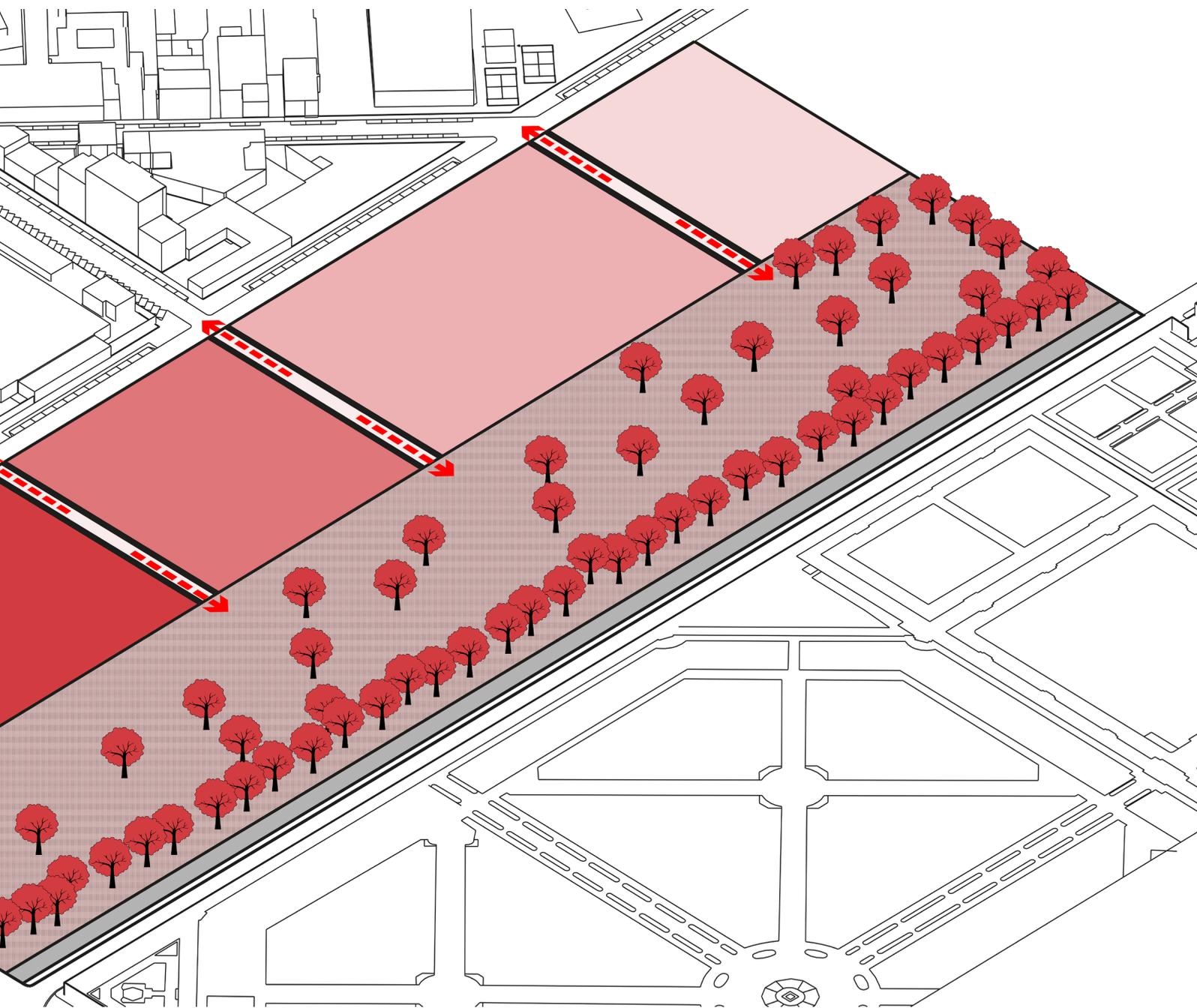




03

costruito, il contesto edilizio esistente e i nodi delle stazioni della futura linea metropolitana 2; la definizione del nuovo parco urbano, localizzato all'interno della fascia di rispetto cimiteriale tra il fronte costruito e il corso regio parco, all'interno del quale si svilupperanno percorsi pedonali e ciclabili, che costeggeranno lo storico canale Regio Parco, protetti dal traffico e dal rumore, essendo immersi tra i vari alberi dell'area. Inoltre il grande parco urbano si sviluppa in stretta relazione con il disegno del nuovo insediamento edilizio, avendo una stretta correlazione con quelli che sono i confini del costruito; l'inserimento di un polo commerciale attrattivo composto da due ancore e caratterizzato da una morfologia architettonica in grado di diventare potenzialmente il simbolo di quest'area; la valorizzazione di un mix funzionale che passa a caratterizzare le varie aree del progetto. Dal punto di vista morfologico, la progettazione degli edifici residenziali è stata portando avanti seguendo due tipologie costruttive: la prima è data dalla progettazione di duplex posti uno sopra l'altro, in modo da offrire





03

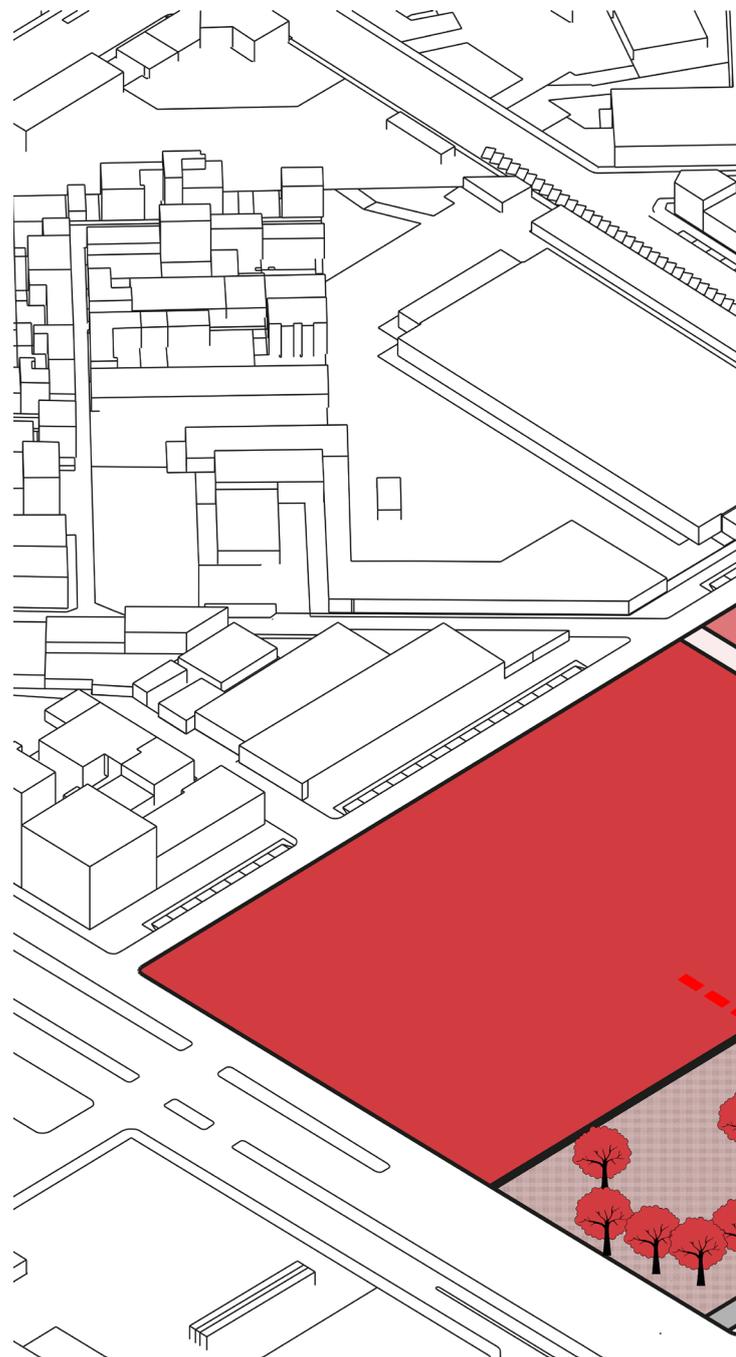
ad eventuali fruitori l'opportunità di scegliere abitazioni distribuite su due livelli e con una metratura che supera i 100 metri quadrati.

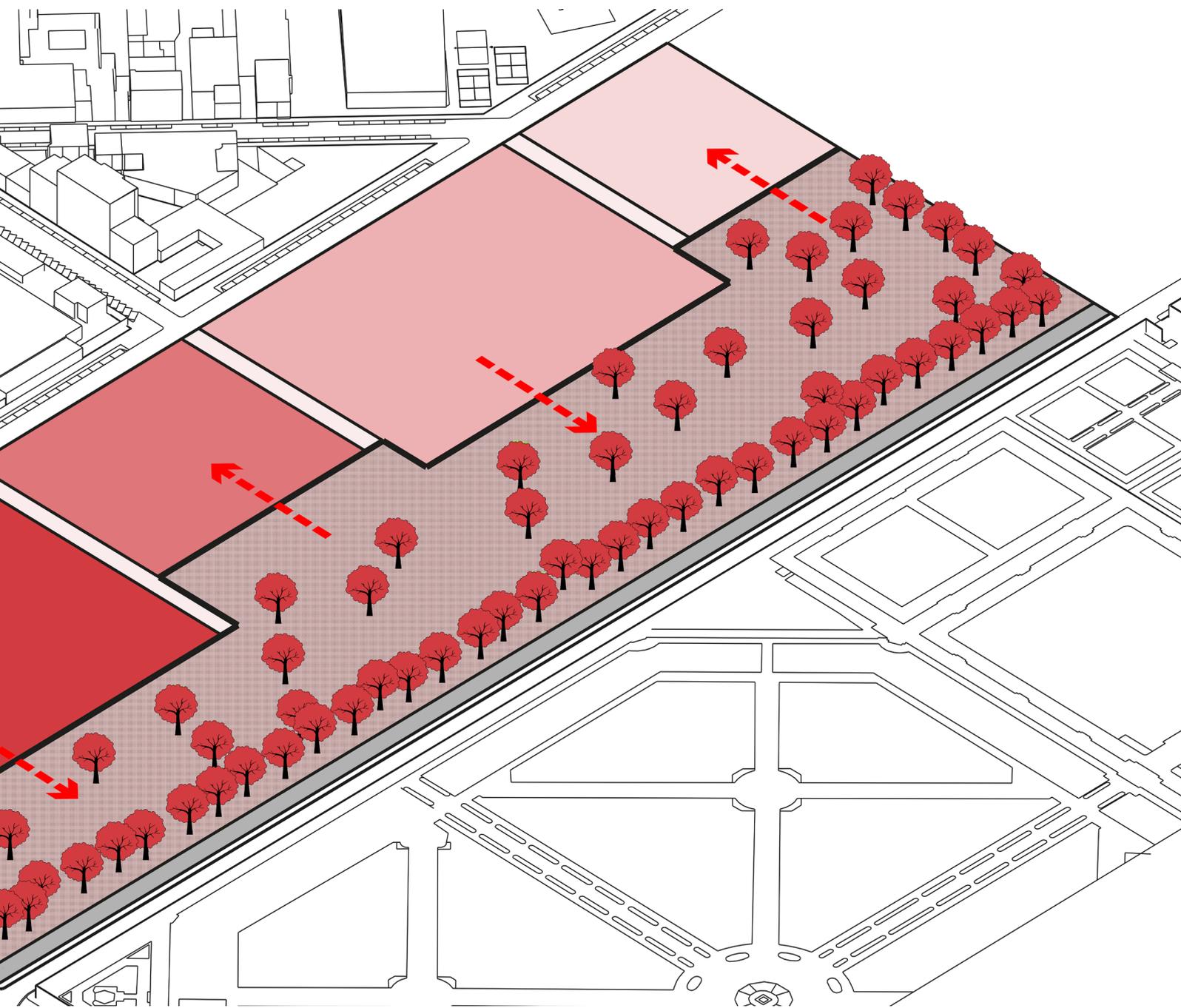
La seconda tipologia inverse è quella più diffusa nella città di Torino, ossia l'edificio a corte: il progetto infatti presenterà un isoloto composto da due corti chiuse, che ospiteranno appartamenti di varie metrature per fornire ad eventuali compratori una scelta non limitata ad un'unica soluzione, così da poter esser accessibile a varie fasce sociali, dallo studente alla giovane coppia, da lavoratori a famiglie composte da più figli.

A questi fabbricati si aggiunge un edificio a corte aperta che sarà adibito al co-housing favorendo un mix culturale e sociale grazie anche alla vasta offerta di attività presenti nello stabile.

Una volta identificate le volumetrie da destinare alle varie attività, il progetto si sviluppa seguendo un'idea progettuale ben precisa: innanzitutto vi è l'individuazione dell'area di processo, rientrando entro i confini tracciati dall'Ambito Regaldi 9.200.

Quindi è tracciata la linea di definizione della fascia cimiteriale, che





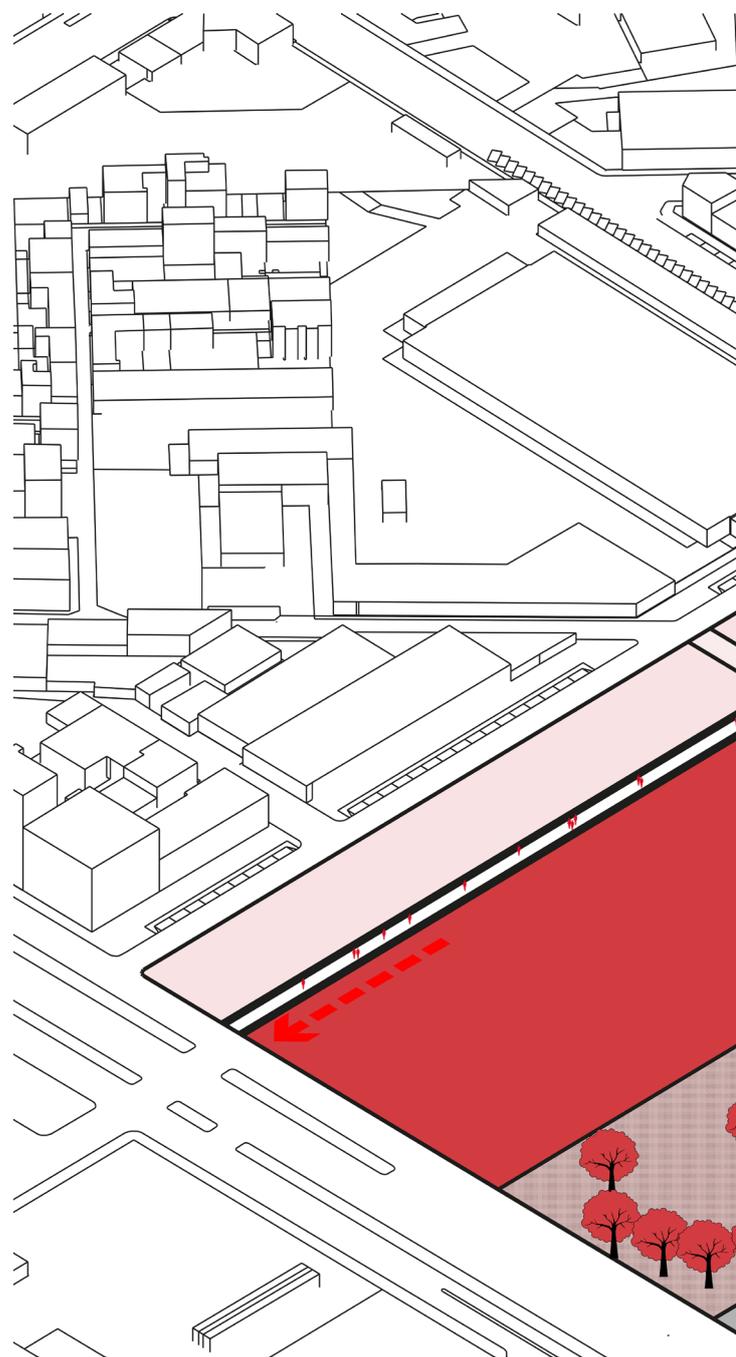
03

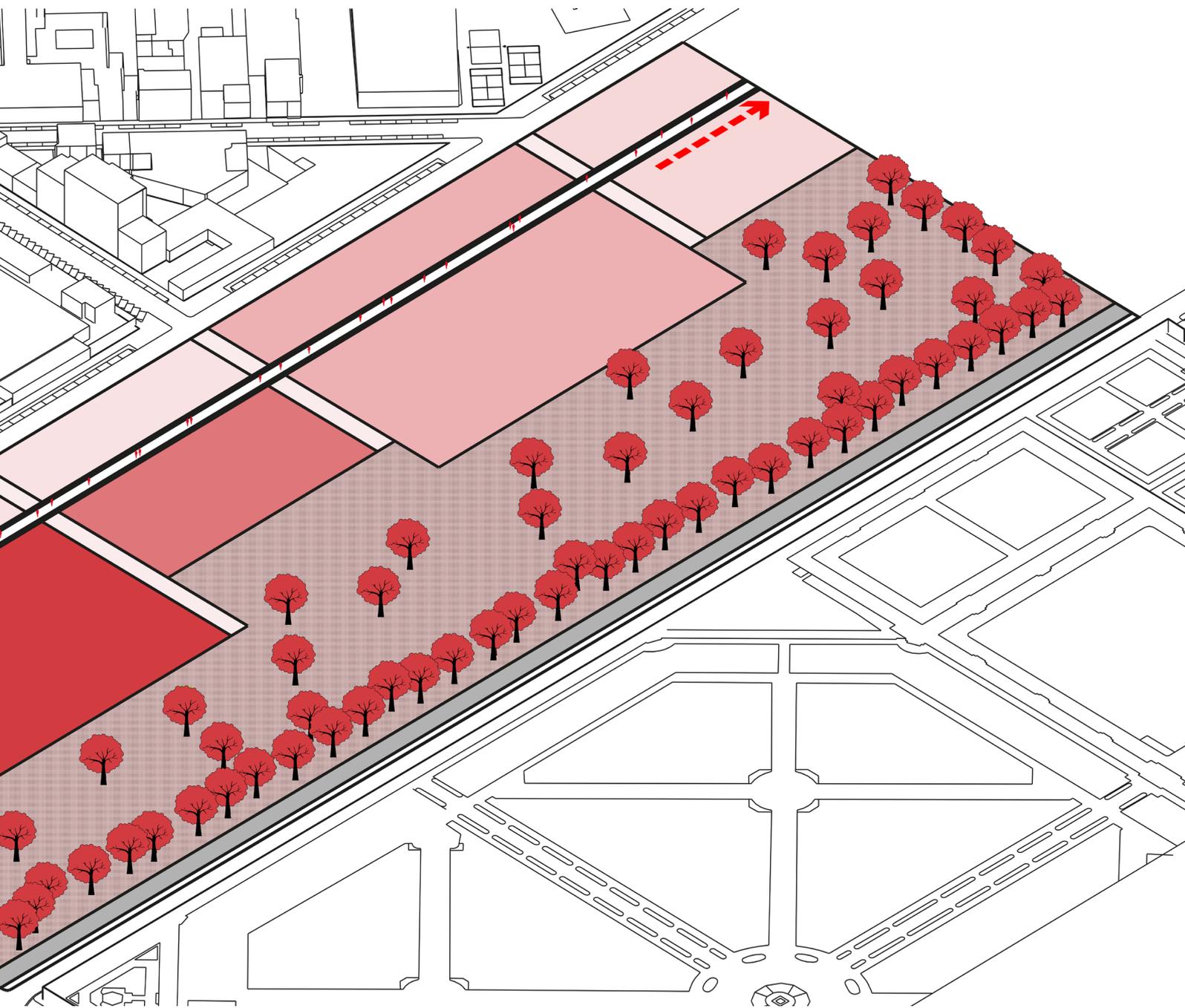
divide l'area in due zone parallele che saranno destinate rispettivamente al costruito e al parco.

L'area che si affaccia quindi sulla nuova Via Regaldi è destinata a varie funzioni che vanno a caratterizzare di quattro sotto-zone generate dal prolungamento perpendicolare a Via Regaldi di tra vie del contesto urbano circostante: Via Mottalciata, Via Quitengo e Via Giovanni Pacini.

Una volta individuate quindi queste quattro aree parallele al parco urbano, per rompere la geometria ortogonale presente, è previsto uno slittamento lungo i nuovi assi generati, in modo da permettere al parco urbano di estendersi maggiormente in alcune parti di questa area verso via Regaldi, creando un contatto diretto con gli edifici residenziali che qui verranno ubicati.

Ottenute queste quattro aree di metratura diversa, l'obiettivo è quello di creare comunque un mix funzionale evitando un eventuale isolamento di ogni area, e per far questo è stato tracciato un percorso pedonale parallelo a Via Regaldi che permetterà ai vari cittadini e fruitori dell'area di po-



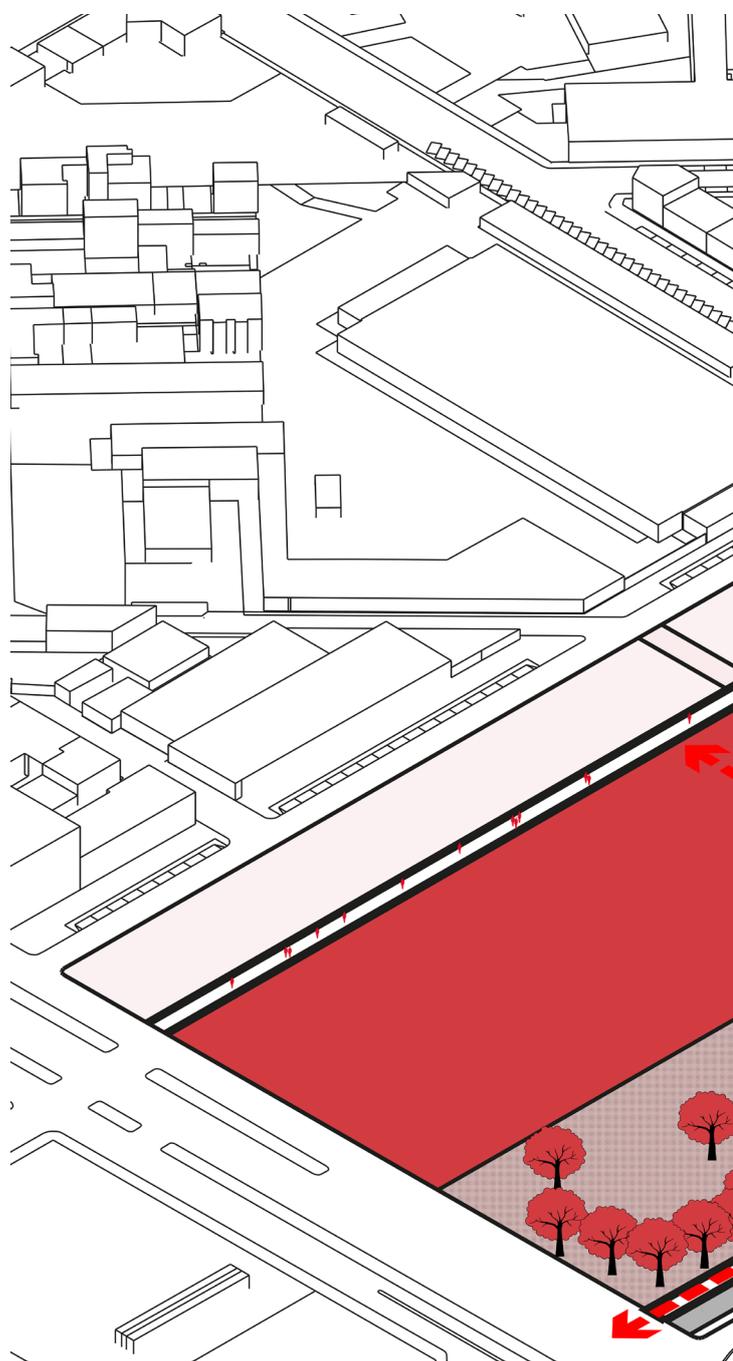


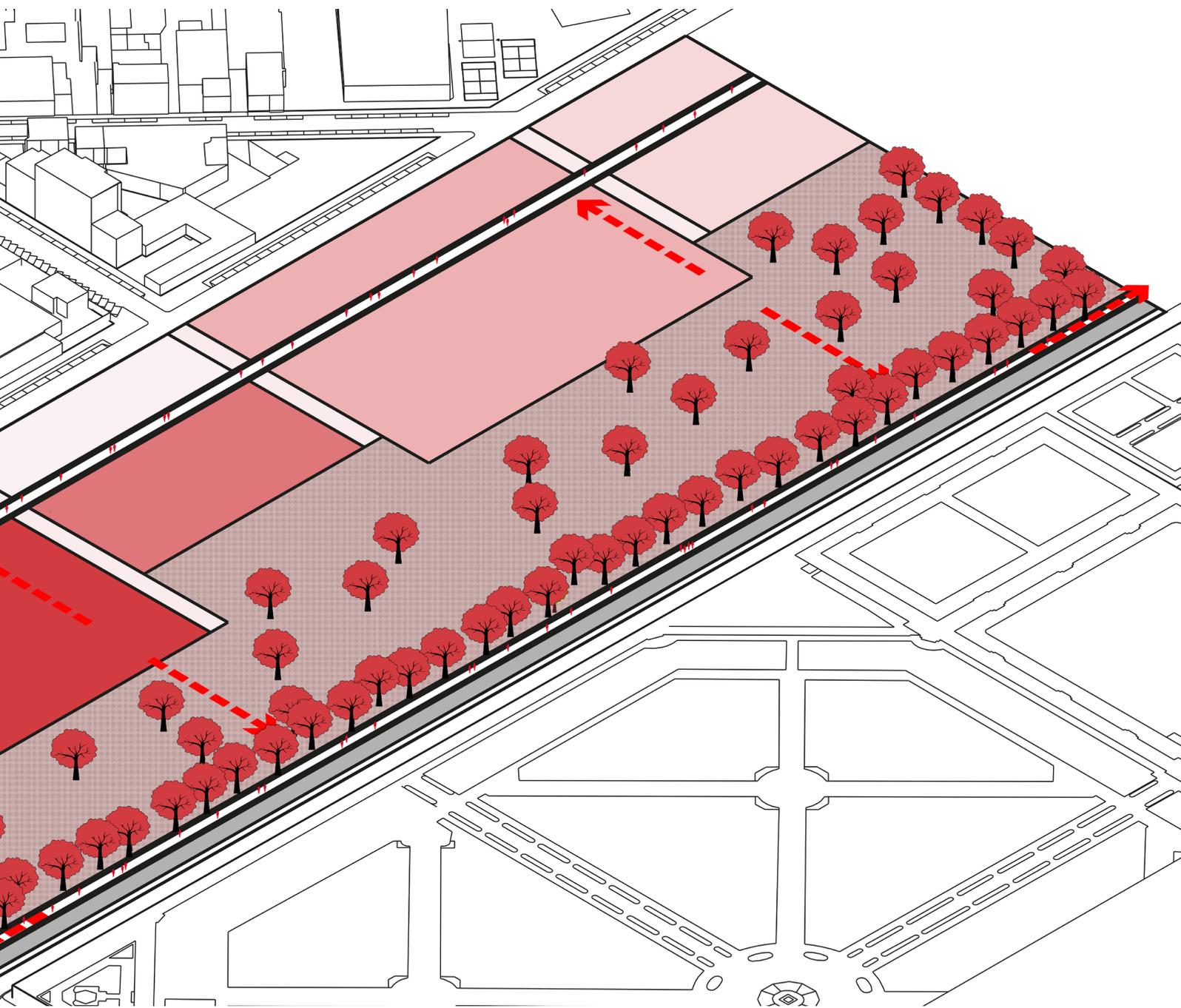
03

ter passeggiare fra le aree avendo un collegamento diretto che concede allo stesso tempo una promenade incorniciata da elementi puntuali naturali e dalle architetture che domineranno questa parte dell'area di progetto. L'ultimo passo è quello di copiare questa promenade anche all'interno del parco, creando un percorso ciclo-pedonale che corre lungo lo storico canale Regio Parco, permettendo una passeggiata immersi nella natura lontano dal traffico e dai rumori della città.

Tracciata questa maglia concettuale, è possibile stabilire la funzione di ogni area: il percorso pedonale infatti ha origine da Corso Novara, precisamente da Piazza Novara, la quale ospita la stazione della Linea 2 della metro e caratterizza il fronte del nuovo centro commerciale, posto a sud della promenade, che si sviluppa parallelamente ad una successione di duplex che si affacciano su Via Regaldi, con i piani terra dedicati al ristoro per tutti i fruitori del centro commerciale e per tutti i cittadini che si recano in quest'area.

La seconda area vede la presenza del-

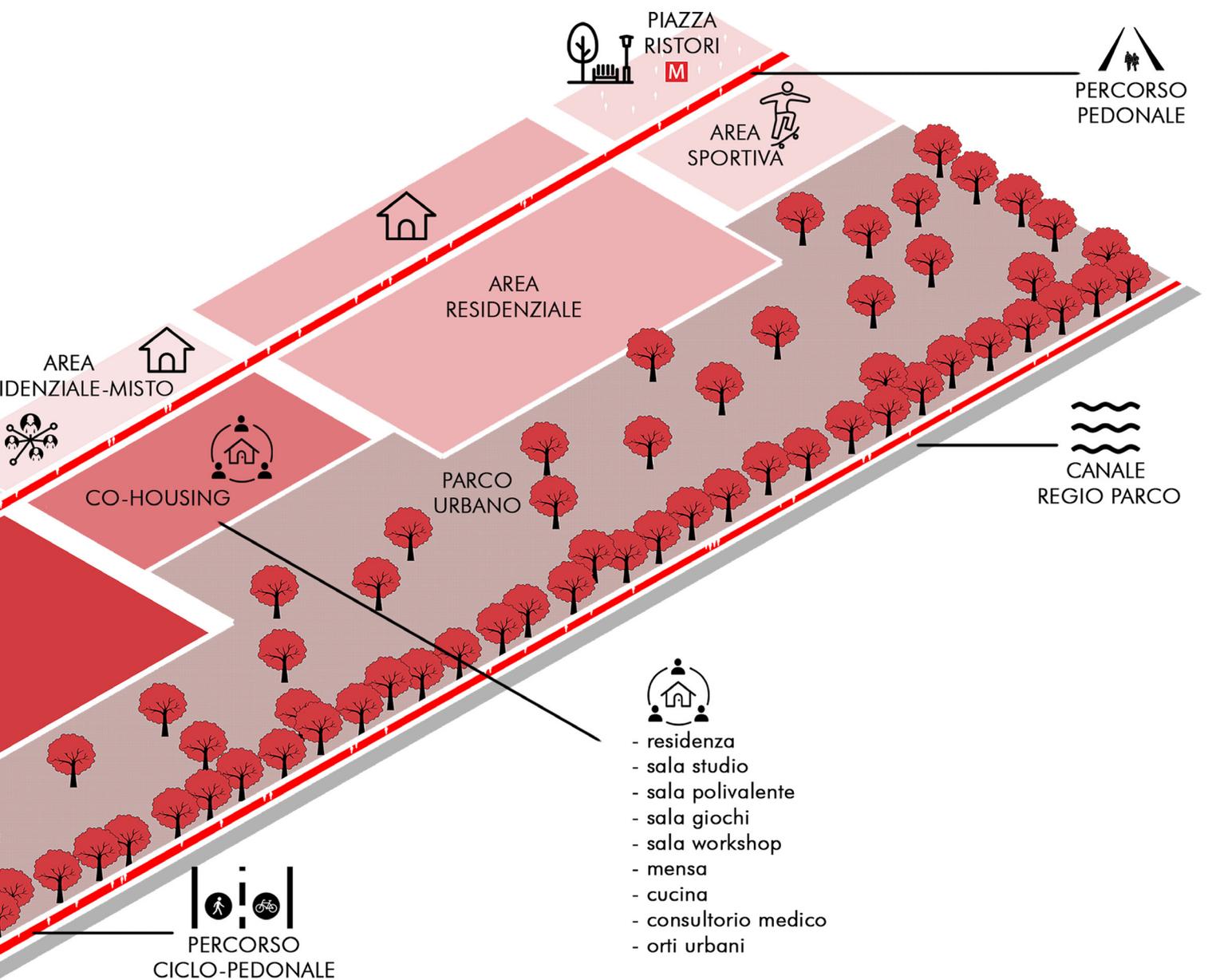




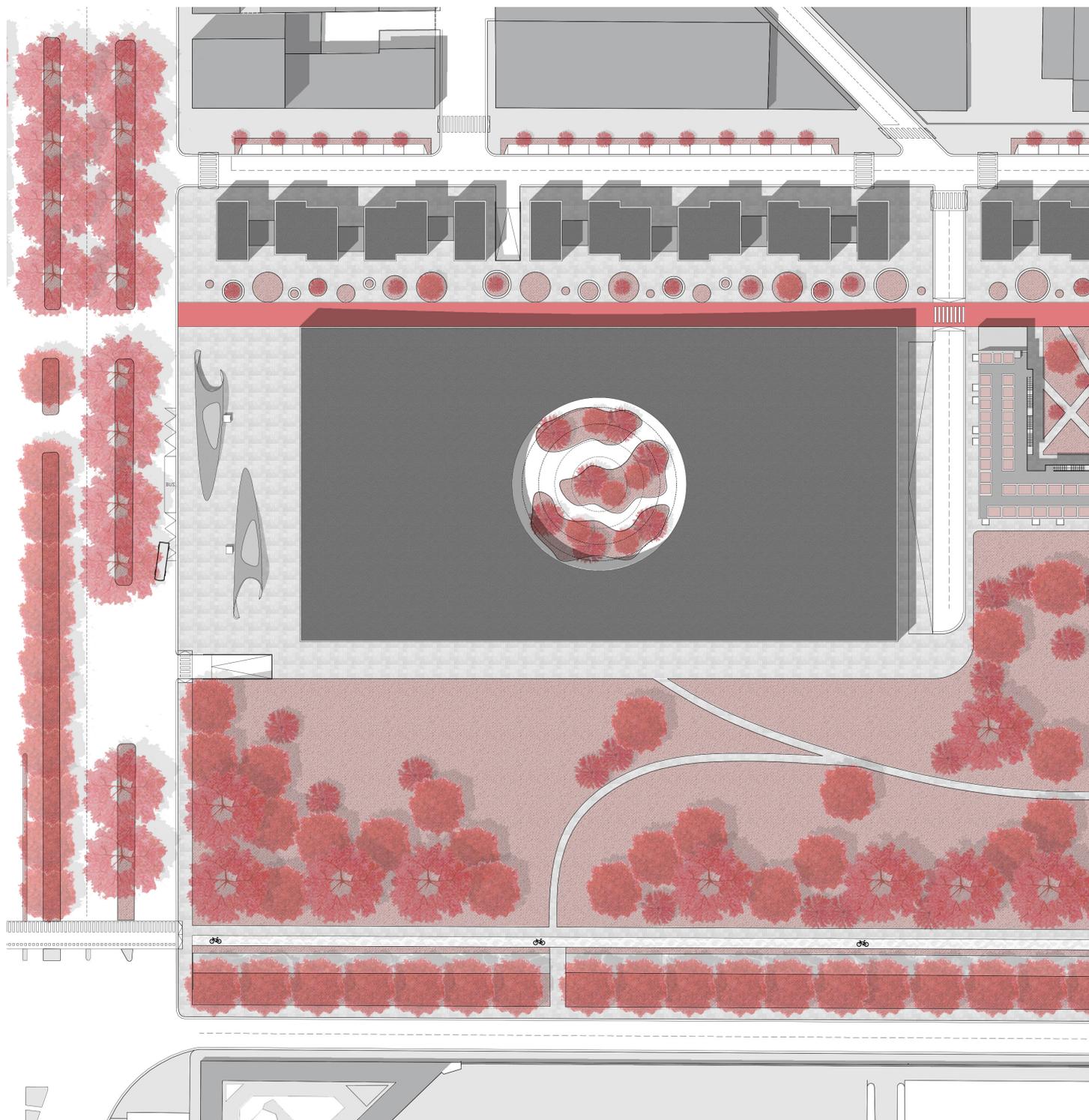
03

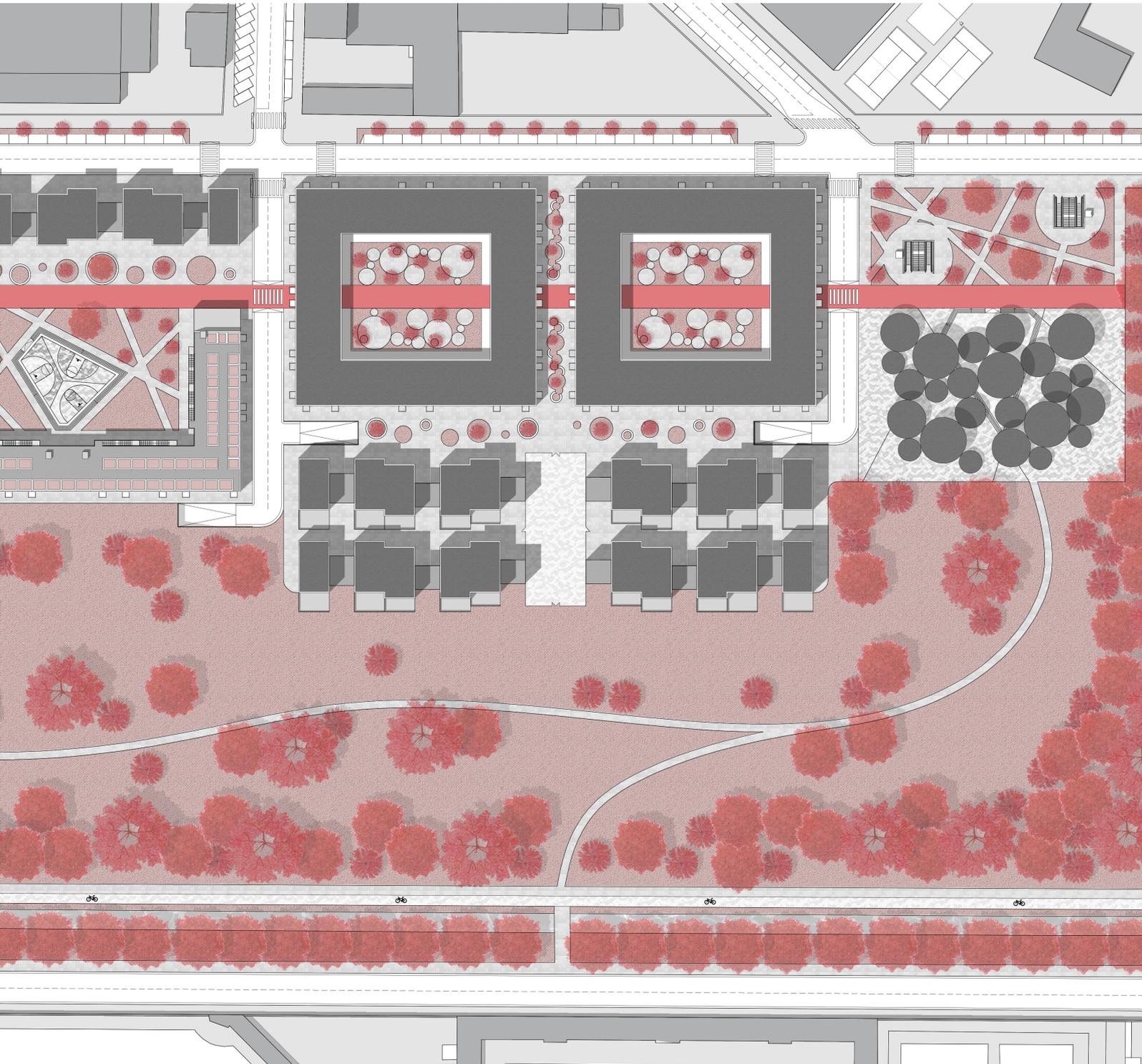
la corte aperta adibita al co-housing, con funzioni dedicate anche ai liberi cittadini, e l'ubicazione di una struttura residenziale mista, caratterizzata sempre dalla presenza dei duplex. La terza area è destinata puramente al residenziale con la presenza di due corte chiuse, attraversate dal percorso pedonale, e da villette che si affacciano direttamente sul parco urbano. L'ultima zona è adibita all'attività sportiva e dedicata al tempo libero, definita dalla presenza di strutture verticali con alla sommità dei dischi pieni che hanno il duplice obiettivo di riparare dalle intemperie e di creare ombra. Sempre su Via Regaldi è presente Piazza Ristori che ospita la seconda stazione della linea 2 della Metro.



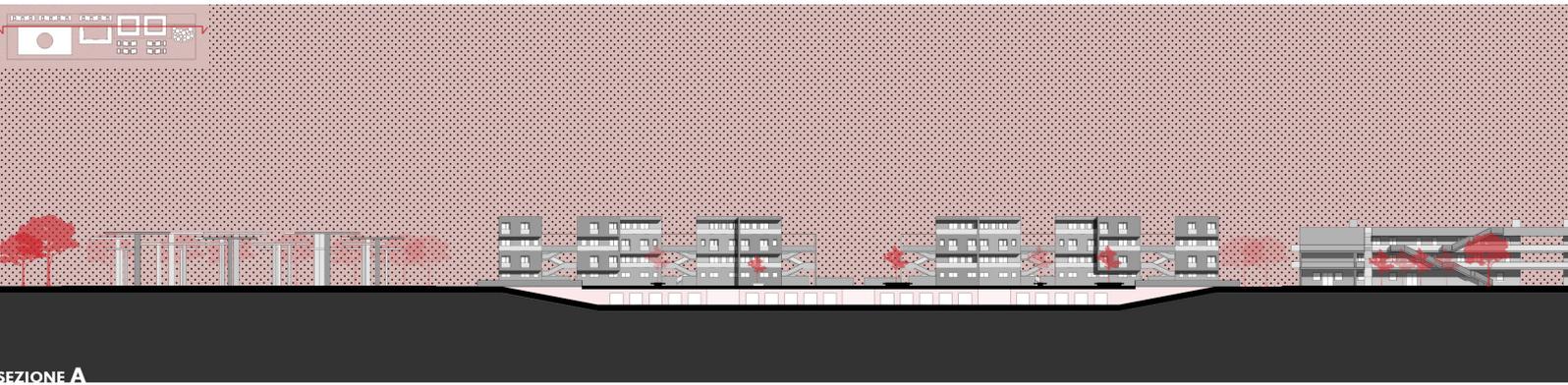


MASTERPLAN DI PROGETTO

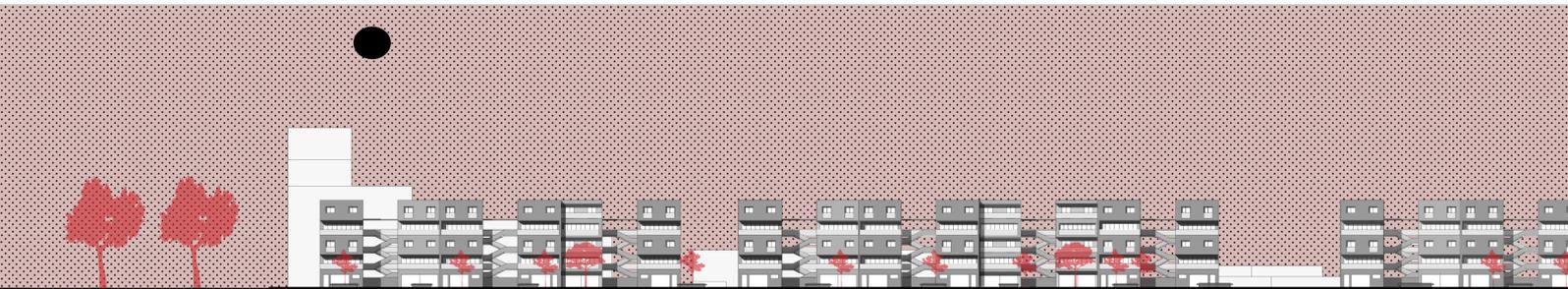




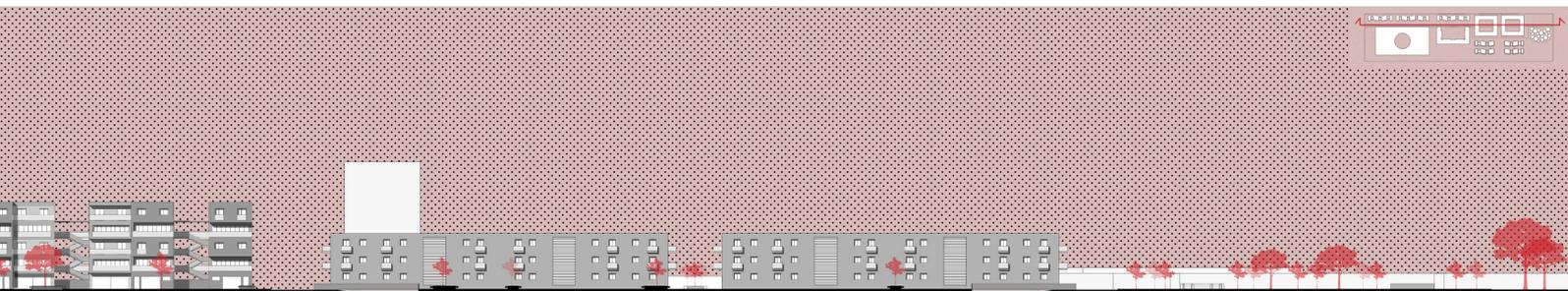
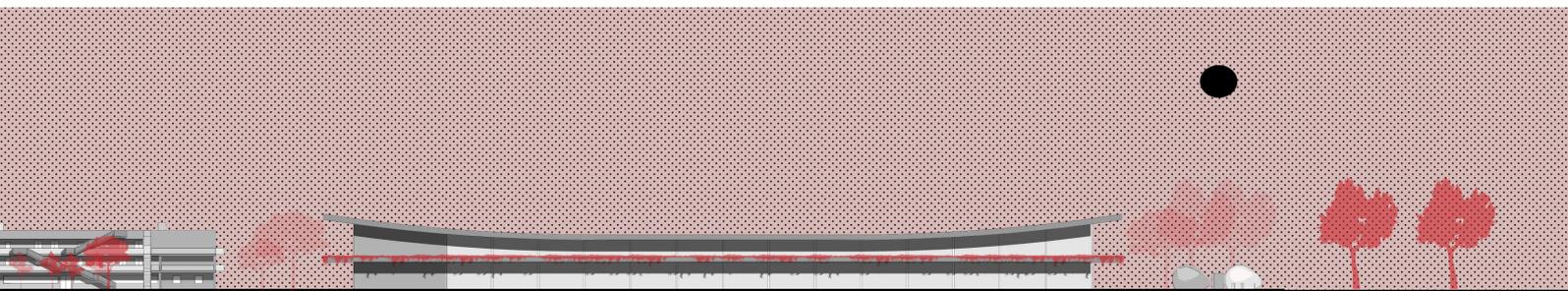
SEZIONI DI PROGETTO



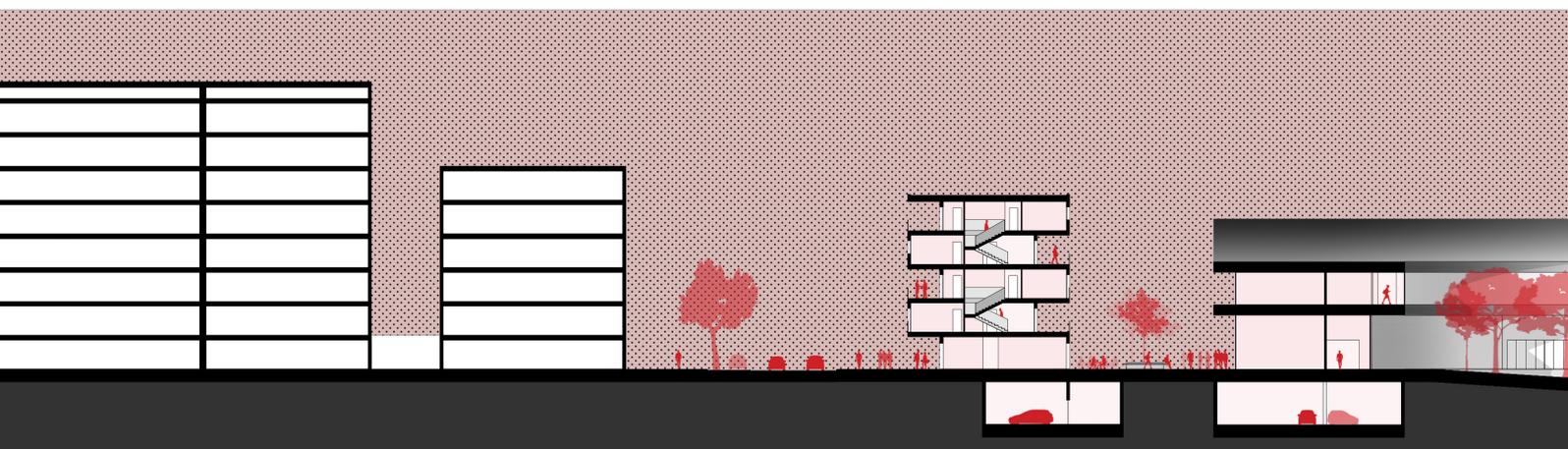
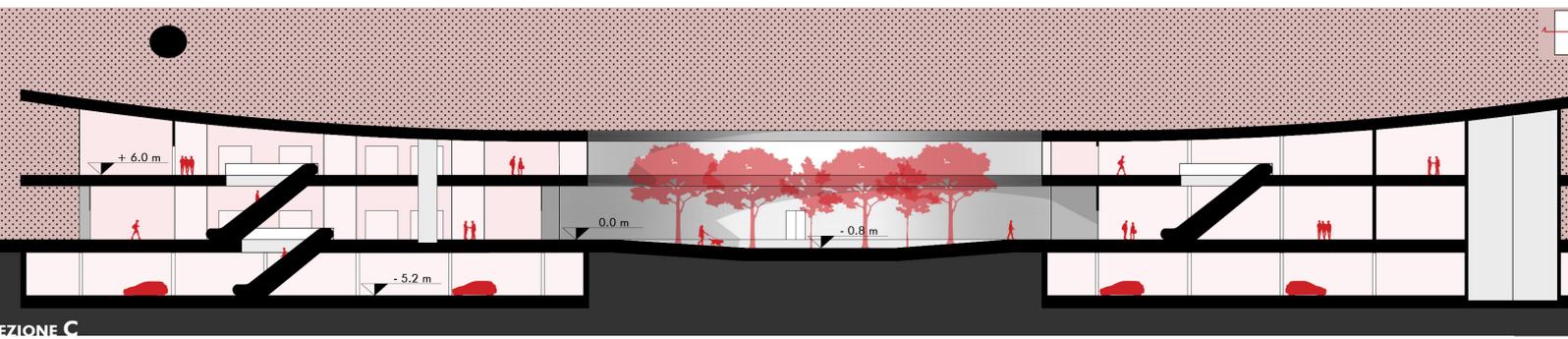
SEZIONE A

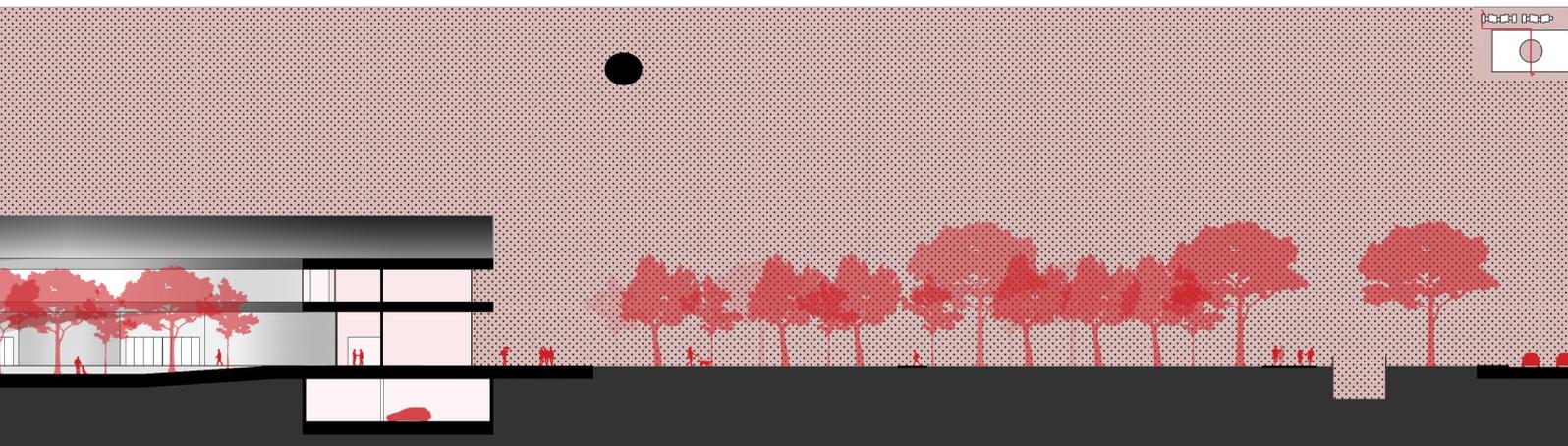
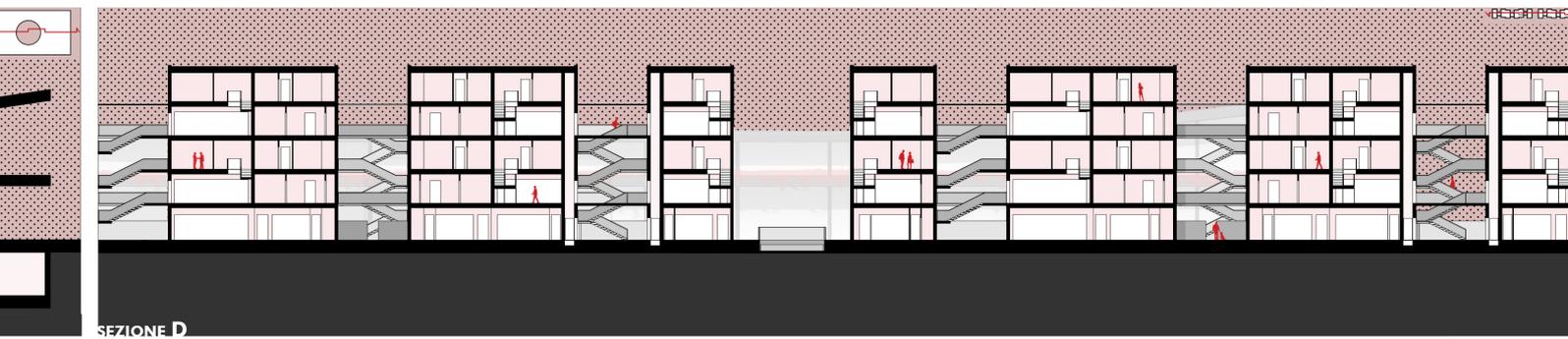


SEZIONE B

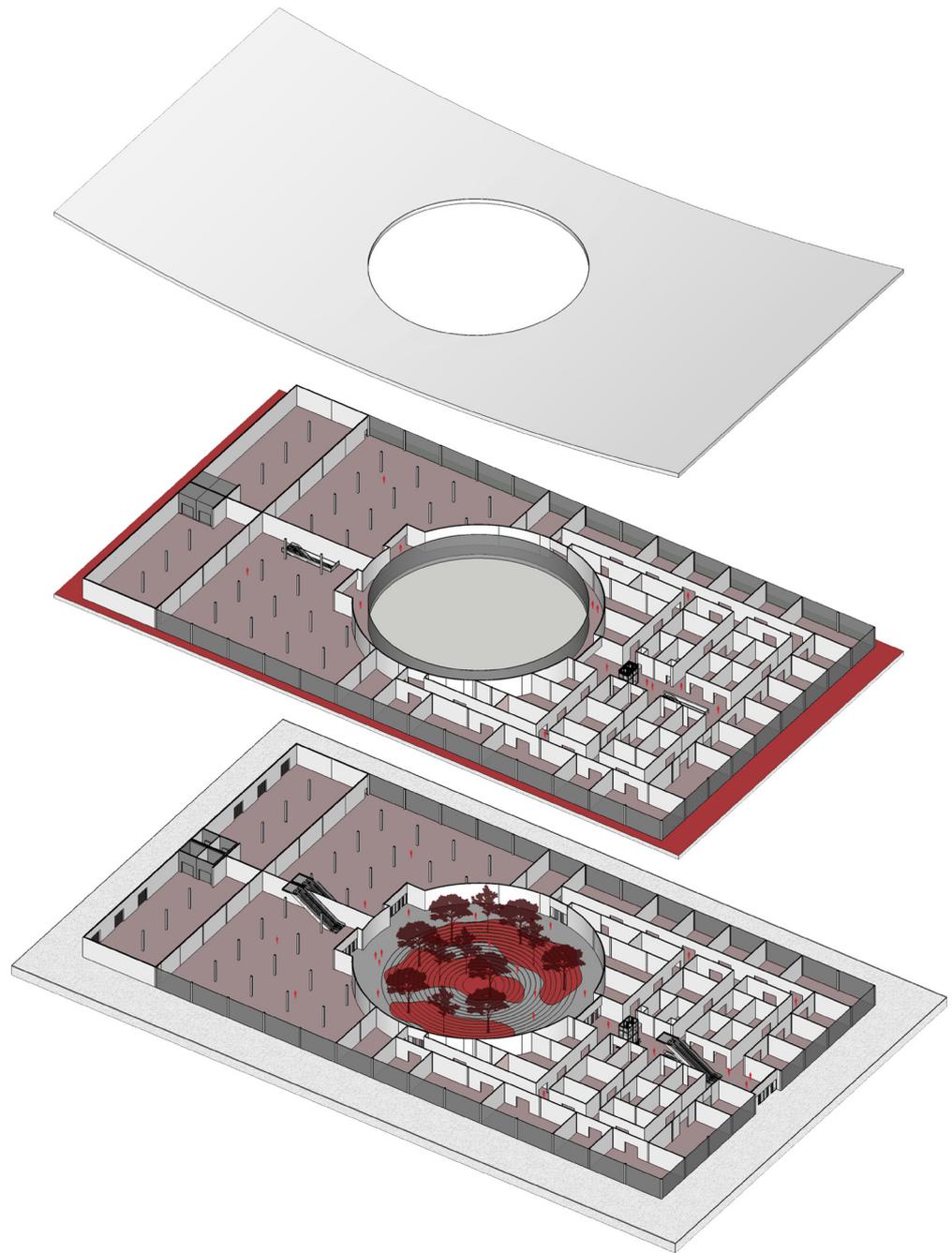


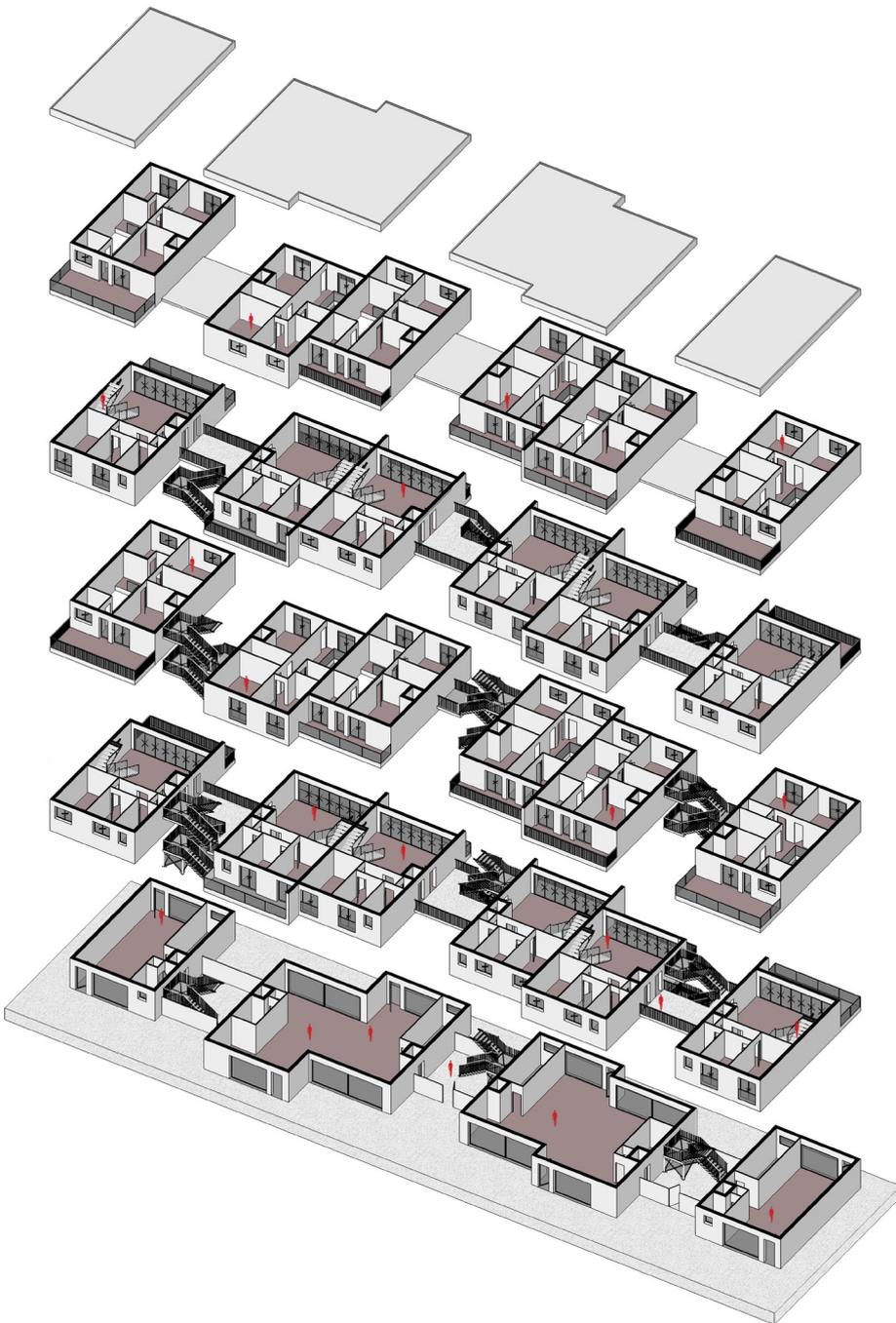
SEZIONI DI PROGETTO



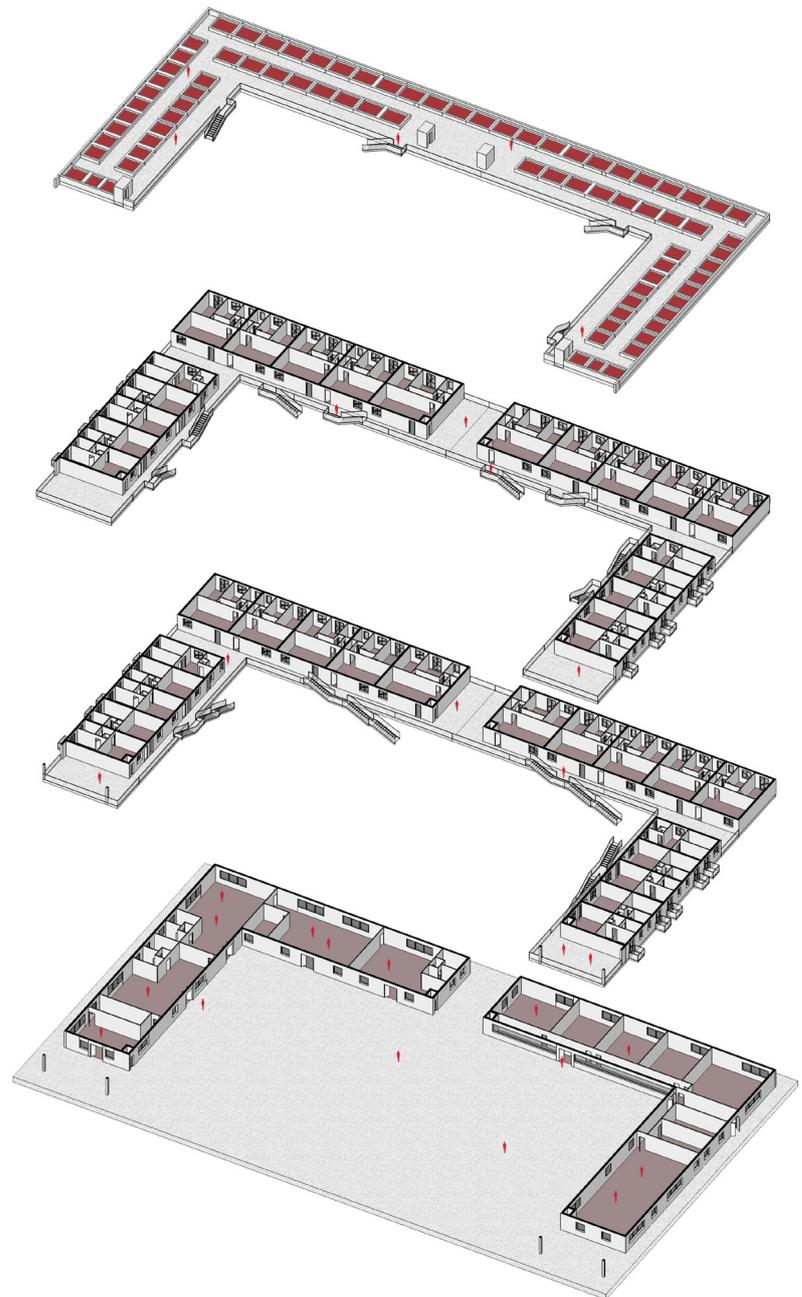


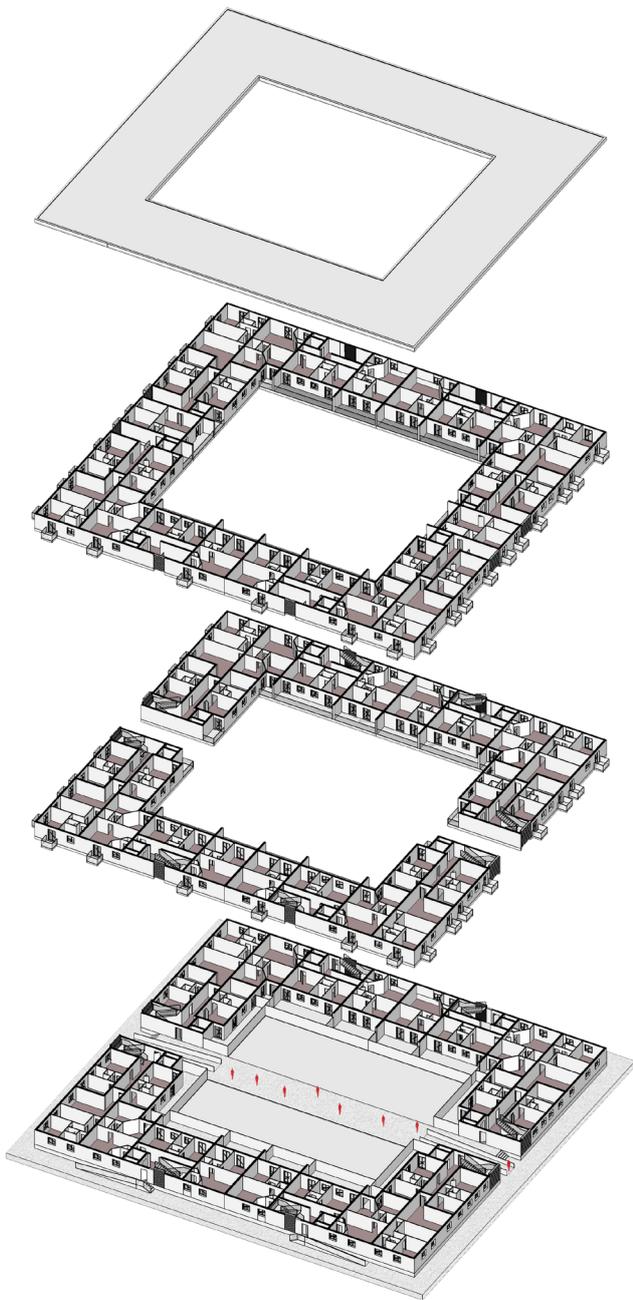
ESPLOSI ASSONOMETRICI





ESPLOSI ASSONOMETRICI





BIBLIOGRAFIA

- TRONCONI O., 2010, I centri commerciali. Progetti architettonici, investimenti e modelli gestionali, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (L'opera è stata utile per risalire alle origini del centro commerciale analizzando i suoi protagonisti, e mi ha aiutato a capire come viene ideato un centro commerciale e quali sono i criteri secondo i quali viene valutata l'opportunità di insediare in un determinato contesto territoriale un centro commerciale)
- WALL A. (2005), Victor Gruen. From Urban Shop to New City, Actar, Barcelona (Questo libro è stato utile per conoscere e studiare il personaggio di Victor Gruen e la sua ideologia inerente la progettazione dei luoghi commerciali)
- LANZANI, 2003, I paesaggi italiani, Booklet Milano Editore, Milano (Questo testo è stato utile per conoscere le trasformazioni insediative, registratesi negli anni nei paesaggi italiani, e le trasformazioni legate a un processo economico emersi con forza negli ultimi vent'anni, ossia la riorganizzazione degli insediamenti commerciali con le logiche di cambiamento da essi introdotte nella città e nell'organizzazione del territorio)
- PREITE M. (2002), Piccolo commercio e grande distribuzione nella riqualificazione delle città, Alinea Editore (Questo libro è stato utile per analizzare il processo di riqualificazione di aree industriali e non della città adibendole ad una funzione commerciale)

SITOGRAFIA

- http://www.newyorker.com/archive/2004/03/15/040315fa_fact1?currentPage=1 (23/11/19)
- <http://www.zeroundicipiu.it/2010/06/28/studio-granma-parco-dora/> (25/11/19)
- <http://www.cittaconquistatrice.it/progettazione-urbanistica-esecutiva-di-un-centro-commerciale-1963/> (25/11/19)
- <http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/?portfolio=sul-termine-commercio> (25/11/19)
- <http://www.abitare.it/it/habitat/urban-design/2018/03/11/centri-commerciali-milano-2/> (25/11/19)
- <https://www.theplan.it/webzine/architettura-italiana/architettura-per-il-commercio> (25/11/19)
- <https://www.key-stone.it/centri-commerciali-punti-vendita-modelli-architettura/> (25/11/19)
- <https://www.axiare.it/il-centro-commerciale-urbano-intervista-a-piercarlo-rolando-sui-cambiamenti-in-atto/> (25/11/19)

TESI E DOTTORATI DI RICERCA

- Baldizzone D., C. Donegani, "Contributo per la definizione di una struttura commerciale nell'area metropolitana", [tesi di laurea], rel. Roggero M., Dapra M., Torino, Politecnico, Facoltà di Architettura, 1973
- Mandiello S., "I luoghi del commercio dall'agorà ai concept stores. Ipotesi progettuale di un centro commerciale Ikea nel comune di Collegno", [tesi di laurea], rel. Triscioglio M., Torino, Politecnico, I Facoltà di Architettura, 2007
- Lanzi M., "Deus ex machina commercii", [dottorato di ricerca], coordinatore Belli A., tutor Gasparrini C., Napoli, Università degli studi di Napoli Federico II, 2010
- Lavista C., "Malls 2.0: lo sviluppo dei centri commerciali e il loro ruolo nel contesto urbano", [tesi di laurea], rel. Bonvecchi Liliana, Marotta Anna, Torino, Politecnico, II Facoltà di Architettura, 2012